

**Zeitschrift:** Energie & Umwelt : das Magazin der Schweizerischen Energie-Stiftung SES  
**Herausgeber:** Schweizerische Energie-Stiftung  
**Band:** - (1998)  
**Heft:** 2: Verkehrszukunft der Schweiz

**Artikel:** FussgängerInnen haben keinen Airbag  
**Autor:** Pauling, Anja  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-586214>

### **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:** 02.02.2025

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

# FussgängerInnen haben keinen Airbag

Zu behaupten, unser heutiges Strassenverkehrssystem sei vollkommen, wäre vermessen. Und doch wird jeder Versuch, dieses System zu optimieren, mit Hinweis auf das Recht der freien Fahrt für privilegierte Bürger verhindert. Die VCS-Initiative "Strassen für alle" gibt eine Antwort.



**Anja Pauling,**  
Verkehrs-Club  
der Schweiz,  
Projektleiterin der  
Initiative

Jedes Jahr sterben in der Schweiz rund 600 Personen im Strassenverkehr und 26'000 werden verletzt. Keine andere technische Erfindung „zum Segen der Menschheit“ richtet ähnlich viel Leid an. Ein kurzer Blick auf die Entwicklung dieser Zahlen lässt den Schluss zu, der Verkehr werde sicherer. Für die Autoinsassen trifft dies tatsächlich zu. Sicherheitsgurt, Kopfstützen, Airbags und ABS sind die Stichworte. Für Menschen, die hingegen zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs, sind gibt es keinen lebensrettenden technischen Schutz. Kein Wunder also, dass sie sich in Anbetracht der alltäglichen Lebensgefahr immer weniger in den Verkehr wagen. Hauptunfallopfer im Innerortsbereich sind Fussgänger und Velofahrer und dem Alter nach Kinder, Jugendliche und Betagte. So sind

viele Eltern (v.a. Mütter) zu ständiger Überwachung und Begleitung ihrer Kinder gezwungen, mit einem Höchstmass an Konzentration und Verantwortung. Manche ältere Menschen veranlasst die häufige Verkehrsangst dazu, ihre Teilnahme am Verkehr, insbesondere zu Fuss, stark einzuschränken.

## Weniger Staus

Bei Verkehrsunfällen wird der Fehler meist bei den Opfern gesucht. Diese hätten nicht genug aufgepasst oder sich regelwidrig verhalten. Vor allem wenn Fussgänger, Velofahrer, Kinder und Betagte Unfallopfer sind. Dabei steht fest, dass die meisten Unfälle innerorts vermieden werden könnten oder weit harmloser ausgehen würden, wenn die Autofahrer langsamer fahren würden. Bei Kollisionsgeschwindigkeiten von mehr als 30 km/h nimmt die Überlebenschance von FussgängerInnen rapide ab. Bei 50 km/h überleben gerade noch 2 von 10 Personen. Alle Schäden des Autoverkehrs, alle seine Unverträglichkeiten wachsen schnell mit dem Tempo. Denn langsam fahren bedeutet mehr Sicherheit vor Verkehrsunfällen für alle, mehr

**Unterschreiben Sie noch heute!**  
Weitere Informationen und Material erhalten Sie beim Verkehrs-Club der Schweiz, «Strassen für alle», Postfach, 3000 Bern 2, Tel. 031/328 82 00.

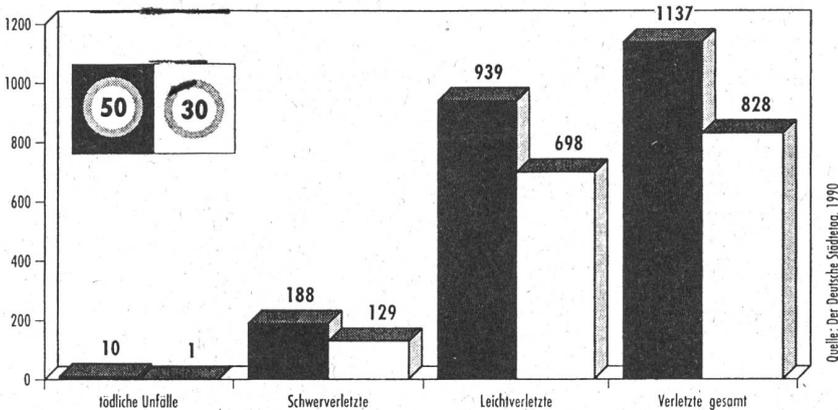
Platz, Freiheit und Gelassenheit, ohne dass der Nutzen des Autoverkehrs in Frage gestellt wird. Denn bei niedriger Geschwindigkeit nimmt die Kapazität der Innerortsstrassen zu. Statt zu Staus, wie oft fälschlicherweise behauptet wird, führt die neue Fahrkultur auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau zu flüssigerem Verkehr. Das Beispiel des Kreisverkehrs zeigt, wie langsamer und flüssiger Verkehr funktioniert.

## Weniger Benzin

Tempo 30 hat auch positive Auswirkungen auf den Benzinverbrauch. Durch die ruhigere, gleichmässige Fahrweise in Tempo-30-Gebieten ergeben sich weniger Brems- und Beschleunigungsvorgänge, was den Benzinverbrauch und den Schadstoffausstoss vermindert. Eine Untersuchung des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) 1986 in der norddeutschen Stadt Buxtehude hat Treibstoffreduktion von rund 10% ergeben.

Eine ähnliche Studie des TCS in der Schweiz bestätigte 1995 diese Resultate. Die Geschwindigkeit ist aus den oben genannten Gründen der Dreh- und Angelpunkt einer neuen Fahrkultur. Die Eidgenössische Volksinitiative «Strassen für alle» des Verkehrs-Clubs der Schweiz läutet diese Fahrkultur ein: Durch eine flächendeckende Verkehrsberuhigung innerorts. Auf einen Schlag sollen alle Wohnquartiere und die sensiblen Gebiete an Hauptstrassen z.B. vor Schulen und Spitälern beruhigt werden. «Strassen für alle» bedeutet mehr Lebensqualität für alle: Für die geschützten Autoinsassen eine ruhigere Fahrt und für die ungeschützten Menschen draussen weniger und weniger schwere Unfälle.

## Durch Tempo 30 sinkt die Unfallgefahr



Beispiel Hamburg (D): Unfallstatistik vor und nach Einführung von 263 Tempo-30-Zonen.