



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA

# TEILSTRATEGIE VERKEHRS- SICHERHEIT

*Dezember 2024 V1.0*



ecco IBC SaverLife Salt



---

# Inhalt

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Einleitung</b>   | <b>4</b>  |
| Das strategische Instrumentarium des ASTRA                                      | 5         |
| Teilstrategien  | 6         |
| Die Teilstrategie Verkehrssicherheit auf einen Blick                            | 7         |
| <b>Hintergrund und Trends</b>   | <b>8</b>  |
| Abnahme der Verkehrstoten und Schwerverletzten über alle Verkehrsteilnahmearten | 8         |
| Zunehmende Zahl schwerer Unfälle bei den E-Bikes; Stagnation im Langsamverkehr  | 9         |
| Betriebssicherheit der Fahrzeuge  | 9         |
| Verkehrssichere Infrastruktur   | 9         |
| <b>ASTRA 2030-Ziele, die durch diese Teilstrategie unterstützt werden</b>       | <b>11</b> |
| <b>Massnahmen</b>   | <b>12</b> |
| Überblick   | 12        |
| Meilensteine und Fristen  | 13        |
| <b>Umsetzung, Monitoring und Bewertung</b>                                      | <b>15</b> |
| <b>Anhänge</b>  | <b>16</b> |
| Weitergehende Dokumentationen   | 17        |
| Kontakte für weitere Informationen  | 17        |
| Ziele-Massnahmen-Matrix   | 18        |

---

# Einleitung

Seit seiner Gründung 1998 ist das Bundesamt für Strassen (ASTRA) die Schweizer Fachbehörde für die Strasseninfrastruktur und den individuellen Strassenverkehr.<sup>1</sup> Im Verantwortungsbereich des eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) wirkt es für eine nachhaltige und sichere Mobilität auf der Strasse.

Das ASTRA arbeitet mit kantonalen, nationalen und internationalen Partnern zusammen, erarbeitet Grundlagen und bereitet Entscheidungen für eine nachhaltige Politik des Bundes im Bereich des Strassenverkehrs vor. Es entwirft, fördert, koordiniert und kontrolliert entsprechende Massnahmen auf nationaler und internationaler Ebene.

Während sich das Makroumfeld des ASTRA in einem tiefgreifenden Wandel befindet, kann sich das Amt zur Steuerung seiner Aktivitäten auf ein umfassendes [strategisches Instrumentarium](#) stützen. Dazu gehören die [Strategische Ausrichtung](#) mit Vision, Mission, Leitsätzen und Zielen bis 2030 sowie Teilstrategien mit spezifischen Massnahmen, die kurz- und mittelfristig umgesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund wurde die Teilstrategie Verkehrssicherheit entwickelt. Diese ist so konzipiert, dass sie die verschiedenen Risiken und Chancen, die dieses Thema heute prägen, berücksichtigt - und damit letztlich mehrere Zielwerte 2030 der strategischen Ausrichtung des ASTRA unterstützt.

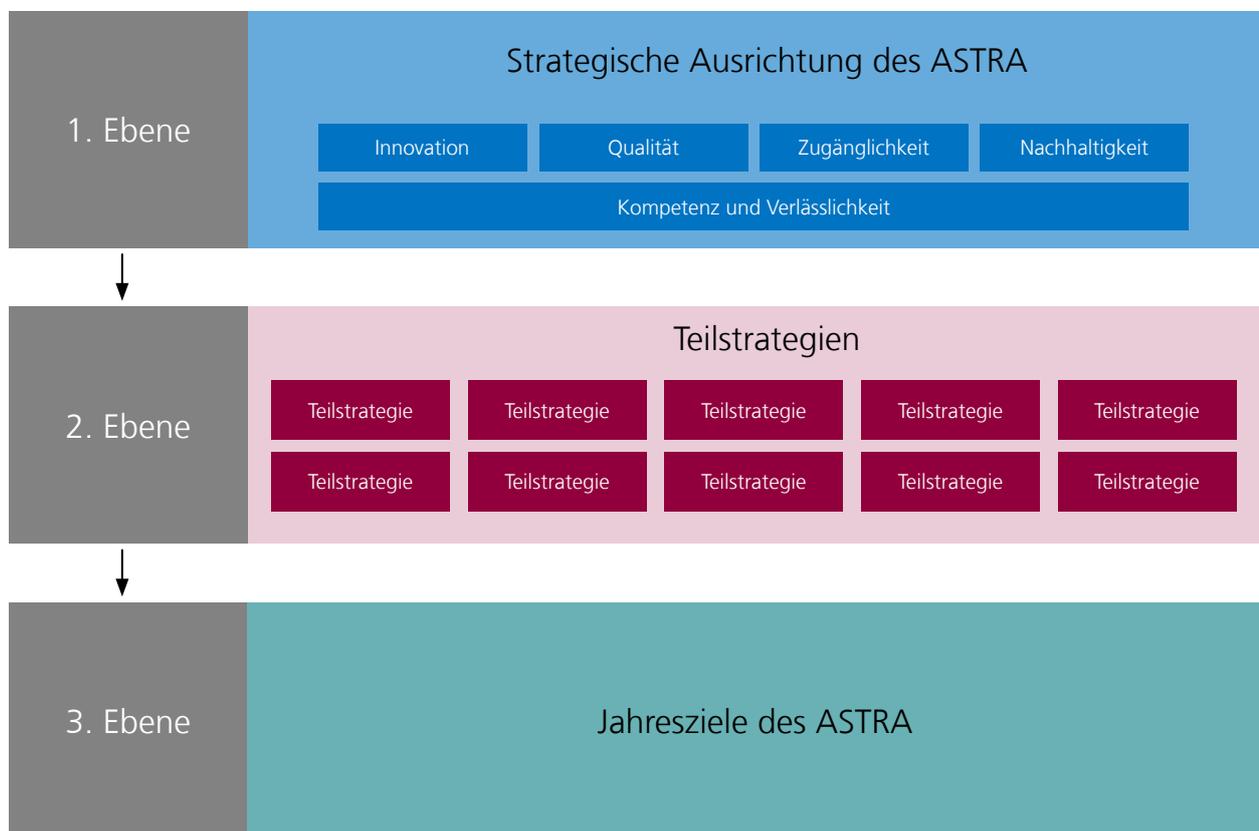
Dieses Dokument enthält eine detaillierte Beschreibung dieser Teilstrategie. Nach einer kurzen Einführung in die Hintergründe und Trends des Themas werden die unterstützten Ziele für 2030 erläutert, gefolgt von einer Liste der geplanten Massnahmen mit Meilensteinen, Fristen und entsprechenden Ressourcen. Es folgt eine kurze Beschreibung der Umsetzungsprozesse und schliesslich Informationen zu Referenzdokumenten und Ansprechpartnern bei Fragen.

---

<sup>1</sup> Quelle: SR 172.217.1 - Organisationsverordnung für das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Art. 10.

# Das strategische Instrumentarium des ASTRA

Das strategische Instrumentarium des Amtes besteht aus drei Ebenen. Die erste umfasst die Strategische Ausrichtung, in der die Vision, die Mission, die Leitsätze und die langfristigen Ziele für das gesamte Amt festgelegt sind. Die zweite Ebene beinhaltet die Teilstrategien. Diese fungieren als mehrjährige themenspezifische Programme, die aufzeigen, wie die strategische Ausrichtung umgesetzt werden soll. Die dritte Ebene enthält die vereinbarten Jahresziele des Amtes.



# Teilstrategien

## Entwicklung des Nationalstrassennetzes und des Strassenverkehrs

Verkehrsfluss

Netz-  
entwicklung

Intelligente  
Mobilität

Langsamverkehr

## Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur

Building  
Information  
Modelling (BIM)

Innovation /  
Baumanagement

Erhaltungs-  
management

Betriebseffizienz

## Erhöhung der Verkehrssicherheit

Verkehrs-  
sicherheit

## Förderung der Nachhaltigkeit

Umwelt und  
Energieeffizienz

Finanzierung

## Optimierung der operativen Verwaltung des Amtes

Daten

Digitale  
Ausrichtung

Personal

Qualitäts-  
management

Beschaffung

Kommunikation

# Die Teilstrategie Verkehrssicherheit auf einen Blick

## Angestrebte Ziele für 2030

### Ziel I1.1

5% der Fahrzeuge auf Stufe 3 (bedingt automatisiert).

### Ziel I1.2

Zunehmende Anzahl von Fahrzeugen auf Stufe 4 (hochautomatisiert).

### Ziele A1.1 und A-1.2

max. 2 500 bzw. 100 Schwerverletzte und Getötete/Jahr.

### Ziel A13

110 Unfallschwerpunkte auf dem Nationalstrassennetz.

### Ziel A2.1

270 000 Kontrollstunden für Schwerverkehrskontrollen.

### Ziel A2.2

5% Rückstände bei der Motorfahrzeugkontrolle durch die StVA.

### Ziel CF5.3

Jährlicher Infrastrukturbericht zu sicherer und nachhaltiger Infrastruktur.

### Ziel CF5.4

Jährlich 6 Blogbeiträge zu den zentralen Themen des ASTRA.

## Handlungsfelder für die Massnahmen

### Mensch

Massnahmen für Verkehrsteilnehmende: Vorschriften, Überprüfung und Weiterbildung.

### Fahrzeug

Massnahmen zur Fahrzeugsicherheit, Ausrüstung und Automatisierung.

### Infrastruktur

Instrumente, Prozesse für sichere Nationalstrassen und Unterstützung der Strasseneigentümer.

### Finanzen

Prüfung monetärer Anreize und Stärkung der Verkehrssicherheit in Agglomerationsprogrammen.

### Daten

Datenoptimierung, neue Quellen und Entwicklung eines «Road Safety KPI-Systems» für die Schweiz.

### Organisation und Forschung

Organisatorische Massnahmen und Grundlagenforschung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

---

# Hintergrund und Trends

Die aktuelle Situation der Strassenverkehrssicherheit ist von einigen grundlegenden Trends geprägt, die ein Handeln des Amtes erfordern.

## Abnahme der Verkehrstoten und Schwerverletzten über alle Verkehrsteilnahmearten

1971 verunfallten auf Schweizer Strassen noch 18 785 Personen schwer, 1 773 Personen starben nach einem Verkehrsunfall. 50 Jahre später ereignen sich auf Schweizer Strassen noch Unfälle mit 3 933 Schwerverletzten und 200 getöteten pro Jahr. Dies, obwohl die Verkehrsleistung in der gleichen Zeit deutlich zugenommen hat, die geleisteten Fahrzeugkilometer pro Jahr stiegen in dieser Zeit um knapp 120%, die Bevölkerung um 40%

Diese sehr erfreuliche Entwicklung in der Verkehrssicherheit ist in den letzten Jahren allerdings ins Stocken geraten. Fokussiert man in der Analyse auf die letzten 10 Jahre, sind bei den Schwerverletzten kaum noch Fortschritte zu erkennen, auch die Anzahl der Getöteten im Strassenverkehr hat sich in den letzten Jahren im Bereich von 200 bis 250 pro Jahr eingependelt (2023: 236 Getötete und 4 096 Schwerverletzte). In Anbetracht dieser Entwicklung ist es wichtig, dass das Bundesamt für Strassen in verschiedenen Handlungsfeldern Massnahmen umsetzt, um die Verkehrssicherheit auf allen Schweizer Strassen zu erhöhen und so dafür zu sorgen, dass die Zahl der Schwerverunfallten wieder sinkt und das Ziel OBJ A1 erreicht werden kann.



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

Ein differenzierter Blick auf die Entwicklungen unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender zeigt, dass politisch und gesellschaftlich gewollte Entwicklungen – wie die Förderung des Zweiradverkehrs – die Erreichung des Amtsziels OBJ A1 gefährden. Die Zahl der schwerverunfallten Personen (Getötete und Schwerverletzte) mit E-Bikes steigt demnach kontinuierlich an. Dieser Anstieg verhält sich in etwa proportional zur Zunahme von E-Bikes und muss gestoppt werden. Insgesamt nimmt so der Anteil der verletzlichen Verkehrsteilnehmenden auf dem Schweizer Strassennetz zu, es ist deshalb besonders wichtig Massnahmen umzusetzen, die diese sogenannten vulnerablen Verkehrsteilnehmenden schützen.

## 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. Ziel muss es deshalb sein, dieses hohe Niveau zu behalten. Ein Risiko besteht bei leichten Zweirädern (E-Bikes, E-Trottinette etc.). Hier bestehen 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.

## Verkehrssichere Infrastruktur

Zentral für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist eine selbsterklärende und fehlerverzeihende Infrastruktur, auf welcher die Verkehrsteilnehmenden sicher unterwegs sind und sich sicher fühlen. Dem ASTRA obliegt hier eine Aufsichtsfunktion (beispielsweise bei der Umsetzung des Veloweggesetzes), gleichzeitig muss es bei den eigenen Infrastrukturen ein hohes Sicherheitsniveau anstreben und die Sanierung von Unfallschwerpunkten konsequent vorantreiben.



# ASTRA 2030-Ziele, die durch diese Teilstrategie unterstützt werden

Die vorliegende Teilstrategie soll die folgenden Ziele der strategischen Ausrichtung des ASTRA unterstützen:

- OBJ A1:** Auf dem gesamten schweizerischen Strassennetz ist ein hohes Sicherheitsniveau gewährleistet (auch bei weiterem Wachstum des Langsamverkehrs).
- OBJ A2:** Die Betriebssicherheit der Fahrzeuge ist sichergestellt.
- OBJ I1:** Versuche zum automatisierten Fahren und Innovationen im Strassenverkehr sind gefördert.
- OBJ CF5:** Durch eine effektive und qualitativ hochwertige Kommunikation können die Stakeholder für die wichtigsten Themen im Zusammenhang mit dem Verkehrsträger Strasse sensibilisiert werden.

Insbesondere sollte diese Teilstrategie die Erreichung der Zielwerte 2030 für die in der nachstehenden Tabelle aufgeführten Indikatoren unterstützen.

| KPI   | 2023<br>(Referenz) | 2024   | 2025   | 2026   | 2030   |
|---|--------------------|--------|--------|--------|--------|
| <b>I1.1:</b> Anteil der Fahrzeuge auf Stufe 3 (bedingt automatisiert) <sup>2</sup> an der gesamten Fahrzeugflotte (in %)  | N/A                |        |        |        | 5%     |
| <b>I1.2:</b> Anteil der Fahrzeuge auf Stufe 4 (hochautomatisiert) an der gesamten Fahrzeugflotte (in %)   | N/A                |        |        |        | N/A    |
| <b>A1.1:</b> Schwerverletzte (Anzahl, max.)   | 4096               | 3100   | 3000   | 2900   | 2500   |
| <b>A1.2:</b> Getötete (Anzahl, max.)  | 236                | 160    | 150    | 140    | 100    |
| <b>A1.3:</b> Anzahl Unfallschwerpunkte auf dem Nationalstrassennetz   | 108                | 110    | 110    | 110    | 110    |
| <b>A2.1:</b> Anzahl der Kontrollstunden für Schwerverkehrskontrollen  | 293062             | 270000 | 270000 | 270000 | 270000 |
| <b>A2.2:</b> Rückstände bei der Motorfahrzeugkontrolle durch die StVA (% des Bestands)  | 8,1%               | 7,66%  | 6,78%  | 6,34%  | 5%     |
| <b>CF5.3:</b> Anzahl der Infrastrukturberichte zu Themen, die potenziell ein positives Image des ASTRA und seiner Bemühungen für eine sichere und nachhaltige Infrastruktur vermitteln (Nachhaltigkeit, Strassenzustand, Betrieb bzw. Instandhaltung) – Fokusziel «Erhaltung der Infrastruktur» | N/A                |        |        |        | 1      |
| <b>CF5.4:</b> Anzahl der Blogbeiträge zu den wichtigsten Themen des ASTRA – Fokusziel «Erhaltung der Infrastruktur»   | N/A                |        |        |        | 6      |

Die Massnahmen, welche im Rahmen dieser Teilstrategie umgesetzt werden, haben einen wesentlichen Einfluss darauf, ob die Ziele der jeweiligen KPI erreicht werden können. Die Verkehrssicherheit ist jedoch 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.

<sup>2</sup> Der Automatisierungsgrad eines Fahrzeugs kann in sehr unterschiedlichen Ausprägungen erfolgen und wird in sechs Stufen – von «nicht automatisiert» bis «vollautomatisiert» – unterteilt. In Stufe 3 (bedingt automatisiert) muss die Fahrerin oder der Fahrer das System nicht mehr ständig überwachen, sondern muss in der Lage sein, die Kontrolle über das Fahrzeug zu übernehmen, wenn das System sie bzw. ihn dazu auffordert, immer mit ausreichender Voraussicht.

---

# Massnahmen

## Überblick

Im Rahmen dieser Teilstrategie sind verschiedene Massnahmen in insgesamt sechs strategischen Handlungsfeldern für den Zeitraum bis 2027 vorgesehen.

Das erste 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.

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

Im dritten Handlungsfeld geht es um die **«Infrastruktur»**. Das ASTRA sorgt durch Instrumente und Prozesse dafür, alle Nationalstrassen sicherer zu machen. Es unterstützt zudem die anderen Strasseneigentümer bei der Verbesserung der Strasseninfrastruktur.

Im vierten Handlungsfeld **«Finanzen»** wird geprüft, inwiefern monetäre Anreize zu einem verkehrssicheren Verhalten beitragen können, zudem wird die Verkehrssicherheit in Projekten der Agglomerationsprogramme gestärkt.

Im fünften Handlungsfeld **«Daten»** geht es darum vorhandene Daten besser zu nutzen und neue Datenquellen zu erschliessen. Es wird ein «Road Safety Key Performance Indicators System» für die Schweiz erarbeitet.

Das sechste Handlungsfeld **«Organisation und Forschung»** beinhaltet organisatorische Massnahmen, wodurch das ASTRA eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erzielen kann. Eine besondere Rolle kommt hier der Forschungs-Arbeitsgruppe Mensch und Fahrzeug zu, welche wichtige Grundlagenforschung initiiert.



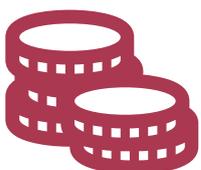
**Mensch**



**Fahrzeug**



**Infrastruktur**



**Finanzen**



**Daten**



**Organisation  
und Forschung**

# Meilensteine und Fristen

Die Fristen für die wichtigsten Meilensteine pro Handlungsfeld und Massnahme sind in den folgenden Tabellen aufgeführt.

| Handlungsfeld 1 – Mensch  | Q4-2024 | Q4-2025 | Q4-2026 | Q4-2027 |
|---|---------|---------|---------|---------|
| <b>M1.1. Evaluation von neuen Regeln und Signalisationen</b>  |         |         |         |         |
| <b>M1.1.1.</b> Evaluation Art. 41 Abs. 4 VRV «Kinder bis 12 auf dem Trottoir» abgeschlossen   | ×       |         |         |         |
| <b>M1.1.2.</b> Evaluation Assistenzsysteme in der Fahrausbildung: 1. und 2. Befragungswelle und Fokusgruppengespräche abgeschlossen | ×       |         |         | ×       |
| <b>M1.1.3.</b> Evaluation Art. 15d Abs. 2 SVG «Medizinische Kontrollen ab 75»: Monitoring und Abschluss durchgeführt                | ×       | ×       | ×       | ×       |
| <b>M1.1.4.</b> Neuregelung Fahrausbildung abgeschlossen   |         | ×       |         |         |
| <b>M1.2. Einbezug der Fahrassistenzsysteme und der Automatisierungssysteme in die Fahrausbildung</b>                                |         |         |         |         |
| <b>M1.2.1.</b> VZV-Revision betreffend die Führerprüfungen durch den Bundesrat beschlossen  | ×       |         |         |         |
| <b>M1.2.2.</b> Verordnung des ASTRA über den Kurs über Verkehrskunde (VKUV) Amtsverordnung durch das ASTRA beschlossen              |         | ×       |         |         |
| <b>M1.3. Sensibilisierung sicheres Verhalten im Veloverkehr: Veloknigge überarbeitet</b>  |         | ×       |         |         |

| Handlungsfeld 2 – Fahrzeug   | Q4-2024 | Q4-2025 | Q4-2026 | Q4-2027 |
|--|---------|---------|---------|---------|
| <b>M2.1. Verkehrssichere Fahrzeuge</b> Forschungsbericht «Überprüfung der Sicherheit der im Verkehr stehenden Motorfahrzeuge, insbesondere in Bezug auf das sichere Funktionieren ihrer FAS» liegt vor. Die Folgearbeiten werden bestimmt. |         | ×       |         |         |
| <b>M2.2. Automatisiertes Fahren</b> VTS-Revision in Kraft: Einhaltung von R 155, R 156; Überprüfung durch SVA ermöglicht und im Rahmen der MÜ überprüft  |         |         | ×       | ×       |
| <b>M2.3. Sichere Bedienung des Fahrzeugs</b> Screening Mobility-Anbieter und Analyse der AGBS resp. Nutzungsverträge abgeschlossen   |         |         | ×       |         |

| Handlungsfeld 3 – Infrastruktur:   | Q4-2024 | Q4-2025 | Q4-2026 | Q4-2027 |
|--|---------|---------|---------|---------|
| <b>M 3.1. Sicherheitsmarkierungen in Kurven für Motorräder:</b> Revision der Verordnung über besondere Markierungen durch das UVEK beschlossen           |         | ×       |         |         |
| <b>M 3.2. Sicheres Strassennetz innerorts:</b> Forschungsprojekt vISSI in die Normierung transferiert  |         | ×       | ×       | ×       |
| <b>M 3.3. Konsequente Förderung der Verkehrsentflechtung:</b> Der Bereich Langsamverkehr wird in seinen Grundlagen die Verkehrsentflechtung propagieren. | ×       | ×       | ×       | ×       |

| Handlungsfeld 4 – Finanzen                                       | Q4-2024 | Q4-2025 | Q4-2026 | Q4-2027 |
|--|---------|---------|---------|---------|
| <b>M4.1. Monetäre Anreize</b>                                    |         |         |         |         |
| <b>M4.1.1.</b> Konzept «Freiwillige Weiterbildung 2.0» erstellt  | ×       |         |         |         |
| <b>M4.1.2.</b> Umsetzung «Freiwillige Weiterbildung 2.0» erfolgt |         | ×       | ×       | ×       |

| Handlungsfeld 5 – Daten  | Q4-2024 | Q4-2025 | Q4-2026 | Q4-2027 |
|--|---------|---------|---------|---------|
| <b>M5.1. Revision Unfall-Aufnahmeprotokoll (UAPv3)</b>   |         |         |         |         |
| <b>M5.1.1.</b> Analyse Revisionsinhalte UAPv3 durchgeführt   |         | ×       |         |         |
| <b>M5.1.2.</b> Entwurf und Projektierung UAPv3 abgeschlossen   |         |         | ×       |         |
| <b>M5.1.3.</b> Einführungspläne UAPv3 in den Erfassungs-, Informations- und Analysesystemen erstellt |         |         |         | ×       |
| <b>M5.2. Nutzung zusätzlicher Datenquellen</b>   |         |         |         |         |
| <b>M5.2.1.</b> Analyse und Konzeption durchgeführt   |         | ×       | ×       |         |
| <b>M5.2.2.</b> Zusätzliche Datenquellen werden genutzt   |         |         |         | ×       |

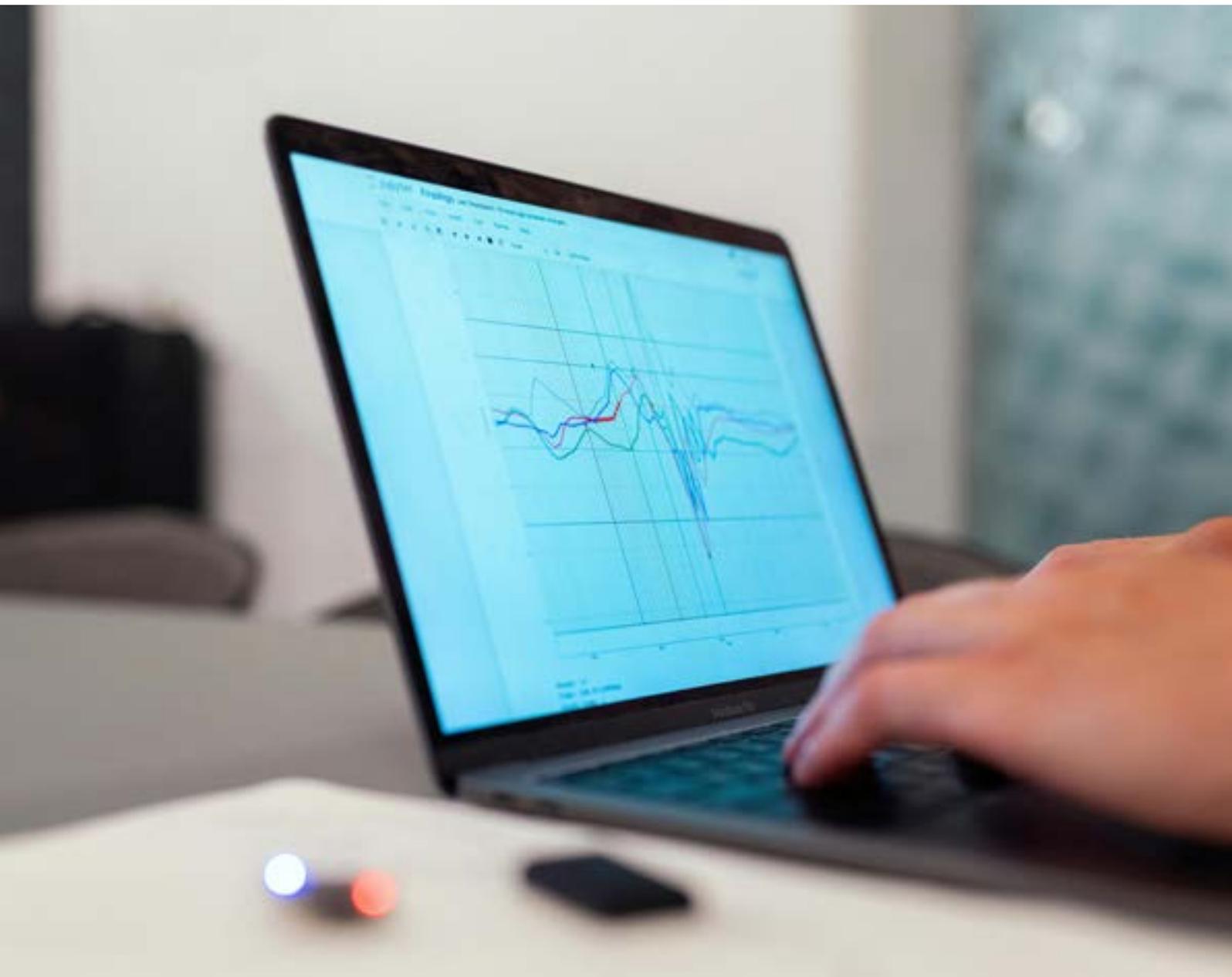
| Handlungsfeld 6 – Organisation und Forschung  | Q4-2024 | Q4-2025 | Q4-2026 | Q4-2027 |
|---|---------|---------|---------|---------|
| <b>M 6.1. Aktive und abgestimmte Kommunikation: Blogbeiträge/ Medienmitteilungen zur Verkehrssicherheit publiziert</b>  | ×       | ×       | ×       | ×       |
| <b>M6.2. Forschungsarbeiten</b>   |         |         |         |         |
| <b>M6.2.1.</b> Forschungsarbeit: Sensordaten-basierter Unfallforschung abgeschlossen  | ×       |         |         |         |
| <b>M6.2.2.</b> Forschungsarbeit: Road-Safety Key-Performance-Indicator-System für die Schweiz abgeschlossen   | ×       |         |         |         |
| <b>M6.2.3.</b> Forschungsarbeit: MEDUSA: Methodik zur differenzierten Quantifizierung der Dunkelziffer der Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz abgeschlossen |         | ×       |         |         |
| <b>M6.2.4.</b> Forschungsarbeit: Nachweismittel für ablenkende Nebentätigkeiten der Motorfahrzeugführenden abgeschlossen  |         |         | ×       |         |
| <b>M6.2.5.</b> Forschungsarbeit: Massnahmen gegen ablenkende Nebentätigkeiten der Motorfahrzeugführenden abgeschlossen  |         |         |         | ×       |

---

# Umsetzung, Monitoring und Bewertung

Im Rahmen der strategischen Ausrichtung des ASTRA sind die Teilstrategien als Mehrjahrespläne konzipiert, die die Umsetzung der strategischen Ausrichtung erleichtern sollen. In diesem Sinne sollten sich die Jahresziele der einzelnen Abteilungen zumindest teilweise an ihnen orientieren.

Es ist vorgesehen, dass einmal jährlich ein Bericht über die Umsetzung aller Teilstrategien erstellt wird, der alle oben beschriebenen Aspekte (Meilensteine, Fristen und Ressourcen) abdeckt. Die Ergebnisse dieses Monitorings sollten wiederum den Weg für mögliche Änderungen der Teilstrategien (z.B. Hinzufügen neuer Massnahmen, Überprüfung der Fristen und/oder Ressourcen) und die Festlegung zusätzlicher Jahresziele für die Abteilungen des Amtes ebnen.



---

# Anhänge

# Weitergehende Dokumentationen

Analysebericht zu den Unfällen im Langsamverkehr:

– [Analyse der Unfälle im Langsamverkehr](#)

Bericht Unfallschwerpunkte auf Nationalstrassen:

– [Unfallschwerpunkte auf Nationalstrassen](#)

# Kontakte für weitere Informationen

**Thomas Spillmann**

Verantwortlicher für die Verkehrssicherheit

[thomas.spillmann@astra.admin.ch](mailto:thomas.spillmann@astra.admin.ch)

+41 58 481 81 61



# Ziele-Massnahmen-Matrix

Alle Massnahmen dieser Teilstrategie unterstützen die Erreichung von den Zielen I1, A1, A2 und CF5 der strategischen Ausrichtung des Amtes (in der nachstehenden Tabelle grün markiert).

| Leitsätze                         | Innovation   |  |  |   | Qualität   |  |   |   | Zugänglichkeit   |   |  |  | Nachhaltigkeit                    |                                 |  | Kompetenz und Verlässlichkeit                             |                                 |                                      |   |  |   |
|-----------------------------------|--|--|--|---|--|--|---|---|--|---|--|--|-----------------------------------|---------------------------------|--|---|---------------------------------|--------------------------------------|---|--|---|
| Ziele                             | OBJ I1: Automatisiertes Fahren und Innovation im Strassenverkehr gefördert | OBJ I2: Moderne Methoden und nachhaltige Materialien verwendet | OBJ I3: Gezielte, kostengünstige und effiziente Infrastrukturüberwachung | OBJ I4: Chancen der Digitalisierung genutzt | OBJ Q1: Leistungsstarkes und effizientes Netzwerk, das den Verkehr kanalisiert | OBJ Q2: Optimierter Zustand und Werterhaltung des Netzes | OBJ Q3: Hohe Verfügbarkeit und minimierte Störungen | OBJ Q4: Hohe Zufriedenheit der Nutzer/innen | OBJ A1: Hohes Sicherheitsniveau im gesamten Netzwerk gewährleistet | OBJ A2: Betriebssicherheit der Fahrzeuge sichergestellt | OBJ A3: Potenzial des Langsamverkehrs ausgeschöpft | OBJ A4: Multimodalität auf dem Vormarsch | OBJ D1: Geringere Umweltbelastung | OBJ D2: Höhere Energieeffizienz | OBJ D3: Förderung umweltverträglicher Verkehrsmittel | OBJ D4: Neue Finanzierungsmodelle für das Netz entwickelt | OBJ CF1: Notwendige Kompetenzen | OBJ CF2: Diversität, Ruf und Respekt | OBJ CF3: Zusammenarbeit und effizienter Mitteleinsatz | OBJ CF4: Effizienz, Formalisierung und Digitalisierung von Prozessen | OBJ CF5: Effektive und qualitativ hochwertige Kommunikation |
| <b>Handlungsfelder</b>            |  |  |  |   |  |  |   |   |  |   |  |  |                                   |                                 |  |   |                                 |                                      |   |  |   |
| <b>Mensch</b>                     | X  |  |  |   |  |  |   |   | X  | X   |  |  |                                   |                                 |  |   |                                 |                                      |   | X  |   |
| <b>Fahrzeug</b>                   | X  |  |  |   |  |  |   |   | X  | X   |  |  |                                   |                                 |  |   |                                 |                                      |   | X  |   |
| <b>Infrastruktur</b>              | X  |  |  |   |  |  |   |   | X  |   |  |  |                                   |                                 |  |   |                                 |                                      |   | X  |   |
| <b>Finanzen</b>                   |  |  |  |   |  |  |   |   | X  |   |  |  |                                   |                                 |  |   |                                 |                                      |   | X  |   |
| <b>Daten</b>                      | X  |  |  |   |  |  |   |   | X  | X   |  |  |                                   |                                 |  |   |                                 |                                      |   | X  |   |
| <b>Organisation und Forschung</b> | X  |  |  |   |  |  |   |   | X  | X   |  |  |                                   |                                 |  |   |                                 |                                      |   | X  |   |

# Impressum

## **Herausgeber**

Bundesamt für Strassen ASTRA

## **Konzept, Inhalt, Text, Gestaltung**

Abteilung Strassenverkehr (V) -  
Stabsbereich (Stab V)

Abteilung Strassennetze (N) –  
Bereich Strategie und Forschung (STF)

Abteilung Direktionsgeschäfte (DG) –  
Bereich Information und Kommunikation (I+K)

## **Bundesamt für Strassen ASTRA**

Abteilung Strassenverkehr  
Stabsbereich

+41 58 481 81 61

[info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)

[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)

**Bundesamt für Strassen ASTRA**

Pulverstrasse 13  
CH-3003 Bern

+41 58 462 94 11  
[info@astra.admin.ch](mailto:info@astra.admin.ch)  
[www.astra.admin.ch](http://www.astra.admin.ch)