

SVI/ASTRA

Forschungspaket VeSPA: Synthesebericht

(und Evaluation Via sicura)

Fachtagung Forschung 2017



SNZ Ingenieure und Planer AG

Steckbrief Forschungspaket VeSPA

Auslöser:

- Strassenverkehrsunfall-Register seit 1926 («Verkehrsunfallstatistik»)
- Seit 2011: Verknüpfung mit anderen Registern möglich, u.a.
 - Administrativmassnahmen-Register (ADMAS)
 - Fahrzeug- und Fahrzeughalter-Register (MOFIS)
 - Medizinische Statistik der Krankenhäuser (MSK)
 - Daten der Sammelstelle für die Statistik der Unfallversicherung
- **Neu geschaffener Datenpool «VeSPA-Datensatz»**
- Detaillierte Analysen und Auswertungen verschiedener Faktoren auf das Unfallgeschehen

Steckbrief Forschungspaket VeSPA

Disposition Forschungspaket:

→ 2 Phasen, 5 Teilprojekte, ca. 3.5 Jahre, ca. 1.8 Mio. CHF

→ Teilprojekte Phase 1:

- TP1: Einflüsse von Mensch und Gesellschaft auf das Strassenunfallgeschehen (1453)
- TP2: Einflüsse von Situation und Infrastruktur auf das Strassenunfallgeschehen (1454)
- TP3: Einflüsse von Fahrzeugeigenschaften auf das Strassenunfallgeschehen (1455)
- TP4: Einflüsse des Wetters auf das Strassenunfallgeschehen (1456)
- TP5: Medizinische Folgen des Strassenunfallgeschehens (1457)
- **Synthesebericht Phase 1 (1452)**

→ Teilprojekte Phase 2:

- TP1-M: Massnahmen und Potenziale im Bereich Verkehrsteilnehmende (1591)
- TP2-M: Massnahmen und Potenziale im Bereich Infrastruktur (1598)
- **Synthesebericht (1588)**

Inhalt / Übersicht Synthesebericht

1	Einleitung	19
1.1	Ausgangslage.....	19
1.2	Ziel und Inhalt des Syntheseberichts.....	20
1.2.1	Ziele und Organisation.....	20
1.2.2	Inhaltsübersicht Synthesebericht.....	20
2	Ergebnisse aus den Teilprojekten	21
2.1	Erkenntnisse aus den Datenverknüpfungen.....	21
2.2	Erkenntnisse aus den Vertiefungen.....	21
2.2.1	Risikokonstellationen im Bereich Verkehrsteilnehmende.....	22
2.2.2	Auffälligkeiten und Defizite im Bereich Infrastruktur.....	23
2.2.3	Abgleich der Analyseergebnisse zwischen den Teilprojekten.....	26
2.3	Massnahmenübersicht und Wirkungspotenziale.....	27
2.3.1	Massnahmenvorschläge im Bereich Verkehrsteilnehmende.....	27
2.3.2	Massnahmenvorschläge im Bereich Infrastruktur.....	29
3	Einordnung der Ergebnisse in einen Gesamtkontext	33
3.1	Massnahmen aus laufendem Handlungsprogramm Via sicura.....	33
3.1.1	Von VESIPO zu Via sicura.....	33
3.1.2	Vernehmlassung, Botschaft und politische Verabschiedung.....	33
3.1.3	Umsetzung von Via sicura auf Gesetzesstufe.....	35
3.1.4	Erfolgskontrolle zur Wirkung von Via sicura.....	38
3.2	Einordnung der Massnahmen aus vorliegendem Forschungspaket.....	38
3.2.1	Analytischer Vergleich und Zuordnung.....	38
3.2.2	Einschätzung der Wirkungspotenziale der neuen Massnahmen.....	42
4	Handlungsfelder und Herausforderungen für die zukünftige Sicherheitsarbeit im Strassenverkehr	43
4.1	Handlungsfelder und strategische Betrachtungen.....	43
4.2	Herausforderungen auf Grund absehbarer Entwicklungen und Trends.....	45
4.2.1	Relevante Entwicklungen und Trends bezüglich Verkehrssicherheit.....	45
4.2.2	Herausforderungen.....	47
5	Ausblick	51
5.1	Integrale Betrachtung und grundsätzliche Handlungsmöglichkeiten.....	51
5.1.1	Integrale Betrachtung.....	51
5.1.2	Grundsätzliche Handlungsmöglichkeiten.....	51
5.2	Empfehlungen für die künftige Sicherheitsarbeit im Strassenverkehr.....	52
5.2.1	Übersicht.....	52
5.2.2	Massnahmen aus VeSPA und Wirkungspotenziale.....	54
5.2.3	Abdeckung der Handlungsfelder durch die Massnahmen.....	55
5.3	Empfehlungen für strategische Schwerpunkte.....	56
5.3.1	Schwerpunkt Statistik.....	57
5.3.2	Schwerpunkt Education / Enforcement.....	58
5.3.3	Schwerpunkt Fahrzeuge.....	58
5.3.4	Schwerpunkt Infrastruktur.....	59
5.3.5	Fazit zu den Schwerpunkten und Handlungsoptionen.....	60
6	Weitergehende Erkenntnisse und Forschungsbedarf	61
6.1	Weitergehende Erkenntnisse.....	61
6.2	Forschungsbedarf.....	61

Ergebnisse TP1-/2-M

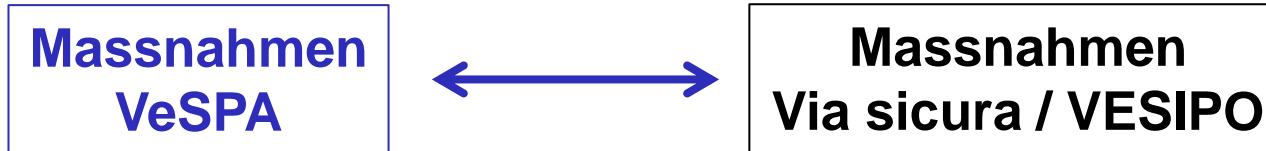
Synthese (1): Einordnung in Gesamtkontext/Bestand

Synthese (2): Handlungsfelder/Herausforderungen/Trends

Synthese (3): Handlungsoptionen/Schwerpunkte (Empfehlungen)



Einordnung in Gesamtkontext



Was hatten wir schon?

Was ist anders?

Was ist neu?

- *Präzisierungen von bereits früher vorgeschlagenen Massnahmen*
- *Infrastrukturelle Massnahmen mit Umsetzungsdefizit*
- *Neue Massnahmen vor allem bei FAS*

Handlungsfelder und Herausforderungen

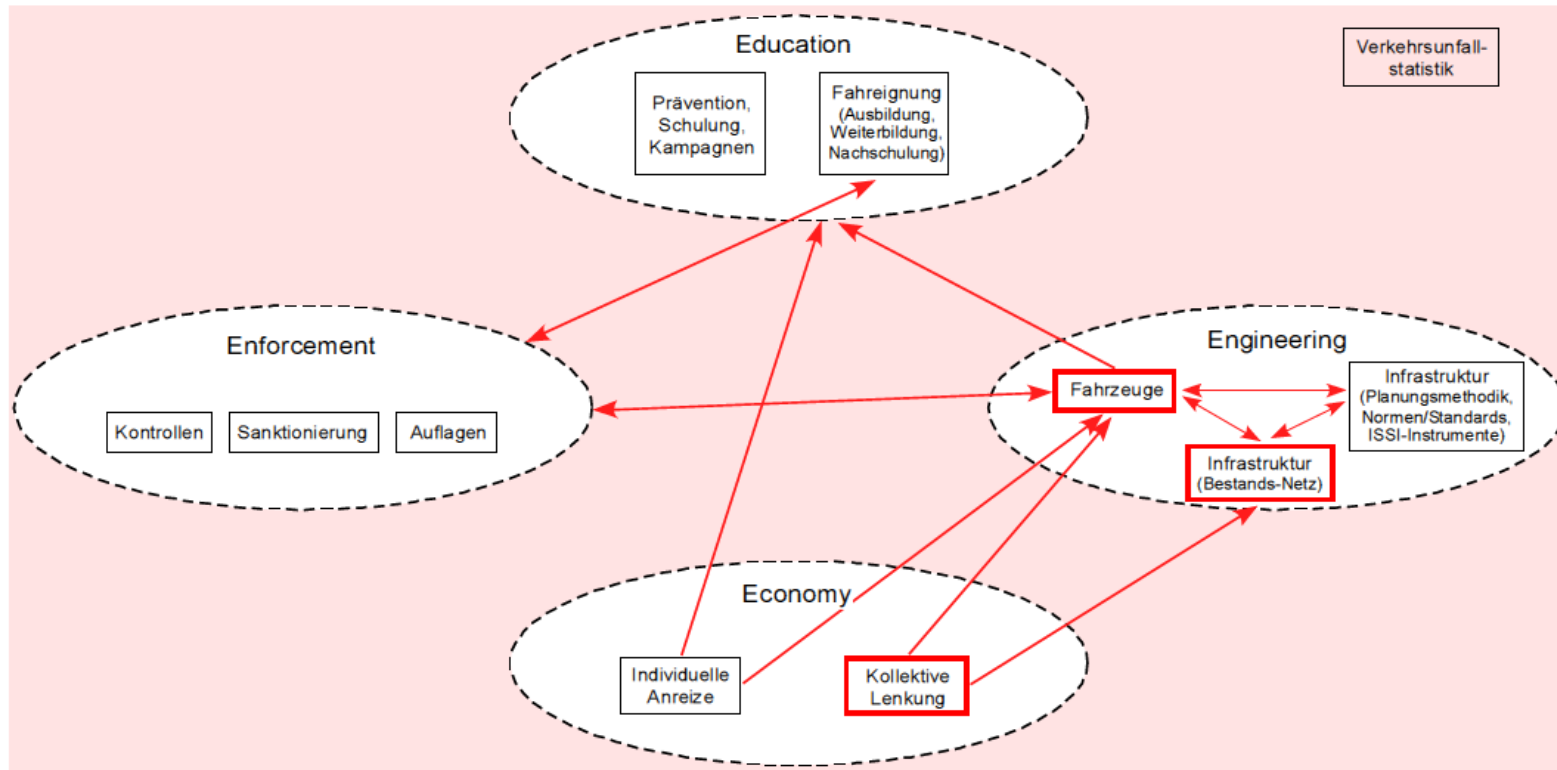


Abb. 1 (Prioritäre) Handlungsfelder im Sinne eines strategischen Grundgerüst

Handlungsfelder und Herausforderungen (2)

→ Wirkungsrichtung von Trends

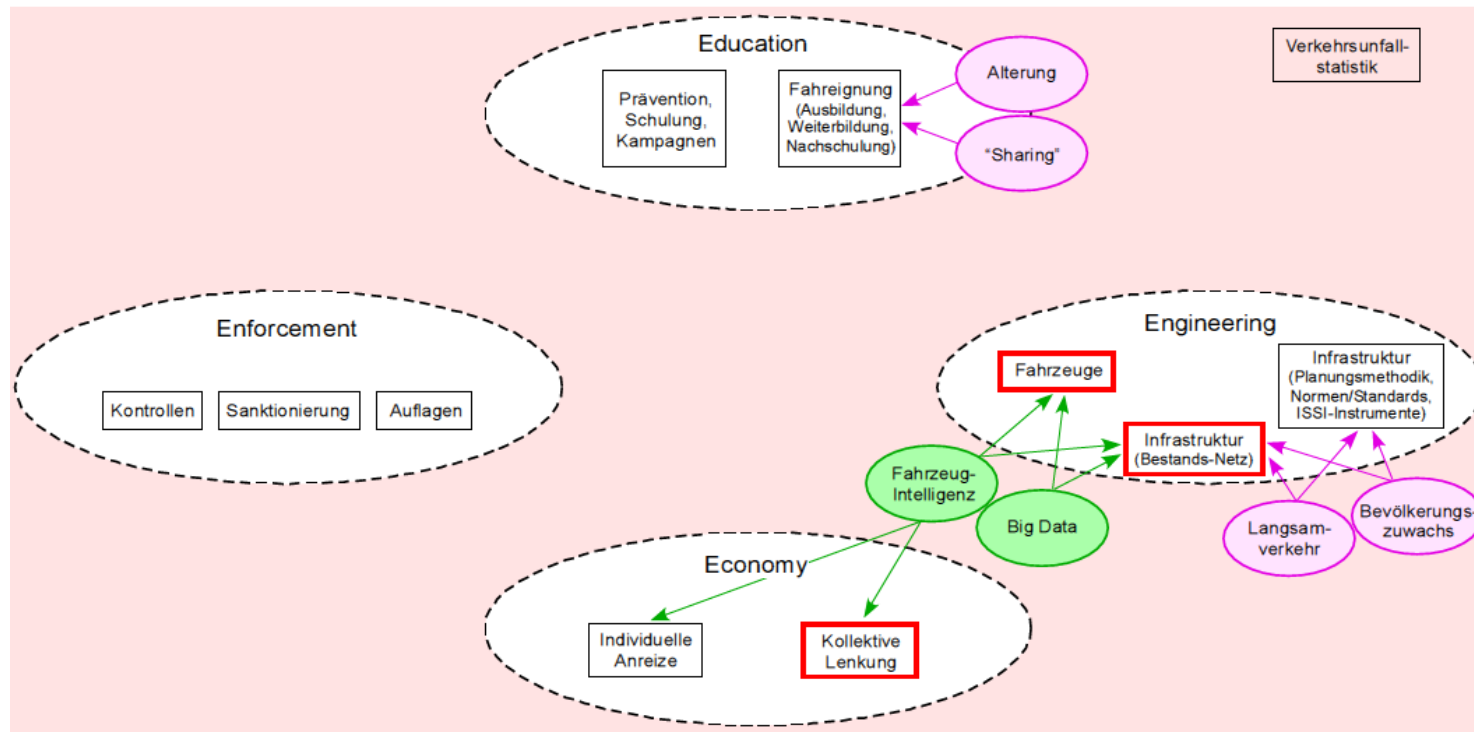


Abb. 2 Wirkungen der Trends auf die eruierten Handlungsfelder

Handlungsfelder und Herausforderungen (3)

Anforderungen an die künftige Verkehrssicherheitsarbeit aus Optik des staatlichen Handelns

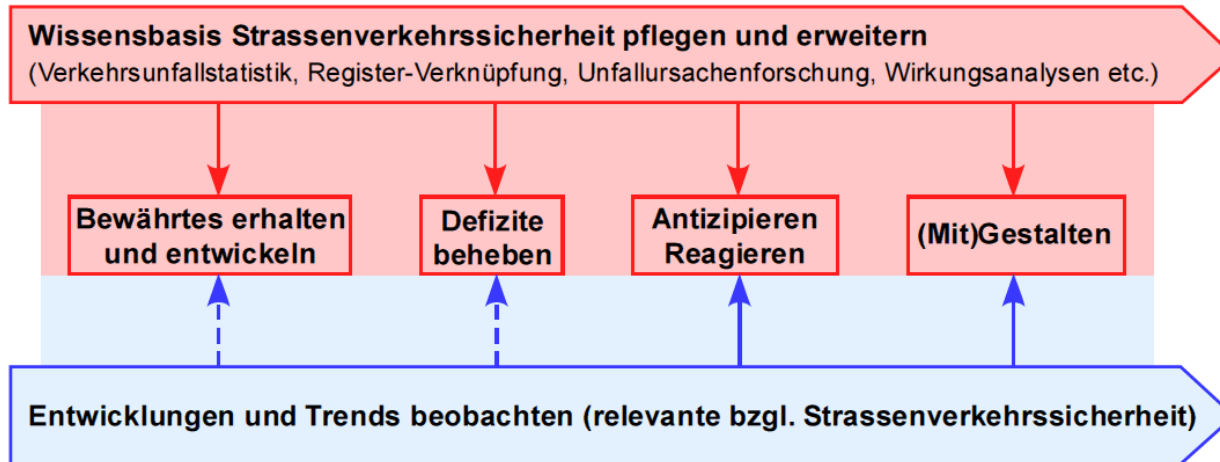


Abb. 3 Programmanforderungen zur Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr

Handlungsoptionen und Schwerpunkte (2)

Massnahmen mit Unfallreduktionspotenzial (URP) ≥ 50 Unfälle pro Jahr (Shortlist +)

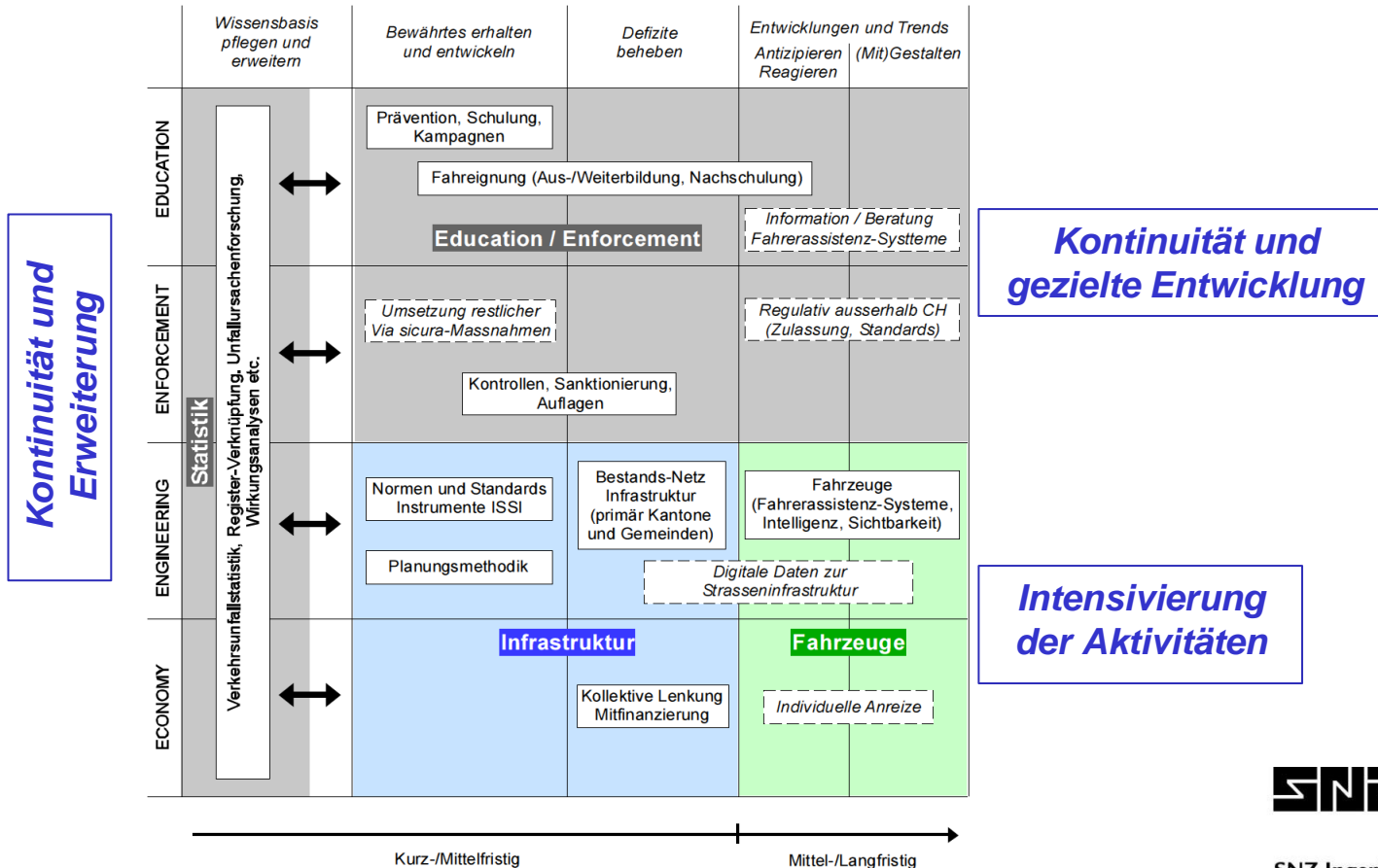
Bereich	Handlungsfeld	Massnahme	URP / a
Education	Fahreignung	V-5 Einführung Hazard Perception Test (HPT)	> 60
	Prävention, Schulung, Kampagnen	Keine neuen Massnahmen mit ausgewiesenem Potenzial	
	Information / Beratung Fahrerassistenzsysteme	Neu eruiertes Handlungsfeld, Massnahme(n) noch zu definieren	
Enforcement	Umsetzung restlicher Via sicura (VS-x)-Massnahmen	VS-18 Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung und Aktualisierung der medizinischen Mindestanforderungen	k. A.
		VS-19 Beweissichere Atem-Alkoholprobe	k. A.
		VS-20 Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen	k. A.
		VS-21 Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitstätern (Blackbox)	k. A.
		VS-22 Alkohol-Wegfahrsperre	74
	Kontrolle, Sanktionierung, Auflagen	V-4 Ausweitung Fahrzeugbeschlagnahmung (auch bei Wiederholungstätern bzgl. Fahren unter Einfluss von Drogen und Alkohol)	90
		I-10 Intensivierung stationärer Geschwindigkeitsüberwachung (nur HLS)	60
Regulativ ausserhalb CH (Zulassung, Standards)	Neu eruiertes Handlungsfeld, Massnahme(n) noch zu definieren		
Engineering	Fahrzeuge	V-1 Verpflichtung zu Permanent Running Lights für Velofahrende	800
		V-2 Förderung Autonomer Notbremsassistent (AEBS)	> 540
		V-3 Einsatz von Intelligent Speed Adaption (ISA) (TP1-M)	200
		I-5 Förderung von ISA und / oder Sanktionierung mit ISA bei Geschwindigkeitstätern (TP2-M)	40 – 160
		I-6 Förderung Fahrerassistenzsysteme FAS – Fokus Abstand, Bremsen und Car-to-X-Kommunikation	130

Bereich	Handlungsfeld	Massnahme	URP / a		
Infrastruktur (Planungsmethodik, Normen und Standards, Instrumente ISSI)	I-1	Mindeststandard für sichere Gestaltung definieren (Planung und Bestand)	940		
		I-4 Veloroutenplanung nach Sicherheitsaspekten optimieren	290		
		I-3 Standardisierung Strassen in Entwurfsklassen („selbsterklärende Strasse“)	385		
		I-7 Weiterentwicklung + Umsetzung bestehender Sicherheitsanforderungen für Gewerbe- und Industriegebiete	90		
		I-8 Strassennetzhierarchie prüfen und nach Sicherheitskriterien anpassen	80		
		I-11 Grenzwerte für Fussgängerunfälle festlegen ("Fussgänger-USP")	55		
		Infrastruktur (Bestandsnetz)	I-2	Sonderprogramme Verbesserung Verkehrssicherheit im Bestandsnetz durchführen	905
				a Kurven Ausserortsstrassen	260
				b Motorräder (Streckenunfälle)	220
				c Vorfahrtnoten + hoch belastete Knoten an Liegenschaften / Grundstücken	200
				d Velos an Knoten	165
e Kreisell	60				
Digitale Daten zur Strasseninfrastruktur	Neu eruiertes Handlungsfeld, Massnahme(n) noch zu definieren				
Economy	I-9	Kollektive Lenkung Mitfinanzierung	70		
		Individuelle Anreize	Neu eruiertes Handlungsfeld, Massnahme(n) noch zu definieren		



Handlungsoptionen und Schwerpunkte (3)

Strategische Schwerpunkte



Handlungsoptionen und Schwerpunkte (4)

Schwerpunkt Infrastruktur:

- Grösste Sicherheitsdefizite...
 - ... wegen inkonsequenter netzweiter Umsetzung von Verfahren, Normen und Erkenntnissen
 - ... im Bestandsnetz, v.a. Kantons- und Gemeindestrassen

→ *Entsprechende Massnahmen und Massnahmenpakete (Sonderprogramme) mit grossen URP*
- Methoden und Verfahren sind vorhanden (ISSI, ...) → *Vollzugsproblem*
- Teilproblem 1: Bedeutung des Kriteriums «Strassenverkehrssicherheit», v.a. bei Projektplanungen (Zielkonkurrenz mit anderen Kriterien)
 - *Mindeststandards bzw. bessere Standardisierung der Strassenausgestaltung, Optimierungen bei Veloverkehrsplanung*
- Teilproblem 2: Finanzierung von sicherheitsbezogenen Sanierungen im Bestandsnetz (v.a. Kt, Gde)

«Die ausgewiesenen URP im Infrastrukturbereich lassen sich nur innert nützlicher Frist realisieren, wenn Kantone und Gemeinden im Sinne einer kollektiven Lenkung finanziell unterstützt werden.»

Handlungsoptionen und Schwerpunkte (5)

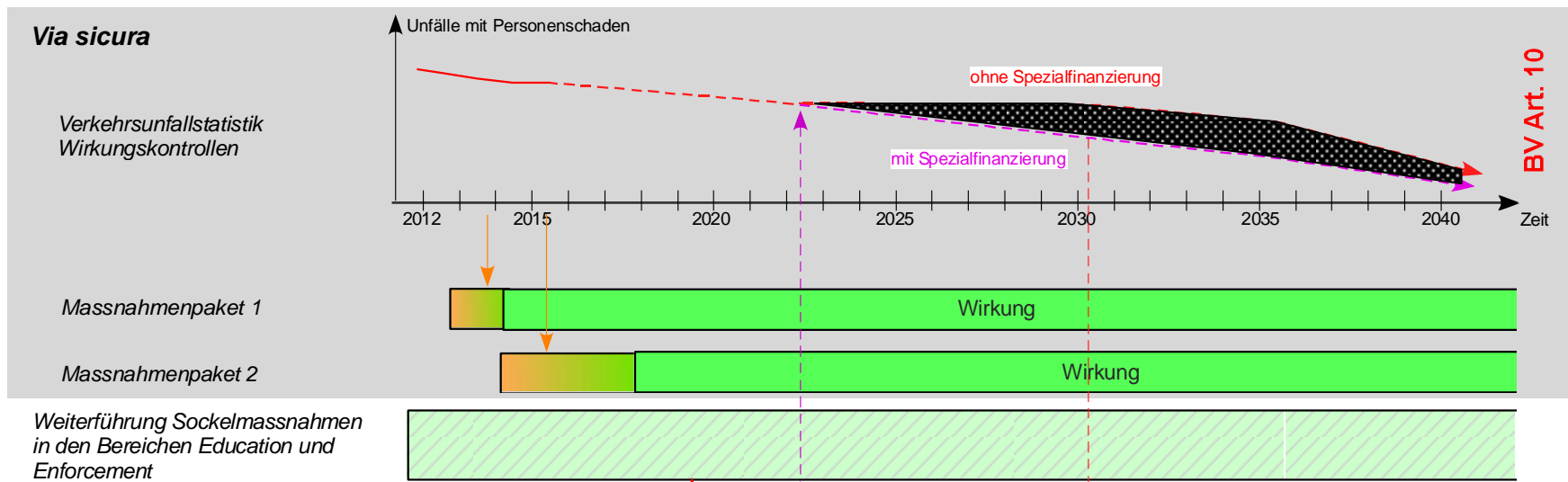
Schwerpunkt Fahrzeuge:

- Fahrerassistenz-Systeme (FAS)
 - *Car-to-X-spezifische Massnahmen (AEBS, ISA) mit sehr hohen URP*
 - *Mittel- bis langfristig können hohe Sicherheitsgewinne erwartet werden*
- Öffentliches Interesse an rascher Verbreitung von FAS ist à priori gegeben
- Möglichkeiten zur beschleunigten Einführung (aus staatlicher Optik)
 - *Fahrzeugzulassung*
 - *Individuelle Anreize (bei Anschaffung oder bei Nachrüstung)*
- «Einführungs-Kaskade», z.B.
 - *Obligatorische Ausstattung von ... ab ... (analog EU)*
 - *Verpflichtend für Risikogruppen (Wiederholungstäter, Junglenker...)*
 - *Fahrzeuge für die öffentliche Hand (Flotten, ÖV, ...)*
 - *Zusammenarbeit mit Versicherungsanbietern (Anreize bei Prämien)*

Handlungsoptionen und Schwerpunkte (6)

Fazit (und Dilemma):

- Fahrzeugspezifische Massnahmen greifen erst mittel- bis langfristig
 - Kurzfristige Verbesserungen mit Infrastruktur-Massnahmen sind möglich, benötigen aber finanzielle Unterstützung (Kantone und Gemeinden)
- (→ *Mittel-/Langfristig entstehen möglicherweise Überschneidungen*)

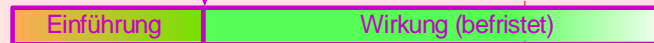
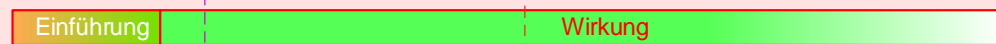


**Empfohlene Schwerpunkte
aus VeSPA**

Massnahmen-Schwerpunkte
Education und Enforcement



Massnahmen-Schwerpunkt
Infrastruktur
ohne Spezialfinanzierung
mit Spezialfinanzierung

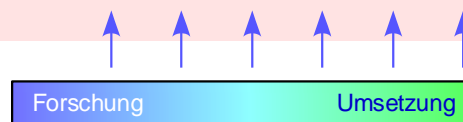


Massnahmen-Schwerpunkt
Fahrzeuge



EU - CH

Horizon 2020 / ART 2016-2017



SNZ Ingenieure und Planer AG

Handlungsoptionen und Schwerpunkte (8)

Für eine «Spezialfinanzierung Sicherheit» ist politischer Wille gefragt!

→ Das sagt SR Philipp Müller zur Finanzierung von Infrastruktur-Massnahmen

Frage: «Darf denn ein Zuwachs an Sicherheit auch etwas kosten und wie steht es mit dem politischen Willen, hierfür auch Gelder zu sprechen?»



VeSPA Finanzierung Philipp Müller SR.mov

Handlungsoptionen und Schwerpunkte (9)

Drei Grundstrategien (Handlungsoptionen):

→ Klassischer Ansatz

- Weiter wie bisher im Bereich Infrastruktur
- Passive Reaktion auf fahrzeugseitige Entwicklung

→ Progressiver Ansatz

- Intensive Anstrengungen zur Verbreitung sicherheitsrelevanter FAS
- Beseitigung infrastruktureller Defizite durch (primär) kostengünstige betriebliche Massnahmen

→ Integraler Ansatz

- Abgestimmte Strategie (Fahrzeuge – Infrastruktur)
- erfordert explizite strategische Führung (v.a. Monitoring/Controlling)

Fragen und Diskussionspunkte

Fragen ?

Fragen und Diskussionspunkte

Mögliche Diskussionspunkte:

- Einschätzung der VeSPA-Erkenntnisse aus Sicht:
 - Kantonaler / Kommunalen Stellen
 - Fachleute aus der Privatwirtschaft

- Welche Ansätze sollen favorisiert werden? (Klassisch, Progressiv, Integral)

- Welche Erwartungen bestehen? Welche Forderungen sollen gestellt werden?
 - zuhanden des ASTRA?
 - von Seiten der SVI?
 - an die Politik?
 -?