

Sicherheitsbarometer 2020

Sicherheitsniveau auf Schweizer Strassen

Unfallgeschehen

	Schwere Personenschäden (2019)	Veränderung	
		Mittelfristig	Kurzfristig
Total	3 826	↘	↘
Verkehrsteilnahme			
Personenwagen	771	↘	↘
Motorrad	1 020	↘	→
E-Bike	366	↗	↗
Fahrrad	818	→	↘
Fussgänger/-in (inkl. FäG)	600	↘	→
Andere	251	↘	→
Alter			
Kinder (0–14)	173	↘	→
Jugendliche (15–17)	132	↘	→
Junge Erwachsene (18–24)	389	↘	↘
Erwachsene (25–64)	1 006	↘	→
Senioren (65+)	1 272	→	→
Sprachregion			
Deutschschweiz	2 501	→	→
Romandie	1 107	↘	→
Tessin	218	↘	→
Ortslage			
Innerorts	2 381	→	→
Ausserorts	1 245	↘	↘
Autobahn	200	↘	→
Unfalltyp			
Kollision	2 052	↘	↘
Schleuder-/Selbstunfall	1 663	→	→
Anderer (z. B. Tierunfall)	111	↘	→
Ursachen			
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	1 068	↘	↘
Vortrittsmissachtung	964	↘	↘
Geschwindigkeit	701	↘	→
Alkohol	469	↘	→
Einwirkung Betäubungs-/Arzneimittel	140	→	→

Veränderung: Zunahme (↗), Abnahme (↘) oder keine Veränderung (→)

Mittelfristig: Durchschnittliche Veränderung 2009–2019, berechnet mittels linearer Regression, von 2 % bzw. –2 % oder mehr

Kurzfristig: Statistisch signifikante Ab- oder Zunahme 2019 zum Durchschnitt 2016–2018. Irrtumswahrscheinlichkeit 5 %

Quelle: ASTRA: polizeilich registrierte Strassenverkehrsunfälle

Wie hat sich das Unfallgeschehen entwickelt?

- **Immer weniger Tote und Schwerverletzte:** Das Unfallgeschehen auf den Schweizer Strassen hat sich in den letzten Jahren deutlich reduziert. Seit 2009 ist die Anzahl der tödlichen Unfälle um nahezu 50 Prozent zurückgegangen, von 349 auf 187. Positiv verlief die Entwicklung auch bei der Anzahl der Schwerverletzten: Diese nahm in den letzten zehn Jahren um knapp 30 Prozent ab und sank von 4708 auf 3639.
- **Wenig Fortschritte beim Langsamverkehr:** Von der deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit profitierten die Autofahrerinnen, Autofahrer und ihre Passagiere in den letzten zehn Jahren am meisten. Sowohl absolut wie auch relativ zum übrigen Unfallgeschehen reduzierte sich die Anzahl schwerer Personenschäden bei ihnen überdurchschnittlich stark. Ähnlich hohe Reduktionen gab es einzig noch bei den Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern. Trotzdem sind sie nach wie vor am häufigsten von schweren Verkehrsunfällen betroffen. Fussgängerinnen und Fussgänger sowie die Radfahrerinnen und Radfahrer haben hingegen von den positiven Entwicklungen wenig oder gar nicht profitiert. Bei Letzteren verblieb die Anzahl Schwerverletzter in den letzten zehn Jahren auf konstant hohem Niveau. Beim boomenden E-Bike-Verkehr steigt das Unfallgeschehen nach wie vor an.
- **Verkehrsoffer im Schnitt immer älter:** Während sich die Anzahl schwerer Personenschäden der unter 65-Jährigen in den letzten zehn Jahren reduzierte, blieb sie bei den Senioren hoch. Zwar nahm die Anzahl getöteter Seniorinnen und Senioren ebenfalls ab, doch die Schwerverletztenzahlen in dieser Altersgruppe stiegen an.
- **Männer sind stärker betroffen als Frauen:** Doppelt so viele Männer wie Frauen verunfallen im Strassenverkehr schwer. Unfälle, in die Männer verwickelt sind, haben zudem oft gravierendere Folgen. $\frac{2}{3}$ der Schwerverletzten und $\frac{3}{4}$ der Getöteten sind Männer.
- **Hohe Unfallbelastung im Tessin:** In der letzten Dekade hat die Anzahl schwerer Personenschäden bei Strassenverkehrsunfällen im Tessin stärker abgenommen als in der Deutschschweiz oder in der Romandie. Die Anzahl schwerer Personenschäden auf 100 000 Einwohner ist im Tessin aber nach wie vor höher als in den anderen Landesteilen. Grund dafür ist v. a. der Touristikverkehr.
- **Gefährliche Ausserortsstrassen:** Unfälle mit Schwerverletzten passieren am häufigsten innerorts, tödliche Unfälle hingegen ausserorts. Die Letalität (Anzahl getöteter Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf 10 000 Personenschäden) ist auf Ausserortsstrassen 3-mal so hoch wie innerorts und doppelt so hoch wie auf der Autobahn.
- **Fremdgefährdung grösser als Selbstgefährdung:** In der amtlichen Unfallstatistik machen Kollisionen zwischen Verkehrsteilnehmenden den grösseren Anteil an schweren Personenschäden aus als Selbstunfälle. Letztere haben aber deutlich gravierendere Konsequenzen: Pro 10 000 Personenschäden sterben bei Selbstunfällen rund doppelt so viele Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie bei Kollisionen. Während 18- bis 24-jährige Lenkerinnen und Lenker häufiger von Schleuder-/Selbstunfällen betroffen sind, ist der Anteil der 25- bis 44-Jährigen bei Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden erhöht.
- **Schwerwiegende Geschwindigkeitsunfälle:** Die gravierendsten Ursachen schwerer Strassenverkehrsunfälle sind seit Jahren unverändert: Unaufmerksamkeit/Ablenkung, Vortrittsmissachtung, Geschwindigkeit und Alkohol. Der Grossteil der Unfälle lässt sich auf Verhaltensfehler zurückführen. Von allen Unfallursachen fordert «Geschwindigkeit» die meisten Todesfälle. Verglichen damit spielen Mängel an Fahrzeugen oder der Infrastruktur gemäss polizeilicher Unfallprotokollierung eine kleinere Rolle.
- **Vulnerable Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sind stark betroffen:** Insgesamt stellt man fest, dass sich die Trends der vorangegangenen Jahre fortgesetzt haben: Die Problematik des Langsamverkehrs akzentuiert sich und es verunfallen immer mehr Seniorinnen und Senioren.

Sicherheitsindikatoren

	Aktueller Wert	Veränderung	
		Mittelfristig	Kurzfristig
Beobachtetes Verhalten			
Gurtenantragquote PW-Lenkende	96%	→	→
Gurtenantragquote PW-Rücksitzpassagiere	77%	→	→
Gesicherte Kinder	93% (2012)	→	...
Helmtragquote MR-Fahrer	100%	→	→
Helmtragquote Mofa-Fahrer	94%	→	→
Helmtragquote schnelle E-Bikes	92%	↗	↗
Helmtragquote langsame E-Bikes	65%	→	→
Helmtragquote Radfahrer	52%	↗	→
Lichteinschaltquote PW	97%	↗	→
Akzeptanz von Massnahmen (Anteil eher dafür)			
Tempo 30 innerorts, mit Ausnahme von Hauptverkehrsachsen wo Tempo 50 gilt	59%	↗	→
Unfalldatenschreiber in allen Autos	63%	→	↗
Beweiskraft Atemalkoholtest	29%	↘	→
Generelles Telefonierverbot während dem Autofahren (inkl. Freisprechanlagen)	51%	...	→
Helmtragobligatorium für Lenker von allen E-Bikes	85%	...	→
Obligatorium für E-Bikes, auch am Tag mit Licht zu fahren	76%	...	...
Schnelle E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 45 km/h) müssen mit einem Tachometer (Geschwindigkeitsmesser) ausgerüstet sein	76%	...	...
Folgendes Verhalten zeigen Autofahrer gemäss eigenen Angaben selten oder nie			
Während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefonieren	94%	...	→
Während der Fahrt mit der Freisprechanlage telefonieren	57%	...	↘
Handy/Tablet lesen/schreiben	94%	...	...
Während der Fahrt ein Navigationsgerät bedienen	76%	...	...
Musikanlage bedienen	40%	...	...
Fahren nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol	93%	...	→
Zum vorausfahrenden Auto sehr nah aufschliessen	80%	...	...
Folgendes Verhalten zeigen Radfahrer gemäss eigenen Angaben selten oder nie			
Während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefonieren	96%	...	...
Während der Fahrt Musik hören	81%	...	...
Velo fahren nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol	83%	...	...
Ohne Vortrittsberechtigung fahren	86%	...	...
Bei Dunkelheit ohne Licht fahren	89%	...	...
Bei Dunkelheit ohne helle/reflektierende Kleidung fahren	54%	...	...
Folgendes Verhalten zeigen Fussgänger gemäss eigenen Angaben selten oder nie			
Neben einem Fussgängerstreifen die Strasse überqueren	63%	...	...
Auf dem Fussgängerstreifen ohne vorgängigen Kontrollblick die Strasse überqueren	86%	...	...
Nachts mit dunkler Bekleidung/ohne reflektierendes Material unterwegs sein	44%	...	...
Während dem Gehen Musik mit den Kopfhörern hören	72%	...	...
Während dem Gehen telefonieren	47%	...	...
Während dem Gehen etwas auf dem Mobiltelefon schreiben oder lesen	56%	...	...
Kenntnis Autofahrer			
Aktueller Blutalkoholgrenzwert (Promille-Grenze)	63%	↘	→

Veränderung: Zunahme (↗), Abnahme (↘) oder keine Veränderung (→)

Mittelfristig: Veränderung in den letzten 10 Jahren

Kurzfristig: Veränderung in den letzten 2–5 Jahren

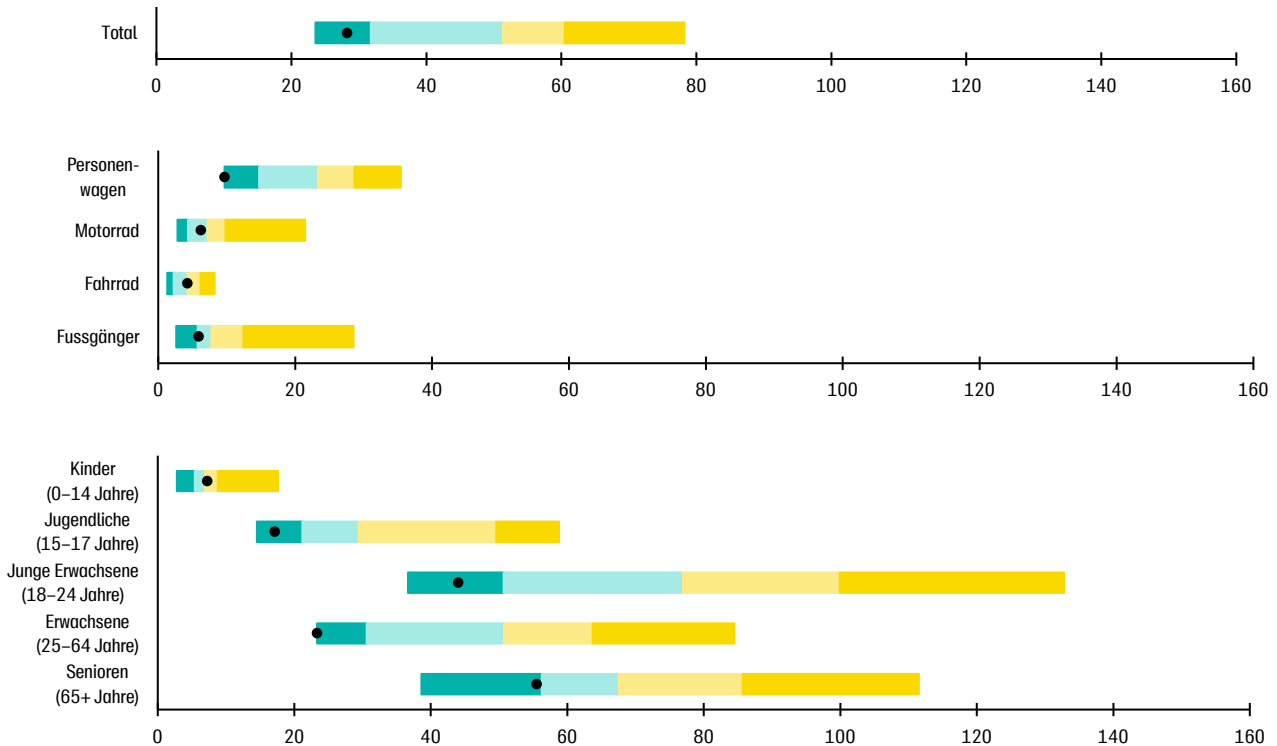
Quelle: BFU-Erhebungen, BFU-Bevölkerungsbefragung, E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA).

Wie haben sich die Sicherheitsindikatoren entwickelt?

- **Autofahrerinnen und Autofahrer schnallen sich an:** Das beobachtete Verhalten im Strassenverkehr ist seit vielen Jahren positiv: Rund 95 von 100 Verkehrsteilnehmenden schnallen sich als Lenker/-in oder Beifahrer/-in im Auto an, schalten das Licht auch bei Tag ein – bedingt durch das Tagfahrlicht-Obligatorium seit 2014 war hier die grösste Veränderung der letzten zehn Jahre zu verzeichnen – und tragen einen Helm auf dem Mofa sowie auf dem schnellen E-Bike (Helmobligatorium). Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer tragen sogar annähernd alle einen Helm. Das grösste Sicherheitspotenzial liegt beim An-schnallen auf Rücksitzen in Personenwagen, dem Tragen des Helms beim Radfahren sowie beim Fahren von langsamen E-Bikes.
- **Verkehrssicherheitsmassnahmen werden in der Regel akzeptiert:** 85 Prozent der Bevölkerung sprechen sich für ein Helmobligatorium für alle E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer aus. 3 von 4 Personen befürworten, dass an E-Bikes auch bei Tag das Licht eingeschaltet werden muss. Ebenfalls 3 von 4 sind (eher) dafür, dass schnelle E-Bikes (mit Tretunterstützung bis 45 km/h) mit einem Tachometer ausgerüstet sein müssen. Ein relativ hohes Mass an Zustimmung unter den Autofahrenden finden auch die Massnahmen «Unfalldatenschreiber in allen Autos», «Tempo 30 innerorts, mit Ausnahme von Hauptverkehrsstrassen, auf denen Tempo 50 gilt» sowie «Generelles Telefonierverbot während dem Autofahren (inkl. Freisprechanlagen)».
- **Autofahrerinnen und Autofahrer verhalten sich gemäss eigenen Aussagen grundsätzlich regelkonform und sicher:** 9 von 10 Autofahrerinnen und Autofahrern telefonieren während der Fahrt selten oder nie ohne Freisprechanlage, lesen/schreiben selten oder nie auf dem Handy/Tablet und fahren selten oder nie nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol. Zudem schliessen 8 von 10 Autofahrerinnen und Autofahrern selten oder nie zu nahe zum vorausfahrenden Auto auf. Praktisch ebenso viele bedienen während der Fahrt selten oder nie ein Navigationsgerät. Hingegen telefonieren lediglich 6 von 10 Autofahrerinnen und Autofahrer während der Fahrt selten oder nie mit der Freisprechanlage und sogar nur 4 von 10 bedienen die Musikanlage während der Fahrt selten oder nie.
- **Radfahrerinnen und Radfahrer verhalten sich gemäss eigenen Aussagen meist regelkonform und sicher:** Das selbstberichtete Verhalten der Radfahrerinnen und Radfahrer lässt auf ein insgesamt regelkonformes und sicheres Fahren schliessen: Rund 9 von 10 Radfahrenden telefonieren während der Fahrt selten oder nie mit dem Handy, fahren selten oder nie bei Dunkelheit ohne Licht und fahren selten oder nie, wenn sie keinen Vortritt haben. Rund 8 von 10 Radfahrenden hören während der Fahrt selten oder nie Musik und ebenfalls 8 von 10 fahren selten oder nie nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol. Hingegen gibt lediglich jede und jeder zweite Radfahrende an, selten oder nie bei Dunkelheit ohne helle/reflektierende Kleidung zu fahren.
- **Fussgängerinnen und Fussgänger verhalten sich gemäss eigenen Aussagen manchmal regelwidrig und gefährlich:** Zwar überqueren fast 9 von 10 Fussgängerinnen und Fussgänger den Fussgängerstreifen selten oder nie ohne vorgängigen Kontrollblick, doch geben lediglich 6 von 10 Befragten an, die Strasse selten oder nie neben einem Fussgängerstreifen zu überqueren. Selten oder nie mit dunkler Bekleidung/ohne reflektierendes Material sind nachts nur rund 4 von 10 Fussgängerinnen und Fussgängern unterwegs. Ablenkende Tätigkeiten sind gemäss eigenen Angaben bei Fussgängerinnen und Fussgängern relativ häufig: Zwar geben 7 von 10 an, dass sie während dem Gehen selten oder nie Musik hören, doch nur jede zweite Person gibt an, beim Gehen weitestgehend auf die Nutzung des Smartphones zu verzichten.
- **Die Kenntnis über den geltenden Alkoholgrenzwert schwindet:** Heute geben noch 2 von 3 Autofahrenden den Blutalkoholgrenzwert für Motorfahrzeuglenkende korrekt mit 0,5 Promille an. Die Kenntnis darüber ist in den letzten zehn Jahren deutlich zurückgegangen.

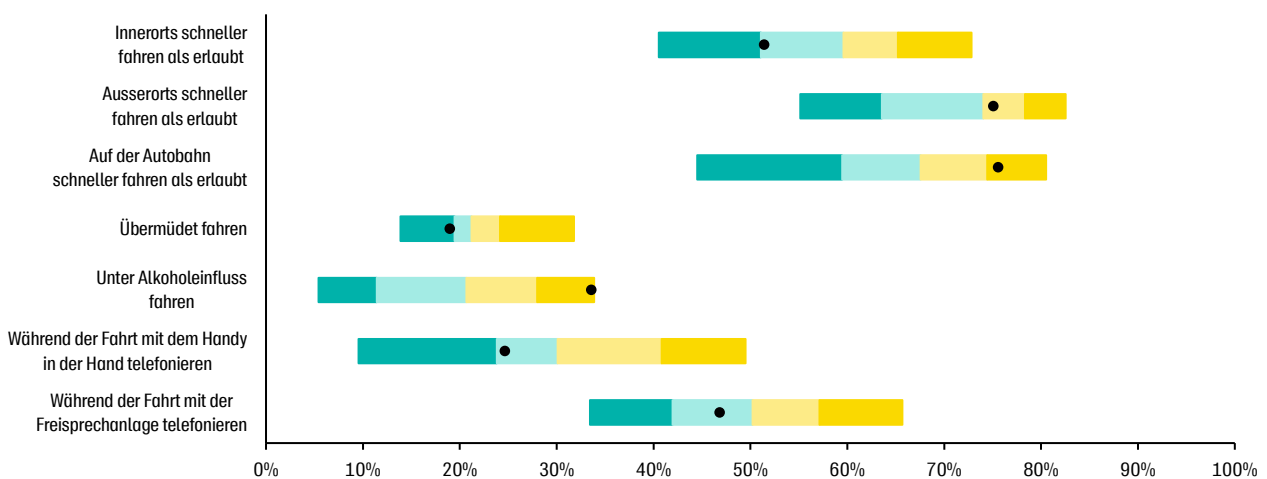
Internationaler Vergleich

Getötete pro 1 Mio. Einwohner: Schweiz im Vergleich mit anderen europäischen Ländern¹ nach Verkehrsteilnahme und Alter, Ø 2014–2018



Quelle: OECD: International Road Traffic and Accident Database IRTAD

Anteil der Autofahrerinnen und Autofahrer, die gemäss eigener Aussage in den letzten 30 Tagen mindestens einmal folgende Verhaltensweise gezeigt haben (ESRA 2018, 20 europäische Länder²):



Quelle: E-Survey of Road Users' Attitudes (ESRA)

Das linke Ende eines farbigen Balkens zeigt jeweils den tiefsten (besten) Wert eines europäischen Landes, das rechte Ende den höchsten (schlechtesten) Wert. Der schwarze Punkt zeigt jeweils den Wert für die Schweiz. Jeder Farbton steht für ein Viertel aller Länder. Beim Übergang von Grün zu Gelb liegt demnach der Median, d. h., 50 % aller Länder haben einen höheren, 50 % einen tieferen Wert.

¹ A, B, CH, CZ, D, DK, E, F, FIN, GB, GR, H, I, IRL, L, LT, N, NL, P, PL, S, SLO

² A, B, CH, D, DK, GR, E, FIN, F, IRL, I, NL, PL, P, S, SLO, UK, CZ, H, SRB

Wie schneidet die Schweiz im internationalen Vergleich ab?

- **Schweiz im Spitzenfeld der sichersten Strassen:** Im weltweiten Vergleich kommen auf Schweizer Strassen – bezogen auf die Einwohnerzahl – vergleichsweise wenige Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer ums Leben. In der europäischen Benchmark der Anzahl getöteter Verkehrsteilnehmender der letzten fünf Jahre befindet sich die Schweiz im ersten Viertel der gelisteten Länder, also im sichersten Viertel.
- **Autofahrerinnen, Autofahrer und ihre Passagiere sind in der Schweiz sicher unterwegs:** In Relation zur jeweiligen Einwohnerzahl gehört die Anzahl getöteter Insassinnen und Insassen von Personenwagen auf Schweizer Strassen europa- und sogar weltweit zu den tiefsten.
- **Beim Schutz verletzlicher Verkehrsteilnehmender nur im europäischen Mittelfeld:** Für Motorrad- und Radfahrende gibt es sicherere Länder als die Schweiz. Zum Beispiel weisen mehr als die Hälfte der europäischen Länder – bezogen auf die jeweilige Einwohnerzahl – weniger getötete Radfahrende auf.
- **Kinder sind in der Schweiz vergleichsweise stark betroffen:** Im Ranking der Verkehrssicherheit figuriert die Schweiz bei den Jugendlichen, den jungen und älteren Erwachsenen im ersten (sichersten) Viertel. Auch die Sicherheit für Seniorinnen und Senioren ist in der Schweiz höher als in den meisten anderen europäischen Ländern. Hinsichtlich der Zahl der Unfälle von Kindern im Strassenverkehr hingegen kann sich die Schweiz noch deutlich steigern. Unser Land befindet sich diesbezüglich nur im zweit schlechtesten Viertel der europäischen Staaten. Die Analyse zeigt, dass vor allem die überdurchschnittlich hohe Anzahl Kinder, die als Fussgängerinnen und Fussgänger im Strassenverkehr sterben, für dieses Resultat verantwortlich sind.
- **Fahren in angetrunkenem Zustand kommt in der Schweiz häufiger vor:** Die Schweiz befindet sich beim «Fahren unter Alkoholeinfluss» im schlechtesten Viertel der europäischen Staaten. 3 von 10 Autofahrerinnen und Autofahrern in der Schweiz gaben an, in den letzten 30 Tagen mindestens einmal unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein. Besser schneidet die Schweiz bei anderen Punkten ab: Gemäss den Aussagen der befragten Autofahrerinnen und Autofahrern ist «schneller fahren als erlaubt» auf Schweizer Innerortsstrassen seltener als im übrigen Europa, auf Ausserortsstrassen befinden wir uns im europäischen Mittelfeld, und auf Schweizer Autobahnen ist zu schnelles Fahren verbreiteter als in den meisten anderen europäischen Ländern. 5 von 10 Autofahrerinnen und Autofahrern in der Schweiz fahren innerorts jährlich mindestens einmal schneller als erlaubt, auf Ausserortsstrassen und Autobahnen sind es sogar mehr als 7 von 10. «Während der Fahrt mit dem Handy (mit und ohne Freisprechanlage) telefonieren» ist bei Schweizer Autofahrenden weniger verbreitet als bei Autofahrenden anderer europäischer Länder.

Präventionsstrategien

Ausschöpfungsgrad der fünf Hauptstrategien und der dazugehörigen Massnahmenbereiche:

Enforcement (Recht und Vollzug)	★★★★☆
• Recht (Verhaltensvorschriften)	★★★★☆
• Vollzug/Überwachung	★★★★☆
• Sanktionierung	★★★★★
Engineering (Technik)	★★★★☆
• Fahrzeug	★★★★☆
• Infrastruktur	★★★★☆
• Produkte	★★★★☆
Education (Bildung)	★★★★☆
• Bewusstseinsbildung	★★★★☆
• Fahrausbildung	★★★★☆
• Rehabilitation	★★★★☆
Economy (Anreizsysteme)	★★★☆☆
Emergency (Rettungswesen)	★★★★★

Ein Expertenteam der BFU hat die fünf Hauptstrategien hinsichtlich ihrer bisherigen Ausschöpfung in der Schweiz beurteilt.

Wie gut werden die Präventionsstrategien umgesetzt?

- **Gute Rechtsetzung, aber Potenzial beim Vollzug:** Im Bereich Enforcement wurde in der Vergangenheit in der Schweiz schon viel erreicht, vor allem bei den Verhaltensvorschriften, aber auch bei der Sanktionierung. Möglichkeiten zur Ausschöpfung bestehen aber beim Vollzug, also der polizeilichen Kontrolltätigkeit. Die Kontrollquote von Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker hinsichtlich Alkohol, Drogen und Medikamenten ist noch zu tief. Auch die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten – v. a. auf Ausserortsstrassen und Tempo-50-Strassen innerorts – müsste verstärkt kontrolliert werden.
- **Durch Technik den Menschen optimal unterstützen:** Ebenfalls beträchtliches Potenzial besteht in der technischen Ausgestaltung des Verkehrssystems. Der Ausbau der Veloinfrastruktur und die Ausweitung von Tempo-30-Zonen muss vorangetrieben werden. Strassen müssen vermehrt selbsterklärend und fehlerverzeihend gestaltet werden. Fahrzeuge sind den Fähigkeiten der Menschen anzupassen. Vor allem die Nutzung von Fahrerassistenzsystemen, die die Lenkenden in Notsituationen unterstützen, birgt ein grosses Potenzial, das künftig vermehrt ausgeschöpft werden sollte.
- **Hohes Ausbildungsniveau in der Schweiz:** Die Fahrausbildung, aber auch die Nachschulungskurse als rehabilitative Massnahmen für Verkehrsdelinquente haben in der Schweiz eine lange Tradition. Auch wenn im Grossen und Ganzen ein hohes Ausbildungsniveau vorliegt, gibt es Optimierungsmöglichkeiten, z. B. in der Fahrausbildung: Die vom Bundesrat beschlossenen Anpassungen der Fahrausbildung widerspiegeln nur einen kleinen Teil des ursprünglich vorgelegten Gesamtpakets zur Revision der Führerausweisvorschriften OPERA-3. Die beabsichtigte Optimierung der Fahrausbildung lässt sich durch das Erarbeiten und Anwenden qualitätssichernder Unterrichtsmaterialien erreichen. Darüber hinaus gilt es, die Ausbildung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer zu optimieren, gerade auch in Anbetracht der fortschreitenden Fahrzeugautomatisierung. Die Via-sicura-Massnahme zur obligatorischen Nachschulung (der Lenkerinnen und Lenker) sollte zudem evaluiert und allfällige Optimierungsmöglichkeiten sollten aufgezeigt werden. Die Wissensvermittlung und Sensibilisierung erfolgt v. a. durch massenmediale Kampagnen. Ausbaubedarf besteht bei der zielgruppenspezifischen Prävention, z. B. in Betrieben und Schulen.
- **Neue Risiken entstehen:** Per 1. Januar 2021 führt der Bundesrat das Lernfahren ab 17 und eine Mindestlernfahrzeit von einem Jahr ein. Dadurch wird ein Anreiz geschaffen, mit Fahrlehrern und Laienbegleitern mindestens 3000 km zu üben, bevor man sich für die Prüfung anmeldet. Allerdings können mit der Erlaubnis zum Führen eines Autos ab 17 und eines Motorrads in der Kategorie A1 (125 cm³) ab 16 Jahren auch neue Risiken entstehen.
- **Grosses Potenzial bei finanziellen Anreizsystemen:** Bisher am wenigsten ausgeschöpft wurde der Bereich Economy. Bei dieser Hauptstrategie werden finanzielle Anreizsysteme genutzt, um erwünschte Verhaltensweisen oder Produkte durch Belohnung zu fördern. Ein bekanntes Beispiel sind nutzungsabhängige Versicherungsprämien, die auf dem persönlichen Fahrverhalten beruhen. Auch reduzierte Motorfahrzeugsteuern für ausgewählte Sicherheitssysteme wie Notbremsassistenten gehören zu dieser Strategie.
- **Nahezu optimales Rettungswesen:** Das Rettungswesen in der Schweiz kann als sehr gut bezeichnet werden. Das Personal der Rettungssanität ist gut ausgebildet und erreicht die Unfallstellen in aller Regel rasch.

Verkehrssicherheitsmanagement

Stand des Verkehrssicherheitsmanagements in der Schweiz im Vergleich mit internationalen Standards und Empfehlungen

Resultatorientierung <ul style="list-style-type: none">• Verkehrssicherheitsziel	★★★★☆
Systemansatz <ul style="list-style-type: none">• Sicheres System• Geteilte Verantwortung	★★★★☆
Ziele nach Handlungsfeldern und Verantwortlichkeiten	★★★☆☆
Systematische Identifikation von Risikofaktoren und wirksamen Massnahmen	★★★★☆
Evaluation zentraler Massnahmen	★★★★☆
Rahmenbedingungen <ul style="list-style-type: none">• Zuständigkeiten• Personelle und finanzielle Ressourcen	★★★★☆

Ein Expertenteam der BFU hat den Stand des Verkehrssicherheitsmanagements der Schweiz mit internationalen Standards und Empfehlungen verglichen und beurteilt. Hierzu wurde eine fünfstufige Ratingskala verwendet: Geringe Übereinstimmung (ein Stern) bis hohe Übereinstimmung (fünf Sterne).

Wo steht die Schweiz im Verkehrssicherheitsmanagement?

Das Engagement der eidgenössischen Räte hat in letzter Zeit abgenommen. Bewährte Massnahmen sollen abgeschafft und bereits beschlossene, aber noch nicht eingeführte Sicherheitsbestimmungen annulliert werden.

- **Verkehrssicherheitsziel ist definiert, Umsetzung noch offen:** Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat 2017 das Ziel formuliert, bis ins Jahr 2030 die Zahl der tödlich verunfallten Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer auf 100 und jene der schwerverletzten auf 2500 zu reduzieren. Dieses Ziel wurde von der Politik aber (noch) nicht bestätigt und eine Umsetzungsstrategie liegt auch noch nicht vor.
- **Der systemische Ansatz wird zu wenig konsequent umgesetzt:** Das Paradigma in Richtung geteilter Verantwortung muss noch konsequenter umgesetzt werden. Dieser sogenannte «Safe System Approach» zielt auf ein (fehler-)verzeihendes Strassensystem hin, welches die mit vernünftigem Aufwand nicht zu reduzierenden Fehler von Menschen und deren Vulnerabilität berücksichtigt. Dieser Ansatz führt dazu, dass neben den Verkehrsteilnehmenden auch Gesetzgeber, Strassenbesitzer und Hersteller von Fahrzeugen vermehrt in der Pflicht sind. Der «Safe System Approach» wurde in der Schweiz vor rund 15 Jahren – im Rahmen von VESIPO – ansatzweise angewendet. Bei Via sicura hingegen wird dieser Ansatz nicht explizit erwähnt und verfolgt, doch werden einzelne Massnahmen in diesem Sinn realisiert (z. B. Infrastrukturmassnahmen nach Art. 6a SVG, ISSI). Das Potenzial ist indessen bei weitem nicht ausgeschöpft.
- **Teilziele für die Verkehrssicherheit fehlen:** Der Fortschritt in den verschiedenen Handlungsfeldern müsste sich am Erreichen quantitativer Leistungsziele messen lassen. So könnte etwa gefordert werden, dass alle Kinder in der Schweiz mindestens bis zur Fahrradprüfung – welche heute noch nicht von allen Kindern absolviert werden muss – in den Genuss von Verkehrserziehung kommen oder dass alle Verkehrsteilnehmergruppen auf die Einhaltung wesentlicher Verkehrsregeln kontrolliert werden. Die Schweiz verfügt derzeit über keine derartigen Teilziele, was die Beurteilung und Lancierung von Massnahmen erschwert.
- **Lücken bei der systematischen Identifikation von Sicherheitsmassnahmen:** Verkehrssicherheitsarbeit ist seit rund 60 Jahren ein Forschungsgegenstand in der Schweiz. Erkenntnisse über Risikofaktoren und die Wirksamkeit von Massnahmen haben sowohl die Auswirkungen von Sicherheitsbemühungen als auch deren Akzeptanz bei der Bevölkerung und den Systemverantwortlichen erhöht. In der Schweiz werden Sicherheitsmassnahmen aber nur zum Teil systematisch identifiziert und erprobt.
- **Infrastruktur- und rechtliche Massnahmen werden selten evaluiert:** Auch in der Präventionsarbeit gilt: Die Auswirkungen und Wirkungsweise von Massnahmen müssen bekannt sein. Ansonsten lassen sich Investitionen nicht rechtfertigen. In der Schweiz werden vorwiegend Sicherheitskampagnen auf ihre Wirksamkeit untersucht, Infrastruktur- und rechtliche Massnahmen allerdings zu selten. Ausnahmen bilden z. B. die Evaluation zu Via sicura und der demnächst vorliegende Überprüfungsbericht zur Seniorendiagnostik.
- **Rahmenbedingungen in der Schweiz sind gut:** Das Verkehrssicherheitsniveau kann dann nachhaltig gesteigert werden, wenn die Zuständigkeiten geklärt sind und die notwendigen Ressourcen zur Verfügung stehen. Die Schweiz ist in dieser Beziehung als wohlhabendes und gut organisiertes Land gut aufgestellt. Optimierungsbedarf besteht punktuell, etwa bei der Absprache zwischen verschiedenen Akteuren.

Die BFU macht Menschen sicher.

Als Kompetenzzentrum forscht und berät sie, damit in der Schweiz weniger folgenschwere Unfälle passieren – im Strassenverkehr, zu Hause, in der Freizeit und beim Sport. Für diese Aufgaben hat die BFU seit 1938 einen öffentlichen Auftrag.