Zeitschrift: Kriminologie / Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie SAK = Criminologie / Groupe Suisse de Criminologie GSC = Criminologia / Gruppo Svizzero di Criminologia GSC

Herausgeber: Schweizerische Arbeitsgruppe für Kriminologie

Band: 34 (2017)

Artikel: Evaluation SVG und Via sicura : eine Zwischenbilanz

Autor: Siegrist, Stefan / Cavegn, Mario

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1051465

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Evaluation SVG und Via sicura – eine Zwischenbilanz

STEFAN SIEGRIST, MARIO CAVEGN

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung 175
1. Ausgangslage 176
2. Das Verkehrssicherheitsprogramm Via sicura 177
3. Abschätzung des erwarteten Nutzens (Ex-ante-Evaluation) 179
   3.1 Anlass und Methode 179
   3.2 Ergebnisse 180
4. Ex-post-Evaluation 181
   4.1 Indikatoren und Ebenen der Evaluation 181
   4.2 Erste Ergebnisse 183
      4.2.1 Verbot bestimmter Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren (Konzentration auf Neulenker) 183
      4.2.2 Infrastrukturmassnahmen (Art. 6a SVG) 185
      4.2.3 Abklärung der Fahreignung oder Fahrkompetenz 187
      4.2.4 Nachschulung fehlbarer Fahrzeuglenker 188
      4.2.5 Rasertatbestand und Sanktionen (Art. 90 SVG) 188
      4.2.6 Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag 190

Zusammenfassung

Weniger Todesopfer und Verletzte auf Schweizer Strassen. Das ist das Ziel von «Via sicura», dem Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr. Das Parlament hat das Verkehrssicherheitspaket am 15. Juni 2012 angenommen. Die Massnahmen werden seit 2013 gestaffelt in Kraft gesetzt. Erwartet wird eine Reduktion von jährlich 100 Todesfällen und über 1000 schweren Verletzungen.

Das Verkehrssicherheitsprogramm unterscheidet sich in mehrfacher Hinsicht von früheren nationalen Programmen zur Reduktion unfallbedingter Verletzungen und Todesfälle im Strassenverkehr (Philosophie des «sicheren Systems»; wissenschaftlicher Grundlagenbericht; Ex-ante-

Evaluation als Entscheidungsgrundlage; mehrstufiges Beteiligungsverfahren; Vollzugshilfen für zentrale Massnahmen; Ex-post-Evaluation).

Der Artikel macht deutlich, dass allein die Entwicklung der Gesamtunfallzahlen als Grundlage für die Bewertung von Via sicura zu kurz greift. Ohne die Durchführung einer mehrstufigen Beurteilung der zentralen Massnahmen können weder Erklärungen abgegeben noch begründete Korrekturen auf Massnahmenebene vorgenommen werden. Die Durchführung dieser Evaluation wird durch die vorgängig durchgeführte Ex-ante-Evaluation erleichtert, indem diese die Liste der relevanten Indikatoren sowie Benchmarks für das Gesamtpaket als auch für Einzelmassnahmen liefert.

Erste Ergebnisse weisen auf eine hohe Qualität bei der Konkretisierung und Implementierung der Massnahmen hin. Eine deutliche Verzögerung des Inkrafttretens ist bei der potenziell wichtigen Massnahme «Nachschulung von Verkehrsdelinquenten» zu erwarten. Auswertungen zu den Auswirkungen auf Unfallebene wurden für die Massnahme «Alkoholverbot für Neulenker» vorgenommen. Die Ergebnisse zeigen eine erfreuliche Tendenz in die erwartete Richtung, aussagekräftige Aussagen sind aber erst in ein bis zwei Jahren möglich. Für alle zentralen Massnahmen wurden Indikatoren und Messmethoden präzisiert. Sie sind Gegenstand der bei der bfu laufenden Forschungsarbeit zu Via sicura.

Dem Charakter von Via sicura entsprechend sollten Korrekturen erst nach Vorliegen wissenschaftlicher Erkenntnisse vorgenommen werden. Das Postulat 16.3267 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerates ist deshalb zu begrüssen. Sollten aufgrund des politischen Druckes in naher Zukunft Entscheidungen z. B. zu Art. 90 SVG getroffen werden, so sind mindestens allgemeine Erkenntnisse der Kriminologie und Sicherheitsforschung zu berücksichtigen (Wirksamkeit des Führerausweisentzugs ggü. geringem präventivem Nutzen von Freiheitsstrafen).

1. Ausgangslage

Die enormen Fortschritte in der Verkehrssicherheit führten die Schweiz im Verlauf der letzten 40 Jahre auf einen Spitzenplatz innerhalb der OECD-Länder. Die Fortschritte sind insbesondere bei den Personenwageninsassen festzustellen. Leicht verletzliche Verkehrsteilnehmer haben von diesem Trend weit weniger profitiert. Zudem akzentuierte sich das Problem der schweren Verletzungen.

Weil der Strassenverkehr noch immer viele, oft unschuldige Opfer hervorbringt, wirksame Präventionsmassnahmen verfügbar sind und die Unfallkosten mehrere Milliarden CHF betragen, hat der Bundesrat Ende der 90er-Jahre die Entwicklung eines Verkehrssicherheitsprogramms in Auftrag gegeben.

Der Beitrag fokussiert auf die Rolle und Ausgestaltung der wissenschaftlichen Evaluationsstudien für die Realisierung und Weiterführung des nationalen Programmes.

2. Das Verkehrssicherheitsprogramm Via sicura

Neben dem wissenschaftlichen Zugang unterscheidet sich Via sicura von früheren Sicherheitsprogrammen in weiteren Punkten. Folgende Erfolgsfaktoren eines nationalen Präventionsprogramms[1] waren im Falle von Via sicura gegeben:

- Paradigmenwechsel in Richtung geteilter Verantwortung (Verkehrsteilnehmer, Gesetzgeber, Strasseneigentümer),
- politischer Wille und Setzen eines quantitativen Ziels,
- evidenzbasierter Bericht zum Potenzial möglicher Interventionen,[2]
- Abschätzung des Präventionspotenzials konkreter Massnahmen auf Basis einer nachvollziehbaren Methode als Entscheidungsgrundlage und Benchmark,[3]
- Stakeholder, regionale Entscheidungsträger und das Parlament einigen sich auf eine überarbeitete Massnahmenliste,
- Entwicklung von Instrumenten für die Implementierung der Infrastrukturmassnahmen, Schulung lokal tätiger Fachleute und Sammlung von Verlaufsdaten,
- Durchführung einer mehrstufigen Evaluation als Kontroll- und Steuerungselement.

---

1 ITF/OECD: Bericht der «Safe System Implementation Working Group»: Safe System Aproach (erscheint im Oktober 2016).

2 BFU – BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG: Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes (VESIPO). Bern: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, Bundesamt für Strassen ASTRA; 2002. Schlussbericht 1022 A.

3 CAVEGN, MARIO/EWERT, UWE/ALLENBACH, ROLAND: Auswirkungen der Via-sicura-Massnahmen. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2010. bfu-Grundlagen.

Mit den vom Parlament im Jahr 2012 beschlossenen Massnahmen sollen vor allem die bestehenden Vorschriften besser durchgesetzt und die grössten Unfallschwerpunkte beseitigt werden. Darüber hinaus wird auch die generelle Prävention verstärkt. Erwartet wird, dass die vorgeschlagenen Massnahmen eine weitere markante Verbesserung der Sicherheit auf unseren Strassen bringen werden. Der Bundesrat hat folgende Zielsetzung formuliert:

Es sollen nur noch gut ausgebildete und voll fahrfähige Menschen in sicheren Fahrzeugen auf Fehler verzeihenden Strassen verkehren.

Das Massnahmenpaket setzt den Schwerpunkt auf die bessere Durchsetzung der bestehenden Regeln und Standards und nicht auf die Schaffung neuer Vorschriften. Dennoch sind für viele Massnahmen Gesetzesanpassungen nötig. Rund 80 % dieser Massnahmen sind zwischen Januar 2013 und Januar 2015 in Kraft getreten. Die wichtigsten Massnahmen – geordnet nach Art der Intervention – sind:

Verhaltensvorschriften: Verbot des Fahrens unter Alkoholeinfluss für Neulenker und andere bestimmte Personengruppen, generelle Verpflichtung zum Fahren mit Licht am Tag (in Kraft seit 1. Januar 2014) sowie (bereits seit 2013 in Kraft) ein Mindestalter von 6 Jahren für Radfahrer und Radfahrerinnen.

Massnahmen zur besseren **Durchsetzung bestehender Regeln:** Verbot entgeltlicher und öffentlicher Warnungen vor Verkehrskontrollen (in Kraft seit 1. Januar 2013), Verantwortung des Fahrzeughalters bzw. der Fahrzeughalterin für Ordnungsbussen (in Kraft seit 1. Januar 2014), Massnahmen zur Qualitätssicherung bei Fahreignungsabklärungen (ab 1. Juli 2016), Einführung der beweissicheren Atemalkoholprobe (in Kraft ab 1. Oktober 2016).

Repressive und rehabilitative Massnahmen bei **Widerhandlung:** Definition «Raser» in Art. 90 Abs. 4 SVG und daran geknüpfte Mindestentzugsdauer des Führerausweises (2 Jahre) und Strafandrohung von 1 bis zu 4 Jahren Freiheitsstrafe, obligatorische Fahreignungsabklärung beim Verdacht fehlender Fahreignung, Einziehung und Verwertung des Fahrzeuges bei skrupelloser Tatbegehung (in Kraft seit 1. Januar 2013). Nicht vor 2017 treten diese weiteren Massnahmen in Kraft: Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten (Blackbox) und Alkoholwegfahrsperren sowie längere Führerausweisentzüge und höhere Strafandrohungen bei bestimmen Delikten.

Massnahmen zur Optimierung der **Infrastruktur:** z.B. Sanierung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen und Überprüfung der Strassen-

bauprojekte auf allfällige Verkehrssicherheitsdefizite (Road Safety Audit RSA) (in Kraft seit 1. Januar 2013).

Massnahmen zur Optimierung der **Unfallstatistik und -forschung:** visuelle Darstellung der Unfälle auf der Landkarte zur Feststellung von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen; verbesserte Auswertung der Unfalldaten (in Kraft seit 1. Januar 2013).

Massnahmen zur **Sensibilisierung und Ausbildung** (Massnahmen ohne Gesetzes- und Verordnungsänderung): Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen, Sensibilisierung durch Kampagnen, Information über Neuerungen.

Dieses Massnahmenpaket ist das Ergebnis eines vom Bundesamt für Strassen ASTRA geleiteten, partizipativen Prozesses, der sich seinerseits auf einem im Vorfeld vom Bund bei der bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung in Auftrag gegebenen wissenschaftlichen Grundlagenbericht[1] orientierte. Das Ergebnis wurde einer Ex-ante-Bewertung unterzogen,[2] dem Parlament lag somit eine transparente Grundlage für die Entscheide vor. Bevor das Paket im Jahr 2012 beschlossen wurde, nahm das Parlament eine wesentlich Änderung vor: Die im Initiativtext der sogenannten Raserinitiative gestellten Forderungen wurden unverändert in das Verkehrssicherheitsprogramm aufgenommen und das «Kindervelohelmobligatorium» aus der Liste der Massnahmen gestrichen sowie die beibehaltene Massnahme «Beweiskraft von Atemalkoholproben».

3. Abschätzung des erwarteten Nutzens (Ex-ante-Evaluation)

3.1 Anlass und Methode

Die von der Forschungsabteilung der bfu angewandte Methode[4] zur Abschätzung des Präventionspotenzials von Sicherheitsmassnahmen kommt dem Wunsch nach einem rationalen politischen Entscheidungsprozess entgegen. Ein breites Verständnis evidenzbasierter Prävention beschränkt sich auf die Forderung, dass eine oder mehrere Studien die Wirksamkeit einer Massnahme nachgewiesen haben. Soll indessen abgeschätzt werden, welchen Nutzen eine Massnahme unter anderen (als

[4] SIEGRIST, STEFAN: Towards a method to forecast the effectiveness of national road safety programmes. Safety Science. 2010; 48: 1106–1110.

in den erforschten Beispielen vorhandenen) Voraussetzungen erbringen wird, genügt es nicht, einzelne Wirksamkeitsstudien beizuziehen.

Eine präventive Massnahme ist dann relevant, wenn sie auf eine hohe Zahl von schweren Verletzungen und Todesfällen abzielt (A: theoretisches Rettungspotenzial), auf einen Grossteil dieser Unfälle anwendbar ist (B: Wirkungsbereich), viele dieser unfallbedingten Verletzungen verhindern kann (C: eigentliche Wirksamkeit), unter den aktuellen Bedingungen mit einer starken Verbreitung gerechnet werden kann (D: Realisierungsgrad) und eine hohe Anzahl von Verkehrsteilnehmern diese Massnahme umsetzen, sofern diese die Möglichkeit haben, die Massnahme zu umgehen (E: Beachtungsgrad).

Das theoretisch zu vermeidende Verletzungs- und Todesfallpotenzial wird durch die in Prozent angegebenen Werte B bis E reduziert. Das tatsächliche Rettungspotenzial errechnet sich demnach nach folgender Formel:

$$\text{tats. Rettungspotenzial} = A \times (B/100) \times (C/100) \times (D/100) \times (E/100)$$

Die Methode gewinnt mit der Zuverlässigkeit der beigezogenen Daten, wie Umfrageergebnissen, an Bedeutung. Es ist deshalb wichtig, die Ausprägung vieler Parameter im Sinne einer Ausgangslage systematisch zu erheben (z. B. Lichteinschaltquote bei Tag) und die Quelle zu deklarieren.

Die Rechnung wurde separat für die Maximalwerte (nach 10 Jahren) und die Durchschnittswerte (für die Dauer von 10 Jahren) sowie für Schwerverletzte und Getötete durchgeführt. Der Maximal- und der Durchschnittswert differieren z. T. stark, dies weil bei einzelnen Massnahmen die volle Wirkung erst nach 10 oder noch mehr Jahren eintritt. Einerseits besteht die Möglichkeit, dass die Verbreitung (z. B. aus Kosten bei Infrastrukturmassnahmen) nur langsam vorangeht (Realisierungsgrad) oder andererseits die Wirkung auf Verhaltensebene nur langsam eintritt (Beachtungsgrad).

3.2 Ergebnisse

Die Autoren der Studie[5] kommen zum Schluss, dass das Gesamtpaket ausgehend vom durchschnittlichen Unfallniveau der Jahre 2004 bis 2008

[5] CAVEGN, MARIO/EWERT, UWE/ALLENBACH, ROLAND: Auswirkungen der Via-sicura-Massnahmen – Evaluation des Nutzens der Via-sicura-Massnahmen für die Verkehrs-

zu einer Reduktion von jährlich 100 bis 120 Todesfällen und 1300 bis 1400 schweren Verletzungen führen kann (ohne die später zugefügten Raserbestimmungen, aber inkl. das später gestrichene Velohelmobligatorium für Kinder).

Von den Massnahmen mit notwendiger Gesetzesänderung wird in 4 Fällen ein sehr grosser Nutzen (5 oder mehr Todesfälle, über ca. 60 Schwerverletzte) erwartet:

- Infrastrukturmassnahmen
- Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren
- Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz
- Nachschulung fehlbarer Fahrzeuglenker und Fahrzeuglenkerinnen

4. Ex-post-Evaluation

4.1 Indikatoren und Ebenen der Evaluation

Mit der 2015 begonnenen Evaluationsstudie wird eine periodische Beschreibung der Umsetzungsfortschritte und erster Auswirkungen in den Jahren 2016, 2017 und 2018 angestrebt. Durch die Erhebung von Ergebnissen auf vier Ebenen können die Auswirkungen auf das Unfallgeschehen nicht nur festgestellt, sondern auch interpretiert werden. Die Analyse des Konkretisierungs- und Umsetzungsprozesses einer Massnahme sowie deren Auswirkungen auf unfallrelevante Variablen stellt eine solide Basis für die Ermittlung der weiteren Vorgehensweise dar und ermöglicht Aussagen darüber, ob erwünschte oder unerwünschte Effekte eintreten.

Die Evaluationsstudie kann ihre drei Ziele (Aufdecken von Problemen, Nachweis der Wirksamkeit, Erklärung der Wirkung resp. Ausbleiben derselben) demnach nur dann erreichen, wenn alle vier im Sinne einer Wirkkette logisch miteinander verknüpften Fragen beantwortet werden (Abbildung 1): Am Anfang steht das Ausgangsmaterial (z.B. ein Gesetz oder ein Lehrplan). Der entsprechende Inhalt wird in der nächsten Phase in die Realität umgesetzt (Polizeikontrollen, bauliche Sanierungen, Kursdurchführung). Bei einem Grossteil der Massnahmen findet daraufhin eine direkte oder indirekte Beeinflussung der Verkehrsteilnehmenden statt

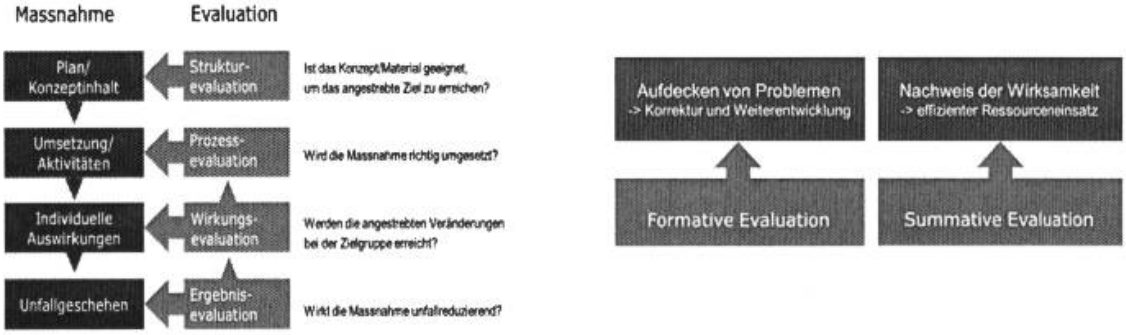
sicherheit sowie deren Kosten, Schlussbericht z. H. des Bundesamts für Strassen ASTRA; 2010.

(Wissen, Einstellungen, Sanktionserwartung, Verhalten). Finales Ziel aller Massnahmen ist eine Reduktion der Anzahl oder zumindest der Schwere von Verkehrsunfällen. Dieser vierteiligen Wirkkette entsprechend werden vier Evaluationsformen unterschieden. Die vier Formen sind jedoch nicht völlig trennscharf.

Bei der Evaluation des Programms Via sicura kommen grundsätzlich alle vier Evaluationsformen zur Anwendung. Alle vier Formen werden allerdings nur auf folgende Massnahmen angewandt:

- Infrastrukturmassnahmen (Sanierung Unfallschwerpunkte, Road Safety Audits, Road Safety Inspections (RSI))
- Verbot bestimmter Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren (Konzentration auf Neulenker)
- Abklärung der Fahreignung oder Fahrkompetenz
- Nachschulung fehlbarer Fahrzeuglenker
- Art. 90 (Rasertatbestand und Sanktionen)
- obligatorisches Fahren mit Licht am Tag
- beweissichere Atemalkoholprobe

Abbildung 1: Ebenen und Funktionen der Evaluation



Die **Strukturevaluation** beschränkt sich darauf, das Ausgangsmaterial in Form von Verordnungen, Weisungen, Reglementen, Vollzugshilfen und Instrumenten inhaltlich zu bewerten. Die Erhebung und Beurteilung vorhandener Rahmenbedingungen und die Ressourcenausstattung der beteiligten Institutionen werden ausgeklammert.

Die **Prozessevaluation** konzentriert sich auf die Realisierung und prüft den Stand der Implementierung von Umsetzungsmassnahmen inkl. förderlicher und hinderlicher Faktoren. Der Fokus liegt auf Strukturen, Organisations- und Administrationsformen. Insbesondere soll überprüft werden, welche Aktivitäten in den Bereichen Infrastruktursanierung, QS-Optimierung, Sensibilisierung und Sanktionierung ergriffen wurden.

Die **Wirkungsevaluation** bezieht sich auf die unmittelbaren Auswirkungen bei den Verkehrsteilnehmenden. Dabei interessieren nicht nur direkt beobachtbares Sicherheitsverhalten, sondern auch (psychologische) Verhaltensprädiktoren, wie insbesondere Gesetzeskenntnis, Gefahrenbewusstsein, Kontrollerwartungen. Einschränkend gilt, dass nur jene Grössen überprüft werden können, die bereits im Rahmen früherer Befragungen und Beobachtungen erhoben wurden (z.B. BeMo, bfu-Erhebungen). Nur so lässt sich eine allfällige Veränderung feststellen.

Im Rahmen der **Ergebnisevaluation** wird das Unfallgeschehen betrachtet. Es soll überprüft werden, ob bzw. inwieweit das Hauptziel von Via sicura erreicht wird, nämlich die Reduktion der Anzahl Schwerverletzter und Getöteter. Im Rahmen der Ergebnisevaluation werden wo immer möglich konfundierende Faktoren (wie die Fahrleistung) berücksichtigt.

An die Evaluationsstudie wurden zudem folgende Anforderungen gestellt. Sie muss:

- auf klar definierte Ziele bzw. Massnahmen bezogen sein,
- auf möglichst objektiv und quantitativ messbaren, konkret festgelegten und empirisch zu gewinnenden Daten (Zählungen, Befragungen, Messungen, Beobachtungen) basieren,
- bei qualitativen Kriterien oder Indikatoren standardisierte Expertenbefragungen durchführen,
- die gewonnenen Informationen nachvollziehbar und systematisch bewerten und dokumentieren.

4.2 Erste Ergebnisse

4.2.1 Verbot bestimmter Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren (Konzentration auf Neulenker)

Die Konkretisierung (Strukturevaluation) der Massnahme (Art. 2a Abs. 1 lit. f–h VRV) bot keine Probleme oder Anlass zu Missverständnissen: Als Neulenkende wurden Inhaber eines Führerausweises auf Probe und Mitwirkende auf Lern- und Übungsfahrten definiert; somit gilt das Alkoholverbot für diese Hauptzielgruppe.

Eine weitere Voraussetzung für die Wirkung einer Gesetzesvorschrift ist neben Klarheit und Widerspruchsfreiheit die Bedingung, dass die Zielgruppe überhaupt die Möglichkeit hat, die neue Regel zur Kenntnis zu nehmen (Indikator der Prozessevaluation). Die durch Massenmedien un-

terstützten privaten Diskussionen tragen zur Verbreitung der Kenntnis einer neuen Norm bei, haben betreffend Reichweite und Korrektheit der Aussagen aber Grenzen. Es wurde deshalb eine gezielte Informationskampagne vor und nach in Kraft treten der Massnahme durchgeführt (Abbildung 2). Eine repräsentative Erhebung zeigte, dass diese Informationsoffensive bei 86 % der Autofahrer bekannt war.

Abbildung 2: bfu-Kampagnenplakat

Indikatoren für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit sind schliesslich Wissenszunahme sowie Einstellungs- und Verhaltensänderungen (Wirkungsevaluation). Repräsentative Erhebungen zeigen, dass im Jahr 2015[6] 98 % der unter 30-jährigen Besitzer eines Probeführerscheins die für sie wichtige Regel kennen. Angesichts der Tatsache, dass nur knapp 70 % aller Lenker die für sie gültige Promillegrenze kennen, ein sehr hoher Wert. Systematische Einstellungsmessungen und Verhaltensbeobachtungen (Roadside Survey) wurden keine vorgenommen.

Die bislang erhobenen Indikatoren sind lediglich Hinweise auf mögliche Effekte, aber sie zeigen, dass wesentliche Voraussetzungen für das Gelingen der Massnahme gegeben sind. Auf die spezifische Wirkung des vorliegenden Gesetzes (Ergebnisevaluation) kann indessen nur dann geschlossen werden, wenn die Alkoholunfälle der Neulenker im Vergleich zu den von ihnen verursachten Unfällen stärker zurückgegangen sind als bei der entsprechende Vergleichswert bei den älteren Lenkern. Der Vergleich der relativen Entwicklung bei zwei Vergleichsgruppen wird in der Verkehrssicherheitsforschung als Indikator für die Wirkung einer Massnahme beigezogen.[7] Auf diese Weise können andere Einflüsse (sichere Autos, Veränderung der Exposition usw.) weitgehend ausgeschlossen werden. Tabelle 1 zeigt die Unfallzahlen einer relativ kurzen Beobachtungszeit.

---

6 BFU – BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG: SINUS-Report 2015: Sicherheitsniveau und Unfallgeschehen im Strassenverkehr 2014. Bern: bfu; 2015.

7 ELVIK RUNE/CHRISTENSEN PETER/OLSEN SVENN F.: Daytime running lights – a systematic review of effects on road safety. Norway: TOI; 688/2003.

Tabelle 1: Vorher-Nachher-Vergleich der schweren Unfälle nach Führerscheintyp (Probephase ja/nein) und Unfallursache (mit/ohne Alkohol)

Getötete und Schwerverletzte	Vor Alkoholverbot Neulenker	Nach Alkoholverbot Neulenker	Veränderung in Prozent
Lenker in Probephase, Alkohol	14	9	–34
Lenker in Probephase, kein Alkohol	47	42	–11
Lenker ohne Probephase, Alkohol	145	68	–53
Lenker ohne Probephase, kein Alkohol	709	375	–47

Analysen für PW-Lenkende, die schwer verletzt oder getötet wurden, Durchschnitte der Jahre 2011–2013 versus 2014/2015.

In beiden Altersgruppen reduzierte sich im Beobachtungszeitraum die Zahl der Alkoholunfälle deutlicher als die Unfälle ohne Alkoholeinfluss, wobei der relative Rückgang bei den Neulenkern markanter ist (23 vs. 6 Prozentpunkte). Die statistische Auswertung zeigt indessen, dass diese Differenz nicht signifikant ist (ROR 0,84). Um aussagekräftige Schlussfolgerungen ziehen zu können, müssen weitere Datenjahre einbezogen werden. Die Massnahme könnte sogar einen positiven Effekt bei der nicht avisierten Altersgruppe bewirkt haben. Für diese Hypothese spricht, dass sämtliche Verkehrsteilnehmer die am Strassenrand platzierte Information zur Einführung des Gesetzes mitbekommen haben.

4.2.2 Infrastrukturmassnahmen (Art. 6a SVG)

Im internationalen Vergleich ist die Schweiz nicht für die frühe Einführung wirksamer Massnahmen, jedoch für eine qualitativ gute Umsetzung derselben bekannt. Mit der Absicht, die infrastrukurbezogenen Unfallmitursachen systematisch anzugehen, verfolgt die Schweiz mit Via sicura konsequent den in Fachkreisen anerkannten Safe System Approach. Eine qualitative Beurteilung der zur Konkretisierung der Massnahmen vorgenommenen Schritte (Beschreibung der notwendigen Instrumente, Benennung und Schulung von Infrastrukturverantwortlichen, laufende georeferenzierte Erfassung realisierter Massnahmen) zeigt, dass die richtigen Schritte unternommen wurden (Strukturevaluation).

Gemäss Evaluationskonzept[8] wurde die Massnahme richtig implementiert (Prozessevaluation), wenn folgende Indikatoren positive Werte aufweisen:

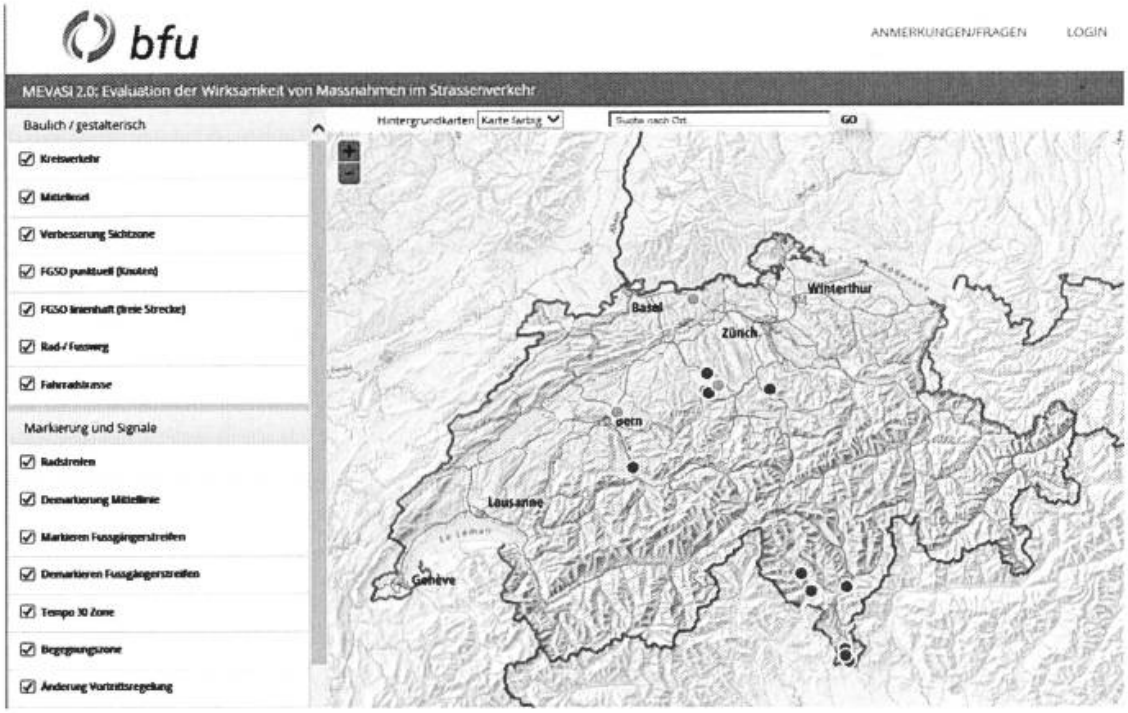
- minimale Häufigkeit der korrekten Anwendung der Infrastruktur Sicherheitsintrumente (ISSI),
- minimale Anzahl durchgeführter BlackSpotManagement (BSM) und sanierter Unfallhäufungsstellen,
- minimale Anzahl durchgeführter Road Safety Inspection (RSI) und angepasster Gefahrenstellen.

Die durch den verkehrstechnischen Dienst der bfu allein im Zeitraum März 2013 bis Dezember 2015 durchgeführten Analysen und Beratungen der Strasseneigentümer lassen vermuten, dass die ISSI-Instrumente wie vorgesehen eingesetzt werden: Mit 1027 Manntagen wurden 205 RSI und mit 172 Manntagen 16 BSM durchgeführt.

Die erwarteten Auswirkungen dieser Massnahme auf die Unfallzahlen (Ergebnisevaluation) können sich derzeit noch nicht zeigen. Die Schulung der Fachleute und die Anwendung der verkehrstechnischen Diagnoseinstrumente sind zwar in Gange, haben aber erst in Einzelfällen zur Realisation strassenbaulicher Anpassungen geführt. Weil die Unfallursache «mangelnde Infrastruktur» in den Unfallprotokollen nur in einzelnen Extremfällen erfasst wird, ist ein Vergleich der Entwicklung in verschiedenen Unfalltypen (analog der Evaluation Alkoholverbot für Neulenker) nicht zielführend. Damit die Wirkung dieser zentralen Via-sicura-Massnahme dennoch untersucht werden kann, hat die bfu ein Forschungsprojekt gestartet, das die realisierten Strasseninfrastrukturmassnahmen georenferenziert erfasst und mit den örtlichen Unfalldaten in Verbindung gebracht werden kann (Abbildung 3). In den Jahren 2016 bis 2020 werden mindestens 5000 Massnahmen gesammelt. Erste Auswertungen dazu sollen ab 2016 erfolgen und systematisiert werden.

8 BFU – BERATUNGSSTELLE FÜR UNFALLVERHÜTUNG: Evaluation Via sicura. Überprüfung der Wirkung sowie Bewertung der getroffenen Entscheidungen, Umsetzungen und Prozesse. Bern: bfu; 2014.

Abbildung 3: Eingabemaske für die georeferenzierte Erfassung und Wirkungsanalyse von Infrastrukturmassnahmen



Insgesamt kann der Start der Massnahme als äusserst gelungen bezeichnet werden. Es wurden alle notwendigen Vorkehrungen für eine qualitativ hochstehende Umsetzung getroffen. Es ist allerdings noch zu früh, fundierte Aussagen zu den Auswirkungen auf das Unfallgeschehen zu machen.

4.2.3 Abklärung der Fahreignung oder Fahrkompetenz

Die Massnahme (Art. 15d SVG) ist seit 1. Januar 2013 resp. 1. Juli 2014 (Abklärung bei Blutalkoholkonzentration ab 1,6 Promille) in Kraft. Eine inhaltliche Beurteilung der in Richtlinien erfolgten Präzisierungen zeigt, dass diese sinnvoll und im Sinne der vom Parlament entschiedenen Massnahme sind (Strukturevaluation). An den Anforderungen an die Untersuchungsinstrumente, die Entscheidungskriterien und die Massnahmen (Warnungs- resp. Sicherungsentzug des Führerausweises) hat sich nichts geändert.

Die gestartete Evaluation wird auch untersuchen, wie gut die Massnahme realisiert wurde (Prozessevaluation). Dazu ist eine Befragung der zuständigen kantonalen Ämter in Planung.

Konkrete Auswirkungen der vermehrten Eignungsabklärungen sollten sich in der Entwicklung der Administrativmassnahmen zeigen. Bei der

Interpretation der Fahrberichtigungs- und Administrativmassnahmenstatistik müssen indessen auch anderweitige Einflüsse wie die Kontrolldichte in Betracht gezogen werden. Es empfiehlt sich dafür ein Vergleich mit der Entwicklung anderer, durch keine Via-sicura-Massnahme oder anderweitige Bedingungen beeinflusste Deliktsegmente (z. B. Entwicklung der Sicherungsentzüge nach Eignungsabklärung versus Entwicklung der Administrativmassnahmen wegen Vortrittsmissachtung).

Die Ergebnisevaluation schliesslich beinhaltet die Analyse von Unfällen infolge Substanzmissbrauchs und unangepasster Geschwindigkeiten i. S. v Art 15d SVG.

4.2.4 Nachschulung fehlbarer Fahrzeuglenker

Angesichts der sich verzögernden Konkretisierung und Einführung der Massnahme können nur vorsichtige Aussagen zur Qualität der Massnahme gemacht werden. Die ursprünglich auf das Jahr 2015 vorgesehene Anwendung der Massnahme hat sich deutlich verzögert. Das ASTRA rechnet mit der Einführung im Jahre 2018. Abgesehen von dieser Verzögerung ist der Qualitätsanspruch bei der Konkretisierung der Massnahme bereits auf Verordnungsebene hoch: Die Kurstypen und minimalen Anforderungen an diese sollen so weit als möglich dem Stand des Wissens entsprechen. Die vorgesehene Verordnung soll darauf durch konkrete Anforderungen an Kursleitende, deren Schulung sowie die Qualitätssicherung in der Praxis konkretisiert werden. Eine vom ASTRA ins Leben gerufene Arbeitsgruppe ist daran, die entsprechenden Vorgaben zu erarbeiten, sodass mit einer praktikablen und wirkungsvollen Lösung gerechnet werden kann.

Wie bei der Massnahme «Fahreignungsabklärungen» könnte die Entwicklung der Häufigkeit von Administrativmassnahmen und zusätzlich auch der einschlägigen Strafurteile Hinweise auf die Auswirkungen der Ausweitung von Nachschulungskursen geben.

Die Ergebnisevaluation schliesslich wird die Analyse von Unfällen infolge Substanzmissbrauchs und unangepasster Geschwindigkeiten im Sinne der Massnahme umfassen.

4.2.5 Rasertatbestand und Sanktionen (Art. 90 SVG)

Inwiefern Abs. 4 Art. 90 SVG eine geeignete Konkretisierung der politischen Intervention ist (Strukturevaluation), ist unter Juristen umstritten.

Einige monieren den mit strafrechtlichen Sanktionen verbunden Automatismus bei Erfüllen des Tatbestands gemäss Abs. 4. Andere sehen darin kein Problem. Eine mögliche Lösung bringen Wiprächtiger und Wirth ins Spiel: Sie sind der Meinung, dass auch bei Vorliegen des Tatbestandes nach Abs. 4 (Art. 90 SVG) trotzdem die subjektive Voraussetzungen von Abs. 3 erfüllt sein müsse. Die im Frühjahr lancierte Volksinitiative zur Abschwächung des Raserartikels kritisiert indessen nicht diesen Automatismus, sondern die Höhe der Sanktionen.

Wie gut diese Massnahme realisiert wird (Prozessevaluation), zeigt sich an der Häufigkeit und der einheitlichen Anwendung derselben. Die Entwicklung der Anzahl Verurteilungen aufgrund des sogenannten Raserartikels zeigt eine Zunahme von 53 im Jahre 2013 auf 297 (im Jahr 2014) und 384 (im Jahr 2015), dass die neue Bestimmung nicht nur in vereinzelten Fällen Anwendung findet.

Die Auswirkungen können sich auf drei Ebenen zeigen: eine Abnahme der Fahrten von Hochrisikolenkern aufgrund des Führerausweisentzuges (Expositionseffekt), eine Veränderung des Verhaltens nach Ablauf der Strafen sowie eine generalpräventive, moderierende Auswirkung auf das Fahrverhalten vieler Fahrzeuglenker. Entsprechende vertiefende Analysen sind noch nicht geplant.

Die Ergebnisevaluation schliesslich wird auch hier die Analyse von Unfällen infolge unangepasster Geschwindigkeiten im Sinne der Raserbestimmung umfassen. Ein massnahmenbezogener Effekt dürfte wegen Überschneidungen mit an den vorangehenden Massnahmen (Kapitel 4.2.3 und 4.2.4) indessen kaum nachzuweisen sein. Zudem könnten die politischen Diskussionen dazu führen, dass Korrekturen vor Vorliegen von Studienergebnissen vorgenommen werden. In diesem Falle sollten zumindest diese zwei Überlegungen Eingang in den politischen Entscheidungsprozess finden:

- Die deutliche Zunahme der Verurteilungen nach Abs. 4 Art. 90 SVG zeigt, dass extreme, mit einem sehr hohen Gefährdungspotenzial verbundene Fahrten tatsächlich keine Seltenheit sind und auch entdeckt werden können.
- Forschungsergebnisse lassen den Schluss zu, dass die Verkehrssicherheit durch Führerausweisentzüge erhöht werden kann, während Freiheitsstrafen ein entsprechender Effekt abgesprochen wird.[9]

---

[9] SIEGRIST, STEFAN: Sanktionen zur Bekämpfung der Verkehrsdelinquenz: welche Rolle spielen sie und welche sind wirksam? In: Schaffhauser René, Hg. Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht 2008. 2008: 45–70.

4.2.6 Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

Fahren mit Licht am Tag ist seit dem 1. Januar 2014 für alle Motorfahrzeuge Pflicht. Die Vorschrift wurde gemäss den Intentionen des Grundlagenberichts formuliert (Strukturevaluation). Die Handlungsaufforderung an die Fahrzeuglenker war jedoch in Abhängigkeit des Ausrüstungszustandes ihrer Fahrzeuge unterschiedlich. Der Touring Club der Schweiz hat im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit eine Informationsoffensive durchgeführt.[10]

Die von der bfu jährlich durchgeführten, repräsentativen Erhebungen der Lichteinschaltquoten zeigen seit Jahren eine stetige positive Entwicklung. Fahren mit Licht am Tag hat sich aber erst mit Einführung des Obligatoriums im Jahr 2014 durchgesetzt. Die Lichteinschaltquote bei Personenwagen lag bei 94 % gegenüber 68 % im Vorjahr.

Analog zur Unfallauswertung bezüglich der Massnahme «Alkoholverbot für Neulenker» wird sich die Ergebnisevaluation auf die durch Fahren mit Licht am Tag zu beeinflussenden Kollisionen bei Tageslicht konzentrieren. Kollisionen zwischen Personenwagen und Fussgängern, Fahrradfahrern, Motorrädern sowie anderen Autos sollten erwartungsgemäss stärker zurückgehen als Selbstunfälle bei Tageslicht.

[10] www.tcs.ch/de/auto-zweirad/verkehrsregeln/licht-am-tag.php.