



Bundesamt für Strassen

Die neue Strassen-Verkehrssicherheitspolitik

Erster Synthesebericht

Ausgangslage, Vision und Ziele

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

30. April 2003

Inhalt:

1	Einleitung	1
2	Ausgangslage	1
2.1	Unfallzahlen	1
2.1.1	Das Unfallgeschehen in der Schweiz	1
2.1.2	Vergleich zu anderen Verkehrsträgern	2
2.1.3	Vergleich zum Ausland	2
2.1.4	Schwerpunkte im Unfallgeschehen	3
2.2	Handlungsbedarf	4
2.2.1	Warum eine neue Strassen-Verkehrssicherheitspolitik?	4
2.2.2	Neue Sicherheitsphilosophie	4
2.2.3	Herausforderung	5
2.2.4	Bestrebungen im Ausland	5
2.3	Auftrag	6
3	Vision	7
4	Ziele	7
4.1	Oberziel	7
4.2	Haupt- und Teilziele	8

1 Einleitung

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

Der partizipative Prozess ist in fünf Etappen aufgeteilt:

Etappe I: Problemerkennung, Aufgabenstellung

Etappe II: Vision-/Zielformulierung

Etappe III: Strategiebildung

Etappe IV: Erarbeitung des Bewertungssystems

Etappe V: Auswahl der Massnahmen.

Als eine der Arbeitsgrundlagen dient der Schlussbericht des Forschungsauftrages an die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu „Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes (VESIPO)“ vom Mai 2002.

Der vorliegende Synthesebericht ist das Ergebnis der ersten und zweiten Etappe. Änderungen am Inhalt dieses Berichtes, die sich auf Grund der Arbeiten in den folgenden Etappen als notwendig erweisen werden, sind nicht ausgeschlossen.

2 Ausgangslage

2.1 Unfallzahlen

2.1.1 Das Unfallgeschehen in der Schweiz

Seit dem Höchststand von 1 773 Unfalltoten und 18 785 Schwerverletzten Anfang der 70er-Jahre hat die Schweiz bezüglich Sicherheit im Strassenverkehr erhebliche Fortschritte erzielt. Trotz der Verdoppelung des Verkehrs konnte sowohl die Zahl der Getöteten wie auch der Schwerverletzten kontinuierlich auf etwa einen Drittel gesenkt werden.

Während mehreren Jahren stagnierten die Unfallopferzahlen bei knapp 600 Getöteten und etwas über 6 000 Schwerverletzten. Im Jahre 2001 war bei den Getöteten wieder ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Die Zahl der Schwerverletzten ist ungefähr gleich geblieben, diejenige der Leichtverletzten gestiegen.

Jahr	Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
1998	597	6 213	21 577
1999	583	6 299	23 228
2000	592	6 191	23 867
2001	544	6 194	23 965
2002*			

Quelle: BFS

* Die Zahlen für 2002 sind noch nicht veröffentlicht.

2.1.2 Vergleich zu anderen Verkehrsträgern

Der Strassenverkehr fordert im Vergleich zum Schienen- und Luftverkehr ein Vielfaches an Todesopfern und Verletzten.

Im Jahr 2000 wurden bei Unfällen im Schienenverkehr 29 Getötete und 61 Schwerverletzte¹ und im Strassenverkehr 592 Getötete und 6 191 Schwerverletzte registriert. Pro Personenkilometer starben 1995² bei Verkehrsunfällen auf der Strasse viereinhalb Mal so viele Personen wie im Schienenverkehr.

Beim Vergleich mit anderen Verkehrsträgern ist festzuhalten, dass das Konfliktpotenzial im Strassenverkehr grösser ist und dass vorwiegend private, nichtberufliche Fahrzeuglenkende unterwegs sind. Auf die Sicherheitsphilosophie hat dies keine Auswirkungen, wohl aber auf die Ansatzpunkte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

2.1.3 Vergleich zum Ausland

Die folgende Tabelle enthält die aktuellsten vorliegenden Vergleichszahlen von im Strassenverkehr Getöteten. Die Schwerverletzten werden auf Grund fehlender vergleichbarer Daten nicht aufgeführt.

¹ letzte beim BFS verfügbare Vergleichszahlen

² letzte beim BFS verfügbare Vergleichszahlen

Getötete in den Jahren 1998-2000									
	pro 1 Mio. Einwohner			pro 1 Mia. Fahrzeugkm.			Total (absolut)		
	1998	1999	2000	1998	1999	2000	1998	1999	2000
Grossbritannien	59	59	59	7	7	7	3 421	3 423	3 409
Schweden	60	66	67	8	8	...	531	580	591
Niederlande	68	69	68	9	9	...	1 066	1 090	1 082
Schweiz	84	82	83	11	11	11	597	583	592
Deutschland	95	95	91	12	12	12	7 792	7 772	7 503
Italien	110	...	...	...	...	...	6 326	...	6 410
Österreich	119	134	120	14	15	13	963	1079	976
Frankreich	151	143	136	17	15	15	8 918	8 487	8 079
EU	113	...	130	...	...	...	...	42 356	40 828

Quelle: IRTAD

2.1.4 Schwerpunkte im Unfallgeschehen

Die Schwerpunkte im Unfallgeschehen, gemessen an der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten, sind folgende:

a) nach Personengruppen und Verkehrsteilnahme:

Getötete und Schwerverletzte sind Insassen von Personenwagen (40%), Motorrad-Fahrende (21%), Zu-Fuss-Gehende (15%), Velo-Fahrende (15%) und Motorfahrrad-Lenkende (5%).

Ein Viertel aller Getöteten und Schwerverletzten sind Jugendliche im Alter von 16-26 Jahren. Auffallend ist im Weiteren, dass bei den Zu-Fuss-Gehenden Kinder und ältere Menschen und bei den Velo-Fahrenden Kinder und Jugendliche am meisten betroffen sind.

b) nach Ortslage und Unfalltypen:

Ausserorts werden am meisten Personen getötet und innerorts am meisten schwer verletzt. Die häufigsten Unfalltypen sind Kollision beim Überholen mit einem entgegenkommenden Fahrzeug (28%), Kollision mit festem Hindernis ausserhalb der Fahrbahn (24%), Kollision an Knoten (18%) und Schleuder- oder Selbstunfall ohne Kollision (10%).

c) nach Mängeln und Einflüssen:

Die in den Unfallprotokollen mit Getöteten und Schwerverletzten am häufigsten genannten Mängel und Einflüsse sind: Missachten des Vortrittsrechts (28%), Geschwindigkeit (27%), Unaufmerksamkeit und Ablenkung (25%) sowie Zustand (insbesondere Beeinträchtigung durch Alkohol) der unfallverursachenden Person (20%).

2.2 Handlungsbedarf

2.2.1 Warum eine neue Strassen-Verkehrssicherheitspolitik?

Die Mobilität spielt in unserem Leben eine wichtige soziale und wirtschaftliche Rolle. Sie soll deshalb auch nicht eingeschränkt werden. Dem Gewinn durch unsere Mobilität steht jedoch der hohe soziale und finanzielle Verlust gegenüber, welchen die durch Strassenverkehrsunfälle getöteten und schwer verletzten Menschen darstellen.

Das muss nicht sein. Das kann geändert werden. Im Gegensatz zu anderen Todesursachen sind beim Strassenverkehr die Ursachen und die Präventionsmöglichkeiten weitgehend bekannt.

In der Vergangenheit konnten zwar beachtliche Erfolge zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. Für eine weitere markante Verbesserung genügt aber der bisherige Ansatz der Umsetzung von Einzelmassnahmen nicht mehr.

Es braucht eine langfristig ausgerichtete, gesamtheitliche, kohärente Politik mit einer neuen Sicherheitsphilosophie, klar definierten und quantifizierten Zielen, einer Strategie und dementsprechenden Massnahmen. Der Strassenverkehr muss konsequent auf Sicherheitsverträglichkeit überprüft werden. Die geforderten Massnahmen sind mit politischer Verbindlichkeit zielorientiert und programmatisch umzusetzen.

2.2.2 Neue Sicherheitsphilosophie

Der neuen Strassen-Verkehrssicherheitspolitik liegt die „VISION ZERO“ mit der Vision von null Toten und null Schwerverletzten zu Grunde. Das heisst, dass der Bundesrat dem Grundrecht auf Leben und auf persönliche Freiheit, insbesondere auf körperliche und geistige Unversehrtheit (Art. 10 der Bundesverfassung) auch im Strassenverkehr zum Durchbruch verhelfen will. Tote und Schwerverletzte werden nicht mehr in Kauf genommen.

Erstens müssen die Verkehrsteilnehmenden verstärkt zu einem sicheren Verhalten im Strassenverkehr befähigt und veranlasst werden. Der unabänderlichen Tatsache Rechnung tragend, dass der Mensch Fehler begeht, muss zweitens das Strassenverkehrssystem so gestaltet werden, dass die Fehler, die sich nicht verhindern lassen, keine fatalen Folgen haben. Deshalb soll gefährliches Verhalten insbesondere durch technische Massnahmen weitgehend verunmöglicht werden. Kommt es doch zu einem Unfall, sollen bauliche und technische Sicherheitsmassnahmen Schutz vor schweren Verletzungen bieten. Drittens soll bei unvermeidbaren Verletzungen eine optimale Rettung die Folgen minimieren.

Die Vision wird mit klar definierten, erreichbaren Zwischenzielen angestrebt.

2.2.3 Herausforderung

Angesichts der Anstrengungen, die zur Realisierung der Ziele notwendig sind, ist ein aussergewöhnliches politisches Engagement auf diesem Sektor zu fordern. Politiker und Politikerinnen jeder Stufe sind aufgerufen, insbesondere die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für mehr Sicherheit im Strassenverkehr zu schaffen.

Der Bund will mit allen in der Verkehrssicherheitsarbeit Tätigen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene zusammenarbeiten. Ein koordiniertes Vorgehen der verschiedenen Akteure wird angestrebt. Ebenso muss das Bewusstsein für den Wert der Verkehrssicherheit und die Einsicht, dass teilweise auch einschränkende Massnahmen notwendig sind, in der Gesellschaft verankert werden.

2.2.4 Bestrebungen im Ausland

Der internationale Vergleich zeigt, dass insbesondere folgende Merkmale für die Verkehrssicherheit Erfolg versprechend sind: langfristige Verkehrssicherheitsprogramme mit einer klaren Vision oder Philosophie, Problemanalyse, quantifizierte Ziele, problemorientierte Massnahmen, Evaluation und Überwachung.

Schweden z.B. hat sich 1997 mit der VISION ZERO Ziele für 2000 (Reduktion der Anzahl Getöteter um 25%) und 2007 (Reduktion um 50%) gesetzt. Die Niederlande haben 1990 mit ihrer Philosophie "Sustainable Safety" Reduktionsziele für 2010 definiert (50% weniger Getötete und 40% weniger Spitalaufenthalte nach Verkehrsunfällen). In Grossbritannien wurden - nachdem das bereits 1987 definierte Reduktionsziel für 2000 übertroffen worden war - für 2010 mehrere Ziele festgelegt: 40% Reduktion sowohl bei den Getöteten als auch bei den Schwerverletzten, 50% Reduktion bei den getöteten und schwer verletzten Kindern und 10% Reduktion der Unfälle mit Leichtverletzten. Auch die Europäische Union hat

sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Getöteten bis 2010 um die Hälfte zu reduzieren.

2.3 Auftrag

Der Bundesrat erachtet die Sicherheit im Strassenverkehr als wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung. Deshalb hat er sich die Vision Zero zu Eigen gemacht. Er will als ersten Schritt die Zahl der bei Unfällen Getöteten innert zehn Jahren um mindestens 50 Prozent von 600 auf 300 reduzieren. Deshalb hatte er das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) 2002 beauftragt, die für die Einführung einer solchen Strassenverkehrssicherheitspolitik nötigen Schritte zu unternehmen.

3 Vision³

Die Vision soll der Strassen-Verkehrssicherheitspolitik als philosophischer Ansatz zugrunde liegen und als Richtungsweisung dienen:

Der Strassenverkehr verursacht keine Unfälle, die Schwerverletzte oder Tote zur Folge haben.

Von diesem Idealbild, das leider nicht vollständig erreichbar ist, sind die im folgenden Kapitel enthaltenen Ziele zu unterscheiden. Diese Ziele wollen wir mit der neuen Politik erreichen. Sie sind mit entsprechendem Willen aller Beteiligten auch erreichbar.

4 Ziele

4.1 Oberziel

Bis 2010 ist die Zahl der im Strassenverkehr getöteten Menschen auf weniger als 300 und diejenige der schwer verletzten auf weniger als 3000 gesenkt. Danach reduziert sich die Zahl der Schwerverletzten und der Getöteten pro zehn Jahre um mindestens 30 Prozent.

³ Definition: Vision ist die ideale Vorstellung eines zukünftigen Zustandes (Idealbild) bzw. ein anschaulich geschilderter Zukunftsentwurf ohne zwingenden Realitätsbezug.

4.2 Haupt- und Teilziele

- 1 Die Sicherheit im Strassenverkehr geniesst in Gesellschaft und Wirtschaft den gleich hohen Stellenwert wie die Mobilität.**
 - 1.1 Die personellen, institutionellen, finanziellen und strukturellen Voraussetzungen zur Erfüllung der Ziele sind auf den Ebenen Bund, Kantone und Gemeinden gegeben.
 - 1.2 Die Verkehrsteilnehmenden gehen bewusst mit der Mobilität um.
- 2 Die Verkehrsteilnehmenden verhalten sich sicher, rücksichtsvoll und verantwortungsbewusst.**
 - 2.1 Sicherheitsmassnahmen und -vorschriften werden akzeptiert und in hohem Masse eingehalten.
 - 2.2 Unfälle mit Toten und Schwerverletzten wegen Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit nehmen beträchtlich ab.
 - 2.3 Am Strassenverkehr nehmen nur Fahrzeuglenkende teil, welche über die dafür notwendigen physischen und psychischen Voraussetzungen verfügen.
 - 2.4 Die Verkehrsteilnehmenden sind für die Teilnahme am Strassenverkehr bestmöglich ausgebildet.
- 3 Alle Fahrzeuge sind betriebs- und verkehrssicher.**
 - 3.1 Alle neuen Fahrzeuge sind so gebaut und ausgerüstet, dass sie betreffend aktiver Sicherheit dem jeweils aktuellen Stand der Technik entsprechen.
 - 3.2 Alle neuen Fahrzeuge sind nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik so gebaut und ausgerüstet, dass bei einem Unfall für alle Beteiligten möglichst keine schweren Personenschäden resultieren.
 - 3.3 Möglichst alle im Verkehr befindlichen Fahrzeuge sind betriebs- und verkehrssicher.
- 4 Die Strasseninfrastrukturen sind verkehrssicher ausgestaltet, unterhalten und betrieben.**
 - 4.1 Sicherheitsdefizite in der Strassenverkehrsinfrastruktur sind, insbesondere auch für die verletzlichsten und potenziell am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden, möglichst eliminiert.
 - 4.2 Ein integrales Unfallmanagement-, Verkehrsmanagement- und Informations-System ist aufgebaut.
 - 4.3 Bau-, Unterhalts- und Rettungsarbeiten können auf einem hohen Sicherheitsniveau ausgeführt werden.
- 5 Die Rettung von Unfallopfern erfolgt schnell und fachgerecht.**
 - 5.1 Alle Glieder der Rettungskette (Nothilfe, Notruf, Einsatz Rettungsdienst vor Ort, Transport, Notfallspital) sind aufeinander abgestimmt und weisen keine Schwachstellen auf.
 - 5.2 Unfallverletzte werden so gut versorgt, dass sie möglichst nicht sterben und keine bleibenden Schäden davon tragen.