



Bundesamt für Strassen

Die neue Strassen-Verkehrssicherheitspolitik

Zweiter Synthesebericht

Strategie

Vorläufiges Arbeitsergebnis aus dem partizipativen Prozess
zur Formulierung der neuen Strassen-Verkehrssicherheitspolitik

22. August 2003

Inhalt:

1	Einleitung	1
2	Strategieszenario - Methodische Erläuterungen	2
3	Handlungsbedarf	3
4	Handlungsfelder	6
5	Strategische Leitsätze	7

1 Einleitung

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

Nachdem in der Arbeitsetappe II Vision und Ziele formuliert worden sind (vgl. erster Synthesebericht "Ausgangslage, Vision und Ziele" vom 30. 4. 2003), sind in der Etappe III die strategischen Stossrichtungen erarbeitet worden. Der vorliegende Bericht ist das Ergebnis der Etappe III "Strategiebildung".

Die Arbeiten dieser Etappe knüpfen einerseits direkt an die Ergebnisse der Etappe II an. Andererseits sind sie unabdingbare Voraussetzung für die noch folgenden Etappen IV "Erarbeitung des Bewertungssystems" und V "Auswahl der Massnahmen".

2 Strategieszenario - Methodische Erläuterungen

Unter dem Begriff **Strategie** ist die *Beschreibung einer in sich stimmigen Vorgehensweise zur Erreichung eines Zieles* unter Berücksichtigung des Handlungsbedarfs, des konkreten Umfeldes sowie der Potenziale und Risiken zu verstehen. Die Strategie definiert für die wesentlichen Handlungsfelder die vordringlichen Lösungsansätze.

Der **Handlungsbedarf** beschreibt ausgehend von den in der vorangehenden Etappe formulierten Zielen die *Differenz zwischen dem heutigen und dem gemäss Ziel zu erreichenden Zustand*. Es werden aus Sicht der Verkehrssicherheit die gravierendsten Mängel und Lücken festgehalten.

Die **Handlungsfelder** beantworten die Frage, welche *Interventionsebenen* am geeignetsten sind, um die im Handlungsbedarf beschriebenen Mängel und Lücken zu beseitigen. Die Wahl der Handlungsfelder beruht auf der Einschätzung, dass in diesen Feldern des politischen Handelns die grössten Chancen liegen, mit entsprechenden Interventionen das Ziel zu erreichen.

Die **strategischen Leitsätze** bezeichnen die für die Zielerreichung notwendige *Stossrichtung der gewollten Veränderung im betreffenden Handlungsfeld*. Auf der Basis des eruierten Handlungsbedarfs und des gewählten Handlungsfeldes sind die prioritären strategischen Leitsätze formuliert.

Erarbeitung der Strategie:

Ziel	Handlungsbedarf	Handlungsfelder	Strategische Leitsätze
(im ersten Synthesebericht formuliert)	Differenz Ist-/Soll-Zustand	Interventionsebenen	Stossrichtungen, generelle Handlungsanweisungen

3 Handlungsbedarf

In diesem Kapitel sind zu jedem der im ersten Synthesebericht vom 30. April 2003 formulierten fünf Hauptziele die grundsätzlich festgestellten wesentlichen Mängel beschrieben, wobei gegenteilige Einzelbeispiele nicht ausgeschlossen sind. Es handelt sich dabei nicht um die Beschreibung des Ist-Zustandes, sondern um die Mängel und Lücken mit Blick auf das Ziel.

Hauptziel 1: Die Sicherheit im Strassenverkehr geniesst in Gesellschaft und Wirtschaft den gleich hohen Stellenwert wie die Mobilität.

Der Strassenverkehrssicherheit wird im politischen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und individuellen Handeln zu wenig Beachtung geschenkt. Es gibt z. B. noch zu viele Werbebotschaften, die verkehrssicherheitsgefährdende Elemente enthalten. Das Bewusstsein für die Folgen und Kosten von Verkehrsunfällen ist zu wenig ausgeprägt. Die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit notwendigen Ressourcen werden nur ungenügend bereitgestellt oder nicht prioritär nach dem Kosten-Nutzen-Prinzip eingesetzt. Ebenso fehlen geeignete Strukturen, um die Verwirklichung der neuen Strassen-Verkehrssicherheitspolitik in umfassender Weise planen, koordinieren und überwachen zu können.

In der Forschung werden zu wenig Mittel für die Verkehrssicherheit eingesetzt. Die Qualität der statistischen Erfassung der Strassenverkehrsunfälle ist noch verbesserungsfähig. Und in der Ausbildung der Strassenfachleute hat die Verkehrssicherheit einen zu geringen Stellenwert.

Bei der Wahl des Verkehrsmittels, der Route, des Fahrzeugs und des Fahrstils wird die Verkehrssicherheit zu wenig berücksichtigt.

Hauptziel 2: Die Verkehrsteilnehmenden verhalten sich sicher, rücksichtsvoll und verantwortungsbewusst.

Die Verkehrsregeln werden oft missachtet. Einerseits zeigen viele Verkehrsteilnehmende häufig eine zu hohe Risikobereitschaft, sind sich ihres gefährlichen Verhaltens nicht bewusst oder überschätzen ihre eigenen Fähigkeiten. Andererseits sind ihre Kenntnisse der Verkehrsregeln in Folge ungenügender Information, Aus- und Weiterbildung oft mangelhaft. Das umfangreiche und komplexe Verkehrsregelwerk und die Fülle von Signalisationen werden nicht von allen verstanden oder teilweise als schikanös empfunden und deshalb nicht akzeptiert.

Noch zu viele Verkehrsteilnehmende lassen sich durch die heutigen, teilweise hohen Sanktionsandrohungen nicht davon abhalten, Verkehrsregeln zu missachten. Zudem ist die Kontrolldichte zur Durchsetzung der Verkehrsregeln im Allgemeinen zu tief.

Die Verkehrsteilnehmenden sind im Verkehr zu wenig aufmerksam. Sie lassen sich häufig von zusätzlichen Tätigkeiten ablenken.

Die Anforderungen an die Fahreignung der Fahrzeuglenkenden sind teilweise zu tief. Zu viele Verkehrsteilnehmende mit gefährlichem, rücksichts- und verantwortungslosem Verhalten verkehren auf den Strassen.

Zu viele nicht fahrfähige Personen lenken ein Fahrzeug. Die Möglichkeiten, Verkehrsteilnehmende, welche von Alkohol oder anderen die Fahrfähigkeit beeinträchtigenden Substanzen abhängig sind, vom Verkehr auszuschliessen, werden zu wenig ausgenützt.

Hauptziel 3: Alle Fahrzeuge sind betriebs- und verkehrssicher.

Nicht alle Sicherheitsvorschriften für Fahrzeuge entsprechen dem Stand der Technik. Weder hinsichtlich der aktiven noch der passiven Sicherheit sind die Sicherheitspotenziale ausgeschöpft. Insbesondere im Bereich der Sichtbarkeit der Fahrzeuge am Tag und in der Nacht sind Mängel vorhanden. Zudem sind keine Vorrichtungen vorhanden, welche das Lenken der Fahrzeuge durch Personen in nicht fahrfähigem Zustand oder ohne Benützung der Rückhaltesysteme wesentlich erschweren.

Es werden zu wenige Systeme zur Unterstützung der Fahrzeuglenkenden für die Vermeidung von Unfällen eingesetzt.

In den wenigsten Fahrzeugen befinden sich Datenaufzeichnungsgeräte, die das Verkehrsverhalten dadurch präventiv beeinflussen, dass sie die wesentlichen Betriebszustände des Fahrzeugs erfassen und damit auch die Rekonstruktion des Unfallhergangs erleichtern.

Hauptziel 4: Die Strasseninfrastrukturen sind verkehrssicher ausgestaltet, unterhalten und betrieben.

Das Strassennetz weist bezüglich Verkehrssicherheit Mängel auf. Es bestehen noch keine standardisierten Verkehrssicherheitsprüfungen. Auf dem bestehenden Netz werden nicht überall einheitlich Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen eruiert 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 - besonders im Winter und besonders auf Velo- und Fussgängerflächen - noch zu wenig angemessen und bedürfnisgerecht unterhalten. Unterhalts-, Rettungs- und Baupersonal werden im Einsatz häufig durch andere Verkehrsteilnehmende gefährdet.

Die Information vor und während der Fahrt über Verkehrsaufkommen, Zustand der Strassen, alternative Verkehrsmittel und Reisezeiten ist erst in Ansätzen vorhanden.

Hauptziel 5: Die Rettung von Unfallopfern erfolgt schnell und fachgerecht.

Noch sind zu wenig Verkehrsteilnehmende in der Lage, die Rettungsdienste richtig und in kürzester Zeit zu alarmieren und kompetent Nothilfe zu leisten. 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 zum effizienten Rettungskonzept ist noch nicht optimal ausgestaltet.

4 Handlungsfelder

Zur Erreichung der Ziele und in Berücksichtigung des Handlungsbedarfs soll vor allem in den folgenden Handlungsfeldern (HF) interveniert werden:

Handlungsfelder	Hauptziele				
	Hauptziel 1:	Hauptziel 2:	Hauptziel 3:	Hauptziel 4:	Hauptziel 5:
	Die Sicherheit im Strassenverkehr geniesst in Gesellschaft und Wirtschaft den gleich hohen Stellenwert wie die Mobilität.	Die Verkehrsteilnehmenden verhalten sich sicher, rücksichtsvoll und verantwortungsbewusst.	Alle Fahrzeuge sind betriebs- und verkehrssicher.	Die Strasseninfrastrukturen sind verkehrssicher ausgestaltet, unterhalten und betrieben.	Die Rettung von Unfallopfern erfolgt schnell und fachgerecht.
HF 1 Ressourcen	X	X		X	X
HF 2 Organisation/ Institutionen	X				X
HF 3 Internationale Zusammenarbeit		X	X		
HF 4 Forschung/ Statistik	X	X		X	
HF 5 Qualitätssicherung	X	X		X	X
HF 6 Sensibilisierung/ Erziehung	X	X			
HF 7 Aus-/ Weiterbildung		X			X
HF 8 Anreizsysteme		X	X		
HF 9 Kontroll-/Sanktionierungssysteme		X			
HF 10 Strasseninfrastruktur				X	
HF 11 Verkehrslenkung			X	X	
HF 12 Fahrzeug			X		

5 Strategische Leitsätze

Für jedes der zwölf Handlungsfelder (HF), in denen im Rahmen der neuen Strassen-Verkehrssicherheitspolitik des Bundes interveniert werden soll, sind im Folgenden die dazugehörigen strategischen Leitsätze formuliert.

Sie sind zudem mit A, B oder C bewertet, was bedeutet: Die genannten strategischen Stossrichtungen sind im Hinblick auf die Erreichung der fünf Hauptziele

- A von grösster Bedeutung, unabdingbar
- B von grosser Bedeutung, sehr wichtig
- C von Bedeutung, wichtig.

HF 1 Ressourcen

- Für die Zwecke der Verkehrssicherheit müssen die notwendigen finanziellen Mittel auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene bereitgestellt und eingesetzt werden. A
- Die notwendigen Ressourcen sind prioritär nach dem Verursacherprinzip zu beschaffen und zweckgebunden einzusetzen. C
- Der Einsatz der bestehenden Mittel ist auf die Wirksamkeit in Bezug auf die Risikoverminderung im Strassenverkehr zu überprüfen und zu optimieren. A

HF 2 Organisation / Institutionen

- Für die koordinierte Umsetzung der Strassen-Verkehrssicherheitspolitik auf Bundes-, Kantons- und Gemeindeebene müssen geeignete, problemlösungsorientierte Strukturen genutzt bzw. geschaffen werden. A
- Die Organisation des Rettungswesens ist zu optimieren, und die Kompetenzen und Abläufe bei Rettungseinsätzen sind besser zu koordinieren. C

HF 3 Internationale Zusammenarbeit

- Die Schweiz muss sich auf internationaler Ebene engagieren, damit die Fahrzeugnormen betreffend Betriebs- und Verkehrssicherheit sowie aktive und passive Sicherheit unter Berücksichtigung der Kompatibilität mit schwächeren Verkehrsteilnehmenden dem jeweils aktuellen Stand der Technik entsprechen. B
- Die Schweiz muss sich auf internationaler Ebene für die Weiterentwicklung und Harmonisierung von verkehrssicherheitsfördernden Strasseninfrastrukturnormen und Verkehrsregeln sowie die Zusammenarbeit der Verkehrspolizeien verstärkt engagieren. C

HF 4 Forschung / Statistik

- Die Erhebung von Unfall- und anderen verkehrssicherheitsrelevanten Daten ist den Bedürfnissen der Unfallverhütung anzupassen. B
- Im Strassenwesen sind vermehrt und prioritär Forschungen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit durchzuführen. C
- Die Ergebnisse von Forschung und Unfalldatenanalysen sind in Unfallpräventionsmassnahmen umzusetzen. B

HF 5 Qualitätssicherung

- Die Regelungsdichte ist zu prüfen; komplizierte Regeln sind zu vereinfachen und unnötige aufzuheben. B
- Die Schulung von Strassen-Verkehrsfachleuten und Rettungspersonal ist bezüglich Verkehrssicherheit zu verbessern. B
- Verkehrssicherheitsbeurteilungen für bestehende und neue Infrastrukturen sind koordiniert einzuführen. B

HF 6 Sensibilisierung / Erziehung

- In Gesellschaft, Politik und Wirtschaft ist das Bewusstsein für die Risiken des Strassenverkehrs sowie die Folgen und Kosten von Unfällen zu erhöhen. A

- Der verantwortungsvolle Umgang mit Mobilität und die Einsicht, dass Mobilität und Sicherheit den gleichen Stellenwert haben und nicht im Widerspruch zueinander stehen müssen, sind zu fördern. C
- Sicherheits- und Mobilitätserziehung ist auf allen Bildungsstufen in den Unterricht einzubeziehen. B
- Die Verkehrsteilnehmenden sind kontinuierlich auf die Erkennung von Gefahren und sicherheitsrelevantes Verhalten im Verkehr zu sensibilisieren. A
- Die Einsicht, dass Sicherheitsausrüstungen in Fahrzeugen und das Tragen von Schutzausrüstungen sinnvoll sind, ist zu fördern. B
- Verkehrsteilnehmende sind über die Auswirkungen des Konsums von Alkohol, Betäubungsmitteln und Medikamenten auf die Fahrfähigkeit zu informieren. A

HF 7 Aus- / Weiterbildung

- Die Aus- und die Weiterbildung haben (insbesondere jungen) Fahrzeuglenkenden die Folgen riskanten Verhaltens bewusst zu machen und den Verkehrssinn zu schärfen. A
- Über Änderungen von Vorschriften ist koordiniert und zielgerichtet zu informieren. C
- Ein hoher Ausbildungsstand der Motorfahrzeuglenkenden ist durch gute Ausbildung, geeignete Weiterbildungsangebote und - bei Bedarf - durch periodische Nachprüfungen sicherzustellen. A
- Es sind Ausbildungskonzepte für den Langsamverkehr zu erarbeiten und entsprechende Ausbildungen anzubieten. C

HF 8 Anreizsysteme

- Verbesserungen der aktiven und passiven Sicherheit von Fahrzeugen unter Berücksichtigung der Kompatibilität mit schwächeren Verkehrsteilnehmenden sind mit einem koordinierten Anreizsystem zu fördern. B

- Freiwillige Massnahmen zur technischen Unterstützung der Fahrzeuglenkenden sollen durch Anreizsysteme gefördert werden. C
- Das Tragen von Schutzausrüstungen ist zu unterstützen. B

HF 9 Kontroll- / Sanktionierungssysteme

- Die Verkehrskontrollen sind schwerpunktmässig auf die nach Unfallstatistik sicherheitsrelevantesten Fehlverhalten und auf Gefahrenstellen zu legen und zu intensivieren. A
- Durch ihr riskantes Verhalten auffällige, unverbesserliche Fahrzeuglenkende und solche, die wegen ihrer Abhängigkeit von Alkohol, Drogen oder Medikamenten nicht fahrgerecht sind, müssen aus dem Verkehr gezogen werden. A
- Ablenkende Tätigkeiten beim Lenken eines Fahrzeuges sind zu bekämpfen. B
- Sanktionen sind so auszugestalten, dass sie ihre präventiven und erzieherischen Aufgaben erfüllen. B

HF 10 Strasseninfrastruktur

- Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen sind auf dem gesamten bestehenden Strassennetz inklusive Fuss- und Radwege laufend zu erkennen und zu sanieren. A
- Es sind verbesserte Normen und Sicherheitsstandards für die Verkehrsführung im Bereich von Baustellen festzulegen. B
- Die Infrastruktur muss fehlertolerant und für die Verkehrsteilnehmenden lesbar sein und mit dem jeweiligen Temporegime korrespondieren. B
- Der nicht motorisierte Verkehr ist wo nötig und möglich vom Motorfahrzeugverkehr zu trennen. B
- Auf siedlungsorientierten Strassen sind die Geschwindigkeiten anzugleichen und das Verkehrsberuhigungspotenzial unter Einbezug der betroffenen Bevölkerung auszuschöpfen. C

HF 11 Verkehrslenkung

- Aktuelle und zuverlässige Reiseinformationen sind zu fördern. C
- Die Sicherheitspotenziale der Telematik sind auszuschöpfen. C

HF 12 Fahrzeug

- Alle Motorfahrzeuge sind mit optimalen aktiven und passiven Sicherheitsausrüstungen sowie mit Systemen zur Führerunterstützung zu versehen. Dabei sollen die massgeblichen ausländischen Vorschriften und Normen umgesetzt, jedoch keine technischen Handelshemmnisse geschaffen werden. A
- Alle Motorfahrzeuge müssen über ein Gerät, das für den Fall eines Ereignisses die massgebenden Daten aufzeichnet, und über ein System zur Unfallstandortbestimmung verfügen. C
- Die Bedienung des Fahrzeugs und der eingebauten Geräte dürfen die Fahrzeugführenden nicht ablenken. C
- Alle Fahrzeuge müssen im Verkehr für die anderen Verkehrsteilnehmenden jederzeit gut sichtbar sein. B