

Unfall-Geographie

Autor(en): **Fierz, Veronika**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Ingenieur und Architekt**

Band (Jahr): **97 (1979)**

Heft 11

PDF erstellt am: **20.10.2019**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-85430>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

sentlich langsamer aus der Atmosphäre der Venus entweichen. Gründe dafür könnten in den viel niedrigeren Temperaturen der oberen Schichten der Venus-Atmosphäre und in dem Fehlen eines planetaren Magnetfelds zu

suchen sein. Der seit Dezember um den Planeten kreisende «Pioneer-Orbiter» fand jedenfalls bisher noch kein messbares Magnetfeld auf dem Abendstern. Die vollständige Auswertung der von den Wissenschaftlern

mit dem Massenspektrometer beim Sturzflug durch die Venus-Atmosphäre während 200 Sekunden gesammelten Messdaten wird noch einige Zeit dauern.

MPG

Unfall-Geographie

Warum bezahlen alle Schweizer Autofahrer gleiche Haftpflichtprämien?

Franzosen, Belgier und Österreicher sterben etwa doppelt so häufig an Verkehrsunfällen wie Skandinavier oder Engländer. Die nationalen Unterschiede sind so gross, dass gewisse Rückschlüsse sich aufdrängen. Oder sollte es nur Zufall sein, dass in den unfallarmen nordischen Ländern die tiefsten Tempolimiten und Promillegrenzen von ganz Westeuropa gelten?

Unfall-Föderalismus

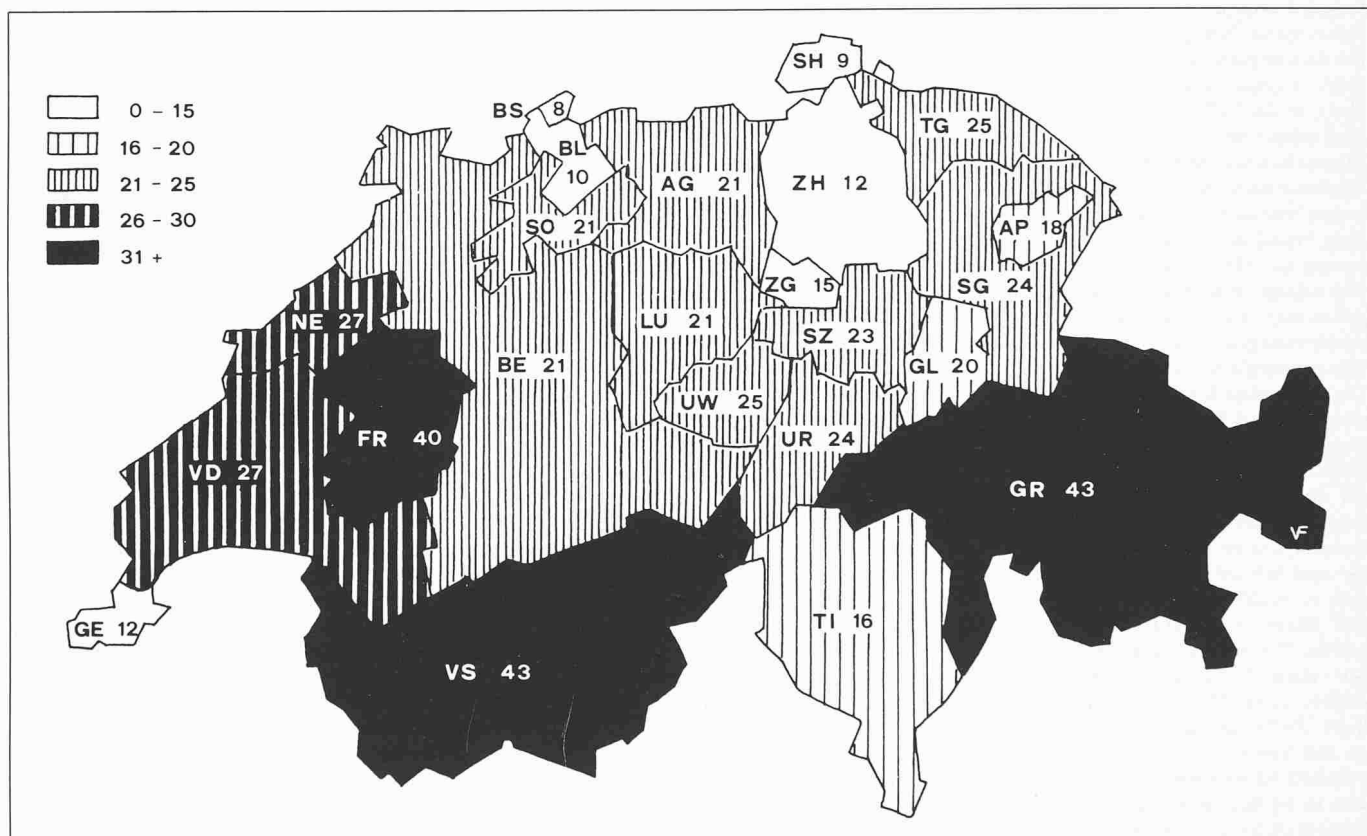
Auch innerhalb der Schweiz variieren die Überlebenschancen im Strassenverkehr. Im *Mittelland* und in der *Ostschweiz* ent-

sprechen sie dem *gesamtschweizerischen Durchschnitt*. Einzelne Kantone (Basel, Schaffhausen, Zürich, Genf) erreichen so gute Werte, wie sie sonst nur in Skandinavien anzutreffen sind. In der *Westschweiz* hingegen (*Genf ausgenommen*) ist der Verkehrstod ebenso häufig wie in Frankreich. Auf *Rekordhöhen* klettern die Kantone *Freiburg, Wallis Graubünden*, höher noch als Luxemburg, das immerhin den Ruhm für sich beanspruchen darf, Europas gefährlichste Autofahrer hervorzubringen. So hat ein Walliser drei- bis viermal grössere Chancen als ein Zürcher, auf der Strasse ums Leben zu kommen. Regionale Unterschiede bestehen auch bei den Verletzten, etwas weniger krass, aber ähnlich verteilt.

tionale Unterschiede; man denke bloss an die Gurtentragquoten. Notabene gedeihen auch die Reben nicht in allen Landesgegenden gleich gut.

Versicherungs-Föderalismus?

Die ungleiche Verkehrssicherheit auf unseren Strassen ist nicht nur für die Unfallforschung von Interesse. Die Frage stellt sich von selbst: Weshalb zahlen alle Schweizer Autofahrer gleiche Haftpflichtprämien? Was meinen die Versicherungsfachleute dazu? Und die Sektionen der Automobilverbände in den weniger gefährlichen Kantonen? Im eidgenössischen Vernehmlassungsverfahren haben sich nur die Kan-



Verkehrstote je 100 000 Einwohner, Westeuropa 1976	Norwegen	12
	Grossbritannien	12
	Schweden	14
	Italien	16
	Dänemark	17
	Finnland	17
	Niederlande	18
	BR Deutschland	24
	Österreich	25
	Belgien	25
	Frankreich	26
	Luxemburg	28
Schweiz 1976 (mit Gurtenobligatorium)		19
Schweiz 1977 (Gurtenobligatorium aufgehoben)		21

Gurten-Föderalismus

Für solche Differenzen muss es Gründe geben. Stadtkantone sind im Vorteil, weil die Unfälle innerorts zwar häufiger, aber weniger folgenschwer sind als ausserorts: Trotzdem bringt das Baselbiet auch ohne Grossstadt eine sehr gute Bilanz zustande. Gebirgskantone sind strassenbaulich und witterungsmässig benachteiligt; und doch sind die Innerschweizer trotz ihren Bergstrassen weniger gefährdet als die Waadtländer mit der sicheren Autobahn. Siedlungsstruktur und Strassenbau allein liefern also keine genügende Erklärung. Nun zeigt in unserem Land ja bekanntlich auch die Einstellung zu unfallverhütenden oder unfallmildernden Massnahmen grosse re-

tone Waadt und Wallis ganz gegen das Gurtenobligatorium ausgesprochen. Wären diese Hochburgen der Gurtenfreiheit allenfalls bereit, die finanziellen Folgen ihrer Überzeugung selber zu tragen?

Quellen:

International Road Federation: «World Road Statistics», Genf 1978 (Unfallzahlen von Luxemburg nach Angaben der CEMT).

Eidgenössisches Statistisches Amt: «Statistische Quellenwerke der Schweiz», Heft 618 (Strassenverkehrsunfälle) und Heft 626 (Bevölkerungsbewegung), beide Bern 1978.

Veronika Fierz, Bern