

Unfallbilanz im Verkehr

Die regelmässig erhobenen Zahlen zur Unfallstatistik im Verkehr haben stets ideologisch ausgerichtete Interpretationen in den Medien zur Folge.

Sich wiederholender Kontext: Jedes Unfallopfer ist eines zu viel. Dagegen kommt, ähnlich wie bei der aktuellen Pandemie, kein rationales Argument an. Es steht zu befürchten, dass es nicht mit dem reduzierten Verkehrsaufkommen 2020, aber im Folgejahr zu einer dramatisierten Kommentierung der Unfallzahlen kommen wird; die Fatalitäten dürften im Vergleich zu 2020 steigen. Aber die Unfallbilanz im Strassenverkehr bleibt eine Erfolgsgeschichte ohne Beispiel und lässt sich nicht auf ein einzelnes Jahr abstützen. Die Autoindustrie hatte in den 60er Jahren begonnen, in die Verkehrssicherheit zu investieren, lancierte Crashversuche (Mercedes), förderte den Sicherheitsgurt (Volvo) und verbaute versenkte Lenkradnaben (Ford).

Peak im Jahr 1971

1971 kam es im Zuge der wachsenden Motorisierung zu 1771 Verkehrstoten auf Schweizer Strassen. Darin eingeschlossen – wie heute – auch solche ohne Beteiligung mit Motorfahrzeugen (inkl. Motorrädern), aber mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Spielgeräten. Das Thema Verkehrssicherheit gewann an Bedeutung. 2019 verzeichnet das Bundesamt für Statistik noch 187 Tote im Verkehr. Auch die Zahl der Schwerverletzten ist markant zurückgegangen, nämlich auf



Die Unfallbilanz des Strassenverkehrs hat sich seit den 60er Jahren extrem gebessert.

Foto: zvg.

3639. In den 1970er-Jahren waren es bis über 15'000.

Die erzielte Reduktion überstrahlt alle anderen Fatalitätsbereiche markant. In Gefahr-Segmenten wie Sport, Haushalt, Suizid, öffentlicher Verkehr, Fliegerei wurden ebenfalls Fortschritte erzielt, aber nicht in dieser Dimension.

Heute klopfen sich die Beratungsstelle für Unfallverhütung und andere Involvierte auf die Schulter, weil sich die Schweiz hinter Norwegen und

Schweden, weit vorne bei der Unfallprävention aufgestellt hat. Die erzielten Fortschritte werden zuvorderst den gesetzlichen Restriktionen – Tempolimits, Alkohol-Promille-Senkung, Via Secura – sowie der verbesserten Strasseninfrastruktur und der Trennung der Verkehrswege zugeordnet.

Masstab sind die tödlich Verletzten im Verkehr pro 100 000 Einwohner. Würde in diese Vergleichsstatistik noch die Bevölkerungsdichte mit-

einbezogen, stünden wir zuoberst auf dem Podest. Dies wiederum ist zu relativieren. Zieht man die Fatalitäten bis zurück in die 60er Jahre heran, so haben andere Länder seither ähnliche oder bessere Fortschritte erzielt.

Wenn man etwas beweisen will, konsultiert man Statistiken. Fakt ist; die Schweiz verfügt unter den verglichenen Ländern über den teuersten und jüngsten Fahrzeugpark. Dank den technischen Anstrengungen wur-

Auto Zürich 2020

Der Genfer Salon ist Corona zum Opfer gefallen, die Durchführung 2021 ist noch nicht gesichert. Die Organisation Auto Zürich ist dagegen zuversichtlich, die 2020 vom 5. bis 8. November geplante Messe durchführen zu können. 2019 zählte die Ausstellung 60 000 Besucher.

Verkehrshaus Luzern

Das Verkehrshaus war wegen der Pandemie längere Zeit geschlossen. Seit kurzem hat es die Tore für Besucher wieder jeden Tag offen: Von 10 bis 18 Uhr während der Sommer- und von 10 – 17 Uhr während der Winterzeit. (jwi.)

den Anstrengungen bezüglich der Verkehrssicherheit unternommen, wozu auch der Fussgängerschutz gehört. ABS, ESP und andere Assistenzsysteme sowie Crashtest-Vergleiche und Airbags zahlen sich gemäss verschiedener Untersuchungen signifikant aus.

Der parlamentarische Vorstoss des ex Bundesrat-Kandidaten Hans Wicki (FDP NW), das Rasergesetz zu entschärfen, kommt deshalb keineswegs zur Unzeit. Es soll nicht Schnellfahrer schützen, aber wenigstens jene Autofahrer, welche in eine unlogische und/oder in eine neue Geschwindigkeitsfalle geraten sind. Um die Dramatik des Unfallgeschehens auf unseren Strassen zu relativieren: Stand 2017 kamen in den USA 114 Personen pro eine Mio. Einwohner im Verkehr ums Leben, hierzulande mussten mit gleichen Parametern gemessen, 27 Personen ihr Leben auf der Strasse lassen. Einen wesentlichen Teil zur hiesigen Erfolgsgeschichte verdanken wir auch den effizienten Rettungsdiensten. *Jürg Wick*

Für Sie erfahren: VW T-Roc

Der T-Roc ist eine SUV-Alternative zum Golf und nicht teurer. Es muss ja nicht die gefahrenere R-Line mit Allradantrieb und Extras für rund 50000 Franken sein.

Golf und T-Roc haben identische Aussenmasse, dank der steiler stehenden Windschutzscheibe kann man im höherbauenden T-Roc-Fond die Beine besser strecken und das Gepäckabteil ist grösser. Mit geklappter Beifahrersitzlehne passt sogar ein Surfbrett rein. Identisch angetrieben (150 PS, manuell geschaltet, Vorderradantrieb), ist der kürzlich neu aufgelegte Golf VIII rund 1000 Franken höher gepreist als das seit 2017 existierende Kompakt-SUV von VW. Die Erklärung für diesen Widerspruch findet sich in der Machart; der T-Roc tritt nonchalant auf. Dies äussert sich mit einigen Nebengeräuschen. Zumindest beim Testwagen, der mit Allradantrieb, Getriebeautomatik (DSG) und der stärksten Maschine sowie Extras auf rund 50 000 Franken zu stehen kommt. Viel Geld für einen hochgestuhten Golf. Aber dann ist alles drin, und der Kompakte geht ab wie ein Duracell-Häschen.

Toller Antrieb

Der technisch aus dem Vollem schöpfende T-Roc mit 190 PS bietet imponierende Fahrleistungen und vernachlässigt den Komfort trotzdem nicht. Die Fahreigenschaften sind über jeden Zweifel erhaben, lassen aber Spasspotential vermiss-



Ein Crossover im Golf-Format, etwas hochgestuht.

Fotos: zvg.



Typisches VW-Instrumentarium, jetzt digital.



Sehr flexibel inklusive klappbarer Beifahrersitzlehne.

sen. Trotzdem; ein tolles Gesamtpaket, für den der es braucht. Auf dem Boden geblieben bietet bereits die Basismotorisierung mit 115 PS aus-

reichend Schub ab 29 400 Franken. Wer Automatik haben will muss 35 PS und rund 6000 Franken drauflegen. Allradantrieb und Automatik

sind nur in der Top-Version möglich. Leider, oder gut; es gibt zahlreiche Konfigurationsmöglichkeiten für das digitale Display und über einen

Steckbrief VW T-Roc 2,0 TSI 4M

- Preis 2,0 ab 39 550 Franken
- Zylinder/Hubraum R4 Zylinder/1984 cm³
- Leistung 190 PS/6000/min
- Drehmoment 320 Nm/ 1500min
- Antrieb 4x4, AT7 Gang
- 0 bis 100 km/h 7,2 sec
- V/max 216 km/h
- Verbrauch Werk 6,6 l/100 km
- Verbrauch im Test 7,8 l/100 km
- CO₂-Ausstoss 151g/km
- Länge/Breite/Höhe 423x182x157cm
- Leergewicht 1420 kg
- Kofferraum 445-1290 L
- Tankinhalt L 40 L, Benzin

+ Motorisierung, Raumeffizienz
- Qualitätseindruck, Tankvolumen

Aufgefallen:

Ein cooler VW, gibts auch als Cabrio.

Dreheschalte für die Fahrmodi. Auch im VW sind die Menüs inzwischen überfrachtet, suggerieren Perfektion bieten aber zu viel Ablenkungspotential.

Ausdehnung der Palette

Aus der einstigen Käfer-Monokultur ist ein Anbieter mit allein vier verschiedenen SUV-bzw. Crossover-Modellen geworden: T-Cross, T-Roc, Tiguan, Touareg. Die Ausdehnung der Paletten dürfte dafür sorgen, dass man ein neues Auto auch heute besser in einem Showroom, statt online bestellt. Am T-Roc-Steuer sitzt ein rationaler Denker, der vom neutralen VW-Image profitieren möchte, ohne den Golf-Preis zu bezahlen, aber trendig angezogen sein möchte. (jwi.)