

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 97 (1979)
Heft: 11

Artikel: Unfall-Geographie
Autor: Fierz, Veronika
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-85430>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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

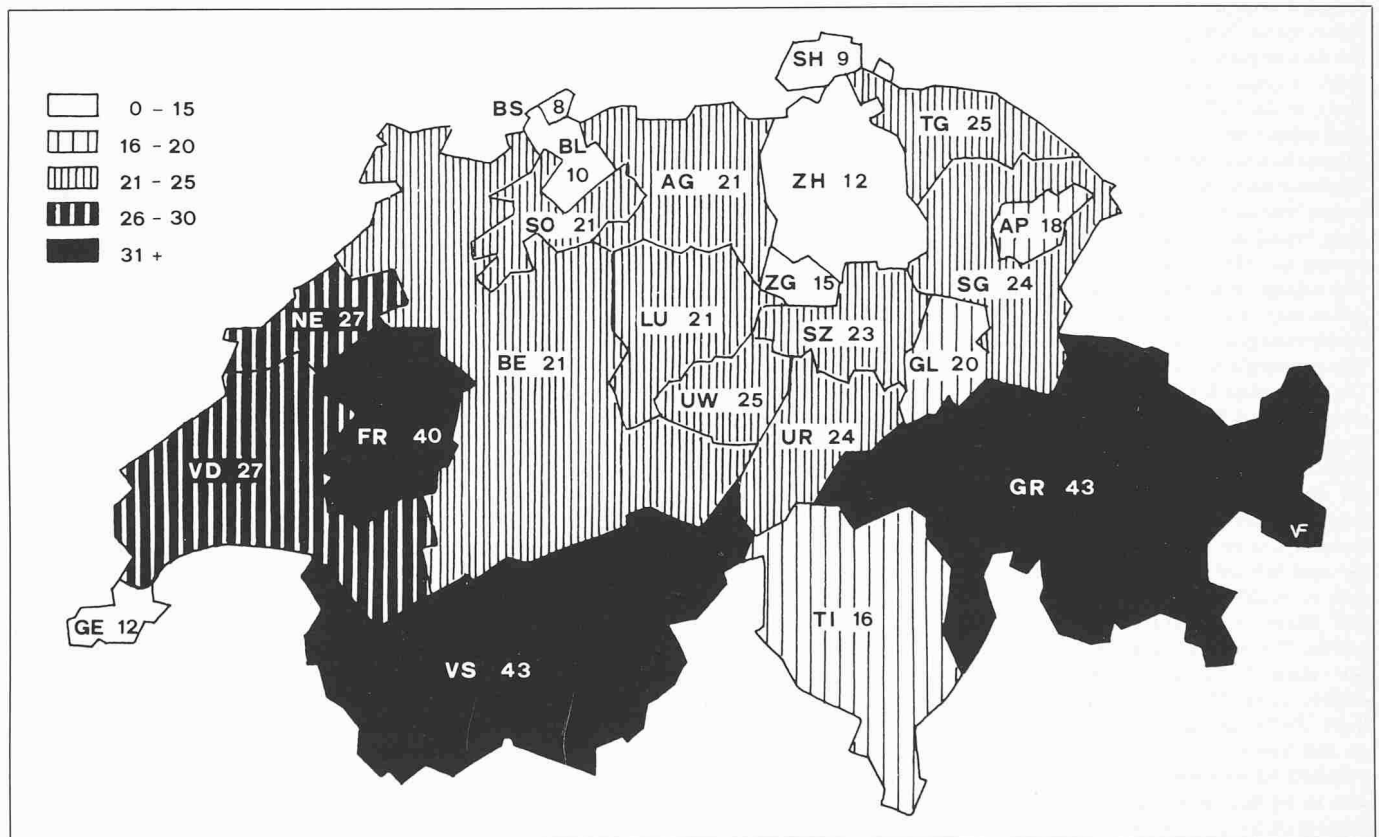
Auch innerhalb der Schweiz variieren die Überlebenschancen im Strassenverkehr. Im *Mittelland* und in der *Ostschweiz* ent-

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