

Das Erfolgsrezept für die Verkehrssicherheit in der Schweiz

PIN Talk, 13. November 2018, Wien

Roland Allenbach, dipl. Ing. ETH, Leiter Forschung
r.allenbach@bfu.ch – www.bfu.ch

Inhalt

- Prae-Via sicura – Jahre vor 2012
- Via sicura – Jahre 2000–2012
- Post-Via sicura – Jahre 2012ff

Inhalt

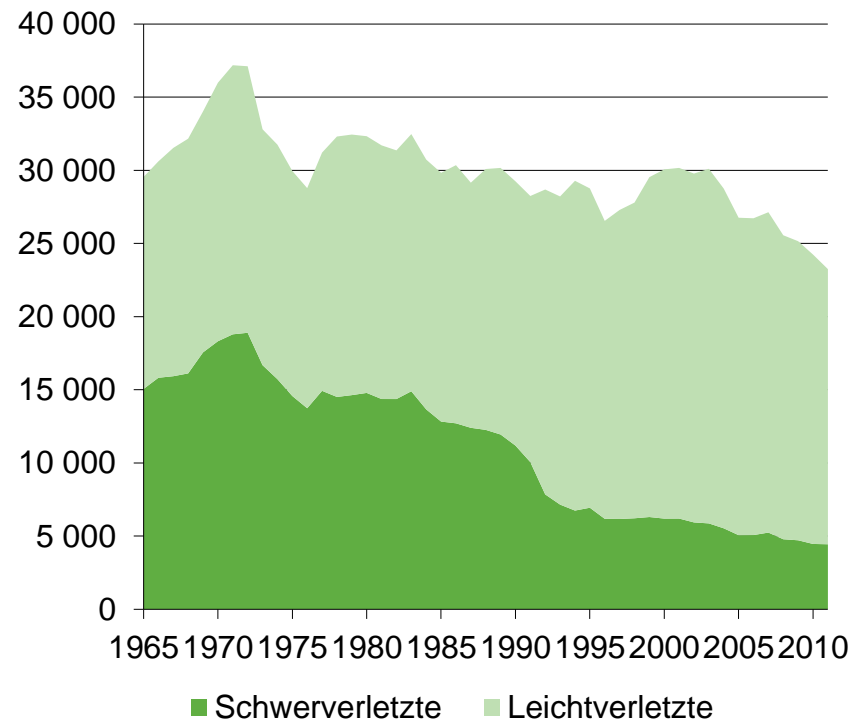
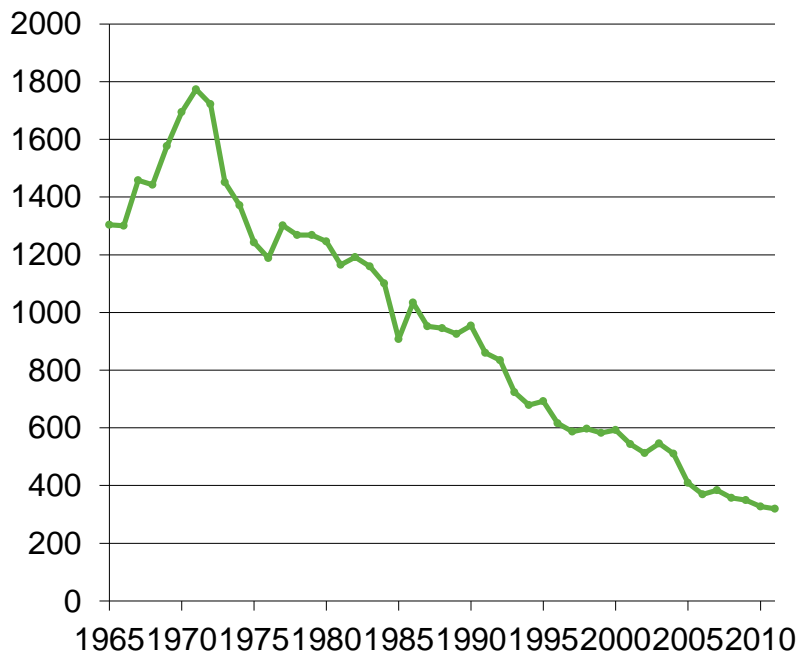
- **Prae-Via sicura – Jahre vor 2012**
- Via sicura – Jahre 2000–2012
- Post-Via sicura – Jahre 2012ff



Prae-Via sicura – Jahre vor 2012

- In den 40 Jahren vor 2012 konnte die Zahl der im Strassenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer 2-mal halbiert werden

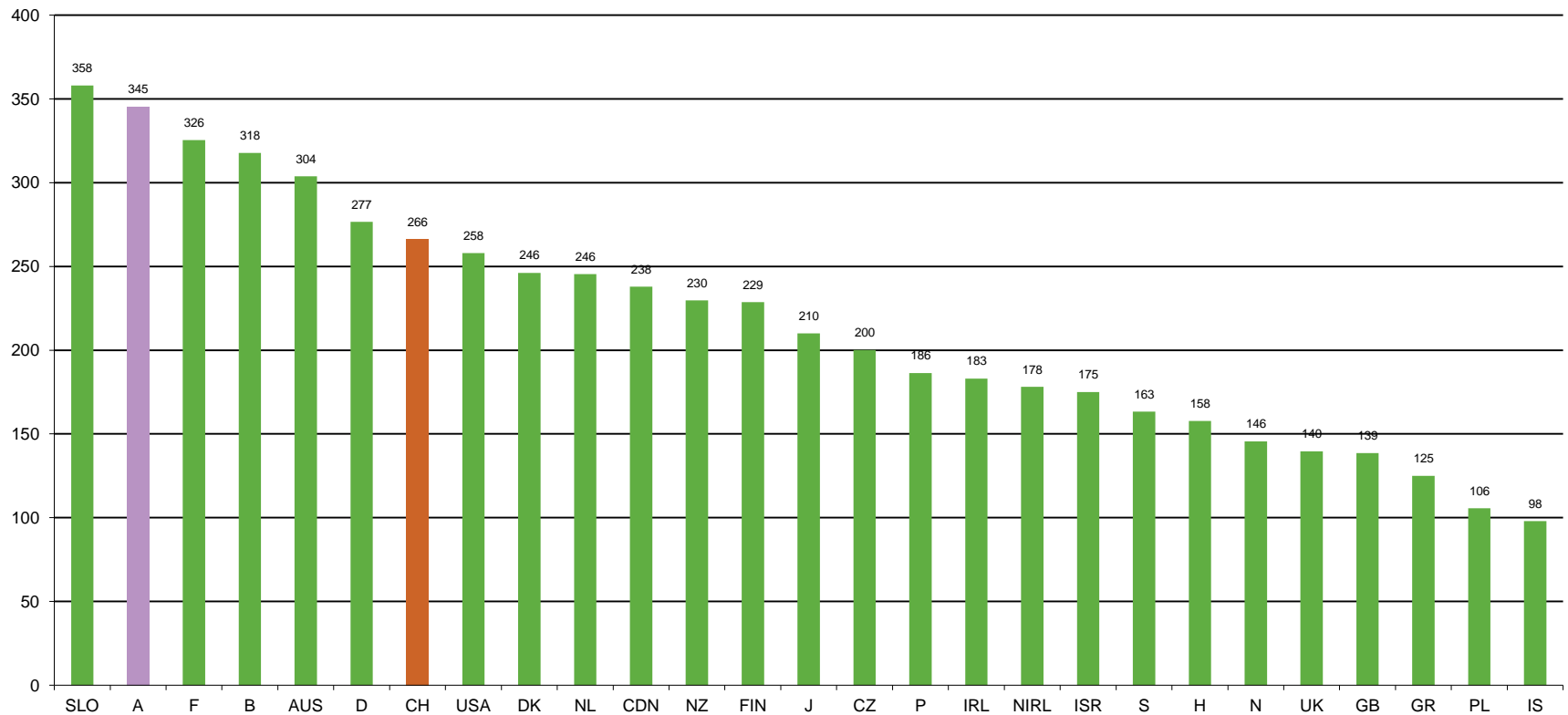
Entwicklung der Personenschäden, 1965–2012



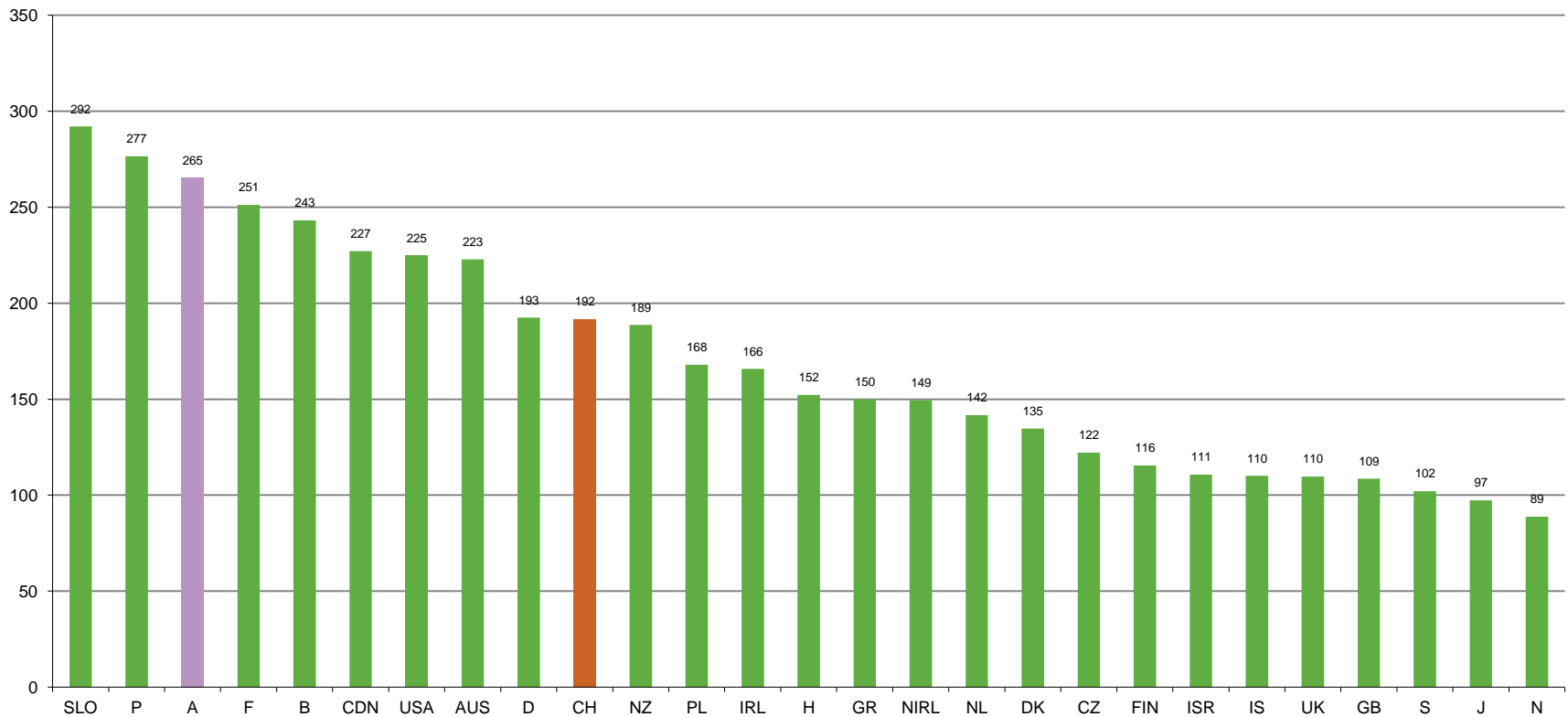
Prae-Via sicura – Jahre vor 2012

- In den 40 Jahren vor 2012 konnte die Zahl der im Strassenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer 2-mal halbiert werden
- **International gehört die Schweiz zu den führenden Nationen**

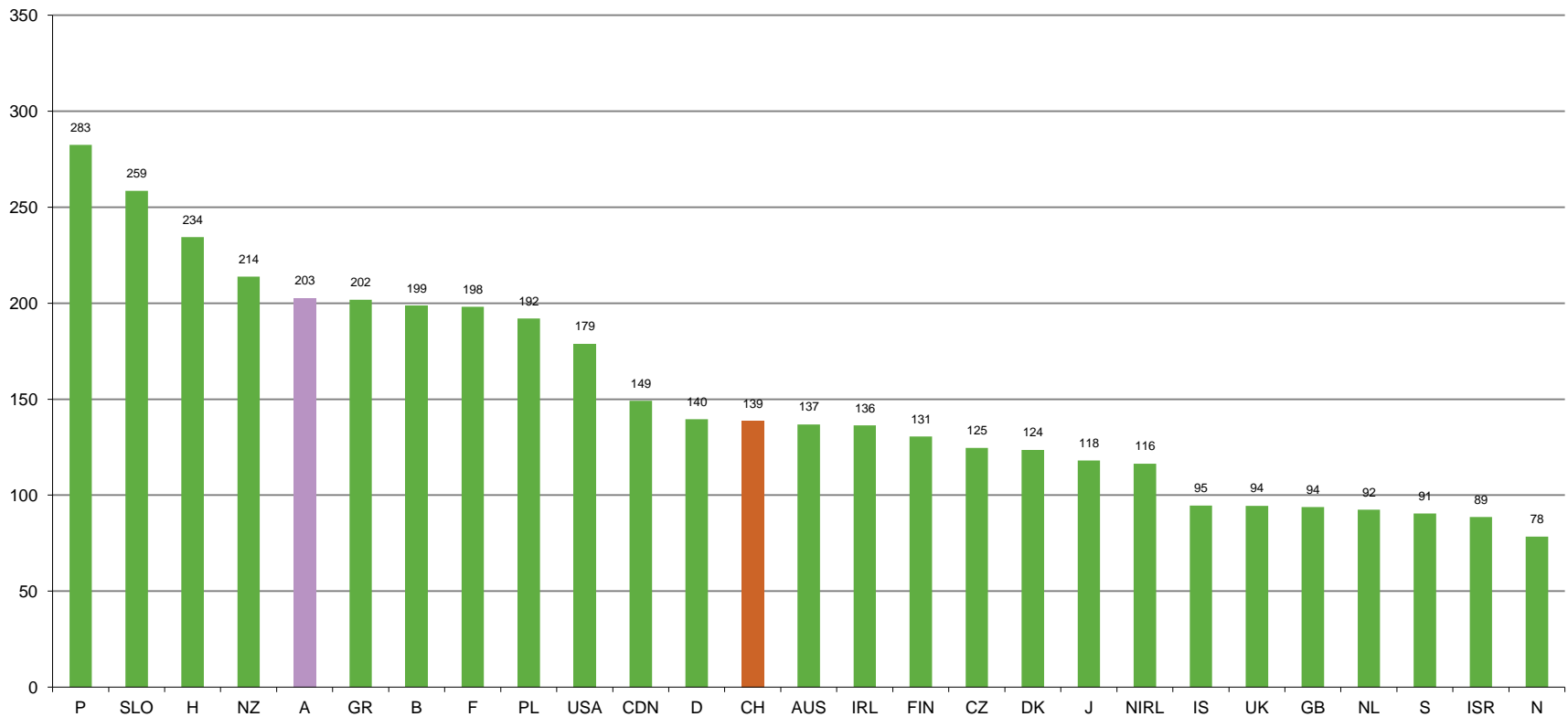
Verkehrstote pro 1 Million Einwohner, 1970



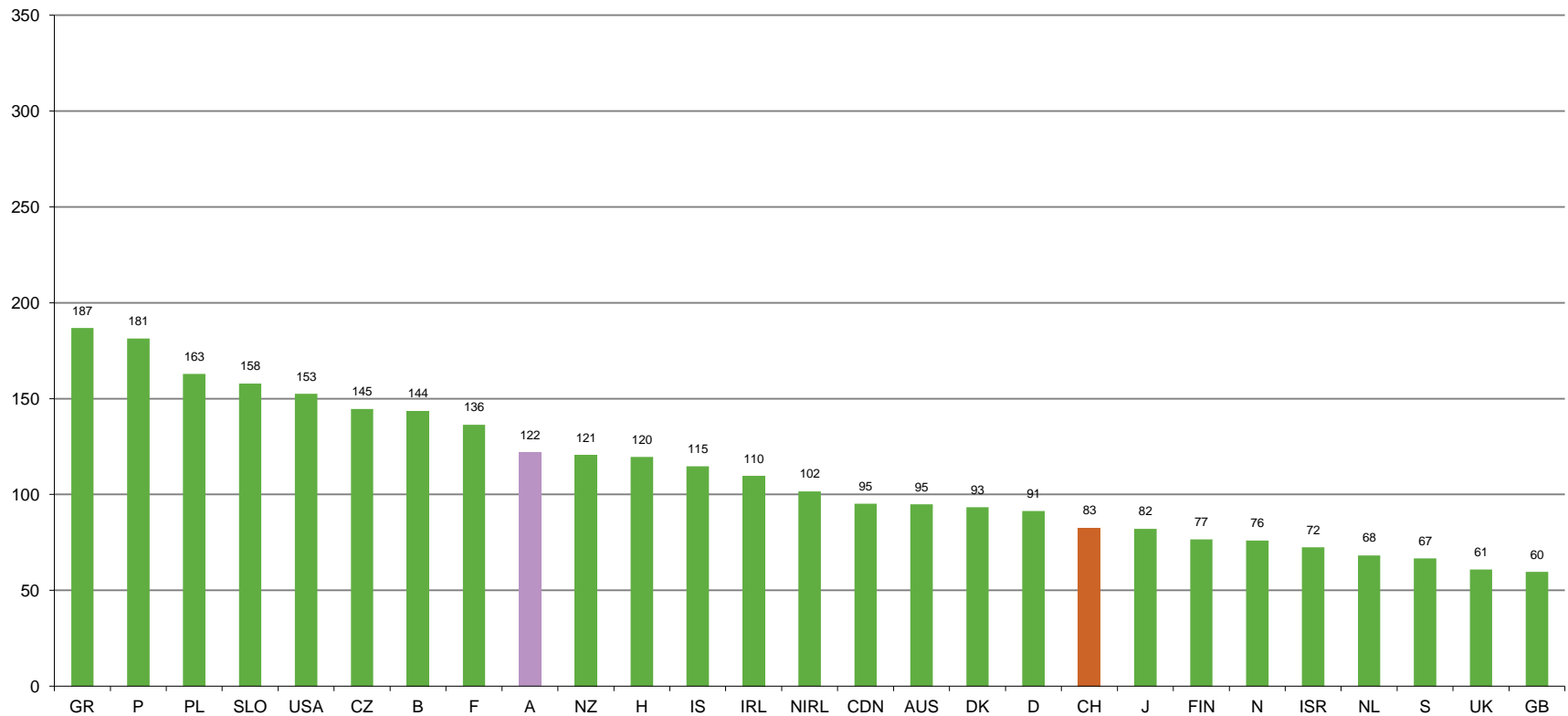
Verkehrstote pro 1 Million Einwohner, 1980



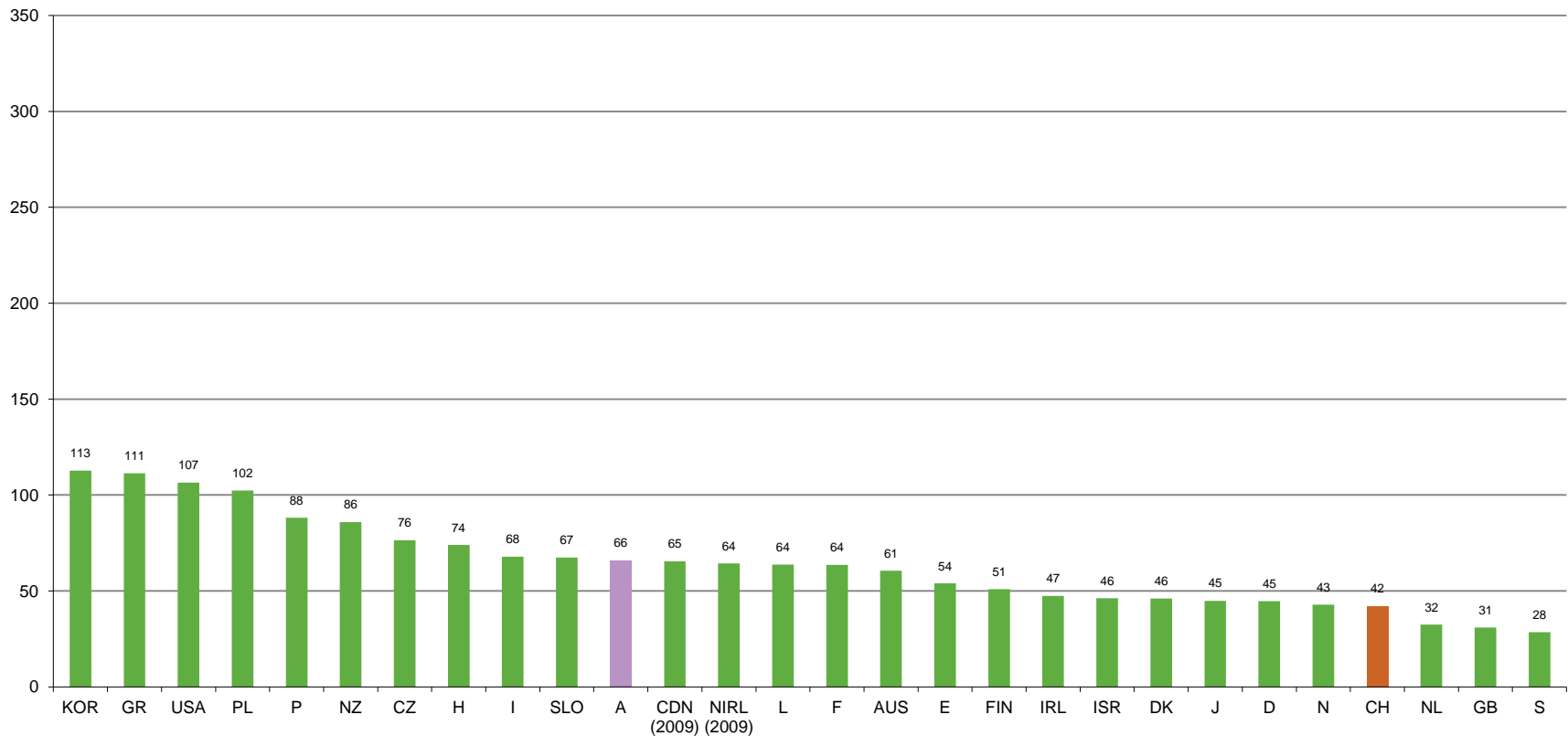
Verkehrstote pro 1 Million Einwohner, 1990



Verkehrstote pro 1 Million Einwohner, 2000



Verkehrstote pro 1 Million Einwohner, 2010



Prae-Via sicura – Jahre vor 2012

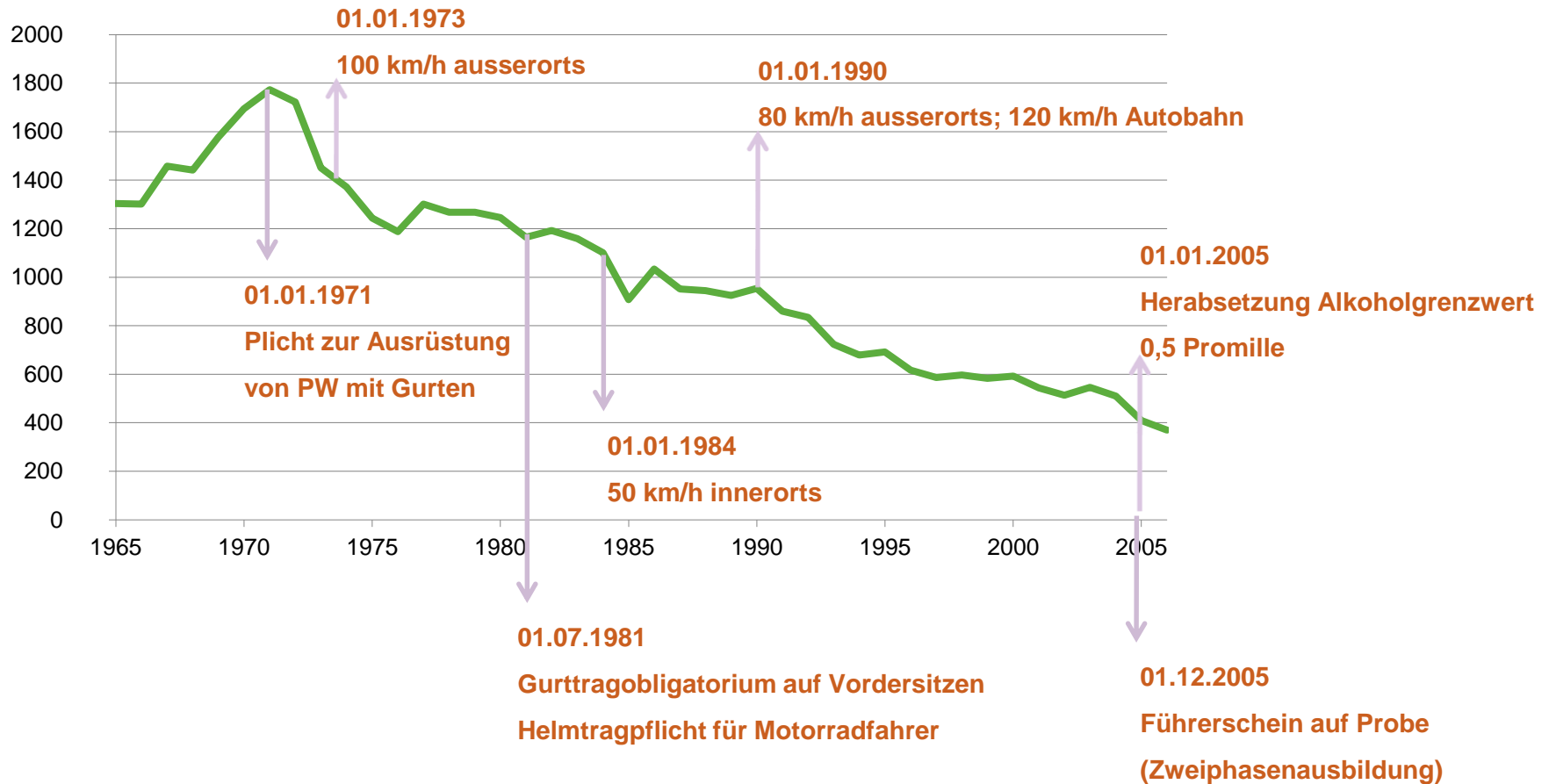
- In den 40 Jahren vor 2012 konnte die Zahl der im Strassenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer 2-mal halbiert werden
- International gehört die Schweiz zu den führenden Nationen
- In den 10 Jahren vor 2012 nahm die Anzahl schwerer Personenschäden um jährlich 177 Schwerverletzte und 25 Getötete ab

Gesamtunfallgeschehen

Stand 2011		Differenz zu 2010		Durchschnittliche Entwicklung 2001–2011	
Getötete	Schwer- verletzte	Getötete	Schwer- verletzte	Getötete	Schwer- verletzte
320	4437	-7	-21	-25	-177

Prae-Via sicura – Jahre vor 2012

- In den 40 Jahren vor 2012 konnte die Zahl der im Strassenverkehr getöteten Verkehrsteilnehmer 2-mal halbiert werden
- International gehört die Schweiz zu den führenden Nationen
- In den 10 Jahren vor 2012 nahm die Anzahl schwerer Personenschäden um jährlich 177 Schwerverletzte und 25 Getötete ab
- **Diese positive Entwicklung war kein Selbstläufer, sie ist auf eine kontinuierliche Sicherheitsarbeit zurückzuführen**



Inhalt

- Prae-Via sicura – Jahre vor 2012
- **Via sicura – Jahre 2000–2012**
- Post-Via sicura – Jahre 2012ff

Schweizerische Eidgenossenschaft Confédération suisse Confederazione Svizzera Confederaziun svizra		Bundesamt für Strassen ASTRA Office fédéral des routes OFROU Ufficio federale delle strade USTRA Uffizi federal da vias UVIAS		Unfallaufnahmeprotokoll Titelblatt	
Allgemeine Angaben					
Quelle	<input type="text"/>	Unfall-Nr.	<input type="text"/>	+	Unfalltyp <input type="text"/>
					Hauptursache <input type="text"/>
Unfalldatum	<input type="text"/>	Wochentag	<input type="text"/>	Unfallzeit	<input type="text"/>
	Tag Monat Jahr	Mo Di Mi Do Fr Sa So	401 402 403 404 405 406 407	Std. Min.	Sachschaden (in CHF) <input type="text"/>
Beteiligte					
Objekte	<input type="text"/>	Total Personen	<input type="text"/>	Getötete	<input type="text"/>
				Schwerverletzte	<input type="text"/>
				Leichtverletzte	<input type="text"/>
Unfallort und -lokalisierung					
Kanton	<input type="text"/>	BFS-Gemeinde-Nr.	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> 410 innerorts <input type="checkbox"/> 411 ausserorts	+
Koordinaten	<input type="text"/>	Autobahn / Autostrasse <input type="text"/>			
		Bezeichnung km m Richtung			
Gemeinde	<input type="text"/>				
PLZ / Ortschaft	<input type="text"/>				
Strasse / Haus-Nr.	<input type="text"/>				
Strassenabschnitt	<input type="text"/>		Fahrbahn / Richtung <input type="text"/>		
Strassenart		Verkehrsbedingungen		Zonensignalisation	
<input type="checkbox"/> 430 Autobahn	<input type="checkbox"/> 440 Einfahrt Autobahn / -strasse	<input type="checkbox"/> 450 schwach	<input type="checkbox"/> 460 keine		
<input type="checkbox"/> 431 Autostrasse	<input type="checkbox"/> 441 Ausfahrt Autobahn / -strasse	<input type="checkbox"/> 451 rege	<input type="checkbox"/> 461 Tempo-30-Zone		
<input type="checkbox"/> 432 Einbahnstrasse	<input type="checkbox"/> 442 Durchgangsbahnstrasse	<input type="checkbox"/> 452 stark	<input type="checkbox"/> 462 Dauerhafter Tempolimit		
				Höchstgeschwindigkeit <input type="text"/>	
				km/h	

Via sicura – Jahre 2000–2012

- Mitte 90er: Mehrheit der Entscheidungsträger sieht keinen Handlungsbedarf
- 1998: bfu lanciert Ideen zu Vision Zero und quantitativer Ziele
- 2000: Bundesamt für Strassen bestellt wissenschaftlichen Grundlagenbericht (VESIPO-Bericht): long list

Nach Publikation des Grundlagenberichts



Bundesplatz Bern, 17. Mai 2003
Demo von 35 000 Töfffahrern

«Pro Moto gegen Vision Zero»

Gegen die Diskriminierung der Schweizer Motorradfahrer durch die Massnahmen des Aktionsprogramms Vision Zero der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

Via sicura – Jahre 2000–2012

- Mitte 90er: Mehrheit der Entscheidungsträger sieht keinen Handlungsbedarf
- 1998: bfu lanciert Ideen zu Vision Zero und quantitativer Ziele
- 2000: Bundesamt für Strassen bestellt wissenschaftlichen Grundlagenbericht (VESIPO-Bericht): long list
- 2003–05: Partizipativer Prozess mit allen Stakeholdern: short list
- 2008: Bundesrat schickt Massnahmenpaket Via sicura in die Vernehmlassung
- 2011/12: Behandlung im Parlament und Verabschiedung

Präventionseffekte Via sicura (ex-ante)

Massnahmen mit einem **sehr grossen Nutzen** (= Rettungspotenzial mit mehr als 5 Getöteten und 60 Schwerverletzten pro Jahr)

- **Infrastruktur** (Sanierung Unfallschwerpunkte, Road Safety Inspections, Road Safety Audits)
- **Verbot** für bestimmte Personengruppen unter **Alkoholeinfluss** zu fahren (Neulenker sowie Lastwagen- und Busfahrer)
- Abklärung der **Fahreignung** oder der Fahrkompetenz bei bestimmten Tatbeständen
- **Nachschulung** von fehlbaren Fahrzeuglenkern bei Führerausweisentzug

Präventionseffekte Via sicura (Prognose)

	(max.) pro Jahr
Vermiedene Todesfälle	100–120
Vermiedene Schwerverletzte	1300–1400
Materieller Nutzen (SV/Get)	320 Mio. CHF
Materieller Nutzen (Total)	780 Mio. CHF

Inhalt

- Prae-Via sicura – Jahre vor 2012
- Via sicura – Jahre 2000–2012
- **Post-Via sicura – Jahre 2012ff**

Umsetzung der Massnahmen

Das Massnahmenpaket setzt den Schwerpunkt auf

- die bessere Durchsetzung der **bestehenden Regeln und Standards**
- und **nicht** auf die Schaffung **neuer Vorschriften**. Für viele Massnahmen sind (aber) Gesetzesanpassungen nötig.

5 Gruppen von Massnahmen

Präventive Massnahmen, z. B.

- Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss für bestimmte Personengruppen (Januar 2014)
- generelle Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag (Januar 2014)
- Mindestalter von 6 Jahren für Radfahrer und Radfahrerinnen (Januar 2013)

5 Gruppen von Massnahmen

Massnahmen zur **besseren Durchsetzung bestehender Regeln**, z. B.

- Massnahmen zur Qualitätssicherung bei Fahreignungsabklärungen (Juli 2016)
- Einführung der beweissicheren Atem-Alkoholprobe (Oktober 2016)
- Verbot entgeltlicher und öffentlicher Warnungen vor Verkehrskontrollen (Januar 2013)
- Verantwortung des Fahrzeughalters bzw. der Fahrzeughalterin für Ordnungsbussen (Juli 2014)

5 Gruppen von Massnahmen

Repressive Massnahmen bei **schwerwiegenden Delikten**, z. B.

- Fahrzeugeinziehung und –verwertung bei «Rasern» (Januar 2013)
- obligatorische Fahreignungsabklärung beim Verdacht fehlender Fahreignung (Januar 2013)
- Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten und Alkohol-Wegfahrsperrern (**cancelled 2018 !**)
- längere Führerausweisentzüge und höhere Strafandrohungen bei Raserdelikten (Januar 2013, **abgeschwächt 2018 !**)
- Regresspflicht der Motorfahrzeug-Haftversicherungen (Januar 2015, **cancelled 2018!**)

5 Gruppen von Massnahmen

Infrastrukturmassnahmen, z. B.

- Sanierung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen (Juli 2013)
- Überprüfung der Strassenbauprojekte auf allfällige Verkehrssicherheitsdefizite («road safety audit») (Juli 2013)

5 Gruppen von Massnahmen

Massnahmen zur Optimierung der Unfallstatistik

- visuelle Darstellung der Unfälle auf der Landkarte zur Feststellung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen (Januar 2013)
- verbesserte Auswertung der Unfalldaten (Januar 2013)

Bisher evaluierte Massnahmen

Massnahme	Ergebnisevaluation
Obl. Fahren mit Licht am Tag	≥110 SV/Get
0,0 Promille für Neulenker	28 SV/Get
Unfallschwerpunkte	18 SV/Get
Raserdelikte	≥17 SV/Get

Erfolgsfaktoren von Via sicura (1/2)

1. Paradigmenwechsel in Richtung **geteilter Verantwortung** (Verkehrsteilnehmer, Gesetzgeber, Strasseneigentümer),
2. **politischer Wille** und Setzen eines **quantitativen Ziels**,
3. **evidenzbasierter** Bericht zum Potenzial möglicher Interventionen,
4. Abschätzung des **Präventionspotenzials** konkreter Massnahmen auf Basis einer nachvollziehbaren Methode als Entscheidungsgrundlage und Benchmark,

Erfolgsfaktoren von Via sicura (2/2)

5. Stakeholder, regionale Entscheidungsträger und das Parlament **einigen** sich auf eine überarbeitete Massnahmenliste,

6. **Entwicklung von Instrumenten** für die Implementierung der Infrastrukturmassnahmen, Schulung lokal tätiger Fachleute und Sammlung von Verlaufsdaten,

7. Durchführung einer **mehrstufigen Evaluation** als Kontroll- und Steuerungselement.

Die künftige Sicherheit ist kein Selbstläufer

Trotz/wegen grosser Sicherheitsfortschritte wird die Prävention auch künftig eine grosse Herausforderung sein.

- **Via sicura** ist beschlossen, muss aber (noch) umgesetzt werden.
 - Sicherstellung, dass dies qualitativ hochstehend (korrekt) und rasch erfolgt (z. B. Prozessevaluation/Monitoring)
- **FAS-Entwicklung** zeichnet sich ab, ist aber von der CH nur schwer beeinflussbar
 - Förderung von sicherheitsrelevanten Systemen (z. B. finanzielle Anreizsysteme)
- **Bestehendes Präventionsniveau** muss erhalten bleiben
 - Ausschöpfen bestehender Regelungen/Massnahmen (z. B. Geschwindigkeit, Alkohol, Helm/Gurt)