

Verkehrssicherheitsprogramme Europäischer Grossstädte

11. Kongress
zur urbanen Sicherheit

5. September 2013

Wernher Brucks, Dr. phil.
Chef Verkehrssicherheit





London's Road Safety Plan

November 2001

verkehrssicherheitsprogramm wien 2005



Stadt+Wien
Wien ist anders.



SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Plan d'actions 2011-2020

de la Région de Bruxelles-Capitale

Gemeente Amsterdam

Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer



Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2012 – 2015



Untersuchte Programme

Stadt	Land	Einwohner	Name des Programms
Amsterdam	NL	780'000	Meerjaarenplan Verkeersveiligheid 2012-2015
Berlin	D	3'924'000	Berlin Sicher Mobil 2010
Birmingham	GB	1'037'000	Road Safety 2009
Brüssel	B	1'068'000	Plan de Sécurité Routière 2011-2020
Dresden	D	523'000	Verkehrssicherheitskonzept 2010
Edmonton	CA	812'000	Traffic Safety Strategy 2006-2010
Göteborg	S	517'000	Traffic Safety 2020
Kopenhagen	DK	540'000	Traffic Safety Plan 2007-2012
London	GB	7'825'000	London's Road Safety Plan 2001
Münster	D	280'000	Verkehrssicherheitsprogramm Münster 2009-2013
Oslo	N	613'000	Action Plan for Road Safety 2011-2014
Wien	A	1'714'000	Verkehrssicherheitsprogramm Wien 2005

Beispiel London

Message from the Mayor

In the longer term we should work towards the goal of freeing London's roads from death and serious injury. To set us on this path, I have set a new target to cut the number of those killed or seriously injured by a further 40 per cent by 2020. In real numbers that is a total reduction of 10,000 casualties over the life of the plan. It is a challenging target, but we must achieve it, and that is why I will invest significant levels of funding in order to do so.



- 40% weniger Schwerverletzte bis 2020
 - 10'000 weniger Getötete
- Massgebliche finanzielle Mittel

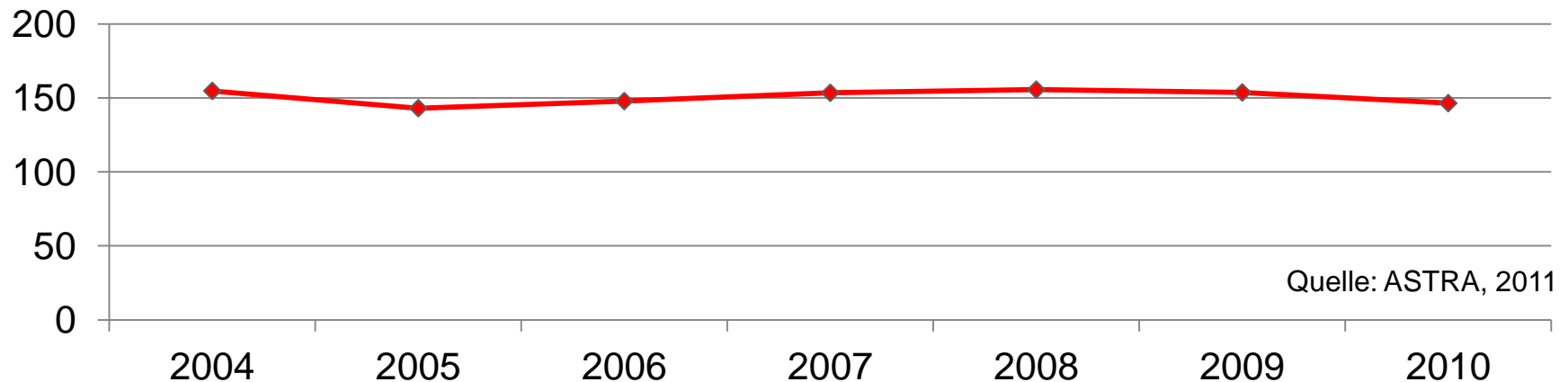
Safe Streets for London

The Road Safety Action Plan for London 2020

Warum ein städtisches Programm?

- Mit zunehmendem Erfolg erhöht sich der Aufwand (Paretoprinzip 80/20)
Unfälle mit Personenschaden pro 50'000 Einwohner

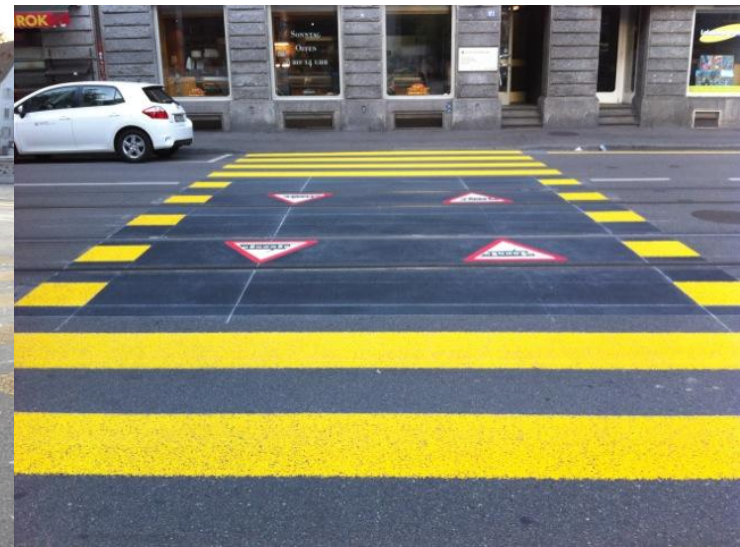
Zürich



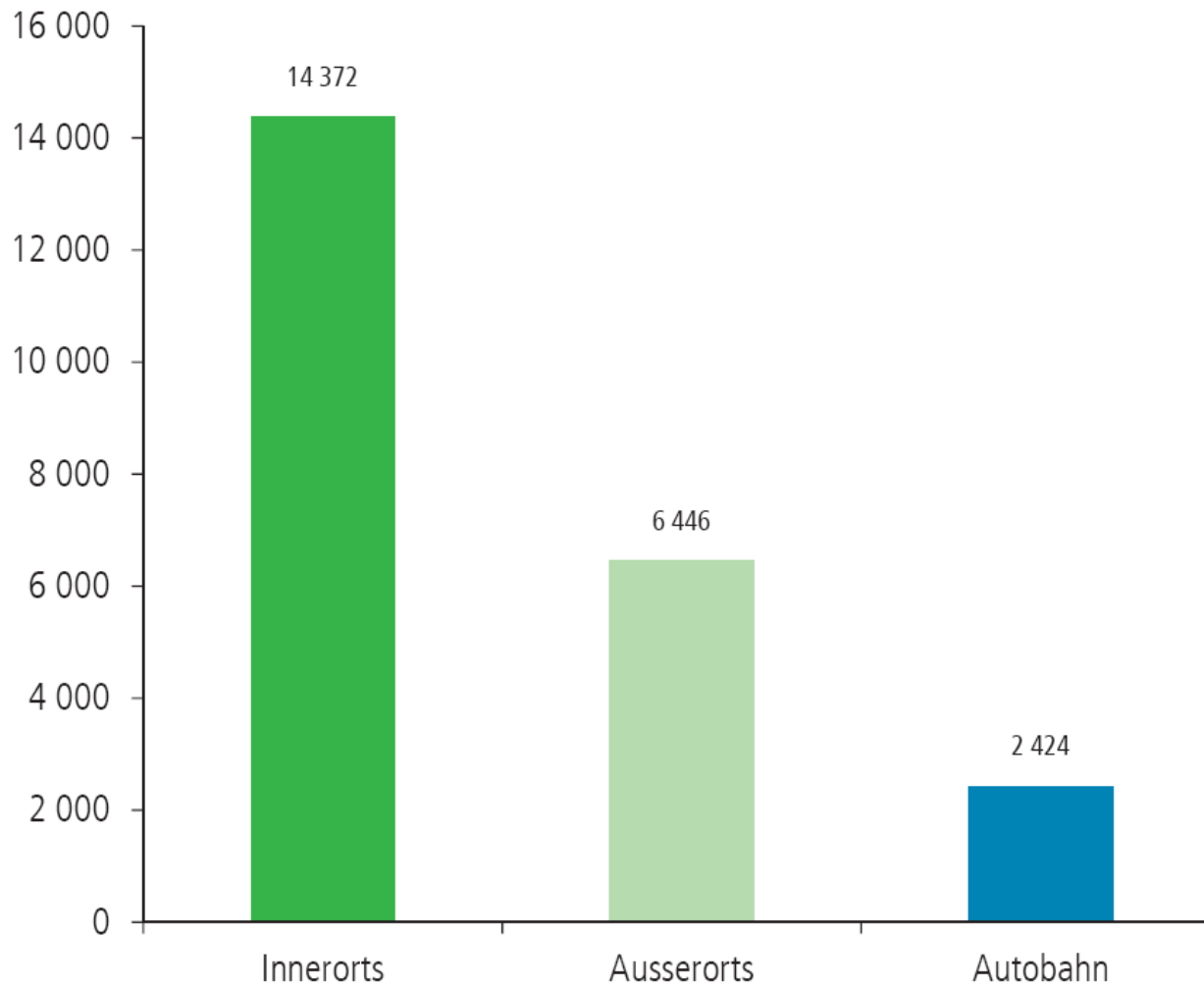
- Urbane Lebensqualität setzt Verkehrssicherheit voraus (z.B. Velonutzung)
- Das Programm selbst ist ein Signal nach aussen zur Sensibilisierung

Typische Sicherheitsprobleme einer Stadt

- Maximale Vielfalt der Mobilitätsansprüche (Fg, Velo, MIV, öV)
- Konkurrierende Ansprüche (z.B. Gestaltung, Grünwuchs, Reklame)
- Stark beschränkter Platz
- Maximaler Verkehrsdruck während 5 Stunden (7-9 und 16-19 Uhr)
- Oftmals suboptimale Infrastruktur (z.B. Sichtweiten, Schutzinseln)



60 Prozent aller Verletzten innerorts



Quelle: ASTRA, polizeilich registrierte Unfälle

USV.G.11.1

Verkehrssicherheitsphilosophien

1. Vision Zero

Menschen machen Fehler, das System verzeiht sie
(z.B. Tempo-30)

2. Safe Systems

Das System verhindert Fehler, indem es bevormundet
(z.B. Schwellen)

3. Integrierte Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit wird in der gesamten
Verwaltungstätigkeit mitgedacht (z.B. Baumstandorte)

Handlungsleitende Prinzipien

1. Das Verkehrssystem verhindert Fehler, oder es verzeiht sie
2. Entwicklung ist wichtig, nicht Quervergleich
3. Hilfe zur Selbsthilfe gegen Unfälle
4. Ressourcen effizient nutzen, Synergien schaffen
5. Interessen der Verkehrssicherheit durchsetzen
6. ...

Mögliche Ziele eines Programms

1. Quantitatives Ziel

X % weniger Verunfallte im Strassenverkehr in **Y** Jahren

2. Qualitatives Ziel

Die Verkehrssicherheitsarbeit ist koordiniert,
breit abgestützt und langfristig ausgerichtet.

Quantitative Ziele anderer Städte

Stadt	Laufzeit (Jahre)	Ziel	Indikator	Reduktion/Jahr
Amsterdam	10	25%	SV	2,5%
Berlin	7	30%	SV+G	4,3%
Birmingham	12	33%	SV+G	2,8%
Brüssel	10	50%	SV+G	5,0%
Dresden	3	50%	G,	16,7%
Edmonton	5	30%	U	6,0%
Göteborg	10	75%	V	7,5%
Kopenhagen	6	33%	SV+G	5,5%
London	10	40%	SV+G	4,0%
Münster	5	40%	V	8,0%
Oslo	10	30%	SV+G	3,0%
Wien	16	50%	V	3,1%

U: Unfälle; V: Verletzte; SV: Schwerverletzte; G: Getötete

Qualitatives Ziel: Koordination

- Wer koordiniert in der Stadt die Verkehrssicherheit?
- An wen wenden sich Bürger bei Fragen zur Verkehrssicherheit?
- Wer äussert sich in der Öffentlichkeit zur Verkehrssicherheit?



Fachstelle Verkehrssicherheit

Zum Beispiel Kanton Aargau:

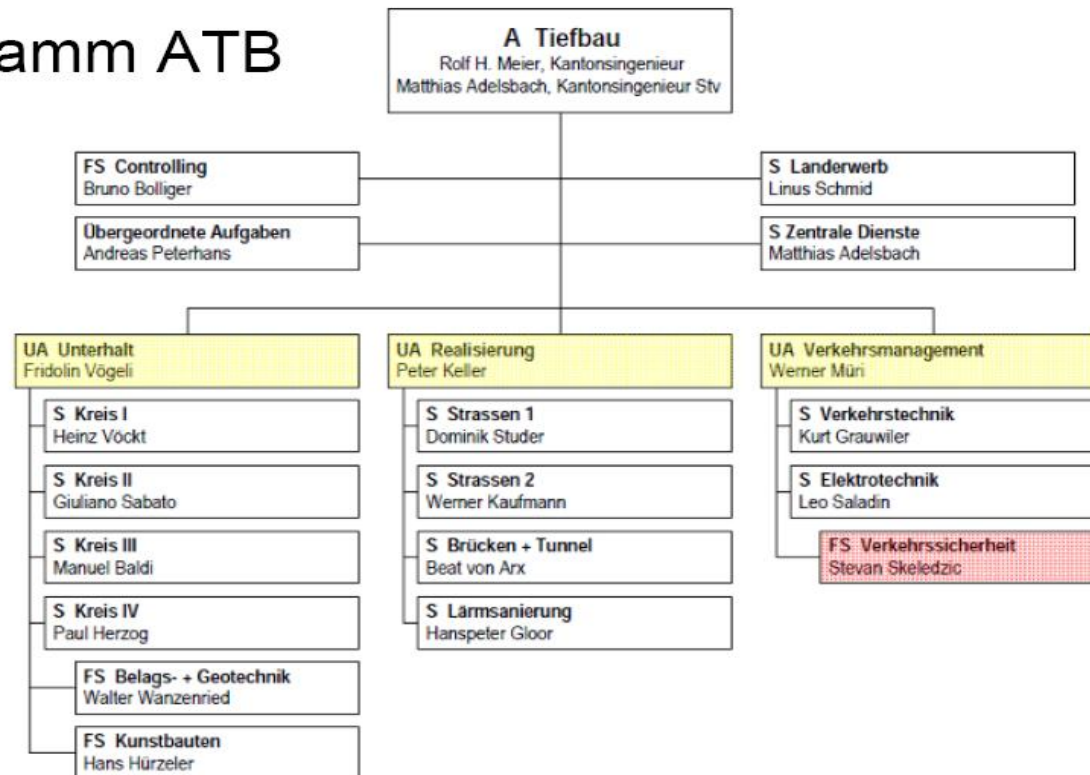


Departement
Bau, Verkehr und Umwelt

UA Verkehrsmanagement

FSV Fachstelle Verkehrssicherheit

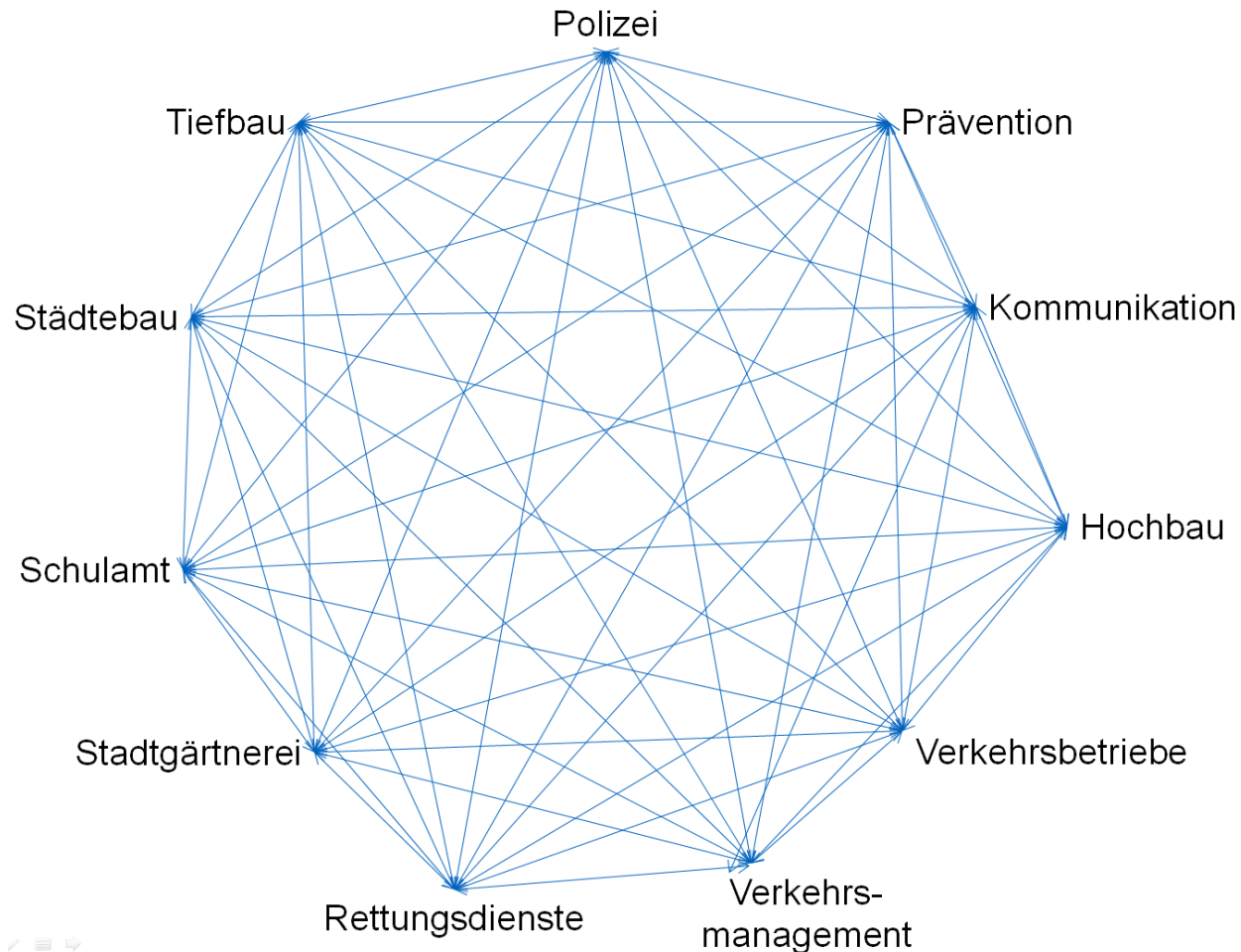
Organigramm ATB



A Abteilung
UA Unterabteilung
S Sektion
FS Fachstelle

Netzwerk Verkehrssicherheit

Integrierte Verkehrssicherheit mit Koordinationsstelle



Massnahmen

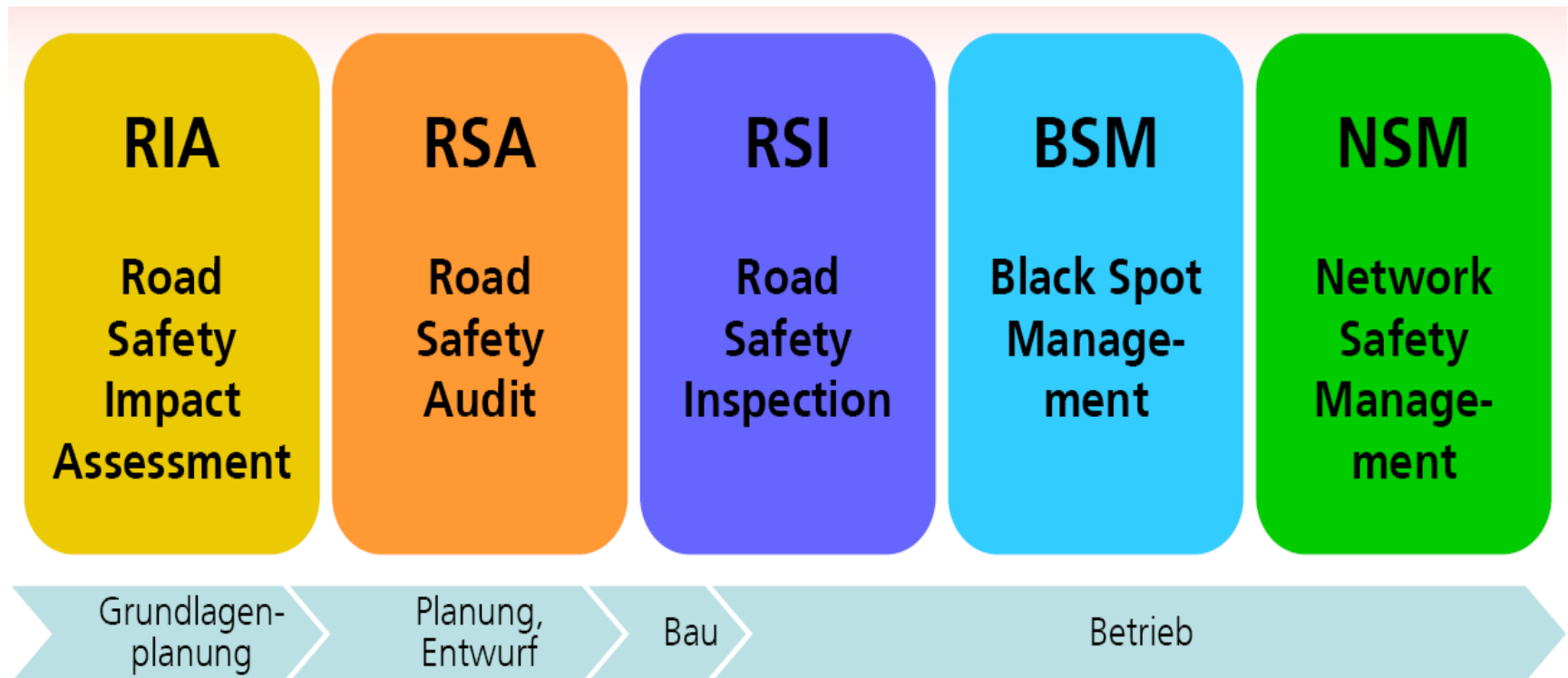
V = ISK

Verkehrssicherheit

= Infrastruktur x Sensibilisierung x Kontrolle

Infrastruktur

Systematischer Einsatz der ASTRA Sicherheitsinstrumente in jeder Phase von Planung bis Betrieb:



Sensibilisierung (Verkehrsklima)

Dachkampagne für Fairness und Eigenverantwortung im Strassenverkehr



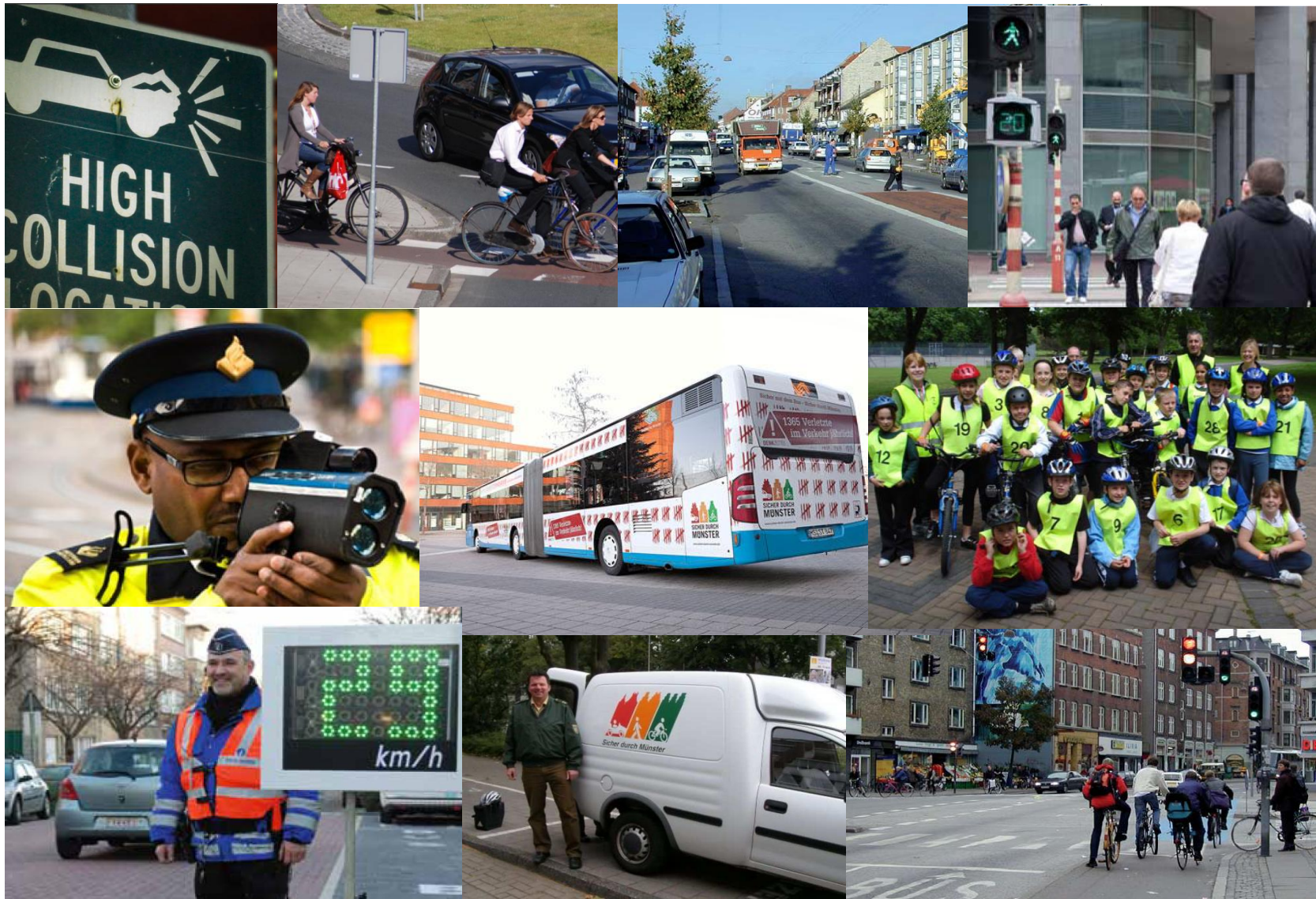
Kontrolle

Der Strassenverkehr ist der Lebensbereich mit der höchsten Regeldichte.
Daraus können Widerstände entstehen (psychologische Reaktanz).

$$\text{Regelkonformität} = \text{Subjektive Kontrollwahrscheinlichkeit} \times \text{Höhe der Sanktion}$$



Beispiele für Massnahmen



Organisation



ISO 39001 Zertifizierung

Die Umsetzung der Norm **ISO 39001** („Road Traffic Safety Management“) soll die Organisationen, welche zum System „Strassenverkehr“ beitragen, in die Lage versetzen, die Strassenverkehrssicherheit nachhaltig zu verbessern und damit die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten und Schwerverletzten zu reduzieren.

Fazit

Ein Verkehrssicherheitsprogramm zu haben, heisst stark koordinierte, gut kommunizierte Verkehrssicherheitsarbeit mit klarer Zielsetzung und hoher Wirkung zu leisten.



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit ...

