



Bern, 28. Juni 2017

Evaluation von Via sicura

Bericht des Bundesrats in Erfüllung des
Postulats 16.3267 der Kommission für Verkehr
und Fernmeldewesen des Ständerats
vom 14. April 2016

2017-06-27-0009

ZUSAMMENFASSUNG

Mit dem Postulat 16.3267 «Evaluation von Via sicura» wurde der Bundesrat beauftragt, die Via-sicura-Vorlage einer Gesamtevaluation bezüglich Wirksamkeit zu unterziehen und den Räten je nach Ergebnis Gesetzesänderungen zu unterbreiten. Der vorliegende Bericht erfüllt diesen Auftrag.

Im Jahr 2015 starben auf Schweizer Strassen 253 Personen, 3830 wurden schwer verletzt. 1970 zählte man noch 1694 Todesopfer und 18 314 Schwerverletzte. Diese Entwicklung ist auf das laufende Engagement für sicherere Fahrzeuge, für eine sicherere Infrastruktur und für ein verbessertes Verkehrsverhalten zurückzuführen. Ohne weiteres Engagement muss damit gerechnet werden, dass negative Entwicklungen die Zahl der Schwerverunfallten stagnieren oder sogar ansteigen lassen. Der massive Anstieg der Fahrleistung und das Wachstum der Bevölkerung sind Faktoren, die das Unfallgeschehen laufend negativ beeinflussen. Verstärkt wird diese Tendenz durch die Zunahme des Anteils schlecht geschützter Verkehrsteilnehmender (Langsamverkehr) und verletzungsanfälligerer Seniorinnen und Senioren.

Vor diesem Hintergrund hat der Bundesrat das Handlungsprogramm Via sicura lanciert. Mit diesem Massnahmenpaket soll die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Strassenverkehr weiter reduziert und damit viel menschliches Leid und hohe Kosten vermieden werden. Via sicura soll dazu beitragen, dass idealerweise nur noch gut ausgebildete und voll fahrfähige Menschen in sicheren Fahrzeugen auf Fehler verzeihenden Strassen verkehren. Die Via-sicura-Vorlage wurde im Jahr 2012 vom Parlament verabschiedet und umfasst zwanzig Massnahmen auf Gesetzesebene.

Die Via-sicura-Massnahmen treten seit dem 1. Januar 2013 gestaffelt in Kraft. Der Zeitraum für eine Evaluation der Massnahmen beträgt demnach höchstens drei Jahre. Das ist methodisch gesehen eine sehr kurze Zeit für eine in allen Punkten belastbare Aussage zur Wirksamkeit der einzelnen Massnahmen von Via Sicura. Nicht alle bislang in Kraft getretenen Via-sicura-Massnahmen konnten zudem in dieser Zeit ihre volle Wirkung entfalten.

Trotz dieser für die Evaluation ungünstigen Rahmenbedingungen lässt sich drei Jahre nach Inkrafttreten der ersten Via-Sicura-Massnahmen eine erste positive Bilanz für das Gesamtpaket ziehen: Zwischen 2013 und 2015 hat Via sicura als Massnahmenpaket zu einer positiven Wirkung auf die Verkehrssicherheit geführt. Zum positiven Ergebnis beigetragen haben insbesondere vier Massnahmen: Das Alkoholverbot für Neulenkende und Berufschaffeuere, das Lichtobligatorium für Motorfahrzeuge am Tag, die Regelung von Raserdelikten und die Infrastrukturmassnahmen. Dass diese Ergebnisse korrekt abgeleitet wurden und die Evaluation dem Stand der Wissenschaft entspricht, haben unabhängige Experten bestätigt.

Im Zuge der Evaluation hat sich gezeigt, dass das Massnahmenpaket Via sicura noch verträglicher und effizienter ausgestaltet werden könnte. In einigen Bereichen sollen daher Anpassungen zur Diskussion gestellt werden. Einer dieser Bereiche ist die Regelung von Raserdelikten. Denkbar ist, auf eine Mindestfreiheitsstrafe bei diesen Delikten zu verzichten und die Mindestdauer des Führerausweises auf sechs Monate zu senken. Ausserdem könnte den Gerichten bei der Anwendung des Rasertatbestands ein grösserer Ermessensspielraum eingeräumt werden.

Ebenfalls diskutiert werden soll eine Anpassung der Regelung betreffend die Rückgriffspflicht der Haftpflichtversicherer bei zum Beispiel Alkohol- oder Raserdelikten. Hier könnte die Rückgriffspflicht wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden. Dann gälte die gleiche Regelung wie vor Via sicura. Zudem könnten zwei Massnahmen von Via sicura, die noch nicht in Kraft getreten sind, aus dem Gesamtpaket gestrichen werden: Der Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten (Blackbox) und die Alkohol-Wegfahrsperre. Die Vorbereitungsarbeiten haben gezeigt, dass im Verhältnis zum Nutzen beide Massnahmen zu aufwendig wären.

Die Evaluation hat zudem gezeigt, dass das Potenzial von Fahren mit Licht am Tag noch besser ausgeschöpft werden könnte, wenn auch die schnellen E-Bikes mit Licht fahren würden. Vorgeschlagen wird aber keine Pflicht, sondern eine Empfehlung.

RÉSUMÉ

Avec le postulat 16.3267 « Évaluation du programme Via sicura », le Conseil fédéral a été chargé d'évaluer de manière globale l'efficacité du programme Via sicura et de soumettre aux conseils des modifications de la législation pertinente en fonction des conclusions qui seront tirées. Le présent rapport remplit ce mandat.

En 2015, 253 personnes ont perdu la vie sur les routes suisses et 3830 autres ont été grièvement blessées. En 1970, le nombre de tués et de blessés graves se chiffrait respectivement à 1694 et 18 314. Cette évolution s'explique par l'engagement constant non seulement en faveur de véhicules et d'infrastructures plus sûrs, mais également en faveur d'une amélioration du comportement au volant. Si cet engagement n'est pas poursuivi, il faut s'attendre à ce que des facteurs défavorables fassent stagner voire augmenter le nombre de victimes d'accidents graves. L'augmentation massive de la prestation kilométrique et la croissance démographique influencent ainsi régulièrement de façon négative la survenue des accidents. Cette tendance va s'accroître du fait de l'augmentation de la proportion d'usagers de la route mal protégés (mobilité douce) et de seniors plus vulnérables.

C'est dans ce contexte que le Conseil fédéral a lancé le programme d'action Via sicura. Cette série de mesures vise à réduire encore davantage le nombre de tués et de blessés graves sur les routes, et ainsi à éviter d'importantes souffrances humaines et des coûts élevés. Dans l'idéal, Via sicura doit contribuer à ce que seuls des conducteurs bien formés et capables de conduire circulent sur des routes clémentes au volant de véhicules sûrs. Adopté par le Parlement en 2012, le programme Via sicura comprend 20 mesures inscrites dans la loi.

Les mesures Via sicura entrent en vigueur de manière échelonnée depuis le 1^{er} janvier 2013. Par conséquent, la période d'évaluation des mesures s'étend tout au plus sur trois ans. D'un point de vue méthodologique, il s'agit d'une période très courte pour donner un avis fiable en tous points sur l'efficacité des différentes mesures du programme Via Sicura. En outre, toutes les mesures entrées en vigueur jusqu'ici n'ont pas encore pu déployer tous leurs effets dans ce laps de temps.

Malgré ces conditions d'évaluation défavorables, le programme Via Sicura affiche un premier bilan d'ensemble positif trois ans après l'entrée en vigueur des premières mesures : entre 2013 et 2015, celui-ci a eu un impact positif sur la sécurité routière. Quatre mesures en particulier ont contribué à ce résultat favorable : l'interdiction de conduire sous l'influence de l'alcool pour les nouveaux conducteurs et les chauffeurs professionnels, l'allumage obligatoire des phares en journée pour les véhicules automobiles, la réglementation des délits de chauffard ainsi que les mesures d'infrastructure. Des experts indépendants ont confirmé que ces résultats ont été obtenus selon une méthodologie correcte et que l'évaluation répond aux dernières normes scientifiques.

L'évaluation a révélé que le programme de mesures Via sicura pourrait être encore optimisé en matière d'acceptabilité et d'efficacité, raison pour laquelle des adaptations doivent être soumises à la discussion dans certains domaines. La réglementation des délits de chauffard en fait partie. Il est envisageable de renoncer à fixer une peine privative de liberté minimale pour de tels délits et d'abaisser à six mois la durée minimale de retrait du permis de conduire. En outre, un plus grand pouvoir d'appréciation pourrait être donné aux tribunaux dans les cas de délits de chauffard.

Une adaptation de la réglementation concernant l'obligation pour les assureurs en responsabilité civile de former un recours notamment en cas de conduite en état d'ébriété ou de délit de chauffard devrait également faire l'objet de discussions. L'*obligation* de recours pourrait être transformée en un *droit* de recours, comme c'était le cas auparavant. Les règles applicables doivent être les mêmes que celles qui étaient en vigueur avant Via sicura. Par ailleurs, deux mesures de Via sicura qui ne sont pas encore entrées en vigueur pourraient être supprimées du programme : l'utilisation d'enregistreurs de données (boîtes noires) pour les conducteurs coupables d'excès de vitesse et l'introduction d'éthylomètres anti-démarrage. Les travaux préliminaires ont montré que ces deux mesures étaient trop coûteuses par rapport à leur utilité.

L'évaluation a également révélé que le potentiel de l'usage diurne obligatoire des phares pourrait être mieux exploité si les vélos électriques rapides circulaient aussi avec les phares allumés. Il n'est toutefois pas proposé d'imposer une telle mesure, mais de la recommander.

SINTESI

Con il postulato 16.3267 «Valutazione di Via sicura» il Consiglio federale è stato incaricato di effettuare una verifica generale dell'efficacia del progetto e, in funzione dei risultati, presentare alle Camere proposte di modifiche legislative. Il presente rapporto adempie a tale incarico.

Nel 2015 sulle strade svizzere sono morte 253 persone e 3830 sono rimaste gravemente ferite, mentre nel 1970 si contavano ancora 1694 morti e 18 314 feriti gravi. Tale evoluzione è riconducibile all'impegno costante posto nel migliorare la sicurezza di veicoli e infrastrutture e il comportamento alla guida. Se questo tipo di sforzo dovesse venire meno, è lecito prevedere un'involuzione e il numero di morti e feriti rimarrebbe costante o risalirebbe addirittura. L'imponente crescita dei chilometri percorsi e l'aumento demografico sono fattori che influiscono sempre negativamente sull'incidentalità, una tendenza accentuata dall'aumento della percentuale di utenti stradali scarsamente protetti (mobilità lenta) e di anziani, maggiormente soggetti a lesioni.

Questo è lo scenario in cui il Consiglio federale ha lanciato il programma d'azione «Via sicura», un pacchetto di misure che mira a ridurre ulteriormente il numero di morti e feriti gravi nella circolazione stradale ed evitare così l'alto tributo di sofferenza umana e costi elevati. Via sicura intende contribuire affinché, idealmente, possano circolare soltanto conducenti adeguatamente formati e del tutto idonei alla guida, su veicoli sicuri e su strade a prova di errore umano. Il progetto Via sicura, varato dal Parlamento nel 2012, prevede venti misure a livello legislativo.

Poiché le misure deliberate hanno cominciato a entrare in vigore in maniera scaglionata il 1° gennaio 2013, il periodo di valutazione non è superiore a tre anni. Dal punto di vista metodologico il termine è estremamente breve per poter esprimere un giudizio fondato e a tutto tondo sull'efficacia delle singole misure di Via sicura, tanto più che fra quelle in vigore, non tutte sono riuscite a esplicare appieno il loro effetto.

Nonostante le condizioni poco favorevoli a una valutazione, tre anni dopo l'entrata in vigore delle prime misure di Via sicura è possibile stilare un bilancio positivo per il pacchetto nel suo complesso, che, fra il 2013 e il 2015, ha avuto effetti virtuosi sulla sicurezza stradale. I maggiori contributi sono venuti in particolare da quattro misure: divieto di assumere alcolici per i neopatentati e gli autisti di professione, obbligo per tutti i veicoli a motore di circolare con le luci accese anche di giorno, introduzione dei reati di pirateria stradale e misure infrastrutturali. Esperti indipendenti hanno confermato la correttezza dei risultati e l'utilizzo di moderni metodi di valutazione scientifici.

Nel corso dell'analisi è emerso che il pacchetto Via sicura potrebbe avere un'impostazione ancora più sostenibile ed efficiente. Andrebbe pertanto esaminata l'eventualità di apportare adattamenti in alcuni ambiti, tra cui quello dei reati di «pirateria stradale», dove si potrebbe rinunciare alla reclusione minima e abbassare a sei mesi la durata minima del ritiro della patente di guida, oltre a concedere maggiore discrezionalità ai giudici nel valutare la gravità delle infrazioni in oggetto.

Dovrebbe essere discussa anche una modifica della disciplina dell'obbligo di regresso dell'assicuratore di responsabilità civile in caso, ad esempio, di reati per guida in stato di ebbrezza o di pirateria stradale. Si potrebbe infatti tornare al *diritto* e non più all'*obbligo* di regresso, ripristinando così la situazione «ante Via sicura». Inoltre, si potrebbero escludere dal pacchetto globale due misure non ancora entrate in vigore: l'uso di apparecchi di registrazione dei dati (scatole nere) per i conducenti che hanno violato i limiti di velocità e l'etilometro blocca-motore, poiché i lavori preparatori hanno evidenziato un rapporto costi/benefici sproporzionato.

La valutazione ha inoltre indicato che si potrebbe sfruttare ancora meglio il potenziale della marcia a fari accesi durante il giorno, estendendo questa misura anche alle biciclette elettriche veloci. Si propone tuttavia che questo non diventi un obbligo, ma una semplice raccomandazione.

SUMMARY

Postulate 16.3267, "Evaluation of Via sicura", requests the Federal Council to submit the Via sicura programme to a comprehensive evaluation and, depending on its findings, petition Parliament to consider any required amendments to the existing legislation. With this report, the Federal Council has fulfilled this mandate.

In 2015, 253 people lost their lives on Switzerland's roads and 3,830 were seriously injured. By way of comparison, in 1970 a total of 1,694 people were killed and 18,314 were seriously injured. This positive development is attributable to the ongoing commitment in favour of safer vehicles and road infrastructure, and efforts aimed at improving driving behaviour. If this commitment is not further pursued, negative trends could cause the number of fatalities and serious injuries to stagnate or even rise. The enormous increase in kilometre performance and population growth are factors that are negatively influencing the occurrence of accidents, and this tendency is being underscored by the increase in the proportion of poorly protected road users (human-powered mobility) and vulnerable senior citizens.

Against this backdrop, the Federal Council initiated its Via sicura action programme. It aims to further reduce the number of fatalities and serious injuries on our roads, and thus prevent a great deal of human suffering and avoid high costs. Via sicura is intended to help ensure that, ideally, only drivers who have received the necessary level of instruction and possess the full driving capacity drive in safe motor vehicles on forgiving roads. The draft of the programme was adopted by Parliament in 2012 and contains twenty legislative measures.

These measures have been entering into force on a step-by-step basis since 1 January 2013. The period for an evaluation of the measures was thus limited to a maximum of three years. From the point of view of methodology, this is a very short time for making a comprehensive evaluation of the effectiveness of the individual measures specified in Via sicura. And not all the measures that have entered into force to date have been able to take full effect within the cited period.

But despite the unfavourable background conditions for the evaluation, it is possible to draw an initial positive balance for the overall package three years after the first measures entered into force: between 2013 and 2015, Via sicura had a positive impact on road safety. Four measures in particular contributed towards this positive result: the ban on alcohol for new and professional drivers; the compulsory use of lights during the day for motor vehicles; the legislation governing extreme speeding offenders; and certain infrastructure measures. Independent experts have confirmed that these findings were deduced correctly and that the evaluation procedure corresponded to the current status of scientific knowledge.

In the course of the evaluation it became apparent that the package of measures could be made more tolerable and more efficient. Amendments to legislation in some areas are to be proposed for discussion, including the regulations governing extreme speeding offences. Here it is conceivable that the mandatory minimum term of imprisonment could be waived and the minimum period of confiscation of the driving licence could be reduced to six months. Furthermore, the courts could be given broader discretionary powers when dealing with these offences.

Another proposed amendment to be discussed concerns the adaptation of the regulation governing the obligation of recourse on the part of liability insurers in the case of drink driving and excessive speeding offences. Here the *obligation* of recourse could be turned into a *right* of recourse again, i.e. the rule that applied prior to the introduction of Via sicura could be reinstated. Furthermore, two measures that have not yet entered into force could be eliminated from the overall package: the mandatory use of data recording devices (black boxes) by speeding offenders, and electronic vehicle immobilisers (to prevent drink driving). Preparatory tasks have shown that both these measures would be too complex to implement in relation to the anticipated benefits.

The evaluation also indicated that it would be possible to more effectively utilise the potential of driving with the lights on during the day if fast e-bikes were to be included in the regulation. However, the proposal calls for a recommendation instead of a requirement.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Auftrag und Inhalt des Postulats.....	7
2. Ausgangslage	7
2.1. Entwicklung der Sicherheit im Strassenverkehr.....	7
2.1.1. Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter in der Schweiz.....	7
2.1.2. Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit.....	8
2.1.3. Die Schweiz im internationalen Vergleich.....	9
2.2. Via sicura.....	10
2.2.1. Entstehung der Via-sicura-Vorlage.....	10
2.2.2. Ziel von Via sicura.....	10
2.2.3. Inhalt der Via-sicura-Vorlage.....	11
2.2.4. Parlamentarische Vorstösse und Initiativen zu Via sicura	11
3. Evaluation von Via sicura.....	12
3.1. Vorgehen.....	12
3.2. Gesamtevaluation.....	12
3.3. Evaluation einzelner Massnahmen.....	13
3.3.1. Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen.....	13
3.3.2. Neudefinition des Mindestalters für Radfahrer und Radfahrerinnen	13
3.3.3. Mindestalter für Fuhrleute	13
3.3.4. Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren.....	14
3.3.5. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag	14
3.3.6. Raserdelikte (Definition), höhere Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten, höhere Strafandrohung bei Raserdelikten	15
3.3.7. Infrastrukturmassnahmen: Unfallschwerpunkte	15
3.3.8. Massnahmen, die nicht evaluiert wurden.....	16
3.4. Synthese aus Gesamt- und Einzelevaluationen.....	17
4. Mögliche Anpassungen von Massnahmen	18
4.1. Vorgehen.....	18
4.2. Anpassungsvorschläge zur Diskussion	18
4.2.1. Regelung von Raserdelikten	18
4.2.2. Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen.....	19
4.2.3. Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholwegfahrsperren	19
4.3. Empfehlung für Fahren mit Licht am Tag für schnelle E-Bikes	20
Anhang	21
Anhang A Schlusscommuniqué Experten-Workshop vom 16.11.2016.....	21
Anhang B Übersicht über die einzelnen Massnahmen von Via sicura.....	22
Anhang C Änderungen der Via-sicura-Vorlage durch das Parlament.....	25
Anhang D Glossar und Abkürzungen	26

1. Auftrag und Inhalt des Postulats

Die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats hat am 14. April 2016 das Postulat 16.3267 «Evaluation von Via sicura» eingereicht. Es beauftragt den Bundesrat, die Via-sicura-Vorlage einer Gesamtevaluation bezüglich Wirksamkeit zu unterziehen und den Räten je nach Ergebnis Gesetzesänderungen zu unterbreiten. Der Ständerat hat das Postulat am 8. Juni 2016 angenommen.

Der vorliegende Bericht erfüllt den Auftrag des Postulats. Der Bericht beschreibt in Kapitel 2 zunächst die Ausgangslage, d. h. die Entwicklung der Strassenverkehrssicherheit und deren Einflussfaktoren, die Entstehung und die Ziele von Via sicura sowie die aktuellen parlamentarischen Vorstösse und Initiativen zu Via sicura. In Kapitel 3 werden die Ergebnisse der Evaluation von Via sicura beschrieben und diskutiert. In Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** werden Verbesserungen des Massnahmenpakets Via sicura zur Diskussion gestellt.

2. Ausgangslage

2.1. Entwicklung der Sicherheit im Strassenverkehr

2.1.1. Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter in der Schweiz

Via sicura verfolgt das Ziel, die Anzahl Schwerverunfallter (getötete und schwerverletzte Personen) auf Schweizer Strassen signifikant zu reduzieren. Im Folgenden wird die Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter im Strassenverkehr in den letzten Jahrzehnten aufgezeigt.

Bei der Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter im Strassenverkehr zeigt sich ein kontinuierlicher Abwärtstrend seit den 1970er-Jahren (vgl. Abbildung 1). Die Zahl der getöteten Personen konnte seit dem Jahr 1970 von 1694 auf 253 im Jahr 2015 – d. h. um 85 Prozent – reduziert werden; bei den Schwerverletzten beträgt der Rückgang im selben Zeitraum 79 Prozent (von 18 314 im Jahr 1970 auf 3830¹ im Jahr 2015). Im gleichen Zeitraum hat sich die Fahrleistung im Strassenverkehr mehr als verdoppelt. Der positive Trend bei der Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter zeigt sich somit trotz massiv gestiegener Fahrleistung.

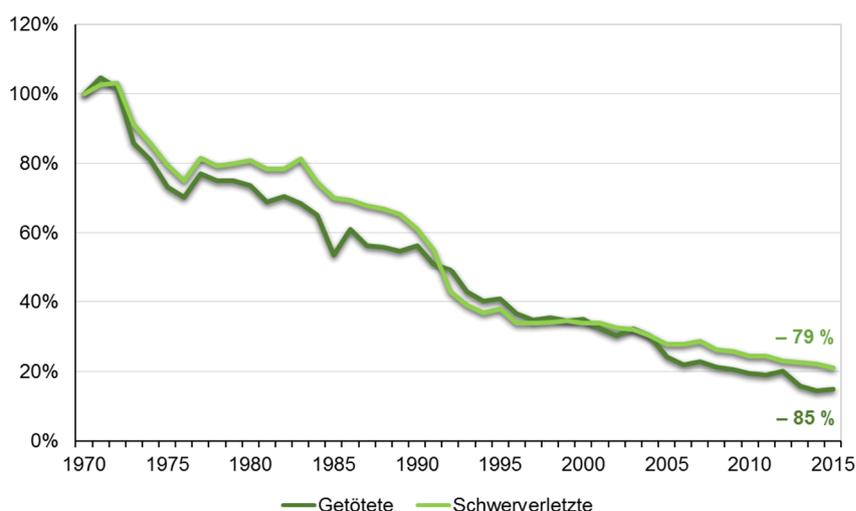


Abbildung 1: Entwicklung der Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Strassenverkehr von 1970 bis 2015 (indexiert)

¹ Vgl. Definitionsänderungen der Schwerverletzten in den Jahren 1992 und 2015 im Glossar in Anhang D.

Quelle: ASTRA, BFS

Zum Rückgang der Anzahl schwerverunfallter Personen hat insbesondere die positive Entwicklung bei den Personenwagen-Insassen beigetragen (vgl. Abbildung 2). Die Zahl der schwerverunfallten Insassen von Personenwagen hat seit 1992 um 74 Prozent auf 75 Getötete und 882 Schwerverletzte im Jahr 2015 abgenommen. Trotzdem stellen die Personenwagen-Insassen die zweitgrösste Gruppe von Schwerverunfallten dar; nur in der Gruppe der Motorradfahrenden sind die Zahlen mit 66 Getöteten und 1100 Schwerverletzten im Jahr 2015 höher. In den letzten 10 Jahren ist bei den schwerverunfallten Motorradfahrenden jedoch ein Rückgang zu beobachten.

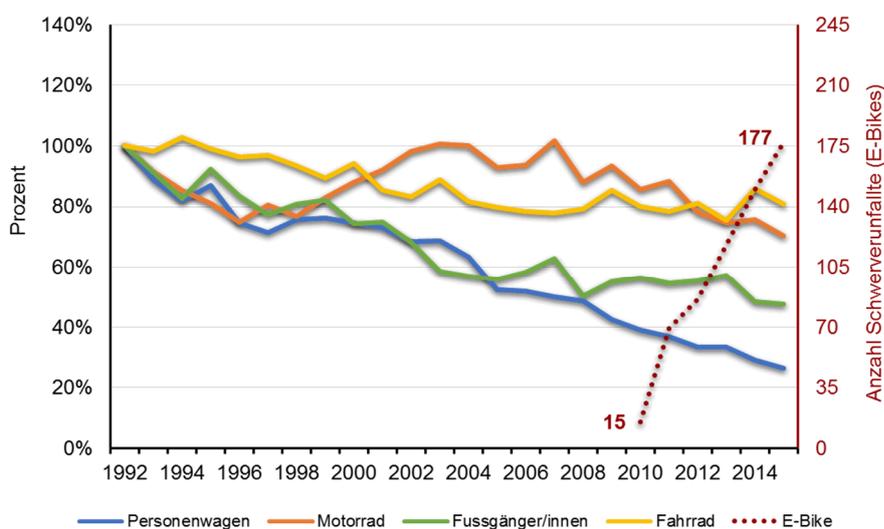


Abbildung 2: Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter nach Verkehrsteilnahme von 1992 bis 2015 (indexiert, E-Bikes: absolute Zahlen)
Quelle: ASTRA

Ein Rückgang ist auch bei den schwerverunfallten Fussgängern und Fussgängerinnen zu verzeichnen. Bei den Fahrradfahrenden ist hingegen keine positive Entwicklung zu erkennen: Die Zahl der schwerverunfallten Fahrradfahrenden stagniert seit rund 10 Jahren auf dem gleichen Niveau und betrug 25 Getötete und 838 Schwerverletzte im Jahr 2015. Eine deutliche Zunahme der Schwerverunfallten zeigt sich in der Gruppe der E-Bikes (Sekundärachse in Abbildung 2). Mit dem vermehrten Aufkommen von E-Bikes in den letzten Jahren steigt auch die Anzahl der Schwerverunfallten.

2.1.2. Einflussfaktoren auf die Entwicklung der Verkehrssicherheit

Die positive Entwicklung in der Strassenverkehrssicherheit ist dem laufenden Engagement für sicherere Fahrzeuge, für eine sicherere Infrastruktur und für ein verbessertes Verkehrsverhalten zu verdanken. Insbesondere Massnahmen wie die Einführung von Blutalkoholgrenzwerten (1963, 1980 und 2005), Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. 1973, 1984, 1990), Gurtentragpflichten (1981, 1994), verschiedene Empfehlungen und Kampagnen (z. B. Soll-Vorschrift für Licht am Tag 2002) haben markant zur Reduktion des Unfallgeschehens beigetragen (vgl. Abbildung 3).

Ohne weiteres Engagement muss damit gerechnet werden, dass negative Entwicklungen die Zahl der Schwerverunfallten stagnieren oder sogar ansteigen lassen: Der massive Anstieg der Fahrleistung und das Wachstum der Bevölkerung sind Faktoren, die das Unfallgeschehen laufend negativ beeinflussen. Verstärkt wird diese Tendenz durch die Zunahme des Anteils schlecht geschützter Verkehrsteilnehmender (Langsamverkehr) und verletzungsanfälligerer Seniorinnen und Senioren.

2017-06-27-0009

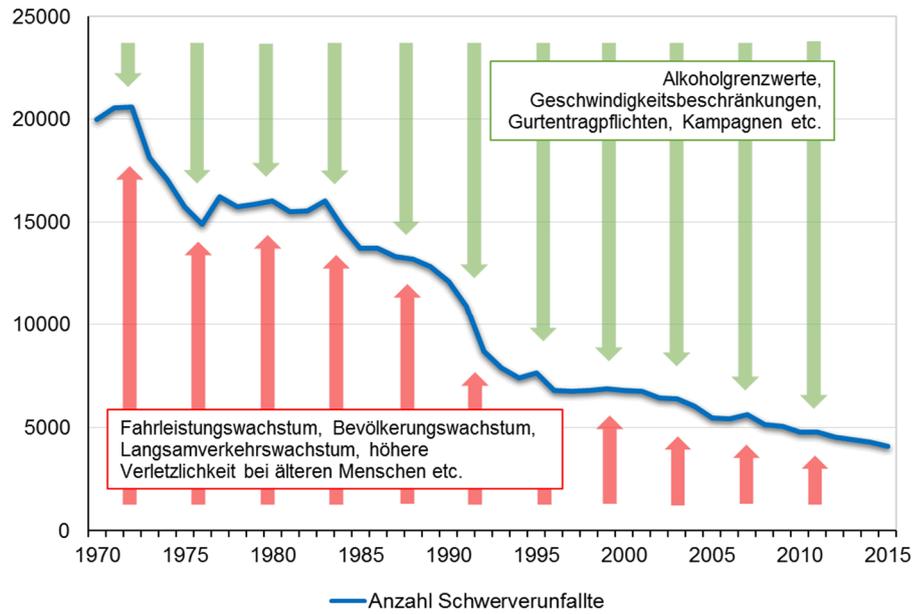


Abbildung 3: Einflussfaktoren auf die Anzahl der Schwerverunfällen im Zeitablauf (grüne Pfeile: positive Einflussfaktoren, rote Pfeile: negative Einflussfaktoren) Quelle: ASTRA

2.1.3. Die Schweiz im internationalen Vergleich

Dass in der Vergangenheit bereits viel erreicht wurde, zeigt auch der Vergleich mit dem Ausland. Die Schweiz befindet sich bei der Verkehrssicherheit im weltweiten Spitzenfeld hinter Island, Schweden, den Niederlanden, dem Vereinigten Königreich und Norwegen (vgl. Abbildung 4). Der Vergleich zeigt aber auch, dass weiteres Verbesserungspotenzial vorhanden ist.

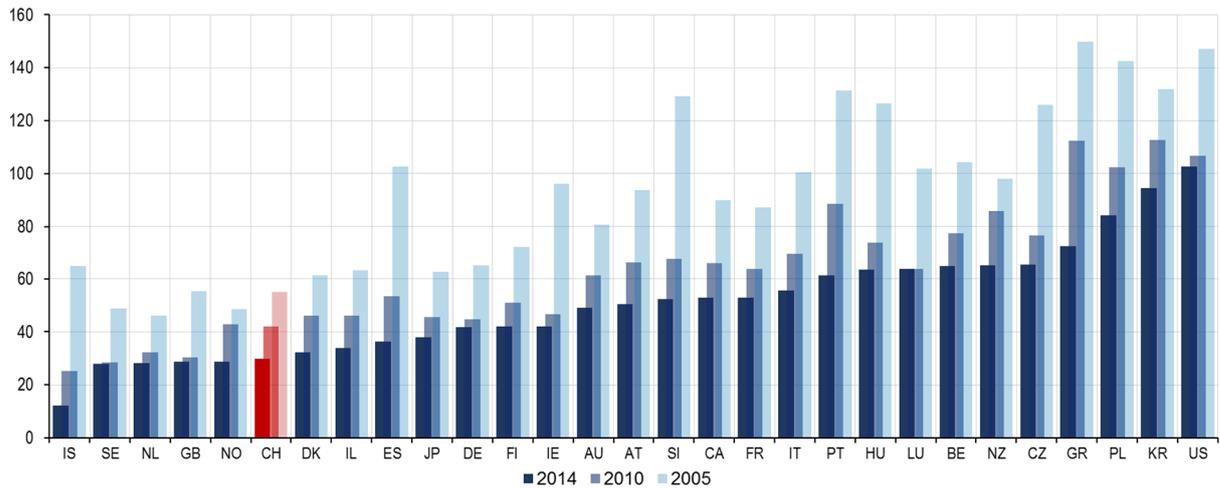


Abbildung 4: Anzahl der Getöteten im Strassenverkehr pro 1 Million Einwohner in den Jahren 2005, 2010 und 2014 im internationalen Vergleich Quelle: OECD, IRTAD

2.2. Via sicura

2.2.1. Entstehung der Via-sicura-Vorlage

Im Mai 2000 erteilte Moritz Leuenberger, damaliger Bundesrat und Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, dem Bundesamt für Strassen ASTRA den Auftrag, Grundlagen zum Aufbau einer Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik mit der «Vision Zero» (d. h. ohne Unfälle mit schweren Personenschäden) zu erarbeiten. Diese Grundlagen wurden von der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu ausgearbeitet.²

Ausgehend von dieser Grundlagenarbeit hat der Bundesrat das UVEK im Jahr 2002 beauftragt, ein Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr zu erarbeiten, das zum Ziel hat, die Anzahl der im Strassenverkehr getöteten Personen innerhalb von zehn Jahren zu halbieren. Aus diesem Auftrag ging in einem partizipativen Prozess mit Fachorganisationen, Interessensverbänden, Kantons- und Gemeindebehörden, Wirtschaft und Politik das Handlungsprogramm Via sicura hervor.³

Der Bundesrat gab 2005 schliesslich den Auftrag, Varianten für die Umsetzung von Via sicura auszu- arbeiten, die zu einer signifikanten Senkung der im Strassenverkehr Getöteten und Schwerverletzten führen sollen. Diese Varianten wurden Ende 2008 in die Vernehmlassung geschickt.

2010 hat der Bundesrat basierend auf den Ergebnissen der Vernehmlassung jene Massnahmen ausgewählt, die weiterverfolgt werden sollen. Massnahmen, die eine Gesetzesänderung erforderten, wurden in die Botschaft zu Via sicura aufgenommen und das UVEK wurde mit der Umsetzung der übrigen Massnahmen betraut.

Ende 2010 hat der Bundesrat die Botschaft⁴ zu Via sicura zur weiteren Bearbeitung ans Parlament überwiesen. Dieses hat die Vorlage am 15. Juni 2012 mit verschiedenen Anpassungen angenommen (vgl. Abschnitt 2.2.3). Am 4. Oktober 2012 ist die Referendumsfrist ungenutzt abgelaufen. Die Via-sicura-Massnahmen treten seit dem 1. Januar 2013 gestaffelt in Kraft.

2.2.2. Ziel von Via sicura

Via sicura ist ein Massnahmenpaket zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur signifikanten Reduktion der Schwerverunfallten im Strassenverkehr. In der Botschaft zu Via sicura wurde geschätzt, dass sich mit der Umsetzung der Massnahmen die Zahl der getöteten und schwerverletzten Personen um rund ein Viertel reduzieren lässt (vorbehaltlich der anschliessenden Anpassungen durch das Parlament).

Dieses Ziel soll erreicht werden, indem idealerweise nur noch gut ausgebildete und voll fahrfähige Menschen in sicheren Fahrzeugen auf Fehler verzeihenden Strassen verkehren. Das heisst die Massnahmen müssen Einfluss nehmen auf das gesellschaftliche Problembewusstsein, auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden und auf die Sicherheit der Fahrzeuge und der Strasseninfrastruktur.

Das Ziel von Via sicura soll dabei mit Massnahmen auf verschiedenen Ebenen erreicht werden:

- präventive Massnahmen,
- Massnahmen zur besseren Durchsetzung bestehender Regeln,
- repressive Massnahmen bei schwerwiegenden Delikten,
- Infrastrukturmassnahmen und

² bfu (2002): Erarbeitung der Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes VESIPO, Schlussbericht, Bern.

³ ASTRA (2005): Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, Bern.

⁴ 10.092 Botschaft zu Via sicura, Handlungsprogramm des Bundes für mehr Sicherheit im Strassenverkehr vom 20. Oktober 2010, BBI 2010 8847.

2017-06-27-0009

- Massnahmen zur Optimierung der Informationssysteme.

Eine Übersicht über die einzelnen Massnahmen, gegliedert nach diesen Ebenen, ist in Anhang B zu finden.

2.2.3. Inhalt der Via-sicura-Vorlage

Die Botschaft zu Via sicura umfasste ursprünglich 22 Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Im Rahmen der parlamentarischen Beratung wurde die Vorlage in verschiedenen Bereichen angepasst. Die wichtigsten Anpassungen sind die Folgenden:

- Ergänzung einer Regelung zu den Raserdelikten als indirekter Gegenvorschlag auf die anschliessend zurückgezogene Volksinitiative «Schutz vor Rasern»,
- Erweiterung der Massnahme zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit um den Erlass von Vorschriften für die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen und
- Streichung verschiedener Massnahmen, wie beispielsweise die Befristung von Führerausweisen oder die Fahrradhelmpflicht bei Kindern.

Eine vollständige Übersicht über die Anpassungen im Parlament ist in Anhang C zu finden. Vom Parlament verabschiedet wurden schliesslich 20 Massnahmen (vgl. Anhang B).

2.2.4. Parlamentarische Vorstösse und Initiativen zu Via sicura

Folgende Vorstösse und Initiativen mit Bezug zur Via-sicura-Vorlage wurden seit deren Annahme im Jahr 2012 im Parlament eingereicht:

- 14.438 Parlamentarische Initiative Buttet «*Polizeiangehörige nicht mehr ins Gefängnis stecken!*»
- 14.3718 Interpellation Schneider Schüttel «*Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen*»
- 14.3792 Motion Zanetti «*Einsätze von Blaulichtorganisationen. Optimierung der Strassenverkehrsgesetzgebung*»
- 14.3800 Motion Chopard-Acklin «*Einsätze von Blaulichtorganisationen. Optimierung der Strassenverkehrsgesetzgebung*»
- 14.3876 Motion Guhl «*Gleiche Promillegrenze für Milizfeuerwehren und nichtdiensthabendes Personal bei Rettungseinsätzen wie für alle anderen Automobilisten*»
- 14.4229 Motion Wobmann «*Aufhebung des Verbots von Radarwarnern*»
- 15.3125 Motion Gschwind «*Via sicura. Verhältnismässigkeit der strafrechtlichen und administrativen Sanktionen wiederherstellen*»
- 15.413 Parlamentarische Initiative Regazzi «*Via Sicura. Rasche Beseitigung der Exzesse und unerwünschten Nebeneffekte des Raserdelikts*»
- 15.500 Parlamentarische Initiative Addor «*Via sicura. Nein zur Dreifachbestrafung!*»

Die Motionen und Initiativen fordern die Berücksichtigung der Besonderheiten von Blaulichtorganisationen und von Milizfeuerwehren, die Änderung der Rückgriffspflicht auf ein Rückgriffsrecht im Rahmen der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen und die Aufhebung des Verbots von öffentlichen Warnungen vor Verkehrskontrollen. Im Zusammenhang mit Raserdelikten werden ein höherer Ermessensspielraum für Richter und Richterinnen zur Berücksichtigung der Umstände bei Geschwindigkeitsüberschreitungen, die Aufhebung der Mindestfreiheitsstrafe und die Herabsetzung der Mindstdauer des Führerausweisentzugs gefordert.

3. Evaluation von Via sicura

3.1. Vorgehen

Das Postulat «Evaluation von Via sicura» sieht vor, dass die Via-sicura-Vorlage einer Gesamtevaluation hinsichtlich ihrer Wirksamkeit unterzogen wird. Zur Erfüllung des Auftrags wurde eine quantitative Analyse zur Wirkung von Via sicura auf die Anzahl der Schwerverunfallten – die Zielgrösse von Via sicura – durchgeführt. Eine vertiefte Beschreibung der verwendeten Daten, Methoden und Ergebnisse dieser quantitativen Analyse wird im begleitenden Technischen Bericht dokumentiert.⁵

Im Rahmen eines Expertengutachtens und eines Workshops mit drei weiteren Experten wurde der Technische Bericht von internationalen, unabhängigen Fachexperten aus den wichtigsten Bereichen der Verkehrssicherheit (Mensch, Fahrzeug, Infrastruktur) überprüft. Mit diesem Vorgehen sollte sichergestellt werden, dass die gewählten Analysemethoden dem aktuellen Stand der Wissenschaft entsprechen. Nach Einschätzung der Experten erfüllt die Analyse diesen Anspruch und wird als glaubwürdig, transparent und nachvollziehbar beurteilt. In einem Schlusscommuniqué wurden die wichtigsten Einschätzungen der beigezogenen Experten aus dem Workshop zusammengefasst (vgl. Anhang A).

Die Ergebnisse der Gesamtevaluation, bei der das Massnahmenpaket Via sicura gesamthaft auf seine quantitative Wirkung untersucht wird, sind in Abschnitt 3.2 zusammengefasst. Zusätzlich zu dieser Gesamtevaluation wurde auch noch die Wirkung auf Ebene einzelner Massnahmen untersucht. In diesen Einzelevaluationen werden jene Massnahmen der Via-sicura-Vorlage betrachtet, die sich aufgrund der Datenverfügbarkeit und trotz der kurzen Dauer seit Inkrafttreten besonders für eine Evaluation eignen. Die Ergebnisse dieser Einzelevaluationen sind in Abschnitt 3.3 zu finden, ebenso wie die Gründe, warum nicht für alle Massnahmen Einzelevaluationen durchgeführt wurden. In Abschnitt 3.4 werden die Ergebnisse der Gesamtevaluation und der Einzelevaluationen zusammengeführt und diskutiert.

3.2. Gesamtevaluation

Die ersten Massnahmen der Via-sicura-Vorlage sind am 1. Januar 2013 in Kraft getreten, d. h. ab diesem Zeitpunkt kann die Wirkung untersucht werden. Die Analyse wurde im Laufe des Jahres 2016 durchgeführt, weshalb der Untersuchungszeitraum mit dem abgeschlossenen Unfalljahr 2015 endet.

Für die Gesamtevaluation wurde für den Zeitraum von 2000 bis 2012 ein statistisches Modell entwickelt, das für die Jahre 2013 bis 2015 prognostiziert, wie sich die Zahl der Schwerverunfallten ohne Via sicura entwickelt hätte. Diese Prognose wird den tatsächlichen Zahlen zu den Schwerverunfallten – also mit Via sicura – gegenübergestellt. Die Differenz stellt die Wirkung von Via sicura dar. Eine positive Wirkung ist folglich dann gegeben, wenn die Zahl der Schwerverunfallten im Strassenverkehr aufgrund von Via sicura gesenkt werden konnte.

Die Ergebnisse dieser Gegenüberstellung zeigen eine positive Wirkung von Via sicura (vgl. Abbildung 5): Zwischen 2013 und 2015 konnte durch Via sicura eine Reduktion von rund 100 Schwerverunfallten (im Schnitt 33 pro Jahr) erzielt werden. In Anbetracht dessen, dass bis dato noch nicht alle Massnahmen ihre volle Wirkung entfalten konnten, kann für die Zukunft eine noch höhere Wirkung erwartet werden.

⁵ ASTRA (2017): Evaluation von Via sicura, Technischer Bericht, Bern.

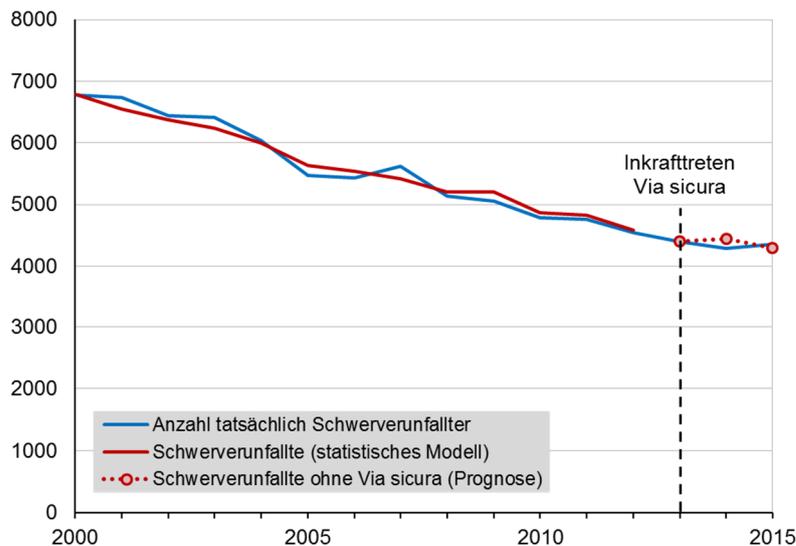


Abbildung 5: Entwicklung der Anzahl Schwerverunfallter mit und ohne Via sicura zwischen 2013 und 2015
Quelle: ASTRA

3.3. Evaluation einzelner Massnahmen

3.3.1. Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen

Die Massnahme ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Sie sieht vor, dass die Begleitperson bei Lernfahrten den entsprechenden Führerausweis nicht auf Probe besitzen darf (nebst der Vollendung des 23. Lebensjahres und dem Besitz des entsprechenden Führerausweises seit mindestens drei Jahren). Diese Massnahme zielt folglich ausschliesslich auf Begleitpersonen ab, deren Probezeit verlängert wurde. Die Massnahme entfaltet unmittelbar mit Inkrafttreten ihre allfällige Wirkung.

In den letzten fünf Jahren gab es pro Jahr durchschnittlich rund 20 Schwerverunfälle bei Unfällen, in die Lernfahrende involviert waren und bei denen eine Begleitperson erforderlich war. Wie viele der betroffenen Begleitpersonen ihren Führerausweis auf (verlängerter) Probe besaßen, ist nicht bekannt. Aufgrund der kleinen Zielgruppe dieser Massnahme ist bei der Anzahl Schwerverunfallter bei Unfällen mit Lernfahrenden als Lenker seit 2013 kein nachhaltiger Rückgang erkennbar.

3.3.2. Neudefinition des Mindestalters für Radfahrer und Radfahrerinnen

Die Massnahme ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Sie sieht die Trennung von Schulpflicht und Radfahrberechtigung vor und ermöglicht auch frühes Fahrradfahren bei Begleitung (alt: Verbot für vorschulpflichtige Kinder, neu: unter Sechsjährige auf Hauptstrassen nur mit einer mindestens 16-jährigen Begleitperson). Da das schulpflichtige Alter in einigen Kantonen z. T. bei vier Jahren liegt, sollte mit der Massnahme vermieden werden, dass diese zum Fahrradfahren auf Hauptstrassen berechtigt sind. Die allfällige Wirkung tritt unmittelbar mit Inkrafttreten der Massnahme ein. Die Zahl der Schwerverunfallten mit Fahrrad in der Altersklasse unter sechs Jahren ist äusserst gering, so dass für die Massnahme keine Wirkung ausgewiesen werden kann.

3.3.3. Mindestalter für Fuhrleute

Die Massnahme ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Vor der Einführung durften Kinder ab 7 Jahren Fuhrwerke führen. Mit der Massnahme wird das Mindestalter auf 14 Jahre angehoben (analog der

landwirtschaftlichen Motorfahrzeuge). Das neue Mindestalter wird ab Inkrafttreten der Massnahme angewendet, die allfällige Wirkung erfolgt somit ohne Verzögerung. Das Führen von Fuhrwerken im Strassenverkehr hat heute jedoch nur noch eine geringe Bedeutung und beschränkt sich weitgehend auf touristische Angebote. Die Zielgruppe der Massnahme ist folglich so klein, dass bei den Schwerverunfallten keine Veränderung nachgewiesen werden kann.

3.3.4. Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren

Die Massnahme ist am 1. Januar 2014 in Kraft getreten. Mit der Massnahme wird das Fahren unter Alkoholeinfluss für bestimmte Personengruppen verboten. Zum einen sind das Personen, denen eine erhöhte Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden zukommt (berufsmässiger Personenverkehr, Lastwagen- und Gefahrguttransporte, Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, Begleitpersonen von Lernfahrten), zum anderen Personen, die über wenig Erfahrung im Strassenverkehr verfügen (Fahrschüler und Fahrschülerinnen, Neulenkende mit Führerausweis auf Probe). Am 1. Januar 2017 ist eine Anpassung der Massnahme in Kraft getreten. Vom Alkoholverbot ausgenommen sind seither dringliche Dienstfahrten von Milizfeuerwehren und Angehörigen von Blaulichtorganisationen (ausserhalb Dienstzeit und Pikett).

Im Vergleich zu den Jahren vor Inkrafttreten der Massnahme hat die Zahl der Schwerverunfallten bei Unfällen mit Alkoholeinwirkung als Unfallursache bei den betroffenen Personengruppen um rund 35 Prozent abgenommen. Diese Abnahme kann aber nicht vollständig der Massnahme zugeschrieben werden, denn die Zahl der Schwerverunfallten bei Unfällen ohne Alkoholeinwirkung als Unfallursache hat bei denselben Personengruppen ebenfalls abgenommen (um rund 14 Prozent). Die Differenz von rund 21 Prozentpunkten kann jedoch auf die Massnahme zurückgeführt werden. Dies entspricht 28 Schwerverunfallten, die mit der Massnahme durchschnittlich pro Jahr vermieden werden konnten.

3.3.5. Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

Die Massnahme ist am 1. Januar 2014 in Kraft getreten. Sie sieht die ständige Beleuchtung von Motorfahrzeugen während der Fahrt vor. Beleuchtete Fahrzeuge sind für andere Motorfahrzeuglenkende, aber auch für alle anderen Verkehrsteilnehmenden schneller sichtbar. Damit verbleibt mehr Zeit, um auf gefährliche Situationen zu reagieren.

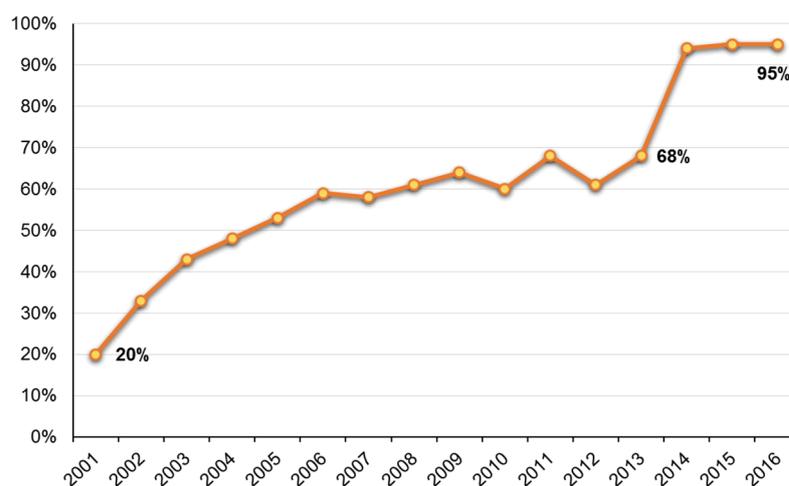


Abbildung 6: Entwicklung der Lichteinschaltquote von Motorfahrzeugen am Tag bei schönem Wetter von 2001 bis 2016

Quelle: bfu (2016)⁶

Die Lichteinschaltquote bei Motorfahrzeugen bei Tag lag 2001 unter 20 Prozent und hat sich seither massiv erhöht (vgl. Abbildung 6). Verschiedene Massnahmen und Kampagnen, wie die Einführung einer Soll-Bestimmung für Fahren mit Licht am Tag im Jahr 2002, haben dazu beigetragen, die Quote auf ein Niveau von 68 Prozent im Jahr 2013 zu steigern. Mit dem Inkrafttreten der Via-sicura-Massnahme im Jahr 2014 machte die Quote einen deutlichen Sprung nach oben. 2014 betrug sie 90 Prozent und erhöhte sich bis 2016 kontinuierlich auf 95 Prozent.

Die quantitative Analyse der Massnahme zeigt, dass mit Einführung des verpflichtenden Fahrens mit Licht am Tag, und mit der damit verbundenen höheren Lichteinschaltquote, auch die Zahl der Schwerverunfallten markant reduziert werden konnte. Durch die Massnahme konnten in den Jahren 2014 und 2015 durchschnittlich 110 Schwerverunfallte pro Jahr vermieden werden.

3.3.6. Raserdelikte (Definition), höhere Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten, höhere Strafandrohung bei Raserdelikten

Die Massnahme ist am 1. Januar 2013 in Kraft getreten. Sie wurde im Rahmen der parlamentarischen Beratung als indirekter Gegenvorschlag auf die anschliessend zurückgezogene Volksinitiative «Schutz vor Rasern» in die Via-sicura-Vorlage aufgenommen. Sie definiert zum einen Raserdelikte (Geschwindigkeitsüberschreitungen, bei denen in jedem Fall ein Raserdelikt vorliegt sowie schwerwiegende Verkehrsregelverletzungen wie z. B. Autorennen und waghalsiges Überholen). Zum anderen legt sie bei diesen Delikten die Dauer des Führerausweisentzugs auf mindestens zwei Jahre und die Strafandrohung auf ein bis vier Jahre Freiheitsstrafe fest. Die Massnahme zielt in erster Linie auf Personen ab, die die zulässige Geschwindigkeit massiv überschreiten. Ein Verhaltenseffekt auf die übrigen Verkehrsteilnehmenden ist aber ebenfalls gegeben, da diese durch die Diskussion und die Umsetzung über die Unfallgefahren bei hohen Geschwindigkeiten sensibilisiert wurden.

In der quantitativen Analyse wurde die Anzahl Schwerverunfallter aus Unfällen betrachtet, die aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen oder aufgrund von Rennen und Verfolgungsfahrten verursacht wurden. Die Ergebnisse der Analyse weisen für die Massnahme eine positive Wirkung aus. Diese zeigt sich bereits ab dem Jahr 2010 mit der Lancierung der Volksinitiative, die zu einem hohen medialen Echo und einer intensiven gesellschaftlichen Diskussion geführt hat. Im Vergleich zur Entwicklung in der Vergangenheit, konnten in den drei Jahren nach Inkrafttreten der Massnahme durchschnittlich 17 Schwerverunfallte pro Jahr vermieden werden. Die Wirkung wird durch die zurückhaltende Berechnung aber eher unterschätzt; dieser Wert ist daher als Untergrenze zu betrachten.

3.3.7. Infrastrukturmassnahmen: Unfallschwerpunkte

Die Massnahme ist seit dem 1. Juli 2013 in Kraft. Bund, Kantone und Gemeinden werden verpflichtet, ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte hin zu analysieren und diese angemessen zu sanieren. Bereits vor Inkrafttreten hat das ASTRA zusammen mit externen Fachleuten Vollzugshilfen und Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente entwickelt, um die Strasseneigentümer und Strasseneigentümerinnen bei der Umsetzung dieser anspruchsvollen Aufgaben zu unterstützen. Da der Stand der Sanierung von Unfallschwerpunkten sehr unterschiedlich ist, konnte sich die Wirkung der Massnahme sicherlich noch nicht vollständig entfalten und wird aller Voraussicht nach noch weiter ansteigen.

Die Ergebnisse der quantitativen Analyse sind in Abbildung 7 dargestellt. In den Jahren nach Inkrafttreten der Massnahme lag die Zahl der Unfallschwerpunkte um 11 Prozent tiefer als vor Inkrafttreten. Die Anzahl der schweren Unfälle (mit Getöteten oder Schwerverletzten) auf diesen Unfallschwerpunkten hat sich um 12 Prozent reduziert. Wird berücksichtigt, dass alle anderen schweren Unfälle in der

⁶ bfu (2016): Lichteinschaltquoten der Motorfahrzeuge bei schöner Witterung nach Region und Ortslage in Prozent 2016, VSV.T.08, <http://www.bfu.ch/de/forschung-und-statistik/statistik>.

Schweiz ebenfalls – aber in geringerem Ausmass – abgenommen haben, dann kann der Massnahme eine Wirkung von 18 vermiedenen schwerverunfallten Personen pro Jahr zugeschrieben werden.

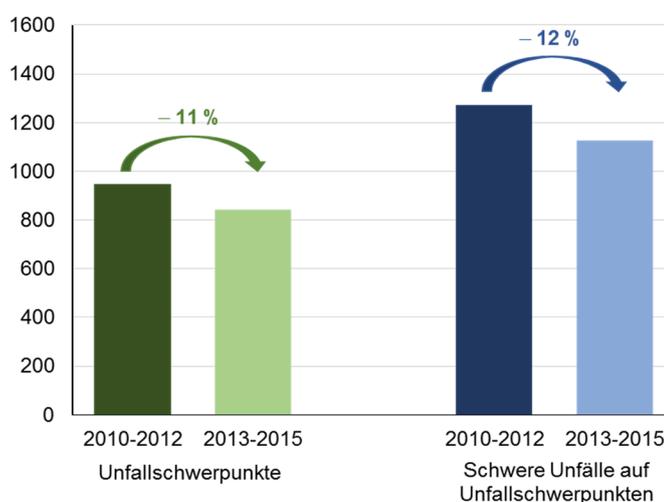


Abbildung 7: Entwicklung der Unfallschwerpunkte und schweren Unfälle auf Unfallschwerpunkten in Dreijahresintervallen von 2010 bis 2015⁷
Quelle: ASTRA

3.3.8. Massnahmen, die nicht evaluiert wurden

Die Evaluation einzelner Massnahmen der Via-sicura-Vorlage ist nicht in allen Fällen möglich. Der augenscheinlichste Grund dafür ist, dass eine Massnahme noch nicht in Kraft getreten ist. Das trifft auf die Massnahmen «Alkohol-Wegfahrsperre», «Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten» und «Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen» zu.

Für eine aussagekräftige quantitative Untersuchung muss eine Massnahme bereits eine gewisse Zeit in Kraft sein und sie muss ihre Wirkung entfalten können. Beispielsweise ist die «Beweissichere Atemalkoholprobe» erst im Laufe des Jahres 2016 in Kraft getreten – für die Analyse ist es folglich zu früh. Die «Infrastrukturmassnahmen» sehen zum Beispiel vor, Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen zu erlassen. Eine entsprechende Norm wurde 2016 publiziert. Folglich konnte sich die Wirkung auf das Unfallgeschehen noch nicht entfalten.

Die Massnahmen «Abklärung der Fahreignung» und «Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen» sind Beispiele, warum aus Gründen der Datenverfügbarkeit eine Evaluierung auf Massnahmenebene nicht möglich war. Wie oft eine Fahreignungsprüfung durchgeführt wird bzw. Versicherungsgesellschaften Rückgriff auf Unfallverursacher nehmen, sind Informationen, die nicht systematisch erhoben werden.

Schliesslich ist die Evaluation einer Massnahme nicht geeignet, wenn der Nutzen der Massnahme darin liegt, indirekt Einfluss auf das Unfallgeschehen zu nehmen. «Massnahmen zur Optimierung der Informationssysteme» generieren etwa Informationen, mit denen gezielter und effizienter auf Sicherheitsdefizite im Strassenverkehr reagiert werden kann. Das heisst, erst nachgelagerte Schritte können eine Wirkung auf das Unfallgeschehen erzielen.

⁷ Ausgenommen von der Analyse wurden aufgrund unvollständiger Daten in den ersten Zeitintervallen die Kantone Tessin und Genf.

3.4. Synthese aus Gesamt- und Einzelevaluationen

Die Gesamtevaluation weist für den Zeitraum von 2013 bis 2015 eine positive Wirkung von durchschnittlich 33 vermiedenen Schwerverunfallten pro Jahr aus (vgl. Tabelle 1). Bei den Einzelevaluationen kann bei drei Massnahmen keine Wirkung nachgewiesen werden. Das liegt jedoch nicht daran, dass die Massnahmen nicht wirken, sondern dass die Zielgruppen der Massnahmen sehr klein sind und deshalb kein nachhaltiger Effekt nachgewiesen werden kann. Mit den anderen vier evaluierten Massnahmen konnten insgesamt mehr als 170 Schwerverunfallte pro Jahr vermieden werden.

Tabelle 1: Ergebnisse der Gesamtevaluation und der Einzelevaluationen: Durchschnittlich pro Jahr vermiedene Schwerverunfallte bis 2015 und Grösse der Zielgruppe

Massnahme	Vermiedene Schwerverunfallte/Jahr	Grösse der Zielgruppe ^a
Gesamtevaluation		
Via-sicura-Vorlage	33	
Einzelevaluationen		
Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag	≥ 110	gross
Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren	28	mittel
Infrastrukturmassnahmen: Unfallschwerpunkte	18	gross
Raserdelikte (Definition), höhere Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten, höhere Strafandrohung bei Raserdelikten	≥ 17	mittel
Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen	0	klein
Neudefinition des Mindestalters für Radfahrer und Radfahrerinnen	0	klein
Mindestalter für Fuhrleute	0	klein

^a Anzahl der betroffenen Schwerverunfallten im Verhältnis zum Gesamtunfallgeschehen

Die Differenz in den Ergebnissen der Einzelevaluationen und der Gesamtevaluation ist auf die negative Entwicklung bei der Anzahl der schwerverunfallten E-Bike- und Fahrradfahrenden zurückzuführen. Bei den E-Bike-Fahrenden stieg die Zahl der Schwerverunfallten in den letzten Jahren massiv an; bei den Fahrradfahrenden war sie in den letzten zehn Jahren in etwa konstant (vgl. Abbildung 2). Diese beiden Gruppen verzeichnen somit – im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsteilnehmenden – keine Abnahme bei den Schwerverunfallten. E-Bike- und Fahrradfahrende werden bei den Einzelevaluationen nicht als Zielgruppen berücksichtigt, denn Via sicura sieht keine Massnahmen vor, die direkt auf diese beiden Gruppen abzielen. Das heisst, bei den Einzelevaluationen wird die gegenläufige Entwicklung von E-Bikes und Fahrrädern nicht sichtbar. In der Gesamtevaluation hingegen wiegt dieser gegenläufige Effekt einen wesentlichen Teil der positiven Wirkung der Massnahmen auf. Deshalb liegt die Summe der Ergebnisse aus den Einzelevaluationen deutlich höher als das Ergebnis der Gesamtevaluation.

Zusammengefasst kann festgestellt werden, dass die Via-sicura-Vorlage bzw. das Massnahmenpaket bereits kurz nach Inkrafttreten eine positive, aufgrund der kurzen Zeitspanne aber noch nicht vollständige Wirkung aufweist. Sobald alle Massnahmen ihre Wirkung entfalten können, kann für die Zukunft eine noch höhere Wirkung erwartet werden.

4. Mögliche Anpassungen von Massnahmen

4.1. Vorgehen

Das Postulat «Evaluation von Via sicura» sieht vor, dass je nach Ergebnis der Evaluation der Via-sicura-Vorlage, Gesetzesänderungen zu unterbreiten sind. Im Abschnitt 4.2 werden verschiedene Verbesserungen der Via-sicura-Vorlage zur Diskussion gestellt. In Abschnitt 4.3 macht der Bundesrat eine Empfehlung. Die zu diskutierenden Anpassungsvorschläge und die Empfehlung basieren auf folgenden Überlegungen:

- Die Ergebnisse der Evaluation sind in die Vorschläge angemessen eingeflossen.
- Verschiedene nationale und internationale Experten aus dem Bereich Verkehrssicherheit haben die Massnahmen der Via-sicura-Vorlage kritisch geprüft. Ein Grossteil der Massnahmen wurde als sinnvoll und wichtig beurteilt. Von den Experten aufgezeigte Verbesserungspotenziale wurden analysiert und wenn sinnvoll und machbar berücksichtigt.
- Die Anliegen und Bedenken hinsichtlich einzelner Massnahmen, die in parlamentarischen Vorstössen und Initiativen nach der Einführung von Via sicura zum Ausdruck gebracht wurden (vgl. Abschnitt 2.2.4), wurden angemessen berücksichtigt.
- Die Massnahmen wurden dahingehend geprüft, ob ihre Anwendung allenfalls mit einer nicht gewollten Härte verbunden ist.
- Jene Massnahmen, die bis dato noch nicht in Kraft getreten sind, wurden erneut dahingehend geprüft, ob sie nach heutigen Erkenntnissen einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten können und ob dieser Beitrag im Einklang zu den mit der Massnahme erwarteten Kosten steht. Bei einem ungünstigen Kosten-Nutzen-Verhältnis wird zur Diskussion gestellt, die Massnahme nicht weiterzuverfolgen.

4.2. Anpassungsvorschläge zur Diskussion

4.2.1. Regelung von Raserdelikten

Massnahme: Raserdelikte (Definition), höhere Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten, höhere Strafandrohung bei Raserdelikten (vgl. Abschnitt 3.3.6)

Vorschlag 1: Der Bundesrat stellt folgende Änderung des Rasertatbestands zur Diskussion: Der Automatismus, wonach Personen, die eine der im Gesetz definierten Geschwindigkeitsüberschreitungen (Art. 90 Abs. 4 SVG) begehen, von Gesetzes wegen als Raser bzw. Raserinnen (Art. 90 Abs. 3 SVG) gelten, könnte aufgehoben werden. In diesen Fällen würden Richter und Richterinnen demnach neu prüfen können, ob die betroffene Person vorsätzlich so schnell gefahren ist oder ob sie dies nur fahrlässig tat. Liegt Fahrlässigkeit vor, könnte der Richter oder die Richterin von der Anwendung des Rasertatbestands absehen.

Begründung: Raserdelikte sind in Artikel 90 Absätze 3 und 4 SVG heute so geregelt, dass die im Gesetz aufgeführten Geschwindigkeitsüberschreitungen in jedem Fall mit einer Freiheitsstrafe von einem bis vier Jahren geahndet werden müssen. Ein richterlicher Ermessensspielraum liegt nur in beschränktem Umfang vor. Es hat sich seit Einführung dieser Regelung jedoch gezeigt, dass es Fälle gibt, in denen die Überschreitung ohne Vorsatz erfolgt und das Strafmass von mindestens einem Jahr Freiheitsstrafe als unverhältnismässig angesehen werden kann. In diesem Fall könnte den Richtern und Richterinnen ermöglicht werden, in ihrem Ermessen zu beurteilen, ob die betroffene Person im konkreten Fall vorsätzlich gehandelt hat – und damit das hohe Risiko eines Unfalls mit Toten und Schwerverletzten einging – oder ob der Rasertatbestand nicht erfüllt ist, weil nur Fahrlässigkeit vorlag.

Vorschlag 2: Der Bundesrat stellt zur Diskussion, die Mindestfreiheitsstrafe von einem Jahr bei Raserdelikten aufzuheben. Damit würden Richter und Richterinnen bei der Festlegung der Strafe mehr Spielraum erhalten, um die konkreten Umstände angemessen zu berücksichtigen.

Begründung: Die Strafandrohung bei Raserdelikten würde sich somit am verwandten Tatbestand der Gefährdung des Lebens (Art. 129 Schweizerisches Strafgesetzbuch StGB) orientieren, der keine Mindeststrafe kennt. Der Strafraum (Geldstrafe oder Freiheitsstrafe bis zu vier Jahren) würde dem Richter oder der Richterin weiterhin eine angemessene Sanktionierung bei schweren Raserfällen ermöglichen. Eine Aufhebung der bisherigen Mindestfreiheitsstrafe dürfte die Wirkung der Massnahme nicht wesentlich schmälern.

Vorschlag 3: Der Bundesrat stellt zur Diskussion, die Dauer des Führerausweisentzugs bei Raserdelikten von mindestens zwei Jahren auf mindestens sechs Monate zu reduzieren.

Begründung: Für einen Ersttäter sind zwei Jahre obligatorischer Führerausweisentzug oftmals unverhältnismässig. Eine Mindestsanktion von sechs Monaten wäre immer noch doppelt so streng wie beim „gewöhnlichen“ schweren Fall, könnte aber ungerechtfertigte Härten mildern.

4.2.2. Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen

Massnahme: Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen (vgl. Anhang B)

Vorschlag: Der Bundesrat stellt zur Diskussion, ob die Rückgriffspflicht der Versicherer in Artikel 65 Absatz 3 SVG wieder in ein Rückgriffsrecht umgewandelt werden könnte. Somit würde im Strassenverkehr die gleiche Regelung wie vor Via sicura gelten, nämlich diejenige nach Versicherungsvertragsgesetz (VVG).

Begründung: Mit der Rückgriffspflicht wollte der Bundesrat generell verhindern, dass die Versicherer gegen einen Prämienaufschlag auf den Rückgriff bei grobfahrlässig verursachten Schäden verzichten. Weil das Parlament die Rückgriffspflicht auf einzelne Widerhandlungen beschränkt hat, besteht für die Versicherer diese Möglichkeit bei zahlreichen grobfahrlässig verursachten Schäden aber weiterhin. Die Zweckmässigkeit der Regelung erscheint im Lichte dessen, dass andere Widerhandlungen im Unfallgeschehen an Bedeutung gewinnen (wie z. B. Unaufmerksamkeit und Ablenkung des Fahrers oder der Fahrerin), insbesondere aber Alkohol- und krasse Geschwindigkeitsdelikte an Bedeutung verlieren, fraglich. Zudem hat die Regelung für die Verkehrssicherheit keinen wirklichen Nutzen. Der Bundesrat stellt deshalb zur Diskussion, auf eine Rückgriffspflicht generell zu verzichten. Das Parlament hatte auch im Rahmen der Beratungen zu Via sicura die Ausdehnung auf alle grobfahrlässig verursachten Schäden ausdrücklich abgelehnt. Damit könnte auch die mögliche Folge beseitigt werden, wonach die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung beim obligatorischen Rückgriff beispielsweise die finanzielle Situation des Rasers oder der Raserin berücksichtigen muss (Art. 65 Abs. 3 SVG), nicht jedoch bei einem freiwilligen Rückgriff auf eine Person, die beispielsweise durch waghalsiges Überholen oder durch grobfahrlässiges viel zu schnelles Fahren einen Schaden verursachte (Art. 14 Abs. 2 VVG).

4.2.3. Datenaufzeichnungsgeräte und Alkoholwegfahrsperrern

Massnahmen:

- a) Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten («Blackbox») und
- b) Alkohol-Wegfahrsperrern (vgl. Anhang B)

Vorschlag: Der Bundesrat stellt zur Diskussion, die Massnahmen nicht weiterzuverfolgen.

Begründung: Die Massnahmen sind bislang nicht in Kraft getreten. Die Vorbereitungsarbeiten zeigen jedoch, dass beide Massnahmen im Verhältnis zum Nutzen mit einem zu hohen Aufwand verbunden wären. Den hohen Kosten in der Entwicklung und im Betrieb der Massnahmen stünde nur eine sehr kleine Gruppe an möglichen Betroffenen gegenüber.

4.3. Empfehlung für Fahren mit Licht am Tag für schnelle E-Bikes

Massnahme: Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag (vgl. Abschnitt 3.3.5)

Empfehlung: Der Bundesrat empfiehlt das Fahren mit Licht am Tag für schnelle E-Bikes.

Begründung: E-Bike-Fahren wird seit Jahren immer beliebter. Infolge des E-Bike-Booms stieg auch die Anzahl der Schwerverunfallten in dieser Kategorie (von 1 getöteten und 14 schwerverletzten Personen in 2010 auf 14 getötete und 163 schwerverletzte Personen in 2015). Aufgrund der guten Wirkung zur Steigerung der Verkehrssicherheit von Fahren mit Licht am Tag bei Motorfahrzeugen, soll diese Massnahme deshalb auf schnelle E-Bikes ausgeweitet werden. Diese Ausweitung soll jedoch nicht verpflichtend, sondern in Form einer Empfehlung und begleitet durch Kampagnen erfolgen.

Anhang

Anhang A Schlusscommuniqué Experten-Workshop vom 16.11.2016



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Strassen ASTRA

Workshop Evaluation von Via sicura Schlusscommuniqué

Ausgangslage

Im Rahmen der Erfüllung des Postulats 16.3267 „Evaluation von Via sicura“, hat das ASTRA eine Evaluation der Wirksamkeit der Via-sicura-Vorlage durchgeführt und die Vorgehensweise, Methoden und Ergebnisse in einem Technischen Bericht dokumentiert. Zur Validierung der Evaluation wurde der Technische Bericht einer Review von unabhängigen Experten aus den wichtigen Bereichen der Verkehrssicherheit (Mensch, Fahrzeug, Infrastruktur) unterzogen: zum einen mit einem Experten-Gutachten, zum anderen mit einem Experten-Workshop. Neben der kritischen Reflexion des Technischen Berichts dient der Experten-Workshop zusätzlich dem Zweck, die Via-sicura-Vorlage gesamthaft zu beurteilen und allfälligen Anpassungsbedarf zu identifizieren. Dieses Schlusscommuniqué ist eine gemeinsame Erklärung der am Workshop teilnehmenden Experten, welche ihre wichtigsten Botschaften und kritischen Einschätzungen zusammenfasst.

Beurteilung der Evaluation im Technischen Bericht

Die durchgeführte Evaluation wird von den Experten als transparent und glaubwürdig eingeschätzt. Die verwendeten Methoden werden allgemein als adäquat und nachvollziehbar beurteilt. Die Ergebnisse der Evaluation entsprechen den Erkenntnissen aus der Fachliteratur und die Interpretation der Ergebnisse wird als korrekt beurteilt. Grundsätzlich wird aber auch auf die Schwierigkeit der Ex-post-Evaluierung hingewiesen, wenn diese nicht bereits vor der Umsetzung von Massnahmen mitgedacht wird (unvollständige Datengrundlage). Zudem wird festgestellt, dass aufgrund des kurzen Zeitraums seit Inkrafttreten der Massnahmen noch nicht alle ihre volle Wirkung entfalten konnten, was dazu führt, dass eine abschliessende Beurteilung der Wirkung von Via sicura zum jetzigen Zeitpunkt schwierig bzw. zu früh ist.

Hinweise für Anpassungen der Via-sicura-Massnahmen

Die Massnahmen von Via sicura auf Gesetzesebene werden als gut und zielführend erachtet. Hinweise zu möglichen Anpassungen werden bei den folgenden Massnahmen genannt. Die Massnahme „Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag“ könnte mittels einer Soll-Vorschrift auf Velofahrende ausgedehnt werden. Für die Massnahme „Infrastrukturmassnahme Fussgängerstreifen“ wird eine Verordnung vorgeschlagen, da die revidierte Norm für Fussgängerstreifen kritisch beurteilt wurde. Eine weitere Verbesserung könnte durch eine Erhöhung der Kontrolldichte erfolgen. Allgemein wird eine Ausdehnung der Massnahmen auf alle Verkehrsteilnehmenden als wichtig erachtet.

Jens Schade
Dr. rer. nat., Dipl.-Psych.
Experte Verkehrspsychologie
TU Dresden

Andre Seeck
Prof. Dipl.-Ing.
Experte Fahrzeugtechnik
BAST

Hagen Schüller
Dr. Ing.
Experte Infrastruktur
PTV Transport Consult GmbH
ETH-Dozent

Anhang B Übersicht über die einzelnen Massnahmen von Via sicura

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die einzelnen Massnahmen von Via sicura – gegliedert nach der Ebene, auf der sie ansetzen. Die Massnahmen werden kurz beschrieben und das Datum ihres Inkrafttretens aufgeführt.

Tabelle 2: Übersicht über die Massnahmen von Via sicura

PRÄVENTIVE MASSNAHMEN	
<p>Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen Begleitpersonen müssen zusätzlich zu den bisherigen Anforderungen (mind. 23-jährig und drei Jahre im Besitz der entsprechenden Kategorie) die Probezeit erfolgreich bestanden haben.</p>	01.01.2013
<p>Neudefinition des Mindestalters für Radfahrer und Radfahrerinnen Das Mindestalter für das Radfahren auf Hauptstrassen soll neu sechs Jahre betragen.</p>	01.01.2013
<p>Mindestalter für Fuhrleute Anhebung des Mindestalters für Fuhrleute auf 14 Jahre.</p>	01.01.2013
<p>Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren Das Fahren unter Alkoholeinfluss ($\geq 0,10$ Promille) ist verboten für:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Berufschaffeuere (Lastwagen, Car, Gefahrguttransport) – Neulenkende (Inhaber Führerausweis auf Probe) – Fahrschüler und -schülerinnen – Fahrlehrer und -lehrerinnen – Begleitpersonen von Lernfahrten 	01.01.2014
<p>Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag Motorwagen (z. B. Personenwagen, Liefer- und Lastwagen, Cars) und Motorräder müssen tagsüber mit Licht fahren. Von dieser Pflicht ausgenommen sind Mofas, E-Bikes und Fahrräder sowie Fahrzeuge, die vor 1970 in Verkehr gesetzt wurden. Bei Missachtung des Lichtobligatoriums droht eine Busse von 40 Franken.</p>	01.01.2014
<p>Nachschulung von fehlerhaften Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen Pflicht zur Teilnahme an einem Nachschulungskurs, wenn der Führerausweis wegen Fahrens unter Alkohol- oder Betäubungsmittelinfluss entzogen wird (auch bei Ersttätern, wenn die Blutalkoholkonzentration mind. 0,80 Promille beträgt) oder wenn der Führerausweis aus anderen Gründen für mindestens sechs Monate entzogen wird (nur Wiederholungstäter).</p>	noch nicht in Kraft
MASSNAHMEN ZUR BESSEREN DURCHSETZUNG BESTEHENDER REGELN	
<p>Verbot von entgeltlichen oder öffentlichen Warnungen vor Verkehrskontrollen Warnungen vor Polizeikontrollen sind verboten, wenn sie entgeltlich sind oder öffentlich erfolgen. Radarwarnungen durch die Polizei und unter Verkehrsteilnehmern und Verkehrsteilnehmerinnen fallen nicht unter das Verbot.</p>	01.01.2013
<p>Einsatz für grenzüberschreitende Strafverfolgung Der Bundesrat kann mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über die Auskunftserteilung aus Fahrzeug- und Fahrberechtigungsregistern sowie die Vollstreckung von Geldstrafen oder Bussen in eigener Kompetenz abschliessen.</p>	01.01.2013
<p>Straffung des Ordnungsbussenverfahrens Ordnungsbussen müssen vom Halter oder von der Halterin eines Fahrzeugs bezahlt werden, wenn der Täter oder die Täterin nicht bekannt ist.</p>	01.01.2014
<p>Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung und Aktualisierung der medizinischen Mindestanforderungen Festlegung durch den Bundesrat von gesamtschweizerisch einheitlichen Qualitätssicherungsmassnahmen bei der Fahreignungsabklärung und Anpassung der medizinischen Mindestanforderungen an den heutigen Stand der Wissenschaft und Technik (inkl. differenzierte Beschränkung des Führerausweises von Senioren).</p>	01.07.2016

<p>Beweissichere Atemalkoholprobe</p> <p>Die Atemalkoholprobe kann neu auch bei Werten von 0,80 Promille oder mehr unterschriftlich anerkannt und gerichtlich verwertet werden. Die Blutprobe wird nur noch ausnahmsweise durchgeführt (z. B. auf Verlangen der kontrollierten Person oder wenn Verdacht auf Betäubungsmittelkonsum besteht).</p>	01.10.2016
REPRESSIVE MASSNAHMEN BEI SCHWERWIEGENDEN DELIKTEN	
<p>Abklärung der Fahreignung</p> <p>Abklärung der Fahreignung: Obligatorische Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung bei bestimmten Tatbeständen: z. B. bei Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr, Konsum von Betäubungsmitteln mit hohem Suchtpotenzial, extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen oder Schikanestopps.</p>	01.01.2013 Alkoholisierung: 01.07.2014
<p>Raserdelikte (Definition), höhere Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten, höhere Strafandrohung bei Raserdelikten</p> <p>Als «Raser» gilt von Gesetzes wegen, wer die zulässige Geschwindigkeit wie folgt überschreitet:</p> <ul style="list-style-type: none"> – um mindestens 40 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 30 km/h beträgt; – um mindestens 50 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 50 km/h beträgt; – um mindestens 60 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit höchstens 80 km/h beträgt; – um mindestens 80 km/h, wo die Höchstgeschwindigkeit mehr als 80 km/h beträgt. <p>Ebenso gilt als «Raser», wer durch vorsätzliche Verletzung elementarer Verkehrsregeln das hohe Risiko eines Unfalls mit Schwerverletzten oder Todesopfern eingeht, namentlich durch waghalsiges Überholen oder Teilnahme an einem nicht bewilligten Rennen mit Motorfahrzeugen.</p> <p>Der Führerausweis wird für mindestens zwei Jahre entzogen; im Wiederholungsfall für immer, mindestens aber für zehn Jahre.</p> <p>Die Strafandrohung für diese Delikte ist Freiheitsstrafe von einem bis zu vier Jahren.</p>	01.01.2013
<p>Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen bei skrupelloser Tatbegehung</p> <p>Bei qualifiziert groben Verkehrsregelverletzungen (z. B. krasse Geschwindigkeitsüberschreitungen) und wenn die Einziehung aufgrund einer ungünstigen Prognose notwendig erscheint, kann das Gericht das Motorfahrzeug des Täters oder der Täterin einziehen und verwerten lassen.</p>	01.01.2013
<p>Einführung einer Schadenverlaufserklärung</p> <p>Wer die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung wechseln will, kann von der bisherigen Versicherung eine Schadenverlaufs- oder Schadenfreiheitserklärung einfordern.</p>	01.01.2014
<p>Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen</p> <p>Bei Schäden, die in angetrunkenem oder fahruntfähigem Zustand oder durch ein Raserdelikt verursacht wurden, müssen die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen Rückgriff auf die Person nehmen, die den Unfall verursacht hat. Der Umfang des Rückgriffs richtet sich nach dem Verschulden und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Person.</p>	01.01.2015
<p>Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitsdelinquenten («Blackbox»)</p> <p>Personen, denen der Führerausweis für mindestens zwölf Monate oder auf unbestimmte Zeit wegen Missachtung von Geschwindigkeitsvorschriften entzogen wurde, erhalten den Führerausweis mit der Auflage zurück, während fünf Jahren nur noch Motorfahrzeuge zu führen, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät («Blackbox») ausgerüstet sind.</p>	noch nicht in Kraft
<p>Alkohol-Wegfahrsperre</p> <p>Personen, denen der Führerausweis auf unbestimmte Zeit wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand entzogen wurde, erhalten den Führerausweis - nach Durchführung einer Therapie und aufgrund einer günstigen Prognose - mit der Auflage zurück, während fünf Jahren nur noch Motorfahrzeuge zu führen, die mit einer Atemalkohol-Wegfahrsperre ausgerüstet sind.</p>	noch nicht in Kraft

2017-06-27-0009

INFRASTRUKTURMASSNAHMEN	
Die Strasseneigentümer sollen ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen analysieren und diese sukzessive beheben. Bund und Kantone haben einen Sicherheitsbeauftragten für ihr Strassennetz zu ernennen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) wird den Strasseneigentümern Vollzugshilfen zur Verfügung stellen, damit sie der Verkehrssicherheit bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb angemessen Rechnung tragen können.	01.07.2013
Zur Verbesserung der Sicherheit von Fussgängerstreifen erhält der Bund die Kompetenz, in Zusammenarbeit mit den Kantonen Vorschriften über deren bauliche Ausgestaltung zu erlassen.	01.01.2013
MASSNAHMEN ZUR OPTIMIERUNG DER INFORMATIONSSYSTEME	
Die Massnahme sieht folgende Teilmassnahmen vor: <ul style="list-style-type: none"> – Informationssystem Verkehrszulassung (IVZ) – Optimierung der Strassenverkehrsunfall-Statistik (VU) – Optimierung der Strassenverkehrskontroll-Statistik (VK) 	noch nicht in Kraft 01.01.2013 01.01.2014

Anhang C Änderungen der Via-sicura-Vorlage durch das Parlament

Die folgende Tabelle zeigt die inhaltlichen Änderungen an der Via-sicura-Vorlage während der parlamentarischen Beratung im Vergleich zur Botschaft des Bundesrats zu Via sicura.

Tabelle 3: Übersicht über die Anpassungen der Massnahmen durch das Parlament

MASSNAHME	ÄNDERUNG DURCH DAS PARLAMENT
Neudefinition des Mindestalters für Radfahrer und Radfahrerinnen	Ersatz des Mindestalters von 7 Jahren für das Fahrradfahren durch eine Aufsichtspflicht für unter 7-Jährige auf Hauptstrassen
Verbot von entgeltlichen oder öffentlichen Warnungen vor Verkehrskontrollen	Reduktion des Strafmasses in schweren Fällen von einer „Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe“ auf „Geldstrafe bis zu 180 Tagessätzen“
Raserdelikte (Definition), höhere Mindestentzugsdauer des Führerausweises bei Raserdelikten, höhere Strafandrohung bei Raserdelikten	ergänzt
Schadenverlaufserklärung	Verkürzung der Frist für die Ausstellung der Schadenverlaufserklärung von 15 auf 14 Tage
Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen	Änderung der Bedingung für den Rückgriff von „grob-fahrlässig begangene Verkehrsregelverletzung“ zu „in angetrunkenem oder fahr-unfähigem Zustand oder durch ein Geschwindigkeitsdelikt im Sinne des Artikels 90 Absatz 4“
Infrastrukturmassnahmen	Erweiterung um den Erlass von Vorschriften über die bauliche Ausgestaltung von Fussgängerstreifen
Massnahmen zur Optimierung der Informationssysteme	IVZ und VU: geringfügige textliche Anpassungen Auskunfts-berechtigung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen für Daten zu Administrativmassnahmen: gestrichen
Befristung der Führerausweiskategorien	gestrichen
Alterslimite zum Führen von Motorfahrzeugen mit mehr als acht Sitzplätzen	gestrichen
Erhöhung der Fahrradhelmtragquote	gestrichen

Anhang D Glossar und Abkürzungen

ASTRA	Bundesamt für Strassen
BFS	Bundesamt für Statistik
bfu	Beratungsstelle für Unfallverhütung
E-Bike	Fahrrad mit elektrischer Tretunterstützung: Langsame E-Bikes (Leichtmotorfahrräder): Fahrzeuge, deren Motor nicht stärker als 500 W ist und bei 25 km/h aufhört zu unterstützen Schnelle E-Bikes (Motorfahrräder): alle anderen E-Bikes, deren Motor nicht stärker als 1000 W ist und bei 45 km/h aufhört zu unterstützen
Fahrleistung	Wegstrecke in Kilometer (km), die von Fahrzeugen im privaten und öffentlichen Personenverkehr sowie im Güterverkehr zurückgelegt wird (gemessen in Fahrzeug-km)
Getötete	Personen, die auf der Unfallstelle oder innert 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen sterben
Schwerverletzte	Bis 1991: Personen, die Brüche aller Art, Hirnerschütterungen, innere Verletzungen, schwere Schnitt-, Riss- und Quetschwunden erlitten Von 1992 bis 2014: Person, welche schwere sichtbare Beeinträchtigung erleidet, die normale Aktivitäten zu Hause für mindestens 24 Stunden verhindert, z. B. Bewusstlosigkeit, Knochenbruch (exkl. Fingerbruch) oder Spitalaufenthalt von mehr als einem Tag Seit 2015: Summe aus erheblich und lebensbedrohlich verletzt; eine Person gilt erst als schwer verletzt, wenn eine stationäre ärztliche Versorgung notwendig ist
Schwerverunfallte	Summe der Getöteten und Schwerverletzten
StGB	Schweizerisches Strafgesetzbuch; SR 311.0
SVG	Strassenverkehrsgesetz; SR 741.01
Unfallsschwerpunkt	Stelle im Strassennetz, an der die Anzahl der Unfälle mit Personenschaden, nach Unfallschwerekategorie gewichtet, innerhalb eines Zeitraums von drei Jahren den vordefinierten Schwellenwert überschreitet
UVEK	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
VSS	Verband Schweizerischer Strassen- und Verkehrsfachleute
VVG	Bundesgesetz über den Versicherungsvertrag (Versicherungsvertragsgesetz); SR 221.229.1