

## **Neue Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes: Bewertungssystem für vorgeschlagene Massnahmen**

Mit dem Sicherheitsziel, die jährliche Anzahl der Verkehrstoten bis 2010 zu halbieren, hat das Bundesamt für Strassen ASTRA einen Entwurf von Bewertungskriterien und -methoden für die spätere Auswahl von Massnahmen präsentiert. Gleichzeitig hat es eine provisorische Liste von Massnahmenideen zur Zielerreichung vorgelegt. Die Stossrichtung betrifft das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, die Strasseninfrastruktur und die Fahrzeuge.

Weitere Informationen:

Bundesamt für Strassen ASTRA

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

19.01.2004

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Andreas Blumenstein  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>



**Bundesamt für Strassen**

# **Die neue Strassen-Verkehrssicherheitspolitik**

## **Dritter Synthesebericht**

### **Bewertungssystem**

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

**Entwurf / 15. Dezember 2003**

## **Inhalt:**

1	Einleitung	1
2	Bewertung der einzelnen Massnahmen	2
3	Kriterien für Sicherheitsmassnahmen	4
4	Kriterien für Basismassnahmen	5

## 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 und in der Arbeitsetappe III die strategischen Stossrichtungen formuliert worden sind (vgl. erster und zweiter Synthesebericht "Ausgangslage, Vision und Ziele" vom 30. April 2003 und "Strategie" vom 22. August 2003), ist in der Etappe IV das System für die spätere Bewertung der einzelnen Massnahmen erarbeitet worden. Dieses ist Voraussetzung für die Arbeitsetappe V, welche die Beschreibung und Auswahl der Massnahmen zum Ziele hat.

## 2 Bewertung der einzelnen Massnahmen

Das Bewertungssystem dient der Bewertung der einzelnen Massnahmen. Durch dieses System werden deren Auswirkungen vergleichbar gemacht. Es dient somit als Grundlage für die definitive Auswahl der Massnahmen im Herbst 2004.

Bei den zu prüfenden Massnahmenideen wird zwischen „Sicherheitsmassnahmen“ und „Basismassnahmen“ unterschieden. **Sicherheitsmassnahmen** haben eine unmittelbare Wirkung auf das Unfallgeschehen bzw. die Unfallfolgen. **Basismassnahmen** (z.B. im Bereich Ausbildung, Ressourcen) verfügen nicht über diese direkte Wirkung. Sie schaffen jedoch die nötigen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen, damit die ausgewählten Sicherheitsmassnahmen umgesetzt und ihre Wirkung entfalten können. Auf Grund der unterschiedlichen Stossrichtung der beiden Massnahmentypen werden für diese auch abweichende Beurteilungssysteme angewandt (vgl. Kap. 3 und 4 dieses Berichts).

Bei den Sicherheitsmassnahmen wird als Erstes das **Wirkungspotenzial** eruiert. Ergibt die Beurteilung, dass keine oder nur eine sehr geringe Wirksamkeit zu erwarten ist, wird die Idee nicht weiter verfolgt.

Liegt mindestens eine geringe Wirksamkeit vor, wird die Massnahme auch nach den übrigen **Kriterien** gemäss Kapitel 3 beurteilt. Die Kriterien dienen dazu, die unterschiedlichen Merkmale einer Massnahme zu erfassen. Die Beurteilung wird für jedes Kriterium in einer Skala von fünf Klassen festgehalten.

Mit der **Gewichtung** wird die Bedeutung ausgedrückt, welche den einzelnen Kriterien - unabhängig von der einzelnen Massnahme - zugemessen wird. *Das Gewichtungsverfahren beginnt erst, nachdem das Bewertungssystem im Begleitausschuss vom 15. Januar 2004 diskutiert und anschliessend von der Projektoberleitung genehmigt worden ist. Jedes Mitglied eines Projektorgans (Begleitausschuss, Projektoberleitung, Fachgruppen und Projektteam) wird im Februar 2004 seinen Gewichtungsvorschlag für die Kriterien der Sicherheitsmassnahmen einbringen können. Die Projektoberleitung wird die definitive Gewichtung der Kriterien sowohl für die Sicherheitsmassnahmen als auch für die Basismassnahmen festlegen.*

Die Kombination von Beurteilungsergebnissen und Gewichtung der Kriterien ergibt das Endresultat der **Bewertung** für jede einzelne Massnahme.

Das **Schnüren des Massnahmenpaketes** wird in mehreren Schritten erfolgen:

- In einem ersten Schritt sollen so viele der bestbewerteten Massnahmen in einen Paketentwurf aufgenommen werden, bis ihre kollektive Wirkung Gewähr bietet, dass das Oberziel (Reduktion auf weniger als 300 Getötete und weniger als 3000 Schwerverletzte bis im Jahr 2010) erreicht werden kann.

- In einem zweiten Schritt wird dieser vorläufige Paketentwurf einem Plausibilitätstest unterzogen werden. Dabei könnten Massnahmen mit äusserst schlechter Beurteilung bei einem Einzelkriterium (z.B. hinsichtlich „Effizienz“ oder „Umsetzbarkeit“) aus dem Paket herausgenommen und ersetzt werden durch Massnahmen, welche zwar eine schlechtere Gesamtbewertung, aber keine ganz schlechte Beurteilung bei einem Einzelkriterium aufweisen.
- Das Ergebnis dieses „Feinschliffes“ am Massnahmenpaket wird dem Begleitausschuss im September 2004 vorgelegt werden.

### 3 Kriterien für Sicherheitsmassnahmen

Kriterium	Unterkriterien	Skalierung	Gewichtung in %
Wirkungspotenzial	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prognostizierte jährliche Reduktion an Getöteten und Schwerverletzten;</li> <li>- Reduktion Anzahl Unfälle;</li> <li>- Minderung der Unfallfolgen.</li> </ul>	Qualitative Beurteilung in 5 Klassen (sehr hoch, hoch, mittel, gering, sehr gering)	
Effizienz (Verhältnis Kosten/Wirkung)	Prognostizierter Mitteleinsatz für die Massnahme im Verhältnis zur Wirkung gemäss Kriterium 1.	Qualitative Beurteilung in 5 Klassen (sehr effizient, effizient, mittel, wenig effizient, sehr wenig effizient)	
Umsetzbarkeit (Prognostizierte Chance zur einfachen und schnellen Umsetzung der Massnahme)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzungsreife (Stand der Vorbereitungsarbeiten);</li> <li>- Notwendiger Rechtsetzungsbedarf;</li> <li>- Verfügbarkeit der Ressourcen (finanziell/personell);</li> <li>- Kommunizierbarkeit.</li> </ul>	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (sehr gut, gut, mittel, schlecht, sehr schlecht).	
Einfluss auf die individuellen Entscheidungsmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- persönliche Einschränkung bzw. Gewinn des Verkehrsteilnehmenden durch die Massnahme;</li> <li>- individuelle finanzielle Belastung durch die Massnahme;</li> <li>- Betroffenheit von Personen, auf welche die Massnahme nicht abzielt.</li> </ul>	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (starke Vergrösserung, Vergrösserung, neutral, Einschränkung, starke Einschränkung)	
Schutz der unfreiwillig Gefährdeten oder schwächeren Verkehrsteilnehmenden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutzwirkung für schwächere Verkehrsteilnehmende (insb. Fussgänger/innen, Kinder, Betagte);</li> <li>- Schutzwirkung für unfreiwillig Gefährdete (z.B. Unterhaltsdienste, Einsatzkräfte, Personen ausserhalb des Verkehrsraums).</li> </ul>	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (sehr hoch, hoch, mittel, tief, 0/negativ).	
Verträglichkeit mit Zielen in anderen Bundespolitikfeldern	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grad der Übereinstimmung (Synergie/ Konflikt) mit den übrigen Zielen der Strassenverkehrspolitik des Bundes (Sachplan Strasse, Leitbild Langsamverkehr etc.);</li> <li>- Grad der Übereinstimmung (Synergie/ Konflikt) mit den Zielen anderer Bundespolitiken (Raumentwicklungs-, Wirtschafts-, Aussen-, Gesundheits-, Umweltpolitik etc.);</li> <li>- Vereinbarkeit mit internationalen Normen;</li> <li>- Internationale Entwicklung und politische Tendenzen.</li> </ul>	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (grosse Synergie, Synergie, neutral, Konflikt, grosser Konflikt).	

#### 4 Kriterien für Basismassnahmen

Kriterium	Unterkriterien	Skalierung	Gewichtung in %
Programmnutzen (Bedeutung für die Umsetzung von geplanten Massnahmen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anzahl abhängige Massnahmen;</li> <li>- Bedeutung für diese Massnahmen;</li> <li>- Beitrag an Koordination, Steuerung und Qualitätssicherung der Verkehrssicherheitspolitik.</li> </ul>	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (sehr hoch, hoch, mittel, gering, sehr gering)	
Umsetzbarkeit (Prognostizierte Chance zur einfachen und schnellen Umsetzung der Massnahme)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umsetzungsreife (Stand der Vorbereitungsarbeiten);</li> <li>- Notwendiger Rechtssetzungsbedarf;</li> <li>- Verfügbarkeit der Ressourcen;</li> <li>- Kommunizierbarkeit.</li> </ul>	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (sehr gut, gut, mittel, schlecht, sehr schlecht)	
Effizienz (Verhältnis Kosten/Nutzen)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kosten</li> <li>- Nutzen</li> </ul>	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (sehr effizient, effizient, mittel, wenig effizient, sehr wenig effizient)	
Verträglichkeit mit Zielen in anderen Bundespolitikfeldern	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grad der Übereinstimmung (Synergie/ Konflikt) mit den übrigen Zielen der Strassenverkehrspolitik des Bundes (Sachplan Strasse, Leitbild Langsamverkehr usw.);</li> <li>- Grad der Übereinstimmung (Synergie/ Konflikt) mit den Zielen anderer Bundespolitiken (Raumentwicklungs-, Wirtschafts-, Aussen-, Gesundheits-, Umweltpolitik usw.).</li> </ul>	Qualitative Beurteilung, in 5 Klassen (grosse Synergie, Synergie, neutral, Konflikt, grosser Konflikt).	





## Neue Strassen-Verkehrssicherheitspolitik Projekt VESIPO

15.1.2004

# Zu prüfende Ideen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit

Die Liste ist provisorisch und nicht abschliessend; es können im Laufe der nächsten Wochen noch Änderungen vorgenommen werden.

Die folgende Liste von Ideen stammt aus den fünf Fachgruppen Betrieb (B), Fahrzeug (F), Infrastruktur (I), Mensch-Verhalten (V) und Mensch-Zulassung (Z) sowie dem Projektteam (PT). Sie wurde von der Projektoberleitung (POL) ergänzt bzw. abgeändert. Die Kriterien der POL für die summarische Vorprüfung, welche Ideen gemäss dem vorgeschlagenen, aufwändigen Bewertungssystem (vgl. 3. Synthesebericht) beurteilt und bewertet werden sollen, waren folgende:

In die Liste aufgenommen wurden Ideen, welche

1. vermutlich wirksam sind hinsichtlich Vermeidung von schweren Unfällen (mit Toten und Schwerverletzten);
2. den Zielen und der Strategie entsprechen (vgl. 1. und 2. Synthesebericht); und
3. eine minimale politische Realisierungschance haben.

Die Ideen sind den folgenden zwölf Handlungsfeldern (HF) zugeordnet:

- HF 1 Sensibilisierung / Erziehung
- HF 2 Aus-/Weiterbildung
- HF 3 Anreizsysteme
- HF 4 Kontroll-/Sanktionierungssysteme
- HF 5 Strasseninfrastruktur
- HF 6 Verkehrslenkung
- HF 7 Fahrzeug
- HF 8 Qualitätssicherung
- HF 9 Forschung / Statistik
- HF 10 Internationale Zusammenarbeit
- HF 11 Organisation / Institutionen
- HF 12 Ressourcen

Die so genannten Basismassnahmen, welche selbst keine direkte Wirkung auf das Erreichen der Sicherheitsziele entfalten, sondern günstige Rahmenbedingungen und Voraussetzungen schaffen, damit die übrigen Massnahmen umgesetzt werden können, sind mit ## gekennzeichnet.

Die Liste wird noch vom Begleitausschuss begutachtet und anschliessend von der POL verabschiedet werden.

Die Ideen sollen als Nächstes detaillierter beschrieben werden, so dass sie gemäss dem Bewertungssystem beurteilt und bewertet werden können. Erst nach der durchgeführten Bewertung wird eine Auswahl getroffen und ein Massnahmenpaket geschnürt werden können.

HF 1 Sensibilisierung / Erziehung		Herkunft
<b>Sensibilisierungskampagnen</b>	<p>Es sind Kampagnen zu Verkehrssicherheits-Themenschwerpunkten durchzuführen, z.B. betreffend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Velohelm</li> <li>• Gefährliche Fahrmanöver</li> <li>• Übermüdung/Sekundenschlaf</li> <li>• Fahrfähigkeit (inkl. Alkohol)</li> <li>• Fahren mit Licht am Tag</li> <li>• Neuliker im Alter von 18 bis 24 Jahre</li> <li>• Gurtentragpflicht</li> <li>• Geschwindigkeit</li> <li>• Abstand</li> <li>• Vortritt</li> <li>• Einstellung der Kopfstützen</li> <li>• Information über rasche und korrekte Alarmierung (144,117, 118)</li> </ul> <p>Die Kampagnen sollen auch aufzuzeigen, dass Unfälle nicht nur durch "andere" verursacht werden, und welche Folgen Fehlverhalten hat (Bussen, Haft, Versicherungsregresse usw.). Die Unterlagen sind auch medial aufzubereiten.</p> <p>Adressatengerechte Sensibilisierungskampagnen für Kinder/Schüler.</p>	Fachgruppe Mensch-Verhalten, Fachgruppe Mensch-Zulassung
<b>Verkehrssicherheitscharta</b>	<p>Firmen, Betriebe, Verwaltungsstellen usw. dazu ermuntern, sich zu einer freiwilligen Vereinbarung über Grundsätze und Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (EU-Charta) zu bekennen. Vereinbarung mit Motorfahrzeugimporteuren zur Förderung von sicheren Fahrzeugen.</p>	Projektteam
<b>Verkehrssicherheitslabel</b>	<p>Vergeben eines Verkehrssicherheitslabels zur Auszeichnung von Firmen, Betrieben, Behörden, Schulen usw. für besonders verkehrssicherheitsfördernde Tätigkeiten oder Verhalten.</p>	Projektteam
<b>Bekanntgabe von Rechtsänderungen</b>	<p>Wichtige Änderungen sollen koordiniert per 1.1. eines Jahres in Kraft treten und frühzeitig publik gemacht werden (auch TV- und Radiospots), damit die entsprechenden Anpassungen bei Kantonen, Versicherungen, Verbänden, Fahrlehrern vorgenommen werden können.</p>	Fachgruppe Mensch- Verhalten, Fachgruppe Mensch-Zulassung

<b>Mobilitäts- und Sicherheits- erziehung auf allen Schulstu- fen</b>	Die Kantone müssen Verkehrserziehung in den Schulen durchführen bzw. die bestehenden Strukturen beibehalten. Die Ausbildung hat durch externe Fachleute in den Schulen zu erfolgen. Auch für die nachobligatorischen Schulen sind entsprechende Module adressatengerecht einzusetzen. Dabei sollen auch die Folgen von Regelverletzungen thematisiert werden.	Fachgruppe Mensch-Verhalten
<b>Beeinflussung der Werbe- praktiken</b>	Eine Institution (ASTRA oder nationale Verkehrssicherheitskommission) verfolgt die Werbepraktiken, insbesondere in der Automobilbranche, und greift bei verkehrssicherheitsschädigender Werbung ein.	Projekt- team
<b>Gurt- oder Helmtragepflicht in/auf allen Motorfahrzeugen</b>	Die geltende Regelung bezüglich Gurt- bzw. Helmtragepflicht ist grundsätzlich auf alle Motorfahrzeuge auszudehnen.	Fachgruppe Mensch-Verhalten
<b>Nothilfekurse für alle</b>	Für alle Bevölkerungskreise werden attraktive Angebote von Nothilfekursen geschaffen. Nothilfe ist auch in den Lehrplan der Schulen aufzunehmen. Qualitätsstandards für Kurse werden festgelegt.	Fachgruppe Betrieb
<b>Hinweis auf Medikamenten- verpackungen</b>	Ein Hinweis auf Medikamentenverpackungen (z.B. Piktogramm) soll auf die fahrfähigkeitsbeeinträchtigende Wirkung hinweisen.	Fachgruppe Mensch-Verhalten
<b>Informationspflicht bei Abga- be von Medikamenten</b>	Die Ärzte und Apotheker werden verpflichtet, die Patienten auf die fahrfähigkeitsbeeinträchtigende Wirkung von Medikamenten/Kombinationen von Medikamenten aufmerksam zu machen.	Fachgruppe Mensch-Verhalten
<b>Velohelm-Obligatorium</b>		Projekt- oberleitung
<b>Vorschrift für Fahren mit Licht am Tag</b>		Projekt- oberleitung

HF 2 Aus-/Weiterbildung		Herkunft
<b>Praktische Ausgestaltung des Verkehrskundeunterrichts (VKU)</b>	Der VKU soll nicht mehr im Gruppenunterricht im Theoriesaal, sondern im Einzelunterricht im Rahmen der praktischen Fahrausbildung durchgeführt werden.	Fachgruppe Mensch-Zulassung
<b>Ausbildung und obligatorische Weiterbildung für die Führerausweiskategorien C, C1, D, D1</b>	Übernahme der RL 2003/59 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr (...) sowie Umsetzung der Erkenntnisse aus dem EU-Forschungsprojekt RESPECT	Fachgruppe Mensch-Zulassung
<b>Materielle Harmonisierung und Qualitätsmanagement der Führerprüfungen ##</b>	<p>Einführung eines Qualitätssicherungssystems in Anlehnung an ISO 9001 zur Sicherstellung eines einheitlich hohen, rechtsgleichen Standards der Prüfungsqualität in ganz Europa.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jede Führerprüfungsbehörde (Strassenverkehrsamt) muss sich künftig über ein zertifiziertes Qualitätsmanagementsystem für Führerprüfungen ausweisen.</li> <li>• Theorieprüfungen werden kurzfristig so angepasst, dass die sicherheitsrelevanten Fragen in der Bewertung in Stufen stärker gewichtet werden.</li> <li>• Langfristig gibt es europaweit einen einzigen gemeinsamen Prüfungsfragenkatalog.</li> <li>• Die Theorieprüfungen werden künftig nur noch am Bildschirm abgelegt (bessere Mischung der Fragen).</li> <li>• Die Anforderung an die Verkehrsexperten (Fahrprüfer) werden mit jenen der EU harmonisiert.</li> </ul>	Fachgruppe Mensch-Zulassung
<b>Obligatorische Weiterbildung für die Führerausweiskategorien A, A1, B, B1</b>	Gemäss EU-Kommissionsvorschlag vom 22. Oktober 2003 zu einer dritten Führerscheinrichtlinie sollen alle Führerausweise befristet werden. Die Verlängerung soll u.a. vom Besuch eines Weiterbildungskurses abhängig gemacht werden.	Fachgruppe Mensch-Zulassung

<b>Systematische Nachschulung von FiaZ-Erstauffälligen</b>	FiaZ-Täter sollen bereits nach der ersten Tat (auch bei Widerhandlungen zwischen 0,50 und 0,79 Promille) mittels Nachschulung möglichst von einer weiteren Trunkenheitsfahrt abgehalten werden.	Fachgruppe Mensch-Zulassung
<b>Systematische Nachschulung von Rückfälligen</b>	Zusätzlich zum Ausweisentzug verfügt die Behörde systematisch den Besuch von Nachschulungsunterricht bei Personen, die eine Widerhandlung begangen haben, die zu einem Ausweisentzug von mindestens 6 Monaten führt (ohne FiaZ). Es soll auch die Möglichkeit für Sozialarbeit als Sanktion geprüft werden.	Fachgruppe Mensch-Zulassung
<b>Verkehrsgärten</b>	Es sind geschützte Räume zu schaffen (z.B. Verkehrsgärten für Schulkinder), in denen geübt werden kann. Die Teilnehmenden sollen auch theoretisch (Verkehrsregeln) geschult werden.	Fachgruppe Mensch-Verhalten
<b>Fahrausbildung am Fahrsimulator</b>		Projekt- oberleitung
<b>HF 3 Anreizsysteme</b>		Herkunft
<b>Anreizsystem für sichere Fahrzeuge</b>	Es wird ein System zur Förderung der sicheren Fahrzeuge zu Lasten der schlechteren eingeführt. Dabei sind neben den aktiven und passiven Sicherheitskriterien auch die Kompatibilität mit schwächeren Verkehrsteilnehmenden und die Ausrüstung mit Fahrer-Assistenzsystemen zu berücksichtigen. Anzustreben ist die Kombination mit emissionsmässig sauberen, leisen und energieeffizienten Fahrzeugen.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Anreizsystem für Schutzausrüstungen</b>	Mit speziellen Aktionen werden Zweiradfahrende und FäG-Benützende, welche mit vorbildlicher Schutzausrüstung unterwegs sind, honoriert.	Projektteam

HF 4 Kontroll-/ Sanktionierungssysteme		Herkunft
<b>Polizeikontrollen nach Sicherheitskriterien</b>	Gesetzliche Verpflichtung der Polizeien, ihre Verkehrskontrollen schwerpunktmässig auf die sicherheitsrelevantesten Fehlverhalten und auf Gefahrenstellen zu legen (inkl. technischer Hilfsmittel) und kombiniert mit Kampagnen anzusetzen.	Fachgruppe Mensch-Verhalten
<b>Verdichtung der mobilen und stationären Verkehrskontrollen sowie Ergänzung der punktuellen Geschwindigkeitskontrollen mit Abschnittskontrollen (Trajectory Control)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufstockung und Ausrüstung der kantonalen Polizeikorps mit Personal, Fahrzeugen und Material.</li> <li>• Einrichtung zusätzlicher automatischer Verkehrskontrollstationen</li> <li>• Ermittlung der Durchschnittsgeschwindigkeit insbesondere auf risikoreichen Streckenabschnitten (Trajectory control) in Ergänzung der bis anhin vorgenommen Geschwindigkeitsmessungen an einem bestimmten Punkt.</li> </ul>	Fachgruppe Mensch-Zulassung, Fachgruppe Betrieb
<b>Angeordnetes Verkehrsregime auf Baustellen mit polizeilichen Mitteln durchsetzen</b>	<p>Das angeordnete Verkehrsregime ist auf Baustellen und Arbeitsstellen des betrieblichen Unterhaltes generell mit polizeilichen Mitteln durchzusetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überwachungskameras;</li> <li>• Radar;</li> <li>• Polizeipräsenz;</li> <li>• usw.</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb
<b>0,0 Promille für Neulenker und Berufschauffere</b>	Für Neulenker gilt während der Probephase Nulltoleranz. Berufsmässiges Führen von Personen- und Sachtransportfahrzeugen verträgt sich nicht (mehr) mit Alkoholkonsum.	Fachgruppe Mensch-Zulassung
<b>Anpassung der medizinischen und psychischen Mindestvoraussetzungen an die heutigen Anforderungen des Strassenverkehrs</b>	Harmonisierung mit den EU-Anforderungen gemäss 2. Führerschein-Richtlinie Definition der erforderlichen kognitiven Voraussetzungen	Fachgruppe Mensch-Zulassung

<p><b>Periodischer Nachweis der Fahreignung für alle Motorfahrzeugführenden</b></p>	<p>Kat. A und B:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bis zum 60. Altersjahr dient als Grundlage für den Entscheid, ob die Gültigkeit des Führerausweises verlängert werden kann, der vom Ausweisinhaber eingereichte Sehtest sowie seine Selbstdeklaration über die Fahreignung analog der heutigen Selbstdeklaration bei Neulenkern.</li> <li>• Ab dem 60. Altersjahr erfolgt eine ärztliche Kontrolluntersuchung mit neuem Rhythmus (z.B. 60, 65, 70, 72, ..., 80, 81, ...).</li> </ul> <p>Kat. C und D:</p> <p>Wie bisher regelmässige vertrauensärztliche Untersuchung, mit erhöhter Kadenz ab 65 (z.B. jährlich)</p>	<p>Fachgruppe Mensch-Zulassung</p>
<p><b>Informationspflicht der Fahrzeughaltenden ##</b></p>	<p>Fahrzeughaltende müssen jederzeit Auskunft geben können, wer mit ihrem Fahrzeug gefahren ist. Strafandrohung bei Informationsverweigerung.</p>	<p>Fachgruppe Mensch-Zulassung</p>
<p><b>Feststellung der Fahruntfähigkeit unabhängig von der Ursache</b></p>	<p>Entwicklung und Zulassung neuer Tests für die Kontrolle der Fahrfähigkeit und Anleitung für ärztliche Untersuchung</p>	<p>Fachgruppe Mensch-Zulassung</p>
<p><b>Beschleunigung und Vereinheitlichung des Sanktionsverfahrens</b></p>	<p>Beschleunigung mittels Bussenerhebung an Ort und Stelle (z.B. mit Kreditkarten)</p> <p>Vereinheitlichung der Verkehrsbussen für alle Strafrichter</p> <p>Einführung von Verkehrsgerichten, die eine Widerhandlung unter allen Sanktionsaspekten behandeln (Massnahmen und Strafen), Vermeidung von Doppelspurigkeiten.</p>	<p>Fachgruppe Mensch-Zulassung</p>
<p><b>Ausdehnung der Beweiskraft der Atemalkoholkontrollen</b></p>	<p>Die von der Polizei vor Ort erhobene Atemalkoholkontrolle wird in einen Blutalkoholwert umgerechnet und gilt als beweissichere Grundlage für die Bestimmung der Erfüllung des Tatbestandes (FiaZ) und somit für administrative und strafrechtliche Sanktionen.</p>	<p>Fachgruppe Mensch-Zulassung</p>

<b>Parallele Kontrollen zu Kampagnen</b>	Parallel zu Kampagnen betreffend Einhaltung von Vorschriften (z.B. Gurtentragungspflicht, Medikamente, Abstand) sind die Kontrollen zu intensivieren und national zu koordinieren.	Fachgruppe Mensch- Verhalten
<b>Verbot von Zweiwegkommunikation mit elektronischen Hilfsmitteln</b>	Während des Fahrens soll das Benützen von elektronischen Geräten zur Zweiwegkommunikation (Telefonieren, SMS-Nachrichten, Internet etc.) verboten werden.	Fachgruppe Mensch- Verhalten
<b>Durchsetzen des Mindestabstandes</b>	Der Mindestabstand wird konkretisiert (2 Sek.). Es werden Grenzwerte für schwere und mittelschwere Unterschreitung des Mindestabstandes festgelegt und entsprechend kontrolliert.	Projekt- oberleitung
<b>HF 5 Strasseninfrastruktur</b>		Herkunft
<b>Sanieren von potenziellen Gefahrenstellen</b>	<p>Alle potenziellen Gefahrenstellen des schweizerischen Strassennetzes werden systematisch erkannt, analysiert und saniert, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sicherheitstechnische Optimierung von Autobahnanschlüssen;</li> <li>• Behandlung von festen Hindernissen;</li> <li>• Gefährliche Hindernisse im Sturzraum von Zweiradfahrern im und unmittelbar neben dem Verkehrsraum eliminieren;</li> <li>• Schützende Ausgestaltung der Leitplanken für stürzende Motorradfahrende;</li> <li>• Spezielle Beleuchtung aller Fussgängerübergänge im Innerortsbereich;</li> <li>• Verbesserung der baulichen Schnittstellen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr;</li> <li>• Schulwegsicherung</li> <li>• Behandlung der Strassenoberfläche (Griffigkeit, Markierung, Guss- und Stahlflächen, Asphalt-schichten, usw.);</li> <li>• Behandlung von Knoten (inkl. spezielle Berücksichtigung von Radstreifen).</li> </ul>	Fachgruppe Infrastruktur, Fachgruppe Betrieb
<b>Sanieren von Unfallschwerpunkten</b>	Unfallschwerpunkte sind systematisch zu sanieren.	Fachgruppe Infrastruktur



<b>Minimalbreiten von Standstreifen auf Hochleistungsstrassen</b>	Min. 3.00 - 3.50 m breite Standstreifen zur Sicherheit des betrieblichen Unterhaltes sowie als Minimalbreite für temporäre Fahrstreifen zur Verfügung stellen. Auch auf Kunstbauten!	Fachgruppe Betrieb
<b>Optimierung der Verkehrsführung im Bereich von Baustellen</b>	Planungs- und Ausführungsgrundlagen für die normgerechte Signalisation. Verwendung von dauerhaften und gut reflektierenden Materialien für die provisorischen Markierungen	Fachgruppe Infrastruktur, Fachgruppe Betrieb
<b>Signal 1.14 "Baustelle" mit einem zweiten Signal "Achtung Hindernis" ergänzen</b>	Das Signal 1.14 Baustelle ist zu differenzieren resp. mit einem zweiten Signal "Achtung Hindernis" zu ergänzen, d.h. es gibt zwei verschiedene Signale: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Achtung Mensch (d.h. Arbeiter)</li> <li>• Achtung Hindernis</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb
<b>Warnung von Baustellenpersonal vor eindringenden Fahrzeugen</b>	Warnung des Betriebs- oder Baustellenpersonals vor Fahrzeugen, die in den Sicherheitsbereich eindringen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• optisch</li> <li>• akustisch</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb
<b>Erkennen des Verkehrsregimes am Erscheinungsbild der Strasse</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Linienführung einer Strasse wird mit einheitlicher Markierung sichtbar gemacht (Rand- und Mittellinie)</li> <li>• Signalisierung/Markierung verwesentlichen (minimieren): so wenig wie möglich, soviel wie nötig (inkl. Gesetzesanpassung)</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb
<b>Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsregimes (Harmonisierung)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetzliche Grundlagen für eine interkantonale Geschwindigkeitsharmonisierung durchsetzen.</li> <li>• Geschwindigkeitsregime gesamtschweizerisch auf Strassentypen und Risikokataster abstimmen und harmonisieren</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb
<b>Prüfung Verkehrstrennung / Koexistenz</b>	Prüfung von Verkehrstrennung ausserhalb Siedlungsräume und Koexistenzlösung innerhalb Siedlungsräumen und situationsgerechte Umsetzung.	Fachgruppe Infrastruktur

<b>Gliederung der Verkehrsräume innerorts mit Ausscheidung und Realisierung von verkehrsberuhigten Gebieten</b>	Bestimmung der verkehrs- und siedlungsorientierten Strassen anhand Strassenraum und vorherrschendem Verkehr. Ausscheidung aller Gebiete mit Tempo-30- und Begegnungs-Zonen	Fachgruppe Infrastruktur
<b>Leitpfosten mit Warnblinker</b>		Projekt- oberleitung
<b>Akustische /optische Warnbeläge und Sicherheitsmarkierungen und Adaptive Materialien für die Infrastruktur zur Unfallverhütung</b>	Baustoffe, die den Fahrer im Gefahrenfall auf das Risiko hinweisen (optisch /akustisch) bzw sein Risiko verringern	Projekt- oberleitung
<b>Verbesserung der optischen Führung in Tunnels</b>		Projekt- oberleitung
<b>Dreistreifenstrassen mit Mittelrennung</b>		Projekt- oberleitung
<b>HF 6 Verkehrslenkung</b>		Herkunft
<b>Strassenseitige Verkehrsinformation, Wegweisung und Gefahrenwarnung</b>	Förderung von strassenseitigen Einrichtungen bei Neu- und Umbauten zur Übermittlung von Informationen über den aktuellen oder künftigen Verkehrszustand, zur Routenführung, Wegweisung und Warnung vor Gefahren	Fachgruppe Infrastruktur
<b>Zuverlässige Information für Verkehrsteilnehmende vor Ort und für die Reisevorbereitung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffen einer nationalen Verkehrsleitzentrale</li> <li>• Reisezeitinformationen mit Hilfe der Telematik</li> <li>• Wegweisung, Gefahrenwarnung und Anzeige Strassenzustand</li> <li>• Prognose des Strassenzustands im Winter (mit Information über Radio und Internet)</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb
<b>Verkehrsleitsystem auf Autobahnen</b>	U. a. variable Geschwindigkeitsbeschränkung mit Wechselsignalen realisieren	Fachgruppe Betrieb

<b>Überprüfung und Verhinderung der Benutzung von Schleichwegen</b>	Kontroll- und Lenkungsmassnahmen durchsetzen	Fachgruppe Betrieb
<b>Förderung der Telematik bei Neubauten</b> ##	Bei Neubauten muss die Möglichkeit des Einsatzes der Telematik geprüft werden.	Fachgruppe Infrastruktur
<b>Verkehrsdatenerhebung und -aktualisierung</b> ##	Der Bund garantiert, dass die für die telematische Anwendung notwendigen Daten in digitaler Form jederzeit aktualisiert zur Verfügung stehen.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Automatisierte Lokalisierung von Unfallort und Notruf</b>	Weitere Entwicklung und Einführung der Technik zur geografischen Lokalisierung des Unfallortes bei Anruf mit einem Mobiltelefon.	Fachgruppe Betrieb
<b>Überholverbote für Lastwagen auf hochbelasteten Autobahnen</b>		Projekt- oberleitung
<b>HF 7 Fahrzeug</b>		Herkunft
<b>Massnahmenpaket zur Verhinderung von Toter-Winkel-Unfällen mit Lastwagen</b>	Ausrüstung der Lastwagen mit zusätzlichen Spiegeln. Spezifische Verbesserungen an Kreuzungen (Spiegel). Ausbildungsmassnahmen.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Verschärfung der Vorschriften für Frontschutzbügel und Spoiler</b>	Die bereits bestehenden Vorschriften für Frontschutzbügel und Spoiler (inkl. Fahrzeugfront) sollen so verschärft werden, dass insbesondere nachträgliche Änderungen schwächere Verkehrsteilnehmende nicht zusätzlich gefährden.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Sicherheitsgurten für Längsbänke</b>	Neue Fahrzeuge mit Längsbänken (inkl. Schulbusse) müssen mit Sicherheitsgurten ausgerüstet werden. Einschränkungen bei der Zulassung von Fahrzeugen mit Längsbänken werden geprüft.	Fachgruppe Fahrzeug

<b>Einschränkungen der Änderungsmöglichkeiten für Fahrzeugräder</b>	Verschärfung der Regelungen über die nachträgliche Änderung von Räderdimensionen.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Einbau von Unfalldatenaufzeichnungsgeräten</b>	Alle Motorfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h werden mit einem Unfalldatenaufzeichnungsgerät ausgerüstet.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Einführung eines automatischen Unfall-Alarmierungssystems</b>	Alle neuen Motorwagen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit über 30 km/h werden mit einem Alarmierungssystem ausgerüstet, das den Unfallort lokalisiert und einen Notruf auslöst.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Einführung einer Sicherheitsvertäglichkeitsprüfung von Fahrzeugteilen und Fahrerassistenzsystemen</b>	Für den nachträglichen Einbau von Fahrzeugteilen und Fahrerassistenzsystemen wird eine normierte Sicherheitsvertäglichkeitsprüfung eingeführt.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Verbesserung der Beleuchtungsvorschriften bzw. der Sichtbarkeit</b>	Die Beleuchtung/Sichtbarkeit ist zu verbessern durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbau der Lichteinschaltautomatik</li> <li>• Kontur- und Lateralmarkierungen der Fahrzeuge</li> <li>• Kennzeichnung von Hebebühnen bei Last- und Lieferwagen</li> <li>• Beleuchtung der nicht motorisierten Fahrzeuge</li> <li>• Zulassung von nach hinten blinkenden Lichtern bei Fahrrädern</li> <li>• Durchführung von Lichtkontrollaktionen</li> </ul>	Fachgruppe Fahrzeug
<b>HF 8 Qualitätssicherung</b>		Herkunft
<b>Verkehrssicherheits-Schulungen für Fachleute ##</b>	Es werden schweizweit Verkehrssicherheits-Schulungen für Fachleute (z.B: Verkehrsinstruktoren, Lehrer, Ärzte, Richter) organisiert.	Projektteam
<b>Zertifikat Verkehrssicherheitsexperte ##</b>	Angebot einer Vorlesung "Verkehrssicherheit bei Infrastruktur und Betrieb von Verkehrsanlagen" an den technischen Hochschulen, die mit einem Zertifikat abgeschlossen werden kann.	Fachgruppe Infrastruktur

<b>Förderung der Aus- und Weiterbildung für alle Einsatzdienste (Sanität, Polizei, Feuerwehr und Unterhalt)</b> <b>##</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Berufsspezifische Fortbildung nach Berufsgruppen</li> <li>• Durchsetzung einheitlicher Einsatztaktiken (Optimierung der Schnittstellen)</li> <li>• Regelmässige kombinierte Einsatzübungen</li> <li>• Kantonsbeiträge an die Betriebe</li> <li>• Rettungssanitäterausbildung soll vom Bund gefördert und finanziell unterstützt werden.</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb, Fachgruppe Infrastruktur
<b>Sicherstellung der verkehrsmmedizinischen Qualität der Diagnose zur Fahreignung</b> <b>##</b>	Klare und weitergehende Richtlinien und Fragebögen zur Eignungsabklärung sind auszuarbeiten und umzusetzen.  Die untersuchenden Ärzte sind regelmässig zu schulen.	Fachgruppe Mensch-Zulassung
<b>Gestaltung Verkehrsvorschriften</b> <b>##</b>	Das Strassenverkehrsrecht soll für die Betroffenen so ausgestaltet sein, dass die Vorschriften transparent, verständlich, überblickbar und umsetzbar sind sowie der Verkehrs- und Rechtssicherheit entsprechen.	Fachgruppe Mensch-Verhalten
<b>Verkehrssicherheitsbeurteilungen für bestehende Infrastrukturen und neue Strassenbauprojekte</b>	Entwicklung und zwingende Einführung einer einheitlichen Methode für die Beurteilung der Verkehrssicherheit von Strasseninfrastrukturen	Fachgruppe Infrastruktur
<b>Optimierung der Sicherheitsaspekte in den Normen des Tiefbau- und Verkehrsingenieurwesen</b> <b>##</b>	Ergänzung der VSS- und der SLG-Normen mit Angaben und Erläuterungen zur Sicherheitsrelevanz	Fachgruppe Infrastruktur
<b>Erarbeiten von Empfehlungen für sichere Unterhalts- und Bauarbeiten im Strassenbereich</b> <b>##</b>	Erkenntnisse der Risikoanalyse "Massnahmen zur Verhütung von Unfällen auf Autobahnen für Mitarbeitende der Strassenunterhaltsdienste" übernehmen und umsetzen	Fachgruppe Betrieb
<b>Verkehrs-Sicherheits-Verträglichkeits-Prüfung (VSP)</b> <b>##</b>	Alle wichtigen Bundesgeschäfte im Strassenverkehr sind auf ihre Verkehrssicherheitsverträglichkeit zu prüfen.	Projektteam

<b>Sicherstellung Grundausbildungsplätze für die Strassenrettung</b> <b>##</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualitätsnormen gemäss Verfahren Berufsbildungsgesetz</li> <li>• Subventionierung der Ausbildungsstätten (durch Bund/Kantone)</li> <li>• Schulen und Praktikum</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb
<b>HF 9 Forschung / Statistik</b>		Herkunft
<b>Verkehrssicherheit als Fachrichtung an Hochschulen</b> <b>##</b>	Der Bund fördert die Aufnahme des Themas Verkehrssicherheit (auch bei Fahrzeugen) durch Schaffen eines interdisziplinär ausgerichteten Lehrstuhls „Verkehrssicherheit“ auf Hochschulstufe (Uni/ETH), unter besonderer Berücksichtigung der EU-Vorhaben.	Fachgruppe Mensch-Zulassung, Fachgruppe Fahrzeug
<b>Förderung von Pilotprojekten</b> <b>##</b>	Der Bund fördert/unterstützt Pilotprojekte betreffend Verkehrssicherheit.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Forschungsdatenbank</b> <b>##</b>	Informationen über die nationale und internationale Forschung im Bereich Verkehrssicherheit sind transparent und anwenderfreundlich als Hilfsmittel zur Abklärung von Forschungsbedarf und zur Koordination von Forschungsarbeiten aufzubereiten und öffentlich zugänglich zu machen. Bestehende Forschungsdatenbanken (ARAMIS) sind dabei zu nutzen.	Fachgruppe Infrastruktur, Fachgruppe Mensch-Verhalten, Projektteam
<b>Stärkung der Verkehrssicherheitsinteressen in der Forschung</b> <b>##</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• In der Kommission für Forschung im Strassenwesen des UVEK (FOKO) nimmt mind. eine Person Einsitz, welche speziell die Interessen der Verkehrssicherheit vertritt.</li> <li>• Der gemäss Forschungsdatenbank geortete Forschungsbedarf ist prioritär zu berücksichtigen.</li> <li>• Alle Forschungsberichte müssen Aussagen über die Umsetzung der Resultate beinhalten.</li> <li>• Verkehrssicherheit als Forschungsschwerpunkt des Schweizerischen Nationalfonds</li> </ul>	Projektteam, Fachgruppe Betrieb

<b>Unfalldatentransfer</b> <b>##</b>	Die Versicherer stellen ihr Unfalldatenmaterial zu Forschungs- und Präventionszwecken zur Verfügung. Der Bund fördert den Datenaustausch.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Ursachenforschung bei Unfällen</b> <b>##</b>	Unfälle (z.B. Grossereignisse, Unfälle nach gleichem Muster) sollen gezielt analysiert werden können. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Untersuchungsrichterämter sollen konkrete Unfälle insbesondere bezüglich Ursache zu Fehlverhalten von Lenkenden verbessert analysiert werden. Die häufigsten Mängel und Einflüsse bei Verkehrsunfällen (Missachten des Vortrittsrechts, Geschwindigkeit, Unaufmerksamkeit) sollen aus verhaltenspsychologischer Sicht anhand konkreter Fälle untersucht werden. Dabei ist zu erforschen, welche Regeln von den Anwendenden nicht verstanden werden.	Fachgruppe Mensch-Verhalten
<b>Analyse der Schwerpunkte des Unfallgeschehens gesamtschweizerisch und Analyse der Gesamtheit der Gefahrenpunkte</b> <b>##</b>	Gesamtschweizerische, periodische Erkennung und Analyse der Unfallschwerpunkte; Sammlung und Auswertung der massgebenden Unfalltypen und der getroffenen Sanierungsmassnahmen.	Fachgruppe Infrastruktur
<b>Baustellenunfälle erfassen und erforschen</b> <b>##</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmer bei Baustellen erforschen.</li> <li>• Unfalldaten im Baustellenbereich differenzierter erfassen (nach Ort, Art und Dauer der Baustelle, Verkehrseinschränkung, Geschwindigkeitsregime, Signalisierung, Beleuchtung, etc.)</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb
<b>Erforschen von Erscheinungsbild der Baustellen und Auswirkungen auf Verhalten der Verkehrsteilnehmer</b> <b>##</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• generell einheitliche Sicherheitsfarbe bei Fahrzeugen / Kleidern und temporärer Markierung</li> <li>• einfache und klare Verkehrsführung</li> <li>• keine Ablenkung</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb
<b>Verbesserung der Unfallstatistik</b> <b>##</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfassungspflicht der Polizei klar regeln und in allen Kantonen durchsetzen</li> <li>• Der Bund beschafft ein Unfalldatenerfassungsprogramm (mit Möglichkeit des Zugriffs auf bestehende Daten wie FABER, MOFIS usw.). Dieses UDP wird gesamtschweizerisch zum Erfassen der Unfallaufnahmeprotokolle eingesetzt.</li> <li>• Sicherstellen der Auswertbarkeit der Gesamtstatistik (z.B. Tunnel, Tempo-30-Zonen etc.)</li> <li>• Unfallschwerpunktlisten mit Ortsbezug auf dem ganzen Strassennetz führen und mit Unfallschwere und Strassenbelastung korrelieren</li> <li>• Risikokarte für das Strassennetz erstellen</li> <li>• Erstellen einer Tunnelunfalldatenbank gemäss Task-Force-Bericht</li> </ul>	Projektteam, Fachgruppe Betrieb

<p><b>Durchführung von Forschungsprojekten betreffend Unfallursachen, Unfallfolgen, Wirksamkeit von Massnahmen (bauliche, technische, organisatorische sowie dem Einsatz der Rettungskräfte)</b> ##</p>		<p>Projektoberleitung</p>
<p><b>HF 10 Internationale Zusammenarbeit</b></p>		<p>Herkunft</p>
<p><b>Einsatz in internationalen Gremien für Fahrzeugsicherheit</b> ##</p>	<p>Die Schweiz setzt sich aktiv in den Arbeitsgruppen der UN/ECE und in anderen internationalen Gremien für die Förderung der Fahrzeugsicherheit ein, insbesondere für:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Normierung im Bereich Querdynamik;</li> <li>• Einbau mehrstufiger Bremsleuchten in Fahrzeugen;</li> <li>• Unterfahrschutz an Lastwagen (geschlossene Systeme);</li> <li>• Intelligente Gurtstraffsysteme (smart seat belts);</li> <li>• Einbau Kinderrückhaltesystem ISO-Fix;</li> <li>• Erleichterte Bergung verunfallter Fahrzeuginsassen;</li> <li>• Abstandwarngerät;</li> <li>• Obligatorium Lenkerüberwachung bez. Alkohol/Drogen (Wegfahrsperre);</li> <li>• Reifendruckwarnsystem;</li> <li>• Entwicklung eines Fahrer/innen-Modells (Normmodell);</li> <li>• Einführung Euro-NCAP (Überführung in Vorschrift);</li> <li>• Fahrzeugseitige Umsetzung der Verkehrssignale;</li> <li>• Übermittlung von Verkehrssignalen und Geschwindigkeitsbegrenzungen;</li> <li>• Automatische Verkehrskontrollen: Digitaler Führerausweis und intelligentes Zündschloss;</li> <li>• Automatische Notmanöver;</li> <li>• Geschwindigkeitsbegrenzer;</li> <li>• Sichthilfen (Enhanced Vision);</li> <li>• Sensorik für Lenkerüberwachung;</li> <li>• Obligatorium Gurt-Ignition-Interlock-System (Wegfahrsperre);</li> <li>• Risikometer.</li> </ul>	<p>Fachgruppe Fahrzeug</p>



<b>Vorstösse bei Revision internationaler Erlasse über Verkehrsregeln</b> <b>##</b>	Die Schweiz verstärkt ihr Engagement auf internationaler Ebene und lanciert bei den Revisionen der internationalen Regelwerke betreffend Verkehrsregeln und Signalisationen gezielt Vorstösse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.	Fachgruppe Mensch-Verhalten
<b>Internationale politische Kontakte</b> <b>##</b>	Intensivierung der bi- und multilateralen Kontakte auf politischer Ebene (OECD, CEMT usw.) für die Stärkung der Verkehrssicherheit sowie Aufbau eines politischen internationalen Kontaktnetzes.	Fachgruppe Fahrzeug
<b>Einsatz in internationalen Gremien für grenzüberschreitendes Enforcement</b> <b>##</b>	Die Schweiz setzt sich mit dem Ziel der grenzüberschreitenden Ahndung von Widerhandlungen im Rahmen von internationalen Organisationen aktiv ein: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsitz im Vorstand TISPOL (Pendant zu Interpol im Bereich Verkehrspolizei);</li> <li>• Einsitz in EUCARIS (grenzüberschreitende Halterabfrage und Kontrolle des Führerausweises).</li> </ul>	Projektteam
<b>HF 11 Organisation / Institutionen</b>		Herkunft
<b>Bilden einer nationalen Verkehrssicherheitskommission</b> <b>##</b>	Der Bund übernimmt eine aktive Rolle in der Koordination und Kooperation. Es wird eine nationale Verkehrssicherheitskommission eingesetzt, welche die Umsetzung der neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik begleitet.	Projektteam, Fachgruppe Fahrzeug
<b>Kantonale Beauftragte für Strassenverkehrssicherheit</b> <b>##</b>	Die Kantone haben als Ansprechpartner für allgemeine Verkehrssicherheitsfragen kantonale Strassenverkehrssicherheitsbeauftragte zu ernennen. Diese haben u.a. auch dafür zu sorgen, dass Unfallanalysen durchgeführt und darauf basierend Unfallpräventionsmassnahmen ergriffen werden. Der Bund sorgt für die Schulung und Koordination.	Projektteam
<b>Verkehrssicherheits-Fachstelle</b> <b>##</b>	Beim Bund wird eine Fachstelle für die Umsetzung der Strassenverkehrssicherheitspolitik geschaffen.	Projektteam

<b>Einheitliche Qualitätssicherung für die Sanitätsnotrufzentralen und die Rettungsdienste</b> <b>##</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gemäss den Richtlinien des Interverbandes für Rettungswesen</li> <li>• rechtliche Verankerung in den Kantonen</li> <li>• angemessene Finanzierung durch Versicherer und Strasseneigentümer (für Bereitschaft und Einsatz)</li> <li>• mit Kontrollen durchsetzen</li> </ul>	Fachgruppe Betrieb
<b>HF 12 Ressourcen</b>		Herkunft
<b>Zweckbindung der Bussengelder</b> <b>##</b>	Die Kantone verwenden die Hälfte der Bussengelder ausschliesslich für die (zusätzliche) Förderung der Verkehrssicherheit. Ein Anteil der Bussengelder ist für die Verkehrserziehung in den Schulen einzusetzen.	Fachgruppe Mensch-Verhalten, Projektteam
<b>Verwendung von Erträgen der Mineralölsteuer</b> <b>##</b>	Ein Teil der Erträge der Mineralölsteuer wird für die Förderung der Verkehrssicherheit zur Verfügung gestellt.	Projektteam, Fachgruppe Fahrzeug
<b>Verwendung von Erträgen der Autobahn-Vignette</b> <b>##</b>	Ein Teil der Erträge der Autobahn-Vignette wird für die Förderung der Verkehrssicherheit zur Verfügung gestellt.	Projektteam, Fachgruppe Fahrzeug

<b>Verwendung von LSVA-Erträgen</b> <b>##</b>	<p>Ein Teil der Erträge der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird für die Verkehrssicherheit der schweren Motorwagen zur Verfügung gestellt.</p>	Projektteam, Fachgruppe Fahrzeug
<b>Optimierung der Ressourcenverteilung</b> <b>##</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffen eines Instrumentes zur Berechnung der Kosten-Nutzen-Relation von Massnahmen, welche sich auf die Verkehrssicherheit auswirken.</li> <li>• Die Verteilung der Ressourcen wird anhand des Instrumentes systematisch auf Effizienz überprüft und optimiert.</li> <li>• Bei der Vergabe von öffentlichen Geldern soll die Kosten-Nutzen-Relation mit dem erarbeiteten Instrument nachgewiesen werden.</li> </ul>	Projektteam
<b>Erhöhung des Unfallverhütungsbeitrages</b> <b>##</b>	<p>Der Prämienzuschlag für die Unfallverhütung bei der Motorfahrzeug- Haftpflichtversicherung wird erhöht.</p>	Projektteam
<b>Verkehrssicherheitsrappen</b> <b>##</b>	<p>Auf den Treibstoff wird ein besonderer Zuschlag für Verkehrssicherheit erhoben. Die Erträge werden zweckgebunden für Projekte zur Förderung der Verkehrssicherheit eingesetzt.</p>	Projektteam