



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

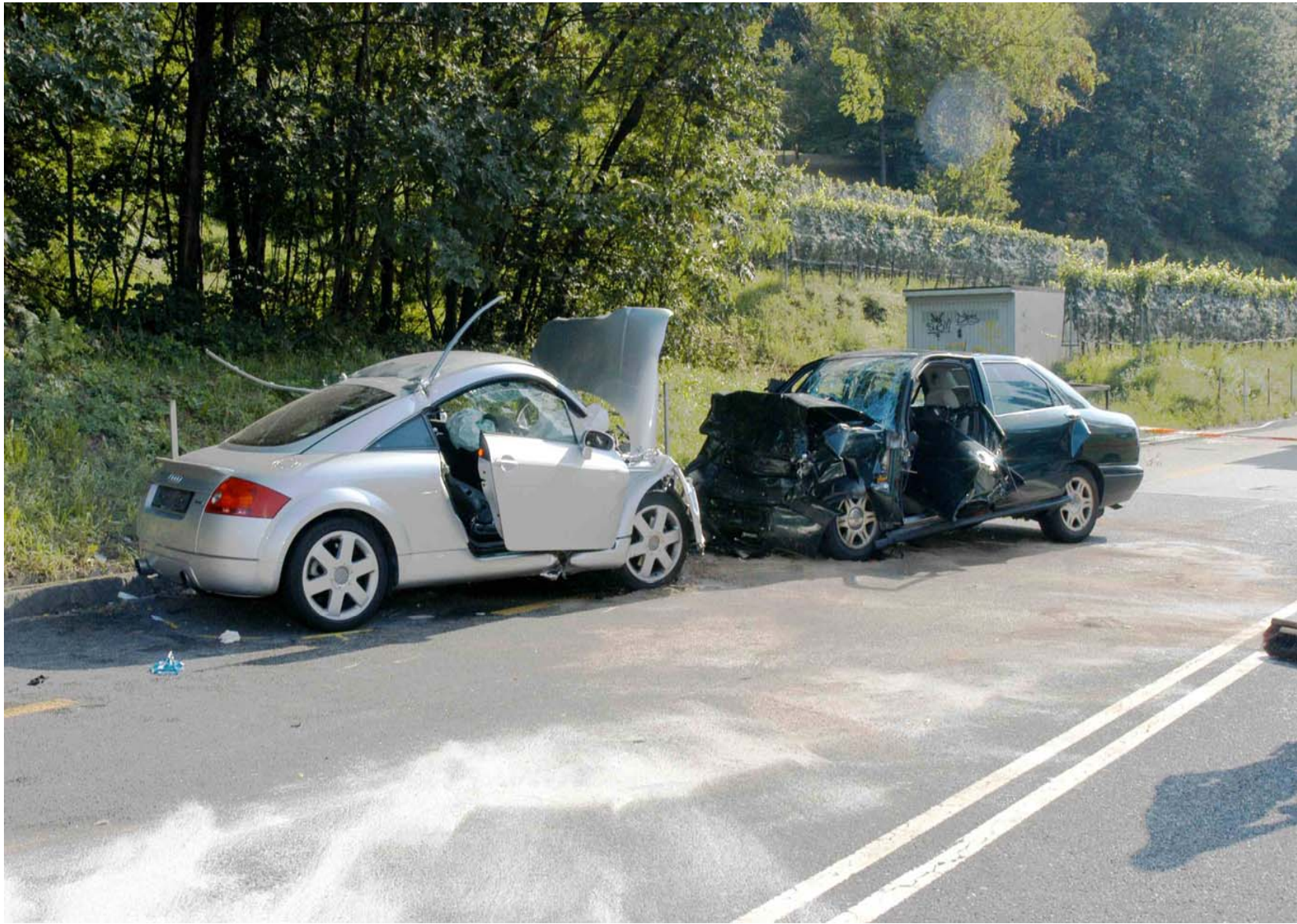
Kosten- Effektivitätsanalysen Praxisbeispiel Via sicura

Donnerstag 9. März 2006

Felix Buser; Dipl. Kult. Ing. ETH, MPA



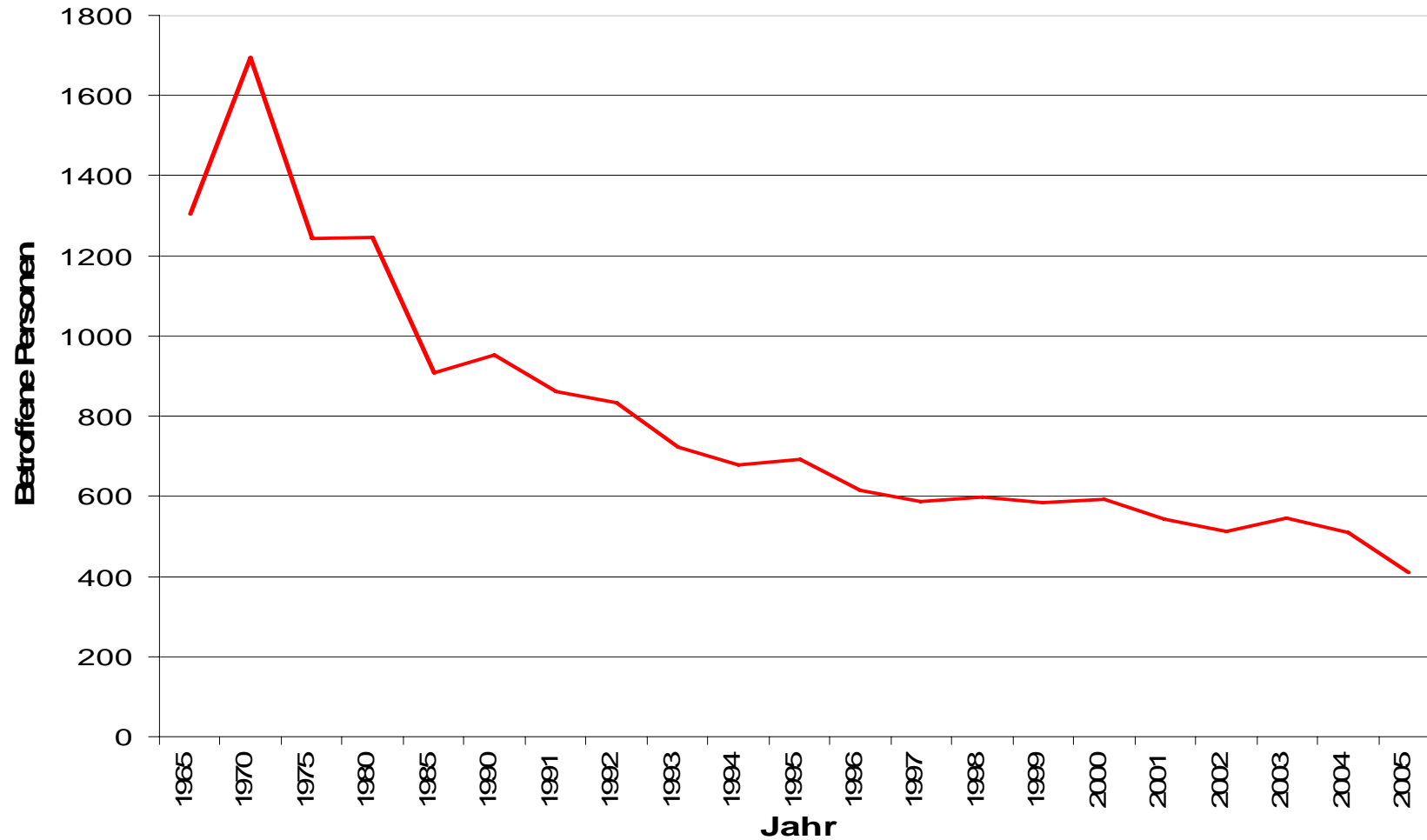
Sicherheit im Strassenverkehr



Praxisbeispiel Via sicura
Bundesamt für Strassen ASTRA



Getötete im Strassenverkehr 1965-2002





Schweden

- 1997: Vision Zero (vom Parlament beschlossen)
- 1999: 11 Punkte Programm

EU

- **EUROPÄISCHES AKTIONSPROGRAMM FÜR DIE STRASSENVERKEHRSSICHERHEIT**
- Die Zahl der Getöteten bis 2010 zu halbieren
20'000 Leben retten



Auftrag:

- **Auftrag des UVEK** vom 12. Mai 2000 ans ASTRA:

Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes

- **Auftrag des Bundesrates** vom 3. Juli 2002 ans UVEK:

bis 2005:

Verabschiedung der neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik nach den Grundsätzen von VISION ZERO durch den Bundesrat.

bis 2010:

Reduktion der Anzahl der Getöteten auf weniger als 300.

bis 2020:

Reduktion der Anzahl der Getöteten auf weniger als 210.



Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

***Erarbeitung der Grundlagen für eine
Strassenverkehrssicherheitspolitik
des Bundes***

*Elaboration des fondements d'une politique
nationale de sécurité routière*

Schlussbericht

Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu

*Forschungsauftrag
ASTRA 2000/447
auf Antrag des ASTRA*

Bern, Mai 2002

VESIPO



"Vision Zero" in den Medien





Grundsätze der Politikentwicklung

- Kommunikation von Bedeutung und Stellung des Grundlagenberichts
- Partizipativer Prozess zur Erarbeitung der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik
- Halbierungsziel innert 10 Jahren
- "Vision Zero" als angestrebte Sicherheitsphilosophie
- Erhöhung der Verkehrssicherheit ohne Einschränkung der Mobilität
- Nutzwertoptimierung als Grundsatz der Massnahmenauswahl





Bewertungskriterien

Kriterium	Gewichtung in %
Wirkungspotenzial	30
Effizienz (Verhältnis Kosten/Wirkung)	15
Schutzwirkung für Schwächere	15
Umsetzbarkeit	15
Einfluss auf die persönliche Freiheit	15
Verträglichkeit mit Zielen in anderen Bundespolitikfeldern	10



Kostenberechnung

- Unter „Kosten“ sind unabhängig von den jeweiligen Kostenträgern alle finanziellen Aufwände zu verstehen, die mit einer Massnahme verbunden sind
- Anfallende Durchschnittskosten pro Jahr in den ersten 15 Jahren nach der Initiierung einer Massnahme
- Erträge bzw. Kosteneinsparungen an einer anderen Stelle sollen nicht in die Kostenrechnung integriert werden (z. B. Busseneinnahmen)
- Standardisierte Kostenfaktoren
- Die Kosten werden nach Kostenträger aufgeschlüsselt (Bund, Kantone, Gemeinden, Fonds für Verkehrssicherheit, Private)



Wirkungsabschätzung

Tatsächliches Rettungspotenzial = Theoretisches Rettungspotential x Reduktionsfaktor

Reduktionsfaktor: = $W_b \times W_k \times R_g \times B_g$

Theoretisches Rettungspotential:

Zahl der schweren Personenschäden, auf welche die Massnahme abzielt

Wirkungsbereich: W_b

Anteil der der Unfälle, auf welche die Massnahme angewendet werden kann

Wirksamkeit: W_k

Anteil der Personenschäden, welche durch die Massnahme verhindert werden

Realisierungsgrad: R_g

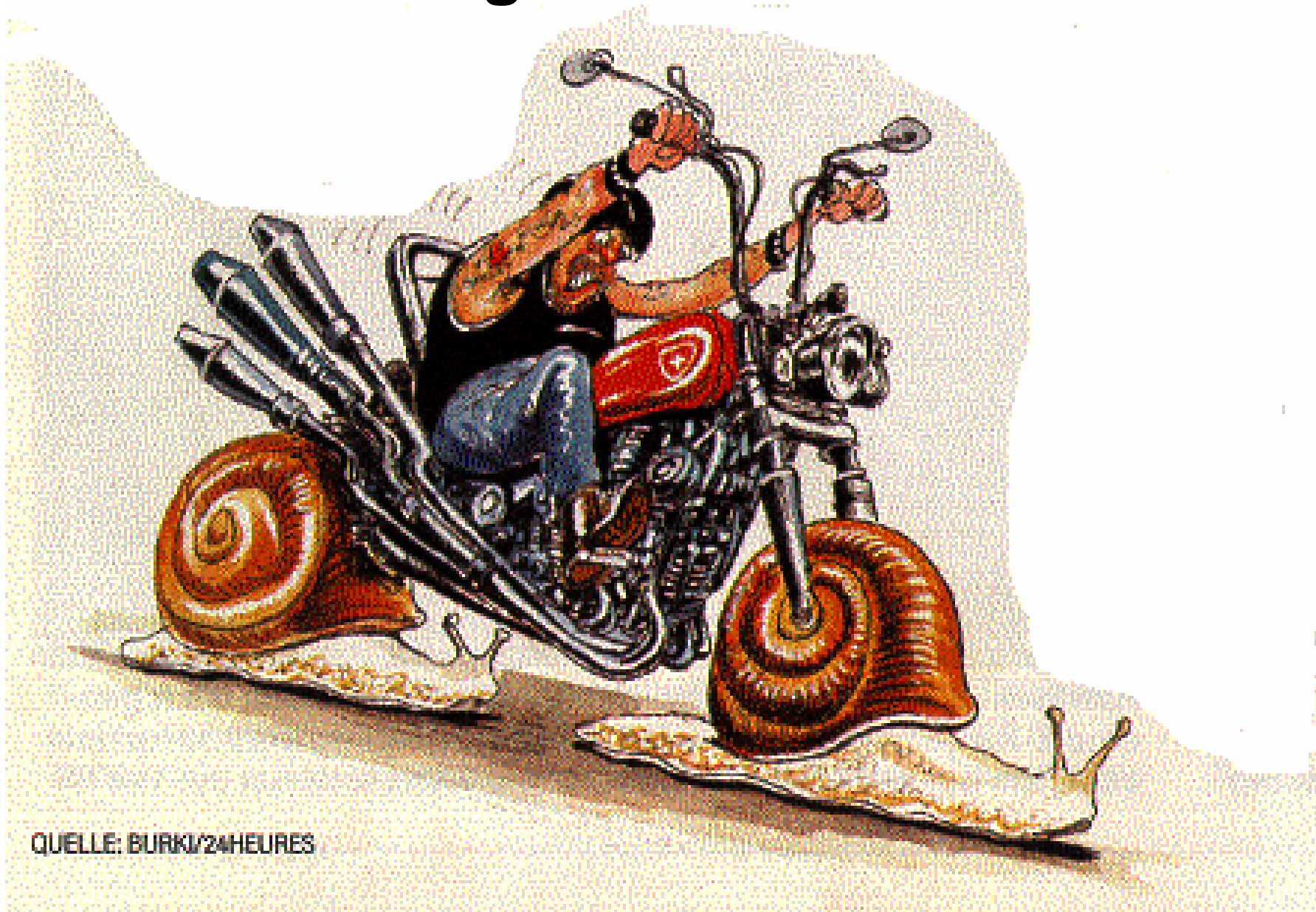
Grad der Verbreitung der Massnahme

Beachtungsgrad: B_g

Grad der Beachtung der Massnahme durch die Verkehrsteilnehmer



Plombierung Motorräder auf 80 Km/h



QUELLE: BURKI/24HEURES



Wirkungspotential

- **Theoretisches Rettungspotential: 7 Getötete und 20 Schwerverletzte.**
Bei Unfällen im Jahr 2000, bei denen die Übertretung der Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h als mögliche Ursache genannt wurde, wurden 7 Motorradfahrer getötet und 20 schwer verletzt.
- **Wirkungsbereich: 90%**
nicht alle Unfälle sind alleine auf erhöhte Geschwindigkeit zurückzuführen
- **Wirksamkeit: 60%**
80 km/h können auf schwierigen Strecken oder bei schlechten Bedingungen immer noch zu viel sein
- **Realisierungsgrad: 80%**
Ausländische Fahrzeuge sind von der Regelung nicht betroffen
- **Beachtungsgrad: 80%**
nicht alle Motorradfahrer würden sich an die Vorschrift halten
- **Tatsächliches Rettungspotenzial: 2,4 Getötete; 7 Schwerverletzte**

Bewertung: geringe Wirkung



Effizienz

- **Kosten**

Verordnungsänderung Fr. 150'000.-

Umrüstung pro Motorrad: Fr. 1000.-

Durchschnittskosten pro Jahr = Fr. 91'000'000.-

- **Effizienz**

91 Mio. / 2.4 Getötete = **38 Mio./vermiedenem Getöteten**

Bewertung: wenig effizient



Übrige Bewertungen:

- **Schutzwirkung für Schwächere:**
Bewertung: tief
- **Umsetzbarkeit**
Bewertung: sehr schlecht
- **Einfluss auf die persönliche Freiheit**
Bewertung: starke Einschränkung
- **Verträglichkeit mit Zielen in anderen Bundespolitikfeldern:**
Bewertung: Konflikt



Integrale Bewertung:

Plombierung Motorräder auf 80 km/h

Kriterium	Bewer- tung	Gewich- tung	Punkte- zahl
Wirkungspotenzial	2	30	60
Effizienz	1	15	15
Schutzwirkung für Schwächere	2	15	30
Umsetzbarkeit	1	15	15
Einfluss auf die persönliche Freiheit	1	15	15
Verträglichkeit mit Zielen in anderen Bundespolitikfeldern	2	10	20
Nutzwert			155



Wirkungssoll Via sicura

Zieljahr	Wirkungssoll für Via sicura	Geschätzte Wirkung von Via sicura (+ SVG)
2010	ca. 200	ca. 120 + 35*
2012	ca. 220	ca. 250
2015	ca. 270	ca. 270
2020	ca. 290	ca. 300

* Einberechnete Wirkung der Massnahmen im Rahmen der letzten Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)

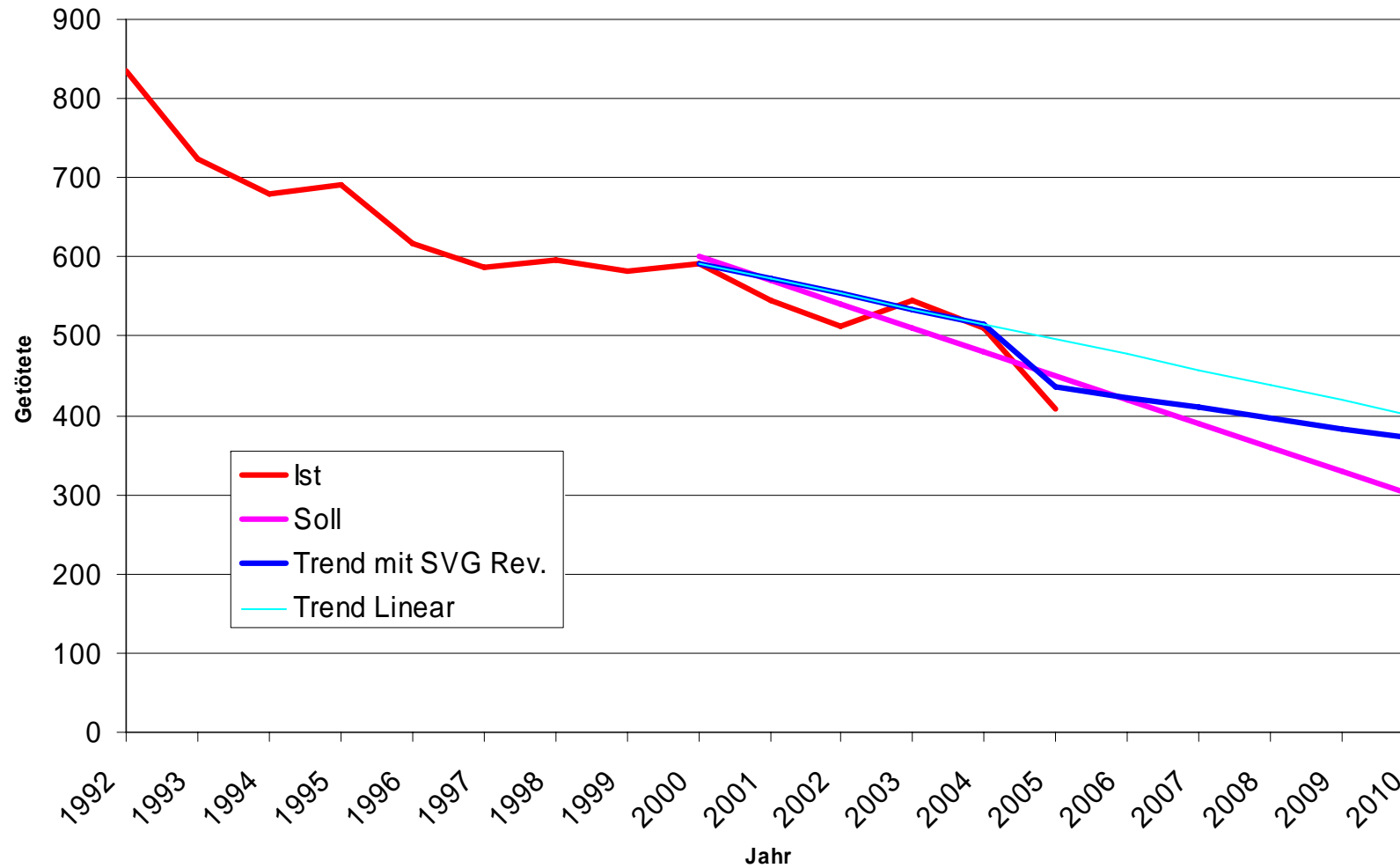


Das Massnahmenpaket Via sicura

- Vorgeschlagene Massnahmen: 56
- Auswahl der Massnahmen aufgrund der Nutzwertanalyse
- Wirkung bis 2010: 120 + 35 (vermiedene Getötete)
- Wirkung bis 2020: 300 (vermiedene Getötete)
- Nutzen: 840 Mio. / Jahr
- Kosten: 670 Mio. / Jahr
- \emptyset Nutzen $>$ \emptyset Kosten



Soll – Ist Vergleich





Frühzeitiges Ende von Massnahmenideen

SEITE 6 **Blick** 1200 Franken zu gewinnen! **GEBURTSTAGS-BONUS**

Team-Check **Hockey-Beilage** Heute 24 Seiten

SMS-QUIZ HEUTE 1x100 Fr zu gewinnen

SEITE 6

VISION ZERO Verkehrsminister Leuenberger beruhigt: «Vieles geht auch mir zu weit!»

Bundesrat Moritz Leuenberger gestern am BLICK-Telefon.

VON CHRISTIAN DORER

BERN – Verkehrsminister Moritz Leuenberger (55) tritt auf die Bremse. Seine Experten wollen die totale Verkehrssicherheit – doch die «Vision Zero» bleibt wohl ein Papiertiger. Leuenberger am BLICK-Telefon: «Nur mit der Ruhe! Vieles kommt überhaupt nicht in Frage.»

«Warum sollen Motorradfahrer nur noch 80 km/h fahren dürfen?» BLICK-Leser Karl Rusterholz (50) aus Schaffhausen ist sauer. Wie viele andere hat er sich masslos über Leuenbergers Verkehrsexperten geärgert. Ihr Schocker heisst «Vision Zero»: Darin werden 77 Massnahmen gefordert wie tiefere Tempolimiten, neue Vorschriften, höhere Bussen oder Überwachungsanlagen in Autos.

Gestern äusserte sich Leuenberger erstmals dazu: «Vieles geht auch mir zu weit.» Er habe den Experten nur den Auftrag gegeben aufzuzeigen, was es bräuchte, damit es keine Verkehrstoten mehr gäbe. Dann war er völlig überrascht, als er lesen musste, dass er Temporeduktionen und Überwachung verlange. Denn: «Das sind nicht meine Vorschläge.» Und er kokettiert: «Wenn man sagt: Leuenberger fährt in jedem Auto mit, dann ist das natürlich der bare Schrecken für jeden Automobilisten.» Die Massnahmen werden jetzt überprüft – und nur die vernünftigen umgesetzt. Leuenberger: «Ich will den Verkehr bewältigen und nicht verhindern.»

HEUTE MIT **GSUND** **Blick** SEITE 13

Mittwoch, 4. September 2002 Fr. 1.50

Blick

UNABHÄNGIGE SCHWEIZER TAGESZEITUNG

Kommentar SEITE 2 ■ BLICK-Leser zur «Vision Zero» SEITE 23 ■ Leuenberger zum EMG SEITE 7



Informationen zu Via sicura

- Unter www.viasicura.ch finden Sie:
- Den Schlussbericht Via sicura
- Den 4. Sythesebericht
- Für Anfragen wenden Sie sich an:
E-mail: felix.buser@astra.admin.ch



Praxisbeispiel Via sicura
Bundesamt für Strassen ASTRA