



Via sicura

Handlungsprogramm des
Bundes für mehr Sicherheit
im Strassenverkehr

Bundesamt für Strassen ASTRA
2005



Via sicura

Handlungsprogramm des
Bundes für mehr Sicherheit
im Strassenverkehr

Inhalt

Vorwort

1 Warum ein Handlungsprogramm?

1.1 Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz	4
1.2 Die Kehrseite der Strassenverkehrsmobilität heute	6
1.3 Was wurde bisher getan?	6
1.4 Vergleich zum Schienen- und Luftverkehr	7
1.5 Schweizerische Strassenverkehrssicherheit im internationalen Vergleich	8
1.6 Internationale Zusammenarbeit	10
1.7 Was ist zu tun?	11

2 Der Weg zum Handlungsprogramm Via sicura

2.1 Die Aufträge von Departement und Bundesrat	13
2.2 «Vision Zero» für den Strassenverkehr	13
2.3 Das Projekt VESIPO	14
2.4 Ziel und Zweck des vorliegenden Berichtes	16

3 Ziele, Handlungsbedarf und Handlungsfelder

3.1 Systematische Entwicklung des Handlungsprogramms	17
3.2 Das Oberziel von Via sicura	17
3.3 Die Haupt- und Teilziele von Via sicura	18
3.4 Der Handlungsbedarf in der Strassenverkehrssicherheit heute	19
3.5 Die Handlungsfelder für Via sicura	21

4 Leitstrategien und Massnahmen

4.1 Vom Handlungsbedarf zur Auswahl der Massnahmen (Vorgehen)	23
4.2 Leitstrategien und Massnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern	27
Handlungsfeld «Sensibilisierung und Erziehung»	27
Handlungsfeld «Aus- und Weiterbildung»	29
Handlungsfeld «Verhaltensvorschriften»	30
Handlungsfeld «Kontroll- und Sanktionierungssysteme»	32
Handlungsfeld «Fahrzeug»	34
Handlungsfeld «Strasseninfrastruktur»	36
Handlungsfeld «Qualitätssicherung»	38
Handlungsfeld «Forschung und Statistik»	41
Handlungsfeld «Internationale Zusammenarbeit»	43
Handlungsfeld «Organisation und Ressourcen»	44
4.3 Wirkungsabschätzung der geplanten Massnahmen	45

5 Finanzielle, rechtliche und andere Folgen von Via sicura

5.1 Kosten und Nutzen von Via sicura	48
5.2 Finanzierung der ungedeckten Kosten der öffentlichen Hand	50
5.3 Notwendige Rechtsänderungen	52
5.4 Verhältnis zum internationalen Recht	52
5.5 Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt	53
5.6 Schlussfolgerungen	54

6 Umsetzungsplanung

6.1 Bericht an den Bundesrat	55
6.2 Rechtsetzung	55
6.3 Rollenverteilung und Organisation	57
6.4 Kommunikation	60

Zusammenfassung

Anhang I: Via sicura: Massnahmenübersicht (inkl. Bewertung)

Anhang II: Liste der Mitwirkenden im Projekt VESIPO

Via sicura

Handlungsprogramm des
Bundes für mehr Sicherheit
im Strassenverkehr

Vorwort

Mehr Sicherheit auf Strassen ist machbar!



«Die Via kann
sicura sein»

Was ist Ihnen Ihre Sicherheit wert? Haben Sie sich schon überlegt, bevor Sie auf die Strasse gehen, aufs Velo oder ins Auto steigen, wie gross Ihr Risiko eigentlich ist und ob Sie genügend versichert sind? Jährlich sterben auf Schweizer Strassen über 500 Personen; mehr als 6000 werden schwer verletzt. Eine von hundert Personen kommt im Strassenverkehr zu Tode, eine von zehn Personen wird in ihrem Leben durchschnittlich einmal schwer verletzt. Dieses Risiko ist enorm – wir wollen und dürfen die täglichen Tragödien auf unseren Strassen nicht einfach hinnehmen.

Der Bundesrat will deshalb die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten gegenüber dem Stand von 2000 bis ins Jahr 2010 halbieren. Mehr Sicherheit auf Strassen ist machbar – die «Via» kann «sicura» sein. Um das Halbierungsziel zu erreichen, braucht es weitergehende Bemühungen und vor allem auch ein breites Umdenken in der Bevölkerung in Sachen Strassenverkehrssicherheit.

Das Handlungsprogramm Via sicura zeigt nun, auf welche Art und Weise das Ziel erreicht werden kann. Rund 80 Experten aus Fachorganisationen, Interessenverbänden, Kantons- und Gemeindebehörden, Wirtschaft und Politik haben an dessen Erarbeitung mitgewirkt. So war es möglich, ein wirkungsvolles und umsetzbares Bündel von Massnahmen zusammenzustellen und dafür gleichzeitig eine breite Akzeptanz zu schaffen.

Sicherheit gibt es nicht zum Nulltarif. Ihnen wird mit diesem Programm quasi eine «Police» angeboten, die Ihr Risiko als Verkehrsteilnehmerin oder Verkehrsteilnehmer auf der Strasse markant reduzieren soll. Mit den Policeprämien wird in die vorgeschlagenen Massnahmen investiert. Die Früchte werden später als Einsparungen bei den heute hohen Unfallkosten zu ernten sein. Diese Einsparungen werden die getätigten Investitionen übersteigen, so dass sich das ganze Handlungsprogramm aus volkswirtschaftlicher Sicht bestens rechtfertigt und sich bei allen Strassennutzenden vorteilhaft auswirken wird.

Es liegt nun am Bundesrat und am Parlament, die notwendigen Entscheide über die Realisierung der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik zu treffen.

Mein Dank gilt allen Mitwirkenden, die an der Erarbeitung des Handlungsprogramms mitgeholfen und ihr Fachwissen in den Dienst der Strassenverkehrssicherheit gestellt haben. Ich würde mich freuen, wenn die politischen Weichen so gestellt würden, dass wir die Umsetzung von Via sicura wiederum mit diesen vielen Mitstreiterinnen und Mitstreitern zusammen angehen dürfen.

Dr. Rudolf Dieterle
Direktor

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Dieterle', with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

1 Warum ein Handlungsprogramm?

1.1 Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz

Stetige Abnahme seit 1971

Seit dem Höchststand von insgesamt 1773 Unfalltoten und 18 785 Schwerverletzten im Jahr 1971 hat die Schweiz in der Strassenverkehrssicherheit erhebliche Fortschritte erzielt. Trotz der Verdoppelung der Strassenverkehrsleistung konnte in den letzten dreissig Jahren sowohl die Zahl der infolge von Unfällen Getöteten wie auch der Schwerverletzten kontinuierlich auf etwa ein Drittel gesenkt werden.

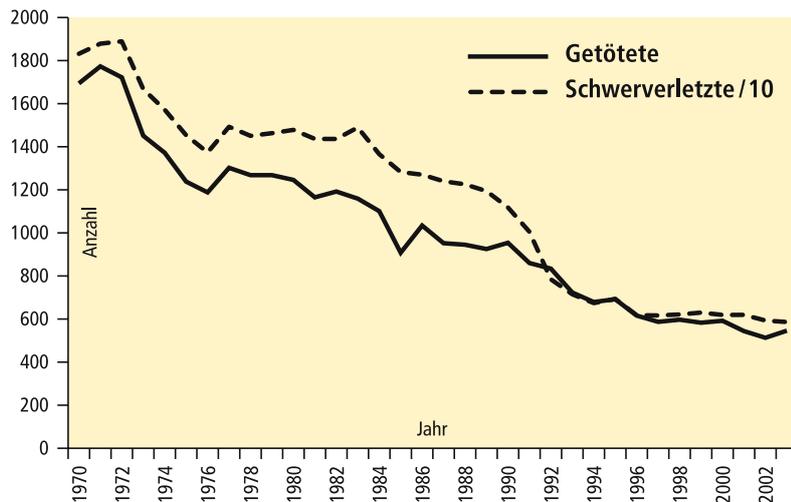


Abb. 1: Getötete und Schwerverletzte im Strassenverkehr seit 1970
(Quelle: BFS)

Stagnation seit Ende 90er Jahre

In den späten 90er Jahren stagnierten die Unfallopferzahlen bei knapp 600 Getöteten und etwas über 6000 Schwerverletzten. In den Jahren 2001 und 2002 war bei den Getöteten wieder ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen. Leider hat sich dieser Trend im Jahr 2003 nicht fortgesetzt. Nur die Zahl der Schwerverletzten ist nochmals leicht gesunken, diejenige der Getöteten jedoch wieder gestiegen.

Jahr	Getötete	Schwerverletzte
1996	616	6177
1997	587	6116
1998	597	6213
1999	583	6299
2000	592	6191
2001	544	6194
2002	513	5931
2003	546	5862

Tab. 1: Unfallzahlen Schweiz 1996–2003 (Quelle: BFS)

Schwerpunkte im Unfallgeschehen

Die Schwerpunkte im Unfallgeschehen können nach Personengruppen, Ortslage, Unfalltypen sowie Mängeln und Einflüssen unterschieden werden. Die im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten gehören zu folgenden Gruppen von Verkehrsteilnehmenden:

Getötete	Schwerverletzte	Betroffene Verkehrsteilnehmende
48%	38%	Insassen von Personenwagen
18%	27%	Motorradfahrende
16%	12%	Fussgänger und Fussgängerinnen
9%	15%	Radfahrende
3%	4%	Mofafahrende

Tab. 2: Schwerpunkte nach Verkehrsteilnahme und Personengruppen (Quelle: BFS)

Ein Viertel aller Getöteten und Schwerverletzten sind junge Menschen im Alter von 16 bis 26 Jahren. Unter den Fussgängerinnen und Fussgängern sind Kinder und ältere Menschen, bei den Radfahrenden Kinder und Jugendliche am meisten betroffen.

Ausserorts werden am meisten Personen getötet und innerorts am meisten schwer verletzt. Die häufigsten Unfalltypen sind unabhängig von der Ortslage:

Anteil	Unfalltyp
19%	Kollision mit festem Hindernis ausserhalb der Fahrbahn
15%	Unfall beim Richtungswechsel nach links
11%	Kollision eines Fahrzeuges mit Fussgängerin oder Fussgänger
9%	Schleuder- oder Selbstunfall ohne Kollision

Tab. 3: Schwerpunkte nach Unfalltypen (Quelle: BFS)

Die in den Unfallprotokollen mit Getöteten und Schwerverletzten am häufigsten genannten Mängel und Einflüsse sind:

Getötete	Schwerverletzte	Mängel/Einflüsse
28%	16%	Geschwindigkeit
18%	12%	Beeinträchtigung z.B. durch Alkohol
15%	18%	Unaufmerksamkeit und Ablenkung
9%	16%	Missachten des Vortrittsrechts

Tab. 4: Schwerpunkte nach Mängeln und Einflüssen (Quelle: BFS)

1 Warum ein Handlungsprogramm?

1.2 Die Kehrseite der Strassenverkehrsmobilität heute

Hohe Bedeutung der Mobilität

Mobilität spielt im heutigen Leben eine wichtige soziale und wirtschaftliche Rolle. Sie kann und soll deshalb auch nicht grundsätzlich eingeschränkt werden. Die Strassenverkehrsmobilität hat heute allerdings einen allzu hohen sozialen Preis.

Menschliches Leid

Verkehrsunfälle verursachen zum Teil unermessliches Leid und führen bei den Betroffenen oft zu sozialen Verlusten, persönlichen Sorgen und Ängsten und nicht selten auch zu finanziellen Problemen. Allein deshalb dürfen der Verlust von Menschenleben oder schwere gesundheitliche Einschränkungen nicht einfach verdrängt oder gar in Kauf genommen werden. Mobilität kann heute auch ohne diesen hohen menschlichen Preis gewährleistet werden.

Volkswirtschaftliche Kosten

Strassenverkehrsunfälle verursachen nicht nur unsägliches Leid, sondern auch hohe Kosten für die Volkswirtschaft. Zu Buche schlagen jeweils die Rettungs-, Heilungs- und Pflegekosten, die Kosten für die Behebung der Sachschäden sowie die Polizei-, Rechtsfolge- und Administrativkosten. Hinzu kommen am Arbeitsplatz die Kosten der Wiederbesetzung und eines allfälligen Nettoproduktionsausfalls sowie auf individueller Ebene die immateriellen Verluste auf Seite der Unfallopfer.

Die durch Strassenverkehrsunfälle verursachten volkswirtschaftlichen Kosten belaufen sich heute auf jährlich rund 13 Mia. Franken, dies bei vorsichtiger Einberechnung der immateriellen Schäden der Unfallopfer (Basis der Berechnung: Unfallkosten im Strassen- und Schienenverkehr der Schweiz 1998, Bundesamt für Raumentwicklung [2002], unter Berücksichtigung der aktuellen Unfallzahlen und der zwischenzeitlichen Preisentwicklung).

Wie stark diese Kosten bei einzelnen Kostenträgern zu Buche schlagen, zeigt etwa die Nichtberufsunfallversicherung (NBUV), wo mittlerweile Verkehrsunfälle für über 40 Prozent der Versicherungsleistungen verantwortlich sind (Unfallstatistik UVG 1998–2002, SUVA [2004]).

1.3 Was wurde bisher getan?

Schon frühere Studien und Konzepte hatten zum Ziel, die Sicherheit auf Schweizer Strassen zu fördern und zu diesem Zwecke den Bund stärker in die Pflicht zu nehmen. Zu erwähnen sind insbesondere der Bericht von 1969 «Die Bekämpfung der Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz» der vom Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartement (EJPD) ernannten Studiengruppe sowie der Bericht von 1993 «Sicherheit im Strassenverkehr – Strategien und Massnahmen für die 90er Jahre» der Expertengruppe Verkehrssicherheit des Bundesamtes für Polizeiwesen/EJPD. Diese Konzeptarbeiten wurden vom Bundesrat jeweils zur Kenntnis genommen, ohne jedoch einen konkreten Umsetzungsauftrag zu erteilen.

Massnahmen der letzten Jahrzehnte

Die Erfolge in der Strassenverkehrssicherheit während der letzten Jahrzehnte sind auf viele verschiedene Massnahmen und Faktoren zurückzuführen. Beigetragen haben beispielsweise die Einführung von Tempolimiten, das Sicherheitsgurten-Obligatorium, die Helmtragepflicht, Fortschritte in der Fahrzeugtechnik, Verbesserungen des Strassennetzes, die verbesserte Ausbildung der Motorfahrzeuglenkenden und die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren.

SVG-Revision von 2001

Mit der Revision vom 14. Dezember 2001 des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) hat das Parlament die Grundlage für weitere Erfolg versprechende Sicherheitsmassnahmen geschaffen. Die wichtigsten davon sind: die Herabsetzung des Alkoholgrenzwertes auf 0,5 Promille, die Ermöglichung verdachtsfreier Atem-Alkoholkontrollen, ein verschärftes System des Führerausweiszuges, der Führerausweis auf Probe sowie die Einführung der Zweiphasenausbildung. Die Revision ist bis Ende 2005 in Kraft getreten.

1.4 Vergleich zum Schienen- und Luftverkehr

Luft und Schiene mit höherem Standard

Die Sicherheitsstandards im Schienen- und Luftverkehr sind wesentlich höher gesetzt als im Strassenverkehr. In der Luft und auf der Schiene werden Unfälle mit Getöteten und Schwerverletzten grundsätzlich nicht akzeptiert. Für beide Verkehrssysteme gilt in Bezug auf Unfälle eine Nullfehlertoleranz. Alle Unfälle und meist auch «Beinahe-Unfälle» werden genau untersucht, und die Untersuchungen münden in der Regel in entsprechende Massnahmen zur Unfallursachenbeseitigung.

Querungsunfall aufgrund Missachtung des Vortrittsrechts

Ein Fahrzeuglenker missachtete das Rotlicht an einer Kreuzung. Dadurch kollidierte er mit dem Personenwagen einer korrekt anfahrenden Lenkerin. Der Unfallverursacher starb auf der Stelle, die Personenwagenlenkerin wurde schwer, ein Beifahrer leicht verletzt.

Missachtungen des Vortrittsrechts verursachten im Jahr 2003:

- 33 Unfälle mit Toten
- 343 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle durch Missachtung des Vortrittsrechts:

- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende
- Verdichtung der Verkehrskontrollen

1 Warum ein Handlungsprogramm?

Schlechtes Abschneiden der Strasse

Der Strassenverkehr fordert im Vergleich zu Bahn und Flugzeug ein Vielfaches an Todesopfern und Verletzten. Im Mittel der Jahre 2001 bis 2003 wurden im Schienenverkehr in der Schweiz bei Unfällen 31 Personen getötet und 44 schwer verletzt. Bei Unfällen mit Flugzeugen wurden 28 Personen getötet und 9 erheblich verletzt. Im Vergleich dazu waren es im Strassenverkehr 534 Getötete und 5996 Schwerverletzte. Pro Personenkilometer starben 2001 bei Verkehrsunfällen auf der Strasse knapp viermal so viele Personen wie im Schienenverkehr. Pro Reise-stunde ist das Risiko, einen tödlichen Unfall zu erleiden, im Auto etwa zehnmal grösser als im Flugzeug.

Vorbehalt für Vergleich der Verkehrsträger

Beim Vergleich mit anderen Verkehrsträgern ist zu berücksichtigen, dass das Konfliktpotenzial im grösstenteils individuellen Strassenverkehr grösser ist und vorwiegend private, nichtberufliche Fahrzeuglenkende unterwegs sind. Auf der Ebene der Sicherheitsphilosophie sollten diese Unterschiede aber nicht ins Gewicht fallen – hier haben Luft- und Schienenverkehr Vorbildcharakter. Bei den konkreten Ansätzen zur Verbesserung der Sicherheit hingegen müssen die genannten Besonderheiten des Strassenverkehrs selbstverständlich berücksichtigt werden.

1.5 Schweizerische Strassenverkehrssicherheit im internationalen Vergleich

Weltweit mehr Strassenverkehrsoffer

Weltweit haben im Jahr 2002 Strassenverkehrsunfälle schätzungsweise 1,18 Mio. Tote und zwischen 20 und 50 Mio. Verletzte gefordert. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) rechnet mit einem Rückgang der Verkehrsoffer in den Ländern mit hohem Einkommen um 30 Prozent bis 2020, weltweit hingegen mit einer Zunahme von 60 Prozent. Damit würden die Strassenverkehrsunfälle auf der Liste der WHO über die Todesursachen weltweit auf die dritte Stelle vorrücken (1990: noch an neunter Stelle).

Sinkende Tendenz in Europa

Im Gebiet der Europäischen Union (EU mit 15 Mitgliedstaaten) hat sich in 30 Jahren das Gesamtverkehrsaufkommen verdreifacht, während die Zahl der Verkehrstoten um die Hälfte gesunken ist. Damit haben sich die Unfallzahlen in der EU und in der Schweiz im Verhältnis zum Verkehrsaufkommen in gleichem Masse reduziert.

Getötetenrate im Ländervergleich

Die folgende Tabelle enthält die aktuell vorliegenden Vergleichszahlen von den im Strassenverkehr getöteten Personen (die Schwerverletzten werden aufgrund fehlender vergleichbarer Daten nicht aufgeführt). Die Schweiz bewegt sich im Vergleich zu den Nachbarstaaten an der Spitze bzw. zu den übrigen EU-Mitgliedern in der Spitzengruppe, die vom Vereinigten Königreich, Schweden und den Niederlanden angeführt wird.

	pro 1 Mio. Einwohner				pro 1 Mia. Fahrzeug-Kilometer				Total (absolut)			
	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003	2000	2001	2002	2003
UK	60	60	60	61	7	...	7	7	3 580	3 598	3 431	3 508
S	67	66	60	59	...	...	...	...	591	583	532	529
NL	68	62	61	64	...	...	8	...	1 082	993	987	1 028
CH	83	75	71	75	11	10	8	9	592	544	513	546
D	91	85	83	80	12	11	10	10	7 503	6 977	6 842	6 613
I	111	116	117	...	...	...	...	...	6 410	6 682	6 736	...
A	120	118	119	115	13	13	12	12	976	958	956	931
F	138	138	129	102	15	15	14	...	8 079	8 160	7 655	6 058

Tab. 5: Im Strassenverkehr Getötete in den Jahren 2000–2003
(Quelle: IRTAD/BFS)

Neuer Effort in Frankreich und Italien

Wie wirksam entschlossenes politisches Handeln sein kann, haben kürzlich Frankreich und Italien beispielhaft gezeigt. Mit verschärften Sanktionen, effizienteren Verkehrskontrollen und Kommunikationskampagnen ist in Frankreich innerhalb eines Jahres (2003) die Zahl der getöteten und schwer verletzten Unfallopfer um mehr als 20 Prozent zurückgegangen. In Italien haben Verlautbarungen zufolge drastisch verschärfte Sanktionen jüngst zu einem Rückgang der Zahl der Verkehrstoten um rund 20 Prozent geführt. Bei beiden Ländern ist allerdings zu beachten, dass sie von einem relativ niederen Sicherheitsniveau aus gestartet sind, was erfahrungsgemäss Erfolge leichter macht.

Aktionspläne und Programme im Ausland

In den letzten Jahren haben viele europäische Länder einen nationalen Aktionsplan bzw. ein Verkehrssicherheitsprogramm und/oder quantifizierte Verkehrssicherheitsziele festgelegt, zum Beispiel Belgien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Irland, Lettland, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Spanien und Zypern.

Zielsetzungen der Spitzenreiter UK, S, NL

Die drei Länder, die sich punkto Verkehrssicherheit an der Spitze befinden, haben sich folgende Ziele zur Reduktion der Unfallopferzahlen gesetzt:

- Im Vereinigten Königreich wurden – nachdem das 1987 definierte Reduktionsziel für 2000 übertroffen worden war – für 2010 mehrere Ziele festgelegt: 40 Prozent Reduktion sowohl bei den Getöteten als auch bei den Schwerverletzten, 50 Prozent Reduktion bei den getöteten und schwer verletzten Kindern und 10 Prozent Reduktion der Unfälle mit Leichtverletzten.

1 Warum ein Handlungsprogramm?

- Schweden hat sich 1997 mit «Vision Zero» Ziele für 2000 (Reduktion der Anzahl getöteter Personen um 25 Prozent) und 2007 (Reduktion um 50 Prozent) gesetzt. Obschon der erhoffte Erfolg bisher statistisch nicht ausgewiesen ist, liegt Schweden immer noch an zweiter Stelle der verkehrssichersten Länder.
- Die Niederlande haben 1990 mit ihrer Philosophie «Sustainable Safety» (nachhaltige Sicherheit) Reduktionsziele für 2010 definiert: 50 Prozent weniger Getötete und 40 Prozent weniger Spitalaufenthalte nach Verkehrsunfällen.

1.6 Internationale Zusammenarbeit

Gemeinsame Aufgabe

Auch wenn die Erhöhung der Verkehrssicherheit in jedem Land vor allem Massnahmen auf nationaler Ebene erfordert, so sind doch Erfahrungsaustausch, Zusammenarbeit und Harmonisierung auf internationaler Ebene heute von ebenso grosser Bedeutung. Deshalb setzen sich verschiedene internationale Organisationen für die Förderung der Verkehrssicherheit ein, namentlich die Europäische Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (ECE/UNO), die Weltgesundheitsorganisation (WHO), die Europäische Verkehrsminister-Konferenz (CEMT) und die Europäische Union (EU).

ECE/UNO: Abkommen und Resolutionen

Die Erleichterung des internationalen Personen- und Güterverkehrs und namentlich auch deren Sicherheit ist eines der prioritären Ziele der ECE/UNO. Zu diesem Zweck hat sie zahlreiche Abkommen zum Strassenverkehr erlassen und verschiedene Resolutionen verabschiedet. So werden den Mitgliedstaaten zum Beispiel Massnahmen betreffend technische Fahrzeugkontrollen und Verkehrsregeln zur Implementierung ins nationale Recht nahe gelegt und ergänzend dazu Massnahmen bezüglich Alkohol, Geschwindigkeit, Kommunikation, Erziehung, Ausbildung, Fuss- und Radverkehr, Kinder usw. empfohlen (Gesamtresolutionen). Die Schweiz ist in mehreren Arbeitsgruppen der ECE/UNO vertreten, unter anderem in der WP.1 (Working Party on Road Traffic Safety).

Resolutionen der UNO-Generalversammlung

2003 und 2004 hat sich auch die UNO-Generalversammlung mit der Verkehrssicherheit befasst und deren Wichtigkeit unterstrichen.

Mit der jüngsten Resolution vom 14.04.2004 wurde die WHO eingeladen, zusammen mit den regionalen UNO-Kommissionen – und damit auch mit der ECE/UNO – die Koordination der Anstrengungen innerhalb der UNO für die Strassenverkehrssicherheit zu übernehmen.

Die Europäische Kommission hat in ihrem Weissbuch «Die europäische Verkehrspolitik bis 2010 – Weichenstellungen für die Zukunft» (2001) für die EU zum Ziel gesetzt, die Zahl der Verkehrstoten im Strassenverkehr bis 2010 zu halbieren. Die Kommission hat dazu das «Europäische Aktionsprogramm für die Strassenverkehrssicherheit» entwickelt («20 000 Leben retten auf unseren Strassen – Eine gemeinsame Aufgabe», 2003). Sie schlägt insgesamt 60 Massnahmen in den Bereichen Verkehrsverhalten, Fahrzeugsicherheit, Strasseninfrastruktur, gewerblicher Güter- und Personenverkehr, Rettung und Versorgung von Unfallopfern sowie Sammlung, Auswertung und Weitergabe von Unfalldaten vor. Zudem hat die Kommission die «Europäische Charta für die Strassenverkehrssicherheit» lanciert, mit der möglichst viele Verantwortliche am Aktionsprogramm beteiligt werden sollen.

Treffen der EU-Verkehrsminister

2003 und 2004 haben die EU-Verkehrsminister in Verona ausdrücklich den dringenden Handlungsbedarf bei der Verkehrssicherheit festgehalten und Massnahmen vorgeschlagen (Verona Declaration vom 24.10.2003 und Verona Conclusions vom 26.10.2004). Die Schweiz war bei den EU-Verkehrsministertreffen ebenfalls eingeladen und hat dabei mitgewirkt.

CEMT

Die Europäische Verkehrsminister-Konferenz (CEMT) – in welcher die Schweiz Mitglied ist – hat seit vielen Jahren den Erfahrungsaustausch über die besten Praktiken gepflegt und mit Empfehlungen wiederholt ihren Willen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit unterstrichen. In Bukarest haben sich 2002 die Verkehrsminister für die Entwicklung einer globalen Vision und die Festlegung von quantifizierten Zielen ausgesprochen.

1.7 Was ist zu tun?

Kohärente Politik entwickeln

In der Vergangenheit konnten beachtliche Erfolge bei der Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt werden (vgl. Kap. 1.1). Für weitere markante Fortschritte genügt aber der bisherige Ansatz der Umsetzung von Einzelmassnahmen nicht mehr. Erforderlich ist vielmehr eine langfristig ausgerichtete, ganzheitliche und kohärente Politik, basierend auf

Irrfahrt eines älteren Autolenkers

Ein 70-jähriger, verwirrter Lenker missachtete mehrere Fahrverbote und überfuhr eine Traminsel. Auf dem angrenzenden Trottoir prallte sein Fahrzeug in zwei Sitzbänke. Eine der drei Frauen, die dort gesessen hatten, starb noch auf der Unfallstelle.

Momentane Schwächezustände verursachten im Jahr 2003:

- 17 Unfälle mit Toten
- 159 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle, die durch Lenker mit eingeschränkter Fahreignung verursacht werden:

- Normierung der Fahreignungs-Voraussetzungen
- Periodische Überprüfung der Fahreignung
- Qualitätssicherung der Fahreignungsabklärung

der neuen Sicherheitsphilosophie von «Vision Zero» (vgl. Kap. 2.2), mit klar definierten Zielen und Massnahmen, die in eine Gesamtstrategie eingebettet sind.

Ausserordentliches Engagement zeigen

Zum Erreichen der Ziele werden ausserordentliche Anstrengungen und ein aussergewöhnliches Engagement in Politik und Verwaltung notwendig sein. Die politische Ebene ist auf allen Stufen angehalten, insbesondere die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen für mehr Sicherheit im Strassenverkehr zu schaffen. Auf Verwaltungsebene müssen Verkehrssicherheitsfragen künftig noch konsequenter an die Hand genommen und die für Verbesserungsmassnahmen nötigen Vorkehrungen zielstrebig getroffen werden.

Zusammenarbeit fördern

Besondere Bedeutung bei der Intensivierung der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik hat das Zusammenwirken aller Akteurinnen und Akteure auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene wie auch auf internationaler Ebene. Der Bund wird weitere Fortschritte bei der Unfallverhütung nicht allein erzielen können. Er muss deshalb die Zusammenarbeit aller Beteiligten innerhalb und über die Landesgrenzen hinaus fördern und für ein koordiniertes Vorgehen sorgen.

Fussgängerunfall aufgrund von Missachtung des Vortrittsrechts

Ein Schulkind blieb vor einem Fussgängerstreifen stehen. Die von rechts kommenden Fahrzeuge stoppten, und das Kind überquerte die Strasse. Dabei lief es direkt in ein von links kommendes Auto hinein. Dessen Lenkerin überfuhr das Kind ungebremst mit Tempo 50.

Missachtungen des Vortrittsrechts verursachten im Jahr 2003:

- 26 Unfälle mit Toten
- 274 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Fussgängerunfälle mit Kindern:

- Verkehrsberuhigung
- Sanierung potenzieller Gefahrenstellen
- Sanierung der Unfallschwerpunkte
- Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen
- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende

2 Der Weg zum Handlungsprogramm Via sicura

2.1 Die Aufträge von Departement und Bundesrat

Auftrag UVEK, Grundlagenbericht der bfu

Der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), Bundesrat Moritz Leuenberger, erteilte im Mai 2000 dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) den Auftrag, Grundlagen zum Aufbau einer Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes zu erarbeiten. Diese sollte auf einen Strassenverkehr ohne Unfälle mit schweren Personenschäden («Vision Zero») ausgerichtet sein. Durch einen Forschungsauftrag übernahm die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) die entsprechende Grundlagenarbeit – der Schlussbericht «Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes» wurde im Mai 2002 fertig gestellt (vgl. Kap. 2.3).

Im Zeichen der nachhaltigen Entwicklung

Die neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik ist seit 2002 Bestandteil der «Strategie Nachhaltige Entwicklung» des Bundesrats (Massnahme 17). Ohne die Mobilität zu beschränken, hat der Bundesrat «mit der ganzheitlichen «Vision Zero» einen Strassenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte im Blick». Innert zehn Jahren will er die Zahl der bei Unfällen Getöteten um mindestens 50 Prozent von 600 auf 300 reduzieren. Gestützt auf dieses Ziel beschloss der Bundesrat im Juli 2002 auf Antrag des UVEK, die begonnenen Arbeiten für die neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik weiterzuführen und die notwendigen Massnahmen bzw. Rechtsänderungen vom UVEK vorbereiten zu lassen.

2.2 «Vision Zero» für den Strassenverkehr

«Vision Zero» als neue Sicherheitsphilosophie

«Vision Zero» ist eine Sicherheitsphilosophie und beruht auf der Überzeugung, dass Unfälle mit Toten und Schwerverletzten unter keinen Umständen hingenommen werden dürfen. Ein Strassenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte ist das (wenn sicher auch ferne) Idealbild, das unter der Bezeichnung von «Vision Zero» in der Schweiz künftig über der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik stehen soll. «Vision Zero» wird in der Industrie und bei anderen Verkehrsträgern seit Jahrzehnten nachgelebt (vgl. Kap. 1.4). Im Strassenverkehr erstmals und offiziell zur Doktrin erhoben hat sie das schwedische Parlament im Oktober 1997.

Verfassungsauftrag

Untermuert wird «Vision Zero» auch durch die Schweizerische Bundesverfassung (BV). Artikel 10 BV statuiert das «Recht auf Leben und persönliche Freiheit» und schliesst das Recht auf körperliche und geistige Unversehrtheit mit ein. Die Übernahme von «Vision Zero» als Idealbild für die Sicherheit auf Schweizer Strassen dokumentiert den festen Willen des Bundes, auch im Bereich der Strassenverkehrssicherheit den oben genannten Verfassungsauftrag soweit wie möglich zu erfüllen.

Geteilte Verantwortung

Die Verkehrsteilnehmenden sind verantwortlich für ihr Verhalten. Sie müssen verstärkt zu sicherem Verhalten im Strassenverkehr befähigt und veranlasst werden. Es ist jedoch eine unabänderliche Tatsache, dass alle Menschen Fehler machen, auch bei bestem Willen und Verantwortungsbewusstsein. Deshalb müssen nach der Philosophie von «Vision Zero»

2 Der Weg zum Handlungsprogramm Via sicura

die Behörden – und das liegt in ihrer Verantwortung – das Strassenverkehrssystem so gestalten, dass nicht vermiedene Fehler möglichst keine fatalen Folgen haben, sowohl für die jeweils Fehlbaren wie erst recht für die jeweils Nichtfehlbaren.

«Fehlerverzeihendes Strassensystem»

Die zur «Vision Zero» gehörende Idee des «fehlerverzeihenden Strassensystems» (im internationalen Kontext unter dem Begriff «Forgiving Roads» bekannt), beinhaltet folgende Elemente:

- Gefährliches Verhalten soll insbesondere durch technische Massnahmen weitgehend verunmöglicht werden.
- Kommt es doch zu einem Unfall, sollen bauliche und technische Sicherheitsmassnahmen Schutz vor schweren Verletzungen bieten.
- Bei Verletzungen, die nicht vermieden werden konnten, hat eine optimale Rettung die Folgen zu minimieren.

Fehlerverzeihende Vorkehrungen im Bereich der Strassen und Fahrzeuge sollen die Verkehrsteilnehmenden keinesfalls von ihrer Verantwortung für sicheres Verhalten entlasten, sondern nur eine ergänzende Rolle zur Vermeidung fataler Unfallfolgen spielen.

2.3 Das Projekt VESIPO

Projektauftrag

Das 2002 unter der Federführung des ASTRA gestartete Projekt hatte den Auftrag, eine neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes (VESIPO) zu formulieren und zu verankern. In einem ersten Schritt ging es darum, ausgehend vom Grundlagenbericht der bfu (vgl. Kap. 2.1) die einzelnen Elemente dieser Politik festzulegen und unter Berücksichtigung der politischen Akzeptanz ein Handlungsprogramm zu entwerfen. Mit dem vorliegenden Bericht wird dieser Auftragsteil abgeschlossen.

Via sicura: Nachfolgeprogramm von VESIPO

Als zweiter Schritt steht nun die Verankerung und Umsetzung der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik bevor. Der Vorgehensplan dafür wurde bereits im Rahmen des Projekts VESIPO erarbeitet (vgl. Kap. 5 und 6), dessen Verfeinerung und Umsetzung geschehen künftig unter dem neuen Programmnamen «Via sicura».

Politische Vorgaben

Als politische Eckpfeiler für das Projekt VESIPO hat der Bundesrat lediglich die neue Sicherheitsphilosophie «Vision Zero» sowie das «Halbierungsziel» für die ersten zehn Jahre (vgl. Kap. 2.1) vorgegeben. Auf dieser Grundlage sollte VESIPO den weiteren Willensbildungsprozess in Gang setzen.

Partizipativer Ansatz

Damit die neue Politik frühzeitig von breiten Kreisen mitgetragen wird und auch realisierbar ist, wurde für das Projekt VESIPO ein partizipativer Ansatz gewählt: Die neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik sollte möglichst «bottom-up» entwickelt werden und breites Experten- und

Erfahrungswissen in sich vereinen. Da gerade in der Strassenverkehrssicherheit viele verschiedene Akteurinnen und Akteure auf diversen Ebenen tätig sind, erachteten UVEK/ASTRA deren direkten Einbezug ins Projekt als beste Voraussetzung für eine später erfolgreiche Politikumsetzung.

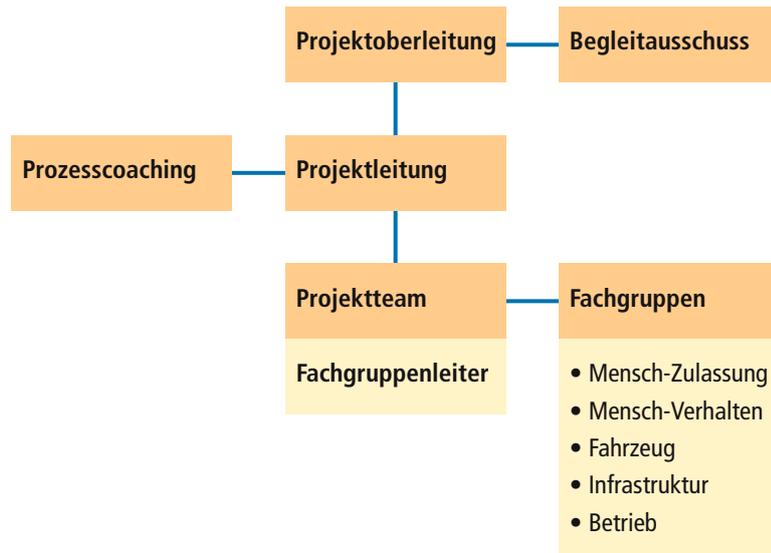


Abb. 2: Projektorganisation von VESIPO (mitwirkende Personen siehe Anhang II)

5 Arbeitsetappen

Der partizipative Prozess war in fünf Etappen aufgeteilt:

- Etappe I Problemerkfassung, Aufgabenstellung
- Etappe II Visions- und Zielformulierung
- Etappe III Strategiebildung
- Etappe IV Erarbeitung des Bewertungssystems
- Etappe V Auswahl der Massnahmen

Die Etappen sind mit den Projektbeteiligten sukzessive durchlaufen worden und die Arbeitsergebnisse wurden jeweils vor jeder nächsten Etappe durch die Projektoberleitung bereinigt.

Breite Mitwirkung

Am Projekt VESIPO beteiligten sich von Januar 2003 bis September 2004 rund 80 Personen aus Fachorganisationen, Interessenverbänden, Kantons- und Gemeindebehörden, Wirtschaft und Politik. Auch etwa 20 ASTRA-Mitarbeitende wirkten in der Projektorganisation mit. Insgesamt waren fünf Fachgruppen zu den Themen Infrastruktur, Betrieb, Fahrzeuge, Mensch-Zulassung und Mensch-Verhalten sowie ein Begleitausschuss als politisches Resonanzgremium der Projektoberleitung für VESIPO am Werk.

2.4 Ziel und Zweck des vorliegenden Berichtes

Schlussbericht und Handlungsprogramm zugleich

Dieser Bericht schliesst – rückblickend – die Projektphase der Politikformulierung und des beschriebenen partizipativen Prozesses ab. Im Wesentlichen basiert er auf den vier Syntheseberichten von 2003/2004, in welchen die Zwischenergebnisse der fünf Arbeitsetappen von VESIPO festgehalten wurden.

Der Bericht stellt – vorausblickend – das Handlungsprogramm des Bundes zur Erhöhung der Strassenverkehrssicherheit für die nächsten 15 Jahre und damit die neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik dar.

Frontalkollision wegen vermutetem Sekundenschlaf

Bei guten Sicht- und Strassenverhältnissen ereignete sich auf einem geraden Strassenabschnitt eine Frontalkollision. Als Unfallursache wird Sekundenschlaf eines der beiden Lenker vermutet. Eine Person starb, eine weitere wurde schwer verletzt. An der gleichen Stelle ist es schon wiederholt zu Unfällen mit tödlichem Ausgang gekommen.

Momentane Schwächezustände verursachten im Jahr 2003:

- 17 Unfälle mit Toten
- 159 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle, die an Unfallschwerpunkten durch Lenker mit eingeschränkter Fahrfähigkeit verursacht werden:

- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende
- Sanierung der Unfallschwerpunkte
- Richtungstrennung auf Strassen ausserorts
- Erleichterungen für die Feststellung der Fahrfähigkeit

3 Ziele, Handlungsbedarf und Handlungsfelder

3.1 Systematische Entwicklung des Handlungsprogramms

Von der Visions- und Zielformulierung zum Massnahmenbündel

Die neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes wurde nach den methodischen Grundsätzen des strategischen Managements entwickelt: Zuerst wurden auf der Basis des Bundesratsauftrags und der Philosophie von «Vision Zero» das Zielsystem definiert, dann der Handlungsbedarf und die entsprechenden Handlungsfelder eruiert, um schliesslich die strategischen Stossrichtungen und geeignete Massnahmen festzulegen.

Ziele	Handlungsbedarf	Handlungsfelder	Leitstrategien	Massnahmen
Konkreter, durch bewusste Handlungen angestrebter Zustand	Differenz zwischen heutigem und angestrebtem Zustand (Soll/Ist-Vergleich)	Geeignete Interventions-ebenen, um Handlungsbedarf abzudecken	Die für die Zielerreichung notwendigen instrumentellen Ansätze und Hebel der gewollten Veränderung	Einzelne, sachlich und zeitlich definierte Einzelhandlungen

Tab. 6: Das strategische Fundament von Via sicura

Massnahmen im strategischen Verbund

Die breite Auslegeordnung und die schrittweise Entwicklung von Via sicura bieten dafür Gewähr, dass die vielfältigen Aspekte der Strassenverkehrssicherheit in die Überlegungen einbezogen werden. Die einzelnen Massnahmen von Via sicura verfügen somit über ein gemeinsames strategisches Fundament und sind aufeinander abgestimmt.

3.2 Das Oberziel von Via sicura

Weniger als 300 Getötete und 3000 Schwerverletzte bis 2010

Für Via sicura gilt folgendes Oberziel: Bis ins Jahr 2010 wird die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten auf weniger als 300 und diejenige der Schwerverletzten auf weniger als 3000 gesenkt. Danach reduziert sich die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten pro zehn Jahre um mindestens 30 Prozent.

Richtgrösse für spätere Erfolgsmessung

Mit der Halbierung der Anzahl getöteter und schwer verletzter Personen im Strassenverkehr setzt sich der Bund zwar ein ambitioniertes, aber erreichbares Ziel mit dem Fokus auf schwere Unfälle. Mit dem genannten Oberziel hat der Bund auch eine messbare und zeitlich bestimmte Vorgabe für seine neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik.

3 Ziele, Handlungsbedarf und Handlungsfelder

3.3 Die Haupt- und Teilziele von Via sicura

Dem Handlungsprogramm Via sicura liegt ein Zielsystem zu Grunde, das sich auf die wesentlichen Einflussfaktoren des Strassenunfallgeschehens bezieht und das definierte Oberziel in insgesamt 5 Haupt- und 14 Teilzielen konkretisiert.

Einflussfaktoren aufs Unfallgeschehen	Hauptziele	Teilziele
Gesellschaftliches Problembewusstsein («Awareness»)	1. Die Sicherheit im Strassenverkehr geniesst in Gesellschaft, Politik und Wirtschaft den gleich hohen Stellenwert wie die Mobilität.	1.1 Die personellen, institutionellen, finanziellen und strukturellen Voraussetzungen zur Erfüllung der Ziele sind bei Bund, Kantonen und Gemeinden gegeben. 1.2 Die Verkehrsteilnehmenden gehen bewusst mit der Mobilität um, und das Anliegen einer grösstmöglichen Verkehrssicherheit geniesst breite Anerkennung.
Verhalten der Verkehrsteilnehmenden	2. Die Verkehrsteilnehmenden verhalten sich sicher, rücksichtsvoll und verantwortungsbewusst.	2.1 Sicherheitsmassnahmen und -vorschriften werden akzeptiert und in hohem Masse eingehalten. 2.2 Unfälle mit Toten und Schwerverletzten wegen Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit nehmen beträchtlich ab. 2.3 Am Strassenverkehr nehmen nur Fahrzeuglenkende teil, welche über die dafür notwendigen physischen und psychischen Voraussetzungen verfügen. 2.4 Die Verkehrsteilnehmenden sind für die Teilnahme am Strassenverkehr bestmöglich ausgebildet.
Sicherheit der Fahrzeuge	3. Alle Fahrzeuge sind betriebs- und verkehrssicher.	3.1 Alle neuen Fahrzeuge sind so gebaut und ausgerüstet, dass sie hinsichtlich Unfallvermeidung (aktive Sicherheit) dem jeweils aktuellen Stand der Technik entsprechen. 3.2 Alle neuen Fahrzeuge sind nach dem jeweils aktuellen Stand der Technik so gebaut und ausgerüstet, dass bei einem Unfall für alle Beteiligten möglichst keine schweren Personenschäden resultieren (passive Sicherheit). 3.3 Die im Verkehr befindlichen Fahrzeuge sind betriebs- und verkehrssicher.
Sicherheit der Strasseninfrastruktur	4. Die Strasseninfrastrukturen sind verkehrssicher ausgestaltet, unterhalten und betrieben.	4.1 Sicherheitsdefizite in der Strassenverkehrsinfrastruktur sind, insbesondere auch für die verletzlichsten und potenziell am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmenden, eliminiert. 4.2 Ein integrales Unfallmanagement-, Verkehrsmanagement- und Informations-System ist aufgebaut. 4.3 Bau- und Unterhaltsarbeiten werden auf einem hohen Sicherheitsniveau ausgeführt.
Leistung und Qualität der Rettungsdienste	5. Die Rettung von Unfallopfern erfolgt schnell und fachgerecht.	5.1 Alle Glieder der Rettungskette (Nothilfe, Notruf, Einsatz Rettungsdienst vor Ort, Transport, Notfallspital) sind gut aufeinander abgestimmt und weisen keine Schwachstellen auf. 5.2 Unfallverletzte werden so gut versorgt, dass sie möglichst überleben und keine bleibenden Schäden davon tragen.

Tab. 7: Das Zielsystem von Via sicura

3.4 Der Handlungsbedarf in der Strassenverkehrssicherheit heute

In Bezug auf die oben genannten Einflussfaktoren bzw. Hauptziele bestehen teilweise grosse Differenzen zwischen dem heutigen und dem angestrebten Zustand. Der Soll-Ist-Vergleich verweist auf eine Vielzahl von Mängeln und Lücken im Gesamtsystem der Strassenverkehrssicherheit und dokumentiert den Handlungsbedarf für Via sicura. Folgende Zusammenstellung zeigt die Schwachstellen im Überblick.

Gesellschaftliches Problembewusstsein («Awareness»)

- Der Strassenverkehrssicherheit wird im politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Handeln oft nur ungenügend Beachtung geschenkt. Das Bewusstsein für die menschlich schwerwiegenden Folgen der Strassenverkehrsunfälle und auch für deren volkswirtschaftliche Kosten ist zu wenig ausgeprägt. Die Anliegen der Verkehrssicherheit werden in der politischen Interessenabwägung noch zu wenig berücksichtigt.
- Die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit notwendigen Ressourcen sind nicht im erforderlichen Mass bereitgestellt und werden zum Teil auch nicht prioritär nach dem Kosten-Nutzen-Prinzip eingesetzt. Ebenso fehlen geeignete Strukturen, um eine kohärente Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes in geeigneter Weise realisieren und überwachen zu können.
- In der Forschung werden zu wenig Mittel für die Verkehrssicherheit eingesetzt. Die Qualität der statistischen Erfassung der Strassenverkehrsunfälle wie auch die Umsetzung neuerer Erkenntnisse von Statistik und Forschung in die verkehrssicherheitspolitische Praxis sind verbesserungsbedürftig.
- In der Ausbildung der Strassen-, Verkehrs- und Planungsfachleute hat die Verkehrssicherheit einen zu geringen Stellenwert.

Verhalten der Verkehrsteilnehmenden

- Wichtigste Verkehrsregeln werden von allzu vielen Verkehrsteilnehmenden regelmässig missachtet, dies trotz teilweise hoher Sanktionsandrohungen. Die Verkehrsteilnehmenden sind im Verkehr zu wenig aufmerksam. Viele Verkehrsteilnehmende zeigen eine zu hohe Risikobereitschaft, sind sich ihres gefährlichen Verhaltens nicht bewusst oder überschätzen ihre eigenen Fähigkeiten.
- Die Anforderungen an die Fahreignung der Fahrzeuglenkenden sind teilweise zu tief. Zu viele Verkehrsteilnehmende mit gefährlichen, rücksichts- und verantwortungslosen Neigungen verkehren auf den Strassen. Ebenso werden die Möglichkeiten zu wenig genutzt, um Verkehrsteilnehmende vom Verkehr auszuschliessen, die von Alkohol oder anderen, die Fahrfähigkeit beeinträchtigenden Substanzen abhängig sind.

3 Ziele, Handlungsbedarf und Handlungsfelder

- Zu viele Verkehrsteilnehmende kennen die Verkehrsregeln nur ungenügend, dies teilweise als Folge lückenhafter Information und mangelhafter Aus- und Weiterbildung. Zudem werden das komplexe Verkehrsregelwerk und die Fülle von Signalisationen nicht von allen verstanden oder teilweise als schikanös empfunden und deshalb nicht akzeptiert.
- Die Kontrolldichte zur Durchsetzung der Verkehrsregeln ist allgemein zu tief. Eine Vielzahl auch schwerster Verkehrsregelmissachtungen bleibt ungesühnt, was zu mangelndem Unrechtsbewusstsein führt.

Sicherheit der Fahrzeuge

- Nicht alle Sicherheitsvorschriften für Fahrzeuge entsprechen heute dem aktuellen Stand der Technik. Weder hinsichtlich der aktiven noch der passiven Sicherheit sind die Potenziale der modernen Fahrzeugtechnik ausgeschöpft. Immer noch mangelhaft ist die Sichtbarkeit der Fahrzeuge (bei Tag und in der Nacht).

Massenkarambolage

Auf der Autobahn überraschte plötzlich eine Nebelwand die Fahrzeuglenkenden. Rund 60 Fahrzeuge fuhren aufeinander auf und verkeilten sich ineinander. Personenwagen wurden von Lastwagen zerdrückt. Eine Person starb, 90 Unfallbeteiligte wurden verletzt, 12 davon schwer.

Unter anderem durch zu nahes Aufschliessen wurden Auffahrunfälle verursacht (2003):

- 19 Unfälle mit Toten
- 470 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Auffahrunfälle (u.a. bei schlechter Sicht):

- Verbesserung der Sichtbarkeit aller Fahrzeuge
- Vollzugshilfe Sicherheitsabstand
- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende
- Verkehrskontrollen nach Sicherheitskriterien

Sicherheit der Strasseninfrastruktur

- Noch kaum vorhanden sind fahrzeugseitige Vorrichtungen, die das Lenken der Fahrzeuge durch Personen in nicht fahrfähigem Zustand oder ohne Benützung der Rückhaltesysteme wesentlich erschweren. Ebenso werden zu selten Systeme zur Unterstützung der Fahrzeuglenkenden eingesetzt.
- Das Strassennetz weist bezüglich Verkehrssicherheit diverse Mängel auf. Es bestehen weder standardisierte Verkehrssicherheitsprüfungen für Strasseninfrastrukturprojekte noch wird das bestehende Netz überall einheitlich auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen hin geprüft und systematisch saniert.
- Das Strassennetz ist nicht generell so ausgestaltet, dass menschliche Fehler keine fatalen Folgen haben. Vielerorts fehlen sichere und zusammenhängende Fuss- und Radwege. Die Verkehrstrennung ist verbesserungsfähig. Im Siedlungsbereich ist das Konfliktpotenzial wegen der unterschiedlichen Geschwindigkeiten zu hoch.
- Das Strassennetz wird – vor allem im Winter und besonders auf Rad- und Fusswegen – teilweise unzureichend und zu wenig bedürfnisgerecht unterhalten. Zudem wird das Unterhalts-, Rettungs- und Baupersonal im Einsatz häufig durch andere Verkehrsteilnehmende gefährdet.

Leistung und Qualität der Rettungsdienste

- Noch sind zu wenige Verkehrsteilnehmende in der Lage, die Rettungsdienste richtig und in kürzester Zeit zu alarmieren. Das Personal der Rettungsdienste ist nicht immer optimal ausgebildet.
- Die Rettungsdienste benötigen teilweise zu lange, bis sie nach einem Unfall auf dem Unfallplatz eintreffen. Die ganze Rettungskette, von der Alarmierung mit einer schnellen und präzisen Ortsangabe der Unfallstelle über die Dichte des Netzes an Sanitätsnotrufzentralen bis hin zum effizienten Rettungskonzept, ist noch nicht optimal ausgestaltet.

3.5 Die Handlungsfelder für Via sicura

Breiter Interventionsansatz

Aus der oben stehenden Zusammenstellung der gravierendsten Mängel und Lücken in Gegenüberstellung zum Zielsystem ergibt sich der vielfältige Handlungsbedarf für Via sicura. Auf verschiedensten Interventionsebenen sind gleichzeitig gezielte Aktivitäten erforderlich, um die Sicherheit auf Schweizer Strassen im Umfang des gesetzten Oberziels zu erhöhen.

10 relevante Handlungsfelder

Mit dem integralen Ansatz von Via sicura definieren sich insgesamt zehn Handlungsfelder, in denen bedeutende Potenziale für die angestrebte Erhöhung der Verkehrssicherheit liegen. In Bezug auf die fünf Hauptziele von Via sicura kommt den Handlungsfeldern eine jeweils unterschiedliche Bedeutung zu, wie aus der folgenden Darstellung der Handlungsfelder und ihrer Bedeutung für das Zielsystem hervorgeht.

Hauptziele Via sicura	«Awareness»: Die Sicherheit im Strassenverkehr geniesst in Gesellschaft, Politik und Wirtschaft den gleich hohen Stellenwert wie die Mobilität.	Rücksichtsvolles Verhalten: Die Verkehrsteilnehmenden verhalten sich sicher, rücksichtsvoll und verantwortungsbewusst.	Sichere Fahrzeuge: Alle Fahrzeuge sind betriebs- und verkehrssicher.	Sichere Infrastruktur: Die Strasseninfrastrukturen sind verkehrssicher ausgestaltet, unterhalten und betrieben.	Leistungsfähige Rettungsdienste: Die Rettung von Unfallopfern erfolgt schnell und fachgerecht.
Handlungsfelder					
HF 1 Sensibilisierung und Erziehung					
HF 2 Aus- und Weiterbildung					
HF 3 Verhaltensvorschriften					
HF 4 Kontroll- und Sanktionierungssysteme					
HF 5 Fahrzeug					
HF 6 Strasseninfrastruktur					
HF 7 Qualitätssicherung					
HF 8 Forschung und Statistik					
HF 9 Internationale Zusammenarbeit					
HF 10 Organisation und Ressourcen					

■ Hohe Bedeutung

Tab. 8: Die 10 Handlungsfelder von Via sicura und ihre Bedeutung für die Erreichung der Hauptziele

Wandelnder Stellenwert der Handlungsfelder

Im Laufe der Zeit kann sich der Stellenwert einzelner Handlungsfelder verändern, zum Beispiel wegen Veränderungen im aktuellen Strassenverkehrs- oder Unfallgeschehen, aufgrund wissenschaftlich-technischer Fortschritte oder neuer sozio-ökonomischer Entwicklungen. Das obige Modell ist deshalb kein statisches, sondern es muss den Umständen entsprechend immer wieder angepasst werden. Auf den Verbund der zehn Handlungsfelder bezieht sich auch die strategische Ausrichtung von Via sicura.

4 Leitstrategien und Massnahmen

4.1 Vom Handlungsbedarf zur Auswahl der Massnahmen (Vorgehen)

Festlegen der Leitstrategien

Die Massnahmen von Via sicura sind schrittweise erarbeitet worden (vgl. Kap. 3.1). Auf der Basis des eruierten Handlungsbedarfs wurden im partizipativen Prozess für alle Handlungsfelder strategische Leitsätze formuliert, die (nach einer vergleichenden Bewertung) heute das strategische Gerüst von Via sicura bilden und im Folgenden unter dem Stichwort «Leitstrategien» resümiert werden.



Abb. 3: Arbeitsschritte bis zur Massnahmenwahl für Via sicura

Entwicklung von Massnahmenideen

Ausgehend von diesen Leitstrategien stellten die Fachgruppen und die Projektleitung eine Liste von über 100 Massnahmenideen zusammen. Darin nicht aufgenommen wurden jene Massnahmen, die aufgrund einer summarischen Prüfung in Bezug auf die vermutete Wirksamkeit, Zielerreichung, technische Machbarkeit sowie hinsichtlich ihrer politischen Realisierungschancen erhebliche Defizite aufwiesen.

Sicherheits- und Basismassnahmen

Via sicura enthält zwei Arten von Massnahmen: Sicherheitsmassnahmen wirken sich direkt und positiv auf die Verkehrssicherheit aus, während Basismassnahmen die erforderlichen Voraussetzungen und Rahmenbedingungen zur Umsetzung der Sicherheitsmassnahmen schaffen und sich nur indirekt aufs Unfallgeschehen auswirken. Sie beinhalten vorwiegend organisatorische, finanzielle und qualitätssichernde Vorkehrungen.

4 Leitstrategien und Massnahmen

Festlegung eines Bewertungssystems

Für die Beurteilung der Sicherheits- und Basismassnahmen stand ein zuvor erarbeitetes Bewertungssystem zur Verfügung. Für die Sicherheitsmassnahmen wurden sechs näher definierte Kriterien festgelegt, für die Basismassnahmen deren vier. Alle Projektbeteiligten waren zudem eingeladen, ihren individuellen Gewichtungsvorschlag abzugeben.

Kriterien	Gewicht
Wirkungspotenzial (Beitrag an die Reduktion der Unfallopfer)	30%
Effizienz (Verhältnis Kosten/Wirkung)	15%
Umsetzbarkeit (Umsetzungsreife, Rechtssetzungsbedarf usw.)	15%
Einfluss auf die persönliche Freiheit (Mass der Einschränkung)	15%
Schutzwirkung für schwächere Verkehrsteilnehmende und unfreiwillig Gefährdete	15%
Verträglichkeit mit Zielen in anderen Bundespolitikfeldern	10%

Tab. 9: Kriterien (inkl. Gewichtung) für die Bewertung der Sicherheitsmassnahmen

Für die Bewertung der Basismassnahmen wurden analoge Kriterien verwendet (Gewichtung in Klammern): Programmnutzen (40%), Effizienz (20%), Umsetzbarkeit (20%) und Verträglichkeit mit Zielen in anderen Bundespolitikfeldern (20%).

Massnahmenbeschreibung und -beurteilung

Auf der Grundlage des Bewertungssystems sind alle Massnahmenideen nach den festgelegten Kriterien detailliert beschrieben und beurteilt worden (vgl. Anhang I). Die Beurteilung der Massnahmenideen in Bezug auf die einzelnen Kriterien erfolgte mit Noten zwischen 1 (sehr schlecht) und 5 (sehr gut). Sicherheitsmassnahmen mit einem sehr geringen Wirkungspotenzial wurden dabei ausgeschieden. Am Ende dieses Arbeitsschrittes verblieben 52 Sicherheits- und 28 Basismassnahmen.

Vergleichende Bewertung der Massnahmen

Alle ausgearbeiteten Massnahmen sind schliesslich bewertet worden. Die Bewertungsergebnisse wurden für jede Massnahme in einer Punktzahl (Nutzwert im Sinne der festgelegten Kriterien und ihrer Gewichtung) ausgedrückt. Zwecks übersichtlicher Gliederung der Bewertungsergebnisse stehen fünf Bewertungsklassen zur Verfügung. Im Anhang I ist in der Spalte «Bewertungsklasse» jeder Massnahme von Via sicura ihr Bewertungsergebnis zugeordnet.

Bewertungsklasse	Nutzwert
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

Tab. 10: Klassierung der Massnahmenbewertung

Auswahl der Massnahmen

Das Handlungsprogramm Via sicura vereint diejenigen Massnahmen, welche einerseits gemäss der erfolgten Bewertung vergleichsweise den höchsten Nutzen erbringen und die andererseits in der Summe geeignet sind, die angestrebte Wirkung auf das Strassen-Unfallgeschehen zu entfalten und die nötige Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten zu bewerkstelligen.

Die Hochrechnung des notwendigen Wirkungspotenzials für die Zielerreichung in den Jahren 2010 und 2018 (vgl. Kap. 4.3) gebietet – von einer sehr kostspieligen Ausnahme abgesehen – die Aufnahme aller Massnahmen der Bewertungsklassen 5, 4 und 3 in das Handlungsprogramm. Massnahmen der Bewertungsklassen 1 und 2 hingegen wurden grundsätzlich nicht berücksichtigt. Die wenigen Ausnahmen sind hauptsächlich durch ein hohes Wirkungspotenzial, das Fehlen valabler Substitutionsmassnahmen oder die Abhängigkeit anderer Massnahmen begründet.

Schleuder-/Selbstunfall unter Drogeneinfluss

Ausserorts geriet ein Lenker auf der nassen Strasse ins Schleudern und prallte mit der rechten Seite frontal in ein korrekt entgegenkommendes Fahrzeug. Dessen Lenker wurde durch den Zusammenstoss schwer verletzt. Die Urinprobe des Unfallverursachers zeigte, dass er kurz vor dem Unfall Cannabis konsumiert hatte.

Fahren unter Drogeneinfluss verursachte im Jahr 2003:

- 12 Unfälle mit Toten
- 84 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle unter Drogeneinfluss:

- Nachschulung von drogenerstauffälligen Fahrzeuglenkenden
- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende
- Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien
- Verdichtung der Verkehrskontrollen
- Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren

4 Leitstrategien und Massnahmen

Teil des Auswahlprozederes waren zum Schluss auch besondere Sensitivitätsanalysen, die Berücksichtigung von gegenseitigen Abhängigkeiten und die Abschätzung der finanziellen Auswirkungen des gesamten Massnahmenpakets (vgl. Kap. 5).

Endergebnis von Via sicura

Das vorliegende Handlungsprogramm Via sicura beinhaltet insgesamt 56 Massnahmen, die den oben beschriebenen Auswahlprozess durchschritten haben und somit über einen beträchtlichen Konsolidierungsgrad verfügen. Die Massnahmen werden mitsamt der ihnen zugrunde liegenden Leitstrategien im nächsten Kapitel kurz dargestellt (zur Massnahmenübersicht vgl. Anhang I). Nicht zu den Massnahmen im engeren Sinn von Via sicura gehören die finanziellen und organisatorischen Vorkehrungen, wie sie in Kapitel 5 und 6 beschrieben werden.

Auto zwischen zwei Trams eingeklemmt

Zwei Personenwagen fuhren verbotenerweise auf den Tramgleisen. Dabei überholten sie das in einer Haltestelle stehende Tram. Dem Lenker des vorderen Autos gelang es gerade noch, einem zweiten, entgegenkommenden Tram auszuweichen. Der Wagen der ihm folgenden ortsunkundigen Lenkerin verkeilte sich zwischen den beiden Trams. Dabei kam das Kind der Lenkerin ums Leben.

Missachtungen der Verkehrsregelungsvorschriften verursachten im Jahr 2003:

- 13 Unfälle mit Toten
- 151 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle, die durch Missachtung der Vortrittsregeln verursacht werden:

- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende

4.2 Leitstrategien und Massnahmen in den einzelnen Handlungsfeldern

Handlungsfeld «Sensibilisierung und Erziehung»

Gegenstand	Das Handlungsfeld «Sensibilisierung und Erziehung» umfasst alle Bestrebungen, den Stellenwert der Verkehrssicherheit generell in der Öffentlichkeit und bei den Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.
Leitstrategie	<p>Für das Handlungsfeld «Sensibilisierung und Erziehung» gelten als strategische Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none">• In Gesellschaft, Politik und Wirtschaft ist das Bewusstsein für die Risiken des Strassenverkehrs sowie die Folgen und Kosten von Unfällen zu erhöhen.• Die Verkehrsteilnehmenden sind kontinuierlich auf die Erkennung von Gefahren und auf sicherheitsrelevantes Verhalten im Verkehr zu sensibilisieren. Sie sind insbesondere in Bezug auf die negativen Auswirkungen des Konsums von Alkohol, Betäubungsmitteln und Medikamenten auf die Fahrfähigkeit zu informieren.• Sicherheits- und Mobilitätserziehung ist auf allen Bildungsstufen in den Unterricht einzubeziehen. Die Einsicht, dass Sicherheitsausrüstungen in Fahrzeugen und das Tragen von Schutzausrüstungen sinnvoll sind, ist zu fördern.• Der verantwortungsvolle Umgang mit Mobilität und die Einsicht, dass Mobilität und Sicherheit von gleich hoher Bedeutung sind und nicht im Widerspruch zueinander stehen müssen, sind zu fördern.
Massnahmen	<p>Via sicura sieht im Handlungsfeld «Sensibilisierung und Erziehung» folgende Massnahmen vor:</p> <p>Durchführung von Sensibilisierungskampagnen (Mn. 401) Regelmässig werden adressatengerechte Kampagnen zu einzelnen Themenschwerpunkten der Verkehrssicherheit durchgeführt. Die Kampagnen sind mit verstärkten Polizeikontrollen zu begleiten.</p> <p>Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen (Mn. 403) Die Kantone fördern die Durchführung von Verkehrsunterricht in den Schulen auf allen Schulstufen (Kindergarten bis Sekundarstufe II). Die Ausbildung soll grundsätzlich durch externe Fachleute (in der Regel Verkehrsinstruktorinnen oder -instruktoren der Polizei) erfolgen. Auch für die nachobligatorischen Schulen sind entsprechende Module adressatengerecht einzusetzen.</p>

4 Leitstrategien und Massnahmen

Hinweis auf Medikamentenverpackungen (Mn. 405)

Mit einem Hinweis auf Medikamentenverpackungen (z.B. Piktogramm) wird auf die fahrfähigkeitsbeeinträchtigende Wirkung des Medikamentes aufmerksam gemacht.

Informationspflicht bei Abgabe von Medikamenten (Mn. 406)

Ärzeschaft und Apotheken werden explizit verpflichtet, die Patientinnen und Patienten auf die fahrfähigkeitsbeeinträchtigende Wirkung von Medikamenten und Kombinationen von Medikamenten aufmerksam zu machen.

Verkehrssicherheitscharta (Mn. 601)

Firmen, Betriebe, Verwaltungsstellen usw. sollen angespornt werden, eine Verkehrssicherheitscharta zu unterzeichnen. Mit der Charta bekennt sich die jeweilige Organisation zu Grundsätzen und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Verkehrssicherheitslabel (Mn. 602)

Für Firmen, Betriebe, Verwaltungsstellen usw. wird ein Verkehrssicherheitslabel geschaffen. Dieses zeichnet besonders sicherheitsbewusstes Verhalten der entsprechenden Organisation und deren Mitglieder im Strassenverkehr aus.

Kommentar Sensibilisierung und Erziehung bleiben wichtige Eckpfeiler der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik von morgen. Das Problembewusstsein der Gesellschaft und das verantwortungsvolle Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden können und sollen nicht einfach durch eine höhere Fahrzeug- und Strassenraumsicherheit ersetzt werden.

Handlungsfeld «Aus- und Weiterbildung»

Gegenstand	Das Handlungsfeld «Aus- und Weiterbildung» fokussiert auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, das durch gezielte Anstrengungen im Bereich der Aus- und Weiterbildung verbessert werden soll. Die Schulung von Fachleuten ist Gegenstand des Handlungsfeldes «Qualitätssicherung».
Leitstrategie	Für den Bereich der Aus- und Weiterbildung von Verkehrsteilnehmenden sind die folgenden strategischen Stossrichtungen massgebend: <ul style="list-style-type: none">• Die Aus- und Weiterbildung haben Fahrzeuglenkenden die Folgen riskanten Verhaltens bewusst zu machen und den Verkehrssinn zu schärfen.• Ein hoher Ausbildungsstand der Motorfahrzeuglenkenden ist durch gute Ausbildung, geeignete Weiterbildungsangebote und durch gezielte Nachschulungen sicherzustellen.
Massnahmen	Via sicura sieht im Handlungsfeld «Aus- und Weiterbildung» folgende Massnahmen vor: Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende (Mn. 504) Innerhalb der zeitlichen Befristung des Führerausweises müssen alle Motorrad- und PW-Lenkenden eine Weiterbildung besuchen. Nachschulung von alkohol- und drogenerstauffälligen Fahrzeuglenkenden (Mn. 505) Alle Fahrzeuglenkenden werden bereits nach erstmaligem Fahren in angetrunkenem Zustand oder unter Drogeneinfluss verpflichtet, eine Nachschulung zu besuchen. Systematische Nachschulung von Wiederholungstätern und -täterinnen (Mn. 506) Bei einem Führerausweisentzug von mindestens sechs Monaten müssen alle Betroffenen eine Nachschulung absolvieren.
Kommentar	Die Schweiz verfügt im Bereich Strassenverkehr über einen im internationalen Vergleich hohen Ausbildungsstandard, der durch die Einführung der Zweiphasenausbildung Ende 2005 nochmals erhöht wird. Das Prinzip des lebenslangen Lernens muss jedoch auch im Strassenverkehr Einzug halten.

4 Leitstrategien und Massnahmen

Handlungsfeld «Verhaltensvorschriften»

Gegenstand	Im Handlungsfeld «Verhaltensvorschriften» geht es primär um präventive Vorkehrungen, welche geeignet sind, das Verhalten ausgewählter Zielgruppen in einer für die Verkehrssicherheit günstigen Art und Weise zu beeinflussen.
Leitstrategie	<p>Für den Bereich der «Verhaltensvorschriften» gelten die folgenden strategischen Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Wenn Sensibilisierung, Erziehung und Bildung allein nicht ausreichen, bei den Verkehrsteilnehmenden nötige Verhaltensänderungen herbeizuführen, müssen diese durch den Erlass von Verhaltensvorschriften im Sinn der «Ultima Ratio» erzwungen werden.• Grundsätzlich ist dem Erlass neuer Verhaltensvorschriften die konsequente Kontrolle und Durchsetzung bereits bestehender Regelungen vorzuziehen.• Für Gruppen von Verkehrsteilnehmenden mit besonderer Risikofähigkeit oder Verantwortung im Strassenverkehr sind strengere Verhaltensnormen vorzusehen.
Massnahmen	<p>Via sicura sieht im Handlungsfeld «Verhaltensvorschriften» folgende Massnahmen vor:</p> <p>Erhöhung der Velohelmtragquote (Mn. 407) Das Tragen eines Helms beim Velofahren wird durch besondere Sensibilisierung und Anreize verstärkt gefördert. Gelingt es nicht, ein mehrheitliches Tragen des Velohelms auf freiwilliger Basis zu erreichen, wird die Tragpflicht eingeführt.</p> <p>Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag (Mn. 408) Alle Motorfahrzeuge sind jederzeit (Tag und Nacht) mit Licht zu fahren. Sofern das Fahrzeug nicht entsprechend ausgerüstet ist, muss das Licht eingeschaltet werden.</p> <p>Alkoholverbot für Neulenkende (Mn. 517) Neulenkenden wird für die Dauer der Probezeit vorgeschrieben, während der Fahrt nüchtern zu sein.</p> <p>Alkoholverbot für Berufschauffeure und -chauffeuren (Mn. 508) Allen Berufschauffeure und -chauffeuren wird vorgeschrieben, während der Arbeits- und Lenkzeit nüchtern zu sein.</p>

Kommentar Die Massnahmen beschränken sich auf besonders gefährdende oder gefährdete Zielgruppen oder dienen der lückenlosen Durchsetzung einer bereits freiwillig stark beachteten Norm (Fahren mit Licht am Tag). Auf die generelle Senkung der geltenden Höchstgeschwindigkeiten (120, 80, 50 km/h) wird verzichtet und alles Gewicht auf die konsequente Durchsetzung des geltenden Geschwindigkeitsregimes gelegt.

Auffahrunfall infolge Mobiltelefonierens am Steuer

Ein Fahrzeuglenker benutzte das Mobiltelefon, während er mit hoher Geschwindigkeit über die Autobahn fuhr. Dabei prallte sein Wagen in ein voranfahrendes Fahrzeug, in dem zwei Insassen an den Folgen des Unfalls starben.

Die ablenkende Bedienung von Mobiltelefonen verursachte im Jahr 2003:

- 2 Unfälle mit Toten
- 7 Unfälle mit Schwerverletzten

Wegen der hohen Dunkelziffer muss jedoch von einer erheblich höheren Anzahl von Unfällen wegen Ablenkung durch elektronische Hilfsmittel ausgegangen werden.



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle wegen ablenkenden Gebrauchs von elektronischen Hilfsmitteln:

- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende
- Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien
- Verdichtung der Verkehrskontrollen

4 Leitstrategien und Massnahmen

Handlungsfeld «Kontroll- und Sanktionierungssysteme»

Gegenstand	Das Handlungsfeld «Kontroll- und Sanktionierungssysteme» beinhaltet Strategien und Massnahmen zur verbesserten Durchsetzung geltender Vorschriften im Interesse der Strassenverkehrssicherheit. Dazu gehören auch die erleichterte Prüfung der Fahreignung und -fähigkeit der Verkehrsteilnehmenden und geeignete organisatorische Rahmenbedingungen für eine effiziente Kontrolle und Strafverfolgung.
Leitstrategie	<p>Für den Bereich der «Kontroll- und Sanktionierungssysteme» gelten die folgenden strategischen Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Verkehrskontrollen sind schwerpunktmässig auf das nach Unfallstatistik sicherheitsrelevanteste Fehlverhalten und auf Gefahrenstellen auszurichten und zu intensivieren.• Strengerer Kontrolle und Ahndung zu unterziehen sind unter anderem die Missachtung der Höchstgeschwindigkeiten und des Sicherheitsabstandes sowie ablenkende Tätigkeiten beim Führen eines Fahrzeuges (z.B. Telefonieren ohne Freisprechanlage).• Durch ihr riskantes Verhalten auffällige, unverbesserliche Fahrzeuglenkende und solche, die wegen ihrer Abhängigkeit von Alkohol, Drogen oder Medikamenten nicht fahrgeeignet sind, müssen vom Strassenverkehr ferngehalten werden.• Sanktionen sind so auszugestalten, dass sie ihre präventiven und erzieherischen Aufgaben erfüllen.
Massnahmen	<p>Via sicura sieht im Bereich der «Kontroll- und Sanktionierungssysteme» folgende Massnahmen vor:</p> <p>Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien (Mn. 411) Die Polizeien setzen ihre Verkehrskontrollen schwerpunktmässig auf die sicherheitsrelevantesten Fehlverhalten und auf Gefahrenstellen an (inkl. technischer Hilfsmittel) und kombinieren diese mit Informationskampagnen.</p> <p>Verdichtung der Verkehrskontrollen (Mn. 412) Die mobilen und stationären Verkehrskontrollen (inkl. telematische Anwendungen) werden verdichtet und die punktuellen Querschnittsgeschwindigkeitskontrollen mit Abschnitts-Durchschnittsgeschwindigkeitskontrollen ergänzt.</p>

Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren (Mn. 413)

Die straf- und massnahmenrechtlichen Verfahren sind so zu koordinieren und zu beschleunigen, dass Verkehrsdelikte umgehend nach der Tat geahndet werden können. Die Rechtsanwendung ist gesamtschweizerisch zu vereinheitlichen.

Vollzugshilfe zur Kontrolle des Sicherheitsabstands (Mn. 416)

Der Sicherheitsabstand soll vermehrt kontrolliert werden. Dazu soll der Polizei eine Vollzugshilfe zur Verfügung gestellt werden, die kostengünstige Kontrollen ermöglicht, ohne dass Personen zu Unrecht verurteilt werden.

Koordination der Polizeikontrollen (Mn. 423)

Es ist ein nationaler Plan für Durchsetzungsmassnahmen im Bereich der Strassenverkehrssicherheit aufzustellen und umzusetzen. Die Aktionen sind gemäss Empfehlung der EG-Kommission kantons- und länderübergreifend zu koordinieren.

Normierung der Fahreignungs-Voraussetzungen (Mn. 509)

Die körperlichen und psychischen Mindestvoraussetzungen für die Teilnahme am Strassenverkehr werden den heutigen Anforderungen angepasst. Die erforderlichen kognitiven und charakterlichen Voraussetzungen werden erstmals rechtsatzmässig definiert.

Periodische Überprüfung der Fahreignung (Mn. 510)

Der Führerausweis soll befristet werden. Die Geltungsdauer des Führerausweises soll nur verlängert werden, wenn deren Inhaberinnen und Inhaber die Fahreignung mittels Sehtest und Selbstdeklaration oder Kontrolluntersuchung nachweisen.

Erleichterungen für die Feststellung der Fahrunfähigkeit (Mn. 512)

Mittels eines geeigneten Geräts sollen die polizeilichen Kontrollorgane die Fahrunfähigkeit von Lenkenden an Ort und Stelle feststellen können, unabhängig davon, welcher Grund zur Fahrunfähigkeit geführt hat.

Beweissichere Atem-Alkoholkontrolle (Mn. 513)

Angetrunkenheit soll als nachgewiesen gelten, wenn das Ergebnis von geeigneten Atemlufttests eine bestimmte Atem-Alkoholkonzentration erreicht oder überschreitet.

Kommentar

Die Intensivierung der Verkehrskontrollen und die Optimierungen im Bereich Zulassung und Sanktionen stellen unverzichtbare Bestandteile von Via sicura dar. Besonders wichtig sind dabei eine gute Zusammenarbeit mit den für die Kontrollen zuständigen Kantonen und Gemeinden sowie wirksame Anreiz- und Steuerungsinstrumente in den Händen des Bundes (vgl. Kap. 5 und 6).

4 Leitstrategien und Massnahmen

Handlungsfeld «Fahrzeug»

Gegenstand	Das Handlungsfeld «Fahrzeug» beinhaltet alle Bestrebungen, mittels technischer Vorkehrungen am Fahrzeug die Unfallgefahr auf Strassen zu verringern und die Sicherheit sowohl der Insassen als auch der anderen Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.
Leitstrategie	<p>In Bezug auf die sicherheitsdienende Weiterentwicklung der Fahrzeugtechnik sind die folgenden strategischen Stossrichtungen massgebend:</p> <ul style="list-style-type: none">• Alle Motorfahrzeuge sind mit optimalen aktiven und passiven Sicherheitsausrüstungen sowie mit Systemen zur Führerunterstützung zu versehen. Dabei sollen die massgeblichen internationalen Vorschriften und Normen umgesetzt und keine technischen Handelshemmnisse geschaffen werden.• Die von der Automobilindustrie jeweils neu entwickelten Sicherheitssysteme sind schrittweise zur allgemeinen Norm zu erklären. Durch Nachrüstungen und Abänderungen («Tuning») darf der Sicherheitsstandard eines Fahrzeuges nicht herabgesetzt werden.• Alle Fahrzeuge müssen im Verkehr für die anderen Verkehrsteilnehmenden jederzeit gut sichtbar sein.• Die Verwendung von Fahrassistenzsystemen sowie die Bedienung des Fahrzeugs dürfen die Fahrzeugführenden nicht ablenken.
Massnahmen	<p>Via sicura sieht im Handlungsfeld «Fahrzeug» folgende Massnahmen vor:</p> <p>Einschränkung von Fahrzeugrad-Umrüstungen (Mn. 205) Die Möglichkeiten für nachträgliche Änderungen der Fahrzeugräder werden eingeschränkt. Es sind nur noch die vom Fahrzeughersteller freigegebenen Rad- und Reifendimensionen zulässig.</p> <p>Verbesserung der Sichtbarkeit aller Fahrzeuge (Mn. 209) Die Beleuchtungsvorschriften bzw. die Sichtbarkeit der neuen Fahrzeuge werden zur Verminderung der Kollisionsgefahr verbessert.</p> <p>Standortidentifikation bei Notrufen mit Mobiltelefon (Mn. 114) Bei Notrufen mit einem Mobiltelefon soll der Unfallort durch automatische Lokalisierungsmethoden schneller gefunden werden.</p>

Kommentar Die Fahrzeugtechnik birgt auch in Zukunft ein hohes Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, langfristig insbesondere in Verbindung mit der Telematik (elektronische Fahrzeuglenkung). Als Land ohne eigene Automobilindustrie ist die Schweiz im Bereich der Fahrzeugsicherheit/Telematik jedoch stark auf die internationale Zusammenarbeit angewiesen und will auch nicht durch Alleingänge neue technische Handelshemmnisse schaffen. Aus diesen Gründen geniesst in der Fahrzeugsicherheit das internationale Engagement (vgl. Mn. 211 im Handlungsfeld «Internationale Zusammenarbeit») neben der Umsetzung der oben aufgeführten Massnahmen absolute Priorität. Im Hinblick auf die allfällige Schaffung eines Anreizsystems für sichere Fahrzeuge sind noch intensivere Prüfungs- und Abstimmungsarbeiten nötig.

Motorradlenker rutscht in Leitplanke

Ein Motorradlenker kam nachts in einer Linkskurve ins Rutschen. Beim Sturz prallte er unglücklich gegen einen Leitplankenpfosten. Eine ölige Spur auf dem neu geteerten Strassenabschnitt hatte den Sturz verursacht. Der schwer verletzte Motorradfahrer blieb auf Dauer querschnittsgelähmt.

Kollisionen von Motorrädern mit Verkehrsinseln oder Leitschranken verursachten im Jahr 2003:

- 12 Unfälle mit Toten
- 86 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle, bei denen Motorradlenker mit Verkehrsinseln oder Leitschranken kollidieren:

→ Sanierung potenzieller Gefahrenstellen, speziell Unterfahrschutz bei Leitplanken

4 Leitstrategien und Massnahmen

Handlungsfeld «Strasseninfrastruktur»

Gegenstand	Das Handlungsfeld «Strasseninfrastruktur» beinhaltet alle Aspekte der Ausgestaltung sowie des Betriebs und Unterhalts des Strassenraums (mit Ausnahme des Rettungswesens) und die entsprechenden Bestrebungen zu einer auch unter Sicherheitsaspekten hochwertigen Infrastruktur.
Leitstrategie	<p>Für den Bereich der Strasseninfrastruktur gelten die folgenden strategischen Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen sind auf dem gesamten bestehenden Strassennetz inklusive Fuss- und Radwege laufend zu erkennen und zu sanieren.• Die Infrastruktur muss fehlertolerant und für die Verkehrsteilnehmenden lesbar sein; sie soll mit dem jeweiligen Temporegime korrespondieren.• Der nicht motorisierte Verkehr ist – wo nötig und möglich – vom Motorfahrzeugverkehr zu trennen.• Auf siedlungsorientierten Strassen sind die Geschwindigkeiten anzugleichen und das Verkehrsberuhigungspotenzial unter Einbezug der betroffenen Bevölkerung auszuschöpfen.• Es sind verbesserte Normen und Sicherheitsstandards für die Verkehrsführung im Bereich von Baustellen festzulegen.
Massnahmen	<p>Via sicura sieht im Handlungsfeld «Strasseninfrastruktur» folgende Massnahmen vor:</p> <p>Sanierung der Unfallschwerpunkte (Mn. 303) Die Unfallschwerpunkte auf Kantons- und Gemeindestrassen werden sukzessive saniert.</p> <p>Sanierung potenzieller Gefahrenstellen (Mn. 302) Die potenziellen Gefahrenstellen auf Kantons- und Gemeindestrassen werden sukzessive saniert.</p> <p>Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes (Mn. 107) Gesamtschweizerisch soll das Geschwindigkeitsregime für alle Strassentypen nach einheitlichen Sicherheitskriterien verfügt werden.</p> <p>Richtungstrennung auf Strassen ausserorts (Mn. 309) Die Verkehrsströme auf stark befahrenen Strassen ausserorts mit erhöhtem Gefahrenpotenzial werden (u.a. durch Mittelleitplanken) richtungsgetreunt, sofern nicht zwingende Gründe dagegen sprechen.</p>

Verkehrstrennung und Koexistenzlösung (Mn. 305)

Gezielte Massnahmen zur Verkehrstrennung (in der Regel ausserorts) und Koexistenzlösungen (in der Regel innerorts) werden geprüft und realisiert.

Verkehrsberuhigung (Mn. 306)

In Siedlungen werden verkehrsberuhigte Gebiete (v.a. Tempo-30-, Begegnungs- oder Fussgängerzonen) ausgeschieden und realisiert.

Optimierung der Verkehrsführung und Sichtbarkeit bei Baustellen (Mn. 104)

Bau- und Arbeitsstellen sowie Arbeitsfahrzeuge auf Strassen sind besser wahrnehmbar zu gestalten und zu kennzeichnen. Es werden Planungs- und Ausführungsgrundlagen für eine einheitliche, deutliche und sichere Verkehrsführung geschaffen.

Warnanlage auf Bau- und Arbeitsstellen (Mn. 106)

Auf Hochleistungsstrassen ist bei kurz dauernden Bau- und Unterhaltsarbeiten, die physisch nicht vom Verkehr getrennt sind, eine optische oder akustische Warnanlage zu installieren, welche vor Fahrzeugen warnt, die in die Sicherheitszone eindringen.

Kommentar

Einige dieser Massnahmen basieren auf anderen Massnahmen aus den Handlungsfeldern «Forschung und Statistik» und «Qualitätssicherung» (z.B. Mn. 301, 312, 313, 116). Infrastrukturverbesserungen im Sinne der oben genannten Massnahmen sind ein kostenintensives, aber sehr wirksames und gut akzeptiertes Instrument zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, insbesondere für den Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmenden. Da in hohem Masse Kantone und Gemeinden für die Strasseninfrastruktur zuständig sind, braucht es zur Umsetzung dieser Massnahmen wirksame Anreiz- und Steuerungsinstrumente seitens des Bundes (vgl. Kap. 5 und 6).

4 Leitstrategien und Massnahmen

Handlungsfeld «Qualitätssicherung»

Gegenstand	Qualitätssicherung ist eine Daueraufgabe auf praktisch allen Handlungsebenen der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik. Dabei geht es insbesondere um die Aus-/Weiterbildung und Vernetzung von Fachleuten, insbesondere auch des Rettungswesens, die Entwicklung von spezifischen Analyse- und Monitoring-Instrumenten und die Festlegung von Qualitätsstandards.
Leitstrategie	<p>Für das Handlungsfeld «Qualitätssicherung» gelten die folgenden strategische Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Die Regelungsdichte im Strassenverkehrsrecht ist zu überprüfen; komplizierte Regeln sind zu vereinfachen und unnötige aufzuheben.• Die Schulung der Strassenverkehrsfachleute (aus Verkehrs-/Raumplanung, Ingenieurwesen, Polizei, Justiz usw.) ist bezüglich Verkehrssicherheit zu verbessern.• Die Organisation und die Ausbildung im Rettungswesen sind zu optimieren. Die Rettungsdienste müssen über genügend qualifiziertes Personal verfügen.• Verkehrssicherheitsbeurteilungen für bestehende und neue Infrastrukturen sind koordiniert einzuführen.
Massnahmen	<p>Fortschritte im Bereich der Qualitätssicherung will Via sicura durch folgende Massnahmen erzielen:</p> <p>Ausbildung von Verkehrssicherheitsfachleuten im Ingenieurwesen (Mn. 311) Es werden Angebote von Ausbildungsgängen «Verkehrssicherheit bei Verkehrsinfrastrukturen und beim Betrieb von Verkehrsanlagen» geschaffen.</p> <p>Qualitätssicherung im Rettungswesen (Mn. 199) Die Aus- und Weiterbildung des Fachpersonals im notfallmedizinischen Bereich wird ausgebaut und die Qualitätssicherung für Sanitätsnotrufzentralen und Rettungsdienste institutionalisiert.</p> <p>Psychologische Ereignisbewältigung (Mn. 124) Wo noch nicht vorhanden, sind Care-Organisationen zu schaffen, die betroffenen Verkehrsteilnehmenden und Ereignisdiensten bei besonderen Vorkommnissen, Grossereignissen oder Katastrophen psychologische oder psychiatrische Hilfe anbieten können.</p> <p>Road Safety Audit (Mn. 312) Es werden einheitliche Methoden für die Beurteilung der Verkehrssicherheitsdefizite von Strassenbauprojekten entwickelt und zwingend eingesetzt.</p>

Ergänzung der technischen Normen VSS/SLG (Mn. 313)

Die Normen des Tiefbau- und Verkehrsingenieurwesens werden aus dem Blickwinkel der Strassenverkehrssicherheit optimiert.

Richtlinien für den sicheren Betrieb und Unterhalt von Strassenanlagen (Mn. 116)

Für den Betrieb und Unterhalt von Strassenanlagen wird eine Richtlinie bezüglich der sicherheitsrelevanten Anlageteile und Strassenausrüstungen erarbeitet und umgesetzt.

Verkehrssicherheitsprüfung von Bundesgeschäften (Mn. 604)

Alle wichtigen Bundesgeschäfte im Strassenverkehr sind auf ihre Verkehrssicherheitsverträglichkeit zu prüfen.

Gestaltung der Verkehrsvorschriften (Mn. 419)

Das Strassenverkehrsrecht wird so ausgestaltet, dass die Vorschriften für die Betroffenen transparenter, verständlicher, überblickbarer und umsetzbar sind sowie der Verkehrs- und Rechtssicherheit entsprechen.

Begegnungsunfall unter Alkoholeinfluss

Ein alkoholisierte Lenker war nachts mit seinem Personenwagen unterwegs. Auf einem langen geraden Strassenabschnitt geriet er auf die Gegenfahrbahn. Bei der folgenden Kollision wurde die Lenkerin eines korrekt entgegenkommenden Wagens getötet, ihr Mitfahrer schwer verletzt.

Fahren unter Alkoholeinfluss verursachte im Jahr 2003:

- 77 Unfälle mit Toten
- 597 Unfälle mit Schwerverletzten



Verschiedene Massnahmen gegen Fahren in alkoholisiertem Zustand (u.a. 0,5 Promille-Grenze) wurden bereits vor Via sicura ergriffen. Neue Massnahmen sind:

- Beweissichere Atemalkoholkontrolle
- Alkoholverbot für Neulenkende
- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende
- Nachschulung von alkoholerstauffälligen Fahrzeuglenkenden

4 Leitstrategien und Massnahmen

Einführung eines Qualitätsmanagements für Führerprüfungen (Mn. 503)

Jede Führerprüfungsbehörde wird sich künftig über ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem für Führerprüfungen ausweisen müssen.

Qualitätssicherung der Fahreignungsabklärung (Mn. 514)

Es werden weiter gehende Richtlinien und Erfassungsinstrumente zur Fahreignungsabklärung erarbeitet und umgesetzt. Untersuchende Fachleute aus Medizin und Verkehrspsychologie werden entsprechend aus- und regelmässig weitergebildet.

Kommentar Massnahmen mit qualitätssichernden Elementen im engeren Sinne finden sich auch in den anderen Handlungsfeldern von Via sicura; dies gilt namentlich für den nachfolgenden Bereich der Forschung und Statistik. Die Sicherung und Weiterentwicklung der methodisch-fachlichen Kompetenzen der Fachleute und das Festlegen gewisser Leistungsstandards sind für den langfristigen Erfolg von Via sicura von grosser Bedeutung.

Selbstunfall einer Velofahrerin

In einer Kurve erschrak eine junge Velofahrerin wegen eines korrekt entgegenkommenden Personenwagens. Das Mädchen bremste so stark, dass es stürzte und sich dabei schwer verletzte. Die Schülerin trug keinen Velohelm.

Radfahrende waren im Jahr 2003 beteiligt in:

- 48 Unfällen mit Toten
- 902 Unfällen mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Fahrradunfälle:

- Erhöhung der Velohelmtragquote
- Verkehrstrennung und Koexistenzlösung
- Verkehrsberuhigung
- Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen

Handlungsfeld «Forschung und Statistik»

- Gegenstand** In diesem Handlungsfeld geht es um die wesentlichen Ansätze und Bestrebungen, Forschung und Statistik noch vermehrt in den Dienst der Verkehrssicherheit zu stellen und die Distanz zwischen Erkenntnisgewinn und -umsetzung zu verringern.
- Leitstrategie** Für das Handlungsfeld «Forschung und Statistik» gelten die folgenden strategischen Stossrichtungen:
- Die Erhebung und Aufbereitung von Unfall- und anderen verkehrssicherheitsrelevanten Daten ist stärker auf die Bedürfnisse der Unfallverhütung auszurichten.
 - Die Ergebnisse der Forschung und von Unfalldatenanalysen sind unmittelbar in Unfallpräventionsmassnahmen umzusetzen.
 - Im Strassenwesen sind vermehrt und prioritär Forschungen und Pilotprojekte durchzuführen, deren Ergebnisse zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.
 - Die Schweiz verfolgt die Forschung und Entwicklung im Bereich der Verkehrstelematik und nutzt deren Potenzial zugunsten der Strassenverkehrssicherheit.
- Massnahmen** Via sicura sieht im Handlungsfeld «Forschung und Statistik» folgende Massnahmen vor:
- Verbesserung der Unfallstatistik (Mn. 608)**
Die Unfallstatistik wird optimiert in Bezug auf die erfassten Unfälle, die Qualität der erfassten Daten, die Möglichkeit zur Verknüpfung der Unfalldaten mit zusätzlichen Merkmalen aus anderen Registern und die Auswertung.
- Unfallursachenforschung (Mn. 621)**
Unfälle (z.B. Grosse ereignisse, Baustellenunfälle) werden gezielt auf das Verkehrsverhalten, bauliche, technische und organisatorische Massnahmen sowie den Einsatz der Rettungskräfte analysiert und ausgewertet.
- Austausch von Unfalldaten (Mn. 607)**
Die Versicherungsgesellschaften stellen ihr Unfalldatenmaterial zu Forschungs- und Präventionszwecken zur Verfügung. Der Bund fördert den Datenaustausch und gewährleistet den Datenschutz.
- Analyse der Schwerpunkte im Unfallgeschehen und der Gefahrenstellen (Mn. 301)**
Die Schwerpunkte im Unfallgeschehen (auffällige Unfallmerkmale) wie auch die Gefahrenstellen (Konfliktanalyse) werden gesamtschweizerisch erkannt und analysiert.

4 Leitstrategien und Massnahmen

Stärkung der Verkehrssicherheitsinteressen in der Forschung (Mn. 606)

Zur Verkehrssicherheit soll mehr und zielgerichteter geforscht werden. Forschungsarbeiten, die sich mit unergründeten oder neuen Aspekten der Strassenverkehrssicherheit befassen, sollen höhere Priorität erhalten.

Aufbau einer Forschungsdatenbank Verkehrssicherheit (Mn. 605)

Die Informationen und Resultate der Verkehrssicherheitsforschung (national und international) sind in einer Datenbank zu erfassen und nutzungsfreundlich aufzubereiten, damit Forschungslücken leichter erkannt und die Forschungsarbeit vernetzt werden kann.

Förderung von Pilotprojekten (Mn. 210)

Der Bund fördert und unterstützt Pilotprojekte, die wichtige Handlungserkenntnisse hervorbringen und Ansporn für weitere verkehrssicherheitsfördernde Aktivitäten sein können, zum Beispiel im Bereich der Telematik.

Kommentar Je höher das Sicherheitsniveau im Strassenverkehr bereits ist, desto wichtiger werden für das Erzielen weiterer Fortschritte die genaue Kenntnis des Unfallgeschehens und der Unfallursachen sowie das Ergründen noch ungenutzter Sicherheitspotenziale. Statistik und Forschung erfüllen keinen Selbstzweck, sondern liefern die für eine wirksame Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik nötigen Grundlagen. Dabei kommt dem Umsetzen der Erkenntnisse in konkretes Handeln und der Folgeabschätzung hohe Bedeutung zu.

Frontalkollision infolge nicht angepasster Geschwindigkeit

Ein schwerer Personenwagen geriet auf die Gegenfahrbahn und kollidierte mit einem Kleinwagen, der in den angrenzenden Wald geschleudert wurde. Der Beifahrer des Kleinwagens konnte nur noch tot geborgen werden.

Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit verursachte im Jahr 2003:

- 163 Unfälle mit Toten
- 1075 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle infolge nicht angepasster Geschwindigkeit:

- Verkehrsberuhigung
- Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien
- Verdichtung der Verkehrskontrollen
- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende

Handlungsfeld «Internationale Zusammenarbeit»

- Gegenstand** In dieses Handlungsfeld fallen die Bemühungen, Fortschritte in der Strassenverkehrssicherheit durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit und internationale Normierung zu erzielen sowie den Erfahrungsaustausch mit anderen Staaten und internationalen Organisationen sicherzustellen.
- Leitstrategie** Die Schweiz verstärkt ihr Engagement auf internationaler Ebene vor allem mit dem Ziel, dass
- die für die Sicherheit der Fahrzeuge relevanten internationalen Normen immer wieder dem aktuellen Stand der Technik angepasst werden,
 - die Normen für die Strasseninfrastruktur und die Verkehrsregeln international harmonisiert und weiterentwickelt werden und
 - die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Verkehrspolizeien gewährleistet ist.
- Massnahmen** Im Handlungsfeld «Internationale Zusammenarbeit» sieht Via sicura folgende Massnahmen vor:
- Ausbau der internationalen Kontaktpflege (Mn. 212)**
Die bi- und multilateralen Kontakte auf politischer Ebene (EU, CEMT, OECD usw.) im Zusammenhang mit Verkehrssicherheitsfragen werden intensiviert und das bestehende Kontaktnetz wird ausgebaut.
- Ausbau des internationalen Engagements für Fahrzeugsicherheit (Mn. 211)**
Die Schweiz nimmt Einsitz in den Arbeitsgruppen der UN/ECE und in anderen internationalen Gremien betreffend Fahrzeugsicherheit und setzt sich aktiv für die Erhöhung der allgemeinen Sicherheitsstandards in der Fahrzeugtechnik ein.
- Einsatz für grenzüberschreitende Strafverfolgung (Mn. 422)**
Die Schweiz setzt sich in internationalen Organisationen aktiv ein für die einfache und effiziente grenzüberschreitende Ahndung von Widerhandlungen.
- Kommentar** Kontakte auf internationaler Ebene bestehen bereits, sie müssen aber intensiviert und besser koordiniert werden. Trotzdem dürfen die Einwirkungsmöglichkeiten der Schweiz auf internationaler Ebene (u.a. im EU-Raum) nicht überschätzt werden. Nachholbedarf besteht vor allem im Bereich der Fahrzeuge, wo weiter gehende Sicherheitsvorkehrungen ohne Normierung auf internationaler Ebene kaum denkbar sind.

4 Leitstrategien und Massnahmen

Handlungsfeld «Organisation und Ressourcen»

Gegenstand	In diesem Handlungsfeld geht es um spezifische organisatorische und ressourcenorientierte Vorkehrungen, die für die Umsetzung von Via sicura eine zentrale Rolle spielen.
Leitstrategie	<p>Diese Vorkehrungen erfolgen entlang der folgenden strategischen Stossrichtungen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Für die koordinierte Umsetzung der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene müssen geeignete, problemlösungsorientierte Strukturen genutzt bzw. geschaffen werden.• Für die Zwecke der Verkehrssicherheit müssen die notwendigen finanziellen Mittel auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene bereitgestellt und eingesetzt werden.• Die für die Umsetzung der Massnahmen notwendigen Ressourcen sind prioritär nach dem Verursacherprinzip zu beschaffen und zweckgebunden einzusetzen.• Der Einsatz der bestehenden Mittel ist auf die Wirksamkeit in Bezug auf die Risikoverminderung im Strassenverkehr zu überprüfen und zu optimieren.
Massnahmen	<p>Im Handlungsfeld «Organisation und Ressourcen» stehen folgende Massnahmen im Vordergrund von Via sicura:</p> <p>Steuerung der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik (Mn. 611) Der Bund steuert, koordiniert und überwacht die Umsetzung der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik und sorgt für die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen.</p> <p>Bilden einer Nationalen Kommission für Strassenverkehrssicherheit (Mn. 609) Der Bund übernimmt eine aktive Rolle in der Koordination und Kooperation. Es wird eine Nationale Kommission für Strassenverkehrssicherheit eingesetzt, welche die Umsetzung von Via sicura begleitet.</p> <p>Effizienzoptimierter Ressourceneinsatz (Mn. 616) Die Verteilung von öffentlichen Geldern für die Verkehrssicherheit wird systematisch auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüft und entsprechend optimiert.</p>
Kommentar	Die Massnahmen des Handlungsfeldes «Organisation und Ressourcen» haben einen direkten Bezug zum Thema der Finanzierung von Via sicura (vgl. Kap. 5) und der Umsetzung des Handlungsprogramms (vgl. Kap. 6).

4.3 Wirkungsabschätzung der geplanten Massnahmen

Ausgangslage 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. Kap. 3.2).

Positiver Trend Gemäss der im Rahmen der Grundlagenarbeit erstellten Teilstudie «Prognose der Strassenverkehrsunfälle 2010» (bfu, 2001) wird seit 1970 ein abnehmender Trend der schweren Unfälle festgestellt, aufgrund dessen auch eine positive Prognose für die weitere Entwicklung der Unfallzahlen gemacht werden kann.

Werden die bisherigen Anstrengungen für die Verkehrssicherheit in den nächsten Jahren auf allen Ebenen (Staat, Verbände, Privatwirtschaft) stetig fortgeführt, so kann der Studie zufolge auch in Zukunft mit einer weiteren Reduktion der im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten gerechnet werden. Für 2010 prognostiziert die Studie bei den Getöteten einen Rückgang von 600 auf ungefähr 400 und bei den Schwerverletzten von 6000 auf 4000 Personen, vorausgesetzt dass die wesentlichen Einflussfaktoren keine markanten Veränderungen erfahren.

Fragestellung Welche staatlichen Aktivitäten sind quasi als Teil des vorausgesetzten «Courant normal» dieses günstigen Trends zu betrachten? Wie gross ist ab 2005 die Wirkung derjenigen Massnahmen, welche schon vor dem Start von Via sicura ergriffen wurden? Welche zusätzliche Reduktionsleistung muss das Handlungsprogramm Via sicura bis 2010 und 2020 schätzungsweise erbringen?

Einflussfaktoren aufs Unfallgeschehen

Das Unfallgeschehen auf den Strassen hängt nicht nur von der jeweiligen Intensität der staatlichen Interventionen ab, sondern ist auch Ausdruck von zahlreichen externen Faktoren wie Bevölkerungs-, Verkehrs- und wirtschaftliche Entwicklung, Fortschritte in der Fahrzeugtechnik, der Medizin usw. Zudem sind bereits in den letzten Jahren bzw. vor der Lancierung von Via sicura zahlreiche Massnahmen in die Wege geleitet worden, welche die Strassenverkehrssicherheit in Zukunft günstig beeinflussen werden.

Die Verkehrssicherheitsaktivitäten werden künftig zunehmend im Rahmen der Umsetzung von Via sicura erfolgen. Das Wirkungspotenzial dieses Handlungsprogramms wird separat ausgewiesen (vgl. Tab. 12, S. 47), und es wäre falsch, den gemäss Prognose zu erwartenden Rückgang der Strassenverkehrsoffer mehrfach in ein Wirkungsmodell einzubeziehen.

Via sicura basiert deshalb auf der Annahme, dass das breite Handlungsprogramm punkto Wirkung rund die Hälfte des vorausgesagten Trends absorbiert: Per 2010 wird also mit einer durch externe Faktoren beeinflussten Reduktion von 100 Getöteten und 1000 Schwerverletzten gerechnet. Ab dem Jahr 2010 wird der Beitrag dieses positiven Trends als konstant betrachtet, da andere verlässliche Voraussagen heute kaum gemacht werden können.

4 Leitstrategien und Massnahmen

Ungefähr die gleiche Entwicklung wie bei den im Strassenverkehr Getöteten kann auch bei den Schwerverletzten erwartet werden. Aufgrund der hohen statistischen Korrelation wird das Verhältnis von Getöteten zu Schwerverletzten konstant mit 1:10 angenommen.

Wirkungssoll für neue Massnahmen

Für Via sicura gilt somit folgendes «Wirkungssoll»: Per 2010 müssen durch die neuen Massnahmen mindestens 200 Getötete und 2000 Schwerverletzte und per 2020 mindestens 290 Getötete und 2900 Schwerverletzte vermieden werden. Referenzjahr für alle Schätzungen ist das Jahr 2000 mit damals ca. 600 Getöteten und 6000 Schwerverletzten.

Jahr	Ziel		Reduktionsziel		Beitrag externe Faktoren (Trend)		Wirkungssoll Via sicura	
	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

Tab. 11: Das Wirkungssoll des Handlungsprogramms Via sicura

Wirkungsprognose für Einzelmassnahmen

In den detaillierten Massnahmenbeschreibungen von Via sicura wird das jeweilige 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 (vgl. Anhang I). Als «massgeblich» wurde eine Wirkung dann betrachtet, wenn die Massnahme mehr als ein Drittel ihres geschätzten Wirkungspotenzials entfaltet. In Bezug auf die Zieljahre (vgl. Tab. 12) wurden deshalb für die Abschätzung der Wirkung des gesamten Massnahmenpakets nur 60 Prozent des jeweiligen geschätzten Wirkungspotenzials einer Massnahme berücksichtigt.

Gesamtprognose für Via sicura

Das Handlungsprogramm Via sicura dürfte auf der Grundlage der vorhandenen Massnahmenbeschreibungen und der erwähnten methodischen Annahmen die folgende Wirkung entfalten (unten stehende Werte beziehen sich auf die vermutete Reduktion der Anzahl getöteter Personen):

Zieljahr	Wirkungssoll für Via sicura	Geschätzte Wirkung von Via sicura (+ SVG)
2010	ca. 200	ca. 120 + 35*
2012	ca. 220	ca. 250
2015	ca. 270	ca. 270
2020	ca. 290	ca. 300

* Einberechnete Wirkung der Massnahmen im Rahmen der letzten Revision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG)

Tab. 12: Geschätzte Wirkung der Massnahmen von Via sicura (Reduktion Anzahl getötete Personen)

Sonderfall «SVG-Revision»

Die 2005 in Kraft tretende Revision des Strassenverkehrsgesetzes (vgl. Kap. 1.3) gehört formell nicht zu Via sicura, entfaltet aber bald beträchtliche Wirkung: Das Wirkungspotenzial aller Massnahmen wird per 2010 auf rund 70 vermiedene Getötete und 700 vermiedene Schwerverletzte geschätzt. Diesem besonderen Umstand wird in der oben stehenden Wirkungsabschätzung Rechnung getragen, indem die Hälfte der Wirkung dieser umfassenden Gesetzesrevision zu derjenigen von Via sicura hinzugerechnet wird (die andere Hälfte der Wirkung ist im «Courant normal» des positiven Trends enthalten).

Zielerreichung per 2010 fraglich

Die Zielerreichung bis ins Jahr 2010 ist voraussichtlich nur knapp möglich (vgl. Tab. 12). Es liegen nur wenige Massnahmen vor, welche sowohl kurzfristig initiiert werden können als auch in genügendem Mass sofort wirksam sind. Zudem müssen diese gesamthaft in der geplanten Art und Weise und innert der kürzestmöglichen Frist umgesetzt werden können.

Zur Genauigkeit der Wirkungsprognosen

Schätzungen über die tatsächliche Wirkung von Sicherheitsmassnahmen im Strassenverkehr sind sehr schwierig und können deshalb nur plausible Grössenordnungen wiedergeben.

Trotzdem ist davon auszugehen, dass im nächsten Jahrzehnt mit den geplanten Massnahmen die starke Reduktion der Strassenverkehrsoffer im Rahmen der quantifizierten Ziele erreicht werden kann.

Voraussetzung für die Zielerreichung ist, dass sich alle Beteiligten bei der Umsetzung von Via sicura engagieren und die notwendigen Ressourcen schnell und im nötigen Umfang zur Verfügung gestellt werden.

5 Finanzielle, rechtliche und andere Folgen von Via sicura

5.1 Kosten und Nutzen von Via sicura

Jährliche Durchschnittskosten	<p>Die Umsetzung von Via sicura kostet in den nächsten 15 Jahren durchschnittlich ca. 670 Mio. Franken pro Jahr. Wichtige Kostenfaktoren sind:</p> <ul style="list-style-type: none">• Im Bereich der Strasseninfrastruktur (ca. 240 Mio. Fr./Jahr) sind es die verstärkte Sanierung von potenziellen Gefahrenstellen und der Unfallschwerpunkte sowie die vermehrte Richtungstrennung auf Ausserortsstrassen, die mit erheblichen Mehrkosten verbunden sein werden.• Bei den Kontroll- und Sanktionierungssystemen (ca. 220 Mio. Fr./Jahr) entstehen zusätzliche Kosten insbesondere für die Verkehrskontrollen, die auf sicherheitsrelevantes Fehlverhalten konzentriert und verdichtet werden sollen.• Bei den Fahrzeugen (ca. 100 Mio. Fr./Jahr) von Bedeutung ist vor allem das Massnahmenbündel unter dem Stichwort «Verbesserung der Sichtbarkeit», das beim Kauf eines Fahrzeugs zusätzliche einmalige Kosten verursacht (bei einem Personenwagen durchschnittlich 250 Franken). <p>Weitere 110 Mio. Franken pro Jahr verteilen sich auf Massnahmen in anderen Bereichen.</p>
Kostenverteilung	<p>Die Kosten fallen ungefähr zu zwei Dritteln bei der öffentlichen Hand (Bund, Kantone, Gemeinden und Fonds für Verkehrssicherheit) und zu einem Drittel bei den Privaten an.</p>
Direkte Kosten für Private	<p>Die unmittelbaren Kosten der Privaten entstehen im Wesentlichen durch Verteuerungen der Fahrzeuge. Radfahrende werden mit zusätzlichen Kosten von etwa 20 Franken pro Fahrrad für die bessere Beleuchtung belastet.</p> <p>Die finanzielle Belastung der übrigen Fahrzeughaltenden ist relativ gering. Bei den Personenwagen belaufen sich die Zusatzkosten einmalig auf etwa 250 Franken, was weniger als 1 Prozent des durchschnittlichen Anschaffungspreises eines Personenwagens entspricht.</p> <p>Bei schweren Motorfahrzeugen belaufen sich die Kosten auf etwa 550 Franken (entspricht 0,2 Prozent des durchschnittlichen Anschaffungspreises). Durch stetes Fahren mit Licht erhöhen sich die Treibstoff- und Abnutzungskosten der Lichtanlage bei Motorfahrzeugen zudem durchschnittlich um ca. 20 Rappen je 100 km.</p>
Zusätzliche Ausgaben und Gebühren	<p>Weitere Kosten entstehen in Form von zusätzlichen Ausgaben und Gebühren, für die alle Fahrzeuglenkenden aufzukommen haben (z.B. für die obligatorische Weiterbildung), oder in Form von Bussen und Gebühren, die nur auf Veranlassung der Verkehrsteilnehmenden erhoben werden (z.B. Bussen für rechtswidriges Verhalten, Gebühren bei der Nachschulung von alkohol- und drogenerstauffälligen Personen oder Nachschulung von wiederholt Delinquierenden).</p>

**Aufwendungen
der öffentlichen Hand**

Für die Umsetzung von Via sicura entfallen gemäss geltender Kompetenzregelung von den Aufwendungen der öffentlichen Hand durchschnittlich

- auf den Bund rund 11 Mio. Franken pro Jahr,
- auf die Kantone und Gemeinden rund 448 Mio. Franken pro Jahr und
- auf den Fonds für Verkehrssicherheit rund 3 Mio. Franken pro Jahr.

Die Aufwendungen für den Bund, die Kantone und die Gemeinden fallen insbesondere bei der bautechnischen Anpassung und den gesteigerten Anforderungen beim Betrieb und Unterhalt des Strassen-netzes an.

Bei den Kantonen und Gemeinden fallen zudem die Kosten für die Verdichtung der Verkehrskontrollen ins Gewicht, wobei diese durch zusätzliche Busseneinnahmen (auch wenn letztere nicht Ziel dieser Massnahme ist) teilweise kompensiert werden können. Die Mehrkosten des Fonds für Verkehrssicherheit resultieren aus der verstärkten Aktivität in seinem angestammten Tätigkeitsgebiet, den edukativen Massnahmen.

**Ungedeckte Kosten:
300 Mio. Fr./Jahr**

Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Gebühren- und Busseneinnahmen ist davon auszugehen, dass über alle oben genannten Kostenträger hinweg Via sicura für die öffentliche Hand jährlich mit ungedeckten Kosten von ca. 300 Mio. Franken verbunden sein wird.

**Volkswirtschaftlicher
Nutzen**

Der volkswirtschaftliche Nutzen von Via sicura wird sich künftig in vermiedenen Unfallkosten manifestieren. Unfallkosten bestehen aus Aufwendungen für Personen- und Sachschäden sowie Polizei- und Rechtsfolgekosten, wobei bei den Personenschäden zwischen materiellen und immateriellen Kosten unterschieden wird. Auf der Basis des geschätzten Wirkungspotenzials von Via sicura (vgl. Tab. 12, S. 47) lässt sich der volkswirtschaftliche Nutzen von Via sicura abschätzen (vgl. Tab. 13, S. 50).

**Vergleich
Kosten/Nutzen**

Bereits der Vergleich des Nutzens durch vermiedene effektive Zahlungen (ca. 840 Mio. Fr./Jahr) mit den Kosten zeigt, dass dieser die Kosten (ca. 670 Mio. Fr./Jahr) übersteigt. Je nach Kapitalisierung der immateriellen Schäden ist der Nutzen sogar um ein Mehrfaches höher. Die zügige Umsetzung von Via sicura macht also volkswirtschaftlich Sinn. Auch auf der individuellen Ebene wird zumindest für die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmenden der unmittelbare wirtschaftliche Nutzen (durch voraussichtlich geringere Versicherungsprämien und weniger Eigenaufwände) höher ausfallen als die zu erwartenden individuellen Mehrkosten für die Finanzierung der Massnahmen.

5 Finanzielle, rechtliche und andere Folgen von Via sicura

Durchschnittliche Einsparungen an jährlichen Unfallkosten (= Nutzen)				
	Wirkungspotenzial der Massnahmen von Via sicura		Durchschnittlich vermiedene Unfallkosten pro Jahr	
	Wirkungspotenzial im Jahr	Ø über 15 Jahre	aufgrund effektiver Zahlungen	materielle und immaterielle Kosten
Reduktion getötete Personen	2010: 120 Pers. 2012: 250 Pers. 2015: 270 Pers. 2019: 290 Pers.	~ 182 Personen	~ 215 Mio. Fr./Jahr	~ 715 Mio. Fr./Jahr
Reduktion schwer verletzte Personen	2010: 1200 Pers. 2012: 2500 Pers. 2015: 2700 Pers. 2019: 2900 Pers.	~ 1817 Personen	~ 625 Mio. Fr./Jahr	~ 1765 Mio. Fr./Jahr
Reduktion leicht verletzte Personen: nicht berücksichtigt				
Reduktion Unfälle nur mit Sachschäden: nicht berücksichtigt				
Total			~ 840 Mio. Fr./Jahr	~ 2480 Mio. Fr./Jahr

Tab. 13: Volkswirtschaftlicher Nutzen von Via sicura (undiskontiert, zu Preisen von 2004)

5.2 Finanzierung der ungedeckten Kosten der öffentlichen Hand

Mögliche Finanzierungsquellen

Zur Finanzierung der ungedeckten Kosten der öffentlichen Hand wurden verschiedene neue Finanzquellen geprüft und bewertet, insbesondere

- die Verwendung von Geldern aus der Mineralölsteuer,
- die Finanzierung durch Zweckbindung von Bussgeldern und
- die Finanzierung durch einen Zuschlag auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie.

Mineralölsteuer

Die Verwendung von Geldern aus der Mineralölsteuer zur Mitfinanzierung von Via sicura wird aus verschiedenen Gründen ausgeschlossen. Zwar wird die Steuer fahrleistungsabhängig erhoben, die Belastung erfolgt jedoch nur bedingt risikogerecht. Zudem wären damit ein hoher Rechtsetzungsbedarf (Verfassungsänderung) und entsprechende Verzögerungen bei der Bereitstellung der Finanzmittel verbunden.

Zweckbindung für Bussengelder

Auch die Zweckbindung von Bussgeldern wird als Finanzierungsoption nicht weiterverfolgt. Es würde unter anderem dem Grundgedanken des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA) widersprechen, wenn den Kantonen kraft Bundesrecht vorgeschrieben würde, Bussgeldeinnahmen aus Übertretungen und Vergehen gegen Strassenverkehrsvorschriften zweckgebunden für die Strassenverkehrssicherheit zu verwenden.

Prämienzuschlag bei Motorfahrzeug- Haftpflichtversicherung

Eine erhöhte Abgabe auf der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung erweist sich als sehr zweckmässige Form der Mittelbeschaffung. Bereits heute bezahlen die Versicherten einen Zuschlag von 0,75 Prozent auf den Motorfahrzeug-Haftpflichtprämien, der zweckgebunden für Erziehungs- und Sensibilisierungsmassnahmen eingesetzt wird.

Versicherte als Nutzniessende

Der grösste Teil der Unfallschäden wird von den Motorfahrzeug-Versicherern bezahlt. Diese wiederum erheben entsprechend ihrer Kosten Prämien bei den Versicherten. Wenn die Massnahmen von Via sicura ihre Wirkung entfalten, werden bedeutend weniger Kosten zuerst bei den Versicherern und schliesslich bei den Versicherten anfallen. Diese profitieren also durch voraussichtliche Prämieinsparungen (oder mindestens durch geringere Prämienanstiege) direkt von den geplanten Massnahmen.

Die Konkurrenzsituation auf dem Versicherungsmarkt stellt sicher, dass die Versicherer an einem attraktiven Prämienangebot interessiert sind und sich die eingesparten Unfallkosten auf die Prämienberechnung zu Gunsten der Versicherten niederschlagen. Da somit der monetäre Nutzen im Wesentlichen bei den Versicherten anfällt, rechtfertigt es sich, dass diese auch die Kosten übernehmen.

Zuschlagbefreite Gruppen

Durch dieses System werden die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden wie Fussgängerinnen und Fussgänger oder Radfahrende nicht belastet. Für Fussgängerinnen und Fussgänger ist diese Befreiung insofern gerechtfertigt, als dass die gesamte Bevölkerung mehr oder weniger zu dieser Kategorie von Verkehrsteilnehmenden zu zählen ist und als solche in der Regel nicht für schwere Unfälle verantwortlich ist. Für Radfahrende wäre ein analoger Zuschlag auf der Fahrrad-Haftpflichtversicherung eher denkbar, aber aufgrund der tiefen Prämien nicht sehr ergiebig.

«Return on Investment»

Motorfahrzeuglenkende entrichten – gemäss Modell – in den ersten 15 Jahren eine Abgabe von durchschnittlich rund 60 bis 70 Franken pro Jahr. Diesem Mehraufwand stehen – jedoch zeitlich um einige Jahre verzögert – vermutlich direkte Einsparungen auf den Haftpflichtprämien (oder mindestens geringere Prämienanstiege) gegenüber, so dass sich die Rechnung für die Betroffenen längerfristig mindestens ausgleichen wird, dies aber bei wesentlich sichereren Strassen.

Die Finanzierung über einen Zuschlag auf den Motorfahrzeug-Haftpflichtprämien hat zudem einen weiteren gewichtigen Vorteil: Die Versicherer erheben die Prämien annähernd risiko- und verursachergerecht. Bei der Prämienberechnung wird insbesondere der Schadensverlauf berücksichtigt, indem versicherte Personen, die während Jahren unfallfrei gefahren sind, von einem Rabatt profitieren, während andere, die schuldhaft Schäden verursacht haben, einen Zuschlag zahlen müssen. Indem die Abgabe in Form eines Prozentzuschlages auf der so berechneten Prämie erhoben wird, fällt die Höhe der Abgabe für Fahrzeuglenkende ebenfalls risiko- und verursachergerecht an. Dadurch wird ein zusätzlicher Anreiz für vorsichtiges und sicheres Fahren geschaffen.

Die Höhe des Zuschlags wird noch definitiv festzulegen sein. Um die Kosten der öffentlichen Hand von ca. 300 Mio. Franken pro Jahr decken zu können, muss die Abgabe während der ersten 15 Jahre der Umsetzung von Via sicura rund 15 Prozent der Netto-Haftpflichtversicherungsprämie betragen. Nach Abschluss der kostenintensiven Infrastrukturmassnahmen (vgl. Kap. 5.1) kann der Abgabesatz voraussichtlich wesentlich reduziert werden.

5 Finanzielle, rechtliche und andere Folgen von Via sicura

5.3 Notwendige Rechtsänderungen

Notwendige Rechtsänderungen

Via sicura enthält eine Reihe von Massnahmen, die eine Anpassung der Rechtsgrundlagen bedingen. Änderungen der Bundesverfassung sind keine vorgesehen, auf Gesetzesstufe – insbesondere im Strassenverkehrsgesetz – sind solche notwendig. Zudem müssen diverse Verordnungen und Weisungen ergänzt oder abgeändert werden.

Generelle Überholung der Verkehrsvorschriften

Die Massnahme «Gestaltung der Verkehrsvorschriften» (Mn. 419) sieht zudem vor, dass das gesamte Strassenverkehrsrecht für die Betroffenen formal überarbeitet wird, indem die Vorschriften transparenter, verständlicher und überblickbarer werden und umsetzbar bleiben. Dabei geht es nicht primär darum, den materiellen Gehalt der geltenden Vorschriften abzuändern. Vielmehr sind diese zu verwesentlichen und adressatengerecht aufzubauen und zu ordnen. Diese Massnahme erfordert eine nahezu vollständige Überarbeitung der Verhaltensvorschriften im Strassenverkehrsrecht auf Gesetzes-, Verordnungs- und Weisungsstufe.

5.4 Verhältnis zum internationalen Recht

Internationale Vertragswerke

Verschiedene internationale Verträge beziehen sich auf den Strassenverkehr. Von grosser Bedeutung sind dabei:

- das Übereinkommen vom 8. November 1968 über den Strassenverkehr mit Anhängen (SR 0.741.10),
- das Übereinkommen vom 8. November 1968 über Strassenverkehrszeichen (SR 0.741.20) sowie
- die jeweiligen Europäischen Zusatzübereinkommen vom 1. Mai 1971 (SR 0.741.101 bzw. 0.741.201).

Die Massnahmen von Via sicura widersprechen den internationalen Regelungen nicht, sondern ergänzen diese teilweise. Die Kompatibilität mit dem Recht der Europäischen Union ist gewährleistet. Insbesondere widersprechen sie nicht den bilateralen Verträgen der Schweiz mit der Europäischen Gemeinschaft und es werden keine technischen Handelshemmnisse geschaffen.

Die Schweiz ist aufgrund der relativ hohen internationalen Beteiligung im schweizerischen Strassenverkehr an einer internationalen Harmonisierung der Vorschriften interessiert. Deshalb sollen im Rahmen des Handlungsfeldes «Internationale Zusammenarbeit» (S. 43) Massnahmen ergriffen werden, um die Beziehungen zum Ausland weiter zu verstärken und verkehrssicherheitsfördernde Massnahmen im internationalen Recht zu verankern.

Technische Vorschriften: Beschränkte Autonomie

Die technischen Anforderungen an Motorfahrzeuge werden heute weitgehend durch Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft und Reglemente der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE-Reglemente) geregelt. Im Rahmen verschiedener Verträge hat sich die Schweiz verpflichtet, diese Richtlinien und Reglemente in der Schweiz anzuerkennen und umzusetzen. Im Übrigen ist die Schweiz jedoch weitgehend frei, eigene Fahrzeugvorschriften zu erlassen.

5.5 Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und Umwelt

Nachhaltige Entwicklung	<p>Der Bundesrat hat die nachhaltige Entwicklung 1997 zum Ziel seiner Regierungspolitik bestimmt. Eine Entwicklung ist dann nachhaltig, wenn sie die heutigen Bedürfnisse zu decken vermag, ohne den künftigen Generationen die Möglichkeit zur Deckung der eigenen Bedürfnisse zu verbauen. Nachhaltigkeit besteht aus den drei Schlüsselfaktoren «soziale Solidarität», «wirtschaftliche Effizienz» und «Schutz der natürlichen Umwelt».</p> <p>Dementsprechend wurde das Handlungsprogramm auf dessen Nachhaltigkeit mit den folgenden Resultaten geprüft:</p>
Soziale Nachhaltigkeit	<p>Die Mobilität spielt in unserem Leben eine wichtige soziale Rolle. Ziel ist es deshalb, die Mobilität nicht einzuschränken. Soziale Nachhaltigkeit bedeutet aber auch, Verkehrsteilnehmende vor schweren körperlichen Beeinträchtigungen zu schützen. Die soziale Nachhaltigkeit kann durch Via sicura gesteigert werden, indem mit einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr den Menschen viele Sorgen, Ängste und Leid erspart werden können (Wohlfahrtsgewinn).</p>
Wirtschaftliche Nachhaltigkeit	<p>Nebst den unter Kapitel 5.1 erwähnten Kosten-/Nutzenüberlegungen wurden weitere volkswirtschaftliche Auswirkungen der Massnahmen von Via sicura untersucht, wie mögliche Auswirkungen auf Beschäftigung, Konsum, Standortattraktivität, Produktivität, Wettbewerb und Innovation. Diese Faktoren werden durch die Massnahmen mehrheitlich nicht oder positiv beeinflusst, letzteres aber nur in bescheidenem Mass. Via sicura hat keine Wettbewerbsverzerrungen zur Folge und ist auch im Licht der Regulierungsfolgenabschätzung (RFA-Richtlinien des Staatssekretariats für Wirtschaft, seco) als unbedenklich anzusehen.</p>
Ökologische Nachhaltigkeit	<p>Die Verpflichtung für obligatorisches Fahren mit Licht am Tag kann sich durch den zu erwartenden Mehrverbrauch an Treibstoff negativ auf die Umwelt auswirken. Andere Massnahmen zielen jedoch darauf ab, die Fahrzeuglenkenden zu gleichmässigerem, ruhigerem, vorausschauenderem und ökonomischerem Fahren zu bewegen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Umwelt durch Via sicura insgesamt keine Nachteile erfährt.</p>

5.6 Schlussfolgerungen

Positiver Nettonutzen	Via sicura weist bereits aus volkswirtschaftlicher Sicht einen positiven Nettonutzen auf: Der Nutzen aus den reduzierten Unfallkosten übersteigt die Kosten der Massnahmen, je nach Berechnungsweise sogar wesentlich. Auch bezüglich der weiteren Nachhaltigkeitsindikatoren resultieren gesamthaft betrachtet Vorteile.
Finanzierbarkeit	Durch einen moderaten Zuschlag auf der Prämie der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung kann Via sicura finanziert werden. Längerfristig werden die Versicherten durch Prämienreduktionen (oder zumindest durch geringere Prämienanstiege) sogar profitieren.
Machbarkeit	Das Massnahmenpaket erweist sich insgesamt als umsetzbar. Via sicura erfordert Rechtsänderungen auf Gesetzes-, Verordnungs- und Weisungsstufe. Dabei wird das internationale Recht vollständig respektiert.

Fussgängerunfall aufgrund von Unaufmerksamkeit

Ein Fussgänger betrat unvermittelt und ohne sich umzusehen den Fussgängerstreifen. Dabei wurde er von einem Personenwagen erfasst, dessen Lenkerin trotz Einhaltung der Tempolimits und sofort eingeleiteter Vollbremsung ihr Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig zum Stillstand bringen konnte. Der Fussgänger erlitt schwere Verletzungen.

Unaufmerksamkeit und Ablenkung von Fussgängerinnen und Fussgängern verursachten im Jahr 2003:

- 4 Unfälle mit Toten
- 20 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle von Fussgängerinnen und Fussgängern:

- Verkehrsberuhigung
- Sanierung potenzieller Gefahrenstellen
- Sanierung der Unfallschwerpunkte
- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Verkehrstrennung und Koexistenzlösung

6 Umsetzungsplanung

6.1 Bericht an den Bundesrat

Antrag auf Bereitstellen der Ressourcen

Der erste Schritt der Umsetzung ist die Berichterstattung an den Auftraggeber. Der Bundesrat hat dem UVEK den Auftrag erteilt, eine Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik zu erarbeiten, mit der die Zahl der im Strassenverkehr getöteten Personen ab 2010 auf höchstens 300 pro Jahr gesenkt werden kann. Dieser Auftrag wird mit dem vorliegenden Handlungsprogramm erfüllt. Voraussetzung für die Zielerreichung ist allerdings, dass die für die Umsetzung notwendigen Ressourcen rechtzeitig und vollumfänglich bereitgestellt werden.

Das ASTRA benötigt für die planmässige Vorbereitung der Rechtsänderungen und die Umsetzung all jener Massnahmen, die keine Rechtsänderung bedingen, eine Aufstockung seines Personal- und Sachmittelbudgets.

Massnahmen ohne Rechtsänderung

Nach dem Bereitstellen der Ressourcen können kurzfristig initiiierbare Massnahmen umgesetzt werden. Dazu gehören unter anderem:

- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen
- Erhöhung der Velohelmtragquote
- Optimierung der Verkehrsführung und Sichtbarkeit bei Baustellen
- Richtungstrennung auf Strassen ausserorts
- Ausbau des internationalen Engagements für Fahrzeugsicherheit
- Einsatz in internationalen Gremien für grenzüberschreitende Strafverfolgung
- Ausbau der internationalen Kontaktpflege im Bereich Verkehrssicherheit

Etappenweise Umsetzung der Massnahmen

Gleichzeitig wird dem Bundesrat in diesem Handlungsprogramm vorgeschlagen, Massnahmen mit vorgängigem Rechtsänderungsbedarf sukzessive in Etappen und nach Massgabe der vorhandenen Ressourcen umzusetzen (vgl. Kap. 6.2).

6.2 Rechtsetzung

Erstes Rechtsetzungspaket

Das Rechtsetzungspaket auf Gesetzesstufe soll als Erstes gestartet werden, weil die Finanzierung der Umsetzung durch Kantone und Gemeinden für den Erfolg der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik entscheidend ist. Der Bund kann die Zahl der Verkehrstoten nicht spürbar senken ohne vermehrte Anstrengungen der Kantone und Gemeinden, die für die Intensivierung ihrer Arbeit ebenfalls mehr finanzielle Mittel benötigen.

6 Umsetzungsplanung

Dies bedingt zunächst die Schaffung einer Gesetzesgrundlage für die Finanzierung der Umsetzung auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene, nämlich:

- die Erhebung eines Zuschlags auf die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämie und
- die Zuteilung der Mittel an Kantone und Gemeinden mit Leistungsvereinbarungen

Weitere Änderungen auf Gesetzesstufe sind beispielsweise notwendig für die folgenden Massnahmen:

- Beschleunigung und Vereinheitlichung des Sanktionsverfahrens
- Analyse der Schwerpunkte im Unfallgeschehen und der Gefahrenstellen
- Verbesserung der Unfallstatistik
- Beweissichere Atem-Alkoholkontrolle
- Alkoholverbot für Neulenkende
- Alkoholverbot für Berufschaffeuere und -chauffeusen
- Systematische Nachschulung von Wiederholungstätern und -täterinnen

Auf Gesetzesstufe werden die Grundsätze der neuen Aufgaben und Pflichten verankert. Die ausführliche Regelung folgt anschliessend auf Verordnungsstufe durch den Bundesrat. Diese Massnahmen werden voraussichtlich 2009, teilweise – je nach Rechtsetzungsbedarf auf Verordnungsstufe und Umsetzungsaufwand in den Kantonen und Gemeinden – einige Jahre später in Kraft treten können. Der Zeitpunkt hängt auch von den verfügbaren Ressourcen ab.

Zweites Rechtsetzungspaket

Das zweite Rechtsänderungspaket wird Massnahmen beinhalten, die keiner aufwändigen Abklärungen mehr bedürfen und deshalb rasch dem Bundesrat unterbreitet werden können. Dazu gehören beispielsweise folgende Massnahmen:

- Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag
- Verbesserung der Sichtbarkeit aller Fahrzeuge
- Normierung der Fahreignungskriterien
- Einführung eines Qualitätsmanagements für Führerprüfungen
- Verkehrssicherheitsprüfung von Bundesgeschäften

Die Vernehmlassungsunterlagen werden im Rahmen der verfügbaren Ressourcen parallel zum Rechtsänderungspaket auf Gesetzesstufe erarbeitet. Bei der Wirkungsabschätzung der Massnahmen wurde angenommen, dass diese ihre Wirkung ab 2010 entfalten werden. Dies berücksichtigt den voraussichtlichen Zeitbedarf für die Umsetzung in den Kantonen.

Drittes Rechtsetzungspaket

Dieses dritte Paket wird die Ausführungsregelungen zu den Gesetzesänderungen (erstes Paket) sowie Rechtsänderungen auf Verordnungsebene beinhalten, die wegen vorgängig notwendiger Abklärungen zurückgestellt und nicht ins zweite Paket aufgenommen werden konnten. Bei der Wirkungsabschätzung der Massnahmen wurde angenommen, dass diese Massnahmen ab 2012 in Kraft treten werden.

6.3 Rollenverteilung und Organisation

Drei wichtige Erfolgsfaktoren

Klare Rollenverteilung und geeignete Strukturen sind für die Umsetzung von Via sicura unerlässlich. Wichtige Erfolgsfaktoren sind:

- der Wille aller Akteure, gemeinsam gemäss dem Handlungsprogramm Via sicura die Sicherheit im Strassenverkehr zu erhöhen;
- ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene; Via sicura beabsichtigt, dass der Bund den Kantonen und Gemeinden für die Umsetzung der ihnen übertragenen Aufgaben finanzielle Mittel zur Verfügung stellt;
- die Erhaltung und Förderung der durch den partizipativen Prozess zur Erarbeitung von Via sicura geschaffenen positiven Grundstimmung.

Rennen zwischen Rasern

Zwei junge Fahrzeuglenker lieferten sich ein Rennen mit übersetzter Geschwindigkeit. Dabei verlor einer der beiden die Herrschaft über sein Fahrzeug und überfuhr zwei Kinder, die auf dem Trottoir unterwegs waren. Beide Kinder starben, der Fahrzeuglenker blieb unverletzt.

Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit verursachte im Jahr 2003:

- 163 Unfälle mit Toten
- 1075 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle, die durch überhöhte Geschwindigkeit verursacht werden:

- Verkehrsberuhigung
- Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien
- Verdichtung der Verkehrskontrollen
- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Mobilitäts- und Sicherheitserziehung
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende
- Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren

6 Umsetzungsplanung

Gemeinsame Aufgabe Der Bund kann das gesteckte Ziel nur zusammen mit den Kantonen und Gemeinden sowie mit den in der Strassenverkehrssicherheit engagierten privaten Organisationen erreichen.

Bund Das ASTRA ist für die strategische Planung und für die Steuerung der Umsetzung verantwortlich. Es bereitet die rechtlichen Grundlagen für die Umsetzung der Massnahmen (inkl. Finanzierung) vor. Zudem koordiniert es die für die Strassenverkehrssicherheit notwendige Forschung und Statistik.

Der Fonds für Verkehrssicherheit sorgt für die Umsetzung von edukativen Massnahmen bzw. leistet Beiträge an private und staatliche Organisationen, die solche umsetzen. Edukative Massnahmen sind zum Beispiel Sensibilisierungskampagnen sowie die Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen.

Kantone Die Kantone sind zusammen mit den Gemeinden für die Umsetzung der meisten Massnahmen, namentlich für diejenigen im Bereich Kontrollen, Ausbildung und Infrastruktur, verantwortlich.

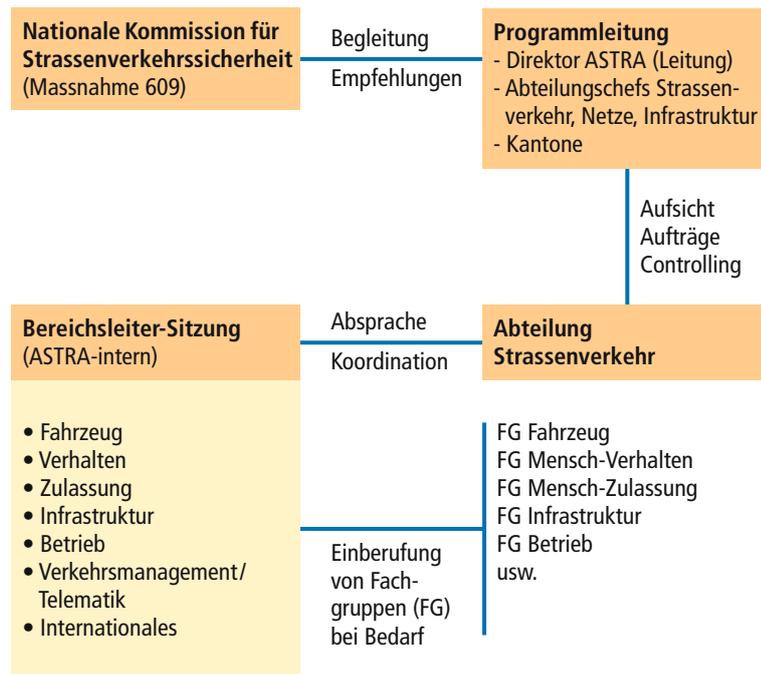


Abb. 4: Die Programmorganisation für die Umsetzung von Via sicura

Nationale Kommission für Strassenverkehrssicherheit Für die Begleitung der Umsetzung von Via sicura wird eine Nationale Kommission für Strassenverkehrssicherheit geschaffen. Sie dient dem für die Programmleitung verantwortlichen ASTRA als Resonanz- und Begleitgruppe (vgl. Abb. 4).

Programmsteuerung

Der Bund will mit den Kantonen, in Anlehnung an die Strategien von Via sicura, mittels Leistungsvereinbarungen die Umsetzung der Massnahmen gewährleisten. Den Kantonen soll beim «Wie?» und «Wie viel?» die notwendige Freiheit gelassen werden, da sie am besten zu beurteilen vermögen, wie mit den zur Verfügung gestellten Ressourcen möglichst effizient mehr Verkehrssicherheit auf ihrem Gebiet geschaffen werden kann.

Die Programmsteuerung soll einerseits über den Nachweis der Erbringung der vereinbarten Leistungen (Output) und andererseits über die Kontrolle der erzielten Wirkung (Outcome) erfolgen. Kantone, welche die erhaltenen Mittel effizienter und wirkungsvoller als vereinbart einsetzen, sollen mit einem Bonus belohnt werden und in der folgenden Periode einen höheren Betrag an die zu erbringenden Leistungen erhalten.

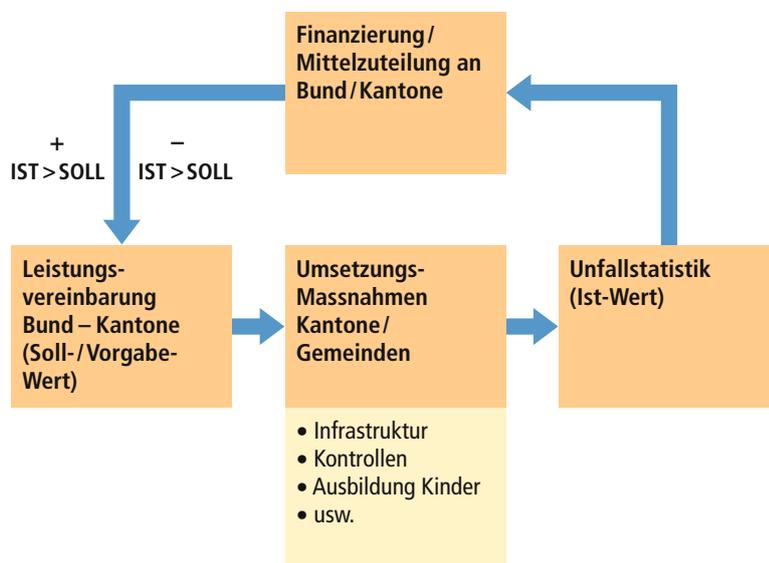


Abb. 5: Die Steuerung des Programms zwischen Bund und Kantonen

Private Organisationen spielen wichtige Rolle

Zahlreiche Verbände und Organisationen sind heute im Bereich der Verkehrssicherheit aktiv und leisten hier bedeutende Beiträge. Die Zusammenarbeit mit diesen Stellen soll im bisherigen Rahmen nicht nur weitergeführt, sondern nach Möglichkeit noch verstärkt werden. Diesen Organisationen werden mit diesem Programm aber keine neuen Aufgaben übertragen.

Um ein Handlungsprogramm steuern zu können, braucht es unter anderem geeignete Indikatoren für die Messung des Programmfortschritts. Hauptindikator ist die jeweilige Zahl der Getöteten und Schwerverletzten. Um das Sicherheitsniveau in den verschiedenen Kantonen vergleichbar feststellen zu können, soll ein Indikator entwickelt werden, welcher neben der Zahl der Getöteten und Schwerverletzten auch die Fahrleistung und die Strassennetzlänge berücksichtigt. Ausschlaggebend ist dabei nicht die erreichte Verbesserung gegenüber dem Ausgangszustand, sondern der erreichte Zustand als eine zwischen den Kantonen vergleichbare Grösse.

Evaluation Periodisch, in der Regel alle vier Jahre, werden Effektivität und Effizienz des Programms evaluiert, um bei Bedarf Anpassungen daran vorzunehmen.

6.4 Kommunikation

Kommunikation nach aussen und nach innen Die Umsetzung von Via sicura muss durch eine professionelle und zielgruppenspezifische Kommunikation begleitet werden. Strategie und Schwerpunkte werden in einem Kommunikationskonzept noch näher festzulegen sein.

Die Aufgabe der externen Kommunikation wird in der Sensibilisierung der Öffentlichkeit und des politischen Umfeldes sowie in der positiven Positionierung des Handlungsprogramms Via sicura bei den für Verkehrssicherheitsfragen zuständigen Behörden, Verbänden und Organisationen bestehen.

Die Kommunikation nach innen dient in erster Linie der Information und Motivation aller Beteiligten und soll einen offenen Austausch und eine funktionierende Abstimmung innerhalb der Programmorganisation gewährleisten.

Auffahrunfall infolge von Übermüdung und Unaufmerksamkeit

Ein Fahrzeuglenker nickte bei der Einfahrt in einen Tunnel ein. Mit seinem Personenwagen fuhr er ungebremst auf ein Motorrad auf, dessen Fahrer vom Auto mitgeschleift, überrollt und dabei tödlich verletzt wurde.

Momentane Schwächezustände oder Unaufmerksamkeit verursachten im Jahr 2003:

- 95 Unfälle mit Toten
- 1048 Unfälle mit Schwerverletzten



Massnahmen in Via sicura gegen Unfälle aufgrund von Übermüdung und Unaufmerksamkeit:

- Durchführung von Sensibilisierungskampagnen
- Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende
- Erleichterungen für die Feststellung der Fahrfähigkeit
- Ausbau des internationalen Engagements für Fahrzeugsicherheit

Zusammenfassung

Ausgangslage	Jedes Jahr werden auf den Schweizer Strassen durch Unfälle mehr als 500 Personen getötet (2003: 546) und fast 6000 schwer verletzt (5862). Ein Viertel der Getöteten und Schwerverletzten sind junge Menschen im Alter von 16 bis 26 Jahren. Verkehrsunfälle schaffen in der Gesellschaft unermessliches Leid und sind für die Betroffenen oft mit sozialen Verlusten, persönlichen Einschränkungen und materiellen Sorgen verbunden. Zudem verursachen Strassenverkehrsunfälle volkswirtschaftliche Kosten in der Höhe von rund 13 Mia. Franken jährlich, dies bei vorsichtiger Einberechnung der immateriellen Schäden der Unfallopfer.
Entwicklung der Strassenverkehrssicherheit	Seit den 70er Jahren hat die Schweiz in der Strassenverkehrssicherheit erhebliche Fortschritte erzielt und – trotz starker Verkehrszunahme – die Zahl der auf der Strasse Getöteten und Schwerverletzten auf etwa ein Drittel senken können. Im europäischen Vergleich bewegt sich die Schweiz in der Spitzengruppe. Seit Ende der 90er Jahre stagniert aber der Rückgang der Unfallopferzahlen und für weitere Fortschritte sind neue Impulse erforderlich. Auch andere Staaten Europas forcieren zurzeit ihre Anstrengungen in diesem Bereich.
Auftrag für Projekt VESIPO	Seit 2002 ist die Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik Bestandteil der bundesrätlichen «Strategie Nachhaltige Entwicklung»: Auf der Basis der Sicherheitsphilosophie «Vision Zero» und ohne Beschränkung der Mobilität will der Bundesrat die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten bis 2010 mindestens halbieren. Darauf gestützt erhielt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) den Auftrag, eine neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes zu formulieren und zielführende Massnahmen vorzubereiten. Das ASTRA hat im Rahmen des Projektes VESIPO diesen Auftrag umgesetzt und legt nun unter dem Namen «Via sicura» das entsprechende Handlungsprogramm vor.
Oberziel von Via sicura	Für Via sicura gilt – basierend auf dem Auftrag des Bundesrates – das Oberziel, bis ins Jahr 2010 die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten auf weniger als 300 und der Schwerverletzten auf weniger als 3000 zu senken. Danach soll die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten pro zehn Jahre um mindestens 30 Prozent reduziert werden.
Breiter Interventionsansatz	Die Strassenverkehrssicherheit ist von vielen Faktoren abhängig – entsprechend breit muss der strategische Ansatz für die Minderung schwerer Unfallfolgen sein. Die wesentlichen Einflussfaktoren bzw. Interventions-ebenen für Via sicura sind: <ul style="list-style-type: none">• das gesellschaftliche Problembewusstsein («Awareness»)• das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden• die Sicherheit der Fahrzeuge• die Sicherheit der Strasseninfrastruktur• die Leistung und Qualität der Rettungsdienste

Zusammenfassung

56 Massnahmen in 10 Handlungsfeldern

Das Handlungsprogramm Via sicura beinhaltet insgesamt 56 Massnahmen in zehn verschiedenen Handlungsfeldern. Die Massnahmen wurden nach einem einheitlichen Bewertungssystem aus über hundert ursprünglichen Massnahmenideen ausgewählt. Sie bieten – soweit heute abschätzbar – eine gewisse Gewähr, dass bei konsequenter Umsetzung die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten in dem gewünschten Mass reduziert werden kann. Folgende Massnahmen stehen im Vordergrund:

Sensibilisierung und Erziehung

Im Handlungsfeld Sensibilisierung und Erziehung sieht Via sicura insbesondere Massnahmen für wirkungsvolle Sensibilisierungskampagnen und zur Förderung der Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen vor.

Aus- und Weiterbildung

Im Handlungsfeld Aus- und Weiterbildung als Massnahmen vorgesehen sind einerseits die obligatorische Weiterbildung für alle Motorrad- und PW-Lenkenden und andererseits die systematische Nachschulung von Personen, die durch gefährliches Verhalten im Verkehr aufgefallen sind.

Verhaltens- vorschriften

Im Handlungsfeld Verhaltensvorschriften will Via sicura ein Alkoholverbot für Neulenkende und für Berufsschaffeuere und Berufsschaffeuere einführen, für das Fahren von Motorfahrzeugen «Licht am Tag» vorschreiben und die Velohelmtragquote erhöhen.

Kontroll- und Sanktionierungssysteme

Im Handlungsfeld Kontroll- und Sanktionierungssysteme liegen die Schwerpunkte einerseits bei einer markanten Verdichtung der Verkehrskontrollen (unter Fokussierung auf die sicherheitsrelevantesten Sachverhalte), andererseits bei organisatorisch-technischen Vorkehrungen zur Verbesserung der Rechtsdurchsetzung und des Rechtsvollzugs.

Fahrzeug

Im Handlungsfeld Fahrzeug will sich die Schweiz auf internationaler Ebene stärker als bisher für möglichst hohe Sicherheitsstandards in der Fahrzeugtechnik einsetzen. Auf nationaler Ebene sind verbesserte Beleuchtungsvorschriften sowie schärfere Einschränkungen für nachträgliche Änderungen von Fahrzeugrädern vorgesehen.

Strasseninfrastruktur

Im Handlungsfeld Strasseninfrastruktur wird eine systematische Sanierung der Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen angestrebt. Weitere Massnahmen betreffen die Förderung von Verkehrstrennungen (ausserorts) und Koexistenzlösungen bzw. Verkehrsberuhigungen (innerorts) sowie die gezielte Erhöhung der Baustellensicherheit.

Qualitätssicherung

Im Handlungsfeld Qualitätssicherung zielt eine ganze Reihe von Massnahmen vor allem auf eine verbesserte Aus-/Weiterbildung der Verkehrsfachleute und auf die Entwicklung von speziellen Analyse- und Monitoring-Instrumenten (u.a. Einsatz des «Road Safety Audit») ab. Hohe Bedeutung hat auch die Qualitätssicherung im Rettungswesen.

Forschung und Statistik	Im Handlungsfeld Forschung und Statistik will Via sicura die Unfallstatistik und deren Auswertung optimieren, dem Anliegen Strassenverkehrssicherheit in der Forschung mehr Gewicht verleihen, den Austausch von Unfalldaten und Forschungsergebnissen erleichtern und mit der Lancierung von Pilotprojekten neue Erkenntnisse gewinnen.
Internationale Zusammenarbeit	Im Handlungsfeld Internationale Zusammenarbeit betreffen die geplanten Massnahmen insbesondere den Ausbau der bi- und multilateralen Kontakte in den für Fragen der Strassenverkehrssicherheit zuständigen Organisationen und Gremien.
Organisation und Ressourcen	Im Handlungsfeld Organisation und Ressourcen geht es in erster Linie um Massnahmen für die Steuerung und Begleitung der Umsetzung von Via sicura (u.a. soll neu eine nationale Kommission für Verkehrssicherheit geschaffen werden) sowie um einen möglichst effizienten Ressourceneinsatz.
Kosten	Die Umsetzung von Via sicura kostet in den nächsten 15 Jahren durchschnittlich ca. 670 Mio. Franken pro Jahr (ca. 240 Mio. Fr. für Infrastruktur, ca. 220 Mio. Fr. für Kontroll-/Sanktionierungssysteme, ca. 100 Mio. Fr. für den Fahrzeugbereich usw.). Etwa zwei Drittel der Kosten werden bei der öffentlichen Hand anfallen.
Finanzierung	Zur Finanzierung der ungedeckten Kosten von ca. 300 Mio. Franken pro Jahr ist ein Zuschlag auf der Prämie der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung vorgesehen, mit dem Bund, Kantone und Gemeinden für die Umsetzung der Massnahmen gemäss Via sicura entschädigt werden sollen. Die Prämienzahlenden sollten – bei erfolgreicher Umsetzung der geplanten Massnahmen – den Mehraufwand in Form von erhöhter Sicherheit auf den Schweizer Strassen bzw. von abnehmenden Unfallschäden zurückerhalten und mit der Zeit voraussichtlich durch entsprechende Entlastungen bei den Versicherungsprämien profitieren.

Anhang I

Via sicura: Massnahmenübersicht (inkl. Bewertung)

Nr.	Name der Massnahme	Kurzbeschreibung der Massnahme	Kriterien						Bewertungsklasse	Zeitpunkt massgebliche Wirkungsentfaltung
			Wirkungspotenzial/ Programmnutzen	Effizienz	Umsetzbarkeit	Einfluss auf die persönliche Freiheit	Schutzwirkung für Schwächere	Verträglichkeit andere Bundespolitikfelder		
104	Optimierung der Verkehrsführung und Sichtbarkeit bei Bau- und Arbeitsstellen	Bau- und Arbeitsstellen sowie Arbeitsfahrzeuge auf Strassen sind besser wahrnehmbar zu gestalten und zu kennzeichnen. Es werden Planungs- und Ausführungsgrundlagen für eine einheitliche, deutliche und sichere Verkehrsführung geschaffen.	3	3	4	3	4	3	3	2010
106	Warnanlage auf Bau- und Arbeitsstellen	Auf Hochleistungsstrassen ist bei kurz dauernden Bau- und Unterhaltsarbeiten, die physisch nicht vom Verkehr getrennt sind, eine optische oder akustische Warnanlage zu installieren, welche vor Fahrzeugen warnt, die in die Sicherheitszone eindringen.	2	3	4	3	5	4	3	2015
107	Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes	Gesamtschweizerisch sollen die Geschwindigkeitsregimes auf allen Strassentypen nach einheitlichen Sicherheitskriterien verfügt werden.	2	4	4	4	3	3	3	2012
114	Standortidentifikation bei Notrufen mit Mobiltelefon	Bei Notrufen mit einem Mobiltelefon soll der Unfallort durch automatische Lokalisierungsmethoden schneller gefunden werden.	4	5	3	3	3	4	5	2012
116	Richtlinien für sicheren Betrieb und Unterhalt von Strassenanlagen	Für den Betrieb und Unterhalt von Strassenanlagen wird eine Richtlinie bezüglich der sicherheitsrelevanten Anlageteile und Strassenausrüstungen erarbeitet und umgesetzt.	4	5	4	–	–	3	4	2012
124	Psychologische Ereignisbewältigung	Wo noch nicht vorhanden, sind Care-Organisationen zu schaffen, die betroffenen Verkehrsteilnehmenden und Ereignisdiensten bei besonderen Vorkommnissen, Grossereignissen oder Katastrophen psychologische oder psychiatrische Hilfe anbieten können.	2	4	5	3	3	3	3	2012
199	Qualitätssicherung im Rettungswesen	Die Aus- und Weiterbildung des Fachpersonals im notfallmedizinischen Bereich wird ausgebaut und die Qualitätssicherung für Sanitätsnotrufzentralen und Rettungsdienste institutionalisiert.	3	1	5	–	–	4	2	2010
205	Einschränkungen von Fahrzeugrad-Umrüstungen	Die Möglichkeiten für nachträgliche Änderungen der Fahrzeugräder werden eingeschränkt. Es sind nur noch die vom Fahrzeughersteller freigegebenen Rad- und Reifendimensionen zulässig.	2	5	4	3	3	3	3	2012
209	Verbesserung der Sichtbarkeit aller Fahrzeuge	Die Beleuchtungsvorschriften bzw. die Sichtbarkeit der neuen Fahrzeuge werden zur Verminderung der Kollisionsgefahr verbessert.	5	2	4	3	3	3	4	2012
210	Förderung von Pilotprojekten	Der Bund fördert und unterstützt Pilotprojekte, die wichtige Handlungserkenntnisse hervorbringen und Ansporn für weitere verkehrssicherheitsfördernde Aktivitäten sein können, zum Beispiel im Bereich der Telematik.	4	2	4	–	–	4	3	2012
211	Ausbau des internationalen Engagements für Fahrzeugsicherheit	Die Schweiz nimmt Einsitz in den Arbeitsgruppen der UN/ECE und in anderen internationalen Gremien betreffend Fahrzeugsicherheit und setzt sich aktiv für die Erhöhung der allgemeinen Sicherheitsstandards in der Fahrzeugtechnik ein.	4	2	4	–	–	4	3	2012

Nr.	Name der Massnahme	Kurzbeschreibung der Massnahme	Kriterien						Bewertungsklasse	Zeitpunkt massgebliche Wirkungsentfaltung
			Wirkungspotenzial/ Programmnutzen	Effizienz	Umsetzbarkeit	Einfluss auf die persönliche Freiheit	Schutzwirkung für Schwächere	Verträglichkeit andere Bundespolitikfelder		
212	Ausbau der internationalen Kontaktpflege	Die bi- und multilateralen Kontakte auf politischer Ebene (EU, CEMT, OECD usw.) im Zusammenhang mit Verkehrssicherheitsfragen werden intensiviert und das bestehende Kontaktnetz wird ausgebaut.	4	3	4	–	–	4	3	2012
301	Analyse der Schwerpunkte im Unfallgeschehen und der Gefahrenstellen	Die Schwerpunkte im Unfallgeschehen (auffällige Unfallmerkmale) wie auch die Gefahrenstellen (Konfliktanalyse) werden gesamtschweizerisch erkannt und analysiert.	5	3	5	–	–	3	4	2012
302	Sanierung potenzieller Gefahrenstellen	Die potenziellen Gefahrenstellen auf Kantons- und Gemeindestrassen werden sukzessive saniert.	5	2	4	3	3	3	4	2012
303	Sanierung der Unfallschwerpunkte	Die Unfallschwerpunkte auf Kantons- und Gemeindestrassen werden sukzessive saniert.	5	3	4	3	3	3	5	2012
305	Verkehrstrennung und Koexistenzlösung	Gezielte Massnahmen zur Verkehrstrennung (in der Regel ausserorts) und Koexistenzlösungen (in der Regel innerorts) werden geprüft und realisiert.	5	3	4	3	5	5	5	2012
306	Verkehrsberuhigung	In Siedlungen werden verkehrsberuhigte Gebiete (v. a. Tempo-30-, Begegnungs- oder Fussgängerzonen) ausgeschieden und realisiert.	5	3	5	3	5	5	5	2012
309	Richtungstrennung auf Strassen ausserorts	Die Verkehrsströme auf stark befahrenen Strassen ausserorts mit erhöhtem Gefahrenpotenzial werden (u. a. durch Mittelleitplanken) richtungstrennt, sofern nicht zwingende Gründe dagegen sprechen.	4	2	3	2	3	2	1	2012
311	Ausbildung von Verkehrssicherheitsfachleuten im Ingenieurwesen	Es werden Angebote von Ausbildungsgängen «Verkehrssicherheit bei Verkehrsinfrastrukturen und beim Betrieb von Verkehrsanlagen» geschaffen.	5	3	5	–	–	4	5	2012
312	Road Safety Audit	Es werden einheitliche Methoden für die Beurteilung der Verkehrssicherheitsdefizite von Strassenbauprojekten entwickelt und zwingend eingesetzt.	5	3	5	–	–	5	5	2012
313	Ergänzung der technischen Normen VSS/SLG	Die Normen des Tiefbau- und Verkehrsingenieurwesens werden aus dem Blickwinkel der Strassenverkehrssicherheit optimiert.	4	5	5	–	–	4	5	2012
401	Durchführung von Sensibilisierungskampagnen	Regelmässig werden adressatengerechte Kampagnen zu einzelnen Themenschwerpunkten der Verkehrssicherheit durchgeführt. Die Kampagnen sind mit verstärkten Polizeikontrollen zu begleiten.	3	4	5	3	3	3	4	2010
403	Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen	Die Kantone fördern die Durchführung von Verkehrsunterricht in den Schulen auf allen Schulstufen (Kindergarten bis Sekundarstufe II). Die Ausbildung soll grundsätzlich durch externe Fachleute (in der Regel Verkehrsinstruktorinnen oder -instruktoren der Polizei) erfolgen. Auch für die nachobligatorischen Schulen sind entsprechende Module adressatengerecht einzusetzen.	3	2	5	3	5	4	4	2015

Via sicura: Massnahmenübersicht (inkl. Bewertung)

Nr.	Name der Massnahme	Kurzbeschreibung der Massnahme	Kriterien						Bewertungsklasse	Zeitpunkt massgebliche Wirkungsentfaltung
			Wirkungspotenzial/ Programmnutzen	Effizienz	Umsetzbarkeit	Einfluss auf die persönliche Freiheit	Schutzwirkung für Schwächere	Verträglichkeit andere Bundespolitikfelder		
405	Hinweis auf Medikamentenverpackungen	Mit einem Hinweis auf Medikamentenverpackungen (z.B. Piktogramm) wird auf die fahrfähigkeitsbeeinträchtigende Wirkung des Medikamentes aufmerksam gemacht.	2	4	4	5	3	3	3	2010
406	Informationspflicht bei Abgabe von Medikamenten	Ärzterschaft und Apotheken werden explizit verpflichtet, die Patientinnen und Patienten auf die fahrfähigkeitsbeeinträchtigende Wirkung von Medikamenten und Kombinationen von Medikamenten aufmerksam zu machen.	2	4	2	4	3	4	3	2012
407	Erhöhung der Velohelmtragquote	Das Tragen eines Helms beim Velofahren wird durch besondere Sensibilisierung und Anreize verstärkt gefördert. Gelingt es nicht, ein mehrheitliches Tragen des Velohelms auf freiwilliger Basis zu erreichen, wird die Tragpflicht eingeführt.	4	2	3	2	4	2	3	2012
408	Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag	Alle Motorfahrzeuge sind jederzeit (Tag und Nacht) mit Licht zu fahren. Sofern das Fahrzeug nicht entsprechend ausgerüstet ist, muss das Licht eingeschaltet werden.	5	2	4	2	4	2	4	2010
411	Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien	Die Polizeien setzen ihre Verkehrskontrollen schwerpunktmässig auf die sicherheitsrelevantesten Fehlverhalten und auf Gefahrenstellen an (inkl. technischer Hilfsmittel) und kombinieren diese mit Informationskampagnen.	5	5	5	3	3	3	5	2010
412	Verdichtung der Verkehrskontrollen	Die mobilen und stationären Verkehrskontrollen (inkl. telematische Anwendungen) werden verdichtet und die punktuellen Querschnittsgeschwindigkeitskontrollen mit Abschnitts-Durchschnittsgeschwindigkeitskontrollen ergänzt.	5	2	2	3	5	3	4	2012
413	Beschleunigung und Vereinheitlichung der Sanktionsverfahren	Die straf- und massnahmenrechtlichen Verfahren sind so zu koordinieren und zu beschleunigen, dass Verkehrsdelikte umgehend nach der Tat geahndet werden können. Die Rechtsanwendung ist gesamtschweizerisch zu vereinheitlichen.	3	4	3	3	3	4	3	2012
416	Vollzugshilfe zur Kontrolle des Sicherheitsabstands	Der Sicherheitsabstand soll vermehrt kontrolliert werden. Dazu soll der Polizei eine Vollzugshilfe zur Verfügung gestellt werden, die kostengünstige Kontrollen ermöglicht, ohne dass Personen zu Unrecht verurteilt werden.	3	3	3	4	4	3	2	2010
419	Gestaltung der Verkehrsvorschriften	Das Strassenverkehrsrecht wird so ausgestaltet, dass die Vorschriften für die Betroffenen transparenter, verständlicher, überblickbarer und umsetzbar sind sowie der Verkehrs- und Rechtssicherheit entsprechen.	3	4	4	–	–	3	3	2012
422	Einsatz für grenzüberschreitende Strafverfolgung	Die Schweiz setzt sich in internationalen Organisationen aktiv ein für die einfache und effiziente grenzüberschreitende Ahndung von Widerhandlungen.	4	3	3	–	–	3	3	2012

Nr.	Name der Massnahme	Kurzbeschreibung der Massnahme	Kriterien						Bewertungsklasse	Zeitpunkt massgebliche Wirkungsentfaltung
			Wirkungspotenzial/ Programmnutzen	Effizienz	Umsetzbarkeit	Einfluss auf die persönliche Freiheit	Schutzwirkung für Schwächere	Verträglichkeit andere Bundespolitikfelder		
423	Koordination der Polizeikontrollen	Es ist ein nationaler Plan für Durchsetzungsmassnahmen im Bereich der Strassenverkehrssicherheit aufzustellen und umzusetzen. Die Aktionen sind gemäss Empfehlung der EG-Kommission kantons- und länderübergreifend zu koordinieren.	4	2	3	–	–	3	2	2012
503	Einführung eines Qualitätsmanagements für Führerprüfungen	Jede Führerprüfungsbehörde wird sich künftig über ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem für Führerprüfungen ausweisen müssen.	5	5	4	–	–	4	5	2012
504	Obligatorische Weiterbildung für Motorrad- und PW-Lenkende	Innerhalb der zeitlichen Befristung des Führerausweises müssen alle Motorrad- und PW-Lenkenden eine Weiterbildung besuchen.	4	3	3	4	4	4	5	2018
505	Nachschulung von alkohol- und drogen-erstauffälligen Fahrzeuglenkenden	Alle Fahrzeuglenkenden werden bereits nach erstmaligem Fahren in angetrunkenem Zustand oder unter Drogeneinfluss verpflichtet, eine Nachschulung zu besuchen.	4	3	4	3	5	4	5	2010
506	Systematische Nachschulung von Wiederholungstätern und -täterinnen	Bei einem Führerausweisentzug von mindestens sechs Monaten müssen alle Betroffenen eine Nachschulung absolvieren.	4	3	2	3	4	4	4	2010
508	Alkoholverbot für Berufschaffeuere und -chauffeuere	Allen Berufschaffeuere und -chauffeuere wird vorgeschrieben, während der Arbeits- und Lenkzeit nüchtern zu sein.	3	4	4	2	4	4	4	2012
509	Normierung der Fahreignungs-Voraussetzungen	Die körperlichen und psychischen Mindestvoraussetzungen für die Teilnahme am Strassenverkehr werden den heutigen Anforderungen angepasst. Die erforderlichen kognitiven und charakterlichen Voraussetzungen werden erstmals rechtsatzmässig definiert.	2	5	4	2	2	4	2	2010
510	Periodische Überprüfung der Fahreignung	Der Führerausweis soll befristet werden. Die Geltungsdauer des Führerausweises soll nur verlängert werden, wenn deren Inhaberinnen und Inhaber die Fahreignung mittels Sehtest und Selbstdeklaration oder Kontrolluntersuchung nachweisen.	5	2	3	2	4	5	4	2012
512	Erleichterungen für die Feststellung der Fahrunfähigkeit	Mittels eines geeigneten Geräts sollen die polizeilichen Kontrollorgane die Fahrunfähigkeit von Lenkenden an Ort und Stelle feststellen können, unabhängig davon, welcher Grund zur Fahrunfähigkeit geführt hat.	4	4	3	3	4	4	5	2015
513	Beweisichere Atem-Alkoholkontrolle	Angetrunkenheit soll als nachgewiesen gelten, wenn das Ergebnis von geeigneten Atemlufttests eine bestimmte Atem-Alkoholkonzentration erreicht oder überschreitet.	3	3	3	3	4	4	3	2010
514	Qualitätssicherung der Fahreignungsabklärung	Es werden weiter gehende Richtlinien und Erfassungsinstrumente zur Fahreignungsabklärung erarbeitet und umgesetzt. Untersuchende Fachleute aus Medizin und Verkehrspsychologie werden entsprechend aus- und regelmässig weitergebildet.	5	5	5	–	–	4	5	2010
517	Alkoholverbot für Neulenkende	Neulenkende wird für die Dauer der Probezeit vorgeschrieben, während der Fahrt nüchtern zu sein.	4	4	3	2	4	4	4	2010

Nr.	Name der Massnahme	Kurzbeschreibung der Massnahme	Kriterien						Bewertungsklasse	Zeitpunkt massgebliche Wirkungsentfaltung
			Wirkungspotenzial/ Programmnutzen	Effizienz	Umsetzbarkeit	Einfluss auf die persönliche Freiheit	Schutzwirkung für Schwächere	Verträglichkeit andere Bundespolitikfelder		
601	Verkehrssicherheitscharta	Firmen, Betriebe, Verwaltungsstellen usw. sollen angespornt werden, eine Verkehrssicherheitscharta zu unterzeichnen. Mit der Charta bekennt sich die jeweilige Organisation zu Grundsätzen und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.	2	3	5	4	3	4	3	2010
602	Verkehrssicherheitslabel	Für Firmen, Betriebe, Verwaltungsstellen usw. wird ein Verkehrssicherheitslabel geschaffen. Dieses zeichnet besonders sicherheitsbewusstes Verhalten der entsprechenden Organisation und deren Mitglieder im Strassenverkehr aus.	3	3	4	4	3	4	4	2012
604	Verkehrssicherheitsprüfung von Bundesgeschäften	Alle wichtigen Bundesgeschäfte im Strassenverkehr sind auf ihre Verkehrssicherheitsverträglichkeit zu prüfen.	4	3	5	–	–	5	4	2012
605	Aufbau einer Forschungsdatenbank Verkehrssicherheit	Die Informationen und Resultate der Verkehrssicherheitsforschung (national und international) sind in einer Datenbank zu erfassen und nutzungsfreundlich aufzubereiten, damit Forschungslücken leichter erkannt und die Forschungsarbeit vernetzt werden kann.	4	3	4	–	–	4	3	2012
606	Stärkung der Verkehrssicherheitsinteressen in der Forschung	Zur Verkehrssicherheit soll mehr und zielgerichteter geforscht werden. Forschungsarbeiten, die sich mit unergründeten oder neuen Aspekten der Strassenverkehrssicherheit befassen, sollen höhere Priorität erhalten.	4	5	4	–	–	3	4	2015
607	Austausch von Unfalldaten	Die Versicherungsgesellschaften stellen ihr Unfalldatenmaterial zu Forschungs- und Präventionszwecken zur Verfügung. Der Bund fördert den Datenaustausch und gewährleistet den Datenschutz.	4	5	4	–	–	3	4	2012
608	Verbesserung der Unfallstatistik	Die Unfallstatistik wird optimiert in Bezug auf die erfassten Unfälle, die Qualität der erfassten Daten, die Möglichkeit zur Verknüpfung der Unfalldaten mit zusätzlichen Merkmalen aus anderen Registern und die Auswertung.	4	3	5	–	–	5	4	2012
609	Bilden einer Nationalen Kommission für Verkehrssicherheit	Der Bund übernimmt eine aktive Rolle in der Koordination und Kooperation. Es wird eine Nationale Verkehrssicherheitskommission eingesetzt, welche die Umsetzung von Via sicura begleitet.	5	5	5	–	–	3	5	2012
611	Steuerung der Strassenverkehrssicherheitspolitik	Der Bund steuert, koordiniert und überwacht die Umsetzung der Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik und sorgt für die notwendigen organisatorischen Voraussetzungen.	5	3	5	–	–	5	5	2010
616	Effizienzoptimierter Ressourceneinsatz	Die Verteilung von öffentlichen Geldern für die Verkehrssicherheit wird systematisch auf ihr Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüft und entsprechend optimiert.	5	4	4	–	–	5	5	2012
621	Unfallursachenforschung	Unfälle (z.B. Grossereignisse, Baustellenunfälle) werden gezielt auf das Verkehrsverhalten, bauliche, technische und organisatorische Massnahmen sowie den Einsatz der Rettungskräfte analysiert und ausgewertet.	4	2	5	–	–	3	3	2012

Anhang II

Liste der Mitwirkenden im Projekt VESIPO

Projektoberleitung

Name	Vertreter/in von
Jeger Werner	Bundesamt für Strassen (ASTRA), Vorsitz
Dieterle Rudolf	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Egger Michel	Bundesamt für Strassen (ASTRA), bis 2003
Gantenbein Andreas	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Huguenin Raphael Denis	Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), Beisitz
Röthlisberger Jürg	Bundesamt für Strassen (ASTRA), ab 2004
Schneider Daniel	Bundesamt für Strassen (ASTRA), Beisitz, bis 2003
Schrade André	Generalsekretariat UVEK (GS-UVEK)
van de Graaf Jolanda	Bundesamt für Strassen (ASTRA), Beisitz, ab 2004

Projektleitung

Name	Vertreter/in von
Schreier Yolanda	Bundesamt für Strassen (ASTRA), Projektleiterin
Buser Felix	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Julmy Christoph	Bundesamt für Strassen (ASTRA), Stv-Projektleiter

Begleitausschuss

Name	Vertreter/in von
Aeschbacher Rudolf	Nationalrat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen); Fussverkehr Schweiz
Anderwert Ernst	Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr (IKST)
Ayer Roland	Autogewerbe-Verband der Schweiz (AGVS), bis 2003
Bieri Peter	Ständerat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen)
Buhmann Brigitte	Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), ab 2004
Büschi Hans Ulrich	Schweiz. Verkehrssicherheitsrat (VSR)
Casabianca Antoine	Schweiz. Sanitätsdirektorenkonferenz (SDK)
Dicht Heinz	Konferenz der Kantonsingenieure (KIK)
Eichenberger Fred	Schweiz. Vereinigung der Fahrlehrerverbände (SVFV)
Fehr Jacqueline	Nationalrat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen), IG Velo Schweiz, ab 2004
Fuchs Beat	Konferenz der kant. Justiz- und Polizeidirektoren (KKJPD) / Interkantonale Kommission für den Strassenverkehr (IKST)
Ganz George	Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK)
Hämmerle Andrea	Nationalrat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen)
Hehlen Peter	Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), bis 2003
Hess Peter	Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa)
Hofstetter Kandid	Schweiz. Nutzfahrzeugverband (ASTAG)
Hollenstein Pia	Nationalrat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen)
Jäggi Martin	Konferenz der kantonalen Polizeikommandanten der Schweiz (KKPKS)
Koller Hans	Schweiz. Gewerbeverband (SGV) / Schweiz. Strassenverkehrsverband (FRS)
Kurrus Paul	Nationalrat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen), bis 2003
Lauri Hans	Ständerat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen)
Meyer Jean	Touring Club Schweiz (TCS)
Miffon Claude	Automobil Club der Schweiz (ACS)
Plachel Peter	Schweiz. Versicherungsverband (SVV)
Polla Barbara	Nationalrat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen), bis 2003
Schmid Christian	Schweizerische Konferenz der kantonalen Erziehungsdirektoren (EDK)
Schubarth Martin	Schweizerisches Bundesgericht

Anhang II

Liste der Mitwirkenden im Projekt VESIPO

Steinegger Franz	Schweiz. Unfallversicherungsanstalt (SUVA)
Teuscher Franziska	Nationalrat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen); IG Velo Schweiz, bis 2003; Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), ab 2004
Vollmer Peter	Nationalrat (Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen); Verband öffentlicher Verkehr (VöV)
Wernli Urs	Autogewerbeverband der Schweiz (AGVS), ab 2004
Wiederkehr Roland	Nationalrat; Schweiz. Vereinigung für Familien der Strassenopfer (VFS)
Wildberger Rolf	Verband der schweiz. Fabrikanten, Importeure und Grossisten der Motorradbranche (VFGI)
Wohlgensinger Tony	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz)
Wölfli Hugo	Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)
Zimmermann Matthias	Verkehrs-Club der Schweiz (VCS), bis 2003

Fachgruppe Betrieb

Name	Vertreter/in von
Schlup Ulrich	Bundesamt für Strassen (ASTRA), Fachgruppenleiter
Allenbach Roland	Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)
Boss Kurt	Schweiz. Nutzfahrzeugverband (ASTAG)
Häfelfinger Christian	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Hafner Alois	Polizei Kanton Graubünden
Holzer Urs	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Huber Harry	Vereinigung Rettungssanitäter Schweiz (VRS)
Imbach Susanne	Interverband für Rettungswesen (IVR)
Schatzmann Jürg	Tiefbauamt des Kantons Bern
Siegrist Roger	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Weber Robert	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS)

Fachgruppe Fahrzeug

Name	Vertreter/in von
Meyer Kurt	Bundesamt für Strassen (ASTRA), Fachgruppenleiter
Blessing Rudolf	Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure (auto-schweiz)
Brunner Anton	Winterthur Insurance, Accident Research
Burch Daniel	Touring Club Schweiz (TCS)
Burgherr Rudy	Beratungsstelle für Unfallverhütung in der Landwirtschaft (BUL)
Christen Markus	Verband der schweiz. Fabrikanten, Importeure und Grossisten der Motorradbranche (VFGI)
Gasser Thomas	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Gerster Bernhard	Dynamic Test Center AG (DTC)
Rouiller Alain	Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
Verdon Georges	Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa)
Walz Felix	Universität und ETH Zürich, Arbeitsgruppe für Unfallmechanik
Witzig Gottlieb	Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Fachgruppe Infrastruktur

Name	Vertreter/in von
Pfister Roger	Bundesamt für Strassen (ASTRA), Fachgruppenleiter
Baumann Hans-Martin	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS)
Brunner Marianne	Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)

Draslar Stanislav	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Dubosson Jean-Pierre	Fédération Motocycliste Suisse (FMS)
Dumont André-Gilles	EPF Lausanne, Laboratoire des voies de circulation
Gensheimer Philipp	Stadtplanungsamt Biel
Gerber Franz	Service des routes du canton de Vaud
Huber Christian A.	Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)
Lindenmann Hans Peter	ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung / Transportsysteme
Pucci Thierry	Touring Club Schweiz (TCS)
Schindel Arthur	IG Motorrad gegen «Vision Zero»
Schweizer Thomas	Fussverkehr Schweiz
Zürcher Niklaus	Automobil Club der Schweiz (ACS)

Fachgruppe Mensch-Zulassung

Name	Vertreter/in von
Blanc Pascal	Bundesamt für Strassen (ASTRA), Fachgruppenleiter
Bächli-Biétry Jacqueline	Schweiz. Vereinigung für Verkehrspsychologie (VfV)
Grasso Giuseppe	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Haag Munira	Schweizerische Gesellschaft für Rechtsmedizin (SGRM)
Hug Ernst	Schweiz. Verkehrssicherheitsrat (VSR)
Klaus Roland	Vereinigung der Strassenverkehrsämter (asa)
Lutz Kurt	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS)
Peyer Hans	Schweizerischer Gewerbeverband (SGV); GastroSuisse
Piras David	Les Routiers Suisses (LRS)
Rüegger Rainer	Schweiz. Vereinigung der Fahrlehrer-Verbände (SVFV)
Veil Jörg	Verband Schweiz. Fahrlehrerberufsschulen (VSFB)
Waser Jörg	Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Fachgruppe Mensch-Verhalten

Name	Vertreter/in von
Julmy Christoph	Bundesamt für Strassen (ASTRA), Fachgruppenleiter
Boschung Christa	Jugend
Friedli Peter	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Hüsler Alice	Schweiz. Verkehrssicherheitsrat (VSR)
Meister Luzia	IG Velo Schweiz
Oertle Heinz	Schweiz. Fahrrad- und Motorrad-Gewerbeverband (SFMGV)
Oguey Daniel	Arbeitsgemeinschaft der Chefs der Verkehrspolizeien der Schweiz und des Fürstentums Liechtenstein (ACVS)
Ospel Stefan	Schweizerischer Versicherungsverband (SVV)
Rytz Michael	Verkehrs-Club der Schweiz (VCS)
Siegrist Stefan	Schweiz. Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)
Thévenaz Jean-Marc	Touring Club Schweiz (TCS)
Toscan Peter	Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Villetta Patrice	Université de Lausanne, Institut de police scientifique et de criminologie

Via sicura

Handlungsprogramm des
Bundes für mehr Sicherheit
im Strassenverkehr

Impressum

Herausgeber:
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
CH-3003 Bern
www.astra.admin.ch
© ASTRA, Bern (2005)

Inhalt:
Das Handlungsprogramm Via sicura wurde unter der Leitung des ASTRA in einem partizipativen Prozess erarbeitet, bei dem rund 80 Personen aus Fachorganisationen, Kantons- und Gemeindebehörden, Wirtschaft und Politik mitgewirkt haben.

Vertrieb:
Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL)
Verkauf Bundespublikationen
CH-3003 Bern
www.bbl.admin.ch/bundespublikationen
Art. Nr. 806.200.d

Mitarbeit Koordination/Redaktion:
IC Infraconsult, Bern

Gestaltung:
Lorenz Jaggi consign, Bern

Bilder:
Torsten Frank, Titelbild
Kantonspolizei Appenzell-
Ausserrhoden, Seite 42
Kantonspolizei Aargau, Seiten 7, 12,
25, 31, 35, 39, 40, 54, 57, 60
Kantonspolizei Solothurn, Seite 20
Kantonspolizei Tessin, Seite 16
Stadtpolizei Zürich, Unfall-
technischer Dienst, Seiten 11, 26



Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle strade
Uffizi federal da vias

