



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

TEILSTRATEGIE VERKEHRS- SICHERHEIT

Ausgabe 2024 V1.0

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Zu berücksichtigende Ziele 2030	5
3.	Ausgangslage und Handlungsbedarf	5
4.	Strategische Handlungsfelder	6
4.1.	Handlungsfeld «Mensch»	6
4.1.1.	Verhaltensvorschriften (Verkehrsregeln und Signalisation)	6
4.1.2.	Führeraus- und -weiterbildung	6
4.1.3.	Verhaltensprävention	6
4.1.4.	Enforcement	6
4.2.	Handlungsfeld «Fahrzeug»	7
4.2.1.	Verkehrssichere Fahrzeuge	7
4.2.2.	Assistenzsysteme	7
4.2.3.	Fahrzeugausrüstung	7
4.2.4.	Automatisiertes Fahren	7
4.3.	Handlungsfeld «Infrastruktur»	7
4.4.	Handlungsfeld «Finanzen»	8
4.5.	Handlungsfeld «Daten»	8
4.6.	Handlungsfeld «Organisation und Forschung»	8
4.6.1.	Organisation	8
4.6.2.	Forschung	8
5.	Massnahmen	9
5.1.	Massnahmen «Mensch»	9
5.1.1.	Verhaltensvorschriften (Verkehrsregeln und Signalisation)	9
5.1.2.	Führeraus- und -weiterbildung	9
5.1.3.	Verhaltensprävention	10
5.1.4.	Enforcement	10
5.2.	Massnahmen «Fahrzeug»	10
5.2.1.	Verkehrssichere Fahrzeuge	10
5.2.2.	Assistenzsysteme	11
5.2.3.	Fahrzeugausrüstung	11
5.2.4.	Automatisiertes Fahren	11
5.3.	Massnahmen «Infrastruktur»	12
5.4.	Massnahmen «Finanzen»	12
5.5.	Massnahmen «Daten»	12
5.6.	Massnahmen «Organisation und Forschung»	12
5.6.1.	Organisation	12
5.6.2.	Forschung	13
6.	Fortschreibung	15
7.	Weitergehende Dokumentation	15
8.	Kontakt für weitere Informationen	15

Anhang: Zusätzliche Massnahmen	17
1. Vorbemerkungen	17
2. Zusätzliche Massnahmen Handlungsfeld Mensch	17
2.1. Schwerpunkt Ablenkung	17
2.2. Sicheres Bedienen des Fahrzeugs / Cockpit Design	17
2.3. Bestehendes Instrument «Erhaltung Fahrberechtigung» besser nutzen	17
2.4. Enforcement: Schwerpunkte setzen	17
2.5. Fahrausbildung: Zusätzlicher Fokus auf Fahrassistenzsysteme (FAS)	18
2.6. Schutzausrüstung beim Motorrad fördern	18
2.7. Erhöhung der Helmtragequote und Verbesserung der Sichtbarkeit bei Fahrrädern und Motorfahrrädern	18
2.8. Sensibilisierung sicheres Verhalten im Veloverkehr	18
3. Zusätzliche Massnahmen Fahrzeug	18
3.1. Marktüberwachung bei Trendfahrzeugen	18
3.2. E-Trottinette: Vermieter in die Pflicht nehmen und Nutzerverhalten verbessern	19
3.3. Technische Fahrzeugentwicklung begleiten und beeinflussen	19
4. Zusätzliche Massnahmen Infrastruktur	19
4.1. Verständliches, sicheres Strassennetz innerorts	19
4.2. Nutzung der Erkenntnisse aus der Erfassung der subjektiven Sicherheit	19
4.3. Konsequente Förderung der Verkehrsentsflechtung	19
4.4. Punktueller Ausbau der Autobahn zur Vermeidung von Ausweichverkehr	20
4.5. Sicherheitsmarkierungen in Kurven für Motorräder	20
5. Zusätzliche Massnahmen Finanzen	20
5.1. Verkehrssicherheit in Projekten der Agglomerationsprogramme stärken	20
6. Zusätzliche Massnahmen Daten	20
6.1. Neuen Standard erarbeiten	20
7. Zusätzliche Massnahmen Organisation und Forschung	20
7.1. Aktive und abgestimmte Kommunikation	20
7.2. Besserer Transfer der Ergebnisse aus der Forschung in die Praxis	20

1. Einleitung

Die Teilstrategie Verkehrssicherheit ist Bestandteil der Amtsstrategie. Sie orientiert sich an der strategischen Ausrichtung des ASTRA und legt die Massnahmen fest, mit denen die Leitsätze und die formulierten Ziele 2030 mit Bezug auf die Verkehrssicherheit erreicht werden sollen.

Die Verkehrssicherheit ist eine integrale Aufgabe, die nicht nur alle Abteilungen des ASTRA beschäftigt, sondern auch über das ASTRA hinaus von den Kantonen (Strasseneigner, Polizeien und Strassenverkehrsämter), dem Fonds für Verkehrssicherheit (FVS), der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU), den Verkehrsverbänden und weiteren Disziplinen wie Verkehrsausbildung, -medizin und -psychologie umgesetzt wird. Die Verknüpfung der verschiedenen Disziplinen, die Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Aktivitäten und Aufgaben sowie eine gesamthafte Betrachtungsweise sind deshalb für eine erfolgreiche Umsetzung entscheidend.

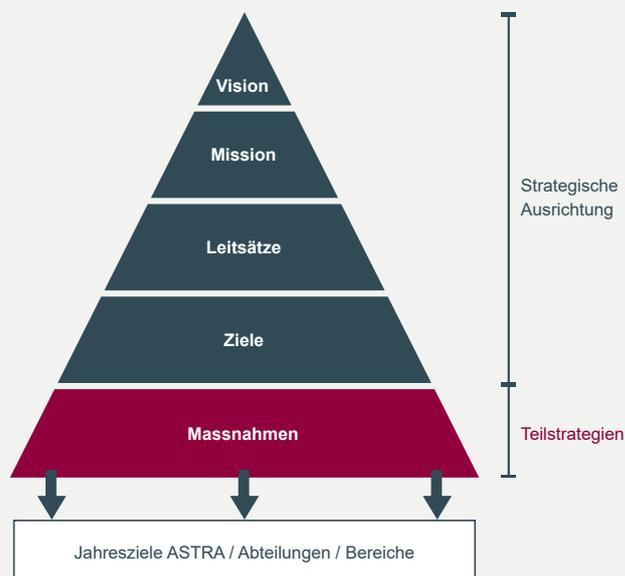
Das Dokument gibt einen Überblick über die strategischen Handlungsfelder und Massnahmen, die in den kommenden vier Jahren zur Umsetzung gelangen sollen.

Amtsstrategie: Eine Übersicht

Die Amtsstrategie des ASTRA bietet eine amtspolitische Orientierungshilfe für das Erreichen der langfristigen Ziele und dient den Mitarbeitenden dazu, ganzheitlich und zukunftsorientiert agieren zu können. Sie ergänzt die politischen Vorgaben und übergeordneten Strategien.

Die Strategie des ASTRA umfasst folgende Inhalte:

- Vision 2040:** das Zukunftsbild 2040, an dem das ASTRA seine strategischen Entscheidungen ausrichtet;
- Mission:** das Selbstverständnis des ASTRA als Institution;
- Leitsätze:** die grundsätzlichen und übergeordneten Zielsetzungen;
- Ziele 2030:** die Situation, die das ASTRA bis ins Jahr 2030 erreicht haben möchte;
- Massnahmen:** die Verhaltensweise zur Verwirklichung der Ziele unterteilt in verschiedene Teilstrategien. Diese bilden die Grundlage für die Festlegung konkreter Jahresziele, die vom Amt resp. von den betroffenen Abteilungen und Bereichen erfüllt werden müssen.



2. Zu berücksichtigende Ziele 2030

Die strategische Ausrichtung beinhaltet folgende Ziele mit Bezug zur Verkehrssicherheit:

- Nicht mehr als 100 Verkehrstote und 2'500 Schwerverletzte pro Jahr auf allen Strassen.
- Nicht mehr als 25 Tote und 500 Schwerverletzte pro Jahr im Langsamverkehr.
- Die Betriebssicherheit der Fahrzeuge ist sichergestellt.
- Die Bevölkerung nimmt die Strasse als attraktiv und sicher wahr.

3. Ausgangslage und Handlungsbedarf

Abnahme der Verkehrstoten und Schwerverletzten über alle Verkehrsteilnahmearten gemäss aktuellem Trend

Im Jahr 2019 gab es auf Schweizer Strassen erstmals weniger als 200 Verkehrstote. Insgesamt 187 Menschen verloren bei Verkehrsunfällen ihr Leben, 3'639 wurden schwer verletzt. Beide Zahlen entsprechen dem tiefsten Stand seit der systematischen Erfassung der Unfallzahlen ab 1940. Betrachtet über einen mehrjährigen Zeitraum setzt sich der Trend zu tieferen Opferzahlen bei Verkehrsunfällen weiter fort. Ohne Berücksichtigung aktueller und künftiger Entwicklungen scheint das Amtsziel von weniger als 100 Verkehrstoten und weniger als 2'500 Schwerverletzten bis 2030 oder sogar früher und ohne weitere Massnahmen erreichbar zu sein.

Zunehmende Zahl schwerer Unfälle bei den E-Bikes; Stagnation im Langsamverkehr¹

Ein differenzierter Blick auf die Entwicklungen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender zeigt indes, dass politisch und gesellschaftlich gewollte Entwicklungen - wie die Förderung des Zweiradverkehrs - die Erreichung des Amtsziels gefährden. Die Zahl der schwerverunfallten Personen (Getötete und Schwerverletzte) mit E-Bikes steigt demnach kontinuierlich und stark an. Dieser Anstieg verhält sich in etwa proportional zur Zunahme von E-Bikes und muss gestoppt werden. Bei den Radfahrenden ist in den vergangenen Jahren kaum eine signifikante Reduktion zu verzeichnen und auch bei den zu Fuss Gehenden zeigt der langfristige Trend eher eine Stagnation. Insgesamt zeichnet sich bei den schweren Unfällen ein Aufwärtstrend ab, der das Amtsziel von maximal 25 Getöteten und 500 Schwerverletzten im Langsamverkehr ohne zusätzliche Anstrengungen gefährdet.

Betriebssicherheit der Fahrzeuge

Bei Fahrzeugarten, für die es spezifische Bau- und Ausrüstungsvorschriften gibt und die typengenehmigt und periodisch durch die kantonalen Behörden nachgeprüft werden (vor allem Personenwagen, Motorräder, Lastwagen, Gesellschaftswagen), bestehen kaum bekannte Probleme, die in der Unfallstatistik sichtbar werden. Die Unfallstatistik weist nur marginal (im Bereich von 2 %) auf Fahrzeugmängel hin und in dieser Statistik sind auch alle ausländischen Fahrzeuge enthalten, die in der Schweiz verunfallen, jedoch nicht der schweizerischen Motorfahrzeugkontrolle unterliegen. Hingegen bestehen für Fahrräder und Leichtmotorfahrräder nur summarische Vorschriften, die zudem weder bei der Inverkehrsetzung noch im Betrieb systematisch kontrolliert werden. Die hier vorherrschende Selbstverantwortung für die Betriebssicherheit dieser Fahrzeuge kann dazu führen, dass mehr Unfälle aufgrund technischer Mängel zu verzeichnen sind. Ein zusätzliches Risiko könnte darin bestehen, dass die Förderung der genannten und weiteren Fahrzeugarten – wie schwere «Cargo-Bikes» – durch den Abbau von Zulassungsvorschriften oder gar den Verzicht darauf erleichtert werden könnte.

Strasse wird als sicher und attraktiv wahrgenommen

Je attraktiver eine Strasse für eine Verkehrsart ausgestaltet wird, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie für andere Verkehrsarten als unattraktiv und sogar gefährlich erlebt wird.

¹ Die Definition «Langsamverkehr» ist im Rahmen der Umsetzung des Postulats [18.4291](#) Burkart «Langsamverkehr. Eine Gesamtsicht ist erforderlich» in Überarbeitung. Die allenfalls neue Definition kann Auswirkungen auf die Zielsetzung haben.

Die Steigerung der Attraktivität der Strasse kann sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken. Aufgrund einer geringen subjektiven Sicherheit kann eine unsichere Verhaltensweise gewählt werden und wegen einer hohen subjektiven Sicherheit die Aufmerksamkeit sinken. Daher sind Attraktivitätssteigerungen gut zu beobachten, um unerwünschten Entwicklungen entgegenzutreten zu können. Beispielsweise steigern die immer mehr geforderten und teils bereits realisierten Velobahnen die Attraktivität von schnellen E-Bikes; sie führen aber zu Konfliktpotenzial in Kontakt mit anderen Verkehrsteilnehmenden und weil teilweise gängige Verkehrsregeln (Rechtsvortritt) aufgehoben werden, fühlen sich andere Verkehrsteilnehmende unsicherer.

4. Strategische Handlungsfelder

Im Bereich der Verkehrssicherheit bestehen sechs Handlungsfelder, in denen das ASTRA konkrete Massnahmen festlegt.

4.1. Handlungsfeld «Mensch»

Das Handlungsfeld «Mensch» umfasst Massnahmen, die sich an die Verkehrsteilnehmenden selbst richten. Diese unterteilen sich in Verhaltensvorschriften, Aus- und Weiterbildung, positive Beeinflussung des Verhaltens und die Überprüfung des regelkonformen Verhaltens.

4.1.1. Verhaltensvorschriften (Verkehrsregeln und Signalisation)

Die Verkehrsregeln bilden die Basis für das Neben- und Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden. Die Öffnung der Trottoirs für Radfahrende bis zwölf Jahren bedeutet für diese einen zusätzlichen Schutz. Allerdings wird riskiert, dass der Schutz der zu Fuss Gehenden beeinträchtigt wird. Solche Regelungen und insbesondere auch deren Änderung müssen gut vorbereitet und anschliessend evaluiert werden.

4.1.2. Führeraus- und -weiterbildung

Die Verkehrsbildung setzt bereits im Kindergartenalter an und begleitet die Kinder und Jugendlichen durch die gesamte schulische Ausbildung. Danach erfolgt entweder eine Ausbildung im Führen von Motorfahrzeugen oder gar nichts mehr. Ab hier hat die Weiterbildung auf freiwilliger Ebene dazu beizutragen, die Fahrkompetenz zu entwickeln und beizubehalten.

4.1.3. Verhaltensprävention

Ein wichtiges Mittel, um verkehrgefährdendes Verhalten zu reduzieren, ist die Verhaltensprävention. Die Aufgabe wurde vor über 40 Jahren dem Fonds für Verkehrssicherheit übertragen, der stark mit dem ASTRA verflochten ist. Deshalb finden Massnahmen des FVS ebenfalls Eingang in die Teilstrategie. Die Verhaltensprävention hat zum Ziel, durch Beeinflussung des individuellen Verhaltens die Zahl von Getöteten und Verletzten im Strassenverkehr zu senken. Sie ist thematisch eng mit dem Enforcement verbunden.

4.1.4. Enforcement

Mit Enforcement ist die Durchsetzung der Regeln mit staatlichen Sanktionen gemeint. Es enthält generalpräventive und spezialpräventive Elemente, die in der Kombination von «Kontrolldichte» und «Höhe der Strafandrohung» zum Ausdruck kommen. Mit einem zielgerichteten und wirksamen Enforcement sollen die Verkehrsteilnehmenden davon abgehalten werden, die Vorschriften im Strassenverkehr zu missachten. Dabei stehen primär die besonders risikobehafteten Fehlverhalten im Mittelpunkt. Das Enforcement ist eine kantonale Aufgabe, vorwiegend der Polizeien. Das ASTRA kann durch geeignete (rechtliche) Rahmenbedingungen dafür sorgen, dass ein wirksames und verhältnismässiges Enforcement das regelkonforme Verhalten unterstützt. Im Bereich der Schwerverkehrskontrollen unterstützt das ASTRA die kantonalen Polizeikörper zusätzlich durch die Finanzierung der intensivierten Schwerverkehrskontrollen und die Errichtung von Kontrollzentren. Da noch nicht alle geplanten Kontrollzentren realisiert sind, ist ein weitergehender Handlungsbedarf derzeit nicht abzuleiten.

4.2. Handlungsfeld «Fahrzeug»

Das Handlungsfeld «Fahrzeug» fasst die Massnahmen zusammen, die sich um die Verkehrssicherheit der Fahrzeuge, deren Ausrüstung und die zunehmende Automatisierung drehen.

4.2.1. Verkehrssichere Fahrzeuge

Das Unfallgeschehen in der Schweiz wird nur zu rund 2 % durch fahrzeugbedingte Unfallursachen bestimmt. Eine Reihe von Rahmenbedingungen sorgt für diese Sicherstellung: Die laufende Entwicklung der Fahrzeugvorschriften, die zunehmende Selbstdiagnose durch den Bordcomputer (z. B. Reifendruckluftkontrolle), die Halter und Garagen durch Behebung von Mängeln, das periodische Vorführen und Kontrollieren im Verkehr. Ein wichtiges Augenmerk muss zukünftig auf Fahrerassistenzsysteme (FAS) gelegt werden, denn diese sind mit den heutigen Mitteln kaum zu überprüfen. Mit der zunehmenden Vernetzung und Automatisierung werden Soft- und Hardwarekomponenten immer wichtiger. Je weiter diese Entwicklung fortschreitet, umso wichtiger ist eine laufende Aktualisierung dieser Komponenten, um die Betriebssicherheit der Fahrzeuge sicherzustellen. Eine Typengenehmigung für eine Lebensdauer von bis zu 20 Jahren wird das kaum noch abdecken können. Deshalb sind neue Prüfungs- und Genehmigungsverfahren ins Auge zu fassen. Auch dem Bereich der Fahrzeuge ohne Typengenehmigung und ohne periodische Prüfung muss Beachtung geschenkt werden, da sich die Situation zu verschlechtern droht.

4.2.2. Assistenzsysteme

Die Methoden, mit denen heute die Wirkung von Fahrzeugassistenzsystemen auf die Verkehrssicherheit bewertet werden, sind nicht in allen Fällen nachvollziehbar und basieren auf unterschiedlichen Ansätzen und Daten. Dementsprechend gibt es heute auch keine einheitliche Antwort auf die Frage, welche FAS unter Einbezug menschlicher, technischer und Umfeld bezogener Faktoren wirksam sind. Auch unerwünschte Wirkungen von FAS sind noch weitgehend unklar. Hier besteht entsprechender Forschungs- und Aufklärungsbedarf. Die Ergebnisse sollten auch in die Fahraus- und -weiterbildung einfließen.

4.2.3. Fahrzeugausrüstung

Die Ausrüstung von Motorfahrzeugen ist stark mit den internationalen Regeln verknüpft. Die Schweiz partizipiert an diesen Weiterentwicklungen und stellt sicher, dass Fahrzeuge in der Schweiz so sicher sind wie im umliegenden (EU-)Ausland. Für Fahrräder und E-Bikes gibt es allerdings weniger internationale Vorschriften. Hier hat die Schweiz Spielraum, mit geeigneten Massnahmen eine Verbesserung zu erreichen.

4.2.4. Automatisiertes Fahren

Die zunehmende Automatisierung bedeutet neben allen potenziellen Sicherheitsgewinnen auch neue Gefahren für den Strassenverkehr. Gerade im Mischverkehr zwischen Fahrzeugen mit Automatisierung und solchen ohne (darunter auch der Langsamverkehr) entstehen neue Konfliktpotenziale.

4.3. Handlungsfeld «Infrastruktur»

Das ASTRA sorgt durch Instrumente und Prozesse dafür, die Nationalstrassen sicherer zu machen. Es unterstützt zudem die anderen Strasseneigentümer bei der Verbesserung der Strasseninfrastruktur. Unter anderem hat es mit den in Vollzugshilfen und Normen festgehaltenen Infrastruktur-Sicherheitsinstrumenten (ISSI) prozessuale Massnahmen zur Erhöhung der Infrastruktursicherheit eingeführt und organisiert einen regelmässigen Informationsaustausch mit den Sicherheitsbeauftragten der Kantone. Die «Groupe de sécurité de la route de l'OFROU» (GSR) in ihrer Rolle als Sicherheitsbeauftragter ISSI verwaltet den Handlungsbedarf auf den Nationalstrassen. Konkrete Massnahmen aus der GSR finden sich im Jahresbericht der ISSI. Die Wirkung in diesem Bereich kann durch geeignete Massnahmen erhöht werden.

4.4. Handlungsfeld «Finanzen»

Obwohl die Handlungsoptionen für finanzielle Anreize klein sind, kann das ASTRA auch hier mit geeigneten Massnahmen und Grundlagenarbeit auf Partner einwirken, um ein verkehrssicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmenden zu erreichen. Bei der Finanzierung einer sicheren Verkehrsinfrastruktur ist das ASTRA durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) auf sicheren finanziellen Grundlagen unterwegs. Dennoch können auch hier mit Blick auf das Gesamtsystem Strasse (alle Strasseneigentümer) Verbesserungen und Massnahmen geprüft werden.

4.5. Handlungsfeld «Daten»

Das Handlungsfeld beinhaltet die Erschliessung von neuen Datenquellen sowie die Nutzung dieser Daten.

Vorhandene Daten nutzen, (neue) Datenquellen erschliessen

Verkehrssicherheitsanalysen sind die massgebliche Grundlage für die Erarbeitung von Massnahmen zur Reduktion der Unfallzahlen und vor allem der Unfallopferzahlen. Sie reichen bei der bereits hohen Verkehrssicherheit und den tiefen Unfallzahlen allerdings nicht mehr aus, weil starke und zufällige Schwankungen auftreten. Zudem besteht eine Dunkelziffer, die insbesondere im Langsamverkehr hoch ist. Das Gefahrenpotenzial ist in einigen Bereichen unter Umständen höher als beobachtet, weil ursächliche Zusammenhänge oft nicht erkannt werden und nur kleine Änderungen an den Rahmenbedingungen aus einer grossen Anzahl unbekannter Beinaheunfälle ein Unfallschwerpunkt werden können.

Die Erfassung der subjektiven Verkehrssicherheit kann eine neue und wichtige Datenquelle sein. Also, Verkehrsteilnehmende geben bewusst Feedback zu unsicheren Stellen oder Situationen im Strassennetz. Diese sind durch die Strasseneigentümer zu beurteilen und entsprechend einer Risikoeinstufung mit Massnahmen zu behandeln. Dies ist auch Teil der neuen EU-Richtlinie 2019/1936 zur Änderung der Richtlinie 2008/96/EG über ein Sicherheitsmanagement für die Strassenverkehrsinfrastruktur.

4.6. Handlungsfeld «Organisation und Forschung»

Das Handlungsfeld beinhaltet organisatorische Massnahmen, wodurch das ASTRA eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erzielen kann.

4.6.1. Organisation

Das ASTRA hat die übergreifende Verkehrssicherheitsarbeit in organisatorischer, instrumentaler und prozessualer Hinsicht durch die Schaffung der Stelle «Delegierter Verkehrssicherheit» gestärkt, um der zunehmenden Bedeutung der beiden anderen Staatsebenen und privaten Verbänden und Organisationen Rechnung tragen zu können. Es hat zudem zur Bereitstellung von datenbasierten Inputs den Bereich «Analysen» aufgewertet.

4.6.2. Forschung

Das ASTRA hat die Forschung im Strassenwesen organisatorisch und thematisch neu nach einem Top-Down-Ansatz ausgerichtet. Die Fokussierung auf die strategischen Themen und die benötigten Forschungserkenntnisse wird dadurch gestärkt. Die neu gebildete Arbeitsgruppe «Mensch und Fahrzeuge» initiiert Forschungspakete, um das notwendige Grundlagenwissen zu erarbeiten. Dazu ermittelt sie Wissenslücken bezüglich Sicherheit der Fahrzeuge und sicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmenden.

5. Massnahmen

Zur Zielerreichung im Bereich «Verkehrssicherheit» wird das ASTRA in den kommenden vier Jahren verschiedene Massnahmen umsetzen. Während einzelne bereits Rechtsetzungsprojekte durchlaufen, müssen andere noch vertieft analysiert und diskutiert werden. Im Rahmen der Teilstrategie soll daher vor allem aufgezeigt werden, welche Mängel beeinflusst werden könnten.

5.1. Massnahmen «Mensch»

5.1.1. Verhaltensvorschriften (Verkehrsregeln und Signalisation)

Evaluation von neuen Regeln und Signalisationen

Neue Verkehrsregeln und Signalisationen sollen auf ihre Wirkung und allenfalls unerwünschte Nebenwirkungen hin evaluiert und untersucht werden.

5.1.2. Führeraus- und -weiterbildung

a) Einbezug der bestimmungsgemässen Verwendung von Assistenzsystemen in die Fahrausbildung

Assistenzsysteme sollten im Grundsatz selbsterklärend sein. Dennoch werden sie von vielen Automobilistinnen und Automobilisten nicht richtig verstanden und daher (wenn überhaupt möglich) abgeschaltet. Dadurch geht ein grosses Sicherheitspotenzial verloren, das aktiviert werden soll.

Siehe auch Massnahme 5.1.5. der [Teilstrategie Intelligente Mobilität](#).

Termin: Seit 2020

b) Zwölf Monate begleitete Fahrpraxis mit Personenwagen vor der praktischen Prüfung

Ab dem 1. Januar 2021 beträgt die Lernphase für Bewerber und Bewerberinnen um den Führerausweis der Kategorie B mindestens zwölf Monate, sofern sie noch nicht 20 Jahre alt sind. Durch die grössere Fahrerfahrung vor der Prüfung kann das Risiko nach der Prüfung gesenkt werden.

Termin: Ab 2021

c) Förderung der freiwilligen Weiterbildung

Wie gelingt es, künftig mehr Personen, welche die Kurse basierend auf der Unfallstatistik am nötigsten hätten, für die freiwillige Weiterbildung zu gewinnen? Und welche Inhalte sollen die Kurse vermitteln? Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) sucht neue Ansätze.

Termin: Ab 2021

d) Verkehrsbildung im schulischen Bereich

Die Verkehrsbildung im schulischen Bereich ist heute gut aufgestellt und breit akzeptiert, obwohl dieses Angebot nicht im Lehrplan vorgeschrieben ist. Der FVS initiiert regelmässige Austauschplattformen und eine aktive Vermittlung von Neuerungen an die beteiligten Organisationen, damit das gute Niveau erhalten bleibt.

Termin: Ab 2021

5.1.3. Verhaltensprävention

Wirkungsprüfung in der Verhaltensprävention

Die Wirkung von Verhaltensprävention ist sehr schwer messbar. Aus diesem Grund kommen wissenschaftlichen Grundlagen in der Art und Weise der Präventionsarbeit grosse Bedeutung zu. Es genügt daher nicht, Zielgruppen und Zielwerte zu definieren, sondern auch die erfolgsversprechenden Methoden müssen festgelegt werden. Mit einer aktiven Vermittlung dieser Grundlagen sollen die in der Prävention tätigen Organisationen in ihren Massnahmen nicht nur finanziell, sondern auch konzeptionell durch den FVS unterstützt werden. Damit wird auch der Dialog mit den Stakeholdern institutionalisiert und professionalisiert. Die Förderung einer Innovationskultur, die Verbesserung der Wirkung der finanzierten Projekte sowie ein systematisches Wissensmanagement mit einer Intensivierung des Wissenstransfers über geeignete Plattformen stehen im Mittelpunkt.

Termin: Ab 2021

5.1.4. Enforcement

a) Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen

Vom Parlament im Jahr 2012 als wirksame Massnahme beschlossen, bekämpfen die Kantone die Einführung einer Nachschulung von Personen, denen der Führerausweis wegen Fahrens unter Alkohol- oder Betäubungsmittelinfluss (auch bei Ersttätern, falls $BAK^2 \geq 0,80$ Promille) oder aus anderen Gründen für mindestens sechs Monate entzogen wurde. Wie kann die Situation deblockiert werden?

Termin: Ab 2021

b) Durchsetzung der Verkehrsregeln auch für Rad- und E-Bike-Fahrende

Viele Regeln werden heute durch Rad- und E-Bike-Fahrende missachtet, ohne dass wirklich klar ist warum. Daher soll untersucht werden, ob es an nicht verständlichen, nicht bekannten oder nicht sinnvollen Regeln liegt, oder aber an wissentlich und willentlich missachteten Vorschriften durch die Fahrenden selber. Letzteres könnte durch eine Erhöhung der Ordnungsbussen für Rad- und E-Bike-Fahrende und eine Intensivierung der Polizeikontrollen verbessert werden.

Termin: Ab 2021

5.2. Massnahmen «Fahrzeug»

5.2.1. Verkehrssichere Fahrzeuge

a) Erhalt der Betriebssicherheit von Motorfahrzeugen

Das Sharing von Fahrzeugen aller Art verbreitet sich zunehmend. Durch die Trennung von Eigentum und Nutzung wird die Verantwortung für den Unterhalt und die Sicherheit der Fahrzeuge nicht mehr primär von der Person wahrgenommen, die das Fahrzeug auch verwendet. Die Nutzer sind einerseits nur oberflächlich über den Zustand des Fahrzeugs informiert, andererseits sinkt das Verantwortungsgefühl der Nutzer gegenüber dem Fahrzeug. Es soll daher untersucht werden, ob dadurch die Betriebssicherheit beeinträchtigt wird und, wenn ja, welche Massnahmen entgegenwirken könnten.

Termin: Ab 2022

² Blutalkoholkonzentration (BAK)

b) Umgang mit Softwareupdates

Die Aktualisierung der Fahrzeugsoftware «over the air» bringt gewisse Risiken für die Verkehrssicherheit mit sich. Der Umgang mit diesen Anpassungen soll untersucht werden. Dabei sind drei verschiedene Fälle zu berücksichtigen:

- Offizielle Aktualisierungen des Herstellers
- Absichtlich durch den Fahrzeughalter / die Fahrzeughalterin herbeigeführte Aktualisierungen oder Anpassungen der gesamten Fahrzeugsoftware oder Teilen davon durch Dritthersteller
- Ungewollte Softwareanpassungen (Hacking – Hijacking) durch Dritte, um Fahrzeuge ohne Wissen der Halter oder Nutzer manipulieren zu können.

Termin: Ab 2022

5.2.2. Assistenzsysteme

Durchführung konkreter Forschungsprojekte

Im Zusammenhang mit Assistenzsystemen stellen sich folgende Fragen, die durch Forschungsprojekte beantwortet werden sollen:

- Wie kann das sichere Funktionieren der im Verkehr stehenden Motorfahrzeuge, insbesondere ihrer Assistenzsysteme, zuverlässig überprüft werden?
- Welche Assistenzsysteme haben einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit und welche nicht?
- Wie können Assistenzsysteme sinnvoll in die Fahrausbildung integriert werden (siehe Massnahme 5.1.2. a)?

Die Fragestellungen sollen den Kenntnisstand über Assistenzsysteme erhöhen und gegebenenfalls weitere Massnahmen auslösen.

Termin: Seit 2020

5.2.3. Fahrzeugausrüstung

Ausrüstungsvorschriften für E-Bikes

Unfälle mit E-Bikes nehmen zu. In einem ersten Massnahmenpaket sind rasch realisierbare Massnahmen auf Verordnungsebene zur Diskussion gestellt: Verwendung von Tagfahrlichtern (bzw. vorgeschriebenen Lichtern), Tachograph und Helmtragepflicht auch für langsame E-Bikes. In einem weiteren Schritt soll die Wirksamkeit anderer Ausrüstungen (z. B. ABS und Antischlupfsteuerung für E-Bikes) geprüft werden.

Termin: Ab 2022

5.2.4. Automatisiertes Fahren³

a) Internationale Koordination

Durch eine (aktive) Mitarbeit der Schweiz in den relevanten Gremien der UNO soll sichergestellt werden, dass die Schweiz bezüglich der Einführung von automatisierten Fahrzeugen die relevanten Grundlagen für einen sicheren Verkehr schafft.

Termin: Ab 2022

³In der Teilstrategie Intelligente Mobilität sind weitere Massnahmen zum automatisierten Fahren enthalten.

b) Weiterentwicklung der Unfallanalyse

Die Unfallanalyse bei Beteiligung von Fahrzeugen mit automatisierten Systemen soll in Bezug auf die Datenanalyse und die Wirkung der Assistenzsysteme auf den Unfallablauf gezielt weiterentwickelt werden. Dazu gehören auch die Fragestellungen der Datenflüsse, des Datenschutzes, des Datenhostings und der Berechtigung auf die Daten (Unfallexperten, Versicherungen, Behörden etc.)

Termin: Ab 2022

c) Erfassung von Beinaheunfällen

Im Kontext der Car-to-X-Kommunikation sollen auch die Möglichkeiten der Erfassung von Beinahe-Unfällen erforscht und weiterentwickelt werden.

Termin: Ab 2023

5.3. Massnahmen «Infrastruktur»**Konsolidierung und Erweiterung der Anwendung der ISSI**

Durch eine Konsolidierung und Erweiterung der Anwendung der ISSI können weiteres Potenzial erkannt und Schwachstellen verbessert werden. Die ISSI wurden 2013 eingeführt und haben sich bei den Strasseneigentümern seither etabliert, könnten jedoch intensiver umgesetzt und angewendet werden.

Termin: Ab 2021

5.4. Massnahmen «Finanzen»**Monetäre Anreize**

Das ASTRA hat keine Möglichkeiten, monetäre Anreize bei den Verkehrsteilnehmenden zu beschliessen. Dagegen kann es dafür sorgen, dass die Wirkung verschiedener monetärer Anreize untersucht wird und geeigneten Organisationen (z. B. kantonale Steuerbehörden, Versicherungen) als Massnahmenvorschläge zur Verfügung gestellt werden.

Termin: Ab 2022

5.5. Massnahmen «Daten»**Vorhandene Daten nutzen, (neue) Datenquellen erschliessen - Übersicht über die vorhandenen Datenquellen**

Es soll eine Übersicht über alle vorhandenen Datenquellen erstellt werden, auf welche das ASTRA zugreifen darf und kann bzw. unter welchen Voraussetzungen ein Zugriff erlaubt wäre. Diese Übersicht soll in einem späteren Schritt auch mit Erkenntnissen aus der Forschung zu den Key Performance Indikatoren dahingehend überprüft werden, ob sie verwendet werden sollen.

Termin: Ab 2023

5.6. Massnahmen «Organisation und Forschung»**5.6.1. Organisation****a) Ressourcenerweiterung Groupe de sécurité de la route de l'OFROU (GSR)**

Die GSR ist als internes Gremium des ASTRA etabliert. Sie führt Wirkungskontrollen durch, leitet Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung der ISSI ab und erarbeitet ASTRA-Richtlinien. Sie entwickelt einen Massnahmenkatalog für die Nationalstrassen und entwirft standardisierte Pflichtenhefte für die Vergabe von Aufträgen. Zudem erstellt sie einen Jahresbericht, koordiniert die Ausbildung und führt ASTRA-interne Infotage durch. Welche Arbeiten die GSR zusätzlich übernehmen soll, damit eine noch bessere Wirkung erzielt werden kann, wenn mehr Ressourcen zur Verfügung stehen, soll in einem Konzept dargelegt werden.

Termin: Ab 2021

b) Intensivierung der Zusammenarbeit ASTRA – FVS

Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) übernimmt mit der Finanzierung von Präventionsprojekten eine zentrale Aufgabe in der Verkehrssicherheit. Zur Erfüllung des Auftrags stehen jährlich rund 20 Millionen Franken zur Verfügung. Mit der Umsetzung der im Herbst 2019 verabschiedeten Strategie soll die Wirkung der Massnahmen verbessert werden. Ein wichtiges Element dabei ist eine engere Abstimmung zwischen ASTRA und FVS. Durch den Wissensaustausch und die Zusammenarbeit können Erkenntnisse aus dem ASTRA frühzeitig in die Präventionstätigkeit (und damit auch an alle in der Verkehrssicherheitsprävention tätigen Organisationen) eingebracht werden. Zudem kann das ASTRA aus den Erkenntnissen der Projektevaluationen Rückschlüsse auf die Notwendigkeit von rechtlichen Massnahmen ziehen.

Termin: Ab 2021

c) Koordination beim Enforcement

Die Verantwortung für ein wirksames Enforcement liegt bei den kantonalen Polizeien. Das ASTRA kann durch einen regen Austausch mit den Polizeien die Rahmenbedingungen dahingehend beeinflussen, dass die Enforcement-Massnahmen eine möglichst hohe Wirkung entfalten, ohne eine zu grosse Repression zu verursachen, die sich kontraproduktiv auf das Verhalten auswirken kann. Das Enforcement funktioniert am besten in Kombination mit klaren Verhaltensregeln und mit einer abgestimmten Verhaltensprävention, die konkrete alternative Handlungsmöglichkeiten aufzeigt. Ein regelmässiger und konstruktiver Austausch kann die einzelnen Massnahmen in Kombination wirkungsvoll verstärken.

Termin: Ab 2022

d) Einsatz der Enforcementkräfte optimieren

Die Durchsetzung von Regeln mittels Enforcement basiert auf der Androhung einer bestimmten Sanktion und der Häufigkeit des Eintritts dieser Sanktion. Um den Einsatz der Enforcementkräfte zu optimieren, könnte untersucht werden, bei welcher Balance zwischen Höhe der Sanktion und Kontrollwahrscheinlichkeit der höchste Nutzen erzielt werden kann (Beispiel: Wirkt eine Parkbusse von Fr. 5, die jedes Mal fällig wird, besser als eine Parkbusse von Fr. 1000, die nur einmal im Jahr befürchtet werden muss?).

Termin: Ab 2024

e) Austauschplattformen mit Stakeholdern

Durch eine verbesserte Zusammenarbeit des ASTRA mit externen Stakeholdern kann die Akzeptanz von Massnahmen auf rechtlicher Ebene gesteigert werden. Zudem kann das ASTRA frühzeitig auf Entwicklungen reagieren, die von den Stakeholdern festgestellt werden, bevor diese über politische Vorstösse an das ASTRA herangetragen werden. Dazu setzt sich das ASTRA für die Etablierung von Austauschplattformen ein.

Termin: Ab 2022

5.6.2. Forschung**a) Festlegung und Umsetzung von Forschungsschwerpunkten**

Im Rahmen der Neukonzeption der Forschung im Strassenwesen wurden zwei Arbeitsgruppen gegründet (AG Mensch und Fahrzeuge; AG Mobilität 4.0), die sich explizit mit Verkehrssicherheitsthemen und dem Miteinander im Strassenverkehr aus unterschiedlichen Perspektiven beschäftigen. In Forschungsschwerpunkten werden Top-Down-Themen gesetzt, die für das ASTRA und den sicheren Strassenverkehr relevant sind. Die Arbeitsgruppen entwickeln aus den Schwerpunkten konkrete Forschungsideen, die dann von der Geschäftsleitung des ASTRA beurteilt und zur Ausschreibung freigegeben werden.

Termin: Seit 2020

b) Forschungspaket SERFOR

Das Forschungskonzept des ASTRA enthält den Schwerpunkt «Strassen- und Verkehrssicherheit». Im Rahmen dieses Schwerpunkts wurde unter anderem das Forschungspaket SERFOR (Self Explaining and Forgiving Roads) gestartet, das eine selbsterklärende und fehlerverzeihende Gestaltung des Strassenraumes zum Ziel hat.

Termin: Ab 2021

c) Key Performance Indikatoren (KPI)

Ein vielversprechender Lösungsansatz, mit welchem die heutige Analyse der Unfallstatistik ergänzt und verbessert werden kann, ist ein System von Schlüsselindikatoren («Road Safety Key Performance Indicators System», kurz: KPI-System), das nicht auf Unfalldaten basiert. Unter sogenannten Schlüsselindikatoren («Key Performance Indicators», KPI) werden grundsätzlich Kenngrößen subsumiert, die unabhängig von der Statistik und zusätzlich zu den etablierten Unfallzahlen eine Änderung des Sicherheitsniveaus im Verkehrssystem (wesentlich empfindlicher) messbar machen. Diese KPI sind genügend empfindlich, um prospektiv allfällige neue Sicherheitsverluste zu erkennen, um neue Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit abzuleiten und deren potenzielle Wirksamkeit zu ermitteln.

Termin: Ab 2021

6. Fortschreibung

Die Geschäftsleitung des ASTRA hat die vorliegende Teilstrategie am 21.12.2020 in Kraft gesetzt. 2022 wurde die Teilstrategie Verkehrssicherheit reevaluiert.

7. Weitergehende Dokumentation

[Strategische Ausrichtung des ASTRA](#)

Bundesamt für Strassen ASTRA > Das ASTRA > Organisation > Strategie

[Via sicura](#)

Bericht des Bundesrats in Erfüllung des Postulats 16.3267 der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats vom 14. April 2016 «Evaluation Via sicura»

Bundesamt für Strassen ASTRA > Themen > Verkehrssicherheit > Via Sicura

[VeSPA Synthesebericht der Phase 2](#)

Forschungspaket VeSPA: Synthesebericht

Bundesamt für Strassen ASTRA > Dokumentation > Daten und Informationsprodukte > Unfalldaten und -karten > Publikationen > Forschungsberichte

[Bericht Unfallschwerpunkte auf Nationalstrassen](#)

Bericht «Unfallschwerpunkte auf Nationalstrassen 2020–2022»

Bundesamt für Strassen ASTRA > Dokumentation > Daten und Informationsprodukte > Unfalldaten und -karten > Geografische Auswertungen > Unfälle auf Nationalstrassen

8. Kontakt für weitere Informationen

Bundesamt für Strassen; Abteilung Strassenverkehr

Lorenzo Cascioni

Vizedirektor, Abteilungschef Strassenverkehrs

lorenzo.cascioni@astra.admin.ch

+41 58 481 54 40

Pascal Blanc

Bereichsleiter Stabsbereich, Stv. Abteilungschef Strassenverkehr

pascal.blanc@astra.admin.ch

+41 58 463 42 54

Thomas Spillmann

Verantwortlicher für die Verkehrssicherheit

thomas.spillmann@astra.admin.ch

+41 58 481 81 61

ANHANG

ZUSÄTZLICHE MASSNAHMEN

Anhang: Zusätzliche Massnahmen

1. Vorbemerkungen

In einem Controlling Bericht über den Zwischenstand zur Zielerreichung (Info GL am 28.08.2023) wurde festgehalten, dass die Massnahmen aus der Teilstrategie Verkehrssicherheit nicht ausreichen, um die Ziele in der Verkehrssicherheit gemäss der [Amtsstrategie 2030](#) zu erreichen. Im Rahmen eines Workshops mit Experten aus allen Abteilungen des ASTRA, sowie in Diskussionen in der neuen Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit wurden deshalb zusätzliche, neue Massnahmen evaluiert, die in diesem Anhang zur Teilstrategie beschrieben werden. Die zusätzlichen Massnahmen sind wie die Bisherigen den Handlungsfeldern Mensch, Fahrzeug, Infrastruktur, Finanzen, Daten und Organisation und Forschung zugeteilt und wurden der GL am 26.02.2024 zur Verabschiedung vorgelegt. Die Arbeitsgruppe Verkehrssicherheit wird nun die Umsetzung der neuen Massnahmen in Angriff nehmen.

2. Zusätzliche Massnahmen Handlungsfeld Mensch

2.1. Schwerpunkt Ablenkung

Bei fast allen Mobilitätsformen ist Ablenkung und Unaufmerksamkeit eine der Hauptunfallursachen. Deshalb wird hier ein Schwerpunkt gelegt. Forschung, Prävention und Enforcement sollen koordiniert werden und aufeinander abstützen. Im Kanton Tessin wurde im Sommer 2023 eine umfangreiche Kontrolle zur illegalen Nutzung des Smartphones durchgeführt, dies könnte ein Vorbild für eine Kontrolle mit Schwerpunkt Ablenkung auch für andere Kantone sein.

2.2. Sicheres Bedienen des Fahrzeugs / Cockpit Design

Unterschiedliche Automarken unterscheiden sich zum Teil stark in der Bedienung, selbst bei sicherheitsrelevanten Assistenzsystemen. Mit der Verbreitung von shared mobility kommt der Cockpitlogik eine zunehmend wichtige Bedeutung zu. Hier gilt es Grundlagen zu schaffen und Einfluss zu nehmen, um eine sichere Bedienung des Fahrzeugs zu ermöglichen, auch wenn man Marke und Modell nicht kennt (vgl. Massnahme 3.3). Eine weitere Möglichkeit besteht darin, dass Vermieter und Sharing Anbieter Einführungen für ihre Kunden in die Bedienung ihrer Fahrzeuge machen müssen. Diese Möglichkeit soll geprüft werden.

2.3. Bestehendes Instrument «Erhaltung Fahrberechtigung» besser nutzen

Um die Fahrberechtigung zu erhalten, obwohl Defizite bei der Fahreignung bestehen, kann der Führerausweis auf jene Fahrten beschränkt werden, die noch sicher möglich sind (z.B. kein Fahren auf Autobahn erlaubt, keine Fahrten bei Dunkelheit, Fahren nur in einem bestimmten Umkreis etc.). Diese Möglichkeiten werden aber kaum angewandt, nur 0.066% der FührerausweisinhaberInnen haben entsprechende Auflagen (Codes) im Führerausweis. Es gilt zu klären, was das Potenzial dieser Beschränkungen wäre und warum diese nicht häufiger genutzt werden.

2.4. Enforcement: Schwerpunkte setzen

Im Gespräch mit der ACVS sollen mögliche Schwerpunkte im Enforcement definiert werden, welche dann zu schweizweiten Kontrollen führen (z.B. im Bereich Langsamverkehr, oder Fahrzeugkontrollen). Zudem wird geprüft, ob im Rahmen einer SVG Revision der Artikel 53a so umgewandelt werden kann, dass unterschiedliche Kontrollen vorgenommen werden können, um die Ziele in der Verkehrssicherheit zu erreichen (nicht nur Schwerverkehrskontrollen).

2.5. Fahrausbildung: Zusätzlicher Fokus auf Fahrassistenzsysteme (FAS)

Dem Einsatz von FAS und Automatisierungssystemen wird ein beträchtliches Potential zugeschrieben, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und den Verkehrsfluss zu verbessern. Aus diesem Grund sollen an der theoretischen und praktischen Führerprüfung für Motorräder und Personenwagen die Kenntnisse über FAS und Automatisierungssysteme geprüft werden. Auch im Verkehrskundeunterricht wird künftig das Thema FAS und automatisiertes Fahren vermittelt, mit dem Ziel die bestimmungsgemässe Anwendung dieser Systeme zu fördern.

2.6. Schutzausrüstung beim Motorrad fördern

Die richtige Schutzausrüstung auf dem Motorrad (neben dem Helm auch Handschuhe, Rückenpanzer, Motorradhosen und -stiefel) kann helfen schwere Verletzungen bei einem Sturz zu vermeiden. Die Tragequote solcher Schutzausrüstung ist aber vor allem in den Sommermonaten tief. Mittels Information und Sensibilisierung wird versucht die Tragequote zu erhöhen. Eine weitere Massnahme die Quote korrekter Schutzausrüstung zu erhöhen ist, die finanziellen Folgen bei einem Unfall vermehrt dem Verursacher anzulasten. Das ASTRA wird mit den Versicherungen das Gespräch suchen, betreffend der Möglichkeit bei fehlender Schutzausrüstung Regress zu nehmen.

2.7. Erhöhung der Helmtragequote und Verbesserung der Sichtbarkeit bei Fahrrädern und Motorfahrrädern

Die Zahl der Schwerverunfallten bei Unfällen mit Fahrrädern ist konstant hoch, bei Unfällen mit E-Bikes und E-Trottinette steigt sie an. Um schweren Unfallfolgen entgegen zu wirken, muss die Helmtragequote weiter erhöht werden. Mittels Informationskampagnen wird auf die Wichtigkeit des Helmtragens hingewiesen. Zudem wird auch hier das Gespräch mit den Versicherungen gesucht und die Möglichkeit des Regresses bei einem Unfall mit Verletzungsfolgen wegen fehlendem Helms geprüft. Weiter im Fokus steht auch die Verbesserung der Sichtbarkeit von Velofahrenden (z.B. mittels Tragen von Leuchtwesten) um die Zahl der Unfälle zu reduzieren.

2.8. Sensibilisierung sicheres Verhalten im Veloverkehr

Der Velo- und E-Bike-Verkehr nimmt zu, damit erhöht sich der Anteil verletzlicher Verkehrsteilnehmender im Verkehr. Ein Grossteil der schweren Unfälle sind Schleuder- oder Selbstunfälle. Kommt es zu Kollisionen mit dem motorisierten Individualverkehr, sind die Velo- und E-Bike-Fahrenden allerdings häufig nicht die Hauptverursachenden der Unfälle. Entsprechend ist regelkonformes und rücksichtsvolles Verhalten aller Verkehrsteilnehmenden wichtig, um die Verkehrssicherheit im Veloverkehr zu erhöhen. Es werden entsprechende Kampagnen gefördert, zudem wird der Velo-Knigge des ASTRA überarbeitet und in ein attraktives Format gebracht, um die Zielgruppen besser zu erreichen.

3. Zusätzliche Massnahmen Fahrzeug

3.1 Marktüberwachung bei Trendfahrzeugen

Das ASTRA stärkt die Marktüberwachungen bei allen zulassungspflichtigen Trendfahrzeugen und erwirkt in einem extremen Fall einen Gerichtsentscheid. Die Überwachung der nicht zulassungspflichtigen Trendfahrzeuge durch die BFU wird durch das ASTRA weiterhin eng begleitet.

3.2 E-Trottinette: Vermieter in die Pflicht nehmen und Nutzerverhalten verbessern

Die Analyse der schweren Unfälle mit E-Trottinette zeigt die Einwirkung von Alkohol und Fehlverhalten der Lenkenden (Ablenkung, nicht angepasste Geschwindigkeit) als häufige Ursachen. Im Bereich der Verleihtrottinette bestehen Möglichkeiten mit technischen Mitteln direkt ins Verhalten der Fahrzeuglenkenden einzugreifen. So können z.B. mittels Geofencing Fahrverbotszonen definiert werden, zeitliche Einschränkungen gemacht werden, für Anfänger reduzierte Geschwindigkeiten vorgegeben werden, oder mittels Geschicklichkeitstest zu Mietbeginn überprüft werden, ob die fahrende Person noch fahrfähig ist. Viele Städte wenden aktuell unterschiedliche (oder keine) dieser Massnahmen an. Das ASTRA sucht das Gespräch mit den Städten und definiert dann Empfehlungen, welche Massnahmen den Verleihanbietern vorgeschrieben werden sollen.

3.3 Technische Fahrzeugentwicklung begleiten und beeinflussen

In der Autoindustrie gibt es diverse Entwicklungen, die die Verkehrssicherheit beeinflussen. Durch die zunehmende Verbreitung von Level-3 Fahrzeugen gilt es die Frage zu klären, wie diese Fahrzeuge die Verkehrssicherheit beeinflussen (Entwicklung der Unfallzahlen) und ob sie besonders zu kennzeichnen sind. Im Bereich der Elektromobilität werden Fahrzeuge mit immer grösserer Leistung angeboten. Das ASTRA beobachtet die internationalen Entwicklungen dazu und vertritt die Interessen der Schweiz aktiv. Zudem soll analysiert werden ob grössere Leistung von Elektrofahrzeugen tatsächlich zu mehr oder schwereren Unfällen führt.

4. Zusätzliche Massnahmen Infrastruktur

4.1 Verständliches, sicheres Strassennetz innerorts

Ein Grossteil der Unfälle mit Personenschäden geschieht innerorts, wobei häufig vulnerable Verkehrsteilnehmende verletzt werden. Zudem entstehen zunehmend Unsicherheiten aufgrund von lokal sehr unterschiedlichen Gestaltungen des Strassenraums. Die signalisierte Geschwindigkeit soll am Strassenraum ablesbar sein. Um die Netzhierarchie zu gewährleisten, werden verkehrorientierte Strassen konsequent vortrittsberechtigt geführt. Auf stark frequentierten Strassen verkehrt der Langsamverkehr getrennt vom motorisierten Individualverkehr. Die Erkenntnisse aus den Forschungsarbeiten Velo-Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente (VISSI) und Self Explaining and Forgiving Roads (SERFOR) bilden die Grundlage für ein sicheres und verständliches Strassennetz innerorts. Diese Erkenntnisse werden den Strasseneigentümern zur Verfügung gestellt, die entsprechenden VSS Normen sollen möglichst rasch aufgrund der Resultate der Forschungsarbeiten überarbeitet werden.

4.2 Nutzung der Erkenntnisse aus der Erfassung der subjektiven Sicherheit

Demnächst startet im ASTRA eine Forschungsarbeit zur Erfassung der subjektiven Sicherheit und deren Auswirkung auf die Verkehrssicherheit. Diese Erkenntnisse sollen genützt werden um Empfehlungen an eine Infrastruktur abzuleiten, bei welchen sich die Nutzenden sicher fühlen und die gleichzeitig auch eine hohe objektive Sicherheit bietet.

4.3 Konsequente Förderung der Verkehrsentflechtung

Mit dem neuen Veloweggesetz ist in der Bevölkerung die Erwartung verbunden, dass die Veloinfrastruktur in der Schweiz verbessert wird. In den Planungsgrundsätzen des Gesetzes ist festgehalten, dass: «Die Velowege sicher sind und der Veloverkehr, wo möglich und angebracht, getrennt vom motorisierten Verkehr und vom Fussverkehr geführt wird» ([Art. 6 Abs. c. Veloweggesetz](#)). Den Kantonen wurde eine Praxishilfe zur Verfügung gestellt. Das ASTRA selber strebt auf seinen 3. Klasse Nationalstrassen mit Veloverkehr eine möglichst konsequente Verkehrstrennung an.

4.4 Punktueller Ausbau der Autobahn zur Vermeidung von Ausweichverkehr

Engpässe auf dem Nationalstrassennetz führen zu einer Rückverlagerung des motorisierten Strassenverkehrs auf die Kantons- und Gemeindestrassen. Dieser Verdrängungseffekt führt zu mehr Durchgangsverkehr in den Städten und Dörfern und hat negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, insbesondere auch auf die Sicherheit von Fuss- und Veloverkehr im Bereich der Ortsdurchfahrten. Ein punktueller Ausbau der Autobahnen leistet somit auch einen Beitrag zur Reduktion der Unfallzahlen auf dem untergeordneten Netz.

4.5 Sicherheitsmarkierungen in Kurven für Motorräder

Die Motorradfahrenden bilden seit Jahren die grösste Gruppe bei den Schwerverunfallten. Eine der Hauptunfallursachen ist das Nichtanpassen an die Linienführung (z.B. bei engen Kurven und Verzweigungen). An zwei Standorten werden aktuell Markierungen getestet, welche den Motorradfahrenden aufzeigen, auf welcher Linie sie eine Kurve sicher durchfahren können. Wenn diese Tests erfolgreich verlaufen, wird diese Markierung ins ordentliche Recht übernommen, so dass die Strasseneigentümer sie auf gefährlichen Strassenabschnitten anbringen können.

5. Zusätzliche Massnahmen Finanzen

5.1 Verkehrssicherheit in Projekten der Agglomerationsprogramme stärken

Das ASTRA wird in seiner Beurteilung der Agglomerationsprojekte einen Fokus auf die Verkehrssicherheit der vulnerablen Verkehrsteilnehmenden legen, dabei ist insbesondere eine Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Individualverkehr anzustreben (vgl. 4.3).

6. Zusätzliche Massnahmen Daten

6.1 Neuen Standard erarbeiten

Aktuell laufen diverse Forschungsarbeiten um zusätzliche Datenquellen zu nutzen um ein besseres Bild über die Verkehrssicherheit zu erhalten (KPI-Projekt, Studie zur Dunkelziffer, Studie zur subjektiven Sicherheit). Aus den Erkenntnissen dieser Forschungsarbeiten und mit Hilfe verknüpfter Daten wird zu gegebener Zeit ein neuer Standard erarbeitet, wie die Verkehrssicherheit im Schweizer Strassennetz gemessen werden kann.

7. Zusätzliche Massnahmen Organisation und Forschung

7.1 Aktive und abgestimmte Kommunikation

Das ASTRA setzt vermehrt selber aktiv Kommunikationsschwerpunkte (z. B. Präventionsschwerpunkte). Wichtig ist es dabei, Synergien mit dem FVS, der BFU und anderen Stakeholdern zu nutzen (aufeinander abgestimmte Schwerpunkte und Kommunikation). Zudem wird die bestehende Massnahme «Intensivierung Zusammenarbeit ASTRA – FVS» noch weiter ausgebaut.

7.2 Besserer Transfer der Ergebnisse aus der Forschung in die Praxis

Im Auftrag des ASTRA werden laufend zahlreiche Forschungsarbeiten erstellt, die wertvolle Grundlagen schaffen, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Der Transfer dieser Ergebnisse in die Praxis lässt aber bisweilen zu wünschen übrig. Die Resultate relevanter Forschungsarbeiten werden an Fachtagungen präsentiert und in Fachzeitschriften publiziert um das Wissen unter den zu Stakeholdern streuen. Die relevanten Ergebnisse für die Infrastruktursicherheit sollen zudem möglichst rasch ins Normenwerk des VSS übernommen werden.

