

bfu-Grundlagen

bfu-Sicherheitsbarometer

Sicherheitsniveau auf Schweizer Strassen 2018

Bern, Juni 2018

Unfallgeschehen

	Schwere Personenschäden (2017)	Veränderung	
		Mittelfristig	Kurzfristig
Total	3884	↘	↘
Verkehrsteilnahme			
Personenwagen	859	↘	↘
Motorrad	1 098	↘	→
E-Bike	231	↗	↗
Fahrrad	848	→	→
Fussgänger	624	→	→
Andere	224	↘	→
Alter			
Kinder (0–14)	191	↘	→
Jugendliche (15–17)	145	↘	→
Junge Erwachsene (18–24)	433	↘	↘
Erwachsene (25–64)	1 025	↘	→
Senioren (65+)	1 267	→	→
Sprachregion			
Deutschschweiz	2 594	↘	→
Romandie	1 061	↘	↘
Tessin	229	↘	→
Ortslage			
Innerorts	2 322	↘	↘
Ausserorts	1322	↘	→
Autobahn	240	↘	→
Unfalltyp			
Schleuder-/Selbstunfall	1 610	↘	→
Kollision	2 185	↘	↘
Andere (z. B. Tierunfall)	89	↘	↘
Ursachen			
Unaufmerksamkeit und Ablenkung	1 111	↘	→
Vortrittsmissachtung	1 012	↘	↘
Geschwindigkeit	744	↘	→
Alkohol	404	↘	↘
Einwirkung Betäubungs-/Arzneimittel	133	→	→

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

Mittelfristig: Durchschnittliche Veränderung 2007–2017, berechnet mittels linearer Regression, von 2 % bzw. –2 % oder mehr

Kurzfristig: Statistisch signifikante Ab- oder Zunahme 2017 zum Durchschnitt 2014–2016. Irrtumswahrscheinlichkeit 5 %

Kommentar zum Unfallgeschehen

- **Immer weniger Tote und Schwerverletzte:** Das **Unfallgeschehen** konnte in den letzten Jahren deutlich reduziert werden. Seit 1971 – dem Jahr mit den meisten Verkehrstoten – hat sich diese Zahl nun nahezu 3-mal halbiert. Nicht nur bei den Todesfällen ist eine positive Entwicklung festzustellen. Auch die Anzahl der Leicht- und Schwerverletzten nahm seit 1971 ab. Bei den Leichtverletzten fällt der Rückgang allerdings gering aus.
- **Kaum Fortschritte beim Langsamverkehr:** Von der deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit profitierten die PW-Insassen in den letzten 10 Jahren am meisten. Sowohl absolut wie auch relativ zum übrigen Unfallgeschehen reduzierte sich die Anzahl schwerer Personenschäden bei diesen **Verkehrsteilnehmern** überdurchschnittlich stark. Kaum bzw. nicht profitiert haben hingegen die Fussgänger und die Radfahrer. Bei Letzteren nahm die Anzahl Schwerverletzter in den letzten 10 Jahren tendenziell zu. Beim boomenden E-Bike-Verkehr steigt das Unfallgeschehen nach wie vor an.
- **Verkehrsoffer werden immer älter:** Während sich die Anzahl schwerer Personenschäden der unter 65-Jährigen in den letzten 10 Jahren reduzierte, blieb sie bei den Senioren hoch. Insgesamt stellt man fest, dass sich die Trends der vorangegangenen Jahre fortgesetzt haben: Die Problematik des Langsamverkehrs akzentuiert sich und das Unfallgeschehen verschiebt sich hin zu den **älteren Verkehrsteilnehmern**.
- **Gefährliches 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 trotzdem deutlich höher als in der Deutschschweiz oder der Romandie, dies. v. a. bedingt durch den Touristikverkehr.
- **Gefährliche Ausserortsstrassen:** Unfälle mit Schwerverletzten passieren am häufigsten innerorts, tödliche Unfälle hingegen **ausserorts**. Die Letalität (Anzahl getöteter Verkehrsteilnehmer auf 10 000 Personenschäden) ist auf Ausserortsstrassen 3-mal so hoch wie innerorts und doppelt so hoch wie auf der Autobahn.
- **Fremdgefährdung immer noch grösstes Problem: Kollisionen** zwischen Verkehrsteilnehmern machen den grösseren Anteil an schweren Personenschäden aus als **Selbstunfälle**. Letztere haben aber deutlich gravierendere Konsequenzen: Pro 10 000 Personenschäden sterben bei Selbstunfällen mehr als doppelt so viele Verkehrsteilnehmer wie bei Kollisionen. Während 18- bis 24-jährige Lenker häufiger von Schleuder-/Selbstunfällen betroffen sind, ist der Anteil der 25- bis 44-Jährigen bei Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern erhöht.
- **Geschwindigkeitsunfälle sind schwerwiegend:** Seit Jahren bleiben die gravierendsten **Ursachen** von schweren Strassenverkehrsunfällen unverändert: Unaufmerksamkeit/Ablenkung, Vortrittsmissachtung, Geschwindigkeit und Alkohol. Der Grossteil der Unfälle lässt sich auf Verhaltensfehler zurückführen. Von allen Unfallursachen fordert «Geschwindigkeit» die meisten Todesfälle. Dagegen spielen Mängel an Fahrzeugen oder der Infrastruktur eine untergeordnete Rolle.

Sicherheitsindikatoren

	Aktueller Wert	Veränderung	
		Mittelfristig	Kurzfristig
Beobachtetes Verhalten			
Gurtentragquote PW-Lenkende	95 %	→	→
Gurtentragquote PW-Rücksitzpassagiere	84 %	↗	↗
Gesicherte Kinder	93 % (2012)	→	...
Helmtragquote MR-Fahrer	100 %	→	→
Helmtragquote Mofa-Fahrer	96 %	→	→
Helmtragquote schnelle E-Bikes	83 %	...	↗
Helmtragquote langsame E-Bikes	66 %	...	→
Helmtragquote Radfahrer	46 %	↗	→
Lichteinschaltquote PW	97 %	↗	↗
Akzeptanz von Massnahmen (Anteil eher dafür)			
Modell Tempo 50/30 innerorts	57 %	↗	→
Helmtragobligatorium für Lenker von allen E-Bikes	86 %	...	→
Beweiskraft Atem-Alkoholtest	29 %	↘	↗
Die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen beträgt 120 km/h	63 %	↘	↘
Die Höchstgeschwindigkeit ausserorts beträgt 80 km/h	77 %	↘	↘
Raser dürfen nur noch Autos mit einer Blackbox (Fahrdatenschreiber) fahren	69 %	→	...
Besuch von Nachschulungskursen bei schweren Verkehrsregelverstössen	77 %	↘	...
Anteil der Autofahrer, die gemäss eigenen Aussagen selten oder nie folgendes Verhalten zeigen:			
Während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefonieren	94 %	...	...
Während der Fahrt mit der Freisprechanlage telefonieren	63 %	...	...
Während der Fahrt ein Navigationsgerät bedienen	94 %	...	...
Fahren nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol	76 %	...	...
Innerorts schneller fahren als erlaubt	85 %	...	...
Ausserorts schneller fahren als erlaubt	66 %	...	...
Auf der Autobahn schneller fahren als erlaubt	56 %	...	...
Übermüdet fahren	87 %	...	...
Anteil der Radfahrer, die gemäss eigenen Aussagen selten oder nie folgendes Verhalten zeigen:			
Während der Fahrt mit dem Handy in der Hand telefonieren	95 %	...	...
Während der Fahrt Musik hören	82 %	...	...
Velo fahren nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol	81 %	...	...
Ohne Vortrittsberechtigung fahren	91 %	...	...
Bei Dunkelheit ohne Licht fahren	92 %	...	...
Bei Dunkelheit ohne helle/reflektierende Kleidung fahren	53 %	...	...
Anteil der Fussgänger, die gemäss eigenen Aussagen selten oder nie folgendes Verhalten zeigen:			
Neben einem Fussgängerstreifen die Strasse überqueren	62 %	...	...
Auf dem Fussgängerstreifen ohne vorgängigen Kontrollblick die Strasse überqueren	87 %	...	...
Nachts mit dunkler Bekleidung/ohne reflektierendes Material unterwegs sein	43 %	...	...
Während dem Gehen Musik mit den Kopfhörern hören	69 %	...	...
Während dem Gehen telefonieren	50 %	...	...
Kenntnis Autofahrer			
Aktueller Blutalkoholgrenzwert (Promille-Grenze)	65 %	↘	→

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

Mittelfristig: Veränderung in den letzten 10 Jahren

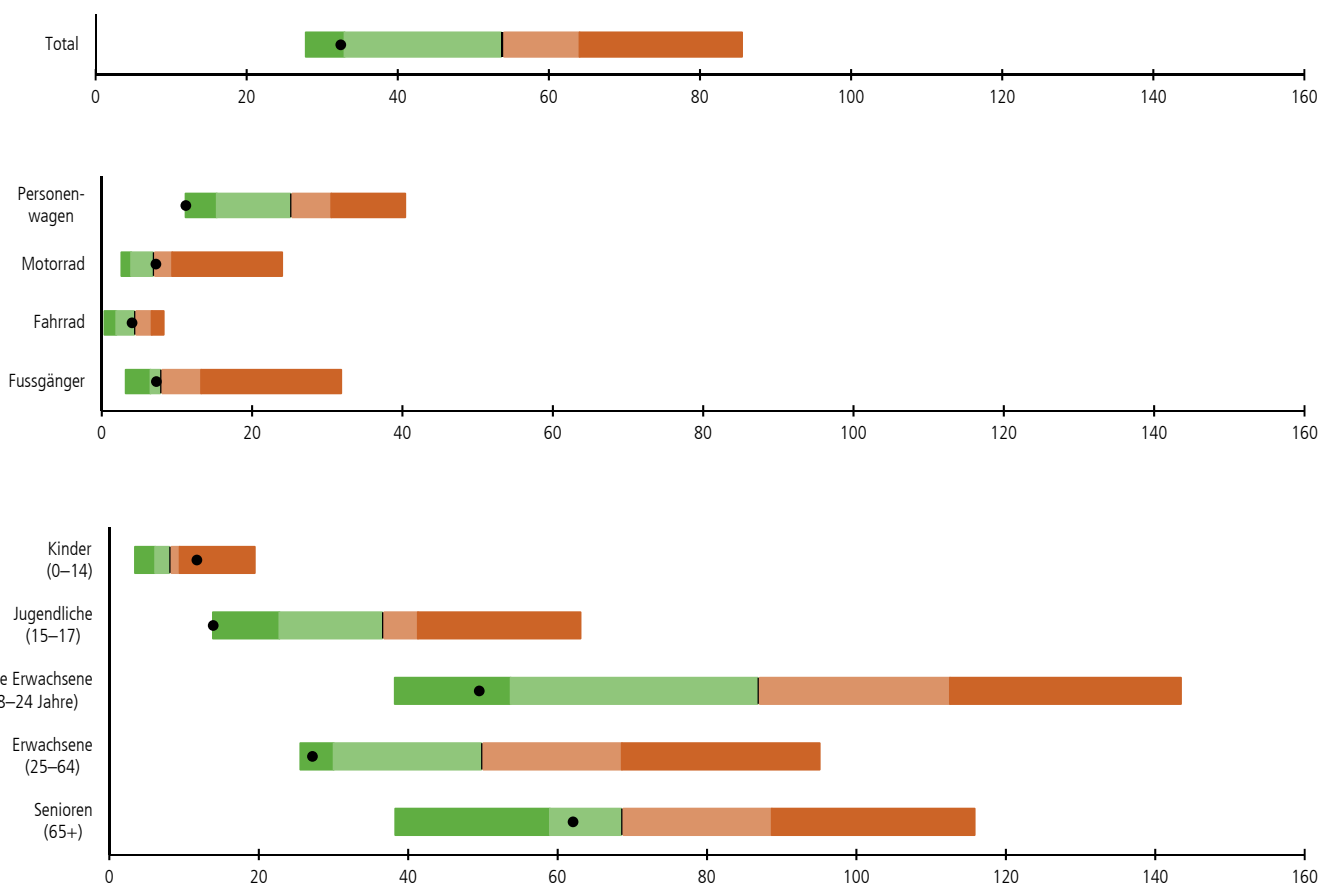
Kurzfristig: Veränderung in den letzten 2–5 Jahren

Kommentar zu den Sicherheitsindikatoren

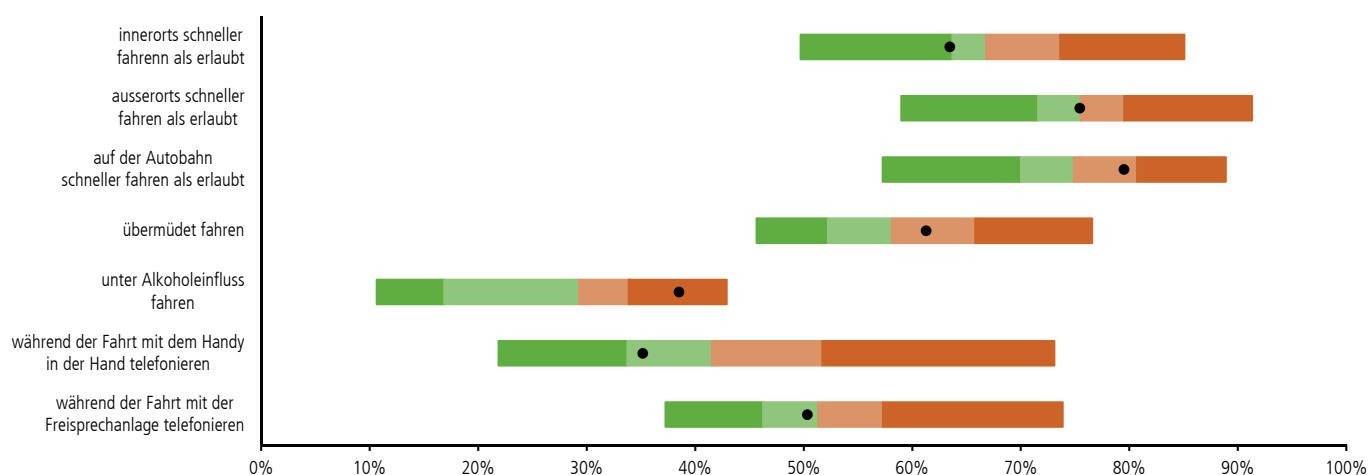
- **Autofahrer schnallen sich an:** Das beobachtete Verhalten im Strassenverkehr zeigte in den letzten Jahren wenig Entwicklung und insgesamt ein **positives Bild**: Rund 9 von 10 Verkehrsteilnehmern schnallen sich als Lenker oder Beifahrer im Auto an, schalten das Licht auch bei Tag ein – bedingt durch das Tagfahrlicht-Obligatorium war hier die grösste Veränderung zu verzeichnen – und tragen einen Helm auf dem Mofa. Sogar annähernd alle Motorradfahrer tragen einen Helm. Das grösste Sicherheitspotenzial liegt beim Anschnallen der Rückpassagiere in Personenwagen, dem Tragen des Helms beim Radfahren sowie beim Fahren von langsamen E-Bikes.
- **Verkehrssicherheitsmassnahmen werden von der breiten Bevölkerung akzeptiert:** 9 von 10 Einwohnern befürworten ein **Helmobligatorium für Lenker von allen E-Bikes**. Die geltenden Geschwindigkeitslimiten auf Autobahnen und Ausserortsstrassen befürworten zwei Drittel bzw. drei Viertel der Autofahrenden, wobei die Akzeptanz tendenziell abnimmt. Ein hohes Mass an Zustimmung unter den Autofahrenden finden auch die Massnahmen «Modell Tempo 50/30 innerorts», «Blackbox für Raser» sowie «Nachschulungskurse für schwere Verkehrsregelverstösse». Knapp 30 % der Befragten sind dafür, dass ein Atem-Alkoholtest vor Gericht als Beweismittel gelten soll – so, wie es heute bereits der Fall ist. In der kurzfristigen Tendenz steigt die Zustimmung.
- **Autofahrer verhalten sich gemäss eigenen Aussagen regelkonform und sicher:** 9 von 10 Autofahrern **telefonieren während der Fahrt** selten oder nie **mit dem Handy in der Hand** (ohne Freisprechanlage), bedienen während der Fahrt selten oder nie ein Navigationsgerät, fahren selten oder nie übermüdet und $\frac{3}{4}$ fahren selten oder nie nach zwei oder mehr Gläsern Alkohol. Hingegen telefonieren lediglich 6 von 10 Autofahrern während der Fahrt selten oder nie mit der Freisprechanlage. Die Einhaltung der Geschwindigkeitslimiten durch Autofahrer unterscheidet sich nach der jeweiligen Ortslage: 9 von 10 Autofahrern geben an, innerorts selten oder nie schneller zu fahren als erlaubt, auf Ausserortsstrassen sind es 7 von 10 und auf Autobahnen 6 von 10.
- **Radfahrer verhalten sich gemäss eigenen Aussagen meist regelkonform und sicher:** Das selbstberichtete Verhalten der Radfahrer lässt auf ein insgesamt regelkonformes und sicheres Fahren schliessen: 9 von 10 Radfahrern **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. 8 von 10 Radfahrern hören während der Fahrt selten oder nie Musik und ebenfalls 8 von 10 fahren selten oder nie nach dem Genuss von zwei oder mehr Gläsern Alkohol. Hingegen gibt lediglich jeder zweite Radfahrer an, selten oder nie bei Dunkelheit ohne helle/reflektierende Kleidung zu fahren.
- **Fussgänger verhalten sich gemäss eigenen Aussagen manchmal nicht regelkonform und nicht sicher:** Zwar überqueren 9 von 10 Fussgängern den Fussgängerstreifen selten oder nie ohne vorgängigen Kontrollblick, doch geben lediglich 6 von 10 Fussgängern an, die Strasse selten oder nie neben einem Fussgängerstreifen zu überqueren. Selten oder nie mit **dunkler Bekleidung/ohne reflektierendes Material** sind nachts nur 4 von 10 Fussgängern unterwegs.
- **Die Kenntnis über den geltenden Alkoholgrenzwert nimmt ab:** Heute geben 2 von 3 Autofahrern den **Grenzwert für Motorfahrzeuglenker** korrekt an. Die Kenntnis darüber hat sich in den letzten Jahren deutlich reduziert.

Internationaler Vergleich

Getötete pro 1 Mio. Einwohner: Schweiz im Vergleich mit anderen europäischen Ländern¹ nach Verkehrsteilnahme und Geschlecht, Ø 2012–2016



Anteil der Autofahrer, die gemäss eigener Aussage in den letzten 12 Monaten mindestens einmal folgende Verhaltensweisen gezeigt haben (ESRA 2015/2016 – 20 europäische Länder²):



Die Breite der Balken wird durch den kleinsten und grössten länderspezifischen Wert bestimmt. Die Farbwechsel markieren jeweils 25 % aller Werte. Beim Übergang von Grün zu Rot liegt der Median, d. h., 50 % aller Werte liegen darüber und 50 % darunter. Der schwarze Punkt markiert die Position der Schweiz in der Verteilung.

¹ A, B, CH, CZ, D, DK, E, F, FIN, GB, GR, H, I, IRL, L, LT, N, NIRL, 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, N

Kommentar zum internationalen Vergleich

- **Weltweit im Spitzenfeld der sichersten Strassen:** Im internationalen Vergleich werden – bezogen auf die jeweilige Einwohnerzahl – auf Schweizer Strassen **sehr wenige Verkehrsteilnehmer getötet**. Im europäischen Benchmark der Anzahl getöteter Verkehrsteilnehmer der letzten fünf Jahre befindet sich die Schweiz im ersten Viertel der sichersten Länder.
- **Personenwageninsassen sind in der Schweiz sicher unterwegs:** In Relation zur jeweiligen Einwohnerzahl gehört die Anzahl **getöteter Insassen von Personenwagen** auf Schweizer Strassen europa- und sogar weltweit zu den tiefsten.
- **Leicht verletzbare bzw. schwache Verkehrsteilnehmergruppen sind gefährdet:** Das Sicherheitsniveau auf Schweizer Strassen ist für **Motorradfahrer, Radfahrer und Fussgänger** lediglich durchschnittlich. Zum Beispiel weisen mehr als die Hälfte der europäischen Länder – bezogen auf die jeweilige Einwohnerzahl – weniger getötete Motorradfahrer auf.
- **Kinder sind in der Schweiz überdurchschnittlich stark betroffen:** Im Ranking der Verkehrssicherheit figuriert die Schweiz bei den Jugendlichen, den jungen und älteren Erwachsenen im ersten (sichersten) Viertel. Auch die Seniorensicherheit ist im Vergleich zu den meisten anderen europäischen Ländern höher. Bei der **Sicherheit von Kindern im Strassenverkehr** hingegen kann sich die Schweiz noch deutlich steigern. Unser Land befindet sich diesbezüglich nur im letzten (unsichersten) Viertel der europäischen Staaten. Die Analyse zeigt, dass vor allem die überdurchschnittlich hohe Anzahl Kinder, die als Fussgänger im Strassenverkehr sterben, für diese Resultate verantwortlich sind.
- **Die Verhaltensweisen sind ähnlich wie in anderen (europäischen) Ländern:** Gemäss Aussage von befragten Autofahrern ist «innerorts schneller fahren als erlaubt» auf Schweizer Strassen seltener als im übrigen Europa, beim «ausserorts schneller fahren als erlaubt» befindet sich die Schweiz im europäischen Mittelfeld und «auf Autobahnen schneller fahren als erlaubt» ist in der Schweiz häufiger als in den meisten anderen europäischen Ländern. 6 von 10 Autofahrern in der Schweiz fahren innerorts jährlich mindestens einmal schneller als erlaubt, auf Ausserortsstrassen und Autobahnen sind es sogar nahezu 8 von 10.
«Während der Fahrt mit dem Handy (mit und ohne Freisprechanlage) telefonieren» ist bei Schweizer Autofahrern seltener als bei Autofahrern anderer europäischer Länder, beim **«Fahren unter Alkoholeinfluss»** befindet sich die Schweiz hingegen im letzten (schlechtesten) Viertel der europäischen Staaten. 4 von 10 Autofahrern in der Schweiz gaben an, in den letzten 12 Monaten mindestens einmal unter Alkoholeinfluss gefahren zu sein.

Beurteilung der Präventionsarbeit

A) Präventionsstrategien

Ausschöpfungsgrad (Potenzial) der fünf Hauptstrategien und der dazugehörigen Massnahmenbereiche in der Präventionsarbeit:

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 Präventionsstrategien hinsichtlich ihrer bisherigen Ausschöpfung (Potenzial) beurteilt.

Kommentar zu den Präventionsstrategien

- **Gute Rechtsetzung, aber Potenzial beim Vollzug:** Im Bereich **Enforcement** wurde in der Vergangenheit 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 Fahrzeuglenkern hinsichtlich Alkohol und anderen beeinträchtigenden Substanzen ist noch zu tief. Auch die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten – v. a. auf Ausserortsstrassen – müsste verstärkt kontrolliert werden.
- **Durch Technik den Menschen optimal unterstützen:** Ebenfalls beträchtliches Potenzial besteht in der **technischen Ausgestaltung** des Verkehrssystems. Fahrzeuge müssen menschengerechter und Strassen vermehrt selbsterklärend und fehlerverzeihend gestaltet werden. Vor allem die Nutzung von Fahrassistenzsystemen, 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 Verkehrsdelinquenten haben eine lange Tradition. Auch wenn mancherorts noch Optimierungsbedarf besteht, liegt im Grossen und Ganzen ein hohes **Ausbildungsniveau** vor. Die Wissensvermittlung und Sensibilisierung erfolgt v. a. durch massenmediale Kampagnen. Ausbaubedarf besteht aber bei der zielgruppenspezifischen Prävention, z. B. in Betrieben und Schulen.
- **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. Gut ausgebildete Rettungssanitäter erreichen die Unfallstellen in aller Regel in ausreichend kurzer Zeit.

B) Policy

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

Resultatorientierung – Verkehrssicherheitsziel	★ ★ ★ ☆ ☆
Systemansatz – Sicheres System – Geteilte Verantwortung	★ ★ ★ ☆ ☆
Ziele nach Handlungsfeldern und Verantwortlichkeiten	★ ☆ ☆ ☆ ☆
Systematische Identifikation von Risikofaktoren und wirksamen Massnahmen	★ ★ ★ ★ ☆
Evaluation zentraler Massnahmen	★ ★ ★ ☆ ☆
Rahmenbedingungen – 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 (*) bis hohe Übereinstimmung (*****).

Kommentar zur Policy

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

- **Verkehrssicherheitsziel liegt vor:** Das Bundesamt für Strassen ASTRA hat im vergangenen Jahr das Ziel formuliert, bis ins Jahr 2030 die Anzahl Getöteter auf unter 100 und die Anzahl Schwerverletzter auf unter 2500 zu senken. Dieses Ziel wurde von der Politik aber (noch) nicht bestätigt.
- **Der systemische Ansatz wird vernachlässigt:** Die Schweiz zeigte vor rund 15 Jahren – im Rahmen von VESIPO – Ansätze zum «**Safe System Approach**». Bei der Erarbeitung von Via sicura wurde dieser aber nicht mehr explizit berücksichtigt. Implizit werden im Rahmen von Via sicura aber Massnahmen im Sinne dieses Systemansatzes realisiert (z. B. Infrastrukturmassnahmen nach Art. 6a SVG, ISSI). Der Safe System Approach zielt auf ein (fehler-)verzeihendes Strassensystem hin, das Fehler von Menschen und deren Vulnerabilität berücksichtigt. Mit der Optimierung technischer Rahmenbedingungen und Abläufe wird der Schutz der Verkehrsteilnehmer vor Tod und schweren Verletzungen angestrebt. Dieser Ansatz führt dazu, dass neben den Verkehrsteilnehmern auch Gesetzgeber, Strassenbesitzer und Hersteller von Fahrzeugen vermehrt in der Pflicht sind.
- **Teilziele fehlen:** Der Fortschritt in den verschiedenen Handlungsfeldern kann an der Erreichung quantitativer Leistungsziele gemessen werden. So könnte etwa gefordert werden, dass alle Kinder in der Schweiz mindestens bis zur Fahrradprüfung 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 Risikofaktoren und wirksamen Massnahmen:** 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 – z. B. in den jährlich vom FVS finanzierten bfu-Sicherheitsdossiers – **systematisch identifiziert und realisiert**.
- **Wichtige Infrastruktur- und rechtliche Massnahmen werden selten evaluiert:** Auswirkungen und Wirkungsweise **zentraler Massnahmen** in einem gegebenen Kontext müssen bekannt sein. Ansonsten können die Investitionen nicht gerechtfertigt werden. In der Schweiz werden vorwiegend Sicherheitskampagnen auf ihre Wirksamkeit untersucht, zu selten allerdings Infrastruktur- und rechtliche Massnahmen. Ausnahmen bilden z. B. die Evaluation zu Via sicura und die geplante Überprüfung der Seniorendiagnostik.
- **Rahmenbedingungen in der Schweiz sind gut:** Das Verkehrssicherheitsniveau kann dann nachhaltig gesteigert werden, wenn die Zuständigkeiten geklärt sind und die dafür 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**.