

SVI-Fachtagung Forschung 2014**Forschungspaket „VeSPA“ und Analysen zum Fuss- und Veloverkehr**

Die 8. SVI-Forschungstagung vom 18.09.2014 in Olten informierte über den Stand und die Ergebnisse der aktuellen SVI-Forschungsarbeiten. Im Zentrum stand das Forschungspaket „VeSPA – Verkehrssicherheitsgewinne durch Datapooling und strukturierte Datenanalysen“. In fünf Teilprojekten wurden die Einflüsse von Mensch und Gesellschaft, von Situation und Infrastruktur, von Fahrzeugen und des Wetters auf das Strassenunfallgeschehen sowie dessen medizinische Folgen analysiert. Die im Frühling 2014 publizierten Teilberichte und ein Synthesebericht dokumentieren die wichtigsten Erkenntnisse der Phase 1 und skizzieren das weitere Vorgehen für die zweite Phase ab 2015. Ziel ist es, diese heterogenen Einflüsse zum Unfallgeschehen zu verknüpfen sowie entsprechende Wirkungszusammenhänge und Handlungsmöglichkeiten zu erkennen. Auch die beiden Forschungsarbeiten zum Fuss- und Veloverkehr stiessen bei den ca. 90 Teilnehmenden auf grosses Interesse. Während für das Projekt „Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen“ nun die Ergebnisse der Pilotversuche in Basel und Zürich vorgestellt werden konnten, standen beim Projekt „Veloverkehr in den Agglomerationen“ die Einflussfaktoren, Förderungsmassnahmen und Potenziale der Velonutzung in den Schweizer Agglomerationen im Mittelpunkt. Fazit: Das Potenzial des Veloverkehrs ist bei weitem nicht ausgeschöpft. (Sprachen: de, fr, en)

Weitere Informationen:

Download aller Referate der SVI-Fachtagung Forschung 2014 www.svi.ch/index.php?id=57&L=0
ASTRA-Forschungspaket VeSPA www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06655/index.html?lang=de
Ausschreibung SVI-Forschung bis 31.10.2014 www.svi.ch/index.php?id=46

Colloque SVI: recherche 2014**Paquet de recherches «VeSPA» et analyses sur la marche et le vélo**

Le 8^{ème} colloque SVI du 18.09.2014 à Olten faisait le point sur l'état actuel et les résultats des travaux de recherche SVI. Le paquet de recherches «VeSPA - Gains de sécurité routière par datapooling et analyses structurées de données» était au centre des discussions. Dans cinq projets partiels, les accidents de la route ont été analysés sous les angles homme/société, situation/infrastructure, véhicule, météorologie et conséquences médicales. Les rapports partiels publiés au printemps 2014 et un rapport de synthèse documentent les principaux résultats de la phase 1 et esquissent le déroulement à suivre pour la deuxième phase dès 2015. L'objectif est de mettre en relation ces facteurs hétérogènes sur l'accidentologie et d'identifier les interrelations et les possibilités d'intervention. Les deux travaux de recherche sur la mobilité piétonne et cycliste ont également retenu l'attention des quelques 90 participant-e-s. Alors que les résultats des projets-pilotes réalisés à Bâle et Zurich dans le cadre du projet «Installations de signalisation lumineuses favorables à la mobilité douce» étaient présentés, les facteurs d'influence, les mesures de promotion et les potentiels de l'utilisation du vélo dans les agglomérations suisses étaient au centre du projet «Déplacements cyclistes dans les agglomérations». Conclusion: le potentiel du vélo n'est de loin pas épuisé. (Langues: de, fr, en)

Pour plus d'informations:

Exposés du colloque 2014 à télécharger (de) www.svi.ch/index.php?id=57&L=1
Programme de recherche VeSPA www.astra.admin.ch/unfalldaten/04389/06655/index.html?lang=fr
Appel d'offres SVI jusqu'au 31.10.2014 www.svi.ch/index.php?id=46&L=1

30.09.2014

FACHTAGUNG FORSCHUNG 2014

EINLADUNG ZUR FACHTAGUNG
18. SEPTEMBER 2014, HOTEL ARTE IN OLTEN

Die Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) führt die achte Fachtagung Forschung durch. Ziel ist es, die Resultate abgeschlossener und erste Erkenntnisse aus laufenden Forschungsarbeiten einem interessierten Publikum zu präsentieren. Es werden Ihnen insgesamt zwölf Arbeiten aus den verschiedensten Fachgebieten des Verkehrsingenieurwesens vorgestellt: Verkehrsplanung, Verkehrssicherheit und Langsamverkehr.

Sie können aus dem Angebot vier Themen wählen. Detailliertere Informationen über die Vorträge finden Sie unter www.svi.ch. Nach den Referaten haben Sie Gelegenheit, mit den Forschenden zu diskutieren. Auch die Kontaktpflege bei Mittagessen und Apéro soll nicht zu kurz kommen.

Wir freuen uns über Ihre Teilnahme.

Der Vorstand SVI



10.00 BLOCK

A

1 «Einflüsse von Mensch und Gesellschaft auf das Strassenunfallgeschehen»

Im Rahmen dieses Projekts wurden der Einfluss von soziodemografischen Faktoren, der Fahrkompetenz und Erfahrungen mit administrativen Massnahmen (Sanktionierungen) auf das beobachtete Unfallgeschehen untersucht.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Timo Ohnmacht – Hochschule Luzern

2 «Nutzen von Dosierungsanlagen des motorisierten Individualverkehrs»

Im Zentrum der Forschungsarbeit steht die Entwicklung eines Modellierungs-Tools für die Abbildung der Auswirkungen von Verkehrsdosierungen. An drei Fallbeispielen werden die Anwendung unterschiedlich komplexer Modelle und ein mögliches Vorgehen für die Bewertung der Auswirkungen demonstriert.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Paul Widmer – büro widmer, Marcel Rieser – Senozon

3 «Veloverkehr in den Agglomerationen – Programme, Wirkungen und Potenziale»

Velofahren liegt weltweit im Trend, doch in der Schweiz sind die Nutzungszahlen weiterhin tief. Wie gross ist eigentlich das Potenzial der Velonutzung in den Agglomerationen unter den gegebenen Rahmenbedingungen? Welche Einflussfaktoren sind hier besonders relevant und wo liegen geeignete strategische Lösungsansätze?

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Uwe Schlosser – Büro für Mobilität AG / Daniel Matti – Interface GmbH

11.15 PAUSE

11.30 BLOCK

B

4 «Einflüsse von Situation und Infrastruktur auf das Strassenunfallgeschehen, Phase 1»

Im Ergebnis der Forschungsarbeit stehen Unfallmodelle für Knoten, Strecken und Siedlungsgebiete auf Grundlage von Unfällen, Netz-, Infrastruktur- und Verkehrsinformationen. Der Vortrag behandelt Erfahrungen im Umgang mit den Daten, erste Ergebnisse sowie Schlussfolgerungen für Forschung und Praxis.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Hagen Schüller – PTV TCG, Stuttgart

5 «Intermodale Strecken-Linien- und Netzleistungsfähigkeit»

Given the multimodality of most cities, it is critical to understand the interactions between multiple modes. The goal of this project is to propose a methodology to compute the aggregated capacity of multimodal urban networks that include private cars, buses, trams, bicycles, and pedestrians.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Monica Menendez – IVT, Zürich

6 «Handbuch der Partizipation»

Mit dem Einbezug von Bevölkerung und Interessensgruppen in Planungsprozesse sind zwei Ziele verbunden: Erstens Betroffene zu Beteiligten machen, zweitens konkrete Vorhaben ohne Zeitverzögerungen realisieren. Aus vielen guten Beispielen lassen sich diverse Erkenntnisse für Musterprozesse und Erfolgsfaktoren ableiten.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Markus Malbach – Infras

12.45 STEHLUNCH

14.00 BLOCK

C

7 «Einfluss der Fahrzeuge auf das Strassenunfallgeschehen»

In TP3 werden Zusammenhänge zwischen Fahrzeugeigenschaften und Unfallgeschehen untersucht, gruppiert nach: Rolle (Unfallverursacher/-opfer), Unfallursachen und Fahrzeugeigenschaften. Im Fokus steht der mot. Strassenverkehr. Häufigkeiten und Unfallschwere des ÖV, Fuss- und Veloverkehrs wurden aber auch analysiert.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Roman Frick und Benedikt Notter – Infras, Bern

8 «Einfluss der Verlässlichkeit der Verkehrssysteme auf das Verkehrsverhalten»

Die Forschungsarbeit schafft Grundlagen zum Einfluss der Verlässlichkeit auf das Verkehrsverhalten und die Zahlungsbereitschaft für unterschiedliche Fahrtweiten und -zwecke. Es wurde eine zweistufige webbasierte Erhebung durchgeführt. Die geschätzten Modelle ergeben plausible und robuste Ergebnisse.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Philipp Fröhlich – TransSol, Wollerau

9 «Nutzen der Verkehrsinformation für die Verkehrssicherheit»

Ziel war es, den spezifischen Nutzen von Verkehrsinformationen für die Verkehrssicherheit zu ermitteln. Grundlagen und Eingangsgrößen wurden aus Literatur, Unfalldatenanalyse und Befragungen ermittelt und ein Wirkungsmodell entworfen. Der Nutzen wurde nachgewiesen und in den Befragungen bestätigt.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Christine Breser – ZIV, Darmstadt

15.15 PAUSE

15.30 BLOCK

D

10 «Einflüsse des Wetters auf das Strassenunfallgeschehen»

Wir präsentieren eine datenbasierte Beschreibung von Zusammenhängen zwischen beobachtbaren Wetterphänomenen und dem Unfallgeschehen auf dem Schweizerischen Strassenetz. Daraus können in Kombination mit bestimmten Strassenparametern und Tageszeiten Rückschlüsse zu Kausalitäten abgeleitet werden.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Stephan Heuel – EBP

11 «Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen»

Rotlichter werden durch Fussgänger und Velos häufig missachtet. Neben einer Umfrage wurden auch mehrere Pilotversuche in Basel und Zürich (u.a. Rechtsabbiegen bei Rot) durchgeführt. In Zusammenarbeit mit Vertretern verschiedener Städte wurde ein Katalog von Verbesserungen an LSA entwickelt.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
Christian Egeler – RappTrans, Basel

12 «Medizinische Folgen des Strassenunfallgeschehens»

Die medizinischen Folgen eines Unfalls wurden auf Basis einer Verknüpfung der Spitalstatistik mit dem Strassenverkehrsunfallregister analysiert. Es wurde eine Systematik geschaffen, mit der die Verletzungsschwere standardisiert und besser eingegrenzt werden kann.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4
PD Dr. Kai-Uwe Schmitt, AGU Zürich

16.45 APERO

SVI-Tagung in Olten am 18.9.2014, Programm

(Stand: 1.7.2014)

8.45 EMPFANG

9.15 BEGRÜSSUNG

«Das Forschungspaket VeSPA (Verkehrssicherheitsgewinne durch Datapooling und strukturierte Datenanalyse); Stand und Ausblick»

Anja Simma – Astra, Bern

10.00 BLOCK A

1 «Verkehrssicherheitsgewinne

TP1 Einflüsse von Mensch und Gesellschaft auf das Strassenunfallgeschehen»

(HSLU u. a.)

Internetversion:

Im Rahmen dieses Projekts wurden der Einfluss von soziodemografischen Faktoren, der Fahrkompetenz und Erfahrungen mit administrativen Massnahmen (Sanktionierungen) auf das beobachtete Unfallgeschehen untersucht. Aus den statistischen Untersuchungen geht hervor, dass die Zusammenhänge komplex sind. Nicht nur müssen in multivariaten Analysen verschiedene Einflussfaktoren gleichzeitig berücksichtigt werden, sondern auch die Verwendung von Interaktionstermen ist unabdingbar. Die multivariaten Untersuchungen ergeben u. A. folgende Ergebnisse. Die Wahrscheinlichkeit bei einem PW-Unfall Verursacher/in zu sein, (a) ist für Frauen gegenüber Männern in jungen Jahren reduziert, im Alter aber erhöht, (b) nimmt insbesondere für junge Lenker/innen mit zunehmender Fahrfahrung (Alter des Führerausweises) ab. Unter Berücksichtigung der erwarteten Jahresmobilität (Exposition) zeigt sich Folgendes: Das Unfallrisiko ist insbesondere für junge Lenker/innen erhöht. Das Unfallrisiko ist bei Männern über alle Kombinationen von Altersklassen und Migration deutlich höher als bei Frauen.

Bei den hier vorgestellten Resultaten der Phase 1 wurden wichtige Einflussdimensionen, welche die Anforderungen an die Fahraufgabe massgeblich mitbestimmen, noch ausser Acht gelassen. In der zweiten Phase sollen deshalb die Faktoren Wetter, Infrastruktur und Fahrzeug mit in die Untersuchung integriert werden.

Stand Forschungsarbeit: 4

Timo Ohnmacht – Hochschule Luzern

2 «Nutzen von Dosieranlagen des motorisierten Individualverkehrs»

(büro widmer und IVT ETH)

Internetversion:

Im Zentrum der Forschungsarbeit steht die Entwicklung und Beschreibung von Modellierungs-Tools für die Abbildung der Auswirkungen von Verkehrsdosierungen. Es werden drei Typen von Dosierungssituationen unterschieden, für deren Behandlung unterschiedlich komplexe Modellierungs-Tools

erforderlich sind. Die Verkehrsmodelle und die Bewertungsmethodik werden an drei Fallbeispielen, je eines pro Dosierungs-Typ, angewendet. Dabei interessieren weniger die Resultate an sich als vielmehr die Demonstration der Modellanwendungen, der Analyse der Modellergebnisse und des Bewertungsprozesses.

Stand Forschungsarbeit: 3

Paul Widmer (büro widmer) und Marcel Rieser (Senozon)

3 «Veloverkehr in den Agglomerationen – Programme, Wirkungen und Potenziale»

(Büro für Mobilität AG, Interface und HSLU)

Internetversion (ausführlichere Version):

Der Nutzen des Veloverkehrs aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht ist insbesondere in Agglomerationen mehr und mehr anerkannt. Das Velo liegt weltweit im Trend und erlebt in den meisten Städten eine Renaissance. Doch in den Schweizer Agglomerationen sind die Nutzungszahlen nach wie vor tief oder teilweise sogar rückläufig. Dabei ist das Potenzial des Velofahrens bei weitem nicht ausgeschöpft. So sind in der Schweiz 32 % der Autoetappen sowie 61 % der Tram- und Busetappen nicht länger als 3 km, was einer idealen Velodistanz entspricht.

Doch wie gross sind die mittel- und langfristigen Potenziale des Veloverkehrs in den Schweizer Agglomerationen wirklich? Und wie gut können sie mit Massnahmen der Verkehrsplanung effektiv ausgeschöpft werden? Welche Rahmenbedingungen und Einflussfaktoren sind besonders relevant für die Nutzung des Velos als Verkehrsmittel im Alltag? Welche Wirkungszusammenhänge sind dabei erkennbar und wo liegen geeignete strategische Lösungsansätze für die Veloverkehrsförderung?

Die Forschungsarbeit nähert sich diesen komplexen Fragestellungen mit einem Methodenset aus umfassender Literaturanalyse, Expertenbefragungen in den Agglomerationen, quantitativen Analysen auf Basis der Mikrozensus-Daten 2010 und einer systemischen Analyse in Fallbeispielen.

Stand Forschungsarbeit: 3

Uwe Schlosser - Büro für Mobilität AG und Daniel Matti – Interface GmbH

11.15 PAUSE

11.30 BLOCK B

4 «Forschungspaket VeSPA,

TP2 Einflüsse von Situation und Infrastruktur auf das Strassenunfallgeschehen, Phase 1»

(PTV Transport Consult GmbH / Ernst Basler + Partner AG)

Internetversion:

Das Teilprojekt fokussierte zwei grundsätzliche Aufgaben. Im ersten Schritt wurden Daten aus unterschiedlichen Quellen (Ebene Bund und Kantone) zu Unfällen, Netz-, Infrastruktur- und Verkehrsinformationen in Analysenetzen zusammengeführt. Im zweiten Schritt wurden Zusammenhänge in Unfallmodellen für Knoten, Strecken und Siedlungsgebiete beschrieben. Im Vortrag werden Erfahrungen im Umgang mit den Daten, Randbedingungen für die Unfallanalyse, erste Ergebnisse zum Sicherheits-einfluss der analysierten Merkmale sowie Schlussfolgerungen für Forschung und Praxis behandelt.

Stand Forschungsarbeit: 4

Hagen Schüller – PTV TCG, Stuttgart

5 «Intermodale Strecken-Linien- und Netzleistungsfähigkeit»

(IVT)

Internetversion:

Given the multimodality of most cities nowadays, it is critical to understand their overall capacity; taking into account not only the individual capacity of the multiple modes, but also their interactions. The goal of this project is to propose a methodology to compute the aggregated capacity of multimodal systems that include private cars, buses, trams, bicycles, and pedestrians. We propose to study how the throughput/capacity of passengers and vehicles depends on the geometrical and operational characteristics of the network, the level of congestion, and the interactions between different modes. A methodology to estimate a macroscopic fundamental diagram and network capacity of cities with multiple modes will be developed. The analysis should be based on realistic macroscopic models of congestion dynamics so it can be implemented with readily available data. It will use models consistent with the physics of traffic in Switzerland, and present pragmatic applications, i.e., an example using the inner city of Zürich. For such example we will use two different well established simulation software: VISSIM and MATSim. Based on this project we will write initial SVI guidelines addressing the calculation of capacity for multi-modal systems. The results will be relevant for both researchers and practitioners. They could improve transport control strategies in cities; drive infrastructure investment decisions; and contribute to more efficient and sustainable transport systems all around.

Stand Forschungsarbeit: 2

Monica Menendez – IVT, Zürich

6 «Handbuch der Partizipation»

(Infras)

Internetversion:

Partizipation bezeichnet den Einbezug von Bevölkerung und Interessensgruppen in Planungs- und Projektierungsprozesse. In der Regel sind damit zwei Ziele verbunden. Erstens das originäre Ziel der Mitwirkung und Mitbestimmung, indem Betroffene zu Beteiligten ‚gemacht‘ werden, zweitens das Ziel, die Prozesse möglichst effizient zu gestalten, um konkrete Vorhaben einfacher und ohne Zeitverzögerungen zu realisieren (Risikominimierung für Rekurse und Referenden). Darüber hinaus soll Partizipation in der Planung auch dazu dienen, lokales Wissen zu nutzen (Qualität steigern) und somit den Bedürfnissen und Anforderungen der Betroffenen besser zu entsprechen (Akzeptanz erhöhen). In der Schweiz mit den gut ausgestalteten demokratischen Prozessen hat die Partizipation schon immer einen hohen Stellenwert eingenommen. Aus vielen guten Beispielen lassen sich diverse Erkenntnisse für Musterprozesse und Erfolgsfaktoren ableiten.

Stand Forschungsarbeit: 4

Markus Maibach – Infras

12.45 STEHLUNCH

14.00 BLOCK C

7 «Verkehrssicherheitsgewinne

TP3 Einfluss der Fahrzeuge auf das Strassenunfallgeschehen»

(Infras, Bern)

Internetversion:

Kurzbeschreibung: In Teilprojekt 3 wird der Einfluss von Fahrzeugeigenschaften auf das Unfallgeschehen untersucht. Die Forschungsfragen lassen sich in drei Fragenkreise gruppieren: 1) Analyse der Rolle im Unfallgeschehen (Unfallverursacher / -opfer), 2) Analyse der Unfallursachen und 3) Analyse der

Fahrzeugeigenschaften. Die Daten des Strassenverkehrsfall- (VU) und des Fahrzeug und Fahrerregister (MOFIS) bilden die zentrale Grundlage. Diese Daten wurden einer eingehenden Qualitätsanalyse unterworfen und hinsichtlich ihrer Relevanz, Vollständigkeit und Plausibilität charakterisiert. Daneben wurden weitere Datenquellen abgeklärt und integriert, namentlich Daten für die Marktsegmentierung der Personenwagen bzw. zur Ausstattung mit elektronischen Stabilitätskontrollprogrammen ESP. Im Fokus der Untersuchungen zu den Fahrzeugeigenschaften steht der motorisierte Strassenverkehr. Unfallhäufigkeiten und –schwere der übrigen Fahrzeugkategorien, d. h. des öffentlichen Verkehrs, Fuss- und Veloverkehrs, wurden aber auch analysiert.

Stand Forschungsarbeit: 4

Roman Frick und Benedikt Notter – Infrac, Bern

8 «Einfluss der Verlässlichkeit der Verkehrssysteme auf das Verkehrsverhalten»

(TransSol GmbH)

Internetversion:

Die Forschungsarbeit schafft Grundlagen zum Einfluss der Verlässlichkeit auf das Verkehrsverhalten und die Zahlungsbereitschaft für unterschiedliche Fahrtweiten und -zwecke. Es wurde eine zweistufige webbasierte Erhebung durchgeführt. Die geschätzten Modelle ergeben plausible und robuste Ergebnisse.

Stand Forschungsarbeit: 1 | 2 | 3 | 4

Philipp Fröhlich – TransSol, Wollerau

9 «Nutzen der Verkehrsinformation für die Verkehrssicherheit»

(ZIV, Uni SG, SNZ u. a.)

Internetversion:

Ziel war es, den spezifischen Nutzen von Verkehrsinformationen für die Verkehrssicherheit zu ermitteln. Um möglichst weitreichende und abgesicherte Aussagen treffen zu können, wurden Grundlagen und Eingangsgrößen aus der Literatur, der Unfalldatenanalyse und Befragungen herangezogen oder ermittelt. Zur Einordnung der Erkenntnisse wurde ein Wirkungsmodell entworfen. Der Nutzen der Verkehrsinformation für die Verkehrssicherheit wurde nachgewiesen und auch in den Befragungen grundsätzlich bestätigt.

Stand Forschungsarbeit: 4

Christine Breser – ZIV, Darmstadt

15.15 PAUSE

15.30 BLOCK D

10 «Verkehrssicherheitsgewinne

TP4 Einflüsse des Wetters auf das Strassenunfallgeschehen»

(EBP u. a.)

Internetversion:

Wir präsentieren eine datenbasierte Beschreibung von Zusammenhängen zwischen beobachtbaren Wetterphänomenen und dem Unfallgeschehen auf dem Schweizerischen Strassennetz. Daraus können in Kombination mit bestimmten Strassenparametern und Tageszeiten Rückschlüsse zu Kausalitäten abgeleitet werden.

Stand Forschungsarbeit: 4

Stephan Heuel – EBP

11 «Langsamverkehrsfreundliche Lichtsignalanlagen»

(Büro für Mobilität u. a.)

Internetversion:

Die Forschungsarbeit untersuchte die Gründe für Rotlichtmissachtungen von Fussgängern und Velofahrern anhand einer Literaturlanalyse und einer für dieses Forschungsprojekt durchgeführten Umfrage. In Basel und Zürich wurden diverse Verhaltensbeobachtungen an Kreuzungen vorgenommen, darunter als Pilotversuche das Rechtsabbiegen bei Rot für Velofahrer und die Langsamverkehrsphase. Vor allem die Entwicklung der Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmern vor und nach den Einführungen der Massnahmen wurde speziell beobachtet. In einem Workshop mit Vertretern verschiedener Städte wurde ein Katalog von Verbesserungen an LSA für Fussgänger und Velofahrer zusammengestellt.

Stand Forschungsarbeit: 3

Christian Egeler – Rapp Trans, Basel

12 «Verkehrssicherheitsgewinne

TP5 Medizinische Folgen des Strassenunfallgeschehens»

(AGU)

Internetversion:

Die medizinischen Folgen eines Unfalls werden derzeit im Unfallaufnahmeprotokoll nur grob erfasst. Detaillierte Angaben zu Verletzungen werden nicht beschrieben. Im Rahmen dieses Forschungsprojektes konnten durch eine Verknüpfung der Spitalstatistik mit dem Strassenverkehrsunfallregister für einzelne Fälle konkrete medizinische Diagnosen analysiert werden. Es wurde eine Systematik geschaffen, mit der auf Basis dieser Diagnosen die Verletzungsschwere im internationalen Standard AIS (Abbreviated Injury Scale) angegeben werden kann. Somit kann die Verletzungsschwere zu einzelnen Fällen besser eingegrenzt werden.

Stand Forschungsarbeit: 4

PD Dr. Kai-Uwe Schmitt, AGU Zürich

16.45 APERO

Legende

Stand Forschungsarbeit:

- 1 | 2 | 3 | 4 Beginn
- 1 | 2 | 3 | 4 in Bearbeitung
- 1 | 2 | 3 | 4 kurz vor Abschluss
- 1 | 2 | 3 | 4 abgeschlossen



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle Strade

Forschungspaket VeSPA: Synthesebericht Phase 1

**Paquet de recherche VeSPA:
Synthese phase 1**

**Research Package VeSPA:
Synthesis phase 1**

regioConcept
Balz R. Bodenmann
Nadja Holenstein
Alexandra Zeiler

**Forschungsprojekt SVI 2012/001 auf Antrag der Schweizerischen
Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)**

März 2014

1452

Der Inhalt dieses Berichtes verpflichtet nur den (die) vom Bundesamt für Strassen unterstützten Autor(en). Dies gilt nicht für das Formular 3 "Projektabschluss", welches die Meinung der Begleitkommission darstellt und deshalb nur diese verpflichtet.

Bezug: Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)

Le contenu de ce rapport n'engage que les auteurs ayant obtenu l'appui de l'Office fédéral des routes. Cela ne s'applique pas au formulaire 3 « Clôture du projet », qui représente l'avis de la commission de suivi et qui n'engage que cette dernière.

Diffusion : Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS)

La responsabilità per il contenuto di questo rapporto spetta unicamente agli autori sostenuti dall'Ufficio federale delle strade. Tale indicazione non si applica al modulo 3 "conclusione del progetto", che esprime l'opinione della commissione d'accompagnamento e di cui risponde solo quest'ultima.

Ordinazione: Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS)

The content of this report engages only the author(s) supported by the Federal Roads Office. This does not apply to Form 3 'Project Conclusion' which presents the view of the monitoring committee.

Distribution: Swiss Association of Road and Transportation Experts (VSS)

Impressum

Forschungsstelle und Projektteam

Projektleitung

Balz Bodenmann

Mitglieder

Nadja Holenstein

Alexandra Zeiler

Gesamtpaketleitung

regioConcept AG

Balz Bodenmann

Begleitkommission

Präsidentin

Anja Simma

Mitglieder

Roland Allenbach

Balz Bodenmann

Wernher Brucks

Christian Häberli

Jaques Huguenin

Christian Kamenik

Arnd König

Heinz Reber

Antragsteller

Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)

Bezugsquelle

Das Dokument kann kostenlos von <http://www.mobilityplatform.ch> heruntergeladen werden.

Inhaltsverzeichnis

	Impressum	4
	Zusammenfassung	6
	Résumé	7
	Summary	9
1	Einleitung	11
1.1	Ausgangslage.....	11
1.2	Teilprojekte.....	13
1.3	Ziele.....	14
1.4	Vorgehensweise.....	15
2	Organisation Forschungspaket	17
2.1	Begleitkommission	17
2.2	Forschungsteams.....	17
2.3	Ablauf	18
3	Datenbasis und-qualität	19
3.1	Datenaufbereitung.....	19
3.2	Datenquellen	20
3.3	Datenqualität ASTRA-Register im DWH V	21
3.4	Datenqualität der anderen Datensätze	23
3.5	Kategorisierung der Daten	25
4	Resultate der Analysen	29
4.1	TP1: Mensch und Gesellschaft	29
4.2	TP2: Situation und Infrastruktur	31
4.3	TP3: Fahrzeuge	35
4.4	TP4: Wetter	38
4.5	TP5: Medizinische Folgen.....	40
5	Erkenntnisse	43
5.1	Synopse	43
5.2	Erste Erkenntnisse zum Handlungsbedarf.....	45
6	Empfehlungen zum Vorgehen in Phase 2	47
6.1	Prämissen	48
6.2	Vorgehen in Phase 2.....	49
	Anhänge	51
	Glossar	55
	Literaturverzeichnis	57
	Projektabschluss	59
	SVI Publikationsliste	71

Zusammenfassung

Seit Januar 2011 ist es möglich, die Daten des Strassenverkehrsunfall-Registers (VU) mit anderen Registern des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) sowie weiteren Datenquellen zu verknüpfen. Dieser neu geschaffene Datenpool (VeSPA-Datensatz) ermöglicht detaillierte Auswertungen verschiedener Faktoren auf das Unfallgeschehen. Das diesbezügliche Forschungspaket „Verkehrssicherheitsgewinne durch Datapooling und strukturierte Datenanalysen“ (VeSPA) besteht aus insgesamt fünf inhaltlichen Teilprojekten. Diese behandeln über zwei Phasen die Bereiche Mensch/Gesellschaft, Situation/Infrastruktur, Fahrzeug, Wetter und medizinische Folgen.

Der vorliegende Synthesebericht dokumentiert die Arbeiten der verschiedenen Teilprojekte während der ersten Phase des Forschungspakets VeSPA und fasst die wichtigsten Ergebnisse zusammen. Darauf aufbauend, wird zudem das weitere Vorgehen für die zweite Phase vorgeschlagen.

Als Teil der ersten Phase wurde der VU-Datensatz mit weiteren relevanten Informationen z.B. zur Unfallsituation angereichert. Diesbezüglich wurden auch die Datenkonsistenzen und Verknüpfbarkeiten überprüft und damit eine einheitliche Basis bezüglich Daten, Kategorisierung und Nomenklatur geschaffen. Insbesondere wurden die folgenden Informationen von den Teilprojekten aufbereitet und mit den VU-Daten verknüpft:

- Register der Administrativmassnahmen (ADMAS)
- Fahrzeug- und Halterdatenregister (MOFIS)
- Daten zu Kantons- und Gemeindestrassen
- Modellbasierte Wetterdaten
- Verletzungsschwere der beteiligten Personen

Die Resultate der anschliessenden multivariaten Analysen zeigen bereits erste – teilweise überraschende – Zusammenhänge auf. So ist die Wahrscheinlichkeit bei einem Personenwagenunfall Verursacherin zu sein für Frauen in jungen Jahren gegenüber gleichaltrigen Männern reduziert, im Alter aber erhöht. Sind sie in einen Unfall involviert, werden bei jungen Lenkerinnen aber vermehrt schwere Verletzungen beobachtet. Bezüglich Infrastruktur wurde beispielsweise nachgewiesen, dass mit steigender Verkehrsstärke (DTV) auch eine steigende Unfallwahrscheinlichkeit verzeichnet wird, dafür werden die Unfälle tendenziell weniger schwerwiegend. Bezüglich Fahrzeuge zeigt sich, dass zunehmendes Gewicht der Personenwagen die Unfallwahrscheinlichkeit gar leicht reduziert. Dies dürfte indes auf die Fahrer und deren Fahrverhalten zurückzuführen sein. Wird hingegen das Leistungsgewicht betrachtet, erhöht sich auch die Unfallschwere signifikant. Bei schlechten Wetterverhältnissen zeigt sich, dass die Verkehrsteilnehmer sich grundsätzlich angepasst verhalten. Bei Schnee- oder Regenereignissen fallen die verzeichneten Unfallschweren geringer aus. Die Unfallhäufigkeit ist bei Schneefall und bei Regenereignissen während der Nacht und bei hohen zugelassenen Geschwindigkeiten leicht erhöht.

Die Integration aller Unfallspekte in ein gesamtheitliches Modell steht noch aus – dies wird in der zweiten Phase des Forschungspakets umgesetzt. Ziel dieser Phase wird es sein, die Einflüsse zum Unfallgeschehen zu verknüpfen und Zusammenhänge zwischen den Einflussfaktoren aufzudecken. Ein Beispiel ist die Verknüpfung des Fahrers (Alter, Geschlecht) und dem Fahrzeug (Gewicht, Leistung). Zudem sollen unerwartete Resultate der ersten Phase vertieft untersucht und erklärt werden.

SVI-HERBSTEINLADUNG 2014

ANMELDEALON BEGLEITKOMMISSION

Forschungsthema	Interesse Mitarbeit Begleitkommission (bitte ankreuzen)
<p>SVI 2014/005 Potenzialabschätzungen in der Verkehrsplanung</p> <p>Ziel der vorliegenden Forschungsarbeit ist es, einen Überblick der möglichen Methoden von Potenzialabschätzungen und deren thematischer Zuordnung zu geben. Das Ergebnis ist ein praxisorientiertes Handbuch über Einsatzbereiche, methodische Leitlinien und Kenngrößen, unterteilt nach Untersuchungsmerkmalen.</p>	[]
<p>SVI 2014/006 Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen (Velobahnen) in Städten und Agglomerationen</p> <p>Es soll erforscht werden, wie Veloschnellverbindungen gestaltet werden und welche Anforderungen insbesondere an die Integration in städtische Räume erfüllt werden sollen. Dazu gehören die Definition von Projektierungselementen (Geschwindigkeiten, Sichtweiten, Querschnittsbreiten, Kurvenradien, Gestaltung von Knoten, usw.) ebenso wie Vortrittsregelungen, Anpassung von Lichtsignalanlagen und die Einpassung in den Strassenraum (Markierung, Signalisation, Wegweisung, Ausrüstung, usw.). Die Ergebnisse sollen in Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen münden.</p>	[]
<p>SVI 2014/007 Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz</p> <p>Ansätze einer Shared Economy sind darzustellen und ihre Auswirkungen auf den Verkehr sind aufzuzeigen. Mögliche Auswirkungen, Chancen und Risiken, Möglichkeiten und Grenzen von Ansätzen einer Shared Economy sind abzuschätzen und es sind Empfehlungen zuhanden von Akteuren (z. B. Entwickler, Investoren, Gesetzgeber, Behörden) zu formulieren.</p>	[]

Bitte vollständige Adresse angeben!

NAME/VORNAME:

ADRESSE:

TEL:/..... FAX/.....

E-Mail-Adr.:

Bis **31. Oktober 2014** an: Geschäftsstelle SVI, Postfach, 9001 St. Gallen, Fax. 071 222 26 09, info@svi.ch

EINLADUNG ZUR AUSFERTIGUNG EINES FORSCHUNGSGESUCHS

NR./TITEL:	SVI 2014/005 Potenzialabschätzungen in der Verkehrsplanung
ZIELE:	Ziel der vorliegenden Forschungsarbeit ist es, einen Überblick der möglichen Methoden von Potenzialabschätzungen und deren thematischer Zuordnung zu geben. Das Ergebnis ist ein praxisorientiertes Handbuch über Einsatzbereiche, methodische Leitlinien und Kenngrössen, unterteilt nach Untersuchungsmerkmalen.
ARBEITSBEGINN:	Herbst 2014
ABGABETERMIN:	Herbst 2016
KREDITRAHMEN:	CHF 200'000.-
BEMERKUNGEN:	Nähere Angaben siehe 2. Seite

1. **Interessierte Forschungsstellen** sind eingeladen, Ihren Bearbeitungsvorschlag bis **spätestens 31. Oktober 2014 (Poststempel A-Post)** dem Sekretariat SVI, Vadianstrasse 37, 9000 St.Gallen, in **7-facher Ausführung** einzureichen.

Der Vorschlag muss kurz (**max. 15 Seiten A4 inkl. Beilagen**) und präzise (mit Schwergewicht Lösungsansatz) formuliert sein. Das folgende Raster ist einzuhalten:

1. Problembeschreibung (Ausgangslage)
2. Stand der Forschung, Forschungsbedarf
3. Vorgehen, Methode, Lösungsansatz
4. Verfügbarkeit der erforderlichen Daten
5. Forschungsplan Arbeitsprogramm mit Meilensteinen
6. Kosten, Verteilung auf Arbeitsschritte; bei Arbeitsgemeinschaften: Aufgabenteilung
7. Erwartete Resultate, Nutzen der Forschungsarbeit, Nutzniesser
8. Umsetzbarkeit in die Praxis
9. Wirkungsbeurteilung
10. Nationale und internationale Literatur auf dem Gebiet
11. Erfahrungen der Forschungsstelle auf dem Gebiet, Sachbearbeiter, Lebenslauf der Projektleitung

Die **Hinweise zur Bearbeitung und Begleitung von SVI-Forschungsarbeiten** (SVI-Homepage) erleichtern die Gesuchsausfertigung.

2. **Interessenten für die Mitarbeit in der Begleitkommission** sind gebeten, sich **bis zum 31. Oktober 2014** beim Sekretariat SVI, Vadianstrasse 37, Postfach, 9001 St.Gallen, bzw. info@svi.ch anzumelden.
3. **Solidarität:** Bei gleichwertiger Güte von Bearbeitungsvorschlägen wird jene Forschungsstelle zur Kreditgesuchsstellung eingeladen, welche bisher noch wenig berücksichtigt werden konnte.
4. **Vorbehalt:** Die Finanzierung der Forschungsarbeit sowie deren Verfügung werden abschliessend durch das Bundesamt für Strassen vorgenommen.

SVI 2014/005 Potenzialabschätzungen in der Verkehrsplanung

Ausgangslage

Potenzialabschätzung – als quantitative Schätzung oder Eingrenzung der zukünftigen Verkehrsnachfrage in Fällen, in denen kein statistisch abgesichertes und an beobachtetem Verhalten kalibriertes Verkehrsmodell zur Verfügung steht – werden zu einem immer wichtigeren Instrument in allen Bereichen der Planung. Die Grundlagen dazu liefern häufig Zählungen und Beobachtungen.

Oft werden für solche Potenzialabschätzungen zusätzliche methodische Instrumente zum Beispiel in Form entsprechender Software-Programme benötigt bzw. benutzt. Mit und auch ohne EDV-Unterstützung sind für realistische Schätzungen generell plausible Kennwerte, Einflussgrößen und deren Ausprägungen erforderlich. Oft handelt es sich um Erfahrungswerte oder unspezifische Durchschnittsgrößen.

Die Untersuchungsgegenstände sind vielfältig wie zum Beispiel:

- Ansatzpunkte für Förderung Fuss- / Veloverkehr
- Eine neue Routenführung
- Abschätzen der Nachfrage einer neuen Verbindung im Fuss- / Veloverkehr
- Abschätzen des Verkehrsaufkommens in einer Neubausiedlung, wo aufgrund der Kleinräumigkeit kein EDV-Verkehrsmodell zur Anwendung kommt
- Abschätzung des Bedarfs an Park-Kapazität für PW oder Zweiräder in kleinen Publikumseinrichtungen oder Bahnhöfen

Erfassbare Merkmale können beispielsweise Variablenausprägungen der Modellierung des MIV, des ÖV und insbesondere des nicht motorisierten Verkehrs sein oder einfacher auch nur Annahmen für händische Abschätzungen. Das können z. B. generalisierte Kosten oder Erzeugungsraten sein.

Ziel der Schätzungen können z. B. sein Vorhersagen künftiger Verkehrsbelastungen oder der Änderungen beim Verkehrsverhalten (z. B. der Verkehrsmittelwahl oder der Zielwahl) oder andere Wirkungen, Grundlage für die Setzung von Investitionsprioritäten, Vorhersage von Standortattraktivitäten, usw.

Ziel der Forschungsarbeit

Die Arbeit soll die Möglichkeiten der Potenzialabschätzung aufzeigen und in Form eines praktikablen Handbuchs Einsatzbereiche und insbesondere Kenngrößen nach Untersuchungsmerkmalen und –methodik bereitstellen.

Hinweise zur Aufgabenstellung

- Interdisziplinäres Bearbeitungsteam
- Internationale Literaturrecherche
- Im Rahmen von baulichen, organisatorischen oder gestalterischen Um- und Neubauten oder anhand von andern Fallstudien sollen die Veränderungen mittels Begleitforschung erfasst werden.
- Test verschiedener Methoden der Potenzialabschätzung Vergleich der Resultate; Formulierung der Stärken und Schwächen
- Entwurf eines Handbuchs über Untersuchungsgegenstände, Methoden, Kenngrößen und Ausprägungen
- Hinweise zur Anpassung und Ergänzung der Normierung.

Auskünfte erteilt:

Arnd König

Tel. +41 43 259 31 27, arnd.koenig@vd.zh.ch

EINLADUNG ZUR AUSFERTIGUNG EINES FORSCHUNGSGESUCHS

NR./TITEL:	SVI 2014/006 Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen (Velobahnen) in Städten und Agglomerationen
ZIELE:	Es soll erforscht werden, wie Veloschnellverbindungen gestaltet werden und welche Anforderungen insbesondere an die Integration in städtische Räume erfüllt werden sollen. Dazu gehören die Definition von Projektierungselementen (Geschwindigkeiten, Sichtweiten, Querschnittsbreiten, Kurvenradien, Gestaltung von Knoten, usw.) ebenso wie Vortrittsregelungen, Anpassung von Lichtsignalanlagen und die Einpassung in den Strassenraum (Markierung, Signalisation, Wegweisung, Ausrüstung, usw.). Die Ergebnisse sollen in Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen münden.
ARBEITSBEGINN:	Frühling 2015
ABGABETERMIN:	Frühling 2016
KREDITRAHMEN:	CHF 200'000.-
BEMERKUNGEN:	Nähere Angaben siehe 2. Seite

1. **Interessierte Forschungsstellen** sind eingeladen, Ihren Bearbeitungsvorschlag bis **spätestens 31. Oktober 2014 (Poststempel A-Post)** dem Sekretariat SVI, Vadianstrasse 37, 9000 St.Gallen, in **7-facher Ausführung** einzureichen.

Der Vorschlag muss kurz (**max. 15 Seiten A4 inkl. Beilagen**) und präzise (mit Schwergewicht Lösungsansatz) formuliert sein. Das folgende Raster ist einzuhalten:

1. Problembeschreibung (Ausgangslage)
2. Stand der Forschung, Forschungsbedarf
3. Vorgehen, Methode, Lösungsansatz
4. Verfügbarkeit der erforderlichen Daten
5. Forschungsplan Arbeitsprogramm mit Meilensteinen
6. Kosten, Verteilung auf Arbeitsschritte; bei Arbeitsgemeinschaften: Aufgabenteilung
7. Erwartete Resultate, Nutzen der Forschungsarbeit, Nutzniesser
8. Umsetzbarkeit in die Praxis
9. Wirkungsbeurteilung
10. Nationale und internationale Literatur auf dem Gebiet
11. Erfahrungen der Forschungsstelle auf dem Gebiet, Sachbearbeiter, Lebenslauf der Projektleitung

Die **Hinweise zur Bearbeitung und Begleitung von SVI-Forschungsarbeiten** (SVI-Homepage) erleichtern die Gesuchsausfertigung.

2. **Interessenten für die Mitarbeit in der Begleitkommission** sind gebeten, sich **bis zum 31. Oktober 2014** beim Sekretariat SVI, Vadianstrasse 37, Postfach, 9001 St.Gallen, bzw. info@svi.ch anzumelden.
3. **Solidarität:** Bei gleichwertiger Güte von Bearbeitungsvorschlägen wird jene Forschungsstelle zur Kreditgesuchsstellung eingeladen, welche bisher noch wenig berücksichtigt werden konnte.
4. **Vorbehalt:** Die Finanzierung der Forschungsarbeit sowie deren Verfügung werden abschliessend durch das Bundesamt für Strassen vorgenommen.

SVI 2014/006 Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen (Velobahnen) in Städten und Agglomerationen

Ausgangslage

Der Veloverkehr in Städten und Agglomerationen soll gefördert werden. Gerade Städte und Agglomerationen eignen sich aufgrund ihrer relativen Kleinräumigkeit besonders gut für den Veloverkehr. Eine attraktive, schnelle und sichere Infrastruktur ist von zentraler Bedeutung für die Förderung des Veloverkehrs. Im europäischen Ausland werden Radschnellwege erstellt (z. B. Fahrradstrassen in Deutschland, Fietsnelwege in den Niederlanden entlang hoch belasteter Autobahnen und Stadtstrassen, Cycle Superhighways in London, CykelSuperstier in Kopenhagen, Radweg auf ehemaligem Bahntrasse in Sanremo). Auch in der Schweiz sind Projekte in Arbeit oder in Vorbereitung (z. B. Basel, Bern, Luzern, Winterthur). Erste Pilotprojekte sollen bald realisiert werden. Bis jetzt fehlt ein Werkzeugkasten, um die Velobahnen baulich, rechtlich und planerisch zufriedenstellend ausführen zu können. Parallel zu den ersten Pilotprojekten soll deshalb erforscht werden, welche Anforderungen insbesondere an die Integration in städtische Räume erfüllt werden sollen.

Ziel der Forschungsarbeit

Parallel zu den ersten Pilotprojekten soll erforscht werden, wie Veloschnellverbindungen gestaltet werden und welche Anforderungen insbesondere an die Integration in städtische Räume erfüllt werden sollen. Dazu gehören die Definition von Projektierungselementen (Geschwindigkeiten, Sichtweiten, Querschnittsbreiten, Kurvenradien, Gestaltung von Knoten, usw.) ebenso wie Vortrittsregelungen, Anpassungen von Lichtsignalanlagen und die Einpassung in den Strassenraum (Markierung, Signalisation, Wegweisung, Ausrüstung, usw.). Die Ergebnisse sollen in Planungsempfehlungen für Veloschnellverbindungen in Städten und Agglomerationen münden.

Hinweise zur Aufgabenstellung

- Internationale Literaturrecherche, Zusammenzug der Erfahrungen und Planungsempfehlungen aus ausländischen Beispielen
- Erfahrungen aus aktuellen Projekten zusammentragen, Wirkungsanalysen durchführen
- interdisziplinäres Team
- Überlegungen zur Netzbildung
- gesamtverkehrliche und stadträumliche Betrachtung
- Ansprüche der verschiedenen Fahrtzwecke
- Betrachtung von Strecken und Knoten
- Hinweise bez. Anpassung von Normen und Gesetzesgrundlagen, Erstellung eines Merkblattes
- Berücksichtigung der laufenden Studie VSS 2010/207: Erarbeiten von Grundlagen für die Trassierung von sicheren Fahrbahnen für den Veloverkehr – Radwege aller Art

Auskünfte erteilt:

Urs Gloor

Tel. +41 31 321 70 63, urs.gloor@bern.ch

EINLADUNG ZUR AUSFERTIGUNG EINES FORSCHUNGSGESUCHS

NR./TITEL:	SVI 2014/007 Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz
ZIELE:	Ansätze einer Shared Economy sind darzustellen und ihre Auswirkungen auf den Verkehr sind aufzuzeigen. Mögliche Auswirkungen, Chancen und Risiken, Möglichkeiten und Grenzen von Ansätzen einer Shared Economy sind abzuschätzen und es sind Empfehlungen zuhanden von Akteuren (z. B. Entwickler, Investoren, Gesetzgeber, Behörden) zu formulieren.
ARBEITSBEGINN:	Frühling 2015
ABGABETERMIN:	Frühling 2016
KREDITRAHMEN:	CHF 200'000.-
BEMERKUNGEN:	Nähere Angaben siehe 2. Seite

1. **Interessierte Forschungsstellen** sind eingeladen, Ihren Bearbeitungsvorschlag bis **spätestens 31. Oktober 2014 (Poststempel A-Post)** dem Sekretariat SVI, Vadianstrasse 37, 9000 St.Gallen, in **7-facher Ausführung** einzureichen.

Der Vorschlag muss kurz (**max. 15 Seiten A4 inkl. Beilagen**) und präzise (mit Schwergewicht Lösungsansatz) formuliert sein. Das folgende Raster ist einzuhalten:

1. Problembeschreibung (Ausgangslage)
2. Stand der Forschung, Forschungsbedarf
3. Vorgehen, Methode, Lösungsansatz
4. Verfügbarkeit der erforderlichen Daten
5. Forschungsplan Arbeitsprogramm mit Meilensteinen
6. Kosten, Verteilung auf Arbeitsschritte; bei Arbeitsgemeinschaften: Aufgabenteilung
7. Erwartete Resultate, Nutzen der Forschungsarbeit, Nutzniesser
8. Umsetzbarkeit in die Praxis
9. Wirkungsbeurteilung
10. Nationale und internationale Literatur auf dem Gebiet
11. Erfahrungen der Forschungsstelle auf dem Gebiet, Sachbearbeiter, Lebenslauf der Projektleitung

Die **Hinweise zur Bearbeitung und Begleitung von SVI-Forschungsarbeiten** (SVI-Homepage) erleichtern die Gesuchsausfertigung.

2. **Interessenten für die Mitarbeit in der Begleitkommission** sind gebeten, sich **bis zum 31. Oktober 2014** beim Sekretariat SVI, Vadianstrasse 37, Postfach, 9001 St.Gallen, bzw. info@svi.ch anzumelden.
3. **Solidarität:** Bei gleichwertiger Güte von Bearbeitungsvorschlägen wird jene Forschungsstelle zur Kreditgesuchsstellung eingeladen, welche bisher noch wenig berücksichtigt werden konnte.
4. **Vorbehalt:** Die Finanzierung der Forschungsarbeit sowie deren Verfügung werden abschliessend durch das Bundesamt für Strassen vorgenommen.

SVI 2014/007 Shared Economy und der Verkehr in der Schweiz

Ausgangslage

„Teilen statt besitzen“ ist ein zunehmendes Themenfeld. Das Prinzip von Sharing: Man muss Dinge nicht kaufen und besitzen, um sie zu nutzen, sondern teilt sie mit anderen. Die Vermittlung von Privatunterkünften oder Kleiderbörsen sind bekannte Beispiele. Aufgrund moderner Telekommunikationsanwendungen sind Ansätze einer Shared Economy auch im Verkehrsbereich zu erkennen. Beispiele sind CarSharing, Carpooling, Taxi-Vermittlungssysteme, Mitbringservices, Veloverleihsysteme und Parkplatz-Sharing. Eine mögliche Folge einer starken Verbreitung entsprechender Ansätze einer „Shared Economy“ kann sein, dass der Fahrzeugpark, die Strasseninfrastruktur und die Abstellplätze effizienter genutzt werden.

In der Schweiz gibt es zwar partielle Potenzialstudien (z. B. zum klassischen CarSharing), eine systematische Auslegeordnung zu möglichen Ansätzen einer Shared Economy insgesamt und eine Potenzialeinschätzung zu den Auswirkungen auf den Verkehr fehlen aber.

Ziel der Forschungsarbeit

Ansätze einer Shared Economy sind darzustellen und ihre Auswirkungen auf den Verkehr sind aufzuzeigen. Mögliche Auswirkungen, Chancen und Risiken, Möglichkeiten und Grenzen von Ansätzen einer Shared Economy sind abzuschätzen und es sind Empfehlungen zuhanden von Akteuren (z. B. Entwickler, Investoren, Gesetzgeber, Behörden) zu formulieren.

Hinweise zur Aufgabenstellung

- Internationale Literaturrecherche
- Zusammenstellung heutiger und evtl. zukünftiger Ansätze einer „Shared Economy“ ausserhalb und innerhalb der Verkehrssektoren (z. B. Car Sharing, Ferienwohnung teilen, etc.)
- Erarbeitung von Hypothesen zu den Auswirkungen der Ansätze einer „Shared Economy“ ausserhalb und innerhalb der Verkehrssektoren auf den Verkehr
- Empirische Analysen zur Entwicklung und Bedeutung der Ansätze einer „Shared Economy“ ausserhalb und innerhalb der Verkehrssektoren
- Vertiefung von ausgewählten Ansätzen einer Shared Economy im Verkehrssektor (z. B. Parkplatz-Sharing)
 - Wie gross sind die Potenziale? Wer ist bereit zu teilen?
 - Wie soll die öffentliche Hand auf Entwicklungen reagieren?
 - Welche rechtlichen Anforderungen an die Ansätze bestehen?
- Das Forschungsprojekt soll sich auf den Personen- und Güterverkehr beziehen.
- Abschätzung der Chancen und Risiken, Möglichkeiten und Grenzen der Ansätze
- Formulierung eines Handlungsbedarfs und möglicher Handlungsoptionen
- Empfehlungen zuhanden von Akteuren (z. B. Entwickler, Investoren, Gesetzgeber, Behörden)

Auskünfte erteilt:

Frank Bruns,

Tel. +41 44 395 16 16, Frank.Bruns@ebp.ch