

Strassenverkehrsunfälle in der Stadt Zürich im ersten Versuchsjahr mit «Tempo 50»

Vorbemerkung

Am 1. Juli 1980 wurde in drei Schweizer Grossstädten – Zürich, Basel und Bern – sowie in 97 weiteren, vorwiegend kleineren Schweizer Gemeinden im Sinne eines zeitlich befristeten Versuches die allgemeine Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h herabgesetzt. Durch diesen zeitlich und örtlich beschränkten Versuch soll die Frage beantwortet werden, ob sich die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h auf die Zahl und die Schwere der Unfälle günstig auswirkt.

Die vom Bundesrat für die wissenschaftliche Auswertung des Versuches mit Tempo 50 beauftragte Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit im Bundesamt für Polizeiwesen hat im Sommer 1981 zur Halbzeit des zwei Jahre dauernden Tests den ersten Zwischenbericht mit den Ergebnissen des 2. Halbjahres 1980 veröffentlicht. In diesem Bericht wurde bewusst auf eine Interpretation der Resultate verzichtet, da diese nach Ansicht der Arbeitsgruppe im Hinblick auf eine schlüssige Beantwortung der Versuchshauptfragen erst nach einer längeren Beobachtungszeit möglich sei.

Auch der vorliegende Kurzbericht des Statistischen Amtes der Stadt Zürich verzichtet auf eine kausale Interpretation und beschränkt sich auf einen einfachen Vergleich der Ergebnisse der Statistik der Strassenverkehrsunfälle in der Stadt Zürich im Laufe der ersten zwölf Monate, d.h. Juli 1980 bis Juni 1981, der zweijährigen Testperiode mit jenen des Zeitraums Juli 1979 bis Juni 1980, in welchem die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts 60 km/h betrug.

Die vom Statistischen Amt der Stadt Zürich durchgeführten Erhebungen beziehen sich auf alle polizeilich gemeldeten Unfälle im Strassenverkehr auf Stadtgebiet, bei denen Personen durch Fahrzeuge verletzt oder getötet wurden oder bei denen Sachschaden entstand. Da die Zürcher Statistik der Strassenverkehrsunfälle auf den gleichen methodologischen Grundlagen wie die eidgenössische beruht, sind ihre Ergebnisse mit denen für die übrige Schweiz vergleichbar. In Abweichung von den Publikationen des Bundesamtes für Statistik, in denen nebst den Unfällen mit Verletzten und Getöteten nur die mit einem Sachschaden über 500 Franken ausgewiesen werden, berücksichtigt dagegen die Zürcher Strassenverkehrsunfallstatistik alle Unfälle ungeachtet der Sachschadenhöhe.

Das Unfallgeschehen im allgemeinen

Wie aus der Anhangtabelle 1 hervorgeht, ereigneten sich im Zeitraum Juli 1980 bis Juni 1981 auf Stadtgebiet insgesamt 7 403 Strassenverkehrs-

unfälle, was im Vergleich mit den 8507 Unfällen des Zeitabschnitts Juli 1979 bis Juni 1980 einer Abnahme um 1104 Unfälle oder 13,0 Prozent entspricht. Dabei verringerten sich die Unfälle mit nur Sachschaden um 845 oder 12,5 Prozent von 6773 auf 5928 und jene mit Personenschaden um 259 oder 14,9 Prozent von 1734 auf 1475.

Von Juli 1980 bis Juni 1981 wurden in der Stadt Zürich bei Strassenverkehrsunfällen insgesamt 1630 Personen verletzt, was gegenüber den 1935 Verletzten des Vergleichszeitraums Juli 1979 bis Juni 1980 einer Rückbildung der Zahl der verletzten Personen um 305 oder 15,8 Prozent gleichkommt. Die Gliederung der Verletzten nach der Schwere ihrer Verletzungen zeigt, dass die Abnahme bei den Schwerverletzten mit 187 Personen oder 17,5 Prozent stärker ausfiel als bei den Leichtverletzten, die einen Rückgang von 118 Personen oder 13,6 Prozent aufwiesen. Mit 40 blieb dagegen die Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer von Juli 1980 bis Juni 1981 im Vergleich mit dem vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum unverändert.

Wie aus der Anhangtabelle 1 weiter hervorgeht, nahmen gegenüber der gleichen Vorjahreszeitspanne sowohl die Zahl der Strassenverkehrsunfälle insgesamt als auch diejenige der Unfälle mit nur Sachschaden mit 587 oder 14,3 Prozent bzw. mit 496 oder 15,0 Prozent im 1. Halbjahr 1981 stärker ab als im 2. Halbjahr 1980, in welchem sich die Rückbildungen der entsprechenden Unfallzahlen auf 517 oder 11,8 Prozent bzw. auf 349 oder 10,1 Prozent bezifferten. Andererseits zeigt sich beim Vergleich mit den entsprechenden Vorjahreszeiträumen, dass sich die Zahl der Unfälle mit Personenschaden wie auch diejenige der bei Strassenverkehrsunfällen in der Stadt Zürich verletzten Personen im 2. Semester 1980 mit 168 oder 17,9 Prozent bzw. mit 225 oder 21,2 Prozent deutlich stärker zurückbildeten als im 1. Semester 1981 (–91 oder –11,4 Prozent bzw. –80 oder –9,1 Prozent). Unter den verletzten Verkehrsteilnehmern fiel im Vorjahresvergleich die Abnahme sowohl der Zahl der Leicht- als auch jener der Schwerverletzten ebenfalls im 2. Halbjahr 1980 wesentlich stärker aus als im 1. Halbjahr 1981, nämlich mit 103 oder 21,0 Prozent bzw. mit 122 oder 21,4 Prozent gegenüber 15 oder 4,0 Prozent bzw. 65 oder 13,1 Prozent. Bei den Todesopfern des stadtzürcherischen Strassenverkehrs ergab der Vergleich mit den entsprechenden Vorjahreszeiträumen eine Zu- bzw. Abnahme der Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer um je drei auf 22 im 2. Halbjahr 1980 bzw. auf 18 im 1. Halbjahr 1981. Bei der Beurteilung dieser gegenläufigen Entwicklung der Zahl der Unfalltoten in den beiden soeben erwähnten Halbjahren gegenüber den zwei gleichen Vorjahreszeiträumen ist in Anbetracht ihrer geringen Höhe zu berücksichtigen, dass sie stark zufallsbedingt ist.

Bereits in der Vorbemerkung wurde darauf hingewiesen, dass es aufgrund der Ergebnisse der Halbzeit des zweijährigen Versuchs mit Tempo 50 noch verfrüht wäre, wollte man die rückläufigen Unfallzahlen im ersten Versuchsjahr als direkte Auswirkung der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h innerorts werten. Immerhin neigt man zur Vermutung, dass die augenfällige Abnahme der Zahl der Strassenverkehrsunfälle um 13,0 Prozent und jener der verletzten Verkehrsteilnehmer um 15,8 Prozent im Zeitraum Juli 1980 bis Juni 1981 gegenüber der Zeitspanne Juli 1979 bis Juni 1980 im

Zusammenhang mit Tempo 50 steht, zumal sich diese beiden Kennzahlen des Unfallgeschehens im Strassenverkehr zwischen Juli 1979 und Juni 1980 verglichen mit dem Zeitabschnitt Juli 1978 bis Juni 1979 lediglich um 1,4 und 3,2 Prozent zurückgebildet haben. Es ist ferner darauf hinzuweisen, dass der Rückgang der Zahl der Strassenverkehrsunfälle und jener der verletzten Strassenbenützer von Juli 1980 bis Juni 1981 gegenüber dem vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum trotz einer gleichzeitigen, wenn auch nur geringfügigen Zunahme der Verkehrsintensität erfolgte. Als Mass für die Verkehrsintensität in der Stadt Zürich dürfte die Summe der von den automatischen Zählstellen auf Stadtgebiet und an seinen Grenzen registrierten Fahrzeugdurchfahrten im Tagesmittel aller Wochentage angenommen werden, welche im Zeitraum Juli 1980 bis Juni 1981 gegenüber der Zeitspanne Juli 1979 bis Juni 1980 um 1,5 Prozent anstieg. Diese Entwicklung zeigt, dass sich im Untersuchungszeitraum die früher festgestellte positive Korrelation zwischen der Verkehrsintensität und der Unfallzahl nicht ergab; ob dies einzig auf die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h zurückzuführen sei, lässt sich nicht nachweisen.

Bei rückläufigen Unfallzahlen ist aber auch der Tatsache Rechnung zu tragen, dass sich in ihnen zweifellos die vielfältigen behördlichen Anstrengungen bezüglich bautechnischer und verkehrsorganisatorischer Massnahmen zur Unfallbekämpfung wie auch die Erziehung bzw. Aufklärung besonders unfallgefährdeter Bevölkerungsgruppen (Kinder und Betagte) zu verkehrsgerechtem Verhalten im Strassenverkehr widerspiegeln.

Fussgängerunfälle beim Überqueren der Fahrbahn

Einer spezifischen Unfallgefahr sind die Fussgänger als Verkehrsteilnehmer beim Überqueren der Fahrbahn ausgesetzt. Da erfahrungsgemäss niedrigere Geschwindigkeiten die Anhaltestrecke verkürzen und die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenker erhöhen, ist logischerweise anzunehmen, dass sich als Folge der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h innerorts weniger Fussgängerunfälle beim Überqueren der Fahrbahn ereignen. Der Kenntnis der Entwicklung der Fussgängerunfälle beim Überqueren der Fahrbahn in der Zeitspanne Juli 1980 bis Juni 1981 bei Tempo 50 im Vergleich zum vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum, in welchem die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts noch 60 km/h betrug, kommt daher grosse Bedeutung zu. Es ist jedoch auch hier wiederholt darauf hinzuweisen, dass die einjährige Versuchszeit mit Tempo 50 noch zu kurz ist, um den nachfolgend aufgezeigten Verlauf der Fussgängerunfälle in direktem Zusammenhang mit der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h innerorts bringen zu können. Wie aus der Anhangtabelle 2 hervorgeht, ereigneten sich im Zeitraum Juli 1980 bis Juni 1981 auf Stadtgebiet insgesamt 395 Fussgängerunfälle, in die 414 Fussgänger verwickelt wurden. Gegenüber den 541 Unfällen und den 561 an ihnen beteiligten Fussgängern im vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum ergibt sich damit eine Rückbildung der Zahl der

Unfälle um 146 oder 27,0 Prozent und jener der in sie verwickelten Fussgänger um 147 oder 26,2 Prozent. Unter den unfallbeteiligten Fussgängern wurden zwischen Juli 1980 und Juni 1981 365 (Juli 1979 bis Juni 1980: 488) verletzt und 18 (21) getötet, was Abnahmen um 123 oder rund ein Viertel und um drei oder ein Siebtel entspricht.

In bezug auf die Unfallstelle zeigt sich gemäss Anhangtabelle 2, dass die Fussgängerunfälle wie auch die Zahl der in sie verwickelten Fussgänger insgesamt und diejenige der Verletzten unter ihnen im Zeitraum Juli 1980 bis Juni 1981 gegenüber der Zeitspanne Juli 1979 bis Juni 1980 auf allen ausgewiesenen Unfallstellen deutlich rückläufig waren. Dabei fielen jedoch die Rückbildungen auf den Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage und auf der weniger als 50 m von einem Fussgängerstreifen bzw. von einer Unter- oder Überführung entfernten Strassenfläche stärker aus als auf den Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage. Die Unfälle auf Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage werden zum Teil durch mangelnde Disziplin der Fussgänger (Überqueren der Strasse bei Rotlicht) verursacht. Die unterschiedlich starke Abnahme der Unfallzahlen dürfte u. a. darauf zurückzuführen sein, dass sich als Folge der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h einerseits die Anhaltstrecke verkürzt und andererseits die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenker erhöht, wodurch die Gefahr von Kollisionen ihrer Fahrzeuge mit den unversehens die Fahrbahn betretenden Fussgängern verringert wird. Dies gilt generell für Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage und die übrige Strassenfläche, jedoch nicht oder nur in Ausnahmefällen (Nichtbeachten des Rotlichts) für Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage.

Im Zeitraum Juli 1980 bis Juni 1981 wurden gemäss Anhangtabelle 2 auf Stadtgebiet 165 Fussgängerunfälle mit 177 daran beteiligten Fussgängern, von denen 159 verletzt wurden, beim Überqueren der Fahrbahn auf Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage registriert. Im Vergleich mit dem vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum haben sich damit die Unfälle um 102 oder 38,2 Prozent, die Zahl der beteiligten Fussgänger um 98 oder 35,6 Prozent und diejenige der Verletzten Fussgänger um 92 oder 36,7 Prozent zurückgebildet. Beim Überqueren der Fahrbahn im Bereich eines weniger als 50 m entfernten Fussgängerstreifens bzw. einer weniger als 50 m entfernten Unter- oder Überführung ereigneten sich von Juli 1980 bis Juni 1981 insgesamt 54 Fussgängerunfälle, in die 55 Fussgänger verwickelt und 48 von diesen verletzt wurden. Gegenüber dem Zeitraum Juli 1979 bis Juni 1980 ergeben sich damit eine Abnahme der Zahl der Fussgängerunfälle um 24 oder 30,8 Prozent sowie Rückbildungen der Zahl der unfallbeteiligten und jener der Verletzten Fussgänger um 29 oder 34,5 Prozent und um 19 oder 28,4 Prozent. Hinsichtlich der Fussgängerunfälle beim Überqueren der Fahrbahn auf Fussgängerstreifen mit Lichtsignalanlage zeigt sich, dass mit 66 Unfällen und 69 daran beteiligten Fussgängern, von denen 59 verletzt wurden, im Zeitabschnitt Juli 1980 bis Juni 1981 die Zahl der Unfälle um 16 oder 19,5 Prozent und jene der unfallbeteiligten sowie der Verletzten Fussgänger um 15 oder 17,9 Prozent und um zwölf oder 16,9 Prozent niedriger waren als im vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum. Eine Gliederung der beim Überqueren der Fahrbahn getöteten Fussgänger nach den erwähnten Unfall-

stellen lässt erkennen, dass von Juli 1980 bis Juni 1981 ebenfalls weniger Todesopfer verzeichnet wurden als in der Zeitspanne Juli 1979 bis Juni 1980. Auf die nach Unfallstellen gegliederte Rückbildung der Verkehrstoten soll indessen nicht näher eingegangen werden, da die durch die Aufteilung bedingten kleinen Zahlen der getöteten Fussgänger stark zufallsbedingt und deshalb wenig aussagekräftig sind.

Nach Halbjahren gegliedert zeigt sich im Vergleich mit den entsprechenden Vorjahreszeiträumen, dass im 2. Halbjahr 1980 die Zahl der Fussgängerunfälle sowie jene der unfallbeteiligten und der verletzten Fussgänger beim Überqueren der Fahrbahn auf den Fussgängerstreifen ohne und mit Lichtsignalanlage fast durchwegs stärker abnahmen als im 1. Halbjahr 1981. Das Gleiche gilt auch für die Strassenfläche im Bereich eines weniger als 50 m entfernten Fussgängerstreifens bzw. einer weniger als 50 m entfernten Unter- oder Überführung sowie für die gesamte Strassenfläche. Eine mögliche Erklärung dieser Tatsache könnte darin liegen, dass sich die Fahrzeuglenker im 2. Halbjahr 1980 vorerst an Tempo 50 im Anschluss an dessen Einführung am 1. Juli 1980 gewöhnen mussten und dabei im Bestreben um Einhaltung der neuen Geschwindigkeitsbegrenzung im allgemeinen mit grösserer Vorsicht fuhren, während sich im 1. Halbjahr 1981 der Anpassungsprozess bei ihnen bereits mehr oder weniger vollzogen hat, womit möglicherweise ein gewisses Nachlassen ihrer vorsichtigeren Fahrweise verbunden war.

Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle im 3. Quartal 1981

Wie aus der nachstehenden Texttabelle hervorgeht, nahm die Gesamtzahl der Strassenverkehrsunfälle im 3. Quartal 1981 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum um 5,6 Prozent zu. Dabei erhöhten sich die Unfälle mit nur Sachschaden um 7,2 Prozent, während diejenigen mit Personenschaden unverändert blieben. Die Zahl der verletzten Verkehrsteilnehmer stieg im 3. Vierteljahr 1981 im Vergleich mit dem 3. Quartal 1980 um 4,1 Prozent. Eine Gliederung der verletzten Personen nach der Schwere ihrer Verletzungen lässt erkennen, dass im Vorjahresvergleich die Zahl der Leichtverletzten um 3,3 Prozent zurückging, wogegen die der Schwerverletzten um 11,2 Prozent zunahm. Mit neun entsprach die Zahl der Verkehrstoten im 3. Vierteljahr 1981 der im Vergleichszeitraum des Vorjahres registrierten.

Der Texttabelle kann des weiteren entnommen werden, dass alle ausgewiesenen Unfall- und Verletztenzahlen – eine Ausnahme bildete nur die Zahl der Verkehrstoten – im Berichtszeitraum fast durchwegs deutlich niedriger waren als im 3. Quartal 1979. Diese Entwicklung bestätigt die schon früher gemachte Beobachtung, dass der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h innerorts eine gewisse unfallvermindernde Wirkung zugeschrieben werden kann.

Strassenverkehrsunfälle im 3. Quartal 1981, 1980 und 1979

| Merkmale | Grundzahlen | | | Veränderung - Prozente | | |
|--|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
| | 3. Quartal 1981 ¹ | 3. Quartal 1980 ¹ | 3. Quartal 1979 ² | 3. Quartal 1981 ³ | 3. Quartal 1980 ³ | 3. Quartal 1981 ⁴ |
| Unfälle mit nur Sachschaden | | | | | | |
| bis 500 Franken | 300 | 346 | 389 | -13,3 | -11,1 | -22,9 |
| über 500 Franken | 1 217 | 1 069 | 1 228 | +13,8 | -12,9 | - 0,9 |
| Zusammen | 1 517 | 1 415 | 1 617 | + 7,2 | -12,5 | - 6,2 |
| Unfälle mit Personenschaden ⁵ | | | | | | |
| Unfälle im ganzen | 406 | 406 | 466 | - | -12,9 | -12,9 |
| Unfälle im ganzen | 1 923 | 1 821 | 2 083 | + 5,6 | -12,6 | - 7,7 |
| Verletzte Personen | | | | | | |
| leicht | 208 | 215 | 256 | - 3,3 | -16,0 | -18,8 |
| schwer | 249 | 224 | 285 | +11,2 | -21,4 | -12,6 |
| Im ganzen | 457 | 439 | 541 | + 4,1 | -18,9 | -15,5 |
| Getötete Personen | 9 | 9 | 7 | - | * | * |

¹ Allgemeine Höchstgeschwindigkeit 50 km/h innerorts ² Allgemeine Höchstgeschwindigkeit 60 km/h innerorts
³ gegenüber dem 3. Quartal des jeweiligen Vorjahres ⁴ gegenüber dem 3. Quartal 1979 ⁵ Einschliesslich allfälligen Sachschadens

Bei der Interpretation des Anstiegs der Zahl der Strassenverkehrsunfälle und jener der dabei verletzten Personen im 3. Vierteljahr 1981 gegenüber dem 3. Quartal 1980 ist zu berücksichtigen, dass hier erstmals zwei Zeiträume miteinander verglichen werden, für die Tempo 50 gilt, und dass sich die Unfälle im 3. Vierteljahr 1980 im Vorjahresvergleich - vielleicht dank einer durch die Neuheit der Einführung von Tempo 50 bedingten Schockwirkung - stark zurückgebildet haben. Eine Erklärung für die Intensivierung des Unfallgeschehens im Berichtszeitraum gegenüber dem 3. Quartal 1980 könnte somit darin liegen, dass sich die Fahrzeuglenker nach einem Jahr seit der Einführung des Tempo-50-Versuchs am 1. Juli 1980 an die neue Höchstgeschwindigkeitslimite gewöhnt haben und infolgedessen ihre anfänglich durch die Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h innerorts bedingte grössere Aufmerksamkeit im Strassenverkehr allmählich nachliess. Weiter ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass eine gewisse Residualzahl von Strassenverkehrsunfällen besteht, die sich auch durch eine Verminderung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit um 10 km/h nicht nach unten drücken lässt. Abschliessend ist indessen festzuhalten, dass die Frage, ob sich aufgrund des Anstiegs der Zahl der Unfälle um 5,6 Prozent und jener der dabei verletzten Verkehrsteilnehmer um 4,1 Prozent im 3. Quartal 1981 gegenüber dem gleichen Vorjahreszeitraum seit Juli 1981 eine Trendwende in der Entwicklung der Zahl der Strassenverkehrsunfälle abzeichnet, anhand der Ergebnisse von nur drei Monaten noch nicht schlüssig beantwortet werden kann.

Zusammenfassung

Der vorliegende Bericht hat zum Ziel, die Ergebnisse über das Unfallgeschehen im stadtzürcherischen Strassenverkehr in der Ende Juni 1981 abgelaufenen ersten Halbzeit des anfangs Juli 1980 begonnenen zweijährigen Versuchs mit Tempo 50 aufzuzeigen. In der Untersuchung wurde jedoch bewusst auf eine abschliessende Interpretation der Resultate verzichtet, da ein fundierter Nachweis über einen eindeutigen Zusammenhang zwischen der Herabsetzung der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h innerorts und der Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle erst nach Ablauf der ganzen Versuchszeit erbracht werden kann. Es zeigt sich nämlich, dass im ersten Jahr von Juli 1980 bis Juni 1981 des zweijährigen Versuchs mit Tempo 50 gegenüber dem vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum die Strassenverkehrsunfälle in der Stadt Zürich tendenziell stark zurückgingen, während sie im 3. Quartal 1981 verglichen mit der entsprechenden Vorjahreszeitspanne eine zunehmende Tendenz aufwies. Ob sich damit in der zweiten Halbzeit des zweijährigen Tempo-50-Versuches eine Trendwende in der Entwicklung der Strassenverkehrsunfälle in der Stadt Zürich abzeichnet, kann aufgrund der Ergebnisse von nur drei Monaten noch nicht schlüssig beantwortet werden. Beim Vorjahresvergleich im 3. Quartal 1981 muss man sich indessen bewusst sein, dass hier erstmals zwei Zeiträume miteinander verglichen werden, für die Tempo 50 gilt, und dass sich die Unfallzahlen im 3. Vierteljahr 1980 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres stark zurückgebildet haben.

Im Zeitraum Juli 1980 bis Juni 1981 nahm gegenüber dem Zeitabschnitt Juli 1979 bis Juni 1980 die Zahl der Strassenverkehrsunfälle um 1104 oder 13,0 Prozent auf 7403 ab. Dabei verringerten sich die Unfälle mit nur Sachschaden um 845 oder 12,5 Prozent auf 5928 und jene mit Personenschaden um 259 oder 14,9 Prozent auf 1475. Die Zahl der bei Strassenverkehrsunfällen in der Stadt Zürich verletzten Personen bildete sich in der gleichen Zeit um 305 oder 15,8 Prozent auf 1630 zurück, während mit 40 die Zahl der Verkehrstoten von Juli 1980 bis Juni 1981 im Vergleich zu der im vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum verzeichneten unverändert blieb. Der zeitliche Vergleich der Zahl der getöteten Verkehrsteilnehmer ist insofern wenig aussagekräftig, als diese in Anbetracht ihrer geringen Höhe stark zufallsbedingt ist.

Beim Überqueren der Fahrbahn ereigneten sich im Zeitraum Juli 1980 bis Juni 1981 insgesamt 395 Fussgängerunfälle, in die 414 Fussgänger verwickelt wurden. Von diesen wurden 365 verletzt und 18 getötet. Im Vergleich zum Zeitabschnitt Juli 1979 bis Juni 1980 bildete sich damit die Zahl der Fussgängerunfälle um 146 oder 27,0 Prozent, die der daran beteiligten Fussgänger um 147 oder 26,2 Prozent und die der verletzten sowie der getöteten Fussgänger um 123 oder 25,2 Prozent bzw. um drei zurück. Eine Gliederung der Fussgängerunfälle nach Unfallstellen zeigt, dass von Juli 1980 bis Juni 1981 gegenüber dem vorangegangenen Zwölfmonatszeitraum die stärkste Abnahme auf den Fussgängerstreifen ohne Lichtsignalanlage verzeichnet wurde.

Bei der Beurteilung der sich im Zeitraum Juli 1980 bis Juni 1981 im Vergleich zur Zeitspanne Juli 1979 bis Juni 1980 sehr deutlich zurückgebilde-

ten Unfallzahlen ist zu berücksichtigen, dass sich in ihnen neben den möglichen Auswirkungen von Tempo 50 zweifellos auch die vielfältigen behördlichen Bemühungen im Hinblick auf bautechnische und verkehrsorganisatorische Massnahmen zur Unfallbekämpfung sowie auf die Erziehung bzw. Aufklärung besonders unfallgefährdeter Bevölkerungsgruppen (Kinder und Betagte) zu verkehrsgerechtem Verhalten im Strassenverkehr widerspiegeln.

E. Schwaar

2. Fussgängerunfälle beim Überqueren der Fahrbahn Juli 1980–Juni 1981 und Juli 1979–Juni 1980 nach Halbjahren

| Unfallstelle | Unfälle | | An Unfällen beteiligte Fussgänger | | | | getötet | im ganzen | | |
|---|----------------------------|----------------------------|-----------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|
| | 1980 ¹ | 1979 ² | 1980 ¹ | 1979 ² | 1980 ¹ | 1979 ² | | 1980 ¹ | 1979 ² | |
| | 2. Halbjahr | | | | | | | | | |
| | 1980 ¹ | 1979 ² | 1980 ¹ | 1979 ² | 1980 ¹ | 1979 ² | 1980 ¹ | 1979 ² | 1980 ¹ | 1979 ² |
| Fussgängerstreifen | | | | | | | | | | |
| ohne Lichtsignal | 90 | 146 | 3 | 9 | 89 | 135 | 5 | 6 | 97 | 150 |
| mit Lichtsignal | 28 | 38 | 7 | 4 | 24 | 34 | – | – | 31 | 38 |
| Übrige Strassenfläche | 82 | 115 | 6 | 21 | 74 | 95 | 4 | 7 | 84 | 123 |
| Davon weniger als 50 m von einem Fussgängerstreifen ³ entfernt | 30 | 49 | 4 | 10 | 26 | 41 | 1 | 3 | 31 | 54 |
| Im ganzen | 200 | 299 | 16 | 34 | 187 | 264 | 9 | 13 | 212 | 311 |
| | 1. Halbjahr | | | | | | | | | |
| | 1981 ¹ | 1980 ² | 1981 ¹ | 1980 ² | 1981 ¹ | 1980 ² | 1981 ¹ | 1980 ² | 1981 ¹ | 1980 ² |
| Fussgängerstreifen | | | | | | | | | | |
| ohne Lichtsignal | 75 | 121 | 8 | 6 | 70 | 116 | 2 | 3 | 80 | 125 |
| mit Lichtsignal | 38 | 44 | 2 | 6 | 35 | 37 | 1 | 3 | 38 | 46 |
| Übrige Strassenfläche | 82 | 77 | 5 | 6 | 73 | 71 | 6 | 2 | 84 | 79 |
| Davon weniger als 50 m von einem Fussgängerstreifen ³ entfernt | 24 | 29 | – | 3 | 22 | 26 | 2 | 1 | 24 | 30 |
| Im ganzen | 195 | 242 | 15 | 18 | 178 | 224 | 9 | 8 | 202 | 250 |
| | Juli–Juni | | | | | | | | | |
| | 1980– 1981 ¹ | 1979– 1980 ² | 1980– 1981 ¹ | 1979– 1980 ² | 1980– 1981 ¹ | 1979– 1980 ² | 1980– 1981 ¹ | 1979– 1980 ² | 1980– 1981 ¹ | 1979– 1980 ² |
| Fussgängerstreifen | | | | | | | | | | |
| ohne Lichtsignal | 165 | 267 | 11 | 15 | 159 | 251 | 7 | 9 | 177 | 275 |
| mit Lichtsignal | 66 | 82 | 9 | 10 | 59 | 71 | 1 | 3 | 69 | 84 |
| Übrige Strassenfläche | 164 | 192 | 11 | 27 | 147 | 166 | 10 | 9 | 168 | 202 |
| Davon weniger als 50 m von einem Fussgängerstreifen ³ entfernt | 54 | 78 | 4 | 13 | 48 | 67 | 3 | 4 | 55 | 84 |
| Im ganzen | 395 | 541 | 31 | 52 | 365 | 488 | 18 | 21 | 414 | 561 |

¹ Allgemeine Höchstgeschwindigkeit 50 km/h innerorts
Überführung

² Allgemeine Höchstgeschwindigkeit 60 km/h innerorts

³ bzw. von einer Unter- oder