

Bern, 2016

Repräsentative Befragung zur Sicherheit beim Velofahren



Ergebnisse aus der repräsentativen LINK Befragung von 1031 Autofahrenden oder Velofahrenden im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Vorsicht beim Vortritt – du weisst nie was kommt!“



Ihre Polizei



INHALTSVERZEICHNIS

ZUSAMMENFASSUNG UND SCHLUSSFOLGERUNGEN	6
RÉSUMÉ ET CONCLUSIONS	12
SINTESI E CONCLUSIONI	19
STIMMUNGSBAROMETER DER VELOFAHRENDEN	25
WIE SICHER FÜHLEN SIE SICH IM STRASSENVERKEHR, WENN SIE VELO ODER E-BIKE FAHREN?	25
WENN SIE MIT DEM VELO UNTERWEGS SIND, SIND SIE MIT VERSCHIEDENEN SITUATIONEN KONFRONTIERT. WIE SEHR STIMMEN SIE DEN FOLGENDEN AUSSAGEN ZU?	27
STIMMUNGSBAROMETER DER AUTOFAHRENDEN.....	29
WIE OFT ERLEBEN SIE ALS AUTOFAHRER/-IN GEFÄHRLICHE SITUATIONEN ODER KONFLIKTE (NOTBREMSUNGEN, BEINAHEUNFÄLLE), DIE VON VELOFAHRENDEN VERURSACHT WERDEN? ...	29
WENN SIE MIT DEM AUTO UNTERWEGS SIND, SIND SIE MIT VERSCHIEDENEN SITUATIONEN KONFRONTIERT. WIE SEHR STIMMEN SIE DEN FOLGENDEN AUSSAGEN ZU?	30
DAS STIMMUNGSBAROMETER VELOFAHRER UND AUTOFAHRER IM VERGLEICH.....	31
GEFAHRENBEWUSSTSEIN VELOFAHRER.....	33
WIE OFT, GLAUBEN SIE, SIND SCHWERE VELOUNFÄLLE AUF FOLGENDE URSACHEN ZURÜCKZUFÜHREN?	33
OFFENE FRAGE: „GIBT ES AUS IHRER SICHT NOCH ANDERE GRÜNDE?“	34
WAS SCHÄTZEN SIE, WIE HÄUFIG KOMMEN FOLGENDE KOLLISIONEN ZWISCHEN AUTOFAHRENDEN UND VELOFAHRENDEN VOR?	35
GEFAHRENBEWUSSTSEIN AUTOFAHRER	37
WIE OFT, GLAUBEN SIE, SIND SCHWERE VELOUNFÄLLE AUF FOLGENDE URSACHEN ZURÜCKZUFÜHREN?	37
OFFENE FRAGE: GIBT ES AUS IHRER MEINUNG NACH NOCH ANDERE GRÜNDE?	38
WAS SCHÄTZEN SIE? WIE HÄUFIG KOMMEN FOLGENDE KOLLISIONEN ZWISCHEN AUTOFAHRENDEN UND VELOFAHRENDEN VOR?	39
GEFAHRENBEWUSSTSEIN VELOFAHRER UND AUTOFAHRER IM VERGLEICH.....	40
UNFALLZAHLEN IM VERGLEICH MIT DER SUBJEKTIVEN GEFAHRENEINSCHÄTZUNG	41
STRATEGIEN DER VELOFAHRENDEN FÜR EINE UNFALLFREIE FAHRT	44
VELOFAHRENDE KÖNNEN EINIGES FÜR IHRE EIGENE SICHERHEIT TUN. WIE WICHTIG SCHÄTZEN SIE DIE FOLGENDEN VERHALTENSWEISEN EIN, UM UNFÄLLE ODER VERLETZUNGEN ZU VERMEIDEN?	44

STRATEGIEN DER AUTOFAHRENDEN FÜR EINE UNFALLFREIE FAHRT	46
AUTOFAHRENDE KÖNNEN EINIGES FÜR DIE SICHERHEIT VON VELOFAHRENDEN TUN. WIE WICHTIG SCHÄTZEN SIE DIE FOLGENDEN VERHALTENSWEISEN EIN, UM SCHWERE VELOUNFÄLLE ZU VERMEIDEN?.....	46
WISSENSFRAGE	47
AUF JEDEM DIESER BILDER IST EIN EINSPURIGER VERKEHRSKREISEL DARGESTELLT. EINGEZEICHNET IST JEWEILS DIE FAHRLINIE EINES VELOFAHRERS. GEBEN SIE AN, WELCHE FAHRLINIE DIE SICHERSTE IST.....	47
WÜNSCHE AN DIE AUTOFAHRENDEN, WÜNSCHE AN DIE VELOFAHRENDEN	49
OFFENE FRAGE: WAS WÜRDEN SIE SICH ALS VELOFAHRER VON DEN AUTOFAHRENDEN AM MEISTEN WÜNSCHEN?.....	49
OFFENE FRAGE: WAS WÜRDEN SIE SICH ALS AUTOFAHRER VON DEN VELOFAHRENDEN AM MEISTEN WÜNSCHEN?.....	50
METHODE UND STICHPROBE.....	53
ERHEBUNGSMETHODE	53
ZIELGRUPPE.....	53
STICHPROBE (UNGEWICHTET/GEWICHTET)	53
UNFALLSTATISTIK: SCHWER VERLETZTE VELOFAHRENDE IN DER SCHWEIZ 2010- 2014	54

Vorwort

Ein Plakat in warnendem Rot zeigt eine Strassenkreuzung und mahnt zum „Kontrollblick beim Vortritt“: Die Verkehrssicherheitskampagne von Pro Velo, VCS, bfu, Suva, TCS, Polizei und weiteren Partnern will Aufmerksamkeit wecken und die Zahl der schweren Unfälle zwischen Autos und Velos senken.

Die hier präsentierten Ergebnisse aus der repräsentativen LINK Befragung von 1031 Auto- und Velofahrenden im Rahmen der Kampagne „Vorsicht beim Vortritt – du weisst nie, was kommt!“

geben Hinweise zur Ausgestaltung der weiteren Kampagne und weiteren Präventionsbemühungen.

Notbremsungen oder Beinahe-Unfälle zwischen Velo und Auto: Wer hat solches noch nie erlebt? Das Teilen der Strasse kann nicht konfliktfrei abgehen. Die Missachtung des Vortrittsrechts ist dabei die häufigste Ursache für Kollisionen zwischen Personenwagen und Velofahrerinnen und -fahrern. Hier setzt die 2014 lancierte Verkehrssicherheitskampagne «Vorsicht beim Vortritt. Du weisst nie was kommt!» an.

Die Kampagnenpartner haben das Forschungsinstitut LINK mit einer repräsentativen Umfrage bei Velo- und Autofahrern beauftragt, um ein Stimmungsbild zeichnen zu können. Insgesamt wurden 1031 Personen zu Konfliktsituationen befragt, 307 Velofahrende, 387 Autofahrende und 337 Nutzerinnen und Nutzer beider Verkehrsmittel. Die Resultate ergeben ein interessantes Stimmungsbarometer, aus dem sich auch Strategien für unfallfreies Fahren ableiten lassen. Die subjektive Gefahreinschätzung wurde mit den tatsächlichen Unfallzahlen verglichen. Dabei zeigt sich, dass objektiv ganz besonders gefährliche Situationen teils deutlich unterschätzt werden, ebenso der eigene Beitrag der Velofahrer und Autofahrer zur Entschärfung von Konflikt- und Stresssituationen.

Ermutigendes Detail: Die Umfrage hat gezeigt, dass Kenner und Kennerinnen der erwähnten Verkehrssicherheitskampagne die Risiken besser wahrnehmen.

Herauskristallisiert haben sich auch wechselseitige Anliegen. Gemeinsam ist der von beiden Gruppen am häufigsten geäusserte Wunsch nach Respekt und mehr gegenseitigem Verständnis. Darauf lässt sich aufbauen.

Zusammenfassung und Schlussfolgerungen

Stimmungsbarometer

Wie sicher fühlen sich Velofahrende? Wie oft erleben Velofahrende Konflikte mit Autofahrenden und umgekehrt? Wo kippt der Barometer ins Rote, wo ist er im Grünen?

„Im Roten“

Nur ein verschwindend kleiner Teil der Velofahrerinnen und Velofahrer gibt an, ohne Konflikte mit Autofahrenden über die Runden zu kommen (6.2%). Das gleiche Bild zeigt sich auf Autofahrerseite, wo der entsprechende Wert bei 7.1% liegt. Ob Autofahrerin oder Velofahrer, rund die Hälfte erleben Konflikte oder gefährliche Situationen gelegentlich oder oft.

Das Stimmungsbild der meisten Velofahrenden wird dadurch geprägt, dass sich in ihren Augen viele Autofahrende unaufmerksam verhalten (68.9%) oder oft zu nah überholen (67.3%). Jeder zweite Velofahrer hat das Gefühl, oft übersehen zu werden, oft auf den Vortritt verzichten zu müssen, im Kreislauf oft bedrängt zu werden, oder er erlebt stressige Vortrittssituationen.

Eine auffällige Häufung erlebter Konflikte ist feststellbar:

- Bei der Altersgruppe 36–60. Ältere Velofahrende erleben öfter stressige Situationen mit Autos (80.6%) und finden, dass sich Autofahrer unaufmerksam verhalten (73,2%) oder sie durch Überholen mit zu wenig Abstand bedrängen (70.9%).
- im Stadt- und Agglomerationsbereich
- in der W-CH, wo Konflikte deutlich häufiger (50.1% „gelegentlich“ oder „oft“) angegeben werden als in der D-CH (38%).

Stress besteht genauso auf der Seite der Autolenkenden, auch wenn hier die direkte Gefährdung wegfällt. Vier von zehn Autofahrern fühlen sich oft gestresst aus Angst, einen Velofahrer zu übersehen. Noch prägnanter ist die grosse Übereinstimmung unter den befragten Autofahrenden, dass sich Velofahrer vielfach nicht an die Regeln halten, wobei diese Einschätzung bei den „reinen“ Autofahrenden am stärksten ausgeprägt ist.

Auffällig ist ferner ein „Röstigraben“-Phänomen: Während sich in der W-CH die Velofahrer deutlich unsicherer fühlen und öfter Konflikte erleben als jene in der D-CH, ist es bei den Autofahrern genau umgekehrt. Sie erleben in der W-CH die Situation entspannter als die Autolenkenden in der D-CH.

„Im Grünen“

Bei allem Konfliktpotenzial existiert auf den Schweizer Strassen offensichtlich auch das entspannte Nebeneinander von Velo und Auto, wie folgende Ergebnisse nahelegen: Vier von fünf Befragten fühlen sich sehr sicher oder eher sicher, wenn sie Velo fahren. Den meisten Velofahrenden und Autofahrenden wird vom Gegenüber rücksichtsvolles Verhalten attestiert – wenn auch nicht in beide Richtungen gleich ausgeprägt: Das Kompliment „Viele Autofahrende verhalten sich rücksichtsvoll“ wird von 66.4% verteilt, „Viele Velofahrende verhalten sich rücksichtsvoll“ bringt es auf 52.9%.

Einen positiven Einfluss auf die Beurteilung der Situation hat das Merkmal „Nutzer beider Verkehrsmittel“. Wer regelmässig das Auto und das Velo benutzt und somit Verkehrserfahrung aus beiden Perspektiven mitbringt, erlebt im Auto deutlich weniger Konflikte, die Velofahrenden anzulasten sind, und auf dem Velo deutlich weniger von Autolenkern verursachte Konflikte.

Dass sich Nutzer beider Verkehrsmittel auf dem Velo etwas weniger sicher fühlen, ist also nicht auf häufigere Konflikte, sondern eher darauf zurückzuführen, dass sich diese Gruppe der Gefahren mehr bewusst ist.

Gefahrenbewusstsein

Welche Ursachen führen zu schweren Velounfällen? Nach Einschätzung der Velofahrenden an erster Stelle steht „Unaufmerksamkeit und Ablenkung der Autofahrenden“, gefolgt von Vortrittsmissachtungen durch Velofahrer oder Autofahrer.

Es zeigt sich, dass die Velofahrer – selbstkritisch – auch eigenes Fehlverhalten in Betracht ziehen, wenn auch in etwas geringerem Mass. Die gleiche Beobachtung ergibt sich bei der Auswertung der offenen Frage „Gibt es Ihrer Meinung nach noch andere Gründe?“. Den Velonutzern scheint vor allem aufzufallen, dass auch ihr eigenes Auftreten verbesserungswürdig ist, um Unfälle zu vermeiden. Am meisten wurde hier die Missachtung von Verkehrsregeln genannt, welche von Velonutzern mehrheitlich als Defizit der Velofahrenden betrachtet wird. Auch velounfreundliche Infrastruktur, schlechte Strassenverhältnisse und falsche Einschätzung der Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer, schlechte Sichtbarkeit sowie zu wenig Abstand beim Überholen werden gehäuft als Ursachen für schwere Velounfälle gesehen.

Von den Autofahrenden wird „Vortritts- oder Rotlichtmissachtungen der Velofahrenden“ mit Abstand am häufigsten als Ursache für schwere Velounfälle genannt. Deutlich weniger gewichtet werden die eigenen „Vortrittsmissachtungen“.

Aufschlussreich sind die Ergebnisse zur Frage, die – mit zehn Antwortmöglichkeiten – in gleicher Form an die Velofahrenden und die Autofahrenden gestellt wurde: „**Wie oft, glauben Sie, sind schwere Velounfälle auf folgende Ursachen zurückzuführen?**“

Beim Gefahrenbewusstsein besteht bei beiden Gruppen eine **auffällige Differenz zwischen Eigen- und Fremdwahrnehmung**. Ausgeglichen ist das Bild bei den Nutzern beider Verkehrsmittel.

Velofahrer nannten im Vergleich zu Autofahrern deutlich öfter, dass:

- Autofahrer häufig zu schnell fahren (Velofahrer: 57%/Autofahrer: 44%)
- Autofahrer häufig unaufmerksam oder abgelenkt sind (73%/55%)
- Autofahrer den Vortritt missachten (58%/44%).

Autofahrer nannten deutlich öfter, dass:

- Velofahrer den Vortritt oder das Rotlicht missachten (54%/69%)
- Velofahrer zu schnell fahren (32%/40%).

Schlussfolgerungen zu Stimmungsbarometer und Gefahrenbewusstsein

Das von der Umfrage erfasste Stimmungsbild spiegelt keineswegs den manchmal heraufbeschworenen «Krieg auf den Strassen» – und zeigt ebenso wenig ein allzeit friedliches Nebeneinander. Die täglich auf zwei oder vier Rädern erlebten Konflikte bestätigen unmissverständlich den aus den jährlichen Opferzahlen ablesbaren Handlungsbedarf. Nicht zu vergessen: Mit der Erhebung nicht erfasst wurden jene, die eigentlich gerne das Velo benutzen möchten, sich aber nicht getrauen.

Autofahrer und Velofahrer haben klare Vorstellungen über die Unfallursachen – durchaus auch selbstkritisch, aber doch mit klarer Tendenz, das Problem zu oft beim Gegenüber zu orten. Die bestehenden Differenzen zwischen Eigenwahrnehmung und Fremdwahrnehmung sind der Verkehrssicherheit abträglich. Um selber Teil der Lösung zu werden, ist es wichtig zu erkennen, wo eigene Beiträge zur Konfliktvermeidung und für mehr Sicherheit möglich sind.

Unfallzahlen im Vergleich mit der subjektiven Gefahreinschätzung

Zwischen der subjektiven Gefahreinschätzung und dem objektiven Unfallrisiko, abgebildet in den Unfallzahlen mit schwerverletzten oder getöteten Velofahrenden, bestehen grosse Diskrepanzen.

Im Unfallgeschehen sind Kollisionen bei Kreuzungen ohne Lichtsignalanlagen weitaus am häufigsten. Bei der Einschätzung der Autofahrer zeichnete sich eine Gleichverteilung zwischen den vier Unfall-Typen Kollisionen bei Kreuzungen, Kollisionen im Kreislauf, Kollisionen beim Überholen oder Rotlichtmissachtung ab.

Bei der Einschätzung der Velofahrenden besteht eine etwas bessere Übereinstimmung mit dem realen Unfallgeschehen. Aber auch hier werden die Unfälle bei Kreuzungen deutlich unterschätzt.

Die unfallstatistisch häufigste Ursache „Auto missachtet Vortritt“ wird von den Autofahrenden deutlich unterschätzt und taucht erst auf Position fünf auf. Von den Velofahrenden unterschätzt wird die Ursache „Velofahrer ist unaufmerksam oder abgelenkt“ (Position 2 Unfallstatistik, Position 5 Einschätzung Velofahrer).

Während eine Überschätzung einer Gefahr der Sicherheit nicht abträglich ist, führt die subjektive Unterschätzung von Gefahren dazu, dass diese zu wenig im Fokus der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer stehen und entsprechende Vorkehrungen zu kurz kommen.

Die unterschätzten PW-Velo-Kollisionen an Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage müssten daher deutlich stärker ins Gefahrenbewusstsein rücken – und als statistisch häufigster Kollisionstyp mit schwer verletzten Velofahrenden in der Unfallprävention prominenter behandelt werden. Autofahrende sollten verinnerlichen, dass Vortrittsmissachtungen bei Autofahrern ebenso oft (bzw. öfter) vorkommen wie bei Velofahrern.

Aus der Unfallanalyse geht hervor, dass ein Grossteil der Unfälle zwischen PW und Velo darauf zurückzuführen sind, dass der Autofahrer den Velofahrer übersehen oder zu spät gesehen hat. Massnahmen, welche die Velofahrer besser sichtbar machen, sind daher bedeutsam für die Sicherheit. Es scheint, dass die Relevanz dieser „passiven Sicherheitsmassnahme“ den Velofahrenden zu wenig bewusst ist.

Ein Hinweis darauf ergibt sich auch aus der Umfrage: Die insgesamt 15 vorgeschlagenen Strategien für eine unfallfreie Fahrt fanden bei den Velofahrenden und bei den Autofahrenden durchwegs hohe Zustimmung.

Am wenigsten hoch war die Zustimmung bei: „Fahren mit Licht am Tag für Velos“, „ausreichend Abstand, damit man besser gesehen wird“ und „am Tag gut sichtbare Kleidung tragen“. Den drei Verhaltensmassnahmen gemein ist, dass die Velofahrenden damit nicht

direkt das eigene, sondern das Verhalten der Autofahrer beeinflussen, indem sie sich besser sichtbar machen.

Wissensfrage zum sicheren Verhalten im Kreisel

Bei den Regelkenntnissen zum sicheren Velofahren im Kreisel bestehen grosse Lücken. Nur jede zweite befragte Person, die regelmässig Velo oder Auto fährt, kennt die sichere Fahrlinie im Kreisel. Am grössten sind die Wissenslücken in der W-CH, bei der Altersgruppe 36–60 und bei den „reinen“ Autofahrenden.

Es liegt auf der Hand, dass der Bekanntheitsgrad der sicheren Fahrlinie immer noch viel zu tief ist und ein entsprechend grosses Potenzial brachliegt, um Konflikte zwischen Velo und Auto im Kreisel zu vermeiden.

Wünsche der Autofahrer an die Velofahrer – und umgekehrt

Bei Velofahrenden und Autofahrenden zuoberst auf der Wunschliste steht „mehr Rücksicht und Respekt“. Hilfreich für ein besseres gegenseitiges Verständnis könnte, wie die folgenden zwei Zitate aus den Umfrageantworten zeigen, ein Perspektivenwechsel sein:

- Autofahrer: „Nicht nur an sich denken (auch die Sicht eines Autofahrers bekommen). Ich denke, viele Unfälle passieren bei Velofahrern, die nicht Auto fahren. Somit wissen sie nicht, auf was alles sich ein Autofahrer konzentrieren muss.“
- Velofahrer: „Dass gewisse Autofahrer auch einmal Velo fahren, um die andere Sicht auf den Verkehr zu erhalten.“

Das Bedürfnis der Autofahrenden, den Velofahrenden ihre Wünsche mitzuteilen, ist gross. Fast alle „reinen“ Autofahrer nahmen die Gelegenheit wahr (Velofahrer: Jeder Zweite).

„Was würden Sie sich als Autofahrende von den Velofahrenden am meisten wünschen?“

- Rücksicht und Respekt
- Verkehrsregeln einhalten
- Mehr für die Sichtbarkeit tun (Velolicht, Kleidung)
- Nicht im toten Winkel fahren und nicht überraschend auftauchen
- Aufmerksamer sein

„Was würden Sie sich als Velofahrer von den Autofahrenden am meisten wünschen?“

- Rücksicht und Respekt: Geduld und Behandlung der Fahrradfahrenden als gleichwertige Verkehrsteilnehmer
- Dass sich die Autofahrer mehr auf den Verkehr konzentrieren
- Genügend Abstand beim Überholen
- Am rechten Strassenrand genügend Platz für die Durchfahrt der Velos freilassen.

Wer regelmässig sowohl Velo als auch Auto fährt, kennt die andere Sicht und erlebt deutlich weniger Konflikte. Diese praktische Erfahrung wird auch in Zukunft nicht für alle möglich sein. Umso wichtiger ist die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmenden für die Sicht der anderen und für die eigenen Handlungsmöglichkeiten, die unfallfreies Fahren begünstigen.

Résumé et conclusions

Baromètre d'opinion

Les cyclistes se sentent-ils en sécurité ? Les conflits entre cyclistes et automobilistes sont-ils fréquents? Quand le baromètre d'opinion bascule-t-il au rouge ou au vert?

«Au rouge»

Seule une part infime des cyclistes déclarent que leurs déplacements se font sans conflits avec les automobilistes. (6,2%). C'est aussi ce que 7.1% des conducteurs de voiture affirment. Que ce soient les automobilistes ou les cyclistes, la moitié d'entre eux vivent des conflits ou des situations dangereuses de manière occasionnelle voire fréquente.

La plupart des conducteurs de deux-roues sont d'avis que de nombreux automobilistes sont inattentifs (68,9%) ou doublent trop souvent sans se préoccuper des vélos (67,3%). Un cycliste sur deux a l'impression de ne pas avoir été vu, de devoir céder souvent la priorité, d'être souvent en danger dans les giratoires ou de se trouver fréquemment dans des situations de priorité stressantes.

Une augmentation marquante de conflits est constatée:

- chez les personnes de 36 à 60 ans. Les cyclistes plus âgés vivent souvent des situations stressantes impliquant des voitures (80,6%) et trouvent que les automobilistes ont un comportement inattentif (73,2%) ou alors ils se sentent harcelés par le peu d'espace laissé lors des dépassements (70,9%).
- dans les villes et agglomérations
- en Suisse romande où les conflits sont bien plus fréquents (50,1% «occasionnels» ou «fréquents») qu'en Suisse alémanique (38%).

Côté conducteurs de voiture, l'angoisse se ressent également quand bien même le risque direct n'existe pas. Quatre automobilistes sur dix se sentent angoissés car ils craignent de ne pas remarquer un cycliste. Ce qui est frappant, c'est la grande concordance des réponses données par les automobilistes qui trouvent que, très souvent, les cyclistes ne respectent pas les règles de circulation. Cette estimation est cependant plus forte chez les personnes conduisant essentiellement une voiture.

On remarque en outre un «röstigraben»: alors que les cyclistes romands se sentent bien moins en sécurité et vivent plus souvent des conflits que les Suisses alémaniques. Chez les conducteurs c'est exactement l'inverse. Les automobilistes de Suisse romande ressentent la situation de manière plus détendue que les Suisses alémaniques.

«Au vert»

Malgré le potentiel de conflit élevé, les vélos et les voitures se côtoient manifestement de manière détendue sur les routes suisses, comme le confirment les résultats suivants: quatre personnes interrogées sur cinq se sentent très en sécurité ou plutôt en sécurité quand elles se déplacent à vélo.

La plupart des cyclistes et des automobilistes attribuent à l'autre groupe un comportement respectueux - quand bien même ressenti différemment dans chaque groupe: 66,4% complimentent par «De nombreux automobilistes se comportent de manière respectueuse» contre 52,9% qui pensent que «De nombreux cyclistes se comportent de manière respectueuse».

La caractéristique «Utilisateur des deux moyens de locomotion» a une influence positive sur l'évaluation de la situation. Une personne qui se déplace régulièrement tant en voiture qu'à vélo connaît donc la situation des deux côtés. Que ce soit en tant qu'automobiliste ou que cycliste, elle est confrontée à nettement moins de conflits avec l'autre groupe.

Que les utilisateurs de deux moyens de transport se sentent moins en sécurité à vélo n'est pas à mettre au compte de conflits plus fréquents mais peut être attribué au fait que ce groupe a davantage conscience des risques.

Conscience des risques

Quels sont les motifs d'accidents cyclistes graves? Selon l'avis des cyclistes, le premier facteur est «L'inattention et la distraction des automobilistes» suivi du non-respect de la priorité par le cycliste ou l'automobiliste.

On constate que les cyclistes – autocritiques – prennent en considération leurs propres erreurs quand bien même dans une moindre mesure. Une observation similaire résulte de l'évaluation de la question ouverte «Quelles sont les autres raisons à votre avis?» Les adeptes du vélo semblent remarquer en particulier que leur propre comportement doit également être amélioré pour réduire le nombre d'accidents. Principalement cité sous ce point, le mépris des règles de la circulation considéré par les cyclistes comme étant un déficit de leur part. Une infrastructure inadaptée aux vélos, de mauvaises conditions routières et une fausse estimation de la vitesse par les autres usagers de la route, une mauvaise visibilité, ainsi qu'une distance de sécurité trop restreinte lors des dépassements sont également d'autres motifs d'accidents graves mentionnés par les cyclistes.

Les automobilistes trouvent, eux, que les raisons principales des accidents cyclistes graves sont le non-respect de la priorité et le non-respect des feux rouges. Le «propre non-respect de la priorité» pèse bien moins dans la balance.

Les réponses à la question identique pour les cyclistes et les automobilistes – avec 10 choix de réponses – sont significatives: **«A votre avis, dans quelle mesure les motifs suivants sont-ils responsables d'accidents chez les cyclistes?»**

Aussi bien chez les cyclistes que chez les automobilistes, il existe **une divergence importante entre la perception de soi et celle des autres** en matière de conscience des risques. Chez les utilisateurs des deux moyens de transport, la représentation est plus uniforme.

Les cyclistes ont mentionné bien plus souvent que les automobilistes:

- la vitesse souvent excessive des automobilistes (cyclistes 57%; automobilistes 44%)
- l'inattention et la distraction fréquentes chez les automobilistes (73%/55%)
- le non-respect de la priorité de la part des automobilistes (58%/44%).

De leur côté, les automobilistes ont surtout relevé:

- le non-respect de la priorité et des feux rouges (54%/69%)
- la vitesse excessive des cyclistes (32%/40%).

Conclusions relatives au baromètre d'opinion et à la conscience des risques

L'impression qui ressort du sondage ne traduit en aucun cas la «guerre sur les routes» évoquée parfois – mais ne montre pas non plus une cohabitation toujours paisible. Les conflits quotidiens des deux et quatre roues montrent sans équivoque, tout comme le nombre de victimes chaque année, que des mesures impératives doivent être prises. N'oublions pas: l'enquête ne tient pas compte de toutes les personnes qui aimeraient bien se déplacer à vélo mais ont peur de le faire.

Tant les automobilistes que les cyclistes, absolument autocritiques, ont une idée claire des causes d'accident; ils ont cependant une tendance nette à identifier les racines du problème dans l'autre groupe. Les différences existant entre la perception de soi et la perception des autres sont préjudiciables à la sécurité routière. Pour apporter soi-même la solution aux problèmes, il est important de reconnaître comment on peut contribuer à prévenir les conflits et à augmenter la sécurité.

Nombre d'accidents en comparaison avec l'évaluation subjective du danger

Il existe une forte divergence entre l'évaluation subjective du danger et le risque objectif d'accidents, traduit en nombre d'accidents impliquant des cyclistes gravement blessés. Les collisions et les accidents évités de justesse sont les plus fréquents aux carrefours et dans les ronds-poids. Il ressort du sondage représentatif de l'Institut LINK que c'est précisément ce genre de situations qui est sous-estimé.

La cause d'accident la plus fréquente du point de vue statistique «Automobiliste ne respectant pas la priorité» est sous-estimée par les conducteurs automobiles et n'est citée qu'en cinquième position. Les cyclistes, eux, sous-estiment la cause «Cycliste inattentif ou distrait» (en position 2 dans la statistique des accidents et en position 5 dans l'estimation des cyclistes).

Tandis qu'une surestimation du danger n'est pas nuisible à la sécurité, une sous-estimation subjective des risques implique que cette dernière n'entre que faiblement en ligne de compte chez les usagers de la route et que les précautions adéquates ne sont pas prises.

Il est donc important de prendre en considération les collisions entre auto et vélo aux croisements sans feu de signalisation jusqu'ici négligées et de les traiter de manière prioritaire. En effet, ce type d'accident est, du point de vue statistiques, le plus fréquent et provoque le plus de blessés graves chez les cyclistes. Il est nécessaire que les automobilistes intériorisent que le non-respect de la priorité de la part des conducteurs automobiles est aussi fréquent (voire plus fréquent) que chez les cyclistes.

L'analyse des accidents montre qu'une majeure partie des accidents entre voitures et vélos est liée au fait que l'automobiliste n'ait pas remarqué le cycliste ou l'ait vu trop tard. Des mesures pour rendre le cycliste plus visible sont donc significatives pour la sécurité. Il semble que les cyclistes ne perçoivent que trop peu l'importance de cette «mesure préventive passive».

Il résulte du sondage que les 15 stratégies proposées pour une conduite sans accident recueillent une large approbation, aussi bien auprès des cyclistes que des automobilistes. Cependant, les conseils aux cyclistes comme «Circuler de jour avec l'éclairage allumé pour les vélos», «Respecter une distance suffisante pour être mieux vu», ainsi que «Porter des vêtements bien visibles pendant la journée» ont recueilli le moins d'approbation. Ces trois mesures de prévention n'ont pas été pensées pour inciter directement les cyclistes à changer leur propre comportement en se rendant mieux visibles mais pour influencer celui de l'automobiliste.

Quel est le comportement adéquat dans les giratoires.

Les lacunes sont grandes en matière de conduite sûre à vélo dans les giratoires. Seule une personne sur deux, roulant régulièrement à vélo ou en voiture, connaît la meilleure trajectoire à suivre dans les giratoires. Les lacunes les plus importantes se situent en Suisse romande, chez les 36 - 60 ans et chez les «purs» automobilistes.

Il est certain que le niveau de connaissance de la meilleure trajectoire est encore trop bas et qu'il existe ici un grand potentiel d'optimisation afin de réduire les conflits entre vélos et autos.

Souhaits des automobilistes envers les cyclistes et inversement

«Plus de considération et de respect» est cité en première position de la liste des souhaits des cyclistes et des automobilistes. Une modification des perspectives, comme le montrent deux citations issues des réponses du sondage, serait utile à une meilleure compréhension mutuelle:

- Chez les automobilistes: «Ne pas seulement penser à soi (voir aussi avec les yeux d'un automobiliste). Je pense que de nombreux accidents surviennent aux cyclistes ne conduisant pas de voiture. Ils ne savent donc pas quels sont les points sur lesquels doivent se concentrer les automobilistes.»
- Chez les cyclistes: «Certains automobilistes devraient se déplacer au moins une fois à vélo pour avoir un autre point de vue de la circulation.»

Le besoin des automobilistes de faire part de leurs souhaits aux cyclistes est grand. Presque tous les «purs» automobilistes en ont saisi l'occasion (chez les cyclistes: une personne sur deux).

«En tant qu'automobiliste, que souhaitez-vous de la part des cyclistes?»

- Considération et respect
- Respect des règles de la circulation
- Amélioration de la visibilité (allumage de l'éclairage et vêtements)
- Ne pas circuler dans l'angle mort et ne pas apparaître à l'improviste
- Être plus attentif

«En tant que cycliste, que souhaitez-vous de la part des automobilistes?»

- Considération et respect.
- De la patience. Traiter les cyclistes sur un pied d'égalité.
- Plus de concentration pour la circulation de la part des automobilistes.
- Distance de dépassement suffisante

- Suffisamment de place sur le côté droit de la route pour le passage des vélos.

Celui ou celle qui roule régulièrement aussi bien en voiture qu'à vélo a une idée de la perception de l'autre et rencontre donc moins de conflits. Cette expérience pratique continuera à l'avenir à rester l'apanage d'un certain nombre. Il est donc indispensable de sensibiliser les usagers de la route aux perceptions de l'autre et à leurs propres possibilités d'action afin de favoriser une conduite exempte d'accident.

Sintesi e conclusioni

Barometro dell'umore

Quanto si sentono sicuri i ciclisti? Si trovano spesso in conflitto con gli automobilisti e viceversa? Quando il barometro volge al bello e quando al brutto?

Il barometro volge al brutto

Solo una minima parte dei ciclisti (6,2%) afferma di non essersi mai trovato in conflitto con gli automobilisti. Lo stesso dicasi per gli automobilisti nei confronti dei ciclisti (7,1%). La metà circa degli uni e degli altri riferisce di essersi trovato in conflitto o in situazioni pericolose occasionalmente o spesso.

Secondo la maggior parte dei ciclisti, gli automobilisti non prestano loro abbastanza attenzione (68,9%) e spesso li sorpassano a distanza ravvicinata (67,3%). Un ciclista su due ha frequentemente la sensazione di non essere nemmeno visto, di dover rinunciare alla precedenza, di essere incalzato nelle rotatorie o di trovarsi in difficoltà col diritto di precedenza.

I conflitti sono sentiti con maggiore frequenza:

da chi ha un'età compresa tra 36 e 60 anni. I ciclisti più avanti con gli anni sono quelli che si trovano più spesso in situazioni di stress con le auto (80,6%) e che pensano che gli automobilisti siano distratti (73,2%) o che non si tengano a debita distanza durante i sorpassi (70,9%);

nei centri urbani e negli agglomerati;

nella Svizzera romanda, dove le situazioni di conflitto si verificano (occasionalmente o spesso) molto più di frequente che non nella Svizzera tedesca (rispettivamente 50,1% contro 38%).

Anche gli automobilisti si dicono stressati, sebbene i ciclisti non rappresentino per loro una minaccia diretta. Quattro automobilisti su dieci si sentono spesso sotto pressione perché temono di non accorgersi della presenza dei ciclisti. Gli automobilisti intervistati affermano quasi all'unanimità che molte volte i ciclisti non rispettano il codice della strada, parere espresso per lo più dagli automobilisti cosiddetti "puri" (che non vanno in bici).

Dal sondaggio emerge, inoltre, un caso di "Röstigraben" stradale: mentre nella Svizzera romanda i ciclisti si sentono molto più a rischio e si trovano più spesso in conflitto con gli automobilisti che non nella Svizzera tedesca, per quanto riguarda gli automobilisti avviene

esattamente il contrario: ovvero nella Svizzera romanda la situazione è molto più distesa che non nella Svizzera tedesca.

Il barometro volge al bello

Nonostante il conflitto latente, evidentemente auto e bici possono anche coesistere pacificamente sulle strade svizzere, come dimostrano i risultati seguenti: quattro intervistati su cinque si sentono molto o piuttosto sicuri quando vanno in bicicletta. Ciclisti e automobilisti si riconoscono reciprocamente un comportamento rispettoso gli uni verso gli altri, ma non nella stessa misura: il 66,4% dei ciclisti dice che “molti automobilisti guidano in maniera rispettosa”, mentre una percentuale inferiore di automobilisti (52,9%) dice altrettanto dei ciclisti.

Il fatto che alcuni intervistati siano “utenti di entrambi i mezzi di trasporto” influisce positivamente sulla valutazione della situazione. Chi usa regolarmente sia l’auto che la bici, e quindi ha un’esperienza diretta in materia di circolazione stradale da entrambe le prospettive, si trova coinvolto molto meno in situazioni di conflitto, sia verso i ciclisti quando è in auto che verso gli automobilisti quando è in bici.

Quindi, il fatto che chi usa entrambi i mezzi di trasporto si senta un po’ meno sicuro in bici non è dovuto a una maggiore frequenza di conflitti, ma alla maggiore consapevolezza dei rischi che contraddistingue questa categoria.

Consapevolezza dei rischi

Quali sono le cause degli incidenti gravi in bici? I ciclisti mettono al primo posto la “disattenzione e la distrazione degli automobilisti”, seguite dal mancato rispetto del diritto di precedenza da parte di ciclisti e automobilisti.

I ciclisti si dimostrano autocritici, dunque, ammettendo i propri errori, sebbene ritengano di sbagliare un po’ meno degli automobilisti. Alla stessa conclusione si giunge valutando le risposte alla domanda aperta “secondo lei ci sono anche altri motivi?”. I ciclisti sembrano riconoscere soprattutto che, per evitare incidenti, anche loro dovrebbero migliorare la propria condotta. Tra le mancanze dei ciclisti, la maggior parte di loro indica l’inosservanza del codice della strada. Tra le cause più frequenti di incidenti gravi in bici vengono menzionati anche un’infrastruttura stradale inadeguata alle esigenze delle due ruote, le cattive condizioni della rete viaria, l’errata valutazione della velocità tenuta dagli altri utenti della strada, una cattiva visibilità e i sorpassi a distanza troppo ravvicinata.

Gli automobilisti indicano nel “mancato rispetto del diritto di precedenza e del rosso da parte dei ciclisti” la causa di gran lunga più frequente di incidenti gravi in bici, mentre danno molto meno peso al “mancato rispetto del diritto di precedenza” da parte loro.

Significative le risposte alla domanda: **“Con quale frequenza, secondo lei, gli incidenti gravi in bici sono dovuti alle cause seguenti?”**. Il quesito è stato posto nella stessa forma sia ai ciclisti che agli automobilisti e prevedeva dieci possibili risposte.

Per quanto concerne la consapevolezza dei rischi, si nota che i ciclisti e gli automobilisti hanno un **diverso modo di percepire la propria condotta e quella altrui**. Più equilibrato invece l’atteggiamento di coloro che utilizzano entrambi i mezzi di trasporto.

Queste le risposte indicate da molti più ciclisti che automobilisti:

- spesso gli automobilisti vanno troppo veloci (ciclisti: 57%/automobilisti: 44%)
- spesso gli automobilisti sono disattenti o distratti (73%/55%)
- gli automobilisti non rispettano il diritto di precedenza (58%/44%).

Queste invece le risposte indicate da più automobilisti che ciclisti:

- i ciclisti non rispettano il diritto di precedenza o il rosso (ciclisti: 54%/automobilisti: 69%)
- i ciclisti circolano a una velocità troppo elevata (32%/40%).

Conclusioni relative al barometro dell’umore e alla consapevolezza dei rischi

Il quadro dell’umore delineato dal sondaggio non coincide assolutamente con la «guerra sulle strade» di cui talvolta si parla, né tanto meno dimostra che la convivenza tra i diversi utenti della strada è sempre pacifica. I conflitti vissuti ogni giorno tanto sulle due ruote quanto sulle quattro ruote sono la prova inconfutabile che è necessario intervenire anche alla luce del numero delle vittime della strada registrate ogni anno. Non si dimentichi, inoltre, che il sondaggio non tiene conto di quei soggetti che vorrebbero usare la bici, ma non osano farlo.

Gli automobilisti e i ciclisti hanno le idee chiare sulle cause degli incidenti e, seppure dimostrino una certa capacità di autocritica, troppo spesso tendono evidentemente ad addossare la colpa alla controparte. La propria condotta e la condotta altrui vengono percepite in maniera diversa e questo nuoce alla sicurezza stradale. Se si vuole contribuire attivamente a risolvere il problema, è importante che ognuno riconosca in che modo può aiutare a evitare i conflitti e ad accrescere la sicurezza.

Il numero degli incidenti rispetto alla valutazione soggettiva dei rischi

C'è un grande divario tra la valutazione soggettiva dei rischi e il rischio oggettivo di incidente, rappresentato dal numero degli incidenti con ciclisti gravemente feriti. Particolarmente frequenti sono le collisioni e le situazioni di pericolo agli incroci e nelle rotatorie. Secondo il sondaggio rappresentativo dell'istituto LINK, proprio queste situazioni di pericolo sono nettamente sottovalutate.

Secondo le statistiche sugli incidenti, la causa più frequente ovvero "il mancato rispetto del diritto di precedenza da parte delle auto" è evidentemente sottovalutata dagli automobilisti, che la indicano solo come quinta opzione. Chi va in bici, invece, sottovaluta la "disattenzione o distrazione da parte dei ciclisti", seconda causa di incidenti in base alle statistiche, solo quinta per i ciclisti.

Sopravvalutare un rischio non pregiudica la sicurezza, mentre sottovalutarlo in maniera soggettiva fa sì che gli utenti della strada non vi prestino abbastanza attenzione e non adottino le necessarie precauzioni.

Pertanto, si dovrebbe fare molto di più per sensibilizzare gli utenti della strada sul rischio di collisione agli incroci privi di semaforo, un rischio a quanto pare sottovalutato e che invece andrebbe messo in primo piano nell'ambito della prevenzione degli incidenti, in quanto statisticamente è la prima causa di collisione con ciclisti che riportano gravi ferite. Gli automobilisti dovrebbero ammettere che tra coloro che non rispettano il diritto di precedenza ci sono anche loro, in numero pari se non addirittura superiore a quello dei ciclisti.

Dall'analisi degli incidenti emerge che gran parte delle collisioni tra auto e bici si verificano perché l'automobilista non si accorge o si accorge troppo tardi della presenza del ciclista.

Perciò, le misure atte a rendere più visibili i ciclisti sono importanti ai fini della sicurezza stradale, sebbene i ciclisti non sembrano riconoscere la rilevanza di queste "misure di sicurezza passiva".

Lo si deduce anche dal sondaggio: le 15 strategie proposte per evitare incidenti incontrano il favore sia dei ciclisti che degli automobilisti;

le meno apprezzate sono: "tenere i fanali della bici accesi anche di giorno", "segnalare meglio la propria presenza mantenendosi a debita distanza dagli altri mezzi" e "indossare indumenti ben visibili di giorno". Ciò che accomuna queste tre misure comportamentali è che, rendendosi più visibili, i ciclisti non influenzano direttamente il proprio comportamento, ma quello degli automobilisti.

Quesito per testare la conoscenza delle regole di sicurezza nelle rotatorie

A quanto pare, i ciclisti hanno gravi lacune in fatto di rotatorie e non tutti sanno come attraversarle senza correre rischi. Solo un intervistato su due tra coloro che usano regolarmente sia l'auto che la bici sa come farlo in maniera corretta. Le lacune sono più frequenti nella Svizzera romanda, tra chi ha un'età compresa tra 36 e 60 anni e tra gli automobilisti "puri".

È evidente che ancora troppe poche persone sanno quale traiettoria seguire per attraversare una rotatoria in sicurezza e che esiste un enorme margine di miglioramento per evitare situazioni di conflitto tra auto e bici nelle rotatorie.

Che cosa desiderano gli automobilisti dai ciclisti e viceversa

Entrambi vorrebbero prima di tutto "più riguardo e rispetto". Per migliorare la comprensione reciproca sarebbe utile un cambio di prospettiva, come dimostrano le due citazioni seguenti tratte dalle risposte alle domande del sondaggio:

- un automobilista: "Non dovrebbero pensare solo a se stessi, ma considerare anche il punto di vista di un automobilista. Molti incidenti si verificano perché i ciclisti che non guidano l'auto ignorano di quante cose un automobilista deve tenere conto";
- un ciclista: "Vorrei che per una volta gli automobilisti salissero in sella a una bici per osservare la circolazione stradale da una diversa prospettiva".

Gli automobilisti sentono l'esigenza di comunicare ai ciclisti che cosa desiderano da loro. Quasi tutti gli automobilisti "puri" hanno approfittato del sondaggio per farlo, mentre solo un ciclista su due si è espresso in merito.

"Come automobilista che cosa desidera dai ciclisti?"

- Riguardo e rispetto
- Il rispetto del codice della strada
- Una maggiore visibilità (illuminazione, abbigliamento)
- L'accortezza di non infilarci nell'angolo cieco della visuale e di non sbucare fuori all'improvviso
- Una maggiore attenzione

"Come ciclista che cosa desidera dagli automobilisti?"

- Riguardo e rispetto: che siano pazienti e che trattino noi ciclisti al pari di tutti gli altri utenti della strada
- Che prestino più attenzione a ciò che avviene nel traffico
- Che si tengano a debita distanza quando sorpassano
- Che lungo il ciglio della strada lascino uno spazio sufficiente per far passare una bici

Chi guida l'auto, ma va regolarmente anche in bici, conosce entrambi i punti di vista e viene coinvolto molto più raramente in situazioni conflittuali. Non tutti però potranno fare questa esperienza pratica, nemmeno in futuro. Perciò l'importante è sensibilizzare gli utenti della strada sulla prospettiva dell'altro e sulla propria possibilità di agire in modo tale da evitare incidenti.

Stimmungsbarometer der Velofahrenden

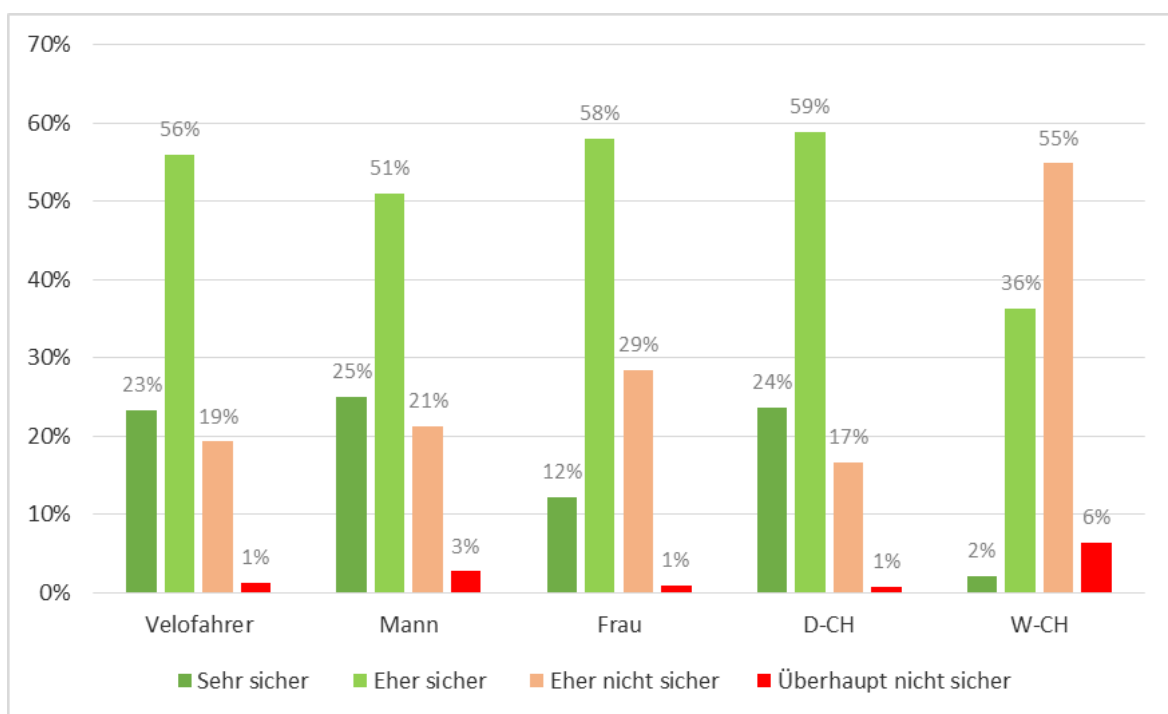
Wie sicher fühlen Sie sich im Strassenverkehr, wenn Sie Velo oder E-Bike fahren?

Wie sicher fühlen sich Velofahrende in der Schweiz? Vier von fünf der Befragten fühlen sich sehr sicher (23%) oder eher sicher (56%), wenn sie Velo fahren (Abbildung 1).

Es bestehen jedoch grosse Unterschiede¹ nach Sprachregion und Geschlecht:

- In der W-CH gibt es mehr Velofahrer, die sich unsicher fühlen, wenn sie im Strassenverkehr unterwegs sind (61%).
- Im Mittel fühlt sich jeder vierte Mann sehr sicher beim Velofahren (25%). Bei den Frauen waren es nur halb so viele (12%).
- Wer gleichzeitig Velo und Auto fährt, fühlt sich auf dem Velo unsicherer als wer nur regelmässig Velo fährt.

Abbildung 1 Wie sicher fühlen Sie sich im Strassenverkehr, wenn Sie Velo fahren? (n = 644)

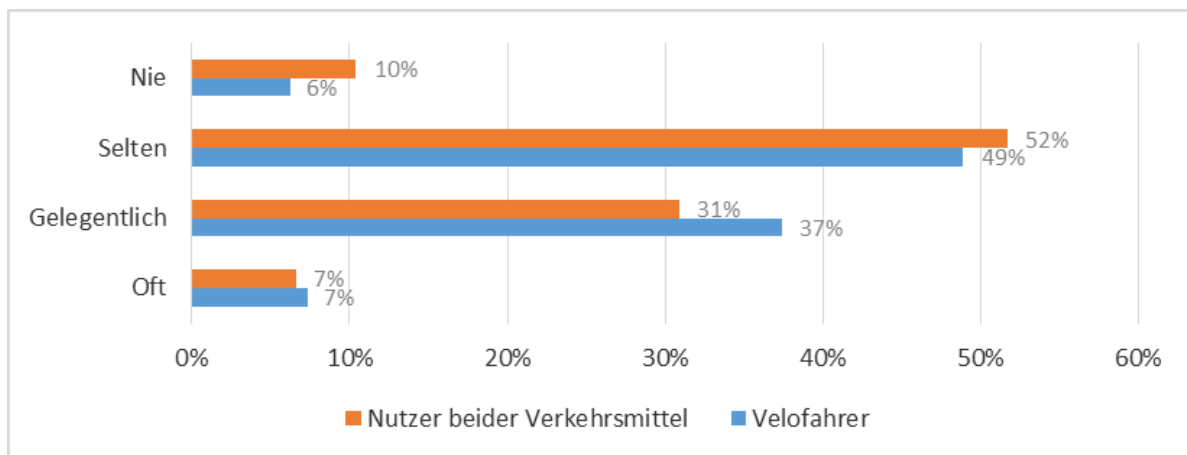


¹ Die hier und nachfolgend im Text aufgeführten Unterschiede sind signifikant (Signifikanzniveau 0.05)

Wie oft kommen Sie mit Ihrem Velo in gefährliche Situationen oder Konflikte (Notbremsungen, Beinaheunfälle), die von Autofahrenden verursacht werden?

- Notbremsungen oder Beinahe-Unfälle. Das Teilen der Strasse geht nicht ohne Konflikte. Lediglich 6.2% der Velofahrenden gaben an, nie in Konflikte oder gefährliche Situationen, welche von Autofahrenden verursacht wurden, zu kommen. 37% der Velofahrenden erleben diese Konflikte gelegentlich und 7% oft. (Abbildung 2)
- Wer regelmässig das Velo und das Auto benutzt, kommt weniger oft in gefährliche Situationen. (Erleben „gelegentlich“ oder „oft“ Konflikte: Velo-Autofahrer 38%. Reine Velofahrer 45%.)
- Wer in der Stadt oder Agglomeration Velo fährt, hat erwartungsgemäss deutlich mehr Konflikte mit Autofahrenden, als dies auf dem Land der Fall ist.
- In der W-CH sind Konflikte deutlich (50% „gelegentlich“ oder „oft“) häufiger als in der D-CH (38%).

Abbildung 2 Wie oft kommen Sie mit Ihrem Velo in gefährliche Situationen oder Konflikte, die von Autofahrenden verursacht werden? (n = 644)



Wenn Sie mit dem Velo unterwegs sind, sind Sie mit verschiedenen Situationen konfrontiert. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

1. *Ich werde oft zu nahe überholt*
2. *Ich habe oft das Gefühl, von Autofahrenden übersehen zu werden*
3. *In Vortrittssituationen muss ich oft auf meinen Vortritt verzichten*
4. *Viele Autofahrende verhalten sich unaufmerksam (telefonieren, SMS schreiben, nicht blinken)*
5. *Im Kreisel werde ich oft bedrängt (abdrängen, Vortritt missachten)*
6. *Viele Autofahrende verhalten sich rücksichtsvoll*
7. *In Vortrittssituationen (Kreuzungen, Kreisel, Ampeln, Einfahrten) erlebe ich oft stressige Situationen mit Autos*

Von den zur Auswahl stehenden Aussagen erhielten überwiegende Zustimmung (Abbildung 3):

- Viele Autofahrende verhalten sich unaufmerksam (telefonieren, SMS schreiben, nicht blinken) (69%)
- Ich werde oft zu nahe überholt (67%)
- Viele Autofahrende verhalten sich rücksichtsvoll (66%)

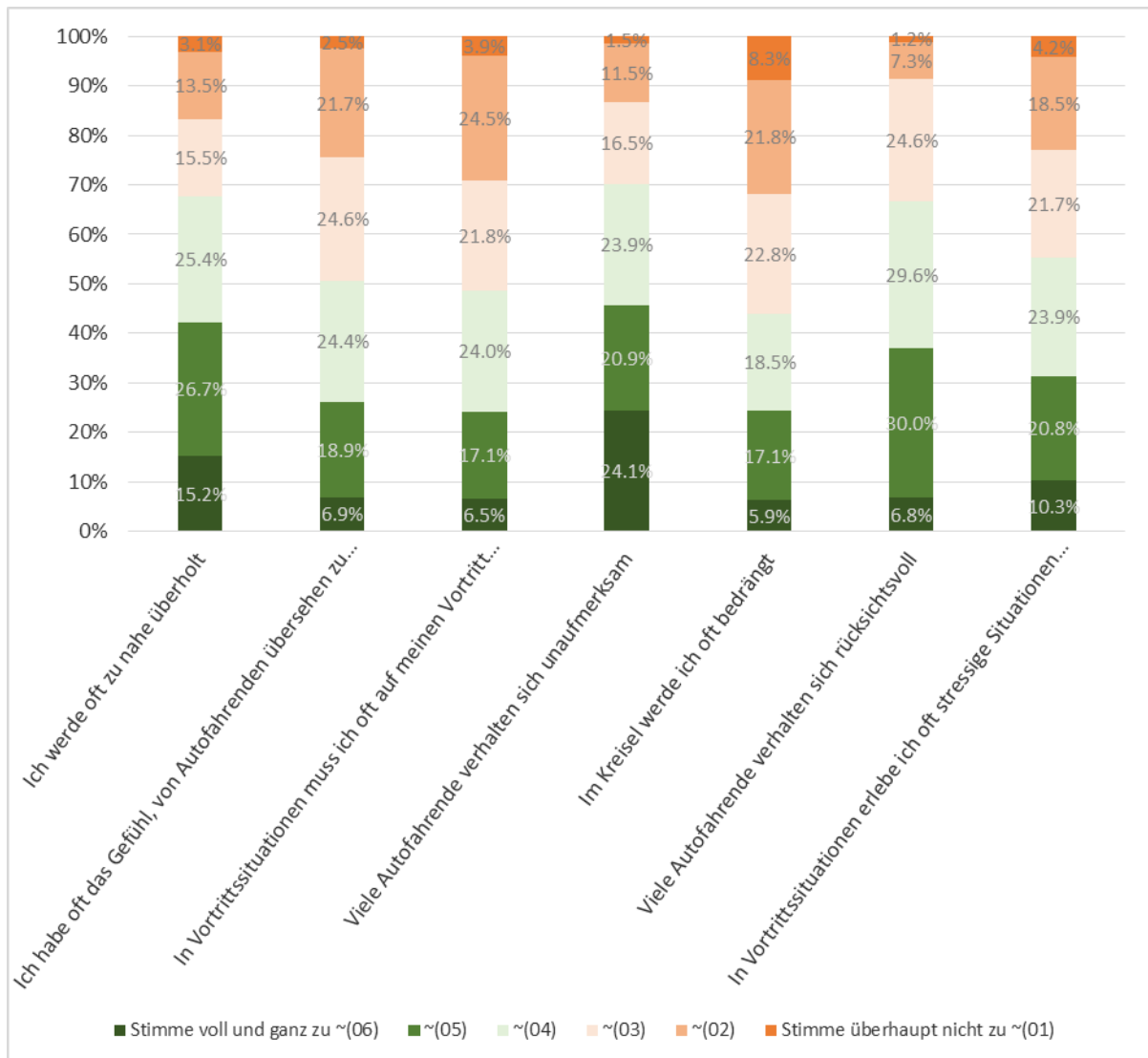
Jeder zweite Velofahrer stimmt zu, jeder zweite lehnt ab:

- Ich habe oft das Gefühl, von Autofahrenden übersehen zu werden
- In Vortrittssituationen muss ich oft auf meinen Vortritt verzichten
- Im Kreisel werde ich oft bedrängt (abdrängen, Vortritt missachten)
- In Vortrittssituationen (Kreuzungen, Kreisel, Ampeln, Einfahrten) erlebe ich oft stressige Situationen mit Autos

Die Altersgruppe 36-60 findet im Vergleich zu den 18- bis 35-Jährigen deutlich häufiger, dass viele Autofahrer sich unaufmerksam verhalten (73% ältere/63% jüngere). Ältere Velofahrende fühlen sich zudem stärker bedrängt durch nahes Überholen (71/62%) und erleben öfter stressige Situationen mit Autos (61/47%).

In der **W-CH** haben Velofahrer öfters das Gefühl, von Autofahrenden übersehen (63/47%) oder zu nahe überholt zu werden (75/65%), dass sie oft auf den Vortritt verzichten müssen (60/44%), im Kreisel oft bedrängt werden (56/41%), stressige Situationen mit Autos in Vortrittsituationen erleben (73/51%) und dass sich viele Autofahrer unaufmerksam verhalten (81/66% D-CH).

Abbildung 3 Wenn Sie mit dem Velo unterwegs sind, sind Sie mit verschiedenen Situationen konfrontiert. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu? (n = 644)



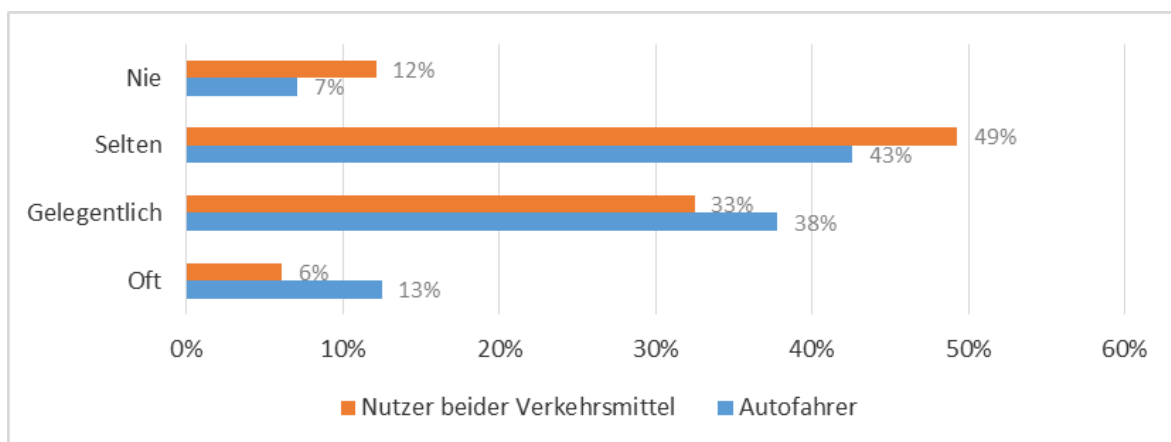
Stimmungsbarometer der Autofahrenden

Wie oft erleben Sie als Autofahrer/-in gefährliche Situationen oder Konflikte (Notbremsungen, Beinaheunfälle), die von Velofahrenden verursacht werden?

Konflikte, welche durch Velofahrende verursacht wurden, sind den meisten Autofahrenden bekannt. Nur 7% der Autofahrenden haben nie Konflikte mit Velofahrenden. 53% der Autofahrer erleben gelegentlich oder oft gefährliche Situationen oder Konflikte (Abbildung 4). Deutlich tiefer ist das erlebte Konfliktpotenzial, wenn die Autofahrenden ebenfalls regelmässig Velo fahren, also **Nutzer beider Verkehrsmittel** sind.

Wer in der W-CH Auto fährt, erlebt weniger Konflikte mit Velofahrenden im Vergleich zur D-CH („gelegentlich“ oder „oft“: W-CH 37%, 47%)

Abbildung 4 Wie oft erleben Sie als Autofahrer/-in gefährliche Situationen oder Konflikte, die von Velofahrenden verursacht werden? (n = 724)



Wenn Sie mit dem Auto unterwegs sind, sind Sie mit verschiedenen Situationen konfrontiert. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

1. *Ich fühle mich oft gestresst, damit ich keine Velofahrenden übersehe*
2. *Viele Velofahrende verhalten sich rücksichtsvoll*
3. *Ich glaube, dass Velofahrende oft von Autofahrenden übersehen werden*
4. *Viele Velofahrende beachten Rotlichter nicht*
5. *Viele Velofahrende missachten andere Regeln (z.B. keine Zeichengebung, Stoppschilder oder Fahrverbote missachten)*

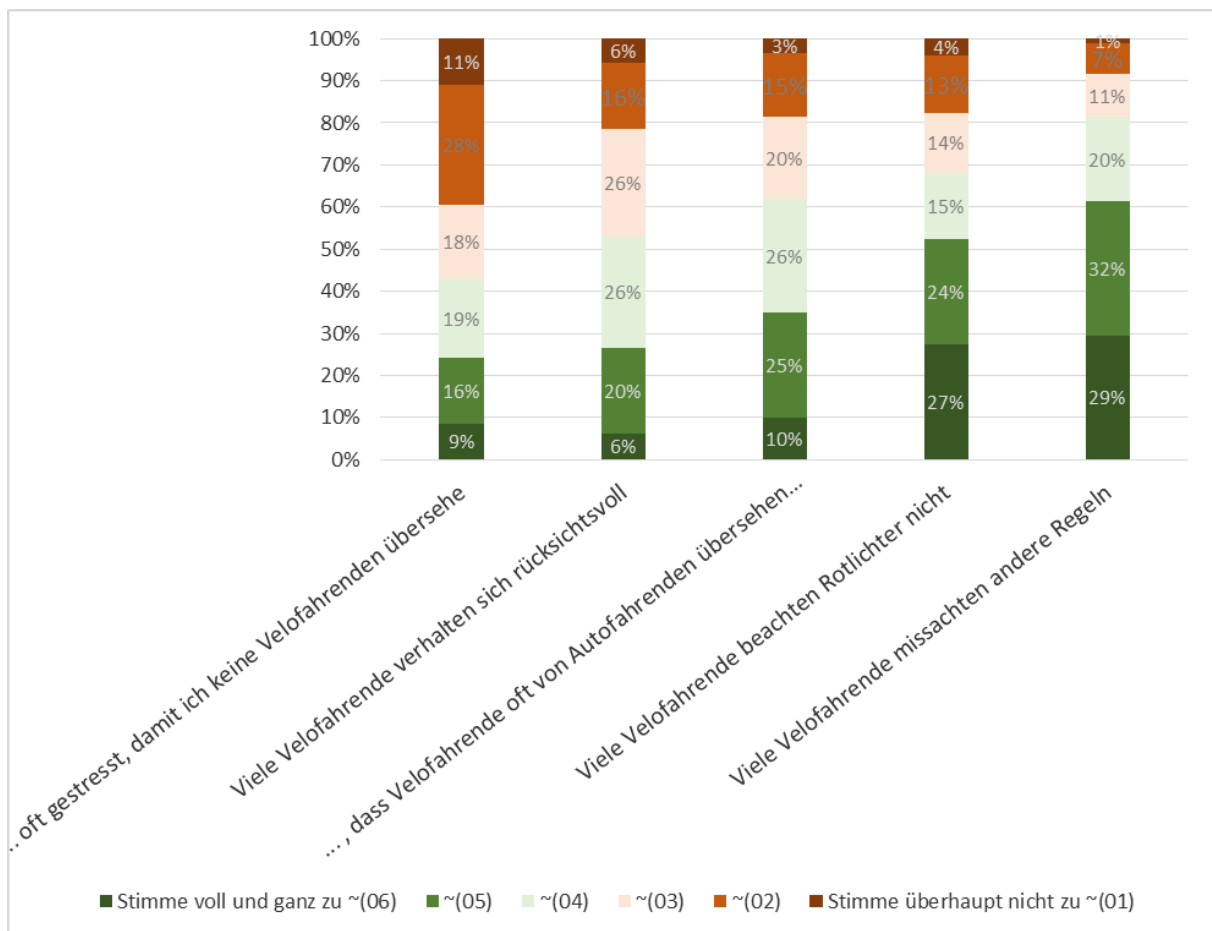
Von den möglichen Aussagen am meisten Zustimmung erhielt, dass sich Velofahrende nicht an die Regeln halten (Abbildung 5):

- Viele Velofahrende missachten andere Regeln (z.B. keine Zeichengebung, Stoppschilder oder Fahrverbote missachten) (81% Zustimmung)
- Viele Velofahrende beachten Rotlichter nicht (66%). Bei reinen Autofahrern (75%) erhält diese Aussage deutlich öfters Zustimmung als bei Autofahrern, welche auch das Velo benutzen (61%).

Verhalten sich Velofahrer in den Augen der Autofahrenden rücksichtsvoll? Jeder zweite Autofahrer kann dem zustimmen (53%), jeder zweite nicht.

Sechs von zehn Autolenkenden glauben, dass Velofahrende oft von Autofahrenden übersehen werden (61%). Vier von zehn Autofahrenden fühlen sich oft gestresst im Bemühen, keine Velofahrenden zu übersehen (43%). Ein grosser Unterschied besteht bei dieser Frage zwischen den Geschlechtern. 54% der Frauen fühlen sich häufig gestresst durch Velofahrer, aber nur 34% der Männer.

Abbildung 5 Wenn Sie mit dem Auto unterwegs sind, sind Sie mit verschiedenen Situationen konfrontiert. Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu? (n = 724)



Das Stimmungsbarometer Velofahrer und Autofahrer im Vergleich

Stimmungsbarometer „im Roten“

Das Teilen der Strasse verursacht auf beiden Seiten, bei Velofahrern und Autofahrern, Unsicherheit bzw. Stress.

Notbremsungen, Beinahe-Unfälle, unaufmerksame Autofahrende, nahes Überholen, das Gefühl übersehen zu werden, Abdrängen im Kreisel prägen das Stimmungsbild bei den meisten Velofahrenden.

Umgekehrt sind Konflikte mit Velofahrenden ebenso prägend für das Stimmungsbarometer der Autofahrer. Während bei den Autolenkenden die direkte Gefährdung wegfällt, besteht bei vielen Autofahrern der Stress aus Angst, einen Velofahrer zu übersehen.

Eine gegenläufige Abweichung besteht in der W-CH zwischen Autofahrern und Velofahrern. Während sich in der W-CH die Velofahrer deutlich unsicherer fühlen und öfters Konflikte

erleben als Velofahrer in der D-CH, ist es bei den Autofahrern in der W-CH umgekehrt. Sie erleben die Situation in der W-CH entspannter als die Autolenkenden in der D-CH.

Stimmungsbarometer „im Grünen“

Nebst den oben beschriebenen Konflikten existiert auf den Schweizer Strassen auch das entspannte Nebeneinander von Velo und Auto, was durch die folgenden Ergebnisse gestützt wird.

Vier von fünf der Befragten fühlen sich sehr sicher (23%) oder eher sicher (56%), wenn sie Velo fahren.

Den meisten Velofahrenden und Autofahrenden wird rücksichtsvolles Verhalten attestiert – wenn auch nicht in beide Richtungen gleich ausgeprägt. Das Kompliment der Velofahrer „Viele Autofahrende verhalten sich rücksichtsvoll (66%)“ fällt öfter als sein Gegenstück „Viele Velofahrende verhalten sich rücksichtsvoll (53%)“.

Einen positiven Einfluss hat das Merkmal „Nutzer beider Verkehrsmittel“:

Wer regelmässig das Auto und das Velo benutzt und Verkehrserfahrung aus beiden Perspektiven mitbringt, erlebt im Auto deutlich weniger Konflikte, die vom Velofahrer verursacht wurden, und auf dem Velo deutlich weniger Konflikte, die vom Auto verursacht wurden.

Dass sich Nutzer beider Verkehrsmittel auf dem Velo etwas weniger sicher fühlen, ist also nicht auf häufigere Konflikte, sondern mehr darauf zurückzuführen, dass sich diese Gruppe der Gefahren mehr bewusst ist.

Gefahrenbewusstsein Velofahrer

Die subjektive Risikoeinschätzung der Velofahrenden im Vergleich mit dem tatsächlichen Risiko

Wie oft, glauben Sie, sind schwere Velounfälle auf folgende Ursachen zurückzuführen?

1. Alkohol bei Velofahrenden
2. Alkohol bei Autofahrenden
3. Unaufmerksamkeit oder Ablenkung von Autofahrenden
4. Unaufmerksamkeit oder Ablenkung von Velofahrenden
5. Zu hohe Geschwindigkeit der Velofahrenden
6. Zu hohe Geschwindigkeit der Autofahrenden
7. Vortrittsmissachtung durch Autofahrende
8. Vortritts- oder Rotlichtmissachtung durch Velofahrende
9. Unvorsichtiges Öffnen der Wagentür durch Autofahrende
10. Technischer Mangel am Velo (z.B. defekte Bremsen oder Licht)
11. Gibt es aus Ihrer Meinung nach noch andere Gründe, die oben nicht aufgeführt sind?

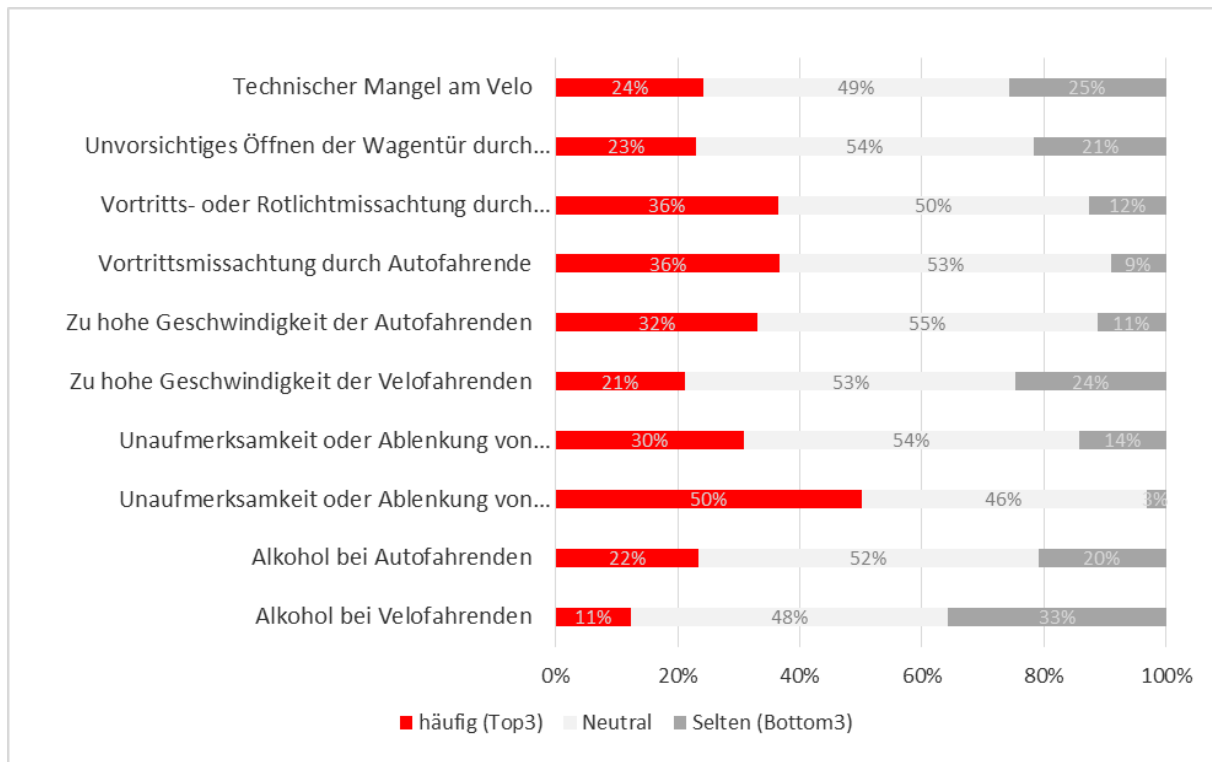
„Unaufmerksamkeit und Ablenkung der Autofahrenden“ wurde mit Abstand am häufigsten als Unfallursache für schwere Velounfälle genannt (Abbildung 6).

An zweiter Stelle stehen die Vortrittsmissachtungen der Autofahrer und auch die Vortrittsmissachtungen durch Velofahrende.

Von den zehn möglichen Gründen sind je fünf auf ein Fehlverhalten der Velofahrer bzw. der Autofahrer zurückzuführen. Es zeigt sich, dass die Velofahrer – selbstkritisch – auch eigenes Fehlverhalten in Betracht ziehen, wenn auch jeweils in etwas geringerem Ausmass.

Alkohol bei Velofahrenden wird insgesamt eine geringere Bedeutung zugemessen. Die jüngere Altersgruppe stuft die Alkoholproblematik aber deutlich höher ein als die ältere. In der W-CH kommt Alkohol viel seltener als mögliche Ursache in Frage.

Abbildung 6 Wie oft, glauben Sie, sind schwere Velounfälle auf folgende Ursachen zurückzuführen? (n = 644)



Offene Frage: „Gibt es aus Ihrer Sicht noch andere Gründe?“

Zur Anschlussfrage an Velofahrer (inkl. Mischnutzer) über die Ursachen für schwere Velounfälle äusserten sich 188, also rund ein Drittel der Befragten.

Den Velonutzern scheint vor allem aufzufallen, dass, um Unfälle zu vermeiden, auch ihr eigenes Auftreten verbesserungswürdig ist. Am meisten wurde hier die Missachtung der Verkehrsregeln genannt, welche von den Velonutzern mehrheitlich als Defizit der Velofahrenden gewertet wird. Als Regelmisssachtungen genannt werden z.B.: Fehlendes Anzeigen eines Richtungswechsels, Velofahrer, die in Fussgängerzonen fahren oder die den Verkehr behindern, indem sie sich nicht auf dem Radstreifen befinden.

Weiter wird auch die Infrastruktur als Grund für Unfälle genannt, da sie oft nicht (genug) auf Velos angepasst ist, was vor allem reinen Velonutzern auffällt. Ebenfalls genannt wurden auch schlechte Strassenverhältnisse durch Schnee, Regen oder Eis.

Ein weiterer Punkt, weshalb es zu Unfällen kommt, ist die falsche Einschätzung der Geschwindigkeit durch die anderen Verkehrsteilnehmer, vor allem wenn es sich um E-Bikes handelt. Fahrräder werden leicht übersehen, weil sie zu wenig sichtbar (z.B. dunkle

Kleidung, zu weit am Rand, schmal im Umriss, fehlendes Licht). Zudem wird auch das Überholen von Velos mit zu wenig Abstand als Grund für Unfälle wahrgenommen.

O-Ton der Velofahrer und Mischnutzer

- *„Velofahrer fühlen sich nicht gezwungen sich an die Verkehrsregeln zu halten.“*
- *„Autofahrer nehmen Velofahrer meist nicht ernst und wollen dann durch gefährliches Dominanzverhalten die Velofahrer in Ihre Schranken weisen.“*
- *„Grundsätzlich fällt mir auf, dass die Velofahrenden in unserer Stadt sich oft sehr rücksichtslos verhalten, unkonzentriert sind und Verkehrsregeln schlicht ignorieren.“*
- *„Unterschätzung: viele Autofahrende können die Geschwindigkeit nicht einschätzen und nehmen dem Velofahrenden den Vortritt.“*

Was schätzen Sie, wie häufig kommen folgende Kollisionen zwischen Autofahrenden und Velofahrenden vor?

Bilden Sie eine Rangreihe in aufsteigender Reihenfolge (1 für die häufigste Art, 2 für die zweithäufigste, usw.)

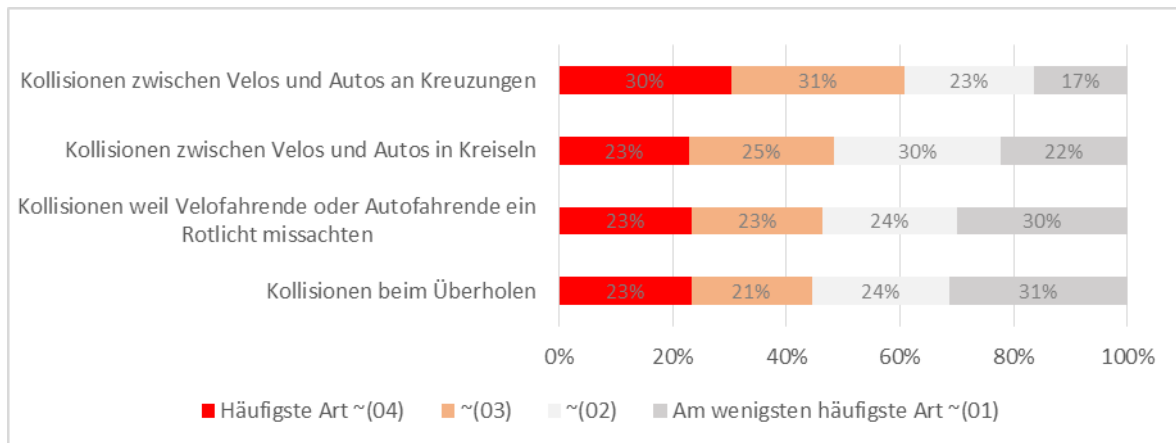
1. *Kollisionen beim Überholen (Auto überholt Velo)*
2. *Kollisionen weil Velofahrende oder Autofahrende ein Rotlicht missachten*
3. *Kollisionen zwischen Velos und Autos in Kreiseln*
4. *Kollisionen zwischen Velos und Autos an Kreuzungen (ohne Ampeln)*

Klar an erster Stelle stehen die Kollisionen an Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage (Abbildung 7).

Die übrigen Kollisionstypen erhalten in etwa die gleiche Gewichtung.

Im Vergleich zwischen den Sprachregionen werden in der W-CH mehr Kollisionen zwischen Velo und Auto bei Kreuzungen und in der D-CH mehr Kollisionen im Kreiseln vermutet.

Abbildung 7 Was schätzen Sie, wie häufig kommen folgende Kollisionen zwischen Autofahrenden und Velofahrenden vor? (n = 644)



Gefahrenbewusstsein Autofahrer

Die subjektive Risikoeinschätzung der Autofahrenden im Vergleich mit dem tatsächlichen Risiko

Wie oft, glauben Sie, sind schwere Velounfälle auf folgende Ursachen zurückzuführen?

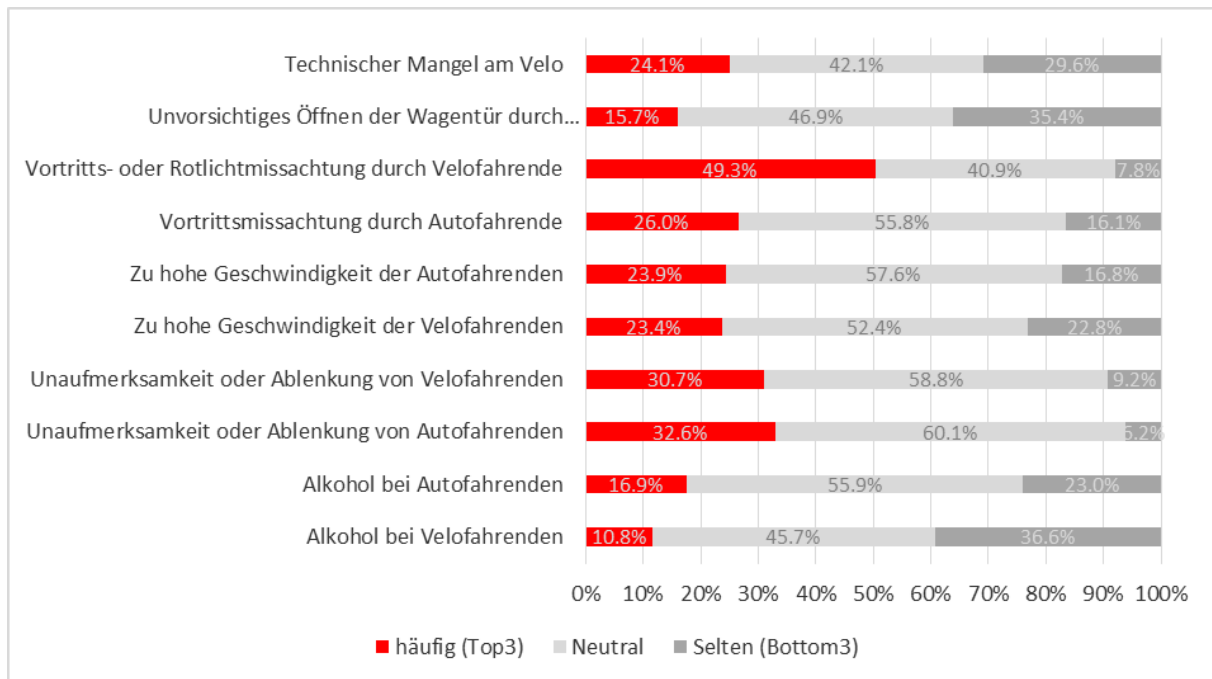
1. Alkohol bei Velofahrenden
2. Alkohol bei Autofahrenden
3. Unaufmerksamkeit oder Ablenkung von Autofahrenden
4. Unaufmerksamkeit oder Ablenkung von Velofahrenden
5. Zu hohe Geschwindigkeit der Velofahrenden
6. Zu hohe Geschwindigkeit der Velofahrenden
7. Vortrittsmissachtung durch Autofahrende
8. Vortritts- oder Rotlichtmissachtung durch Velofahrende
9. Unvorsichtiges Öffnen der Wagentür durch Autofahrende
10. Technischer Mangel am Velo (z.B. defekte Bremsen oder Licht)
11. Gibt es aus Ihrer Meinung nach noch andere Gründe?

„Vortritt- oder Rotlichtmissachtungen der Velofahrenden“ wurde mit Abstand am häufigsten als Unfallursache für schwere Velounfälle genannt (Abbildung 8).

Deutlich weniger gewichtet wird dagegen die „Vortrittsmissachtungen der Autofahrer“.

Bei den Ursachen „Unaufmerksamkeit oder Ablenkung“, „zu hohe Geschwindigkeit“ oder „Alkohol“ wird das Fehlverhalten deutlich mehr auf beiden Seiten geortet.

Abbildung 8 Wie oft, glauben Sie, sind schwere Velounfälle auf folgende Ursachen zurückzuführen? (n = 387)



Offene Frage: Gibt es aus Ihrer Meinung nach noch andere Gründe?

Jeder Dritte der befragten Autofahrer äusserte weitere Gründe, die zu Verkehrsunfällen führen (170 Antworten). Wie den Velofahrenden fällt auch den Autofahrenden vor allem die Missachtung der Verkehrsregeln ein, oft im Zusammenhang damit, dass Autofahrer, wenn sie in die Rolle des Fussgängers wechseln, auf dem Fussgängerstreifen von Velofahrenden unangenehm überrascht werden. Auch falsches Einspuren (ohne Zeichengebung), Überholen im Kreisel oder das Benutzen des Mobiltelefons wurden erwähnt. Für die Befragten trägt auch die schlechte Sichtbarkeit der Velos Mitschuld an Unfällen, besonders in der Dämmerung: Genannt werden z.B. dunkle Kleidung oder Fahren im toten Winkel. Die falsche Einschätzung der Geschwindigkeit wird ebenfalls als gefährlich wahrgenommen, vor allem bei E-Bikes.

O-Ton

- „Mir fällt oft auf, dass sich der Velofahrer sehr viele Rechte heraus nimmt. Er denkt, er steht immer im Recht. Er ist ja der schwächere im Verkehr. Er fährt einfach, ohne die Konsequenzen zu bedenken. Bei Velofahrern ist vom Autofahrer noch mehr gefordert, Rücksicht zu nehmen.“

- „Velofahrer haben schlicht kein Gefühl dafür, wie sie von Autofahrern wahrgenommen werden.“

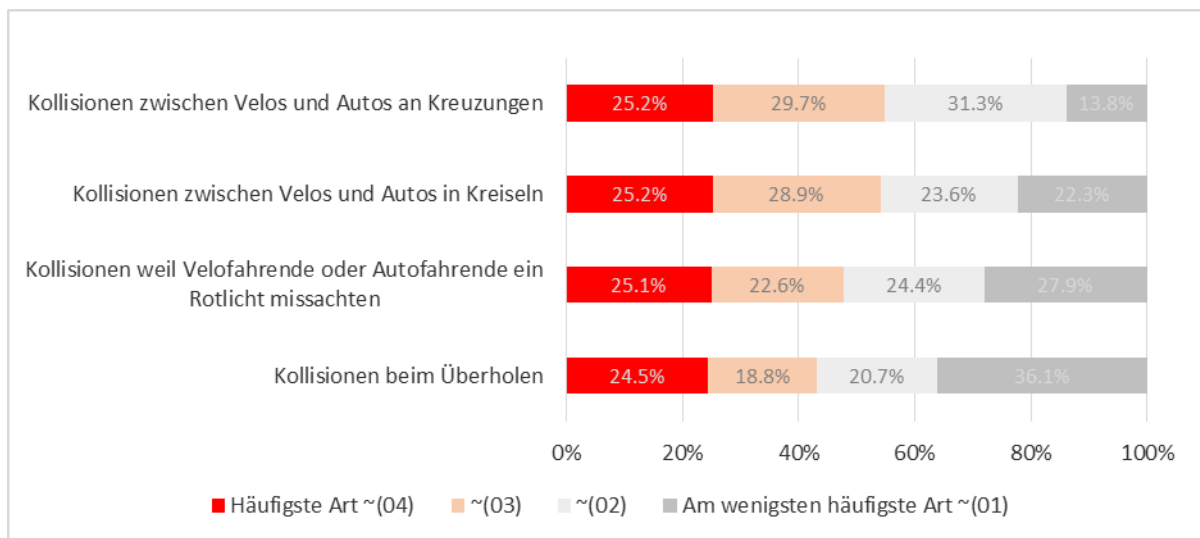
Was schätzen Sie? Wie häufig kommen folgende Kollisionen zwischen Autofahrenden und Velofahrenden vor?

1. Kollisionen beim Überholen (Auto überholt Velo)
2. Kollisionen weil Velofahrende oder Autofahrende ein Rotlicht missachten
3. Kollisionen zwischen Velos und Autos in Kreiseln
4. Kollisionen zwischen Velos und Autos an Kreuzungen (ohne Ampeln)

Die Befragten konnten zu den vier Kollisionstypen eine Reihenfolge nach der vermuteten Häufigkeit bilden. Aus der Optik der Autofahrenden sind alle vier Kollisionstypen relativ ähnlich einzustufen (Abbildung 9). Jeder der vier Kollisionstypen wurde gleich oft an erste Stelle gesetzt.

Wie bereits bei der Gruppe der Velofahrenden beobachtet, werden Kollisionen im Kreisel in der D-CH häufiger genannt.

Abbildung 9 Was schätzen Sie? Wie häufig kommen folgende Kollisionen zwischen Autofahrenden und Velofahrenden vor? (n = 387)



Gefahrenbewusstsein Velofahrer und Autofahrer im Vergleich

Die Fragen „Was schätzen Sie? Wie häufig kommen folgende Kollisionen zwischen Autofahrenden und Velofahrenden vor?“ und „Wie oft, glauben Sie, sind schwere Velounfälle auf folgende Ursachen zurückzuführen?“ wurden in gleicher Form an Velofahrende wie auch Autofahrende gestellt.

Bei der Einschätzung der Häufigkeit der Kollisionstypen sind keine auffälligen Abweichungen zwischen Autofahrern und Velofahrern oder Nutzern beider Verkehrsmittel feststellbar.

Deutlich ausgeprägt sind hingegen die Abweichungen bei den Unfallursachen.

Beim Gefahrenbewusstsein der Velofahrer und Autofahrer besteht eine auffällige Differenz zwischen Eigen- und Fremdwahrnehmung. Ein ausgleichender Effekt ist feststellbar bei den Nutzern beider Verkehrsmittel (vgl. Tabelle unten).

Velofahrer nannten im Vergleich zu Autofahrern deutlich öfter, dass

- Autofahrer häufig zu schnell fahren (Velofahrer: 57%/Autofahrer: 44%)
- Autofahrer häufig unaufmerksam oder abgelenkt sind (73%/55%)
- Autofahrer den Vortritt missachten (58%/44%).

Autofahrer nannten deutlich öfter, dass

- Velofahrer den Vortritt oder das Rotlicht missachten (54%/69%)
- Velofahrer zu schnell fahren (32%/40%)

(Anteile Nennung „häufig“, Skala 7-10)

Tabelle 1: Einschätzung der Velofahrer, Autofahrer oder Nutzer beider Verkehrsmittel zu den Unfallursachen

"Häufige" Ursachen für schwere Velounfälle	befragte Velofahrer	befragte Autofahrer	befragte Nutzer beider Verkehrsmittel
Autofahrer fahren zu schnell	57	44	49.5
Autofahrer sind unaufmerksam oder abgelenkt	73	55	66.6
Autofahrer missachten Vortritt	58.3	44	55.9
Autofahrer öffnet unvorsichtig Wagentür	40.5	28.3	35.5
Velofahrer missachtet Vortritt oder Rotlicht	54.5	68.7	55.1
Velofahrer fährt zu schnell	32.1	40.1	37.9
Velofahrer ist unaufmerksam oder abgelenkt	50.1	52.3	48.9

Anteile Nennung „häufig“, Skala 7-10, in %

Unfallzahlen im Vergleich mit der subjektiven Gefahrenereinschätzung

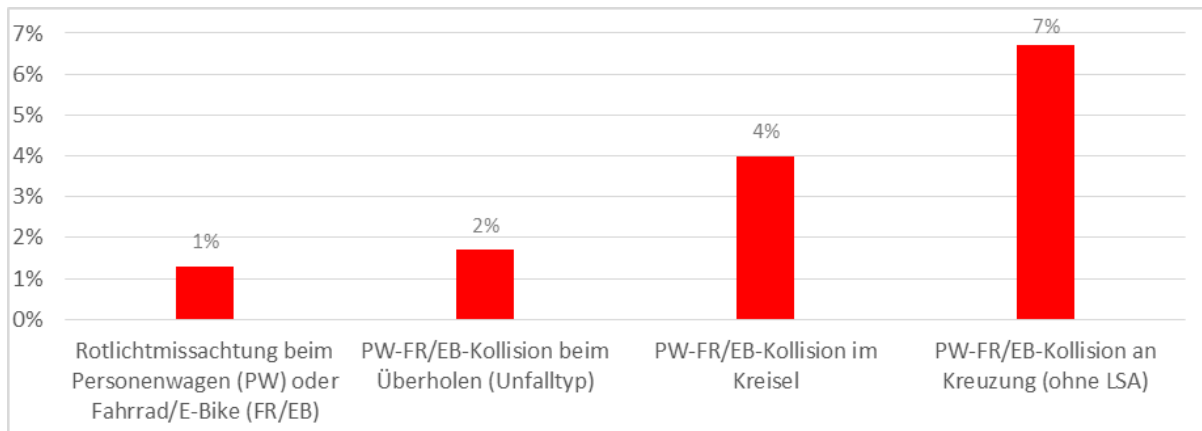
Welche Kollisionen zwischen Velo (inkl. E-Bike) und Auto sind effektiv am häufigsten, und wie werden diese subjektiv eingeschätzt?

Zwischen der subjektiven Gefahrenereinschätzung und dem objektiven Unfallrisiko, abgebildet durch die Unfallzahlen mit schwer verletzten Velofahrenden, bestehen grosse Abweichungen. Es zeigt sich, dass die zwei unfallträchtigsten Kollisionstypen unterschätzt werden (Abbildung 10).

- Die Häufigkeit von Kollisionen PW-Velo/E-Bike an Kreuzungen ohne Lichtsignalanlage wird deutlich unterschätzt. Ebenfalls werden die Kollisionen im Kreislauf unterschätzt.
- Dagegen wird Bedeutung von „Rotlichtmissachtungen bei PW oder Velo“ und „Kollisionen beim Überholen“ von den befragten Velofahrern und Autofahrern deutlich überschätzt.

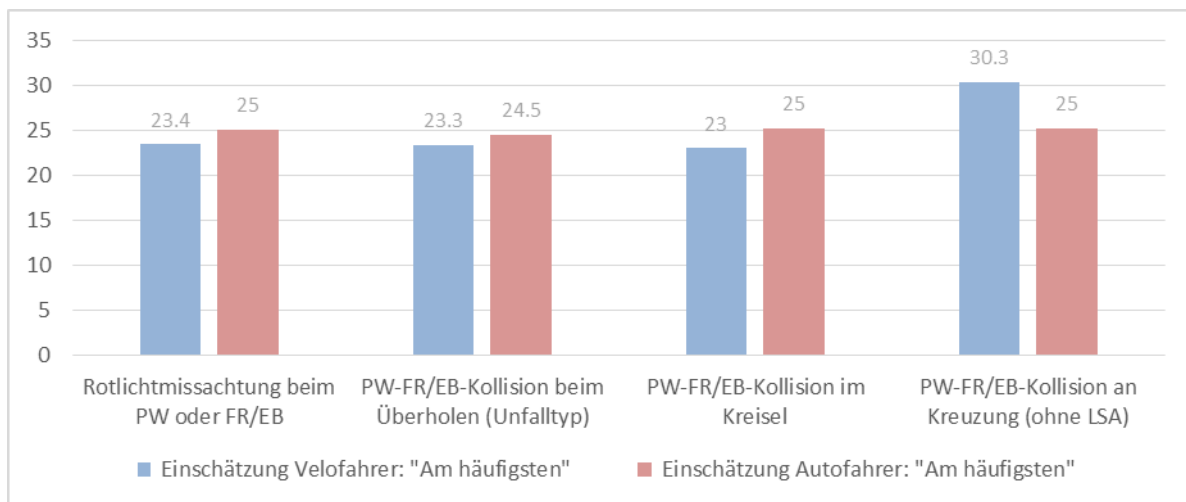
Unfallgeschehen und subjektive Gefahreinschätzung im Vergleich:

Abbildung 10 Anteil ausgewählter Unfallkonstellationen am Gesamtunfallgeschehen der schwer oder tödlich verletzten Velo- und E-Bike-Fahrern



Quellen: *bfu. Unfallereignisse mit schwer oder tödlich verletzten Velo- und E-Bike-Fahrern (exkl. Mehrfachkollisionen) 2010-2014.*

Abbildung 11 „Was schätzen Sie? Wie häufig kommen folgende Kollisionen zwischen Autofahrenden und Velofahrenden vor?“



Befragung LINK, N=1075

Was sind die häufigsten Ursachen für schwere Velounfälle?

Die Tabelle unten zeigt die Unfallursachen bei schweren Velounfällen (inkl. Selbstunfälle) nach ihrer Häufigkeit im Unfallgeschehen geordnet. Beim Vergleich mit der Rangierung gemäss Einschätzung der Befragten fällt auf:

- Die häufigste Ursache „Auto missachtet Vortritt“ wird von den Autofahrenden deutlich unterschätzt und rangiert erst an fünfter Position.
- Die Velofahrer unterschätzen dagegen die zweithäufigste Ursache “Velofahrer ist unaufmerksam oder abgelenkt“ (Position 5) und die fünfthäufigste Ursache „Velofahrer fährt alkoholisiert“ (Position 10).

Tabelle 2: Unfallzahlen und subjektive Einschätzung

Unfälle	% Schwere Velounfälle
Autofahrer missachten Vortritt	20%
Velofahrer ist unaufmerksam oder abgelenkt	17%
Velofahrer fährt zu schnell	12%
Velofahrer missachtet Vortritt oder Rotlicht	11%
Velofahrer fährt alkoholisiert	9%
Autofahrer sind unaufmerksam oder abgelenkt	5%
Velo mit technischem Mangel	2%
Autofahrer öffnet unvorsichtig Wagentür	2%
Autofahrer fahren zu schnell	1%
Autofahrer fährt alkoholisiert	1%
Einschätzung Velofahrer	<i>Rangiert nach Häufigkeit</i>
Autofahrer sind unaufmerksam oder abgelenkt	1
Autofahrer missachten Vortritt	2
Autofahrer fahren zu schnell	3
Velofahrer missachtet Vortritt oder Rotlicht	4
Velofahrer ist unaufmerksam oder abgelenkt	5
Autofahrer öffnet unvorsichtig Wagentür	6
Velo mit technischem Mangel	7
Autofahrer fährt alkoholisiert	8
Velofahrer fährt zu schnell	9
Velofahrer fährt alkoholisiert	10
Einschätzung Autofahrer	<i>Rangiert nach Häufigkeit</i>
Velofahrer missachtet Vortritt oder Rotlicht	1
Autofahrer sind unaufmerksam oder abgelenkt	2
Velofahrer ist unaufmerksam oder abgelenkt	3
Autofahrer fahren zu schnell	4
Autofahrer missachten Vortritt	5
Velofahrer fährt zu schnell	6
Velo mit technischem Mangel	7
Autofahrer fährt alkoholisiert	8
Autofahrer öffnet unvorsichtig Wagentür	9
Velofahrer fährt alkoholisiert	10

Strategien der Velofahrenden für eine unfallfreie Fahrt

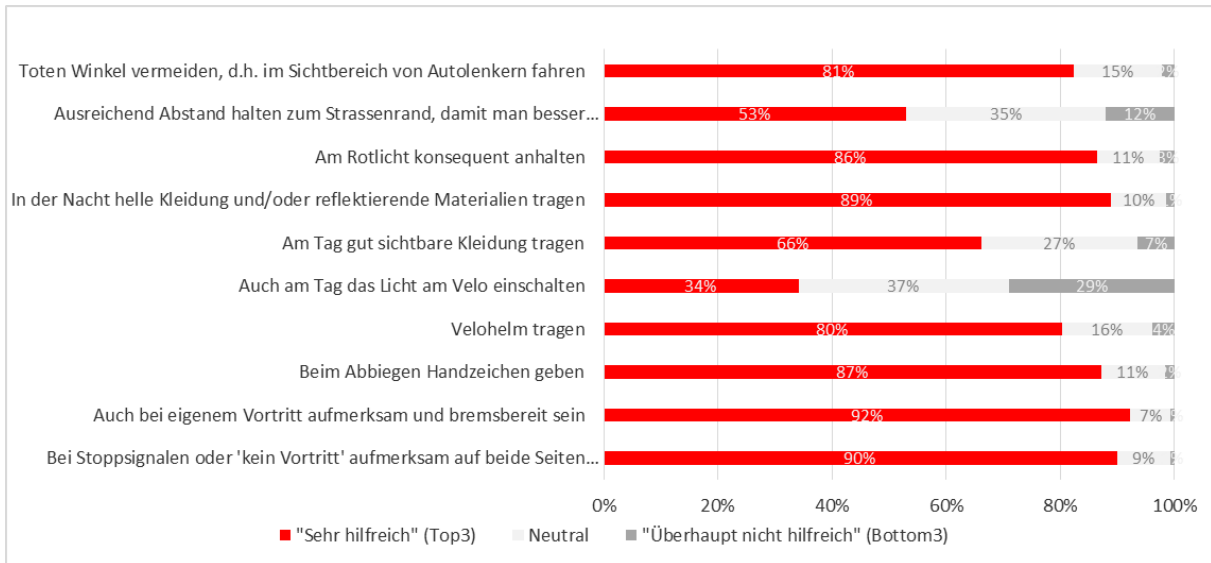
Velofahrende können einiges für ihre eigene Sicherheit tun. Wie wichtig schätzen Sie die folgenden Verhaltensweisen ein, um Unfälle oder Verletzungen zu vermeiden?

1. Bei Stoppsignalen oder «kein Vortritt» aufmerksam auf beide Seiten schauen (Kontrollblick)
2. Auch bei eigenem Vortritt aufmerksam und bremsbereit sein
3. Beim Abbiegen Handzeichen geben
4. Velohelm tragen
5. Auch am Tag das Licht am Velo einschalten
6. Am Tag gut sichtbare Kleidung tragen
7. In der Nacht helle Kleidung und/oder reflektierende Materialien tragen
8. Am Rotlicht konsequent anhalten
9. Ausreichend Abstand halten zum Strassenrand, damit man besser gesehen wird
10. Toten Winkel vermeiden, d.h. im Sichtbereich von Autolenkern fahren

Von den zehn vorgegebenen Verhaltensweisen stiessen alle mehrheitlich auf Zustimmung – es handle sich dabei um hilfreiche Strategien für die eigene Sicherheit auf dem Velo (Abbildung 12).

- Etwas weniger hoch eingestuft wurden die Massnahmen zur Erhöhung der eigenen Sichtbarkeit. Das „Fahren mit Licht am Tag“, „ausreichend Abstand, damit man besser gesehen wird“ und „Am Tag gut sichtbare Kleidung tragen“. Diesbezüglich gibt es aber auch signifikante Unterschiede. Die Erhöhung der Sichtbarkeit am Tag und in der Nacht wird von Frauen und der Altersgruppe 36-60 als wichtiger eingestuft. „Am Strassenrand genügend Abstand halten“ stufen Frauen, die Altersgruppe 36-60 und die W-CH höher ein als der Durchschnitt.

Abbildung 12 Velofahrende können einiges für ihre eigene Sicherheit tun. Wie wichtig schätzen Sie die folgenden Verhaltensweisen ein, um Unfälle oder Verletzungen zu vermeiden? (n = 644)



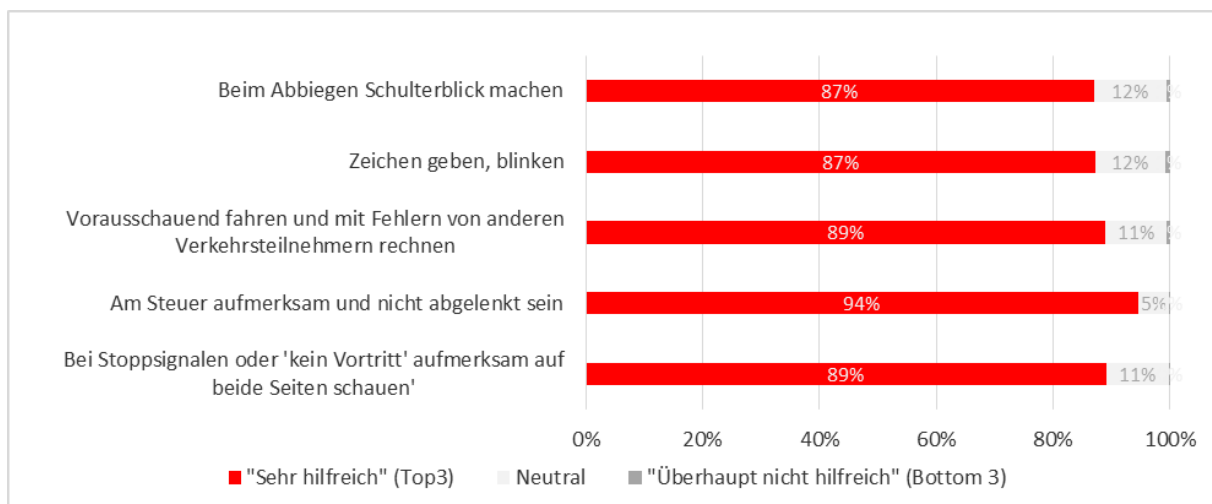
Strategien der Autofahrenden für eine unfallfreie Fahrt

Autofahrende können einiges für die Sicherheit von Velofahrenden tun. Wie wichtig schätzen Sie die folgenden Verhaltensweisen ein, um schwere Velounfälle zu vermeiden?

1. Bei Stoppsignalen oder «kein Vortritt» aufmerksam auf beide Seiten schauen (Kontrollblick)
2. Am Steuer aufmerksam und nicht abgelenkt sein (Telefonieren, SMS etc.)
3. Vorausschauend fahren und mit Fehlern von anderen Verkehrsteilnehmern rechnen
4. Zeichen geben, blinken
5. Beim Abbiegen Schulterblick machen

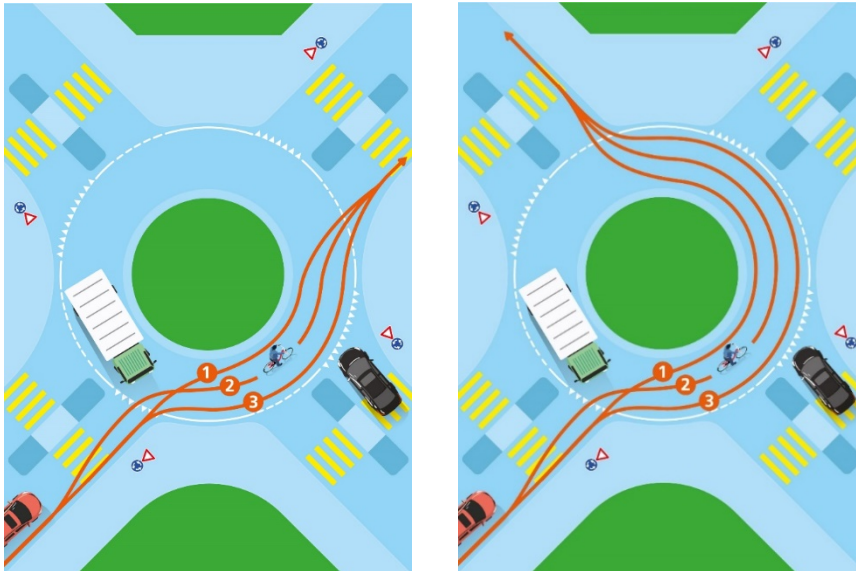
Alle fünf der zur Auswahl stehenden Strategien erhalten hohe Zustimmung (Abbildung 13).

Abbildung 13 Autofahrende können einiges für die Sicherheit von Velofahrenden tun. Wie wichtig schätzen Sie die folgenden Verhaltensweisen ein, um schwere Velounfälle zu vermeiden? (n = 724)



Wissensfrage

Auf jedem dieser Bilder ist ein einspuriger Verkehrskreisel dargestellt. Eingezeichnet ist jeweils die Fahrlinie eines Velofahrers. Geben Sie an, welche Fahrlinie die sicherste ist.



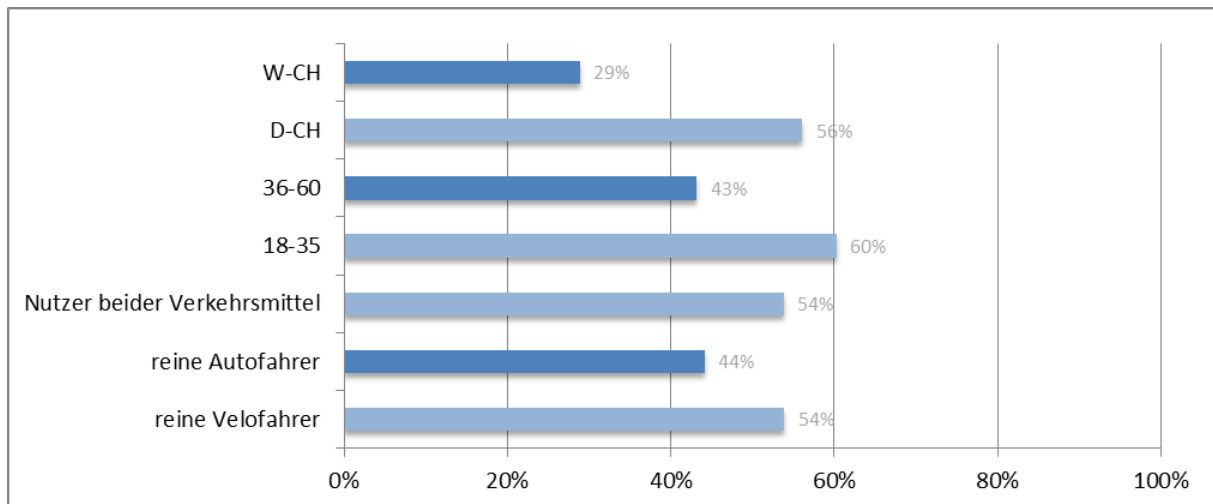
In beiden dargestellten Situationen „Velofahrer verlässt den Kreisel bei der zweiten Ausfahrt“ und „Velofahrer verlässt den Kreisel bei der dritten Ausfahrt“ ist die mittlere Fahrlinie die sicherste. Die richtige Antwort lautet zweimal „2“. Um den Einfluss eines „Glückstreiffers“ zu minimieren, musste dieselbe Person zweimal die richtige Antwort angeben, um als „Kenner“ der Regel der sicheren Fahrlinie erfasst zu werden.

Bei den Regelkenntnissen zum sicheren Velofahren im Kreisel bestehen grosse Lücken. Nur jede zweite befragte Person, die regelmässig Velo oder Auto fährt, kennt die sichere Fahrlinie im Kreisel (Abbildung 14). 14.7% der Befragten lagen nur bei der Situation „dritte Ausfahrt“ richtig und 4.3% nur bei der Situation „zweite Ausfahrt“. 31% der Befragten lagen zweimal falsch.

Am grössten sind die Wissenslücken:

- In der W-CH,
- bei der Altersgruppe 36-60,
- bei reinen Autofahrenden oder
- Personen mit geringerem Einkommen.

Abbildung 14 Kennen Sie die sichere Velofahrlinie im Kreisverkehr? (n = 1031)



Wünsche an die Autofahrenden, Wünsche an die Velofahrenden

Offene Frage: Was würden Sie sich als Velofahrer von den Autofahrenden am meisten wünschen?

Knapp die Hälfte der Befragten brachte Wünsche an Autofahrer an (251 Antworten von reinen Velofahrern) (Abbildung 15).

Der von den Velofahrenden am meisten geäusserte Wunsch kann mit „mehr Rücksicht und Respekt“ zusammengefasst werden (140mal genannt, 78mal von Frauen, 66mal von D-CH, 71mal von F-CH – im Vergleich zur Verteilung der Stichprobe D-CH / W-CH ein hoher Anteil –, 11mal von Leuten vom Land). Explizit wurden hier mehr Geduld und Behandlung der Fahrradfahrenden als gleichwertige Verkehrsteilnehmer genannt.

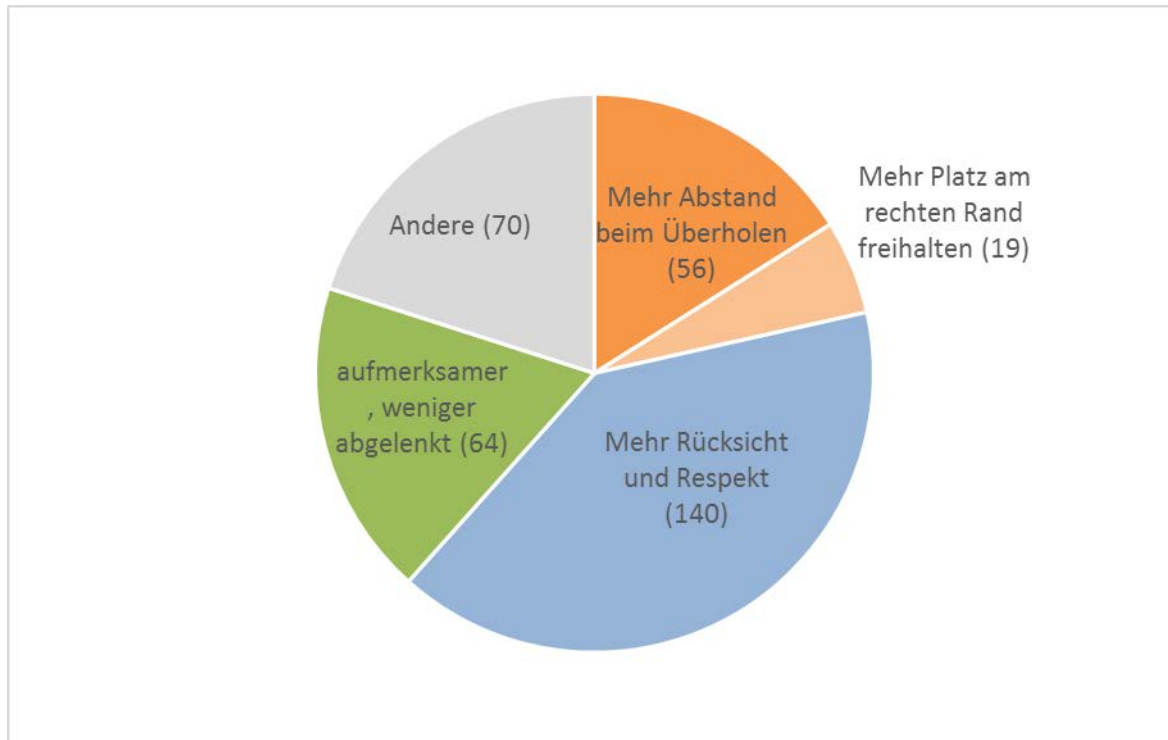
Bei einem weiteren zentralen Wunsch geht es darum, dass sich die Autofahrer mehr auf den Verkehr konzentrieren, z.B. indem sie sich nicht mit ihrem Mobiltelefon beschäftigen.

Genügend Abstand zu lassen beim Überholen, ist für Fahrradfahrende ebenfalls eine sehr wichtige Bitte. In die gleiche Richtung geht der Wunsch, dass auch am rechten Strassenrand genügend Platz für die Durchfahrt der Velos freigelassen werden soll.

O-Ton

- „Dass gewisse Autofahrer auch einmal Velo fahren um die andere Sicht auf den Verkehr zu erhalten“
- „Dass sie mich mögen und mit Respekt behandeln.“
- „Dass sie auch aufs Velo umsteigen und dann mal sehen wie fantastisch die Verhältnisse für Velofahrerinnen in der Stadt Zürich sind. Ich denke, das würde das Verständnis fördern.“
- „du respect, comme si j'étais au volant d'un 40 tonnes!“
- „Immer daran denken, dass Radfahrer keine Knautschzone haben.“
- „Dass sie öfters selber Velo fahren. Einerseits der Umwelt (und ihrer eigenen Gesundheit) zu liebe, andererseits damit sie die Perspektive der Velofahrenden kennen und sich vorsichtiger und bewusster ins Auto setzen.“
- „Mehr auf Velofahrer achten und mehr Abstand beim Überholen wie auch nicht so aufdringlich zu sein.“

Abbildung 15 Was würden Sie sich als Velofahrer von den Autofahrenden am meisten wünschen?



251 Aussagen von reinen Velofahrern, mit Mehrfachnennungen

Offene Frage: Was würden Sie sich als Autofahrer von den Velofahrenden am meisten wünschen?

Das Bedürfnis, als Autofahrer den Velofahrenden Wünsche mitzuteilen, ist gross. Fast alle reinen Autofahrer haben auf die Frage reagiert und Wünsche an die Velofahrer beschrieben (343 Antworten) (Abbildung 16). Umgekehrt hatte nur jeder zweite Velofahrer einen Wunsch an die Autofahrer formuliert.

Wie bei den Velofahrenden war der Wunsch nach mehr Rücksicht und Respekt klar an erster Stelle (2/3 der Befragten. 307mal genannt, 219mal von D-CH, 154mal von Frauen, 212mal Stadt-Agglomeration).

Nebst dem Respekt ist das Einhalten der Verkehrsregeln das zweite grosse Thema (213mal genannt): Richtige Beleuchtung, Handzeichen bei Richtungswechsel und Anhalten bei roten Ampeln.

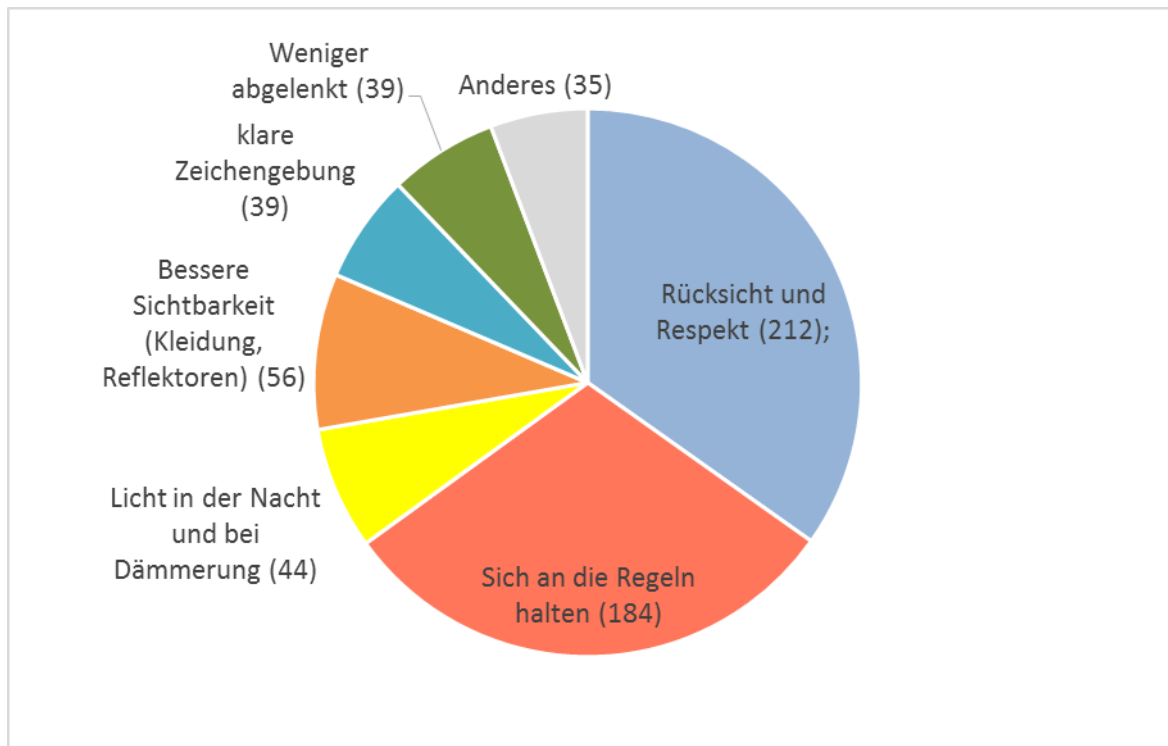
Ebenfalls wurde gewünscht, dass Fahrradfahrer sich um mehr Sichtbarkeit bemühen, indem sie sich bei nächtlichen Fahrten hell kleiden und/oder eine Warnweste tragen, auch schon bei Dämmerung das Licht einschalten, den toten Winkel motorisierter Fahrzeuge bedenken

und versuchen, die Autofahrer nicht durch plötzliches oder schnelles Auftauchen zu überraschen. Ebenso sollen die Fahrradfahrer aufmerksamer sein und sich nicht etwa durch das Mobiltelefon oder Kopfhörer ablenken lassen.

O-Ton

- „Nicht nur an sich denken (auch die Sicht eines Autofahrers bekommen). Ich denke viele Unfälle passieren bei Velofahrern, die nicht Auto fahren. Somit wissen sie nicht auf was ein Autofahrer sich alles konzentrieren muss.“
- „Der Fahrradfahrer soll sich fair verhalten auf der Strasse und nicht mit dem Gedanke, dass der Autofahrer schon schauen wird. Und der Kontrollblick geht sehr oft vergessen. Zum Glück bin ich vorsichtig und habe immer Bremsbereitschaft wenn ich ein Fahrradfahrer sehe. Aber respektiert uns auch bitte. Ich will keinen anfahren und mein ganzes Leben lang ärger haben.“
- „Qu'ils respectent les feux de circulation !!! qu'ils ne remontent pas les voitures par la gauche. qu'ils roulent les uns derrière les autres et pas de front »
- „Gute Beleuchtung“
- „Sichtbare Kleidung auch nachts und bei Regen. Licht Licht Licht!!!!“
- „Licht einschalten, /Zeichen geben und RICHTIG einspuren damit man weiss was sie wollen statt ängstlich am rechten Strassenrand schleichen oder gar stehen,/ Rotlichter, Stop und Kein Vortritt beachten, generell Rechtsvortritt beachten/ keine Schlangenlinien bei Kolonnen“
- „Beachtung der Verkehrsregeln wie alle anderen Verkehrsteilnehmer. Ich bin oft im Stadtverkehr mit dem Auto unterwegs, da erlebt man einiges mit Velofahrern. Man muss ständig mitdenken. Natürlich gibt es ebenfalls einige unachtsame Autofahrer. Mehr Respekt und rücksichtsvolles Fahren beider Verkehrsteilnehmer würde viel zur Unfallvermeidung beitragen.“

Abbildung 16 Was würden Sie sich als Autofahrer von den Velofahrenden am meisten wünschen?



343 Aussagen von Autofahrenden, mit Mehrfachnennungen

Methode und Stichprobe

Erhebungsmethode

LINK Internet-Panel

Das LINK Internet-Panel ist mit momentan mehr als 130'000 aktiven Teilnehmenden (aktiv = Teilnahme bzw. Einstieg bei mind. 20% der Einladungen) das grösste Online-Panel der Schweiz. Das Panel ist repräsentativ für die Schweizer Internetpopulation. Generell gilt für Studien im LINK Internet-Panel: Nur sprachassimilierte Personen, die mindestens einmal pro Woche zu privaten Zwecken im Internet sind.

Kontaktperson bei LINK: Stephan Bielser, Leiter LINK Bern.

Feldzeit: 27.11 – 14.12.2015

Zielgruppe

Personen, die regelmässig das Velo (inkl. E-Bike) und/oder das Auto benutzen, in der D- & W-CH, 18 – 60 Jahre alt.

Stichprobe (ungewichtet/gewichtet)

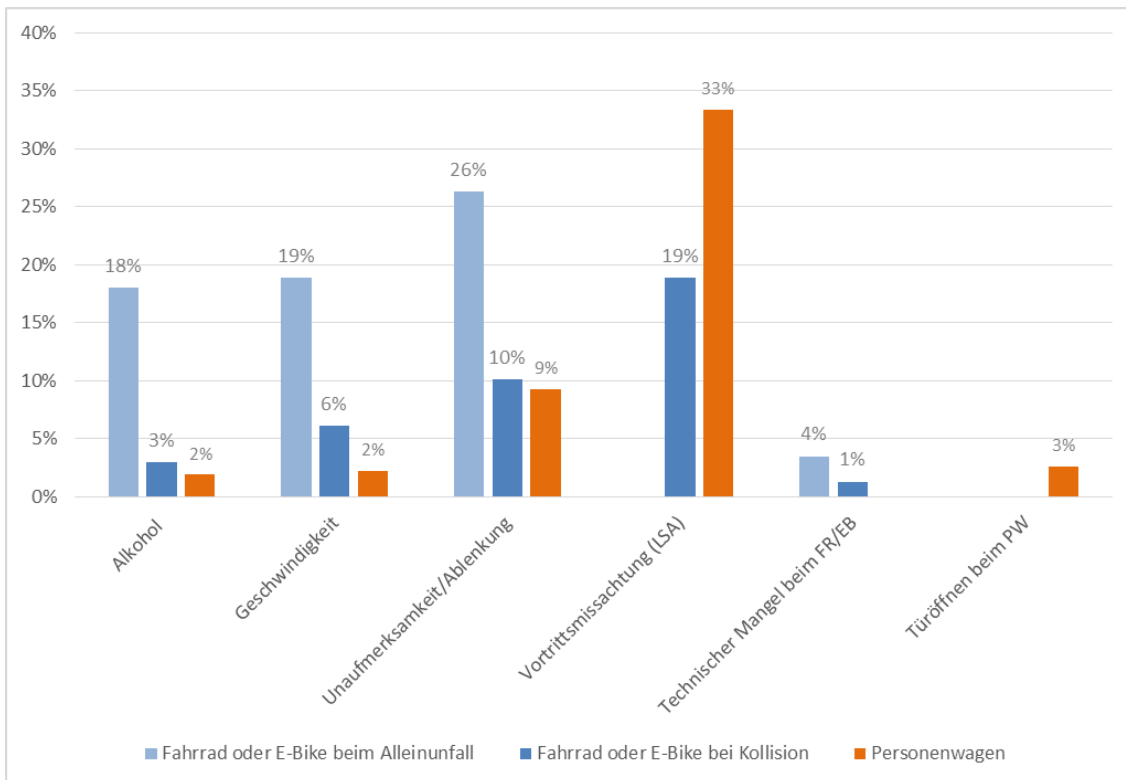
TOTAL	Velofahrer	Autofahrer	Nutzer beider Verkehrsmittel
1'031/1'076	307/284	387/424	337/368

GESCHLECHT		ALTER		REGION		SIEDLUNGSART/ORTSGRÖSSE	
Mann	Frau	18-35	36-60	D-CH	W-CH	Stadt	Land
516/586	515/489	430/427	601/649	794/836	237/240	773/806	258/270

Unfallstatistik: Schwer verletzte Velofahrende in der Schweiz 2010-2014

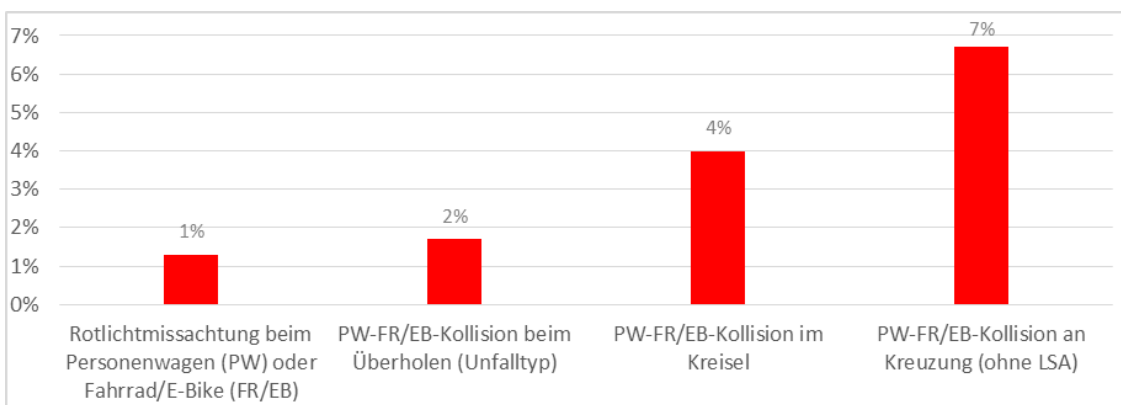
Auswertung des Gesamtunfallgeschehens mit schwer oder tödlich verletzten Velo- und E-Bike-Fahrern (exkl. Mehrfachkollisionen), 2010-2014.

Abbildung 17 Zusatzinformation: Anteil ausgewählter Mängel bei Alleinunfällen bzw. 2er-Kollisionen mit schwer oder tödlich verletzten Velo- und E-Bike-Fahrern, 2010-2014



Quelle: bfu

Abbildung 18 Anteil ausgewählter Unfallkonstellationen am Gesamtunfallgeschehen der schwer oder tödlich verletzten Velo- und E-Bike-Fahrer (exkl. Mehrfachkollisionen), 2010-2014



Quelle: bfu

Impressum

Herausgeber

Pro Velo, VCS, bfu, Suva, TCS

Autoren

Michael Rytz, Mario Cavegn

Redaktionelle Mitarbeit

Urs Geiser

© Pro Velo, VCS, bfu, Suva, TCS, FVS 2016

Die Befragung wurde im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Vorsicht beim Vortritt – du weisst nie was kommt!“ und mit Unterstützung des Schweizerischen Fonds für Verkehrssicherheit FVS durchgeführt.

Zitiervorschlag

Rytz M, Cavegn M. Repräsentative Befragung zur Sicherheit beim Velofahren. Bern: Pro Velo, VCS, bfu, Suva, TCS; 2016.