



SEHR EHRGEIZIGE ZIELE

Die bfu und das Astra streben an, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 erheblich zu reduzieren.

Was hat das Verkehrssicherheitspaket Via sicura bis jetzt gebracht? Darf es als Erfolg bezeichnet werden oder ist es eine reine Schikane? Zu diesem Thema führte die bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung) eine gut besuchte Tagung durch.

Weniger Verkehrstote

Einleitend stellte bfu-Direktorin Brigitte Buhmann fest, dass die Zahl der Verkehrstoten in den vergangenen Jahrzehnten in der Schweiz stark zurückgegangen ist. Rangierte unser Land im Jahr 1971 mit knapp 1800 Verkehrstoten auf dem 21. Platz in der OECD-Rangliste, befand es sich 2016 auf dem 2. Platz hinter Norwegen. Aber auch im übrigen Europa ist der Strassenverkehr sicherer geworden.

Verkehrssicherheitsprogramme haben in der Schweiz eine lange Tradition. Bereits 1969 wurde eine Studiengruppe ins Leben gerufen, die sich der Bekämpfung der Strassenverkehrsunfälle widmete. Eine weitere Sicherheitsanalyse beurteilte im Jahr 1986 die Strassenverkehrssicherheit. 2002 erstellte die bfu im Auftrag des Bundesamts für Strassen (Astra) einen Grundlagenbericht für die Strassenverkehrssicherheitspolitik (Vesipo/Vision zero). Darin schlug sie eine Kombination von Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. 2012 wurde das Verkehrssicherheitspaket Via sicura vom Parlament verabschiedet, und ab 2013 traten die Massnahmen gestaffelt in Kraft.

Positive Wirkung der Massnahmen

Dass sich die zwischen 2013 und 2015 in Kraft gesetzten Vorkehrungen positiv auswirkten, bestätigte Werner Jeger, Vizedirektor beim Astra, aufgrund einer durchgeführten Evaluation durch unabhängige ausländische

Experten. So hätten sich etwa das Alkoholverbot für Neulenkende und Berufschaffere, das Lichtobligatorium für Motorfahrzeuge am Tag oder die strengere Regelung von Raserdelikten günstig auf das Verkehrsgeschehen ausgewirkt und zum Rückgang der Verkehrstoten beigetragen. Jetzt gelte es, gewisse Anpassungen bei Via sicura vorzunehmen.

Den Vollzugsbehörden sollte ein grösserer Ermessensspielraum bei Raserdelikten zugestanden werden. Der Bundesrat empfehle, auf die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr zu verzichten und die Mindestentzugsdauer des Führerausweises von 24 auf 6 Monate zu senken. Man erhoffe sich dadurch eine verträglichere Regelung, ohne indes die Wirkung zu schmälern. Weiter schlage der Bundesrat vor, die Rückgriffspflicht der Versicherer wieder in ein Rückgriffsrecht zu verwandeln, da die jetzige Regelung keinen Vorteil bringe. Ferner solle auf die Blackbox und die Alkoholverweigerung wegen ungünstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis verzichtet werden.

Ehrgeizige Absichten

Jeger nannte als Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2030 auf 100 und diejenige der Schwerverletzten auf 2500 zu senken. Verbesserungspotenzial ortete er bei den Infrastrukturmassnahmen. Diese müssten einfach verständlich sein. Als weiteren Schwerpunkt erwähnte der Astra-Vizedirektor, dass das Schweizer Recht für das automatisierte Fahren fit gemacht werden müsste. Allerdings sei ein gesetzlicher Alleingang der Schweiz keine Lösung angesichts der 80 Mio. Eintritte von Fahrzeugen

Die Podiumsteilnehmer: Peter Goetschi, Evi Allemann, Thomas Hurter, Stefan

**Siegrist, Brigitte
Buhmann, Werner
Jeger (v. l.).**

© bfu

in unser Land. Tendenziell werde der Verkehr langsamer, weil die Zahl der älteren Lenker angesichts der demografischen Entwicklung zunehme und diese in der Regel vorsichtig führen.

Im kommenden Jahr soll in einer gross angelegten Vernehmlassung die Stimmung zu den neuen SVG-Bestimmungen ausgelotet werden. Etwa um 2022 sollten sie voraussichtlich in Kraft treten, wenn alles nach Plan verläuft.

In der nachfolgenden Podiumsdiskussion wurden die verschiedenen Standpunkte sichtbar. So wies Evi Allemann, Nationalrätin und VCS-Präsidentin, darauf hin, dass der Velobereich – wen wundert – im Vergleich zum Strassenverkehrsbereich ein Stiefmütterchendasein fristet und die Infrastrukturmassnahmen noch zu verbessern sind. Für Thomas Hurter, Nationalrat und ACS-Präsident, liegt die Herausforderung im stetigen Wachstum der Mobilität. Das mache das Erreichen von Zielen so schwierig wie die anvisierte Zahl von 100 Verkehrstoten pro Jahr. Der Astra-Vizedirektor erklärte, die Ziele dürften schon ehrgeizig, aber sie müssten dennoch machbar sein. Die letzten 10 Prozent seien die schwierigsten. Alle Podiumsteilnehmer waren sich darin einig, dass die Präventionsmassnahmen unbedingt weitergeführt werden müssten. Dabei sei darauf zu achten, hielt TCS-Zentralpräsident Peter Goetschi fest, dass die Verkehrsteilnehmer den Sinn einer Massnahme begriffen und einsähen, nur dann brächten diese etwas.

Ein kleiner Wermutstropfen lag darin, dass die grossen technischen Fortschritte



im Fahrzeugbau wie ABS, Airbag, ESP, Seitenaufprallschutz, Notbrems-, Spurhalteassistenten, die ganz wesentlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf unseren Strassen beigetragen haben, fast nicht erwähnt wurden. Diese Massnahmen gerieten am bfu-Anlass etwas in Vergessenheit. Man gewann fast den Eindruck, es seien vornehmlich die Anstrengungen der bfu, welche die eindrückliche Verbesserung der Verkehrssicherheit erst ermöglichten. Das stimmt. Aber eben nicht ganz. **AO**





Es fehlt nicht an Herausforderungen

Neu gibt die bfu (Beratungsstelle für Unfallverhütung) das Sicherheitsbarometer (Sibaro) heraus. Es zeigt das Niveau der Verkehrssicherheit in der Schweiz. Gemäss diesem Barometer ist die Verkehrssicherheit in der Schweiz hoch, das gilt auch im internationalen Vergleich. Mit 31 getöteten Personen pro eine Million Einwohner belegt die Schweiz weltweit einen Spitzenplatz. Von den Verbesserungen profitieren die Autofahrer und etwas weniger ausgeprägt die Motorradfahrer. Bei beiden Gruppen nahmen die Unfallzahlen in den vergangenen Jahren ab. Es besteht aber trotzdem Handlungsbedarf.

UNFALLGESCHEHEN: Kaum Fortschritte gibt es beim Langsamverkehr. Immer mehr ältere Personen werden Opfer von Verkehrsunfällen und Unfälle mit E-Bikern nehmen zu. Die Hauptursachen von schweren Strassenverkehrsunfällen sind nach wie vor Unaufmerksamkeit und Ablenkung sowie Vortrittsmissachtung, übersetzte Geschwindigkeit und Alkohol. Weiter ist die Fremdgefährdung durch Kollisionen immer noch das grösste Problem im Strassenverkehr und Unfälle enden häufig tödlich auf Ausserortsstrassen.

SICHERHEITSINDIKATOREN: Breite Bevölkerungskreise akzeptieren zwar die Verkehrssicherheitsmassnahmen, und die Verkehrsteilnehmer verhalten sich relativ regelkonform. Indes nimmt die Zustimmung für einzelne Anordnungen wie etwa Tempolimiten ausserorts und auf Autobahnen ab. Befragungen und Untersuchungen zeigen überdies, dass nur gerade 2 von 10 Autofahrenden niemals schneller als erlaubt unterwegs sind, und jeder zweite Velofahrer fährt ohne Helm.

PRÄVENTIONSARBEIT: Die Rechtsetzung in der Schweiz ist gut, aber es gibt Potenzial bei der Durchsetzung.

POLITIK: Das Bewusstsein der Politik für die Verkehrssicherheit scheint im Nachlassen begriffen zu sein. Seit Jahren hat die Schweiz kein quantitatives Ziel mehr angegeben zur Reduktion von Todesfällen im Strassenverkehr. Nun haben sich bfu und das Astra (Bundesamt für Strassen) zum Ziel gesetzt, bis 2030 die Zahl der Verkehrstopfer auf 100 und diejenige der Schwerverletzten auf 2500 zu reduzieren. **AO**