



Bundesamt für Strassen

Die neue Strassen-Verkehrssicherheitspolitik

Dritter Synthesebericht

Bewertungssystem

Vorläufiges Arbeitsergebnis aus dem partizipativen Prozess
zur Formulierung der neuen Strassen-Verkehrssicherheitspolitik

29. März 2004

Inhalt:

1	Einleitung	1
2	Bewertung der einzelnen Massnahmen	2
3	Kriterien für Sicherheitsmassnahmen	4
4	Kriterien für Basismassnahmen	5

1 Einleitung

Die neue Strassen-Verkehrssicherheitspolitik wird im Rahmen eines partizipativen Prozesses unter der Federführung des Bundesamtes für Strassen entwickelt und formuliert. Rund 80 Personen aus Fachorganisationen, Interessenverbänden, Kantons- und Gemeindebehörden, Wirtschaft und Politik wirken in insgesamt fünf Fachgruppen und in einem Begleitausschuss mit.

Nachdem in der Arbeitsetappe II Vision und Ziele und in der Arbeitsetappe III die strategischen Stossrichtungen formuliert worden sind (vgl. erster und zweiter Synthesebericht "Ausgangslage, Vision und Ziele" vom 30. April 2003 und "Strategie" vom 22. August 2003), ist in der Etappe IV das System für die spätere Bewertung der einzelnen Massnahmen erarbeitet worden. Dieses ist Voraussetzung für die Arbeitsetappe V, welche die Beschreibung und Auswahl der Massnahmen zum Ziele hat.

2 Bewertung der einzelnen Massnahmen

Das Bewertungssystem dient der Bewertung der einzelnen Massnahmen. Durch dieses System werden deren Auswirkungen vergleichbar gemacht. Es dient somit als Grundlage für die definitive Auswahl der Massnahmen im Herbst 2004.

Bei den zu prüfenden Massnahmenideen wird zwischen „Sicherheitsmassnahmen“ und „Basismassnahmen“ unterschieden. **Sicherheitsmassnahmen** haben eine unmittelbare Wirkung auf das Unfallgeschehen bzw. die Unfallfolgen. **Basismassnahmen** (z.B. im Bereich Ausbildung, Ressourcen) verfügen nicht über diese direkte Wirkung. Sie schaffen jedoch die nötigen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen, damit die ausgewählten Sicherheitsmassnahmen umgesetzt und ihre Wirkung entfalten können. Auf Grund der unterschiedlichen Stossrichtung der beiden Massnahmentypen werden für diese auch abweichende Beurteilungssysteme angewandt (vgl. Kap. 3 und 4 dieses Berichts).

Bei den Sicherheitsmassnahmen wird als Erstes das Wirkungspotenzial eruiert. Ergibt die Beurteilung, dass keine oder nur eine sehr geringe Wirksamkeit zu erwarten ist, wird die Idee nicht weiter verfolgt.

Liegt mindestens eine geringe Wirksamkeit vor, wird die Massnahme auch nach den übrigen **Kriterien** gemäss Kapitel 3 beurteilt. Die Kriterien dienen dazu, die unterschiedlichen Merkmale einer Massnahme zu erfassen.

Die **Beurteilung** wird für jedes Kriterium in einer Skala von fünf Klassen festgehalten. Mit der **Gewichtung** wird die Bedeutung ausgedrückt, welche den einzelnen Kriterien - unabhängig von der einzelnen Massnahme - zugemessen wird. Die Kombination von Beurteilungsergebnissen und Gewichtung der Kriterien ergibt das Endresultat der **Bewertung** für jede einzelne Massnahme.

Als Erstes wurden die Kriterien in den Projektgremien diskutiert und anschliessend von der Projektoberleitung genehmigt. Danach wurde das Gewichtungsverfahren durchgeführt: Alle Projektbeteiligten konnten in einem schriftlichen Verfahren ihren individuellen Gewichtungsvorschlag für die sechs Kriterien der Sicherheitsmassnahmen einbringen. Die Projektoberleitung nahm die definitive Gewichtung der Kriterien für Sicherheitsmassnahmen gemäss dem ermittelten Durchschnitt der vorgeschlagenen Gewichtungen vor. Davon abgeleitet legte sie auch die Gewichtung der vier Kriterien für Basismassnahmen fest.

In der nächsten und letzten Arbeitsetappe werden alle Massnahmen gemäss dem Bewertungssystem beschrieben, beurteilt und bewertet werden. Die Auswahl der Massnahmen bzw. das Schnüren des Massnahmenpaketes wird in mehreren Schritten erfolgen:

- In einem ersten Schritt sollen so viele der bestbewerteten Massnahmen in einen Paketentwurf aufgenommen werden, bis ihre kollektive Wirkung erwarten lässt, dass das Oberziel (Reduktion auf weniger als 300 Getötete und weniger als 3000 Schwerverletzte bis im Jahr 2010) erreicht werden kann.
- In einem zweiten Schritt wird dieser vorläufige Paketentwurf einem Plausibilitätstest unterzogen werden. Dabei könnten Massnahmen mit äusserst schlechter Beurteilung bei einem Einzelkriterium (z.B. hinsichtlich „Effizienz“ oder „Umsetzbarkeit“) aus dem Paket herausgenommen und ersetzt werden durch Massnahmen, welche zwar eine schlechtere Gesamtbewertung, aber keine ganz schlechte Beurteilung bei einem Einzelkriterium aufweisen.
- Das Ergebnis dieses „Feinschliffes“ am Massnahmenpaket wird dem Begleitausschuss im September 2004 vorgelegt werden.

Die volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Massnahmenpaketes werden im Rahmen des Schlussberichtes thematisiert werden.

3 Kriterien für Sicherheitsmassnahmen

Kriterium	Unterkriterien	Skalierung	Gewichtung in %
Wirkungspotenzial	<ul style="list-style-type: none"> - Geschätzte jährliche Reduktion an Getöteten und Schwerverletzten (Unfallstatistik, Wirkungsbereich, Wirksamkeit, Realisierungsgrad, Beachtungsgrad); - Reduktion Anzahl Unfälle; - Minderung der Unfallfolgen. 	Qualitative Beurteilung in 5 Klassen (sehr hoch, hoch, mittel, gering, sehr gering)	30
Effizienz (Verhältnis Kosten/Wirkung)	Geschätzter Mitteleinsatz für die Massnahme im Verhältnis zur Wirkung gemäss Kriterium 1.	Qualitative Beurteilung in 5 Klassen (sehr effizient, effizient, mittel, wenig effizient, sehr wenig effizient)	15
Umsetzbarkeit (Chance zur einfachen und schnellen Umsetzung der Massnahme)	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzungsreife (Stand der Vorbereitungsarbeiten); - Notwendiger Rechtsetzungsbedarf; - Verfügbarkeit der Ressourcen (finanziell/personell); - Kommunizierbarkeit. 	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (sehr gut, gut, mittel, schlecht, sehr schlecht).	15
Einfluss auf die persönliche Freiheit	<ul style="list-style-type: none"> - persönliche Einschränkung bzw. Gewinn der Verkehrsteilnehmenden durch die Massnahme; - individuelle finanzielle Belastung durch die Massnahme; - Direkte Einschränkung/Belastung bzw. Gewinn eines Personenkreises, auf welchen die Massnahme nicht abzielt. 	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (starke Vergrösserung, Vergrösserung, neutral, Einschränkung, starke Einschränkung)	15
Schutzwirkung für Schwächere	<ul style="list-style-type: none"> - Schutzwirkung für schwächere Verkehrsteilnehmende (insb. Kinder, Betagte, Fussverkehr, das jeweils schwächere Fahrzeug); - Schutzwirkung für unfreiwillig Gefährdete (z.B. Unterhaltsdienste, Einsatzkräfte, Personen ausserhalb des Verkehrsraums). 	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (sehr hoch, hoch, mittel, tief, 0/negativ).	15
Verträglichkeit mit Zielen in anderen Bundespolitikfeldern	<ul style="list-style-type: none"> - Grad der Übereinstimmung (Synergie/ Konflikt) mit den übrigen Zielen der Strassenverkehrspolitik des Bundes; - Grad der Übereinstimmung (Synergie/ Konflikt) mit den Zielen der nachhaltigen Entwicklung und der Bundespolitiken (Raumentwicklungs-, Wirtschafts-, Aussen-, Gesundheits-, Umweltpolitik etc.); - Vereinbarkeit mit internationalen Normen; - Internationale Entwicklung und politische Tendenzen. 	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (grosse Synergie, Synergie, neutral, Konflikt, grosser Konflikt).	10

4 Kriterien für Basismassnahmen

Kriterium	Unterkriterien	Skalierung	Gewichtung in %
Programmnutzen (Bedeutung für die Umsetzung von geplanten Massnahmen)	<ul style="list-style-type: none"> - Anzahl abhängige Massnahmen; - Bedeutung für diese Massnahmen; - Beitrag an Koordination, Steuerung und Qualitätssicherung der Verkehrssicherheitspolitik. 	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (sehr hoch, hoch, mittel, gering, sehr gering)	40
Umsetzbarkeit (Chance zur einfachen und schnellen Umsetzung der Massnahme)	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzungsreife (Stand der Vorbereitungsarbeiten); - Notwendiger Rechtssetzungsbedarf; - Verfügbarkeit der Ressourcen; - Kommunizierbarkeit. 	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (sehr gut, gut, mittel, schlecht, sehr schlecht)	20
Effizienz (Verhältnis Kosten/Nutzen)	<ul style="list-style-type: none"> - Kosten - Nutzen 	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (sehr effizient, effizient, mittel, wenig effizient, sehr wenig effizient)	20
Verträglichkeit mit Zielen in anderen Bundespolitikfeldern	<ul style="list-style-type: none"> - Grad der Übereinstimmung (Synergie/ Konflikt) mit den übrigen Zielen der Strassenverkehrspolitik des Bundes; - Grad der Übereinstimmung (Synergie/ Konflikt) mit den Zielen der nachhaltigen Entwicklung und der Bundespolitiken (Raumentwicklungs-, Wirtschafts-, Aussen-, Gesundheits-, Umweltpolitik usw.). 	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (grosse Synergie, Synergie, neutral, Konflikt, grosser Konflikt).	20