



Bundesamt für Strassen

Die neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik

Vierter Synthesebericht

Massnahmen

Vorläufiges Arbeitsergebnis aus dem partizipativen Prozess
zur Formulierung der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik

17. Dezember 2004

Inhalt:

1	Einleitung	1
2	Bewertung der Massnahmen	2
3	Auswahl der Massnahmen	3
4	Massnahmenpaket	4
5	Wirkungsabschätzung des Massnahmenpakets	7
6	Kosten und Nutzen der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik	11

1 Einleitung

Die neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik wird im Rahmen eines partizipativen Prozesses unter der Federführung des Bundesamtes für Strassen entwickelt und formuliert. Rund 80 Personen aus Fachorganisationen, Interessenverbänden, Kantons- und Gemeindebehörden, Wirtschaft und Politik wirken in insgesamt fünf Fachgruppen und in einem Begleitausschuss mit.

In den Etappen I und II wurden die Ausgangslage, die Vision und die Ziele (vgl. 1. Synthesebericht vom 30.4.2003), in der Etappe III die Strategie (vgl. 2. Synthesebericht vom 22.8.2003) und in der Etappe IV ein Bewertungssystem zur Auswahl der Massnahmen (vgl. 3. Synthesebericht vom 29.3.2004) erarbeitet. In der letzten Etappe V sind nun die Massnahmen erarbeitet und zusammengestellt worden.

Der vorliegende Bericht schliesst die Reihe der vorläufigen Arbeitsergebnisse aus dem partizipativen Prozess ab. Das Bundesamt für Strassen wird auf der Basis der vier Syntheseberichte einen Schlussbericht verfassen und damit die neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes aufzeigen.

2 Bewertung der Massnahmen

Für die Schnürung eines Massnahmenpakets wurden in der Etappe V folgende Vorbereitungsarbeiten durchgeführt:

- **Sammeln von Massnahmen-Ideen**

Es ging darum Massnahmen aufzulisten, welche ausgehend von den strategischen Leitsätzen geeignet schienen, die formulierten Ziele zu erreichen, und deshalb näher geprüft werden sollten. Es entstand eine Liste von über 100 Massnahmen-Ideen. Nicht aufgenommen wurden Massnahmen, die in Bezug auf die vermutete Wirksamkeit, Ziel- und Strategiegerechtigkeit, technische Machbarkeit sowie minimale politische Realisierungschancen als nicht umsetzbar angesehen wurden.

- **Beschreiben und Beurteilen der einzelnen Massnahmen**

Die zu prüfenden Massnahmen-Ideen wurden teilweise zusammengefasst und nach einheitlichen Richtlinien beschrieben, d.h. es wurden Aussagen zum Inhalt der Massnahme und zu den in der Etappe IV festgelegten Kriterien (vgl. 3. Synthesebericht) gemacht. Beim Beurteilen der Sicherheitsmassnahmen wurde zuerst das Wirkungspotenzial geprüft. Massnahmen, deren Wirkungspotenzial als "sehr gering" eingestuft wurde, wurden ausgeschlossen.

- **Bewerten der Massnahmen**

Auf Grund der einzelnen Beurteilungen und der in Etappe IV erfolgten, allgemeinen Gewichtung der Kriterien (vgl. 3. Synthesebericht) ergab sich die Bewertung. Die Bewertungsergebnisse sind in einer Punktzahl (Nutzwert) ausgedrückt. Damit wurde es möglich, eine vergleichende Rangliste der Massnahmen zu erstellen. Die Massnahmen wurden zur besseren Gliederung in fünf Bewertungsklassen eingeteilt:

Bewertungsklasse 5	sehr guter Nutzwert der Massnahme
Bewertungsklasse 4	guter Nutzwert der Massnahme
Bewertungsklasse 3	mittlerer Nutzwert der Massnahme
Bewertungsklasse 2	mässiger Nutzwert der Massnahme
Bewertungsklasse 1	schlechter Nutzwert der Massnahme.

3 Auswahl der Massnahmen

Zum Entscheid, welche Sicherheitsmassnahmen in das Massnahmenpaket aufgenommen werden sollen, führten die folgenden weiteren Schritte:

- Prüfung und Auswahl der einzelnen Massnahmen

Die einzelnen Massnahmen wurden gemäss ihrem Bewertungsergebnis und unter Berücksichtigung der jeweiligen Beurteilung der Einzelkriterien (sehr gute / sehr schlechte Bewertung) sowie der Abhängigkeiten von anderen Massnahmen geprüft und ausgewählt.

- Abschätzen der Wirkung und Prüfen der Übereinstimmung mit der Strategie

Für die Gesamtheit der so ausgewählten Massnahmen wurde das Wirkungspotenzial in Bezug auf den Zeitpunkt der Wirkungsentfaltung geschätzt. Die Hochrechnung des für die Zielerreichung in den Jahren 2010 und 2020 notwendigen Wirkungspotenzials zeigt, dass -die Massnahmen der Bewertungsklassen 5, 4 und 3 ins Massnahmenpaket aufgenommen werden müssen. Die Massnahme „Verbot von aktiver, externer Kommunikation mit elektronischen Hilfsmitteln“ soll allerdings von der Schweiz nicht im Alleingang eingeführt werden (Weiterverfolgung auf internationaler Ebene als Teil der Massnahme 211).

Der Paketentwurf wurde auch auf die angemessene Verteilung der ausgewählten Massnahmen auf die Handlungsfelder und die prioritären strategischen Leitsätze überprüft.

Massnahmen der Bewertungsklassen 1 und 2 sind mit wenigen Ausnahmen nicht aufgenommen worden. Die Aufnahme einiger weniger dieser als relativ schlecht bewerteten Massnahmen liegt hauptsächlich in ihrem hohen Wirkungspotenzial, im Fehlen valabler Substitutionsmassnahmen, in ihrer Bedeutung für abhängige Massnahmen oder in der Ausgewogenheit des Pakets begründet.

- Abschätzen besonderer Sensitivitäten

Um die Stabilität und die Akzeptanz des Ergebnisses zu prüfen, wurde untersucht, ob die Auswahl der vorgeschlagenen Massnahmen bei anderer Gewichtung einzelner Kriterien gleich ausgefallen wäre.

Erstens wurde geprüft, welche Änderungen sich ergeben würden, wenn das Kriterium "Einfluss auf die persönliche Freiheit" mit 30% (und die anderen Kriterien verhältnismässig geringer) statt mit 15% gewichtet würde. Im Ergebnis würde sich keine der vorgeschlagenen Massnahmen in eine andere Bewertungsklasse ver-

schieben, so dass sich aus dieser Sicht keine Änderung am vorgeschlagenen Massnahmenpaket aufdrängte.

Zweitens interessierte im Sinne eines möglichst effizienten Ressourceneinsatzes die Frage, wie sich die Bewertungen der Massnahmen verändern würden, wenn statt des Wirkungspotenzials (30%) und der Effizienz (Kosten/Nutzen; 15%) nur die Effizienz (mit 45%) berücksichtigt würde. Im Ergebnis würden zahlreiche Massnahmen abweichende Bewertungen erfahren. Das heisst, dass sich bei einer stärkeren Berücksichtigung des Kostenaspekts die Rangliste der Massnahmen und damit die Zusammensetzung des Massnahmenpakets entsprechend ändern müssten. Folgende Massnahmen, die im vorgeschlagenen Massnahmenpaket enthalten sind, würden wesentlich schlechter bewertet:

- Verbesserung der Sichtbarkeit aller Fahrzeuge
- Sanierung potenzieller Gefahrenstellen
- Befristung der Führerausweispültigkeit (periodische Überprüfung der Fahreignung)
- Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag
- Einbau von Unfalldatenaufzeichnungsgeräten.

Der Einbau von Unfalldatenaufzeichnungsgeräten schnitt bezüglich Effizienz am schlechtesten ab. Diese Massnahme wurde deshalb aus der Massnahmeliste gestrichen. Im Hinblick auf die Zielerreichung (vgl. Ziffer 5) kann auf die übrigen Massnahmen nicht verzichtet werden.

Bezüglich der Basismassnahmen wurde das gleiche Vorgehen wie bei den Sicherheitsmassnahmen gewählt. Im Ergebnis wurden alle Basismassnahmen der Bewertungsklassen 5 bis 3 in den Massnahmenpaket-Entwurf aufgenommen. Ebenso aufgenommen wurden aus Gründen des Programmnutzens und der strategischen Ausgewogenheit zwei Massnahmen aus der Bewertungsklasse 2.

4 Massnahmenpaket

Der Entwurf des Massnahmenpakets enthält nach Abschluss der beschriebenen Vorarbeiten 33 Sicherheitsmassnahmen und 23 Basismassnahmen (vgl. Anhang). Es handelt sich dabei teils um neue Handlungsansätze, teils um Massnahmen zur Verstärkung und Unterstützung von bereits laufenden Aktivitäten. Die Massnahmen verteilen sich auf zwölf Handlungsfelder:

Handlungsfeld 1 Sensibilisierung / Erziehung

- 401 Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- 403 Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen
- 405 Hinweis auf Medikamentenverpackung
- 406 Informationspflicht bei Abgabe von Medikamenten
- 407 Erhöhung der Velohelmtragquote
- 601 Verkehrssicherheitscharta
- 602 Verkehrssicherheitslabel

Handlungsfeld 2 Aus- / Weiterbildung

- 504 Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende
- 505 Nachschulung von alkohol- und drogenerstauffälligen Fahrzeuglenkenden
- 506 Systematische Nachschulung von Wiederholungstätern

Handlungsfeld 3 Verhaltensvorschriften

- 408 Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag
- 508 Alkoholverbot für Berufschaffeuere
- 517 Alkoholverbot für Neulenkende

Handlungsfeld 4 Kontroll- / Sanktionierungssysteme

- 411 Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien
- 412 Verdichtung der Verkehrskontrollen
- 413 Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren
- 416 Vollzugshilfe zur Kontrolle des Sicherheitsabstands
- 422 Einsatz für grenzüberschreitende Strafverfolgung
- 423 Koordination der Polizeikontrollen
- 509 Normierung der Fahreignungs-Voraussetzungen
- 510 Befristung der Führerausweisgültigkeit (periodische Überprüfung der Fahreignung)
- 512 Erleichterungen für die Feststellung der Fahruntfähigkeit
- 513 Beweissichere Atemalkoholkontrolle

Handlungsfeld 5 Strasseninfrastruktur

- 104 Optimierung der Verkehrsführung und Sichtbarkeit bei Baustellen
- 106 Warnanlage auf Bau- und Arbeitsstellen
- 107 Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes
- 302 Sanierung potenzieller Gefahrenstellen
- 303 Sanierung der Unfallschwerpunkte
- 305 Verkehrstrennung und Koexistenzlösung
- 306 Verkehrsberuhigung
- 309 Richtungstrennung auf Strassen ausserorts

Handlungsfeld 6 Verkehrslenkung

- 114 Standortidentifikation bei Notrufen mit Mobiltelefon

Handlungsfeld 7 Fahrzeug

- 205 Neue Vorschriften für Fahrzeuggradumrüstungen
- 209 Verbesserung der Sichtbarkeit aller Fahrzeuge

Handlungsfeld 8 Qualitätssicherung

- 116 Richtlinien für sicheren Betrieb und Unterhalt von Strassenanlagen
- 199 Qualitätssicherung im Rettungswesen
- 311 Ausbildung von Verkehrssicherheitsfachleuten im Ingenieurwesen
- 312 Road Safety Audit
- 313 Ergänzung der technischen Normen VSS / SLG
- 419 Gestaltung Verkehrsvorschriften
- 503 Einführung eines Qualitätsmanagements für Führerprüfungen
- 514 Qualitätssicherung der Fahreignungsabklärung

Handlungsfeld 9 Forschung / Statistik

- 210 Förderung von Pilotprojekten
- 301 Analyse der Schwerpunkte im Unfallgeschehen und der Gefahrenstellen
- 605 Aufbau einer Forschungsdatenbank Verkehrssicherheit
- 606 Stärkung der Verkehrssicherheitsinteressen in der Forschung

- 607 Austausch von Unfalldaten
- 608 Verbesserung der Unfallstatistik
- 621 Unfallursachen-Forschung

Handlungsfeld 10 Internationale Zusammenarbeit

- 211 Ausbau des internationalen Engagements für Fahrzeugsicherheit
- 212 Ausbau der internationalen Kontaktpflege im Bereich Verkehrssicherheit

Handlungsfeld 11 Organisation / Institutionen

- 124 Psychologische Ereignisbewältigung
- 604 Verkehrssicherheitsprüfung von Bundesgeschäften
- 609 Bilden einer nationalen Kommission für Strassenverkehrssicherheit
- 611 Steuerung der Strassenverkehrssicherheitspolitik

Handlungsfeld 12 Ressourcen

- 616 Effizienzoptimierter Ressourceneinsatz

Die Liste zeigt, dass das Massnahmenpaket auf einem breiten Ansatz beruht, d.h. dass keine einseitige Konzentration z. B. auf Repression oder Infrastruktur besteht. Vielmehr setzt es sich aus einer Mischung von Massnahmen zusammen, die sich gegenseitig unterstützen und ergänzen. Dazu gehört auch die Verbindung von Sicherheitsmassnahmen, welche eine direkte Wirkung auf das Unfallgeschehen haben, und Basismassnahmen, welche die dafür nötigen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen schaffen.

5 Wirkungsabschätzung des Massnahmenpakets

Das Oberziel der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik besteht darin, bis 2010 die Zahl der jährlich im Strassenverkehr Getöteten auf weniger als 300 und diejenige der Schwerverletzten auf weniger als 3000 Personen zu senken. Danach soll die Zahl der getöteten und schwer verletzten Personen pro zehn Jahre um mindestens 30 Prozent gesenkt werden (vgl. 1. Synthesebericht).

Allgemeiner Trend, externe Faktoren

Das Unfallgeschehen auf den Strassen ist einerseits von zahlreichen externen Faktoren abhängig (Bevölkerungs-, Verkehrs- und wirtschaftliche Entwicklung, Fahrzeugtechnik, Medizin usw.). Andererseits sind bereits in den letzten Jahren zahlreiche Massnahmen in die Wege geleitet worden, welche in der Zukunft die Verkehrssicherheit erhöhen werden.

Werden die bisherigen Anstrengungen für die Verkehrssicherheit in den nächsten Jahren auf allen Ebenen (Staat, Verbände, Privatwirtschaft usw.) konsequent fortgeführt, so kann auch in Zukunft mit einer gewissen weiteren Reduktion der Zahl getöteter und schwer verletzter Personen gerechnet werden. Dieser positive Trend genügt aber zum Erreichen des ambitionierten Oberziels nicht, sondern es bedarf zusätzlicher und koordinierter Anstrengungen.

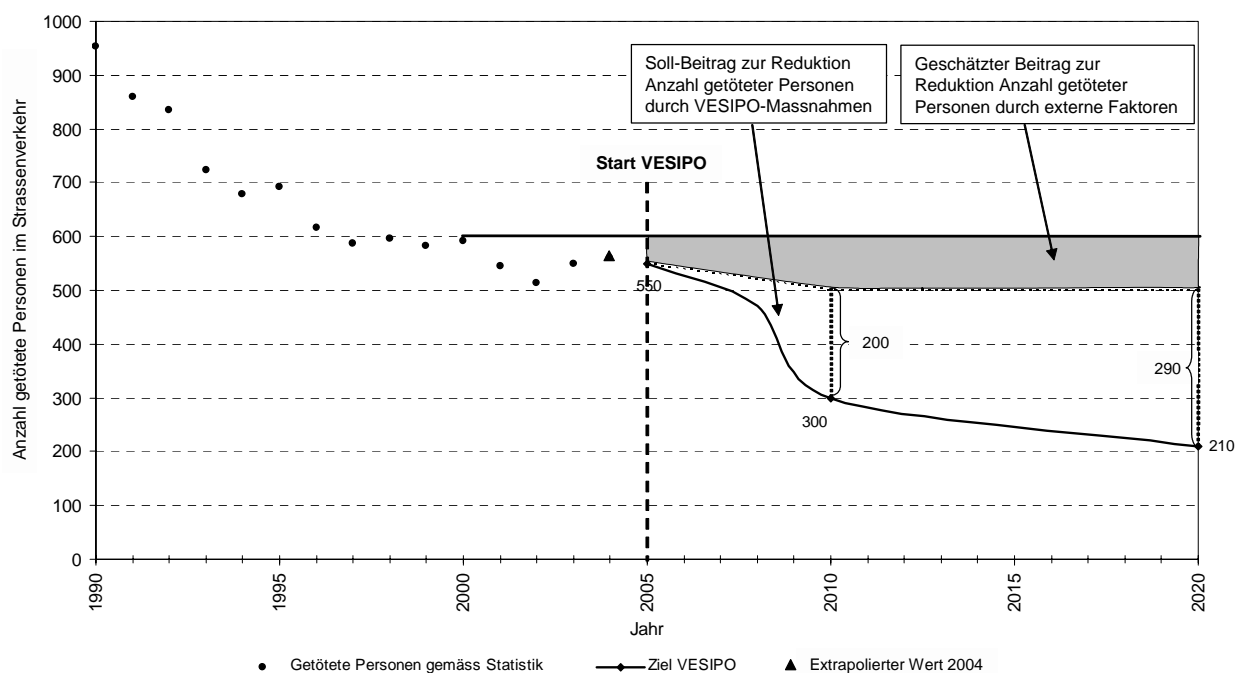
Wirkungssoll des Massnahmenpakets

Welchen Beitrag leisten externe Faktoren bzw. der prognostizierte positive Trend zur geplanten Herabsetzung der Strassenverkehrstopfer? Welche zusätzliche Reduktionsleistung muss das neue Massnahmenpaket bis 2010 und 2020 schätzungsweise erbringen?

Gemäss der Teilstudie "Prognose der Strassenverkehrsunfälle 2010" des Grundlagenberichts VESIPO kann ein abnehmender Trend der schweren Unfälle nachgewiesen werden. Unter der Annahme, dass auch in Zukunft gleich grosse Anstrengungen zur Erhöhung der Sicherheit im Strassenverkehr unternommen werden wie in der Vergangenheit, rechnet die Studie damit, dass im Zeitraum von 2000 bis 2010 die Zahl der Getöteten von 600 auf ca. 400 sinken wird. Da die künftigen Verkehrssicherheits-Aktivitäten zunehmend Massnahmen sein werden, die im Rahmen des Projektes VESIPO erarbeitet wurden, darf die Wirkung aber nicht doppelt (sowohl als Bestandteil des positiven Trends als auch als Teil des Massnahmenpakets) gezählt werden. Der positive Trend gemäss Studie wird deshalb bis 2010 zur Hälfte und von 2010 bis 2020 gar nicht mehr berücksichtigt. Diese Zahlen wurden anhand einer überschlägigen Bewertung der bereits eingeleiteten Massnahmen plausibilisiert. Deshalb lautet das "Wirkungssoll" der Massnahmen der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik wie folgt: Per 2010 sollten 200 Getötete und 2000 Schwerverletzte und per 2020 290 Getötete und 2900 Schwerverletzte vermieden werden. Referenzjahr für alle Schätzungen ist das Jahr 2000 mit damals rund 600 Getöteten und 6000 Schwerverletzten.

Jahr	Ziel		Reduktionsziel		Beitrag „externe Faktoren“		Wirkungssoll Massnahmenpaket	
	Getötete	SchVer	Getötete	SchVer	Getötete	SchVer	Getötete	SchVer
2000	ca. 600	ca. 6000						
	Referenzjahr							
2010	max. 300	max. 3000	mind. 300	mind. 3000	ca. 100	ca. 1000	ca. 200	ca. 2000
2020	max. 210	max. 2100	mind. 390	mind. 3900	ca. 100	ca. 1000	ca. 290	ca. 2900

Die nachstehende Grafik zeigt einerseits die zahlenmässige Entwicklung der im Strassenverkehr getöteten Personen in den letzten 15 Jahren (als Beleg für den positiven Trend) und andererseits die Prognosen, welche das Wirkungssoll des Massnahmenpakets mitbestimmen:



Ungefähr die gleiche Entwicklung ergibt sich bei den Schwerverletzten. Aufgrund der hohen Korrelation wird das Verhältnis von Getöteten zu Schwerverletzten konstant mit 1:10 angenommen.

Wirkungspotenzial des Massnahmenpakets

Bei der Beschreibung der einzelnen Massnahmen (vgl. Ziffer 2) wurde das Wirkungspotenzial anhand einer Prognose über die zu erwartende Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten 15 Jahre nach Initiierung der Massnahme ausgewiesen.

Ebenso wurde der frühestmögliche Zeitpunkt für die Initiierung der Massnahme sowie der Zeitpunkt der massgeblichen Wirkungsentfaltung eruiert (zu letzterem vgl. Anhang).

Als „massgeblich“ wurde eine Wirkung dann betrachtet, wenn die Massnahme mehr als einen Drittel ihres geschätzten Wirkungspotenzials entfaltet. In Bezug auf die unten aufgeführten Zieljahre wurden deshalb für die Abschätzung der Wirkung des gesamten Massnahmenpakets nur 60 Prozent des jeweiligen geschätzten Wirkungspotenzials einer Massnahme berücksichtigt.

Der Massnahmenpaket-Entwurf dürfte auf der Grundlage der vorhandenen Massnahmenbeschreibungen und der erwähnten methodischen Annahmen die folgende geschätzte Wirkung haben:

Zieljahr	Geschätzte Wirkung des Massnahmenpakets	Wirkungssoll des Massnahmenpakets
2010	~ 120+35*	~ 200
2012	~ 250	~ 220
2015	~ 270	~ 270
2018	~ 290	~ 290

* Inkl. Anteil der geschätzten Wirkung der Neuerungen aus der letzten Revision des Strassenverkehrsgesetzes, welcher nicht im Trend berücksichtigt worden ist.

Die Schätzungen sind schwierig zu erstellen und können deshalb nur plausible Grössenordnungen wiedergeben. Trotzdem ist davon auszugehen, dass im nächsten Jahrzehnt das quantifizierte Oberziel erreicht werden kann.

Die Zielerreichung bis ins Jahr 2010 ist aber nur knapp möglich. Es liegen nur in beschränkter Anzahl Massnahmen vor, welche sowohl kurzfristig initiiert werden können als auch in genügendem Ausmass sofort wirksam sind. Diese müssen alle in der geplanten Art und Weise und innert der kürzest möglichen Frist umgesetzt werden können. Die Voraussetzung dafür ist, dass der Wille zur Umsetzung der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik von allen, die dazu beitragen können - insbesondere auf politischer Ebene -, klar zum Ausdruck kommt. Dies bedeutet auch, dass die notwendigen Ressourcen rechtzeitig und vollumfänglich zur Verfügung stehen.

6 Kosten und Nutzen der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik

In den einzelnen Massnahmenbeschrieben wurden die mit der Massnahmenumsetzung verbundenen Kosten während der nächsten 15 Jahre abgeschätzt. So können die ungefähren Gesamtkosten des vorgeschlagenen Massnahmenpakets eruiert werden. Zudem ist es auf Grund der vorliegenden Wirkungsabschätzungen (d.h. der geschätzten Reduktion der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten) möglich, die Einsparungen bei den Unfallkosten abzuschätzen und somit den wirtschaftlichen Nutzen des Handlungsprogramms auszuweisen.

Geschätzte Kosten, Kostenstruktur

Die Umsetzung des Massnahmenpakets hat in den nächsten 15 Jahren durchschnittlich Kosten von schätzungsweise 670 Mio. Franken pro Jahr zur Folge.

Im Bereich der **Strasseninfrastruktur** (~240 Mio. Fr./Jahr) sind es die verstärkte Sanierung von potenziellen Gefahrenstellen und der Unfallschwerpunkte (Mn 302/303) sowie die vermehrte Richtungstrennung auf Ausserortsstrassen (Mn 309), welche mit erheblichen Mehrkosten für die jeweiligen Strasseneigentümer verbunden sein werden. Bei den **Kontroll-/Sanktionierungssystemen** (~220 Mio. Fr./Jahr) sind es insbesondere die Konzentration der Verkehrskontrollen auf die sicherheitsrelevantesten Fehlverhalten und eine Verdichtung dieser Kontrollen (Mn 411/412), welche zusätzliche Geldmittel der öffentlichen Hand erfordern. Es ist jedoch damit zu rechnen, dass nach einer ersten Anschubfinanzierung die Kosten - auch wenn dies nicht das Ziel der Massnahme ist - durch zusätzliche Einnahmen aus Bussen mindestens teilweise gedeckt werden können. Bei den **Fahrzeugen** (~100 Mio. Fr./Jahr) verursacht insbesondere das Massnahmenbündel unter dem Stichwort „Verbesserung der Sichtbarkeit“ (Mn 209/408) Kosten und wird die Käufer von neuen Fahrzeugen mit durchschnittlich Franken 250.-- (Personenwagen) bzw. 550.-- (schwere Motorfahrzeuge) belasten. Dies entspricht weniger als 1% bzw. 0.2 % des durchschnittlichen Anschaffungspreises eines Neufahrzeugs. Durch die Verpflichtung, jederzeit mit Licht zu fahren, erhöhen sich die Benzin- und Abnutzungskosten der Lichtanlage bei Motorfahrzeugen zudem durchschnittlich um ca. 20 Rappen je 100 km. Fahrradfahrende haben mit zusätzlichen Kosten von ca. Franken 20.-- je Fahrrad für die verbesserte Beleuchtung zu rechnen.

Geschätzter Nutzen, Kosten-Nutzen-Vergleich

Der volkswirtschaftliche Nutzen einer erhöhten Strassenverkehrssicherheit wird sich in einer entsprechenden Minderung der Unfallkosten zeigen. Diese bestehen aus Personenschäden, Sachschäden sowie Polizei- und Rechtsfolgekosten, wobei bei

den Personenschäden zwischen materiellen und immateriellen Kosten zu unterscheiden ist.

Kann wie geplant die Zahl der im Strassenverkehr getöteten und schwer verletzten Personen innert 15 Jahren um rund 66 Prozent gesenkt werden, dann ist im gleichen Zeitraum auch eine markante Verringerung der Unfallkosten zu erwarten. Auf der Basis des geschätzten Wirkungspotenzials des Massnahmenpakets (vgl. Tabelle S. 10) lässt sich der wirtschaftliche Nutzen der geplanten Massnahmen wie folgt abschätzen:

Durchschnittliche Einsparungen an jährlichen Unfallkosten (=Nutzen) ¹⁾				
	Wirkungspotenzial Massnahmenpaket		Durchschnittlich vermiedene Unfallkosten pro Jahr	
	Wirkungspotenzial im Jahr	Ø über 15 Jahre	auf Grund effektiver Zahlungen ²⁾	materielle und immaterielle Kosten ³⁾
Reduktion getötete Personen	2010: 120 Pers. 2012: 250 Pers. 2015: 270 Pers. 2019: 290 Pers	} ~182 Pers.	} ~215 Mio. Fr./Jahr	~715 Mio. Fr./Jahr
Reduktion schwer verletzte Personen ⁴⁾	2010: 1200 Pers. 2012: 2500 Pers. 2015: 2700 Pers. 2019: 2900 Pers.	} ~1817 Pers.	} ~625 Mio. Fr./Jahr	~1765 Mio. Fr./Jahr
leicht verletzte Personen	nicht berücksichtigt			
Unfälle nur mit Sachschäden	nicht berücksichtigt			
Total			~840 Mio. Fr. /Jahr	~2'480 Mio. Fr./Jahr
¹⁾ In Franken, undiskontiert zu aktuellen Preisen ²⁾ Unter „Unfallkosten aufgrund effektiver Zahlungen“ wird die Gesamtheit jener Unfallkosten verstanden, welche sich in konkreten Zahlungsvorgängen manifestieren (Versicherungs- und Krankenkassenleistungen, Selbstbehalt- und andere Zahlungen der Unfallopfer etc.). Die nicht pekuniären, immateriellen Unfallschäden (z.B. für menschliches Leid und andere Einschränkungen) sind in diesen Kostenschätzungen nicht berücksichtigt. ³⁾ Den hier mitberücksichtigten immateriellen Kosten liegt ein angenommener „Wert des statistischen Lebens“ von 3,3 Mio. Fr. zu Grunde (vgl. dazu Bundesamt für Raumentwicklung [2002], Unfallkosten im Strassen- und Schienenverkehr, UVEK, Bern). ⁴⁾ Die Zahl der Schwerverletzten weist nur das Reduktionspotenzial der polizeilich erfassten Schwerverletzten aus. Dazu kommen noch die Unfallkosten der nicht polizeilich erfassten Schwerverletzten (vgl. dazu Bundesamt für Raumentwicklung [2002], Unfallkosten im Strassen- und Schienenverkehr, UVEK, Bern), welche in der Berechnung des Nutzen berücksichtigt sind.				

Wird der hier ausgewiesene jährliche Nutzen (~840 Mio. Fr. bzw. ~2'480 Mio. Fr.) den jährlichen Kosten (~670 Mio. Fr.) gegenübergestellt, ergibt sich - selbst bei Ausklammerung der immateriellen Schäden und der Sachschäden - ein Kosten-Nutzen-Verhältnis von grösser als 1. Das heisst, dass der wirtschaftliche Nutzen die Kosten für die dafür notwendigen Massnahmen übersteigt (je nach Kapitalisierung der immateriellen Schäden sogar deutlich).

Auch auf der individuellen Ebene der einzelnen Verkehrsteilnehmenden wird der wirtschaftliche Nutzen der erhöhten Sicherheit auf Schweizer Strassen (in Form geringerer Kosten für Versicherungen und selbst zu tragender Schäden) voraussichtlich höher ausfallen als die zu erwartenden Mehrkosten (zum Beispiel für sicherere Fahrzeuge oder für die Weiterbildung). Dazu kommen die vielen Sorgen, Ängste und das Leid, welche den Menschen mit einer deutlichen Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit künftig erspart bleiben werden und alleine schon Grund genug für vermehrte Anstrengungen in diesem Bereich sind.