

# Massnahme Nr. 1: Keine Begleitung auf Lernfahrten durch Personen, die nur den Führerausweis auf Probe besitzen

## 1. Beschreibung der Massnahme

### **Kurzbeschreibung:**

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

### **Detailbeschreibung:**

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 15 Abs. 1 E-SVG):

Art. 15, Abs. 1

Aus- und Weiterbildung der Motorfahrzeugführer

1 Lernfahrten auf Motorwagen dürfen nur mit einem Begleiter unternommen werden, der das 23. Altersjahr vollendet hat, seit wenigstens drei Jahren den entsprechenden Führerausweis und diesen nicht mehr auf Probe besitzt.

Vernehmlassungsunterlagen:

Inhaberinnen und Inhaber des Führerausweises auf Probe sind noch selber in der Ausbildung (zweite Ausbildungsphase) und sollen deshalb nicht schon Lernfahrten begleiten können. Daher wird vorgeschlagen, dass Begleitpersonen zusätzlich zu den bisherigen Anforderungen (23-jährig und 3 Jahre im Besitz der entsprechenden Kategorie) die Probezeit erfolgreich bestanden haben müssen (Abs. 1).

Ausserdem besteht neu für Begleitpersonen ein Alkoholverbot (0,1 Promille, siehe dazu unten Ziff. 7).

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Massnahme hat in der Vernehmlassung überwiegende Zustimmung gefunden und durch den Bundesrat bestätigt.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Bei Lernfahrten mit einem PW, Kleinbus oder Lieferwagen und einer Begleitpersonen über 23 Jahren entstehen jährlich 21 Schwerverletzte und 1 Todesopfer (10-Jahresdurchschnitt). Da aber nur ein gewisser Anteil dieser Unfälle ursächlich auf die Eigenschaften der Begleitperson zurückzuführen sind bzw. von ihr hätten verhindert werden können, reduziert sich dieses Ausmass.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Gleichaltrige einen starken Einfluss auf junge Neulenkende ausüben und so risikoreiches Fahrverhalten verstärken können (Rensch, M., 2008. Grundlagenbericht zum Schwerpunktprogramm Neulenkende. Unveröffentlicht) sowie der Vermutung, dass die Gefahr der negativen Einflussnahme gerade bei Neulenkende, deren Probephase infolge eines verkehrsdelinquenten Verhaltens verlängert wurde, verstärkt vorliegt, wird geschätzt, dass rund 30 % der besagten Unfälle direkt oder indirekt durch die jungen Begleitpersonen entstanden sind. Daraus ergibt sich ein Unfallausmass von 6 Schwerverletzten (und 0 Getöteten).

#### **Wirkungsbereich:**

Der Wirkungsbereich ist äusserst gering, weil gegenüber der geltenden Regelung (min. 23-jährig und min. 3 Jahre Führerscheinbesitz) die Anforderungen nur minimal verschärft werden. Lediglich Neulenkende, deren Probephase aufgrund eines Verkehrsdeliktes um 1 Jahr verlängert wurde, sind von der Massnahme zusätzlich betroffen. Dies sind rund 5500 Personen pro Jahr (ADMAS, 2009), was lediglich 0,1 % aller potenziellen Begleitpersonen (4,5 Millionen regelmässig fahrende Führerscheinbesitzer) ausmacht. Unter Berücksichtigung, dass junge Erwachsene als

Begleitperson bevorzugt werden, wird geschätzt, dass maximal 1 % aller Lernfahrten von Personen begleitet werden, die von der Massnahme betroffen sind.

## 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

### Wirksamkeit:

Da die Massnahme einen gänzlichen Ausschluss von gewissen Personen als Begleitpersonen vorsieht, wird eine Wirksamkeit von 100 % erreicht.

### Beachtungsgrad:

Wie oft die gesetzlichen Anforderungen für Begleitpersonen missachtet werden, ist schwierig abzuschätzen, zumal dies vom Ausmass der polizeilichen Kontrolltätigkeit und den Sanktionen abhängt. Da für die Begleitperson in der verlängerten Probephase viel auf dem Spiel steht, darf von einem hohen Beachtungsgrad von rund 90 % ausgegangen werden. Unter der Annahme, dass der Kenntnisstand dieser Regelung unmittelbar nach der Inkraftsetzung der gesetzlichen Regelung leicht tiefer liegt, wird von einem durchschnittlichen Beachtungsgrad von 85 % ausgegangen.

### Realisierungsgrad:

Da es sich um eine gesetzliche Massnahme handelt, beträgt der Realisierungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

## 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
6	0	1	100	85	90	100	100	0.1	0.0	0.1	0.0

Zuverlässigkeit: \*\*\*

## Massnahme Nr. 2: Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Anordnung einer Fahreignungsuntersuchung beim Verdacht fehlender Fahreignung (z.B. hohe Blutalkoholkonzentrationen [ab 1,6 Promille], Konsum von Betäubungsmitteln mit hohem Suchtpotenzial, extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen, Schikanestopps).

#### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 15d E-SVG):

Art. 15d (neu) Abklärung der Fahreignung oder der Fahrkompetenz

1 Bestehen Zweifel an der Fahreignung, so wird die betroffene Person einer Fahreignungsuntersuchung unterzogen, namentlich bei:

- a. Fahren in angetrunkenem Zustand mit einer Blutalkoholkonzentration von 1,6 Promille oder mehr oder mit einer Atemalkoholkonzentration von 0,8 Milligramm pro Liter oder mehr;
- b. Fahren unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln oder Mitführen von Betäubungsmitteln, die eine starke Beeinträchtigung der Fahrfähigkeit bewirken oder ein hohes Abhängigkeitspotenzial aufweisen;
- c. Verkehrsregelverletzungen, die auf Rücksichtslosigkeit schliessen lassen;
- d. Meldung einer kantonalen IV-Stelle nach Artikel 66a Absatz 1bis des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1959 (SR 831.20) über die Invalidenversicherung;
- e. Meldung eines Arztes, dass eine Person wegen körperlicher oder psychischer Krankheiten oder Gebrechen oder wegen Süchten zur sicheren Führung von Motorfahrzeugen nicht geeignet ist.

2 Erhält die Behörde eine Meldung nach Absatz 1 Buchstabe d und besitzt die betroffene Person keinen Führerausweis, so sind die Unterlagen umgehend zu vernichten.

3 Bestehen Zweifel an der Fahrkompetenz, so kann die betroffene Person einer Kontrollfahrt, einer Theorieprüfung, einer praktischen Führerprüfung oder einer andern geeigneten Massnahme wie einer Aus- oder Weiterbildung unterzogen werden.

Vernehmlassungsunterlagen:

Mit der Untersuchung des Fahreignungszustandes (siehe Massnahme; Befristung des Führerausweises) lassen sich noch nicht alle Fälle rechtzeitig erfassen. So können gestützt auf polizeiliche Beobachtungen, Unfälle, Widerhandlungen und weitere Erkenntnisse Abklärungen zwischen den Intervallen erforderlich sein.

- Alkoholabhängigkeit (Bst. a): Personen, die mit hohen Blut- oder Atemalkoholkonzentrationen im Strassenverkehr festgestellt werden, müssen sich einer Fahreignungsuntersuchung unterziehen. Aus medizinischer Sicht erscheint die Untersuchung angezeigt bei Personen, die mit 1,6 Promille oder mehr ein Motorfahrzeug geführt haben. Bei so hohen Konzentrationen liegt eine Suchterkrankung nahe.
- Betäubungsmittelabhängigkeit (Bst. b): Die Abhängigkeit von Betäubungsmitteln lässt sich mit dem sicheren Führen von Motorfahrzeugen grundsätzlich nicht vereinbaren. Angesichts des oft grossen Abhängigkeitspotenzials bestimmter Substanzen (z. B. Kokain) rechtfertigt sich bereits bei der erstmaligen Feststellung eines Konsums eine Fahreignungsabklärung.
- Schwere Verkehrsregelverletzungen (Bst. c): Hier geht es um Widerhandlungen, die nicht mehr einfach fahrlässig, sondern grob fahrlässig oder gar vorsätzlich begangen werden wie Schikanestopps, illegale Rennen, extreme Geschwindigkeitsüberschreitungen und Ähnliches. Im Zentrum der Untersuchung steht hier die Frage nach der charakterlichen Eignung.

– IV-Rentnerinnen und -Rentner (Bst. d und Art. 66a Abs. 1 bis IVG): Je nach Ausgestaltung einer Behinderung oder einer psychischen Beeinträchtigung kann auch die Fahreignung tangiert sein. Für körperlich behinderte Personen gibt es viele Möglichkeiten, die Fahreignung mittels Umbau von Fahrzeugen wieder herzustellen. Problematisch ist indessen eine Invalidität aus psychischen Gründen. In diesen Fällen soll untersucht werden, ob sich die psychische Erkrankung mit dem sicheren Führen von Motorfahrzeugen vereinbaren lässt. Wir schlagen daher vor, dass die kantonalen IV-Stellen Daten, die für die Beurteilung der Fahreignung und der Fahrkompetenz erforderlich sind, den Zulassungsbehörden bekannt geben dürfen. Bei einer entsprechenden Meldung sollen die Zulassungsbehörden die erforderlichen Abklärungen vornehmen. Das vorgeschlagene Melderecht der kantonalen IV-Stellen bedingt eine Anpassung des Bundesgesetzes vom 19. Juni 1959 über die Invalidenversicherung.

Zu keinen weiteren Abklärungen seitens der Zulassungsbehörden führen Meldungen über Personen, die keinen Führerausweis besitzen. In diesen Fällen sind die von den IV-Stellen erhaltenen Unterlagen umgehend zu vernichten (Art. 15d Abs. 2 E-SVG).

– Ärztliche Meldung (Bst. e und Art. 104 Abs. 3 E-SVG): Wie nach dem geltenden Recht sollen Ärztinnen und Ärzte die Möglichkeit haben, Personen der zuständigen Behörde zu melden, die ihnen als fahrungseignet erscheinen. Von einer Meldepflicht sehen wir indes ab, da sie kaum durchzusetzen ist und sie das Verhältnis Arzt–Patient nachhaltig trüben könnte. Bei einer Meldepflicht könnte es vorkommen, dass Patienten Krankheiten gar nicht behandeln lassen, aus lauter Angst, der Arzt oder die Ärztin könnte eine Meldung an das Strassenverkehrsamt machen.

Die Massnahmen zur Sicherstellung der Fahreignung bilden eine Voraussetzung zum sicheren Führen von Motorfahrzeugen. Eine ebenso wichtige Voraussetzung bildet die Fahrkompetenz. Dazu gehört das Theoriewissen über die Verkehrsregeln, die Bedeutung der Signale und Markierungen, aber auch die Fähigkeit, ein Motorfahrzeug ohne Gefährdung der übrigen Verkehrsteilnehmenden zu bewegen, Verkehrssituationen richtig zu interpretieren und angemessen darauf zu reagieren sowie Gefahrensituationen gar nicht entstehen zu lassen bzw. sie zu entschärfen.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Massnahme hat in der Vernehmlassung eindeutig Zustimmung gefunden. Der Bundesrat hat sie bestätigt.

Geplante konkrete Durchführung:

Bei Nichteignung erfolgt ein Sicherungsentzug auf unbestimmte Zeit. Wiederzulassung nur, wenn der Mangel behoben ist, was durch ein fachliches Gutachten zu beweisen ist.

Wiederzulassung mit Auflagen: Bei Geschwindigkeitsdelikten Blackbox, bei Alkoholauffälligkeiten Alkohol-Wegfahrsperre.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Die Massnahme bezieht sich einerseits auf verkehrsauffällige Personen und andererseits auf Personen, bei denen eine IV- bzw. ärztlichen Meldung an das Strassenverkehrsamt erfolgte.

a) Verkehrsauffällige Personen:

Alle Personen mit einem unbefristeten oder dauernden Führerscheinentzug (Sicherungsentzug) erfahren durch obige Massnahme keine Verschärfung, da in diesen Fällen bereits heute eine Eignungsabklärung stattfindet (hierzu muss die betroffene Person mittels eines von ihr in Auftrag gegebenen verkehrspsychologischen Gutachtens nachweisen, dass der Mangel, der die Fahreignung ausgeschlossen hat, nicht mehr vorliegt (Art. 17 Abs. 3 und 4 SVG). Die vorgeschlagene Gesetzesänderung deckt indessen noch weitere Fälle ab. Das Ausmass der zusätzlich betroffenen Fälle wurde wie folgt bestimmt:

– Alkoholbedingt: Anzahl über 1,6 % unbekannt. Abschätzung : Entzüge von min. 12 Monaten (exkl. unbefristete und dauernde Entzüge) infolge von «Angetrunkenheit» + sämtliche Entzüge (exkl. unbefristete und dauernde Entzüge) infolge «Alkoholabhängigkeit/-missbrauch» => 1800 (ASTRA, 2009 ).

- Betäubungsmittel: Entzüge von min. 12 Monaten (exkl. unbefristete und dauernde Entzüge) «Einfluss von Medikamenten oder Drogen» und «Fahrnfähigkeit (Medikamente)» = 120 + sämtliche Entzüge infolge «Drogensucht» (exkl. unbefristete und dauernde Entzüge) = 110 (ASTRA, 2009) => 230
- Geschwindigkeit: Entzüge von min. 12 Monaten (exkl. unbefristete und dauernde Entzüge) «Geschwindigkeit» => 1200 (ASTRA, 2009).
- Charakterliche, psychische, krankheitsbedingte: Entzüge von min. 12 Monaten (exkl. unbefristete und dauernde Entzüge) «Nichteignung» => 10.

b) Meldung an Strassenverkehrsamt: IV-Rentner + ärztliche Meldungen. Expertenschätzung: 7000

Aufgrund obiger Ausführungen wird davon ausgegangen, dass pro Jahr insgesamt 10 000 Lenkende von der Massnahme betroffen sind.

10 000 Lenkende machen einen Anteil von 0,2 % aller 4,5 Mio. regelmässig fahrenden Führerscheinbesitzer aus. Statistisch gesehen würden die 10 000 Lenkende 0,2 % aller Unfälle (2008: 647 Schwerverletzte und 58 Getötete) verursachen, was 10 Schwerverletzten und 0,7 Getöteten entspricht. Da es sich hierbei jedoch um potenziell fahrungseignete Lenker handelt, weisen sie im Vergleich zum Durchschnittsfahrer eine überproportional hohe Unfallwahrscheinlichkeit auf. Studien zum Ausmass der Risikoerhöhung von fahrungseigneten Personen liegen nicht vor. Zwar untersuchte eine Vielzahl von Studien das relative Unfallrisiko bei verschiedenen Beeinträchtigungen (z. B. visuelle Beeinträchtigung: RR=1.09, Auditive Beeinträchtigung: RR=1.19, Arthritis: RR=1.17, Herz-Kreislauf-Erkrankung: RR=1.23, Diabetes mellitus: RR=1.56, neurologische Erkrankung: RR=1.75, geistige Störung: RR=1.72, Alkoholismus: RR=2.00, Drogen- und Medikamenteneinnahme: RR=1.58) (Vaa, 2003)), die ermittelten Risiken beziehen sich jedoch nicht (bzw. nicht ausschliesslich) auf fahrungseignete Personen. Diese stellen nämlich eine Extremgruppe innerhalb der untersuchten Risikogruppen dar, welche lediglich die Personen mit den allergrössten Beeinträchtigungen und Krankheitsausprägungen umfasst. Aufgrund von Expertenurteilen wird von einem 20-fach erhöhten Verursachungsrisiko ausgegangen. Somit ergibt sich ein theoretisches Rettungspotenzial von 200 Schwerverletzten und 14 Getöteten.

#### **Wirkungsbereich:**

Bei einem gewissen Anteil der betroffenen Lenkenden werden bereits heute Massnahmen, wie es das neue Gesetz vorsieht, ausgesprochen. Ausgesprochen werden pro Jahr insgesamt 3200 x «Verkehrsunterricht», 2100 x «neue Prüfungen» und 2400 x «Verkehrspsychologie» (ASTRA, 2009). Welcher Anteil davon auf die Entzüge von 12 Monaten und mehr (exkl. unbefristete und dauernde Entzüge) infolge der besagten Gründe entfällt, geht jedoch aus der ADMAS-Statistik nicht hervor. Da die genannten Massnahmen in einem Verhältnis von rund 1/10 zu den Entzügen stehen, wird der Wirkungsbereich auf 90 % geschätzt.

## **2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:**

#### **Wirksamkeit:**

Nicht alle der 10 000 von der Massnahme betroffenen Lenkenden sind tatsächlich fahrungseignet. Angenommen wird, dass innerhalb der Gruppe der verkehrsauffälligen Personen mit mehr als 12 Monaten Führerscheinentzug (exkl. Sicherungsentzüge) und den ans Strassenverkehrsamt gemeldeten Verdachtsfälle rund 2/3 von Gesetzes wegen (bzw. im Sinne der eingesetzten Testverfahren) als fahrungseignet gelten. Hinzu kommt, dass die eingesetzten Testverfahren zur Eignungsabklärung keine perfekte Sensitivität aufweisen, d. h. dass ein gewisser Anteil der fahrungseigneten Personen im Rahmen der Abklärungen unentdeckt bleibt (z. B. infolge von Täuschungen/Falschaussagen seitens der Betroffenen). Realistisch erscheint eine Sensitivität von 80 %. Aus den genannten beiden Faktoren ergibt sich eine Wirksamkeit von rund 50 % (= 2/3 \* 80 %).

#### **Beachtungsgrad:**

Da es sich um eine von den Behörden angeordnete Massnahme handelt, beträgt der Beachtungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

#### **Realisierungsgrad:**

Durch die gesetzliche Regelung wird ein Realisierungsgrad von 100 % erreicht (Maximalwert = Durchschnittswert).

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
200	14	90	50	100	100	100	100	90.0	6.3	90.0	6.3

Zuverlässigkeit: \*

## Massnahme Nr. 3: Nachschulung von fehlbaren Fahrzeuglenkern und Fahrzeuglenkerinnen

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Obligatorische Nachschulung bei einem Führerausweisentzug bei erstmaligem Fahren unter Alkohol- oder Betäubungsmittelinfluss sowie bei einem Führerausweisentzug von mindestens sechs Monaten nach wiederholten Verkehrsregelverletzungen.

#### Detailbeschreibung:

(Erstmaliges Fahren unter Alkohol- oder Betäubungsmittelinfluss, Führerausweisentzug von mindestens sechs Monaten nach wiederholten Verkehrsregelverletzungen).

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 16e E-SVG):

Art. 16e (neu) Nachschulung bei Führerausweisentzug

1 Wird einer Person der Führerausweis wegen wiederholter verkehrsgefährdender Widerhandlungen für mindestens sechs Monate oder wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand oder unter dem Einfluss von Betäubungsmitteln entzogen, so muss sie während der Entzugsdauer eine von den Behörden anerkannte Nachschulung besuchen.

2 Der Führerausweis bleibt bis zum Nachweis des Besuchs entzogen. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 16e (neu) Nachschulung bei Führerausweisentzug:

Die vom Strassenverkehrsgesetz vorgesehenen Sanktionen (Strafe, Administrativmassnahme) für Verkehrsregelverletzungen genügen oft nicht, um die fehlbaren Lenker und Lenkerinnen zu verkehrsgerechtem Verhalten zu veranlassen. Die Statistik der Administrativmassnahmen zeigt, dass trotz der ausgesprochenen Sanktionen oft erneut gegen Strassenverkehrsvorschriften verstossen wird. Ausländische Studien haben gezeigt, dass mit gezielter Nachschulung fehlbare Fahrzeuglenkende positiv beeinflusst und so die Anzahl Rückfälle vermindert werden können. Laut einem Bericht über das EU-Projekt ANDREA (= Analysis of driver rehabilitation programs) können durch Nachschulungen von wiederholt verkehrsauffälligen (insbesondere alkoholauffälligen) Fahrzeuglenkenden 50 % der Rückfälle vermieden werden. Trotz Unfreiwilligkeit stossen diese Nachschulungen auf eine hohe Akzeptanz. In den meisten der in der Studie untersuchten Länder sind fast 90 % der Kursteilnehmenden der Meinung, der Kurs habe dazu beigetragen, dass sie in Zukunft Verkehrsdelikte vermeiden würden. Die Evaluation der bfu-Nachschulungskurse für wiederholt alkoholauffällige Fahrzeuglenkende kam zu einem ähnlichen Resultat (Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Evaluation der bfu - Nachschulungskurse für Alkoholauffällige im Rahmen der EU-Studie ANDREA, Bern, 2003). Ebenso weisen gemäss einer Evaluationsstudie des Amtes für Strassenverkehr und Schifffahrt des Kantons Freiburg Alkoholersttäter und -täterinnen auch nach fünf Jahren eine signifikant tiefere Rückfallquote auf als Personen ohne Kursbesuch. Mit dem von diesem Amt angebotenen freiwilligen Kurs wird mehr als eine Halbierung der Rückfallquote erreicht.

Nach dem geltenden Recht können Fahrzeuglenkende nur dann zum Besuch einer Nachschulung verpflichtet werden, wenn sie wiederholt gegen Verkehrsregeln verstossen haben. Für Alkoholauffällige werden zwar Kurse angeboten, jedoch nicht in allen Kantonen. Spezifische Nachschulungen für drogenauffällige Fahrzeuglenkende gibt es gar keine. Aber auch bei Personen, die wiederholt Verkehrsregeln übertreten haben, ohne dass Alkohol oder Drogen im Spiel sind, liegt es im Ermessen der Behörde, ob eine Nachschulung angeordnet werden soll oder nicht.

Die heutige Situation bei den Nachschulungen vermag nicht mehr zu befriedigen. Mit der vorliegenden Revision sollen daher die gesetzlichen Grundlagen für die Einführung einer obligatorischen Nachschulung geschaffen werden. Neben den alkohol- und drogenerstauffälligen Fahrzeuglenkenden sollen auch Personen eine Nachschulung besuchen müssen, die wiederholt verkehrsauffällig wurden und deshalb den Führerausweis für mindestens sechs Monate abgeben müssen.

Ziel aller Nachschulungskurse ist es, bei den Kursteilnehmenden eine Einstellungs- und Verhaltensänderung zu erreichen und so die Rückfallquoten signifikant zu reduzieren.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Die obligatorische Nachschulung hat im Vernehmlassungsverfahren eine mehrheitliche Zustimmung gefunden. Die Variante mit einer bedingten zusätzlichen Entzugsdauer, welche in der Vernehmlassung noch vorgeschlagen wurde, konnte sich nicht durchsetzen.

Geplante konkrete Durchführung:

Für die Kurse sind verschiedene Modelle zu entwickeln (für Alkohol-, Betäubungsmittel- und übrige Delinquenten). Die Kursdauer soll mindestens 8 Stunden dauern, verteilt auf zwei Halbtage oder vier Abende. Bei Nichtbesuchen des Kurses wird die Herausgabe des Ausweises verweigert bis zum Nachweis des Kursbesuches.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Die Massnahme zielt auf alle Unfälle, welche durch Fahrzeuglenker verursacht wurden, die gemäss neuen Bedingungen einen Kurs besuchen müssen.

Ein Nachschulungskursobligatorium ist für folgende Lenkergruppen vorgesehen:

- Führerausweisentzug von mind. sechs Monaten wegen wiederholter verkehrsgefährdender Widerhandlung
- Führerausweisentzug wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand
- Führerausweisentzug wegen Fahren unter Einfluss von Betäubungsmitteln

Gemäss ADMAS-Statistik 2009 waren 25 % aller Fahrzeuglenker mit Führerausweisentzug in einen Unfall verwickelt. Da die Wahrscheinlichkeit eines Unfalles mit der Schwere des Deliktes zunimmt und Personen mit kurzen Führerausweisentzügen ausgeschlossen sind, kann von einem höheren Anteil verunfallter Personen ausgegangen werden. Annahme: 30 %. Die 25 000 Kursbesucher repräsentieren demnach 8000 polizeilich registrierte Verkehrsunfälle. Gemäss offizieller Unfallstatistik führen rund 1/3 aller Unfälle zu Leichtverletzten, in 1/12 der Fälle zu Schwerverletzten und in ungefähr jedem 170. Fall zu einem Todesfall. Auf die 8000 Unfälle bezogen ergibt das pro Jahr 2700 leichte, 670 schwere und 47 tödliche Unfälle. Da es sich bei den Unfällen mit Entzügen hauptsächlich um Geschwindigkeits- und Trunkenheitsdelikte mit bekanntermassen höherem Verletzungsrisiko handelt, wird gegenüber dem normalen Verhältnis von Unfällen zu Leichtverletzten/Schwerverletzten/Getöteten ein Faktor zwei angenommen, d. h. es wird es wird von folgenden betroffenen Unfällen ausgegangen:

- 90 Todesfälle
- 1500 Schwerverletzte

#### **Wirkungsbereich:**

Durch die Massnahme nicht beeinflusst sind diejenigen Unfälle, welche von Lenkern verursacht werden, die schon unter den heute geltenden Bedingungen einen Kurs besuchen müssen resp. besucht haben. Vom erwähnten Kollektiv besuchen schon heute 4000 oder 15 % einen Nachschulungskurs. Der Wirkungsbereich beträgt demnach 85 %.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### **Wirksamkeit:**

Die Kombination von Führerausweisentzug und Nachschulungskurs gilt als eine adäquate und wirkungsvolle Intervention bei Delinquenten. Die Wirksamkeit der Rehabilitations- resp. Nachschulungskurse wurde verschiedentlich untersucht. Die Rückfallrate bei Verkehrsdelinquenten beträgt je nach Delinquentengruppe (Alter, Anzahl Delikte, Art der Delikte usw.) in etwa 7 bis 9 %. Studien zeigen, dass auch die Unfallreduktion in diesem Bereich ist (Quelle Elvik & Vaa, 2009). Die Reduktion von Rückfällen ist in den ersten Jahren grösser, später nimmt sie ab. Für den gewählten Zeitraum wird ein Durchschnittswert von 8 % angenommen.

Ergänzend: Die 50%-Schätzung des EU-Projektes ANDREA ist weit jenseits dessen, was üblicherweise gefunden wird. Bekannt ist jedoch, dass schlechter durchgeführte Evaluation zu höheren Werten führen. Je besser das Studien-Design war, um so geringer (und realistischer) sind die Werte.



**Beachtungsgrad:**

Da die Teilnahme obligatorisch ist, beträgt der Beachtungsgrad 100 %.

**Realisierungsgrad:**

Da die Massnahme per Gesetz eingeführt wird, ist sie auf einen bestimmten Stichtag hin gültig: Realisierungsgrad 100 %

**2.3 Verrechnung**

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
1500	90	85	8	100	100	100	100	102.0	6.1	102.0	6.1

Zuverlässigkeit: \*\*



## Massnahme Nr. 4a: Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitstätern (Blackbox) (spezialpräventiv)

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Personen, denen der Führerausweis für mindestens zwölf Monate oder auf unbestimmte Zeit wegen Missachtung der Geschwindigkeitsvorschriften entzogen wurde, dürfen während fünf Jahren nach seiner Wiedererteilung nur Motorfahrzeuge führen, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät ("Blackbox") ausgerüstet sind.

#### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage Art. 17a und 99 Ziff. 9 E-SVG):

Art. 17a (neu) Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten

1 Wird der Führerausweis gestützt auf Artikel 16b Absatz 2 Buchstabe e oder f, 16c Absatz 2 Buchstabe c oder d oder 16d Absatz 1 Buchstabe c wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder Nichtanpassung der Geschwindigkeit an die Verkehrsverhältnisse entzogen, so darf die betroffene Person nach der Wiedererteilung des Ausweises während fünf Jahren nur Fahrzeuge führen, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sind.

2 Die Behörde kann in begründeten Ausnahmefällen das Führen eines Fahrzeugs bewilligen, das nicht mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet ist.

3 Führt die betroffene Person ein Fahrzeug ohne Datenaufzeichnungsgerät, so wird ihr der Führerausweis auf angemessene Dauer entzogen.

4 Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Anforderungen an das Gerät und dessen Kontrolle.

Art. 99 Ziff. e 9 (neu)

9. Wer ein Fahrzeug ohne das nach Artikel 17a vorgeschriebene Datenaufzeichnungsgerät führt, wird mit Busse bestraft.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 17a (neu) Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten:

Die Einführung einer generellen Ausrüstungspflicht wurde verworfen, weil aufgrund einer deutschen Studie die unfallverhütende Wirkung geringer als ursprünglich angenommen eingestuft werden muss. Dem geringen Potenzial zur Senkung der Zahl der Getöteten und Verletzten stünden zu hohe Kosten gegenüber (vgl. Antwort des Bundesrates auf einen parlamentarischen Vorstoss Humbel (05.3884 Postulat Humbel Näf Ruth vom 16.12.2005; Einbau von Crashrecordern in Fahrzeugen ([http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch\\_id=20053884](http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20053884))).

Hingegen entfalten Datenaufzeichnungsgeräte eine spezialpräventive Wirkung, wenn mit dem Fahrzeug besonders exponierte Fahrten durchgeführt werden und es nicht dem Lenker gehört. In der Schweiz besteht daher die Pflicht zum Einbau in Fahrzeuge, die mit Blaulicht und Wechselklanghorn ausgerüstet sind, sowie in bestimmte Personentransportfahrzeuge .

Da eine spezialpräventive Wirkung offenbar nur erzielt werden kann, wenn die Lenkerin oder der Lenker gegenüber Dritten Rechenschaft ablegen muss, könnte man sich diese Wirkung zu Nutze machen bei Personen, die in schwerer Weise oder wiederholt gegen die Geschwindigkeitsvorschriften verstossen haben. Nach dem Ablauf des Führerausweisentzugs unterstehen solche Personen heute praktisch keiner speziellen Überwachung, so dass die Gefahr von Rückfällen sehr hoch ist. Es rechtfertigt sich daher, diese gefährliche Personengruppe zum Schutz der Allgemeinheit, aber auch zu ihrem eigenen Schutz, während der Dauer der Rückfallsfristen (5 Jahre) durch die Behörden enger und systematischer zu kontrollieren.

Voraussetzung für die Anordnung dieser (Zusatz-)Massnahme ist die Verfügung eines Führerausweisentzugs von mindestens 12 Monaten nach Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe c SVG wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder nicht Anpassens der Geschwindigkeit an die Verkehrsverhältnisse. Auch bei unbefristeten

Entzügen, denen Geschwindigkeitsmissachtungen zu Grunde liegen (Art. 16b Abs. 2 Bst. e und f, 16c Abs. 2 Bst. d und 16d Abs. 1 Bst. c SVG), erfolgt die Wiedererteilung des Ausweises unter der Auflage, dass während 5 Jahren nur Fahrzeuge geführt werden dürfen, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät versehen sind (Abs. 1).

Zur Kontrolle, ob die betroffene Person tatsächlich nur Fahrzeuge führt, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sind, erfolgt ein entsprechender Eintrag in den Führerausweis. Die weiteren Ausführungsvorschriften (genaue Spezifikationen, periodische technische Kontrolle des Geräts etc.) sollen durch den Bundesrat auf Verordnungsstufe festgelegt werden.

Wird ein Fahrzeug verwendet, das nicht mit einem Datenaufzeichnungsgerät versehen ist, so wird der Führerausweis auf angemessene Dauer entzogen (Art. 17a Abs. 3 E-SVG) und eine Busse ausgesprochen (Art. 99 Ziff. 9 E-SVG).

Art. 99 Ziff. 9:

Ziffer 9 dient der Durchsetzung der Ausrüstung mit einem Datenaufzeichnungsgerät nach Artikel 17a E-SVG.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Massnahme wurde in der Vernehmlassung mehrheitlich begrüsst. Der Bundesrat hat sie bestätigt.

Konkretisierung Inhalt der Massnahme:

Wer nach einem Führerausweisentzug von mindestens einem Jahr oder auf unbestimmte Zeit gestützt auf ein Fahreignungsgutachten wieder als fahrtauglich erscheint, wird zum Verkehr wieder zugelassen. Dies unter der Voraussetzung dass er sich verpflichtet, während 5 Jahren nur noch Fahrzeuge zu verwenden, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sind (Blackbox).

Geplante konkrete Durchführung:

Die Anforderungen an die Geräte müssen noch definiert werden (wie die Aufzeichnung der gefahrenen Geschwindigkeit und Strecke und die Übertragung dieser Daten in eine Zentralstelle).

Die Aufgabe der Zentralstelle ist die periodische Auswertung der Daten hinsichtlich Geschwindigkeitsverhalten (Vergleich der erlaubten mit der gefahrenen Geschwindigkeit) und die stichprobenweise Online-Überwachung mit sofortigem Eingreifen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen (z. B. über Ordnungsbussen-Verfahren).

Der Pflichtige darf nur mit einer entsprechenden Blackbox fahren (Vermerk im Führerausweis, z. B. mit Code). In begründeten Ausnahmefällen kann die Behörde im Einzelfall eine Bewilligung zum Führen eines Fahrzeuges ohne Blackbox erteilen (z. B. Ersatzfahrzeug). Die Auflage ist, dass die betroffene Person die Geschwindigkeitsvorschriften einhält.

Bei einer Wiederhandlung gegen die Auflage, also Fahren ohne Blackbox, oder bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung, (gemäss nach Ordnungsbussen-Verfahren) wird der Ausweis erneut für 5 Jahre entzogen.

Diverse Aspekte müssen noch berücksichtigt werden wie; Fahrten im Ausland, defekte Blackbox, Notfallsituationen, behördlicher Aufwand, finanzieller Aufwand, Umgehungsmöglichkeiten.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Spezialpräventiver Effekt: Von einem mindestens 12-monatigen Führerausweisentzug sind jährlich rund 2200 Personen betroffen (12 Monate: 736, mehr als 12 Monate: 441, unbefristet: 1012) ASTRA, 2009 . Da die Blackbox während 5 Jahren eingebaut bleibt, fahren ab dem fünften Jahr nach in Kraft Setzung des Gesetzes in etwa 11 000 Lenkende mit einer Blackbox. Die Anzahl schwerer Personenschäden, welche diese Personen infolge ihrer Geschwindigkeitsübertretungen verursachen, ist nicht bekannt, kann jedoch wie folgt abgeschätzt werden:

11 000 Lenkende machen einen Anteil von 0,25 % aller 4.5 Mio. regelmässig fahrenden Führerscheinbesitzer aus. Statistisch gesehen würden die 11 000 Lenkende 0,25 % aller Geschwindigkeitsunfälle (2008: 1109 Schwerverletzte und 147 Getötete) verursachen, d. h. 3 Schwerverletzte, 0,4 Getötete. Da es sich hierbei jedoch um eine

verkehrsauffällige Hochrisikogruppe handelt, die sich hinsichtlich mehrerer unfallrelevanter Merkmale deutlich vom Durchschnittsfahrer unterscheidet, weisen sie eine überproportional hohe Unfallwahrscheinlichkeit auf. Unter Berücksichtigung verschiedener Parameter wie der überdurchschnittlich hohen Fahrleistung (Annahme 20 000 km, was dem 1.54-fachen der durchschnittlichen 13 000 km entspricht {Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2002 6496 /id}), dem überproportional hohen Anteil der Fahrzeit mit überhöhter Geschwindigkeit (Annahme 50 %, was dem 2.17-fachen der durchschnittlichen 23 % entspricht) sowie dem relativen Risiko infolge von Geschwindigkeitsübertretungen (Annahme: +30km/h, was das Unfallrisiko um das 1.95-fache erhöht ( $3^{*+10\text{km/h}} \Rightarrow RR=1.25^3$ ) wird von einem 6.5-fach erhöhten Risiko für einen Geschwindigkeitsunfall ausgegangen ( $6.5 \approx 1.54*2.17*1.95$ ). Somit ergibt sich ein theoretisches Rettungspotenzial von 20 Schwerverletzten und 3 Getöteten.

**Wirkungsbereich:**

Nicht alle Unfälle mit dem polizeilich registrierten Mangel Geschwindigkeit gehen ursächlich auf die Geschwindigkeit zurück. Teilweise kommen weitere Gründe hinzu, die auch für sich selbst zum Unfall geführt hätten. Es wird geschätzt, dass 5 % der Unfälle mit unangepasster oder überhöhter Geschwindigkeit ohnehin geschehen wären. Der Wirkungsbereich beträgt demnach: 95 %

**2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:**

**Wirksamkeit:**

Da die Blackbox Daten permanent aufzeichnet (und nicht nur wie die klassischen Unfalldatenspeicher UDS im Falle eines Unfallereignisses) und die Daten in einer Zentralstelle periodisch ausgewertet werden, darf von einer hohen Wirksamkeit ausgegangen werden, zumal im Falle einer erneuten Geschwindigkeitsüberschreitung eine massive Sanktionierung droht (5 Jahre Führerausweisentzug). Deshalb darf bezüglich des Fahrens über der Geschwindigkeitslimite eine hohe Wirksamkeit von 95 % ausgegangen werden. Dies betrifft gemäss amtlicher Unfallstatistik ca. 20 % aller Geschwindigkeitsunfälle. Dieser Anteil muss jedoch unter Berücksichtigung der im Rahmen der polizeilichen Unfallprotokollierung sehr zurückhaltenden Zuweisung des entsprechenden Mangleintrags und der daraus resultierenden Dunkelziffer um schätzungsweise den Faktor 2 korrigiert werden ( $40\% = 20\% * 2$ ). Was indessen die restlichen 60% mit einer unangepassten Geschwindigkeitswahl im Bereich unterhalb der signalisierten Höchstgeschwindigkeit angeht, darf nur von einer geringen Wirksamkeit ausgegangen werden, da dieser Bereich von der Blackbox untangiert bleibt (geschätzte Wirksamkeit: 50 %). Daraus ergibt sich eine Gesamtwirksamkeit von knapp 70 % ( $=0.4*0.95 + 0.6*0.5$ ).

**Beachtungsgrad:**

Da der Einbau obligatorisch ist, beträgt der Beachtungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

**Realisierungsgrad:**

Da es sich um eine gesetzlich festgelegte Massnahme handelt, wird ein maximaler Realisierungsgrad von 100 % erreicht. Der maximale Realisierungsgrad wird nach 5 Jahren erreicht, da jedes Jahr neue Geschwindigkeitsdelinquenten hinzukommen und die Blackbox für eine Dauer von 5 Jahren eingebaut bleibt. Auf ein Zeitfenster von 10 Jahren betrachtet folgt daraus ein durchschnittlicher Realisierungsgrad von 75 %.

**2.3 Verrechnung**

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			Ø	max	Ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
20	3	95	70	100	100	75	100	10.0	1.5	13.3	2.0

Zuverlässigkeit: \*



## Massnahme Nr. 4b: Einsatz von Datenaufzeichnungsgeräten bei Geschwindigkeitstätern (Blackbox) (generalpräventiv)

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Personen, denen der Führerausweis für mindestens zwölf Monate oder auf unbestimmte Zeit wegen Missachtung der Geschwindigkeitsvorschriften entzogen wurde, dürfen während fünf Jahren nach seiner Wiedererteilung nur Motorfahrzeuge führen, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät («Blackbox») ausgerüstet sind.

#### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage Art. 17a und 99 Ziff. 9 E-SVG):

Art. 17a (neu) Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten

1 Wird der Führerausweis gestützt auf Artikel 16b Absatz 2 Buchstabe e oder f, 16c Absatz 2 Buchstabe c oder d oder 16d Absatz 1 Buchstabe c wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder Nichtanpassung der Geschwindigkeit an die Verkehrsverhältnisse entzogen, so darf die betroffene Person nach der Wiedererteilung des Ausweises während fünf Jahren nur Fahrzeuge führen, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sind.

2 Die Behörde kann in begründeten Ausnahmefällen das Führen eines Fahrzeugs bewilligen, das nicht mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet ist.

3 Führt die betroffene Person ein Fahrzeug ohne Datenaufzeichnungsgerät, so wird ihr der Führerausweis auf angemessene Dauer entzogen.

4 Der Bundesrat erlässt Vorschriften über die Anforderungen an das Gerät und dessen Kontrolle.

Art. 99 Ziff. e 9 (neu)

9. Wer ein Fahrzeug ohne das nach Artikel 17a vorgeschriebene Datenaufzeichnungsgerät führt, wird mit Busse bestraft.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 17a (neu) Einbau von Datenaufzeichnungsgeräten:

Die Einführung einer generellen Ausrüstungspflicht wurde verworfen, weil aufgrund einer deutschen Studie die unfallverhütende Wirkung geringer als ursprünglich angenommen eingestuft werden muss. Dem geringen Potenzial zur Senkung der Zahl der Getöteten und Verletzten stünden zu hohe Kosten gegenüber (vgl. Antwort des Bundesrates auf einen parlamentarischen Vorstoss Humbel).

Hingegen entfalten Datenaufzeichnungsgeräte eine spezialpräventive Wirkung, wenn mit dem Fahrzeug besonders exponierte Fahrten durchgeführt werden und es nicht dem Lenker gehört. In der Schweiz besteht daher die Pflicht zum Einbau in Fahrzeuge, die mit Blaulicht und Wechselklanghorn ausgerüstet sind, sowie in bestimmte Personentransportfahrzeuge (Art. 102 Abs. 1 VTS (SR 741.41; [http://www.admin.ch/ch/d/sr/741\\_41/a102.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/741_41/a102.html))).

Da eine spezialpräventive Wirkung offenbar nur erzielt werden kann, wenn die Lenkerin oder der Lenker gegenüber Dritten Rechenschaft ablegen muss, könnte man sich diese Wirkung zu Nutze machen bei Personen, die in schwerer Weise oder wiederholt gegen die Geschwindigkeitsvorschriften verstossen haben. Nach dem Ablauf des Führerausweisentzugs unterstehen solche Personen heute praktisch keiner speziellen Überwachung, so dass die Gefahr von Rückfällen sehr hoch ist. Es rechtfertigt sich daher, diese gefährliche Personengruppe zum Schutz der Allgemeinheit, aber auch zu ihrem eigenen Schutz, während der Dauer der Rückfallsfristen (5 Jahre) durch die Behörden enger und systematischer zu kontrollieren.

Voraussetzung für die Anordnung dieser (Zusatz-)Massnahme ist die Verfügung eines Führerausweisentzugs von mindestens 12 Monaten nach Artikel 16c Absatz 2 Buchstabe c SVG wegen Überschreitens der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder nicht Anpassens der Geschwindigkeit an die Verkehrsverhältnisse. Auch bei unbefristeten Entzügen, denen Geschwindigkeitsmissachtungen zu Grunde liegen (Art. 16b Abs. 2 Bst. e und f, 16c Abs. 2 Bst. d

und 16d Abs. 1 Bst. c SVG), erfolgt die Wiedererteilung des Ausweises unter der Auflage, dass während 5 Jahren nur Fahrzeuge geführt werden dürfen, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät versehen sind (Abs. 1).

Zur Kontrolle, ob die betroffene Person tatsächlich nur Fahrzeuge führt, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sind, erfolgt ein entsprechender Eintrag in den Führerausweis. Die weiteren Ausführungsvorschriften (genaue Spezifikationen, periodische technische Kontrolle des Geräts etc.) sollen durch den Bundesrat auf Verordnungsstufe festgelegt werden.

Wird ein Fahrzeug verwendet, das nicht mit einem Datenaufzeichnungsgerät versehen ist, so wird der Führerausweis auf angemessene Dauer entzogen (Art. 17a Abs. 3 E-SVG) und eine Busse ausgesprochen (Art. 99 Ziff. 9 E-SVG).

Art. 99 Ziff. 9:

Ziffer 9 dient der Durchsetzung der Ausrüstung mit einem Datenaufzeichnungsgerät nach Artikel 17a E-SVG.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Massnahme wurde in der Vernehmlassung mehrheitlich begrüsst. Der Bundesrat hat sie bestätigt.

Konkretisierung Inhalt der Massnahme:

Wer nach einem Führerausweisentzug von mindestens einem Jahr oder auf unbestimmte Zeit gestützt auf ein Fahreignungsgutachten wieder als fahrtauglich erscheint, wird zum Verkehr wieder zugelassen. Dies unter der Voraussetzung dass er sich verpflichtet, während 5 Jahren nur noch Fahrzeuge zu verwenden, die mit einem Datenaufzeichnungsgerät ausgerüstet sind (Blackbox).

Geplante konkrete Durchführung:

Die Anforderungen an die Geräte müssen noch definiert werden (wie die Aufzeichnung der gefahrenen Geschwindigkeit und Strecke und die Übertragung dieser Daten in eine Zentralstelle).

Die Aufgabe der Zentralstelle ist die periodische Auswertung der Daten hinsichtlich Geschwindigkeitsverhalten (Vergleich der erlaubten mit der gefahrenen Geschwindigkeit) und die Stichprobenweise Online-Überwachung mit sofortigem Eingreifen bei Geschwindigkeitsüberschreitungen (z. B. über Ordnungsbussen-Verfahren).

Der Pflichtige darf nur mit einer entsprechenden Blackbox fahren (Vermerk im Führerausweis, z. B. mit Code). In begründeten Ausnahmefällen kann die Behörde im Einzelfall eine Bewilligung zum Führen eines Fahrzeuges ohne Blackbox erteilen (z. B. Ersatzfahrzeug). Die Auflage ist, dass die betroffene Person die Geschwindigkeitsvorschriften einhält.

Bei einer Wiederhandlung gegen die Auflage, also Fahren ohne Blackbox, oder bei einer Geschwindigkeitsüberschreitung, (gemäss nach Ordnungsbussen-Verfahren) wird der Ausweis erneut für 5 Jahre entzogen.

Diverse Aspekte müssen noch berücksichtigt werden wie; Fahrten im Ausland, defekte Blackbox, Notfallsituationen, behördlicher Aufwand, finanzieller Aufwand, Umgehungsmöglichkeiten.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Generalpräventiver Effekt: Obwohl nur Geschwindigkeitsdelinquente mit einem Führerausweisentzug von min. 12 Monaten direkt von der Massnahme betroffen sind, hat die Massnahme auch bei anderen Lenkenden einen gewissen abschreckenden Effekt. Infolge der hoch angesetzten Schwelle von 12 Monaten darf nicht bei allen Lenkenden, sondern nur bei den bereits vorbelasteten Lenkenden ein Effekt erwartet werden. Pro Jahr werden neben den bereits weiter oben erwähnten 2 200 Personen mit einem längeren Führerscheinentzug nochmals ca. 33 000 Führerausweisentzüge ausgesprochen. Da diese Einträge erst nach 10 Jahren aus dem ADMAS-Register gelöscht werden, kann unter Berücksichtigung von Wiederholungstätern der Kreis der theoretisch Betroffenen auf rund 250 000 geschätzt werden. Die Anzahl schwerer Personenschäden, welche diese Personen infolge ihrer Geschwindigkeitsübertretungen verursachen, ist nicht bekannt, kann jedoch wie folgt abgeschätzt werden:



250 000 Lenkende machen einen Anteil von knapp 6 % aller 4.5 Mio. regelmässig fahrenden Führerscheinbesitzer aus. Statistisch gesehen würden 250 000 Lenkende 6 % aller Geschwindigkeitsunfälle (2008: 1109 Schwerverletzte und 147 Getötete) verursachen, d. h. 67 Schwerverletzte, 9 Getötete. Da es sich hierbei jedoch um eine verkehrsauffällige Risikogruppe handelt, die sich hinsichtlich mehrerer unfallrelevanter Merkmale vom Durchschnittsfahrer unterscheidet, weisen sie eine überproportional hohe Unfallwahrscheinlichkeit auf. Unter Berücksichtigung verschiedener Parameter wie der überdurchschnittlich hohen Fahrleistung (Annahme 15 000 km, was dem 1.15-fachen der durchschnittlichen 13 000 km entspricht {Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2002 6496 /id}), dem überproportional hohen Anteil der Fahrzeit mit überhöhter Geschwindigkeit (Annahme 40 %, was dem 1.74-fachen der durchschnittlichen 23 % entspricht) sowie dem relativen Risiko infolge von Geschwindigkeitsübertretungen (Annahme: +20 km/h, was das Unfallrisiko um das 1.56-fache erhöht ( $2^{*+10\text{km/h}} \Rightarrow RR=1.25^2$ ) wird von einem 3-fach erhöhten Risiko für einen Geschwindigkeitsunfall ausgegangen ( $3 \approx 1.15 * 1.74 * 1.56$ ). Somit ergibt sich ein theoretisches Rettungspotenzial in der Grössenordnung von 200 (201) Schwerverletzten und 30 (27) Getöteten.

**Wirkungsbereich:**

Nicht alle Unfälle mit dem polizeilich registrierten Mangel Geschwindigkeit gehen ursächlich auf die Geschwindigkeit zurück. Teilweise kommen weitere Gründe hinzu, die auch für sich selbst zu einem Unfall geführt hätten. Es wird geschätzt, dass 5 % der Unfälle mit unangepasster oder überhöhter Geschwindigkeit ohnehin geschehen wären. Der Wirkungsbereich beträgt demnach: 95 %

**2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:**

**Wirksamkeit:**

Die generalpräventiven Effekte auf den einzelnen Fahrer sind bedeutend geringer als die auf 70 % geschätzten spezialpräventiven Effekte. Da es sich bei der relevanten Fahrergruppe um bereits registrierte Personen handelt, darf jedoch durchaus mit einer Wirksamkeit in der Höhe von 30 % gerechnet werden.

**Beachtungsgrad:**

Der Beachtungsgrad ist eingeschränkt, da Führerscheintzüge, die etliche Jahre zurückliegen, kaum noch verhaltensrelevant sind. Unter der Annahme, dass lediglich Führerscheintzüge, die innerhalb der letzten 3 Jahre liegen, so stark nachwirken, dass sie sich auf das Fahrverhalten auswirken können, reduziert sich Beachtungsgrad auf 30 %. Zudem muss berücksichtigt werden, dass die Massnahme nur bei jenen Lenkenden einen generalpräventiven Effekt ausüben kann, die von der «Blackbox» Kenntnis haben. Unter der Annahme, dass im Rahmen von Führerscheintzügen auf die drohende Massnahme «Blackbox» aufmerksam gemacht wird, kann von einem hohen Bekanntheitsgrad von beinahe 100 % ausgegangen werden. Dieser hohe Wert wird jedoch nicht von vornherein erreicht, sondern steigt kontinuierlich an, so dass der 10-Jahresdurchschnitt in etwa 50 % beträgt.

Daraus ermittelt sich ein maximaler Beachtungsgrad von 30 % (=30% \* 100%) und ein durchschnittlicher Beachtungsgrad von 15 % (=30% \* 50%).

**Realisierungsgrad:**

Da es sich um eine gesetzlich festgelegte Massnahme handelt, wird ein maximaler Realisierungsgrad von 100 % erreicht. Der maximale Realisierungsgrad wird nach 5 Jahren erreicht, da jedes Jahr neue Geschwindigkeitsdelinquenten hinzukommen und die «Blackbox» für eine Dauer von 5 Jahren eingebaut bleibt. Auf ein Zeitfenster von 10 Jahren betrachtet folgt daraus ein durchschnittlicher Realisierungsgrad von 75 %.

**2.3 Verrechnung**

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
200	30	95	30	15	30	75	100	6.4	1.0	17.1	2.6

Zuverlässigkeit: \*



## Massnahme Nr. 5: Mindestalter für Fuhrleute

### 1. Beschreibung der Massnahme

**Kurzbeschreibung:**

Anhebung des Mindestalters für Fuhrleute auf 14 Jahre

**Detailbeschreibung:**

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 21 Abs. 1 und 2 erster Satz E-SVG):

Art. 21 Abs. 1 und 2 erster Satz

1 Tierfuhrwerke führen darf, wer das vierzehnte Altersjahr vollendet hat.

2 Keine Tierfuhrwerke führen dürfen Personen, die sich infolge körperlicher oder geistiger Krankheiten oder Gebrechen nicht dafür eignen oder die an einer Sucht leiden, die die Fahreignung ausschliesst. ...

Art. 21 Abs. 1 und 2 erster Satz

Die praktische Bedeutung von Fuhrwerken beschränkt sich heute weitgehend auf touristische Angebote in Stadt und Land. Dafür sind aber ausgebildete und im Verkehr erfahrene Führerinnen und Führer erforderlich. Das Erreichen eines Mindestalters von 14 Jahren erscheint als angemessen.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

In der Vernehmlassung hat diese Massnahme mehrheitlich Zustimmung gefunden.

Das Mindestalter wurde vom Bundesrat neu auf vierzehn Jahre festgelegt.

### 2. Nutzenabschätzung

#### 2.1 Ausmass des Problems

**Betroffene Unfälle:**

Fuhrwerke können in der Unfallstatistik nicht identifiziert werden. Es gibt einen Code (228), wo möglicherweise Fuhrwerke dabei sein könnten. Es ist jedoch zu vermuten, dass sich in dieser Kategorie auch noch diverse andere Fortbewegungsmittel verbergen (beispielsweise Pocket-Bikes, Trottinets usw.). Von daher sind diese Zahlen wahrscheinlich eine grobe Überschätzung und werden auf einen Anteil von 10% des Codes 228 reduziert. Das Alter der Lenker wurde begrenzt auf 6 bis 14 Jahre, da bereits jetzt vorschulpflichtige Kinder nicht Fuhrleute sein dürfen und die Regelung nur bis zum Alter von 14 Jahren gilt. Im 10-jährigen Durchschnitt pro Jahr 1.3 Schwerverletzte und 0.07 Getötete

**Wirkungsbereich:**

Da es als Gesetz eingeführt wird, beträgt der Wirkungsbereich 100 %

#### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

**Wirksamkeit:**

100 %, da Verbot (wenn keine Fahrten stattfinden, gibt's auch keine Verletzungen).

**Beachtungsgrad:**

Da es zu diesem Thema keine Literatur gibt, muss ein Expertenurteil erfolgen. Die Einführung einer gesetzlichen Regelung führt zu einer starken aber nicht vollständigen Beachtung 80 %. Dieser verbessert sich im Laufe der Zeit noch um einige Prozent: 90 %.

**Realisierungsgrad:**

100 %, da Gesetz

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
1.3	0.07	100	100	80	90	100	100	1.0	0.1	1.2	0.1

Zuverlässigkeit: \*\*

## Massnahme Nr. 6: Qualitätssicherung bei der Fahreignungsabklärung

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Festlegung durch den Bundesrat von gesamtschweizerisch einheitlichen Qualitätssicherungsmassnahmen bei der Fahreignungsabklärung.

#### **Detailbeschreibung:**

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 25 Abs. 3 Bst. f und g E-SVG):

Art. 25 Abs. 2 Bst. i und 3 Bst. a und e sowie f und g (neu)

3 Der Bundesrat stellt nach Anhören der Kantone Vorschriften auf über:

a. Mindestanforderungen, denen Motorfahrzeugführer in körperlicher, psychischer und charakterlicher Hinsicht genügen müssen;

e. Verkehrsunterricht für Motorfahrzeugführer und Radfahrer, die Verkehrsregeln übertreten haben;

f. Inhalt und Umfang der Fahreignungsuntersuchung;

g. Mindestanforderungen an die Personen, die Fahreignungsuntersuchungen durchführen,

das Untersuchungsverfahren und die Qualitätssicherung.

Art. 25 Abs. 2 Bst. i und 3 Bst. a und e sowie f und g (neu):

A. Art. 25 Absatz 3 Buchstabe a SVG: Verpflichtung für den Bundesrat, Vorschriften aufzustellen über Mindestvoraussetzungen, denen Fahrzeugführer in körperlicher und psychischer Hinsicht genügen müssen.

Vernehmlassungsunterlagen:

Nach Schaffung der gesetzlichen Grundlagen wird der Bundesrat die Mindestanforderungen hinsichtlich der körperlichen und psychischen Voraussetzungen aktualisieren können. Dabei wird er den neuesten Erkenntnissen aus der Verkehrsmedizin und der Verkehrspsychologie Rechnung tragen.

Im Vordergrund steht die Tatsache, dass ab dem 70. Altersjahr gehäuft Altersdiabetes, Demenz-Erkrankungen (z. B. Alzheimer) (Während die Anzahl der Erkrankten (Prävalenz) bei den 70-Jährigen ungefähr 2 bis 3 Prozent beträgt, verdoppelt sich dieser Wert alle fünf Jahre. Somit ist bei den 80- bis 85-Jährigen mit einer Erkranktenrate von rund 20 bis 25 Prozent zu rechnen (Rolf Seeger, Fahren im Alter – Hauptprobleme und sinnvolle Konzepte zur Überprüfung der Fahreignung aus verkehrsmedizinischer Sicht. In: Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht, 2005, S. 16), Hirnschädigungen (z. B. Schlaganfälle), Augenerkrankungen mit nachlassendem Sehvermögen und Krankheiten mit Einschränkungen im Bereich des Bewegungsapparates auftreten. Zudem wird auch zu regeln sein, wie zu verfahren ist, wenn die Mindestanforderungen nur teilweise erfüllt sind. Zwei Möglichkeiten stehen zur Verfügung: Kann das Mindestniveau der Anforderungen mit Hilfsmitteln erreicht werden (z. B. Korrektur der mangelnden Sehschärfe mittels einer Brille, Kontaktlinsen etc.), so wird zum Führerausweis die entsprechende Auflage verfügt. Stehen solche Hilfsmittel nicht zur Verfügung, ist zu prüfen, ob die mangelnde Fahreignung allenfalls mit der Einschränkung des Führerausweises (z. B. Verbot, Autobahnen zu befahren; Nachtfahrverbot; Bewilligung einer bestimmten Strecke etc.) kompensiert werden kann.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Die Massnahme hat in der Vernehmlassung mehrheitlich Zustimmung gefunden. Die Kompetenz in Bst. a, Anforderungen an die charakterliche Eignung (Risikobewusstsein, Tendenz zur Vermeidung hoher Risiken, geringe Impulsivität, geringe Aggressionsneigung, reife Konfliktverarbeitung, Stressresistenz, soziales Verantwortungsbewusstsein, soziale Anpassungsbereitschaft, Flexibilität im Denken, psychische Ausgeglichenheit) aufstellen zu können, wurde gestrichen.

## B. Qualitätssicherung der Fahreignungsuntersuchung

Vernehmlassungsunterlagen:

Um sicherzustellen, dass die motorisierten Strassenverkehrsteilnehmenden fahrgeeignet sind, braucht es nicht nur Vorschriften betreffend Mindestanforderungen an die Fahreignung und Untersuchungsmethoden. Erforderlich ist auch, dass die Qualität der Untersuchungen sichergestellt ist: Gestützt auf Absatz 3 Buchstabe f und g beabsichtigt der Bundesrat, folgende Massnahmen in einer Anhörung auf Verordnungsstufe vorzuschlagen:

Wer Fahreignungsuntersuchungen durchführen will, muss eine entsprechende Bewilligung haben. Sie wird erteilt, wenn eine Ausbildung besucht und eine Prüfung bestanden wurde. Die Bewilligung wird verlängert, wenn die vorgeschriebenen Weiterbildungen besucht worden sind.

Nicht entscheidend ist, ob die Erstuntersuchung durch den behandelnden Arzt oder durch einen Vertrauensarzt der Behörde durchgeführt wird. Massgebend soll vielmehr sein, dass eine standardisierte Untersuchung durch entsprechend geschulte Fachleute durchgeführt wird. Ergibt die Untersuchung kein eindeutiges Resultat («geeignet» oder «nicht geeignet»), so wird die Beurteilung eines Spezialisten eingeholt. In Frage kommt dabei eine spezialärztliche Untersuchung (z. B. Augenarzt oder Neurologe), aber auch eine vollständige verkehrsmedizinische Untersuchung in einem Institut für Rechtsmedizin.

Die Neuerung dabei ist, dass die erstuntersuchende Fachperson ihre Zweifel nicht mehr der Behörde mitteilen muss, sondern in einem zweiten Schritt selber weiter gehende Untersuchungen einleitet. Erst wenn auch diese Untersuchung keinen klaren Schluss betreffend Fahreignung zulässt, ist es angezeigt, im realen Verkehr eine Fahrprobe durchzuführen. Unter Leitung der kantonalen Zulassungsbehörde kommen so Arzt und Verkehrsexperte zu einem definitiven Ergebnis.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Aspekte der Massnahme haben in der Vernehmlassung Zustimmung gefunden und der Bundesrat hat sie bestätigt.

Geplante konkrete Durchführung:

Dreistufenmodell:

1. Erstuntersuchung bei praktizierenden Ärzten oder Vertrauensärzten der Kantone.
2. Bei Zweifel oder Interessenkonflikten Weiterverweisung der Person an Zweituntersuchungsstelle (z. B. Bezirksarzt).
3. Bestehen immer noch Zweifel, dann umfassende verkehrsmedizinische Untersuchung bei einem Institut für Rechtsmedizin (IRM) oder einer ähnlichen Institution (z. B. Kantonsarzt).
4. Gegebenenfalls Durchführung einer ärztlich begleiteten Kontrollfahrt durch das Strassenverkehrsamt

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Der Beschrieb der Massnahme bezieht sich nur auf die Fahreignungsbegutachtung der 70-Jährigen und älteren. Deshalb werden – nach Rücksprache mit Mc – nur die Unfälle von Personen, die 70 Jahre und älter sind, als Lenker, die bemängelt wurden, analysiert. Es wurden alle Mängel berücksichtigt und nicht nur Mängel mit direktem Einfluss des Lenkers, weil beispielsweise bestimmte Fahrfehler eine Folge medizinischer Probleme sein können: 13 Getötete und 51 Verletzte im Durchschnitt der letzten 10 Jahre

#### **Wirkungsbereich:**

Der Wirkungsbereich beträgt 90 %, da die allermeisten Fahreignungsuntersuchungen von Senioren verbessert werden. Einige Ärzte dürften schon die bestmöglichen Verfahren verwenden. Ihr Anteil wird mit 10 % angenommen.

## 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

### Wirksamkeit:

Wahrscheinlichkeit, dass eine qualitativ bessere Eignungsabklärung den Unfall verhindert. Vorgesehen sind bessere Tests, mehrstufiges Vorgehen und der Einsatz geeigneter und geschulter Experten. Die Anzahl falsch negativer Urteile sollte abnehmen, was einer Abnahme der nicht geeigneten Lenker im Strassenverkehr gleichkommt. Annahme: Abnahme der falsch negativen Urteile um 50%-Wirksamkeit = 50 %. Ue: Verbesserte Verfahren führen sowohl zu mehr richtig diagnostizierten als auch zu weniger falsch diagnostizierten. Mit Anwendung der besten Verfahren werden 90 % der fahruntauglichen Senioren diagnostiziert. Schätzung für die Gegenwart 70 % (es sollte sich hier um eine Zahl zwischen 50 % = Zufall und 90 % = Optimum handeln). Es handelt sich also um eine 33%ige Verbesserung (.20 / .60).

### Beachtungsgrad:

Bezieht sich auf die tatsächliche Erhöhung der Qualität. Es kann davon ausgegangen werden, dass die vorgesehene Massnahme geeignet ist, die Qualität zu erhöhen: Qualitätskriterien werden formuliert, sind verpflichtend anzuwenden und die Anwender werden geschult: 80 %.

### Realisierungsgrad:

Die Experten sind offen gegenüber fachlichen Vorgaben zur Qualitätssicherung (QS) bei Eignungsabklärungen. Es könnte jedoch einige Zeit dauern, bis alle Allgemeinpraktiker die Vorgaben kennen und anwenden. Zudem wird es auch nach Bekanntmachung der Kriterien einen Anteil von Hausärzten und anderen Experten geben, welche die QS-Kriterien nicht resp. zu wenig umsetzen: 90 %

## 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
51	13	90	33	90	100	90	100	12.3	3.1	15.1	3.9

Zuverlässigkeit: \*\*





## Massnahme Nr. 7: Verbot für bestimmte Personengruppen, unter Alkoholeinfluss zu fahren

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Festlegung von tieferen Promillegrenzwerten (0,1 Promille), die einem Alkoholverbot gleichkommen für Personen, von denen eine besondere Gefahr ausgeht (Neulenker und Neulenkerinnen) oder denen besondere Verantwortung zukommt (Lastwagen- und Busfahrerinnen und -fahrer).

#### Detailbeschreibung:

(Für Neulenker und Neulenkerinnen, Lastwagen- und Busfahrerinnen und -fahrer)

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 31 Abs. 2bis E-SVG):

Art. 31 Abs. 2bis (neu)

2bis Der Bundesrat kann für folgende Personengruppen ein Alkoholverbot festlegen:

- a. Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen (Art. 6 und 8 des Personenbeförderungsgesetzes vom 18. Juni 1993
- b. Personen, die berufsmässig Personentransporte oder mit schweren Motorwagen Gütertransporte durchführen oder die gefährliche Güter transportieren;
- c. Fahrlehrer;
- d. Inhaber des Lernfahrausweises;
- e. Personen, die Lernfahrten begleiten;
- f. Inhaber des Führerausweises auf Probe.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 31 Abs. 2bis (neu)

Geltende Regelung: Gestützt auf Artikel 55 Absatz 6 SVG hat die Bundesversammlung in der Verordnung vom 21. März 2003 (SR 741.13; [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741\\_13.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_13.html)) über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr die generelle Promille-Grenze von 0,8 auf 0,5 Promille herabgesetzt. Die bereits damals bestehenden strengeren Alkoholvorschriften für bestimmte Personengruppen wurden nicht geändert. So ist nach Artikel 2 Absatz 4 VRV (SR 741.11; [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741\\_11.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_11.html)) den Führern, die berufsmässige Personentransporte durchführen, der Genuss alkoholischer Getränke während der Arbeitszeit und innert 6 Stunden vor Beginn der Arbeit untersagt. Für Fahrlehrer (Art. 58 Abs. 5 VZV (SR 741.51; [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741\\_51.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_51.html)); gültig bis 31.12.2007), Führer von Gefahrgutfahrzeugen (Art. 10 Abs. 2 SDR (SR 741.51; [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741\\_51.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_51.html))) und Militärmotorfahrer (Art. 63 Abs. 1 VMSV (SR 510.710; [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c510\\_710.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c510_710.html))) sind gleich lautende Vorschriften in Kraft.

Die 6-stündige Trinkpause vor der Arbeitszeit ist dann ungenügend, wenn eine starke Alkoholisierung vorliegt. Ohne gegen das Gesetz zu verstossen, kann ein Berufschaffeur heute mit bis 0,49 Promille fahren. Diese Lücke hat der Bundesrat bei den Fahrlehrern geschlossen. Am 28. September 2007 hat er im Rahmen der neuen Fahrlehrer-Verordnung (SR 741.522; [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741\\_522.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c741_522.html)) (Art. 17) eine Neuregelung eingeführt, die über die geltenden Vorschriften hinaus geht: Seit dem 1. Januar 2008 dürfen Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen ihre berufliche Tätigkeit nicht ausüben, wenn sie eine Blutalkoholkonzentration von 0,1 Promille oder mehr aufweisen oder eine Alkoholmenge im Körper haben, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt. Dies bedeutet faktisch eine Nulltoleranz, denn gemessene Werte unter 0,1 Promille können analytisch nicht mehr einwandfrei quantifiziert werden. Zudem ist die Blutalkoholverlaufskurve unter 0,1 Promille nicht mehr linear, so dass auch Rückrechnungen nicht möglich sind.

Diese Nulltoleranz kann der Bundesrat bereits heute ohne Gesetzesänderung auf jene Personengruppen ausdehnen, für die ein Trinkverbot während und 6 Stunden vor der Arbeitszeit gilt. Zu Gunsten der Transparenz schlagen wir indes vor, auch diese Personengruppen in Artikel 31 Absatz 2bis E-SVG explizit zu erwähnen. Ein Nullgrenzwert für Berufschauffeure und -chauffeusen dient einerseits dem Anspruch von zahlenden Fahrgästen auf einen sicheren Transport und andererseits dem Anspruch der übrigen Verkehrsteilnehmenden, dass das von schweren Sachentransportfahrzeugen ausgehende erhöhte Gefährdungspotenzial durch die negativen Einflüsse des Alkohols nicht noch weiter erhöht wird. Der für die berufsmässigen Fahrzeugführenden vorgeschlagene Grenzwert soll mit einer Nachweisgrenze von 0,1 Promille so tief angesetzt werden, dass er einem Alkoholverbot gleichkommt. Der Bundesrat hat im Rahmen der Bahnreform 2 Botschaft des Bundesrates vom 23. Februar 2005 zur Bahnreform 2 (BBl 2005 2527); Bundesgesetz über die Änderung von Erlassen auf Grund der Bahnreform 2 - Entwurf (BBl 2005 2617) sowie diesbezüglich unverändert: Zusatzbotschaft des Bundesrates vom 9. März 2007 zur Bahnreform 2 [Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr] (BBl 2007 2735); Bundesgesetz über die Bahnreform 2 (Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr - Entwurf (BBl 2007 2776)) dem Parlament bereits beantragt, für Personen, die den konzessionierten oder grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Strasse durchführen, tiefere Alkohollimiten festlegen zu können, als es die Bundesversammlung gestützt auf Artikel 55 Absatz 6 SVG getan hat.

Dieser Regelungsvorschlag erfüllt auch ein vom Nationalrat überwiesenes Postulat (03.3352 Postulat Simoneschi-Cortesi vom 19.06.03; Verkehrsregelnverordnung. Änderung; [http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch\\_id=20033352](http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20033352)), das verlangt, dass auch Führer und Führerinnen, die berufsmässig Sachentransporte durchführen, dem Alkoholverbot zu unterstellen sind (Bst. a).

Auf eine Ausdehnung des Geltungsbereichs auf berufsmässige Chauffeure/-eusen von Lieferwagen (Motorwagen bis 3,5 t Gesamtgewicht) wird verzichtet. Die Abgrenzung zu Fahrzeugführenden, die Privatfahrten durchführen oder die solche Fahrzeuge von Berufs wegen benutzen (z. B. Handwerker, Kleingewerbler), aber keine Berufschauffeure/-eusen sind, würde den praktischen Vollzug erschweren.

Ein erster Schritt zur Senkung der Unfallzahlen bei Neulenkenden wurde mit der Einführung der Zweiphasenausbildung gemacht. Seit dem 1. Dezember 2005 wird der erstmals erteilte Führerausweis für Motorwagen und Motorräder mit einer Probezeit von drei Jahren versehen. Während dieser Zeit müssen sich die Inhaber und Inhaberinnen in Gefahren erkennendem und vermeidendem Fahren weiterausbilden. In einem zweiten Schritt soll zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dieser Personengruppe ein tieferer Blutalkoholgrenzwert als derjenige eingeführt werden, der für die übrigen Fahrzeuglenkenden gilt. Dies ist wichtig, weil bereits kleine Mengen Alkohol, verbunden mit mangelnder Fahrpraxis, das Unfallrisiko erheblich ansteigen lassen. Fahranfänger und Fahranfängerinnen verfügen noch nicht über ein verkehrstypisches Erfahrungswissen, das ihnen in komplexen Verkehrssituationen entsprechend eingeübte Reaktionsmuster zur Verfügung stellt. Hinzu kommt, dass nicht alkoholisierte Fahranfänger und Fahranfängerinnen sich auf emotionale Belastungen noch einigermaßen gut einstellen können. Bei alkoholisierten Fahranfängern und Fahranfängerinnen hingegen wirkt die Beeinflussung durch Alkohol Problem verschärfend. Damit steigern sich die Konflikte merklich, die Belastungstoleranz wird reduziert und Affektreaktionen bilden oft das letzte Ventil für die überforderten Fahranfänger und Fahranfängerinnen. Der Nullgrenzwert wird auch auf Inhaber und Inhaberinnen des Lernfahrausweises ausgedehnt. Dies ist insbesondere erforderlich für Motorfahrzeugführende, die ohne Begleitperson Lernfahrten durchführen dürfen (z. B. Motorradfahrende) (Bst. d).

Im europäischen Umfeld sind Bestrebungen im Gang oder bereits umgesetzt, die für Fahranfänger oder Fahranfängerinnen ein strengeres Alkoholregime vorsehen. Die EU-Kommission empfiehlt den Mitgliedstaaten, für Fahrschüler und -schülerinnen sowie Inhaber und Inhaberinnen des Führerausweises auf Probe den Blutalkoholgrenzwert auf 0,2 Promille zu senken. Die konkreten Massnahmen in den einzelnen Staaten sind aber sehr uneinheitlich. So gilt in Österreich für Inhaber und Inhaberinnen des Führerausweises auf Probe 0,1 Promille. In Spanien gelten für Fahranfänger und Fahranfängerinnen 0,3 Promille und Deutschland hat die Nulltoleranz eingeführt.

Es wird vorgeschlagen, dass ein Nullgrenzwert mit einer Nachweisgrenze bei 0,1 Promille festgelegt wird. So ist kein «Herantrinken» an einen Grenzwert möglich und die Verhaltensanweisung heisst einfach und verständlich «trinken oder fahren».

Keine Änderung erfährt die Grenze zur qualifizierten Angetrunkenheit. Diese soll nach dem Willen des Bundesrates bei 0,8 Blutalkohol-Promille (entsprechend 0,4 Atem-Alkohol-Promille) verbleiben.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

In der Vernehmlassung hat diese Massnahme mehrheitlich Zustimmung gefunden und der Bundesrat hat sie bestätigt.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Die beiden von der Massnahme betroffenen Lenkergruppen sind gemäss amtlicher Statistik jährlich in Unfällen mit insgesamt 158 Schwerverletzten und 18 Getöteten involviert. Bei 141 Schwerverletzten und 15 Getöteten sind angetrunkene Neulenkende (d. h. mit weniger als 3 Jahren Fahrerfahrung) (5-Jahresdurchschnitt) und bei 17 Schwerverletzten und 3 Getöteten sind angetrunkene Lastwagen- und Buschauffeure beteiligt (10-Jahresdurchschnitt). Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass nicht alle alkoholisierten Unfallbeteiligten registriert werden und somit eine Dunkelziffer besteht, müssen die ermittelten Opferzahlen mit dem Faktor 1.5 korrigiert werden (abgeleitet aus {Cavegn et al. (2008). Beeinträchtigte Fahrfähigkeit von Motorfahrzeugen. Bern: bfu}). Daraus ermittelt sich ein Unfallgeschehen von 237 Schwerverletzten und 27 Getöteten.

#### **Wirkungsbereich:**

Die amtliche Unfallstatistik gibt nur mögliche Mitursachen eines Unfalles an. Die reine Unfallbeteiligung eines Motorfahrzeuglenkenden mit dem polizeilich rapportierten Alkoholverdacht, bedeutet jedoch noch nicht, dass der Unfall tatsächlich infolge der Alkoholwirkung entstanden ist. Gemäss einer fundierten Analyse von Alkoholunfällen, liegt das Verhältnis von Alkoholverursachung und Alkoholbeteiligung bei 10/16 (Krüger, H.-P. (1995), Das Unfallrisiko unter Alkohol. Stuttgart: Gustav Fischer Verlag). Demnach wären also 37 % aller Unfälle mit Beteiligung eines angetrunkenen Fahrers auch ohne den Alkoholeinfluss entstanden. Auf der anderen Seite wird gemäss Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen bei fast 1/4 der Unfallbeteiligten keinen Alkoholtest durchgeführt; wovon rein statistisch (!) betrachtet 10 % alkoholisiert sind. Unter Berücksichtigung dieser Sachverhalte kann von einem Wirkungsbereich in der Höhe von 65 % ausgegangen werden ( $=100\%-37\%+(25\%*10\%)$ ).

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### **Wirksamkeit:**

Die Einhaltung der 0,1-Promille-Regel führt gegenüber dem alkoholfreien Fahren zu keiner Risikoerhöhung. Es existieren keine anderen Einschränkungen der Wirksamkeit, so dass diese für beide Teilgruppen 100 % beträgt.

#### **Beachtungsgrad:**

Inwieweit die Promillegrenze eingehalten wird, hängt sehr stark von der polizeilichen Kontrolltätigkeit ab.

a) Gemäss einer Meta-analyse von Evaluationsstudien, welche die Einführung von reduzierten BAK-Grenzwerten (0,1 oder 0,2 Promille) für junge Lenkende untersucht haben, darf bei tödlichen Alkoholunfällen ein Rückgang von 18 % erwartet werden {Elvik, 2009 8013 /id}. Daraus kann unter Berücksichtigung des Wirkungsbereichs von 65 % abgeleitet werden, dass der Beachtungsgrad bei knapp 30 % ( $0.18/0.65$ ) liegt. Da in der Schweiz im Rahmen der Probephase massivere Sanktionen drohen als im Durchschnitt der evaluierten Länder, dürfte der Beachtungsgrad hierzulande deutlich höher liegen: 40 % erscheinen durchaus realistisch.

b) Auch bei den Berufschauffeuren kann infolge der beruflichen Folgen eines FiaZ-Delikttes sowie des höheren Lebensalters von einem so hohen Beachtungsgrad ausgegangen werden.

Aufgrund des zu erwartenden, hohen Medienechos und den Informationsmöglichkeiten im Rahmen der Fahrausbildung darf bereits unmittelbar nach der Inkraftsetzung ein hoher Beachtungsgrad angenommen werden: Der 10-Jahresdurchschnittswert entspricht deshalb dem Maximalwert.

#### **Realisierungsgrad:**

Durch die gesamtschweizerische gesetzliche Vorschrift liegt der Realisierungsgrad bei 100 % (Durchschnittswert = Maximalwert).

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
237	27	65	100	40	40	100	100	61.6	7.0	61.6	7.0

Zuverlässigkeit: \*\*

## Massnahme Nr. 8: Obligatorisches Fahren mit Licht am Tag

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Motorfahrzeuge müssen künftig auch tagsüber mit Licht fahren.

#### **Detailbeschreibung:**

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 41 Abs. 1 und 2 E-SVG):

Art. 41 Abs. 1 und 2

1 Während der Fahrt müssen Motorfahrzeuge stets beleuchtet sein, die übrigen Fahrzeuge nur vom Beginn der Abenddämmerung bis zur Tageshelle sowie bei schlechten Sichtverhältnissen. Der Bundesrat kann für bestimmte Fälle Rückstrahler an Stelle von Lichtern vorsehen.

2 Abgestellte Motorfahrzeuge und mehrspurige nicht motorisierte Fahrzeuge müssen vom Beginn der Abenddämmerung bis zur Tageshelle sowie bei schlechten Sichtverhältnissen beleuchtet sein, ausser auf Parkplätzen oder im Bereich einer genügenden Strassenbeleuchtung.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 41 Abs. 1 und 2:

Verschiedene Studien (bfu, Fahren mit Licht am Tag: Auswirkungen und Promotionsstrategien. Bern, 1998; Koornstra, Bijleveld & Hagenzieker, The Effects of Daytime Running Lights. A perspective on DRL in the EU: the statistical reanalysis and a meta-analysis of 24 independent DRL-evaluations. SWOV, Leidschendam, 1997) belegen, dass das Fahren mit Licht am Tag einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten kann. «Übersehen des Unfallbeteiligten» ist bei 50 Prozent der Kollisionen am Tag zumindest eine Mitursache. Bei Kollisionen an Kreuzungen steigt dieser Wert sogar auf 80 Prozent. Wie psychologische Experimente zeigen, verbessert sich die Sichtbarkeit von Fahrzeugen mit Licht am Tag. Problematische Fahrbewegungen anderer Fahrzeuge im peripheren Sehbereich werden früher wahrgenommen. Ebenso werden deren Distanz und Geschwindigkeit korrekter eingeschätzt. Weil Motorfahrzeuge dank dem Licht allgemein schneller erkennbar sind und den Lenkern und Lenkerinnen somit mehr Zeit bleibt, die übrigen Verkehrsteilnehmenden zu erkennen, wirkt sich die Verwendung der Lichter auch auf diese positiv aus. Zu Fuss Gehende und Rad Fahrende können ihrerseits Gefahren früher erkennen und dementsprechend reagieren. Die zum Teil geäusserten Bedenken bezüglich der Sichtbarkeit von schwächeren Verkehrsteilnehmenden wurden in den Studien nicht bestätigt. Entgegen anders lautenden Medienberichten kommt auch eine neuere österreichische Studie keineswegs zum Ergebnis, dass Fahren mit Licht am Tag in Österreich negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gehabt hätte.

Bereits heute wird in der Schweiz von durchschnittlich 55 Prozent der Motorfahrzeugführenden auch tagsüber freiwillig mit Licht gefahren. Eine Steigerung und damit eine bessere Ausschöpfung des Sicherheitspotenzials lassen sich nur noch mit der Einführung eines Obligatoriums erreichen.

Fahren mit Licht am Tag bewirkt als unerwünschten Nebeneffekt einen höheren Treibstoffverbrauch. Dieser ist mit durchschnittlich einem halben Deziliter pro hundert Kilometer jedoch moderat. Der zunehmende Einbau von Tagfahrlichtern, die auf LED-Basis funktionieren, wird den Zusatzverbrauch weiter verringern.

Es kann erwartet werden, dass diese verbindliche Vorgabe alle Fahrzeughersteller motivieren wird, die für den Schweizer Markt bestimmten Neufahrzeuge mit einer Lichteinschaltautomatik und Tagfahrlichtern auszurüsten.

Ab 2010 gilt nach EU-Recht, dass neue Fahrzeuge obligatorisch mit Tagfahrlichtern ausgestattet werden müssen.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

In der Vernehmlassung hat diese Massnahme eine mehrheitliche Zustimmung gefunden und der Bundesrat hat sie bestätigt.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Die Massnahme zielt auf alle Kollisionsunfälle zwischen einem Motorfahrzeug und mindestens einem weiteren Verkehrsteilnehmenden bei Tageslicht (ausgeschlossen sind somit Schleuder-/Selbstunfälle sowie Nacht- und Tierunfälle). Das theoretische Rettungspotenzial liegt demnach bei 1727 Schwerverletzten und 117 Getöteten (2008).

#### Wirkungsbereich:

Der Wirkungsbereich ist eingeschränkt, da bereits heute, ohne Obligatorium ein Grossteil der Motorfahrzeuge mit Licht am Tag fährt. Im Sommer bei schöner Witterung beträgt die Lichteinschaltquote 64 %. Dieser Wert kann als Minimalwert betrachtet werden, da bei anderen Rahmenbedingungen (wie z. B. Bewölkung, Niederschlag) die Lichtnutzung deutlich höher liegt. Unter Berücksichtigung von Klimadaten (ca. 150 Regentage pro Jahr/ ca. 5 ½ Stunden Sonnenschein pro Tag (<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/international/03/04/02/ind31.indicator.31010601.310106.html>) wird von einer Nutzungsquote in der Grössenordnung von 75 % ausgegangen. Auf dieser Basis kann unter Berücksichtigung der FLT-Schutzwirkung von 15 % errechnet werden, dass die FLT-Quote bei Unfällen bei rund 70 % liegt ( $0.72 = (0.75 * (1 - 0.15)) / (0.75 * (1 - 0.15) + 1 * (1 - 0.75))$ ). Der Wirkungsbereich reduziert sich demnach auf 30 %. Eine weitere Reduktion ergibt sich, da ab 2010 nach EU-Recht, neue Fahrzeuge obligatorisch mit Tagfahrlichtern ausgerüstet sein müssen, die beim Start automatisch eingeschaltet werden. Unter Berücksichtigung, dass nach 7 Jahren die Hälfte der Fahrzeuge ersetzt wird, wird insgesamt von einem Wirkungsbereich von 20 % ausgegangen

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Die allermeisten Untersuchungen zu den Auswirkungen von Fahren mit Licht am Tag auf das Unfallgeschehen kommen zu positiven Ergebnissen {Knight, 2006 4 /id; Schönebeck, 2005 16 /id; Elvik, 2009 18 /id; Koornstra, 1997 1 /id}. Frontal- und Seitenkollisionen können um ca. 10 %, Auffahrunfälle um 14 %, Mehrfachkollisionen um 6 % und Fussgängerkollisionen um 24 % gesenkt werden {Elvik, 2009 8013 /id}. Die Wirksamkeit bei schwereren Unfällen ist jedoch deutlich höher. In einer Analyse von 24 Studien kommt das niederländische Institut SWOV zum Schluss, dass im EU-Raum von einer durchschnittlichen Abnahme von 25 % der tödlichen Kollisionen am Tag ausgegangen werden kann; bei der Anzahl der Verletzten kann mit einer Abnahme von rund 20 % gerechnet werden (Koornstra, M., Bijleveld, F. & Hagenzieker, M., 1997), The Effects of Daytime Running Lights. A perspective on DRL in the EU: the statistical re-analysis and a meta-analysis of 24 independent DRL-evaluations. SWOV, Leidschendam NL). Unter Berücksichtigung von Studien zur Effektivität {Elvik, 2009 8013 /id} und der Tatsache, dass der Nutzen von Fahren mit Licht am Tag in den nördlicheren Ländern grösser ist, wird von einer Wirksamkeit in der Höhe von 15 % ausgegangen.

#### Beachtungsgrad:

In nordischen Ländern zeigte sich nach der Inkraftsetzung eines Obligatoriums zur Nutzung von Licht am Tag eine Beachtungsquote zwischen 85 bis 90 %, wobei die Ausgangswerte mit 35 bis 40 % deutlich tiefer als in der Schweiz waren {Elvik, 2009 8013 /id}. Wie das Beispiel von Norwegen zeigt, darf bei einem höheren Ausgangswert wie in der Schweiz auch eine stärkere Beachtung des FLT-Obligatoriums erwartet werden (Elvik 1993 Elvik, R. 1993. The effects on accidents of compulsory use of daytime running lights for cars in Norway. Accident Analysis and Prevention, 25, 383-398). Demnach erscheint unter der Annahme einer ausreichenden polizeilichen Kontrolle ein maximaler Beachtungsgrad von 95 % durchaus realistisch. Von einer linearen Steigerung ausgehend, beträgt der Beachtungsgrad im 10-Jahresdurchschnitt 85 %.

#### Realisierungsgrad:

Die Massnahme wird per Gesetz eingeführt und gilt gesamtschweizerisch, so dass der Realisierungsgrad 100 % beträgt (Maximalwert = Durchschnittswert).

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
1727	117	20	15	85	95	100	100	44.0	3.0	49.2	3.3

Zuverlässigkeit: \*\*\*\*

# Massnahme Nr. 9a: Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen (spezialpräventiv)

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Bei Schäden, die durch grobfahrlässig begangene Verkehrsregelverletzungen verursacht werden, sollen die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer verpflichtet werden, Rückgriff auf die Unfall verursachende Person zu nehmen.

### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 65 Abs. 3 E-SVG):

Art. 65 Abs. 3

3 Der Versicherer hat ein Rückgriffsrecht gegen den Versicherungsnehmer oder den Versicherten, soweit er nach dem Versicherungsvertrag oder dem Versicherungsvertragsgesetz vom 2. April 1985 zur Ablehnung oder Kürzung seiner Leistung befugt wäre. Wurde der Schaden durch eine mindestens grobfahrlässig begangene Verkehrsregelverletzung herbeigeführt, so muss er Rückgriff nehmen. Der Umfang des Rückgriffs trägt dem Verschulden und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Verursachers Rechnung.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 65 Abs. 3:

Ein überwiesenes Postulat (04.3516 Postulat Joder vom 6.10.2004; Kein Verzicht auf Rückgriffsrecht bei Grobfahrlässigkeit

[http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch\\_id=20043516](http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20043516)) verlangt vom Bundesrat zu prüfen, wie die Rechtsgrundlagen anzupassen sind, damit in Zukunft bei grobfahrlässiger Verursachung eines Schadensereignisses im Strassenverkehr der Rückgriff nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Nach geltender Regelung haben die Versicherungsgesellschaften ein Rückgriffsrecht auf die versicherte Person, wenn diese ein Schadensereignis grobfahrlässig verursacht. Gegen einen geringen Prämienzuschlag verzichtet die Versicherung allerdings auf die Geltendmachung des Rückgriffsrechts. Solche Angebote setzen falsche Signale. Hochrisikofahrer und -fahrerinnen müssen bei einem Unfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht damit rechnen, finanziell behelligt zu werden. Dies fördert bei ihnen die Gleichgültigkeit gegenüber der Einhaltung der Verkehrsregeln.

Ein vertraglich vereinbarter Verzicht auf das Rückgriffsrecht durch die Versicherungsgesellschaften soll daher nicht mehr möglich sein. Um zu verhindern, dass nur symbolisch Rückgriff genommen wird, ist es erforderlich festzulegen, wie der Rückgriff zu bemessen ist. Sachlich gerechtfertigt erscheinen das Ausmass des Verschuldens und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der betroffenen Person.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

In der Vernehmlassung hat diese Massnahme mehrheitlich Zustimmung gefunden und der Bundesrat hat sie bestätigt.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Pro Jahr kommt es zu 22 000 Verurteilungen (BfS, 2009

<http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/themen/19/04/01/01/04/01.html>) infolge von grober Verletzung der Verkehrsregeln (SVG Art. 90 Ziff. 2). 22 000 Lenkende machen einen Anteil von 0,5 % aller 4.5 Mio. regelmässig fahrenden Führerscheinbesitzer aus. Statistisch gesehen würden die 22 000 Lenkenden 0,5 % aller Unfälle (2008: 4780 Schwerverletzte und 357 Getötete) verursachen, d. h. 24 Schwerverletzte und 2 Getötete. Da es sich hierbei jedoch um eine verkehrsauffällige Hochrisikogruppe handelt, die sich hinsichtlich mehrerer unfallrelevanter Merkmale deutlich vom Durchschnittsfahrer unterscheidet, weisen sie eine überproportional hohe Unfallwahrscheinlichkeit auf. Eine wissenschaftlich fundierte Ermittlung der Risikohöherung dieser Gruppe ist nicht möglich. Auf der Basis von

Expertenurteilen wird von einem relativen Risiko von 10 ausgegangen. Somit ergibt sich ein theoretisches Rettungspotenzial von 240 Schwerverletzten und 20 Getöteten.

**Wirkungsbereich:**

Der Wirkungsbereich ist eingeschränkt, da bei einem gewissen Anteil der betroffenen Verkehrsdelinquenten bereits heute Rückgriff auf den Versicherten genommen wird, da sie keine Zusatzversicherung für den Verzicht auf das Rückgriffsrecht abgeschlossen haben. Geschätzt wird, dass 50 % aller Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherten eine derartige Zusatzversicherung abgeschlossen haben.

**2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:**

**Wirksamkeit:**

Die spezialpräventive Wirksamkeit der Massnahme beruht auf den grösseren finanziellen Folgen von Unfällen, wodurch das künftige Fahrverhalten der Betroffenen stärker beeinflusst wird. Auf der Basis von Erfahrungen, die aufzeigen, dass eine Erhöhung der finanziellen Sanktionierung relativ bescheidene Auswirkungen erzielen, wird von einer Wirksamkeit in der Höhe von 10 % ausgegangen.

**Beachtungsgrad:**

Da für die Versicherungen eine Rückgriffspflicht besteht, wird ein Beachtungsgrad von 100 % erreicht (Maximalwert = Durchschnittswert).

**Realisierungsgrad:**

Da es sich um eine landesweite, gesetzliche Implementierung handelt, beträgt der Realisierungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

**2.3 Verrechnung**

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
240	20	50	10	100	100	100	100	12.0	1.0	12.0	1.0

Zuverlässigkeit: \*



## Massnahme Nr. 9b: Rückgriff der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen (generalpräventiv)

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Bei Schäden, die durch grobfahrlässig begangene Verkehrsregelverletzungen verursacht werden, sollen die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer verpflichtet werden, Rückgriff auf die Unfall verursachende Person zu nehmen.

#### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 65 Abs. 3 E-SVG):

Art. 65 Abs. 3

3 Der Versicherer hat ein Rückgriffsrecht gegen den Versicherungsnehmer oder den Versicherten, soweit er nach dem Versicherungsvertrag oder dem Versicherungsvertragsgesetz vom 2. April 1985 zur Ablehnung oder Kürzung seiner Leistung befugt wäre. Wurde der Schaden durch eine mindestens grobfahrlässig begangene Verkehrsregelverletzung herbeigeführt, so muss er Rückgriff nehmen. Der Umfang des Rückgriffs trägt dem Verschulden und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Verursachers Rechnung.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 65 Abs. 3:

Ein überwiesenes Postulat (04.3516 Postulat Joder vom 6.10.2004; Kein Verzicht auf Rückgriffsrecht bei Grobfahrlässigkeit

[http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch\\_id=20043516](http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20043516)) verlangt vom Bundesrat zu prüfen, wie die Rechtsgrundlagen anzupassen sind, damit in Zukunft bei grobfahrlässiger Verursachung eines Schadensereignisses im Strassenverkehr der Rückgriff nicht mehr ausgeschlossen werden kann. Nach geltender Regelung haben die Versicherungsgesellschaften ein Rückgriffsrecht auf die versicherte Person, wenn diese ein Schadensereignis grobfahrlässig verursacht. Gegen einen geringen Prämienzuschlag verzichtet die Versicherung allerdings auf die Geltendmachung des Rückgriffsrechts. Solche Angebote setzen falsche Signale. Hochrisikofahrer und -fahrerinnen müssen bei einem Unfall mit Personen- und/oder Sachschaden nicht damit rechnen, finanziell behelligt zu werden. Dies fördert bei ihnen die Gleichgültigkeit gegenüber der Einhaltung der Verkehrsregeln.

Ein vertraglich vereinbarter Verzicht auf das Rückgriffsrecht durch die Versicherungsgesellschaften soll daher nicht mehr möglich sein. Um zu verhindern, dass nur symbolisch Rückgriff genommen wird, ist es erforderlich festzulegen, wie der Rückgriff zu bemessen ist. Sachlich gerechtfertigt erscheinen das Ausmass des Verschuldens und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der betroffenen Person.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

In der Vernehmlassung hat diese Massnahme mehrheitlich Zustimmung gefunden und der Bundesrat hat sie bestätigt.

### 2. Nutzenabschätzung

#### 2.1 Ausmass des Problems

##### Betroffene Unfälle:

Durch die Massnahme sind potenziell alle (schweren) Unfälle betroffen, dies sind 357 Todesopfer und 4780 Schwerverletzte.

##### Wirkungsbereich:

Der Wirkungsbereich ist eingeschränkt, da bei einem gewissen Anteil der betroffenen Verkehrsdelinquenten bereits heute Rückgriff auf den Versicherten genommen wird, da sie keine Zusatzversicherung für den Verzicht auf das Rückgriffsrecht abgeschlossen haben. Geschätzt wird, dass 50 % aller Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherten eine derartige Zusatzversicherung abgeschlossen haben.

## 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

### Wirksamkeit:

Die generalpräventive Wirksamkeit der Massnahme beruht im Wesentlichen darauf, dass Lenkende im Wissen, dass die Versicherung bei grobfahrlässigen Verkehrsdelikten Rückgriff nehmen muss, vorsichtiger fahren. Da Lenkende aber selbst bei extrem risikoreichen Fahrmanövern und Verkehrsdelikten kaum davon ausgehen, dass es zu einem Unfall/Schaden kommt, dürfte die Wirksamkeit sehr bescheiden sein. Aufgrund von Expertenschätzungen darf maximal von einer 5%igen Wirksamkeit ausgegangen werden.

### Beachtungsgrad:

Der generalpräventive Effekt zeigt sich nur bei Lenkenden, denen die Massnahme bewusst ist. Es wird von einem maximalen Bekanntheitsgrad von 20 % ausgegangen. Von einer linearen Zunahme ausgehend ergibt sich ein 10-Jahresdurchschnittswert von 10 %.

### Realisierungsgrad:

Da es sich um eine landesweite, gesetzliche Implementierung handelt, beträgt der Realisierungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

## 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
4780	357	50	5	10	20	100	100	11.9	0.9	23.9	1.8

Zuverlässigkeit: \*

## Massnahme Nr. 10: Einführung einer Schadenverlaufserklärung

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Wer die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung wechseln will, kann von seiner bisherigen Versicherung eine Schadenverlaufs- bzw. eine Schadenfreiheitserklärung einfordern.

#### **Detailbeschreibung:**

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 68a E-SVG):

Art. 68a (neu) Schadenverlaufserklärung

Der Versicherer muss dem Versicherungsnehmer auf dessen Verlangen innert 15 Tagen eine Schadenverlaufs- beziehungsweise eine Schadenfreiheitserklärung über die letzten fünf Jahre des Vertragsverhältnisses aushändigen.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 68a (neu) Schadenverlaufserklärung:

Wer die Haftpflichtversicherung wechseln will, soll künftig von seiner bisherigen Versicherung eine Schadenverlaufs- beziehungsweise Schadenfreiheitserklärung einfordern können. Mit der Schadenfreiheitserklärung kann der Halter oder die Halterin gegenüber der neuen Versicherung nachweisen, dass er oder sie in den letzten 5 Jahren keine Schäden verursacht hat. Andererseits kann die neue Versicherung den Vertragsabschluss von der Vorlage der Schadenverlaufserklärung der vorgängigen Versicherung abhängig machen.

Die Schadenverlaufserklärung dient somit der risikogerechten Festlegung der Prämien.

Analog Artikel 4 Ziffer 4 der Fünften EU-Motorfahrzeughaftpflicht-Richtlinie ([http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/oj/2005/l\\_149/l\\_14920050611de00140021.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/de/oj/2005/l_149/l_14920050611de00140021.pdf)) sollen die Versicherungsnehmer und -nehmerinnen jederzeit eine Schadenverlaufs bzw. eine Schadenfreiheitserklärung beantragen und erhalten können. Die Erklärung muss sich auf die letzten fünf Jahre der vertraglichen Beziehung erstrecken. Sie ist dem Antragsteller oder der Antragstellerin innerhalb von fünfzehn Tagen nach der Antragstellung zu übermitteln.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Massnahme hat in der Vernehmlassung mehrheitlich Zustimmung gefunden und der Bundesrat hat sie bestätigt.

### 2. Nutzenabschätzung

#### 2.1 Ausmass des Problems

##### **Betroffene Unfälle:**

Durch die Massnahme sind potenziell alle (schweren) Unfälle betroffen, dies sind 357 Todesopfer und 4780 Schwerverletzte.

##### **Wirkungsbereich:**

Da die Massnahme gegenwärtig noch nirgends umgesetzt wird und auch sonst keine anderweitigen Einschränkungen bestehen, beträgt der Wirkungsbereich 100 %.

#### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

##### **Wirksamkeit:**

Die Massnahme führt dazu, dass Lenkende, die einen Unfall verursacht haben, mehr Prämien zahlen müssen. Da aber selbst die risikoreicheren Lenkenden in aller Regel das Gefühl haben die Kontrolle über das Fahrzeug zu haben und dementsprechend nicht von einem Unfall ausgehen, minimiert sich die Wirksamkeit. Es wird geschätzt, dass sie nicht mehr als 5 % beträgt.

**Beachtungsgrad:**

Schweizer Autobesitzer wechseln im Gegensatz zu den Fahrzeuglenkern in den Nachbarländern selten ihre Autoversicherung. Im Jahr 2008 waren es gerade mal 5,1 Prozent (Comparis.ch, 2009 [http://www.comparis.ch/~media/files/mediencorner/medienmitteilungen/2009/versicherungen/20090512%20autoversicherungs\\_wechsler.pdf](http://www.comparis.ch/~media/files/mediencorner/medienmitteilungen/2009/versicherungen/20090512%20autoversicherungs_wechsler.pdf) ). Unter Berücksichtigung von Überlappungseffekten ergibt sich auf 10 Jahre betrachtet ein maximaler Beachtungsgrad von grob 40 % und ein 10-Jahresdurchschnittswert von 20 %.

**Realisierungsgrad:**

Der Realisierungsgrad ist reduziert, da die Massnahme keinen obligatorischen Datenaustausch vorsieht, sondern es der Versicherung überlassen bleibt, ob sie von ihren neuen Kunden eine Schadensverlaufs- bzw. Schadenfreiheitserklärung einfordern möchten. Angenommen wird, dass der Beachtungsgrad seitens der Versicherung innert der ersten 5 Jahre kontinuierlich zunimmt und sich dann bei einem Wert von 60 % einpendelt. Daraus ergibt sich unter der Annahme eines Initialeffektes ein 10-Jahresdurchschnittswert von 45 %.

**2.3 Verrechnung**

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
4780	357	100	5	20	40	45	60	21.5	1.6	57.4	4.3

Zuverlässigkeit: \*

## Massnahme Nr. 12: Einziehung und Verwertung von Motorfahrzeugen bei skrupelloser Tatbegehung

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Bei qualifiziert groben Verkehrsregelverletzungen (z.B. krassen Geschwindigkeitsüberschreitungen) kann das Motorfahrzeug des Täters oder der Täterin eingezogen werden.

#### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 90a E-SVG):

Art. 90a (neu) Einziehung von Motorfahrzeugen

1 Der Richter kann die Einziehung eines Motorfahrzeugs anordnen, wenn:

- a. damit eine grobe Verkehrsregelverletzung in skrupelloser Weise begangen wurde; und
- b. die Einziehung notwendig ist, um den Täter vor weiteren groben Verkehrsregelverletzungen abzuhalten.

2 Er kann anordnen, dass das eingezogene Motorfahrzeug vernichtet wird.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 90a (neu) Einziehung von Motorfahrzeugen:

Vier parlamentarische Vorstösse verlangen vom Bundesrat, die Einziehung des verwendeten Autos bzw. den obligatorischen Entzug und die Verwertung des Fahrzeuges bei wiederholten schweren Fällen von Geschwindigkeitsüberschreitungen zu prüfen.

Die Einziehung eines Motorfahrzeugs stellt einen Eingriff in die von Artikel 26 der Bundesverfassung geschützte Eigentumsgarantie dar. Ein solcher Eingriff muss namentlich dem Gebot der Verhältnismässigkeit genügen. Der Bundesrat hat bereits in seiner Antwort auf einen früheren parlamentarischen Vorstoss ausgeführt, dass die Einziehung des Motorfahrzeuges eine einschneidende Massnahme sei, die nur in Ausnahmefällen verhältnismässig und gerechtfertigt sei. Letzteres hänge stark von den Umständen des Einzelfalles ab.

Die hier vorgeschlagene Möglichkeit für die Gerichte, Motorfahrzeuge einzuziehen, trägt den vom Bundesrat geltend gemachten Grundsätzen Rechnung. Es soll nicht jede grobe Verkehrsregelverletzung automatisch zur Einziehung des verwendeten Motorfahrzeugs führen.

Voraussetzung ist erstens ein auf Skrupellosigkeit beruhendes Verhalten (Bst. a). Dieses offenbart sich in einer besonders hemmungs- und rücksichtslosen Fahrweise wie beispielsweise einer aufgrund der konkreten Verhältnisse besonders krassen Geschwindigkeitsüberschreitung oder einem Schikanestopp auf der Autobahn. Bei diesen Verhaltensweisen handelt es sich in der Regel um solche, die unter den Tatbestand der Gefährdung des Lebens fallen (Art. 129 StGB).

Zweitens darf von der Möglichkeit der Einziehung nur Gebrauch gemacht werden, wenn damit zu rechnen ist, dass der Täter oder die Täterin in Zukunft erneut grobe Verkehrsregelverletzungen begehen wird. Das urteilende Gericht muss darüber eine Prognose abgeben. Bei den entsprechenden Überlegungen ist in Betracht zu ziehen, dass dem Täter oder der Täterin aufgrund der begangenen Verkehrsregelverletzung bereits sowohl eine Straf- als auch eine administrativrechtliche Sanktion auferlegt werden, die ihn oder sie vor weiteren Verkehrsdelikten abhalten sollen.

Eine Einschränkung, wonach auf die Einziehung zu verzichten ist, wenn das Fahrzeug ohne die Zustimmung des Eigentümers oder des Halters dessen Herrschaftsbereich erlassen hat, beispielsweise bei Diebstahl, Entwendung zum Verbrauch oder Veruntreuung, ist nicht notwendig. Bei Diebstahl und Entwendung zum Gebrauch wird es genügen, dass dem Eigentümer oder Halter das Fahrzeug zurückgegeben wird, um weitere Verkehrsregelverletzungen des Täters mit diesem Fahrzeug zu verhindern. Wo dies nicht der Fall ist, könnte eine Einziehung trotzdem gerechtfertigt sein (ein Mitarbeiter verwendet immer wieder ohne Zustimmung des Firmeninhabers ein Firmenfahrzeug und begeht

grobe Verkehrsregelverletzungen). Sofern die Einziehung hier eine geeignete Massnahme ist, müsste das Fahrzeug aber nicht vernichtet, sondern könnte auch nur verwertet werden, um die verursachten Kosten zu decken.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Die Massnahme hat in der Vernehmlassung mehrheitlich Zustimmung gefunden.

Der Bundesrat hat die Vernichtung der Motorfahrzeuge gestrichen. In Einzelfällen ist die Vernichtung der Tatwaffe nach Art. 69 StGB bereits heute möglich. Dies muss genügen.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Da es sich bei den groben Verkehrsregelverletzungen zu allergrössten Teil um Geschwindigkeitsdelikte handelt, werden nur die Unfälle mit Geschwindigkeitsmängeln berücksichtigt: 1109 Schwerverletzte und 147 Getötete

#### Wirkungsbereich:

Der Wirkungsbereich sind diejenigen Personen, die grobe Verkehrsregelverletzungen begangen haben (21'300 im Jahr 2007). Da die Massnahme nur angewendet werden soll, wenn die Tat in skrupelloser Weise begangen wurde UND wenn Wiederholungsgefahr besteht, wird als Wirkungsbereich nur der Anteil Personen genommen, die innerhalb von 3 Jahren eine wiederholte grobe Verkehrsregelverletzung hatten: 13.7% laut BFS. Dazu kommt noch, dass in der Schweiz etwa die Hälfte aller Lenker mit einem Leasing-Fahrzeug unterwegs sind, deren Eigentümer sie also nicht sind (siehe Antwort des Bundesrates auf die Motion Marty:

[http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch\\_id=20033669](http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20033669) ). Daher wird die Zahl der Wiederholungstäter, bei denen diese Massnahme umgesetzt werden kann, mit dem Faktor 0.5 multipliziert: 7%

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Zur Wirksamkeit der Einziehung des Fahrzeugs gibt es eine Studie von DeYoung (1999) aus Kalifornien, wonach sich das Unfallgeschehen bei Erstauffälligen um 25%, dasjenige der Mehrfachauffälligen (also die bei Massnahme 12 definierte Zielgruppe) um sogar 38% verringert. Dies gilt aber nur für die Dauer der 3-monatigen Fahrzeugbeschlagnahme (in den USA wird das Fahrzeug grösstenteils nur temporär beschlagnahmt). DeYoung fand nur einen spezialpräventiven und keinen generalpräventiven Nutzen (daher wird hier auch keine generalpräventive Einschätzung der Massnahme durchgeführt).

#### Beachtungsgrad:

Da es sich hier um eine vom Gericht verordnete Massnahme handelt und der Fall nicht nur als skrupellos taxiert werden muss sondern auch eine Wiederholungsgefahr bestehen muss, wird (Expertenurteil) der Beachtungsgrad mit 20% angenommen.

#### Realisierungsgrad:

Da es sich um eine gesetzliche Massnahme handelt: 100%

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
1109	147	7	38	20	20	100	100	5.9	0.8	5.9	0.8

Zuverlässigkeit: \*\*\*

# Massnahme Nr. 13: Optimierung der Strassenverkehrsunfallstatistik

## 1. Beschreibung der Massnahme

### **Kurzbeschreibung:**

Schaffung eines Erfassungs- und Auswertungsregisters. Der Bundesrat kann gegenüber den Motorfahrzeugversicherern eine Pflicht zur Meldung von Unfällen an das Bundesamt für Strassen (ASTRA) einführen.

### **Detailbeschreibung:**

Gegenwärtig erfassen die kantonalen Polizeiorgane die bei einem Strassenverkehrsunfall erhobenen Daten. Einerseits werden diese Daten in kantonseigenen Datenbanken namentlich zur Erstellung von Unfallrapporten und kantonalen Unfallstatistiken bearbeitet. Andererseits müssen sie in anonymisierter Form an das Bundesamt für Statistik (BFS) zur Erstellung der nationalen Strassenverkehrsunfall-Statistik gemeldet werden. Mit der Einführung eines Informationssystems Strassenverkehrsunfälle werden die Abläufe zur Erfassung, Meldung und Auswertung von Strassenverkehrsunfällen vereinheitlicht und koordiniert und so bestehende Doppelspurigkeiten eliminiert (Art. 89i - 89n E-SVG). Diese Massnahme beinhaltet auch die Massnahmen zur Unfallursachenforschung und die Analyse der Schwerpunkte im Unfallgeschehen. Die Weiterleitung der Daten, die das BFS zur Erfüllung seiner gesetzlichen Aufgaben benötigt, wird für alle Informationssysteme des Strassenverkehrs bundesintern geregelt.

Eine konsistente, aussagekräftige Strassenverkehrsunfall-Statistik bildet eine unverzichtbare Grundlage für eine wirksame Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik von Bund, Kantonen und Gemeinden. Mit der Einführung des Strassenverkehrsunfall-Registers wird die Statistik in Bezug auf die erfassten Strassenverkehrsunfälle, die Qualität der erfassten Daten und deren Auswertungsmöglichkeiten optimiert.

Die Datenerhebung und die Auswertungsmöglichkeiten von Strassenverkehrsunfällen werden mit einheitlichen Standards, der obligatorischen Georeferenzierung aller Unfälle und der Verknüpfung mit unfallrelevanten Fachdaten über die Infrastruktur, den Verkehr, die beteiligten Fahrzeuge und die beteiligten Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen erweitert. Das ASTRA erstellt zu diesem Zweck ein einheitliches Unfallaufnahmeprotokoll und hat im Rahmen des Management-Informationssystems Strasse und Strassenverkehr (MISTRA) die notwendigen Fachapplikationen entwickelt, die den Kantonen als zentrale IT-Applikationen zur Verfügung gestellt werden. Diese basieren auf einer Bundesdatenbank, in welcher unter anderem Personendaten bearbeitet werden. Aufbau, Betrieb, Zuständigkeiten, Zugriffsrechte und weitere Details hat der Bundesrat bereits in der Verordnung vom 14. April 2010 über das Strassenverkehrsunfall-Register (SURV) festgelegt. Dabei hat er zusätzlich zur bestehenden, aber etwas allgemein gehaltenen gesetzlichen Grundlage im Unfallversicherungsgesetz vom 20. März 1981 (UVG) eine explizite Rechtsgrundlage für das neue Informationssystem im SVG in Aussicht gestellt. Mit der vorliegenden Bestimmung wird diese Rechtsgrundlage geschaffen.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Die Unfallstatistik und ihre Analyse betrifft das gesamte Unfallgeschehen. Daher werden alle Schwerverletzten und Getöteten gezählt.

#### **Wirkungsbereich:**

Durch die Analyse des Unfallgeschehens und daraus folgender Massnahmen können alle Unfälle beeinflusst werden.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### **Wirksamkeit:**

Die Massnahme «Unfallstatistik» hat per se keine Wirkung (0 %). Deshalb wird sie auch nicht bewertet. Sie ist jedoch unverzichtbar als Grundlage für Massnahmen. Erst durch die genaue Kenntnis des Unfallgeschehens kann bestimmt werden, auf welche Aspekte des Unfallgeschehens sich die Prävention ausrichten soll. Dies kann beispielsweise die Zielgruppen (Alter/Geschlecht), die Fahrzeugarten, die Art des Unfalls sowie das infrastrukturelle Umfeld umfassen.

Es gilt zu beachten, dass einige Massnahmen zwar keinen unmittelbaren Nutzen, ausgedrückt in vermiedene Todesfälle oder Schwerverletzte, haben, aber trotzdem sehr wichtig für eine umfassende Verkehrssicherheitspolitik

sind. Diese Qualitätssicherungs-, Sockel- oder Basismassnahmen dienen u. a. der Identifikation von Problemen sowie der Steuerung und Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit.

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
								0.0	0.0	0.0	0.0

Zuverlässigkeit:



## Massnahme Nr. 14: Straffung des Ordnungsbussenverfahrens

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Ordnungsbussen sollen grundsätzlich vom Halter oder der Halterin des Fahrzeuges bezahlt werden müssen. Ein ordentliches Strafverfahren soll nur noch bei ausdrücklichem Bestreiten des Ordnungsbussentatbestandes durchgeführt werden.

#### **Detailbeschreibung:**

##### 1. Einführung der Halterhaftung für Ordnungsbussen

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 6 Abs. 3 und 6a Abs. 3 E-OBG):

##### Art. 6 Indirekter Vorhalt im ruhenden Verkehr

3 Beahlt der Halter die Busse nicht innert Frist, bringt er innert Frist keine zulässigen Einwände gegen den Bussenentscheid vor oder nennt er innert Frist keine andere Person als Lenker, so wird die Betreuung eingeleitet.

4 Der vom Halter als Lenker genannten Person wird eine Zahlungsfrist von 30 Tagen eingeräumt. Beahlt sie die Busse nicht innert Frist oder macht sie innert Frist keine Einwände gegen den Bussenentscheid geltend, so wird die Betreuung eingeleitet. Wird ein ordentliches Verfahren durchgeführt und dringt der Angeschuldigte mit seinem Einwand, er sei nicht der Lenker des Fahrzeuges gewesen, durch, so wird dem Halter eine Frist von 10 Tagen zur Bezahlung der Busse oder zum schriftlichen Vorbringen von Einwänden eingeräumt. Nicht mehr vorgebracht werden kann der Einwand, er habe das Fahrzeug nicht gelenkt. Beahlt der Halter die Busse nicht innert Frist und bringt er innert Frist keine zulässigen Einwände vor, so wird die Betreuung eingeleitet.

##### Art. 6a (neu) Indirekter Vorhalt im fliessenden Verkehr

3 Beahlt der Halter die Busse nicht innert Frist, bringt er innert Frist keine zulässigen Einwände gegen den Bussenentscheid vor oder nennt er innert Frist keine andere Person als Lenker, so wird

die Betreuung eingeleitet.

4 Nennt der Halter der Behörde den Lenker, so geht die Behörde nach Artikel 6 Absatz 4 vor.

Durchführung des ordentlichen Strafverfahrens nur noch bei ausdrücklichem Bestreiten des Ordnungsbussentatbestandes,

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 6 Abs. 2 Bst. b und 6a Abs. 2 Bst. b E-OBG):

##### Art. 6 Indirekter Vorhalt im ruhenden Verkehr

2. Wird die Busse innert Frist nicht bezahlt, so wird der Fahrzeughalter schriftlich über die Widerhandlung informiert. Dem Halter sind folgende Möglichkeiten einzuräumen:

a. Bezahlung der Busse innert 10 Tagen;

b. Schriftliches Vorbringen von Einwänden gegen den Bussenentscheid innert 10 Tagen unter Ausschluss des Einwandes, das Fahrzeug nicht gelenkt zu haben; es sei denn, der Halter nennt der Behörde Name und Adresse des Lenkers oder er macht geltend, eine unbekannte Person habe gegen seinen Willen das Fahrzeug benutzt und er habe dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern können.

##### Art. 6a (neu) Indirekter Vorhalt im fliessenden Verkehr

2 Wird die Busse innert Frist nicht bezahlt, wird der Fahrzeughalter schriftlich gemahnt. Dem Halter sind folgende Möglichkeiten einzuräumen:

a. Bezahlung der Busse innert 10 Tagen;

b. Schriftliches Vorbringen von Einwänden gegen den Bussenentscheid innert 10 Tagen unter Ausschluss des Einwandes, das Fahrzeug nicht gelenkt zu haben; es sei denn, der Halter nennt der Behörde Name und Adresse des Lenkers oder er macht geltend, eine unbekannte Person habe gegen seinen Willen das Fahrzeug benutzt und er habe dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern können.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 5-8 und 10:

Mit diesen Änderungen wird die Halterhaftung für Ordnungsbussen vorgeschlagen. Nach dem Ordnungsbussengesetz vom 24. Juni 1970 sind eine Anzahl Übertretungen von Strassenverkehrsvorschriften durch Ordnungsbussen zu ahnden. Diese können jedoch oft nicht vollzogen werden, was in vielerlei Hinsicht unbefriedigend ist. Namentlich können die Täter oder die Täterinnen nicht ermittelt werden, obschon die Behörden einen erheblichen Aufwand betreiben. Auch wird wegen der fehlenden Verantwortung des Fahrzeughalters dem Gebot der rechtsgleichen Behandlung der Bürgerinnen und Bürger nicht im erforderlichen Mass Nachachtung verschafft, und die generalpräventive Wirkung der Ordnungsbussen erleidet unerwünschte Einschränkungen. Das Bundesgericht hat aber bereits im Jahr 1976 (BGE 102 IV 256) ausgeführt, es fehle eine gesetzliche Grundlage dafür, dass der Halter anstelle des Fahrzeuglenkers zur Rechenschaft gezogen werden kann. An dieser Rechtslage hat sich bis heute nichts geändert. Mit einem überwiesenen Postulat (06.3119 Postulat Hubmann vom 23.3.2006; Wider die Bussenschlupflöcher; [http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch\\_id=20063119](http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20063119)) verlangt der Nationalrat vom Bundesrat die Vorlegung eines Berichts darüber, mit welchen rechtlichen Massnahmen verhindert werden könne, dass «Personen Ordnungsbussen umgehen, indem sie die eigene Täterschaft bestreiten und das Zeugnisverweigerungsrecht für nahe Verwandte, Ehegatten und Konkubinatspartner systematisch beanspruchen». Verlangt werden ausserdem Ausführungen über die Lösung des Problems in anderen Ländern.

In einer vom ASTRA beim Schweizerischen Institut für Rechtsvergleichung in Auftrag gegebenen Studie wurde die Strafbarkeit des Fahrzeughalters in verschiedenen Ländern (Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Österreich und Spanien) einer Analyse unterzogen. Diese Studie ist zum Ergebnis gekommen, dass die Strafbarkeit des Fahrzeughalters zwar die Ausnahme bildet, dieser aber in einigen Ländern dennoch zur Verantwortung gezogen wird. Dies ist in Belgien, den Niederlanden und Luxemburg insofern der Fall, als bei einem nicht identifizierten Fahrzeuglenker der Fahrzeughalter dessen Identität bekannt geben muss, ansonsten er selbst in die Pflicht genommen wird.

Der Fahrzeughalter soll aus verfahrensökonomischen Gründen gesetzlich verpflichtet werden, Ordnungsbussen, die mit seinem Fahrzeug begangen wurden, zu bezahlen. Anknüpfungspunkt ist nicht die Täterschaft, sondern die Haltereigenschaft analog der Halterhaftung für Schäden, die mit dem Motorfahrzeug durch beliebige Fahrzeugführende verursacht werden. Dazu muss das Ordnungsbussenverfahren angepasst werden. Das ordentliche Strafverfahren kommt nur noch dann zur Anwendung, wenn der Fahrzeughalter Einwände gegen den Bussenentscheid vorbringt. Den Einwand, nicht der Lenker des in der Kontrolle ermittelten Fahrzeugs gewesen zu sein, genügt nicht. Dies hat folgende Vorteile:

Heute kann das Ordnungsbussenverfahren ohne Grund abgelehnt werden, und es muss das aufwändige ordentliche Strafverfahren durchgeführt werden. Dies macht aber grundsätzlich keinen Sinn und belastet die Gerichtsbehörden unnötigerweise, wenn lediglich die Busse nicht oder verspätet bezahlt wird, ohne dass irgend etwas bestritten wird. Wir schlagen daher vor, bei unbestrittenem Sachverhalt diesen Weg zu verschliessen und die Kontrollorgane zu ermächtigen, direkt das Betreibungsverfahren einzuleiten.

Der Fahrzeughalter soll etwas strenger in die Pflicht genommen werden. Wenn der Täter nicht angetroffen (z. B. in der Regel bei Widerhandlungen im ruhenden Verkehr) oder nicht angehalten wird (z. B. bei automatischen Geschwindigkeitskontrollen), so wird der Fahrzeughalter oder die Fahrzeughalterin schriftlich über seine/ihre Handlungsmöglichkeiten informiert. Es stehen zur Verfügung:

1. Bezahlung der Busse innert Frist; das Verfahren ist erledigt.

2. Schriftliches Vorbringen von Einwänden durch den Halter innert Frist; das Kontrollorgan leitet das ordentliche Verfahren ein, so dass der Einwand richterlich überprüft werden kann (wie bisher Weiterzug bis vor Bundesgericht möglich). Den Einwand, er habe das Fahrzeug nicht gelenkt, kann der Halt er nur vorbringen, wenn er der Behörde gleichzeitig Name und Adresse des Lenkers nennt oder wenn er geltend macht, eine unbekannte Person habe gegen seinen Willen das Fahrzeug benutzt und er habe dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern können. Nennt der Halter eine andere Person als Lenker, so richtet sich die Verfolgung nun gegen diese Person, und der Halter ist – zumindest vorläufig – entlastet.

Tut der Halter gar nichts, so kann die Busse direkt im Betreibungsverfahren eingetrieben werden.

Das hier vorgeschlagene Verfahren tangiert die verfassungsmässigen Rechte kaum. Dass die Statuierung einer Halterhaftung trotz einer Einschränkung des Verschuldensprinzips grundsätzlich möglich ist, zeigen zwei neuere Urteile des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (Urteil vom 29. Juni 2007 i. S. O'Halloran und Francis vs. UK und Urteil vom 10. Januar 2008 i. S. Lückhof und Spanner vs. Österreich). Allerdings müssen dabei gewisse Kriterien beachtet werden. Im vorliegenden Entwurf hat der Halter die Möglichkeit, sich zu entlasten, indem er geltend macht, eine unbekannte Person habe gegen seinen Willen das Fahrzeug benutzt und er habe dies trotz entsprechender Sorgfalt nicht verhindern können. Zudem kann er nur für Bussen bis zur 300 Franken haftbar gemacht werden. Nicht in Frage kommt u. E. eine weiter gehende Belastung des Halters. Wenn Widerhandlungen vorgeworfen werden, die keine Ordnungsbusse, sondern eine Busse über 300 Franken, Geld- oder Freiheitsstrafen sowie zusätzlich Administrativmassnahmen zur Folge haben, kann vom Verschuldensprinzip nicht abgewichen werden.

Die vorgeschlagene Lösung steht im Widerspruch zum in Artikel 168 der Schweizerischen Strafprozessordnung (StPO), die voraussichtlich per 1. Januar 2011 in Kraft treten wird, statuierten Zeugnis-verweigerungsrecht aufgrund persönlicher Beziehungen. In Artikel 168 Absatz 4 Buchstabe a StPO werden Fälle genannt, in denen das Zeugnisverweigerungsrecht entfällt; dabei handelt es sich jedoch um schwerwiegende Delikte wie beispielsweise Mord oder Vergewaltigung.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Massnahme hat in der Vernehmlassung mehrheitlich Zustimmung gefunden und der Bundesrat hat sie bestätigt.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Das Problem, dass die Polizei bei Kontrollen nicht identifizieren kann, ob es sich beim Lenker um den Halter gehandelt hat oder nicht, stellt sich nur bei Delikten, die ohne Anhalten durch die Polizei erkannt werden können, also Überschreiten der Höchstgeschwindigkeiten und das Missachten von Lichtsignalanlagen. Alle Unfälle mit einem Geschwindigkeitsmangel 414 oder dem Missachten des Rotlichts Mangel 140. Wegen der Dunkelziffer bei Unfällen mit überhöhter Geschwindigkeit werden die Unfallzahlen mit dem Faktor 2 multipliziert.

#### **Wirkungsbereich:**

Der Wirkungsbereich ist der Anteil Fälle in denen der Halter den Lenker nicht bekannt gibt. Gemäss der aargauer Kantonspolizei Dienstchef Verkehr Freddy Amstutz: 1%

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### **Wirksamkeit:**

Laut Elvik & Vaa beträgt die Wirksamkeit von Geschwindigkeitskameras auf das Unfallgeschehen -16 % (alle Unfälle, bessere Studien). Bei den tödlichen Unfällen jedoch -39%. Als Kompromiss (da sich die Analyse auf schwere Unfälle bezieht) werden 25 % genommen. Rotlichtkameras haben laut Elvik & Vaa negative Effekte auf das Unfallgeschehen. Allerdings ist deren Unfallzahl im Vergleich zu den Unfallzahlen wegen überhöhter Geschwindigkeit sehr gering und wird deshalb hier vernachlässigt.

#### **Beachtungsgrad:**

Wenn nur die Alternative verbleibt, die Busse selber zu zahlen oder den Lenker bekannt zu geben, wird in fast Fällen die Busse bezahlt (abgesehen von Personen mit ausländischem Wohnsitz ohne Vereinbarung mit der Schweiz): 99 %

#### **Realisierungsgrad:**

Da es sich um eine Gesetzervorschrift handelt, dürfte der Realisierungsgrad 100 % betragen.

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
432	68	1	25	99	100	100	100	1.1	0.2	1.1	0.2

Zuverlässigkeit: \*\*\*

## Massnahme Nr. 15: Einsatz für grenzüberschreitende Strafverfolgung

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Der Bundesrat soll entsprechende Verträge mit ausländischen Staaten in eigener Kompetenz abschliessen können.

#### **Detailbeschreibung:**

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 106a Abs. 3 E-SVG):

Art. 106a (neu) Internationale Vereinbarungen

3 Der Bundesrat kann mit ausländischen Staaten Vereinbarungen über die Auskunfterteilung aus Fahrzeugregistern sowie die Vollstreckung von Geldstrafen oder Bussen bei Widerhandlungen gegen Strassenverkehrsvorschriften abschliessen. Die Vereinbarungen können vorsehen, dass nicht vollstreckbare Geldstrafen oder Bussen in Freiheitsstrafen umgewandelt werden.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 106a (neu) Internationale Vereinbarungen

Im neuen Artikel 106a werden die in verschiedenen Bestimmungen verstreuten Kompetenzen des Bundesrates zum Abschluss völkerrechtlicher Verträge im Bereich des Strassenverkehrs zusammengefasst. Absätze 1 und 2 übernehmen den Inhalt von Artikel 106 Absatz 7 und 9. Absatz 3 schafft die Kompetenz zum Abschluss von Vereinbarungen über die grenzüberschreitende Strafverfolgung. Der Bundesrat kann also mit ausländischen Staaten in eigener Kompetenz entsprechende Verträge abschliessen.

Das ASTRA hat bereits in den massgebenden internationalen Gremien wie TISPOL (European Traffic Police Network; <http://www.tispol.org/>) und ECR (Euro Contrôle Route; <http://webcomite.com/ecr/fr/default.aspx>) Einsitz genommen.

Die grenzüberschreitende Ahndung von Verkehrsregelverletzungen wird auch durch den Beitritt der Schweiz zu Schengen II erleichtert werden. Nach dem Vorbild des Schweizerisch-Deutschen Polizeivertrags (SR 0.360.136; [http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0\\_360\\_136\\_1.html](http://www.admin.ch/ch/d/sr/c0_360_136_1.html)) (Art. 34 ff.) wird künftig angestrebt, Bussen durch den Wohnsitzstaat vollstrecken zu lassen. Der ersuchende Tatortstaat wird nicht kostenpflichtig, dafür darf der vollstreckende Wohnsitzstaat den Erlös aus der Vollstreckung und die in der Entscheidung festgesetzten Kosten behalten.

Weiter sei darauf hingewiesen, dass die Bundesversammlung am 20. März 2008 (BBI 2008 2331) eine Änderung des Strassenverkehrsgesetzes (Führerausweisentzug nach Widerhandlungen im Ausland) beschlossen hat. Sie ist am 1. September 2008 in Kraft getreten und unterstützt die grenzüberschreitende Ahndung von Verkehrsdelikten ebenfalls.

Absatz 4 ersetzt die jeweils geltenden Bestimmungen, wonach der Bundesrat den Behörden des Fürstentums Liechtenstein die Beteiligung an Führung und Nutzung der im SVG aufgeführten Register bewilligen kann. Die Beteiligung Liechtensteins ist jedoch nicht mittels Verordnung, sondern mittels Staatsvertrag zu regeln.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Massnahme hat in der Vernehmlassung mehrheitlich Zustimmung gefunden und der Bundesrat hat sie bestätigt.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Anmerkung: Die besagte Massnahme kann sich einerseits auf das Fahrverhalten von Schweizern im Ausland und andererseits auf das Fahrverhalten von ausländischen Lenkenden in der Schweiz auswirken. Da die amtliche Strassenverkehrsunfallstatistik eine Territorialstatistik ist, wird nur der zweite Aspekt berücksichtigt.

Bei Unfälle mit Beteiligung eines ausländischen Lenkenden sind 330 Schwerverletzte und 30 Getötete zu verzeichnen (rund die Hälfte dieser Opfer sind die ausländischen Lenkenden selbst).

#### Wirkungsbereich:

Nicht alle Unfälle mit Beteiligung eines ausländischen Lenkers entstehen infolge der Sanktionslosigkeit bzw. der damit einhergehenden höheren Deliktquote. So werden 35 % der ausländischen Lenkenden, die an schweren Unfällen beteiligt sind, im Rahmen der polizeilichen Unfallprotokollierung gar nicht bemängelt. Selbst bei den bemängelten ausländischen Lenkenden sind nicht alle auf Verkehrsregelverstösse zurückzuführen. Da die ausländischen Lenkenden etwas häufiger mehrfache Mängleinträge aufweisen und gleichzeitig der Anteil der bemängelten Lenkenden bei den Ausländern etwas höher liegt als bei den Schweizern (Schweizer: 38 % keine Mängel, 37 % 1 Mangel, 20 % 2 Mängel, 5 % 3 Mängel; Ausländer: 34 % keine Mängel, 33 % 1 Mangel, 23 % 2 Mängel, 10 % 3 Mängel), wird geschätzt, dass bei 20 % der an schweren Unfällen beteiligten ausländischen Lenkenden die Sanktionslosigkeit eine gewisse Unfallrelevanz hatte.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Ausländische Lenkende haben ein erhöhtes Unfallrisiko {LARDELLI-CLARET, 2005 8299 /id} {LEVIAEKANGAS, 1998 8300 /id}. Dies dürfte unter anderem damit zusammenhängen, dass für ausländische Lenkende weniger Sanktionen drohen (z. B. bei einer automatischen Geschwindigkeitskontrolle). Durch die Massnahme wird die Sanktionswahrscheinlichkeit deutlich erhöht. Zwar existieren keine Studien zu den Auswirkungen von einer gesteigerten Sanktionswahrscheinlichkeit, diese können aber abgeschätzt werden mittels Studien, die den Einfluss von Kontrollintensität und Sanktionsausmass untersucht haben. Während Sanktionserhöhungen (z. B. höhere Bussgelder) in den meisten Fällen nur geringe Effekte zeigen, ist der präventive Effekt von Kontrollintensivierungen beachtlich (Elvik et al., 2009). Unter Berücksichtigung derartiger Untersuchungen wird die Wirksamkeit auf 25 % geschätzt.

#### Beachtungsgrad:

Die Massnahme kann nur bei Lenkenden einen Einfluss haben, die von der grenzüberschreitenden Strafverfolgung Kenntnis haben. Es wird angenommen, dass dies bei max. 50 % der Fall sein wird. Von einer linearen Zunahme ausgehend, ergibt sich ein Durchschnittswert von 25 %.

#### Realisierungsgrad:

Die Massnahme schafft lediglich die Möglichkeit mit anderen Ländern die grenzüberschreitende Strafverfolgung einzuführen. Dies wird vorraussichtlich mit der Mehrheit aber nicht mit sämtlichen relevanten Ländern geschehen. Es wird geschätzt, dass die in der Schweiz verkehrenden Ausländer zu 90 % aus Länder stammen, mit denen Verträge über die grenzüberschreitende Strafverfolgung abgeschlossen werden. Da die Vertragsabschlüsse nicht unmittelbar nach Inkraftsetzung des Gesetzes erfolgen, ergibt sich im Durchschnitt über 10 Jahre ein etwas tieferer Realisierungsgrad von 80 %.

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
330	30	20	25	100	100	80	90	13.2	1.2	14.9	1.4

Zuverlässigkeit: \*

## Massnahme Nr. 16a: Befristung der Führerausweise (Tagessehschärfe)

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Befristung der Gültigkeitsdauer des Führerausweises bis zum 50. Altersjahr. Danach wird die Verlängerung der Gültigkeitsdauer um 10 Jahre von einem Sehtest abhängig gemacht. Ab 70 Jahren erfolgt wie bis anhin die periodische ärztliche Untersuchung.

#### Detailbeschreibung:

Die beiden Massnahmen «Befristung des Führerausweises (Art. 15b und 15c E-SVG)» und «Periodische Fahreignungsabklärungen (Art. 15c Abs. 1-3 E-SVG)», wie sie vor der Vernehmlassung vorgeschlagen waren, wurden zu einer Massnahme zusammengezogen. Dies gemäss Bundesratsbeschluss.

Die vorgeschlagenen Gesetzestexte mit den Varianten sind somit nur noch teilweise massgebend (siehe Anhang I).

Vernehmlassungsunterlagen:

Der Vorteil der Befristung liegt darin, dass die Ausweisinhaber eigenverantwortlich dafür sorgen müssen, dass die Fahrberechtigung verlängert wird. Ohne Befristung müsste diese Aufgabe den kantonalen Zulassungsbehörden übertragen werden. Sie müssten im Aufgebotsystem überprüfen, ob die obligatorische Weiterbildung absolviert wurde und ob die erforderlichen Nachweise betreffend Fahreignung vorliegen. Im Nichterfüllungsfall müsste der Führerausweis entzogen werden.

Zurzeit werden die Führerausweise für Personenwagen und Motorräder nur noch in vier Mitgliedstaaten der Europäischen Union auf Lebenszeit ausgestellt (Österreich, Belgien, Frankreich und Deutschland). In den übrigen Mitgliedstaaten ist die Gültigkeitsdauer befristet. Im Rahmen der Dritten Führerschein-Richtlinie (ABl L 403 vom 30.12.06, S. 18: [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2006/L\\_403/L\\_40320061230de00180060.pdf](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/oj/2006/L_403/L_40320061230de00180060.pdf)) werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, die Gültigkeitsdauer der Führerausweise für Personenwagen und Motorräder auf zehn Jahre zu befristen. Die Mitgliedstaaten können die Gültigkeitsdauer auf 15 Jahre verlängern. Der Führerausweis für Lastwagen und Busse soll 5 Jahre gültig sein. Mitgliedstaaten, die für Führer und Fahrerinnen von Personenwagen und Motorrädern regelmässige medizinische Kontrolluntersuchungen vorsehen, müssen beachten, dass eine neue Untersuchung nur zusammen mit der Erneuerung des Führerausweises verlangt werden darf. Lastwagen- und Busführende müssen sich bei jeder Erneuerung des Führerausweises untersuchen lassen. In der EU müssen diese neuen Vorschriften ab dem 19. Januar 2013 angewendet werden.

Sollte die Schweiz also auf den Umtausch des Führerausweises auch bei grenzüberschreitendem Wohnsitzwechsel verzichten, wie dies in der EU und im EWR bereits praktiziert wird, würde der heute unbefristet gültige Führerausweis die Kontrolle der Fahreignung und der Weiterbildung zusätzlich erschweren. Wenn der Ausweis befristet wird, müssen sich die Inhaber und Inhaberinnen um die Verlängerung kümmern und die entsprechenden Nachweise erbringen («Bringschuld»). Der Bundesrat wird eine adäquate Übergangsfrist vorsehen, denn auch die EU kennt für den Umtausch bereits erteilter unbefristeter Ausweise eine sehr ...

Die erstmalige Erteilung eines Führerausweises erfolgt in einer Alterskategorie, in der die Personen in aller Regel noch gesund sind. Das bisherige Verfahren mit Beibringung eines Sehtests und der Selbstdeklaration über den Gesundheitszustand (vgl. Anhang 4 VZV; SR 741.51) hat sich für nichtberufsmässige Fahrzeugführende bewährt und soll in dieser Form beibehalten werden. Nach geltendem Recht müssen sich diese Motorfahrzeugführer aber erst mit dem Erreichen des 70. Altersjahres wieder mit der Thematik der Fahreignung auseinandersetzen. Im Extremfall vergehen so 52 Jahre, ohne dass darüber jemals Rechenschaft abgelegt werden muss. Von besonderer Bedeutung ist das Sehvermögen. Motorfahrzeugführer und -führerinnen beziehen rund 90 % der wichtigen Informationen im Verkehrsablauf über die Augen. Beim Autofahren müssen daher alle Seh- und Wahrnehmungsfunktionen gut zusammenarbeiten, um eine optimale und ermüdungsfreie Leistung sicherzustellen. Tatsache ist aber, dass mit zunehmendem Alter die Sehschärfe nachlässt: 40-jährige Personen besitzen noch rund 90 % der Sehschärfe einer 20-jährigen Person. Bei 60-Jährigen beträgt der Verlust bereits 25 % und 80-Jährige verfügen durchschnittlich noch über die Hälfte ihrer ursprünglichen Sehschärfe. Bei Nachtfahrten verschlimmert sich diese Situation zusätzlich: Die Sehschärfe (Universität Paderborn, Dr. Burkard Wördenweber, Wahrnehmung und Erzeugung von Licht, Abb. 1 und 26; vgl. ausführliche Dokumentation zum Thema unter <http://www.l-lab.de/DE/DE.jsp>) verringert sich auf nur rund einen Zwanzigstel des Tageswertes. Hindernisse und Fussgänger werden daher wesentlich später wahrgenommen.

Kommen noch schlechte Sichtverhältnisse (Regen, Nebel, Blendung) hinzu, führt eine ungenügende Sehleistung beinahe unvermeidlich zu gefährlichen Situationen. Daher sollte das Sehvermögen regelmässig von einer Fachperson kontrolliert werden. Diesbezüglich hat der Gesetzgeber bisher auf die Eigenverantwortung der Motorfahrzeugführenden gesetzt. Das hat sich aber nicht bewährt. Bei einer vom Bundesamt für Strassen bereits vor einigen Jahren durchgeführten Untersuchung über die Sehschärfe von etwa 500 Inhabern und Inhaberinnen eines Führerausweises erfüllten rund 10 % der Testpersonen nicht einmal die Mindestanforderungen gemäss Anhang 1 der Verkehrszulassungsverordnung (VZV; SR 741.51), ca. 40 % lagen unter der Normsehschärfe von 1,0/1,0. Es darf angenommen werden, dass sich diese Sachlage in der Zwischenzeit nicht verbessert hat. Da in der Praxis nach einem Unfall kaum je das Sehvermögen untersucht wird, finden kaum Fälle mit eingeschränkten Sehvermögen Eingang in die Unfallstatistik. Zwischen mangelhaftem Sehvermögen und Unfallgefahr besteht aber offensichtlich eine Kausalität. Wir schlagen daher vor, dass der Behörde ab dem [neu] 50. [Alte version] 40. Altersjahr regelmässig (bis zum 60. Altersjahr alle 10 Jahre, danach alle 5 Jahre; Variante: bis zum 70. Altersjahr alle 10 Jahre) ein Attest über das Sehvermögen eingereicht werden muss (Abs. 1 und 2). Zusätzlich soll jeweils auch eine Selbstdeklaration über den Gesundheitszustand beigebracht werden. Die systematische Überwachung der Fahreignung mit diesen einfachen, aber wirkungsvollen Massnahmen ist bis zum Erreichen des 70. Altersjahrs aus der Sicht der Verkehrssicherheit ausreichend (Abs. 2).

Ab dem 70. Altersjahr soll wie bisher eine ärztliche Untersuchung aufzeigen, ob die Fahreignung noch in genügendem Ausmass vorhanden ist (Abs. 3). Diese Untersuchungen können durch verkehrsmedizinisch geschulte Medizinalpersonen durchgeführt werden. Dabei spielt es grundsätzlich keine Rolle, ob es sich dabei um die behandelnden Ärzte oder Vertrauensärzte der Behörden handelt. Entscheidend sind die neuen Vorschriften betreffend Qualitätssicherung der Fahreignungsuntersuchung (vgl. Art. 25 Abs. 3 E-SVG).

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Die Massnahme der Befristung der Führerausweise war an die Weiterbildungspflicht geknüpft, welche jedoch wegen des negativen Resultats im Vernehmlassungsverfahren wegfällt. In der Vernehmlassung haben viele zu dieser Massnahme negativ Stellung genommen, weil sie auch gegen eine Weiterbildungspflicht waren.

Dem Bundesrat wurde dann die Variante vorgeschlagen, dass der Führerausweis bis zum 40. Altersjahr befristet wäre, und die Verlängerung um 10 Jahre von einem Sehtest abhängig gemacht würde. Ab dem 70. Altersjahr soll wie bisher eine ärztliche Untersuchung aufzeigen, ob die Fahreignung noch in genügendem Ausmass vorhanden ist (Abs. 3).

Neu gemäss Bundesratsbeschluss: Befristung des Führerausweises bis zum 50. Altersjahr und Verlängerung um jeweils 10 Jahre nach Einreichung eines positiven Sehtests.

Geplante konkrete Durchführung:

- Aufgebot durch das Strassenverkehrsamt
- Bei Nichtbefolgen: kurze Mahnfrist
- Falls immer noch kein Befolgen: Ausweisentzugsverfahren

Das periodische Vorlegen eines Sehtests:

1. mal bei Erwerb des Lernfahrausweis
2. mal beim Erreichen des 50. Altersjahres
3. mal bei Erreichen des 60. Altersjahres

Dann: Alle zwei Jahre ab dem 70. Altersjahr (im Rahmen der ärztlichen Untersuchung).

Die Befristung resp. die Intervalle für den Verfall der Führerausweise müssen nicht zwingend dieselben sein wie die Intervalle für den obligatorischen Sehtest resp. die ärztliche Untersuchung. Zur Verstärkung der Massnahme wäre möglich, dass:

1. Befristung: auf 3 Jahre (Probezeit)
2. Befristung: Erreichen des 50. Altersjahres



### 3. Befristung: Erreichen des 60. Altersjahres

etc. alle 10 Jahre, wobei nur verlängert würde, wenn die Untersuchungen durchgeführt worden sind.

Eine Alternative zur Durchführung, in welcher die Befristung der Vorlage eines Sehtests oder des ärztlichen Attests folgt (Forderung KKJPD):

Erstmals auf drei Jahre (Probefrist)

Danach bis zum 50. Altersjahr, danach auf jeweils 10 Jahre

Ab dem 70. Altersjahr auf jeweils 2 Jahre (anstatt 10)

Wie der Gesetzestext genau ausgearbeitet wird, ist noch unklar. Es stand auch zur Sprache, mit 75 Jahren eine weitere Stufe zur Untersuchung einzubauen.

Auch ist noch nicht klar, ob die Verantwortung für die Einhaltung bei den Fahrzeugführer/Innen selber liegen soll, oder eben durch eine Mahnung resp. Aufforderung bei Strassenverkehrsämtern liegt.

(zurück zum Anfang)

#### 18.1. Für berufsmässige Fahrzeugführer (Art. 15c Abs. 4 E-SVG)

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 15c Abs. 4 E-SVG, ehemals Art. 27 VZV):

Art. 15c (neu) Gültigkeitsdauer des Führerausweises

4 Die Gültigkeitsdauer des Führerausweises von berufsmässigen Fahrzeugführern wird wie folgt festgelegt:

- a. bei Personen bis zum (vollendeten) 50. Altersjahr: auf 5 Jahre;
- b. bei Personen ab dem 51. bis zum 67. Altersjahr: auf 3 Jahre;
- c. bei Personen ab dem 68. bis zum 70. Altersjahr: auf das Erreichen des 70. Altersjahres, wenn dies eine Gültigkeitsdauer von mehr als 2 Jahren ergibt, sonst auf 2 Jahre;
- d. bei Personen, ab dem 71. Alterjahr: auf 2 Jahre;
- e. bei Personen ab dem 81. Altersjahr: auf 1 Jahr.

5 Die Gültigkeitsdauer nach Absatz 4 wird jeweils auf Gesuch des Ausweisinhabers hin verlängert, wenn dieser die vom Bundesrat vorgeschriebene Weiterbildung besucht und seine Fahreignung mittels eines vertrauensärztlichen Zeugnisses nachgewiesen hat.

6 Die kantonale Behörde kann die Gültigkeitsdauer verkürzen, wenn die Fahreignung wegen bestehender Beeinträchtigungen häufiger kontrolliert werden muss.

7 Führerausweiskategorien für Motorfahrzeuge, die mehr als acht Sitzplätze ausser dem Fahrersitz aufweisen, verfallen mit dem Erreichen des 70. Altersjahres des Inhabers.

Vernehmlassungsunterlagen:

Berufschauffeure und -chauffeuren müssen sich weiterhin vor der Erteilung des Lernfahrausweises bzw. vor dem Ablegen der Führerprüfung durch einen Vertrauensarzt der Behörde untersuchen lassen. Diese Untersuchung ist bis zum 50. Altersjahr alle 5 Jahre, danach alle 3 Jahre durchzuführen. Ab dem 70. Altersjahr wird nicht mehr unterschieden zwischen Personen, die berufsmässig Güter transportieren und solchen, die nichtberufsmässig Motorfahrzeuge lenken. Beide Personengruppen müssen sich wie heute im 2-Jahresrhythmus untersuchen lassen, ab dem 80. Altersjahr neu im Jahresrhythmus.

Führerausweise, die zum Führen von Personentransportfahrzeugen mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz berechtigen, sollen neu mit dem Erreichen des 70. Altersjahres verfallen (siehe dazu eigene Massnahme). Dies betrifft die Führerausweise der Kategorie D und der Unterkategorie D1. Die heutigen viel anforderungsreicheren

Verkehrsverhältnisse erfordern einen höheren Schutz der Passagiere, die in Gesellschaftswagen oder Kleinbussen transportiert werden. Bereits kleine Fehler oder Unzulänglichkeiten des Chauffeurs oder der Chauffeuse können verheerende Auswirkungen haben.

Als Variante wurde vorgeschlagen, die betroffenen Führerausweise mit dem 75. Altersjahr verfallen zu lassen. Dies aufgrund der zunehmenden Lebenserwartung bei guter Gesundheit und angesichts der aktuellen Bestrebungen, eine Flexibilisierung des Rentenalters zu ermöglichen

Vorgehen nach Vernehmlassung:

In der Vernehmlassung fand die Massnahme Zustimmung und sie wurde vom Bundesrat bestätigt.

Geplante konkrete Durchführung:

Keine Änderung für Berufschauffeure (Kat. C, C1, D, D1, CE etc). Wie im heutigen Rahmen (VZV Art. 27) der ärztlichen Untersuchung;

– bis zum 50. Altersjahr: alle 5 Jahre

– danach alle 3 Jahre

– ab 70 alle 2 Jahre

Noch unklar ist, ob für den Verfall des Ausweises Kat. D/D1 der Ausweis sofort entzogen wird oder eine Schonfrist / Ausnahmeregelungen vorgesehen wird.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Nachfolgende Berechnung bezieht sich auf MFZ-Lenkende (Kategorie A und B), die eine nicht oder nur ungenügend korrigierter Tagessehschärfe aufweisen.

Bei Unfällen mit Beteiligung von Personenwagen- oder Motorradlenkenden im Alter zwischen 50 und 70 Jahren mussten 2008 insgesamt 1342 Schwerverletzte und 107 Todesopfer verzeichnet werden. Die Anzahl der Unfälle, die infolge von Sehbeeinträchtigungen (mit-)verursacht werden, kann nicht anhand der amtlichen Unfallstatistik ermittelt werden, da der unfallaufnehmende Polizeibeamte Sehprobleme höchstens dann erkennt und rapportiert, wenn eine im Führerausweis festgehaltene Sehkorrektur (Linsen/Brille) nicht getragen wird (im 10-Jahresdurchschnitt: 1 Schwerverletzter). Ein beachtlicher Anteil der MFZ-Lenkenden weist jedoch relevante Sehbeeinträchtigungen auf, ohne dass diese im Führerausweis vermerkt sind. Aufgrund verschiedener Studien (UVEK, 2008 <http://www.admin.ch/ch/d/gg/pc/documents/1563/erlBericht.pdf>; Lachenmayr, B., Buser, A. & Keller, O. (1996), Sehstörungen als Unfallursache. Bundesanstalt für Strassenwesen. Mensch und Sicherheit, M 65.; Harms, H. (1987). Unfallursache Sehmangel – heutige Situation und künftige Risiken. In: Wahrnehmung und Verkehrssicherheit. Bericht über das 7. Symposium Verkehrsmedizin des ADAC. Schriftenreihe Strassenverkehr 32, München, ADAC Verlag GmbH, p. 30-40) kann davon ausgegangen werden, dass rund 10 % der MFZ-Fahrer derart hohe Sehbeeinträchtigungen aufweisen, dass sie potenziell unfallrelevant werden können. Rund 7 von 10 dieser Beeinträchtigungen führen tatsächlich zu einem Unfall. Aus dem daraus bestimmbaren attributablen Risiko von 7 % (=10%\*70%) ergibt sich ein theoretisches Rettungspotenzial von 94 Schwerverletzten und 7 Getöteten.

#### **Wirkungsbereich:**

Der Anteil der Motorfahrzeuglenkenden, die von sich aus innerhalb von 5 Jahren eine Kontrolle der Tagessehschärfe (Visusprüfung) durchführen lassen, liegt bei verunfallten Personen bei 85 % {Lachenmayr, 1996}, wonach der Wirkungsbereich bei 15 % liegen würde. Da die Befragung von verunfallten Lenkenden infolge der Selbstbelastungsgefahr zu Falschaussagen verleiten kann, muss dieser Wert hinterfragt werden. Geeigneter erscheinen die Selbstangaben von nicht unfallbelasteten Personen. Hier geben lediglich 60 % an innerhalb von 5 Jahren eine Visusprüfung durchgeführt zu haben. Um dieses Ergebnis auf die verunfallten Fahrer zu transferieren, muss folgende Formel angewendet werden:  $(1-S)/(1-S \times W)$  wobei  $S$  = Anwendungsquote 0.6 und  $W$  = Wirkung =  $1 - (1/RR)$ . Gemäss (Vaa, 2003) beträgt das Relative Risiko  $RR = 1.09$ . Demnach beträgt der Wirkungsbereich knapp 45 %.

## 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

### Wirksamkeit:

Die Wirksamkeit reduziert sich, weil es während den 10 Jahren zwischen den beiden obligatorischen Sehtests zu weiteren unbemerkten Sehverschlechterungen kommen kann. Nur ca. 60 % lassen von sich aus innerhalb von maximal 5 Jahren einen Visustest durchführen (davon 45 % innerhalb von maximal 2 Jahren) {Lachenmayr, 1996}. Wird bezüglich der unfallrelevanten Visusschwäche von einer Jahresinzidenz von 0,5 % ausgegangen, kann daraus abgeleitet werden, dass während der 2 \* 10 Jahren bei 4 % aller Autofahrern relevante Visuseinbussen auftreten ( $= (100\% - 60\%) * 2 * 10 * 0.5\%$ ). Zudem ist die Wirksamkeit etwas eingeschränkt, weil die Sensitivität der Sehtests nicht perfekt ist. Es wird angenommen, dass 95 % aller unfallrelevanten Sehbeeinträchtigungen entdeckt werden. Da sich die entdeckten Sehdefizite in den allermeisten Fällen durch Brillen/Linsen korrigieren lassen, kommt es zu keinen weiteren nennenswerten Wirksamkeitseinbussen. Die Gesamtwirksamkeit beträgt somit rund 90 % ( $= (100\% - 4\%) * 95\%$ ).

### Beachtungsgrad:

Welcher Anteil der Motorfahrzeuglenkenden sich tatsächlich an die ausgesprochene Auflage (Sehhilfe) halten, ist nicht genau bekannt. Im Rahmen einer Polizeikontrolle in GR musste nur 1 von insgesamt 130 kontrollierten Fahrzeuglenkern wegen Fahren ohne Sehhilfe verzeigt werden ([http://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/djsg/kapo/aktuelles/medien/2005/Seiten/DE\\_8641.aspx](http://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/djsg/kapo/aktuelles/medien/2005/Seiten/DE_8641.aspx)). Auch die ADMAS (2009) (BUNDESAMT FÜR STRASSEN ASTRA (2009) STATISTIK DER ADMINISTRATIVMASSNAHMEN GEGENÜBER FAHRZEUGFÜHRENDEN SCHWEIZ. Bern: ASTRA) zeigt, dass die Missachtung von Auflagen (worunter nicht nur die Sehhilfe fällt) eine geringe Relevanz hat: Sie machen weniger als 1 % aller Verwarnungen aus. Unter Berücksichtigung der hohen Entdeckungsdunkelziffer wird von einem Beachtungsgrad von 90 % ausgegangen (Maximalwert = Durchschnittswert).

### Realisierungsgrad:

Da es sich um eine gesetzliche Massnahme handelt beträgt der Realisierungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

## 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential		
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT	
94	7	45	90	90	90	90	100	100	34.3	2.6	34.3	2.6

Zuverlässigkeit: \*\*



## Massnahme Nr. 16b: Befristung der Führerausweise (Nachtsehen)

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Befristung der Gültigkeitsdauer des Führerausweises bis zum 50. Altersjahr. Danach wird die Verlängerung der Gültigkeitsdauer um 10 Jahre von einem Sehtest abhängig gemacht. Ab 70 Jahren erfolgt wie bis anhin die periodische ärztliche Untersuchung.

#### Detailbeschreibung:

### 2. Nutzenabschätzung

#### 2.1 Ausmass des Problems

##### Betroffene Unfälle:

Die nachfolgende Berechnung bezieht sich auf MFZ-Lenkende (Kategorie A und B), die ein mangelhaftes Nachtsehvermögen aufweisen.

Dämmerungs- und Nachtunfälle mit Beteiligung von Personenwagen- oder Motorradlenkenden im Alter zwischen 50 und 70 Jahren bedingen im Jahr 2008 309 Schwerverletzte und 25 Todesopfer. Welcher Anteil dieser Verletzungen infolge von Sehdefiziten verursacht wird, ist nicht genau bekannt. Da Dämmerungssehvermögen und Blendempfindlichkeit schätzungsweise doppelt so häufig vorkommen wie Einbussen des Tagessehvermögens (Visus) und gleichzeitig 40 % bis 50 % gefährlicher sind, muss mit einem attributablen Risiko von rund 20 % gerechnet werden ( $=2 \cdot 0.07 \cdot (1 + (0.4 + 0.5)/2)$ ). Demnach entspricht das theoretische Rettungspotenzial 62 Schwerverletzte und 5 Getötete.

##### Wirkungsbereich:

Da Motorfahrzeuge lenkende zur Problematik des Nachtsehens ungenügend sensibilisiert sind, Sehschwächen infolge des Gewöhnungseffekts oftmals unbemerkt bleiben {Lachenmayr, B., Berger, J., Buser, A., Keller, O. (1998). Reduziertes Sehvermögen führt zu erhöhtem Unfallrisiko im Strassenverkehr. Ophthalmologie Nr. 95, S. 44} und das eigene Sehvermögen in der Regel als «sehr gut» eingestuft wird {Lachenmayr, 1998}, wird davon ausgegangen, dass nur ein geringer Anteil der verunfallten Lenkenden zwischen 50 und 70 Jahren von sich aus einen Test zum Nachtsehen (Dämmerungssehvermögen und Blendempfindlichkeit) durchführen lässt (ca. 5 %). Unter Berücksichtigung der Gefährlichkeit eines mangelhaften Nachtsehens, kann der Wirkungsbereich wie folgt bestimmt werden:

$$(1-S)/(1-S \times (1-(1/RR))) \text{ (wobei } S = 0.95 \text{ und } RR = 1.66 \text{ (Vaa, 2003))} = 97 \%$$

#### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

##### Wirksamkeit:

Die Wirksamkeit ist leicht eingeschränkt, weil es während den 10 Jahren zwischen den beiden obligatorischen Sehtests zu weiteren unbemerkten Sehverschlechterungen kommen kann. Unter der Annahme, dass die Prävalenz von relevanten Nachtseheinschränkungen pro Altersjahr um rund 1 % zunimmt {Wilhelm, 2000} und entsprechende Sehtests selten durchgeführt werden (ca. 5 %), entstehen bei rund 20 % der Lenkenden neue Beeinträchtigungen ( $= (100\% - 5\%) \cdot 20 \cdot 1\%$ ). Eine weitere Reduktion der Wirksamkeit ergibt sich aufgrund der eingeschränkten Sensitivität von Tests zum skotopischen Sehen (Annahme: 90 %). Daraus resultiert eine Endwirksamkeit von rund 70 % ( $= (100\% - 20\%) \cdot 90\%$ ).

##### Beachtungsgrad:

Da die Betroffenen je nach Ausmass der entdeckten Nachtsehschwäche, nicht nur darauf aufmerksam gemacht werden müssen, sondern ggf. sogar ein Nachtfahrverbot ausgesprochen werden muss, führt die Einhaltung der Auflagen zu grösseren Einbussen als bei der Tagessehschwäche. Dementsprechend dürfte der Beachtungsgrad geringer ausfallen als bei der Tagessehschärfe, die durch das Tragen einer Sehhilfe korrigiert werden kann. Der Beachtungsgrad dürfte sich in der Grössenordnung von 80 % bewegen (Maximalwert = Durchschnittswert).

**Realisierungsgrad:**

Da es sich um eine gesetzliche Massnahme handelt beträgt der Realisierungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

**2.3 Verrechnung**

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
62	5	97	70	80	80	100	100	33.7	2.7	33.7	2.7

Zuverlässigkeit: \*\*

## Massnahme Nr. 17: Beweissichere Atemalkoholkontrolle

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Die Blutprobe soll durch die Atemalkoholprobe ersetzt und nur noch ausnahmsweise durchgeführt werden (z. B. bei Fahrerflucht, Verweigerung der Atemprobe). Die Anforderungen an die beweissicheren Geräte müssen vorher definiert werden. Fahrzeugführer und -führerinnen erhalten die Möglichkeit, auf eigene Kosten eine Blutprobenanalyse zu verlangen.

#### **Detailbeschreibung:**

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 55 Abs. 6 und 7 Bst. d E-SVG und Art. 1 «Promillerverordnung» (Verordnung der Bundesversammlung vom 21. März 2003 über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr (SR 741.13)):

Art. 55 Abs. 6 sowie 7 Bst. d (neu)

6 Die Bundesversammlung legt in einer Verordnung fest, bei welcher Atemalkohol- und bei welcher Blutalkoholkonzentration unabhängig von weiteren Beweisen und individueller Alkoholverträglichkeit Fahrunfähigkeit im Sinne dieses Gesetzes angenommen wird (Angetrunkenheit) und welche Atemalkohol- sowie welche Blutalkoholkonzentration als qualifiziert gilt.

7 Der Bundesrat:

d. kann vorschreiben, dass die Angetrunkenheit mit Atem-Alkoholmessgeräten festgestellt wird und in welchen Fällen eine Blutprobe anzuordnen ist.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 55 Abs. 6 sowie 7 Bst. d (neu):

Nach geltendem Recht ist zur Feststellung der Fahrunfähigkeit wegen Angetrunkenheit grundsätzlich eine Blutprobe anzuordnen. Dieses Verfahren ist aufwändig, für die Betroffenen kostspielig und für die Behörden mit einem erheblichen organisatorischen Aufwand verbunden. Mit einer Änderung der Verkehrszulassungsverordnung (AS 2004 2853) konnten diese Nachteile zum Teil eliminiert werden.

Seit dem 1. Januar 2005 kann eine auf Alkohol kontrollierte Person das Ergebnis der Atem-Alkoholprobe anerkennen, wenn dieses einer Blutalkoholkonzentration im Bereich von 0,5 und mehr, aber weniger als 0,8 Promille entspricht. Diese Anerkennung bildet die Grundlage für die Einleitung straf- und administrativrechtlicher Verfahren sowie gegebenenfalls für eine strafrechtliche Verurteilung und die Anordnung einer Administrativmassnahme.

Entspricht aber das Ergebnis der Atem-Alkoholprobe einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille oder mehr, so genügt heute nur das Ergebnis der Blutanalyse als gerichtsverwertbarer Nachweis für die Angetrunkenheit. Das Nachweisverfahren der Blutprobe behindert aber eine effiziente Kontrolltätigkeit. Bis in einem Spital oder bei einem Arzt eine Blutprobe abgenommen und diese einem Prüflaboratorium zur Analyse übergeben werden kann, vergehen nicht selten mehrere Stunden. Während dieser Zeit können die damit befassten Polizisten und Polizistinnen ihrem Kontrollauftrag nicht nachkommen. Die Wahrscheinlichkeit, dass Alkoholfahrten oder andere Widerhandlungen entdeckt werden, wird dadurch verringert.

Die Atem-Alkohol-Kontrolle bietet gegenüber der Blutprobe verschiedene Vorteile. Die einfache Handhabung und zeitsparende Durchführung, der Verzicht auf einen Eingriff in die körperliche Unversehrtheit der betroffenen Person und nicht zuletzt die Kostengünstigkeit namentlich auf Seiten der Betroffenen sprechen für die Einführung dieses Beweismittels. Die Atem-Alkoholprobe hat zusätzlich den herausragenden Vorteil, dass Kontrollkapazitäten der Polizei freigesetzt werden können.

Es werden aber auch verschiedene Argumente gegen die Atemalkoholprobe vorgebracht (Vgl. Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin zur Frage der Einführung der Atemalkoholanalyse bei Verkehrsstraftaten nach § 315c Abs. 1 Nr. 1 a und § 316 StGB, in: Blutalkohol 39/2002, S. 182-187). So gibt es nach wissenschaftlichen Erkenntnissen keinen von der konkreten Messsituation unabhängigen Umrechnungsfaktor, der die Umrechnung von einer festgestellten Atemalkohol- in die Blutalkoholkonzentration und umgekehrt ermöglicht. Somit ist auch keine

Rückrechnung von einer zeitlich versetzt gemessenen Atemalkoholkonzentration auf eine Blutalkoholkonzentration möglich. Ebensovienig ist die Rückrechnung auf die Atemalkoholkonzentration zu Tatzeitpunkt möglich, da es bis heute so gut wie keine wissenschaftlich ermittelten Abbauwerte für die Atemalkoholkonzentration gibt. Zum heutigen Zeitpunkt fehlen auch wissenschaftliche Erkenntnisse darüber, welche Atemalkoholkonzentration im Einzelfall nach dem Genuss einer bestimmten Alkoholmenge zu erwarten ist.

Mehrere Länder haben sich dennoch von den Vorteilen der Atemalkoholanalyse überzeugen lassen. In Neuseeland wird sie seit 1978 als gerichtsverwertbares Alkoholnachweisverfahren eingesetzt, in Grossbritannien seit 1983, in Österreich seit 1986, in den Niederlanden seit 1989, in Finnland seit 1990, in Italien seit 1992, in Luxemburg seit 1994, in Irland und Deutschland seit 1998, wobei dies für Deutschland nur für den Bereich der Ordnungswidrigkeiten gilt, also für Atemalkoholkonzentrationen, die einer Blutalkoholkonzentrationen unter 1,1 Promille entsprechen.

Mit der vorliegenden Revision soll dem Beispiel anderer Länder folgend die beweissichere Atem-Alkoholprobe eingeführt werden. Dies bedeutet, dass für die Feststellung der Angetrunkenheit in der Regel auf das Resultat des Atemlufttests und nicht mehr auf dasjenige der Blutprobe abgestellt wird. Dies bedingt einerseits die Festlegung von Atemluftgrenzwerten (weil eine Umrechnung direkt nicht möglich ist) in der Verordnung der Bundesversammlung vom 21. März 2003 (SR 741.13) über Blutalkoholgrenzwerte im Strassenverkehr und andererseits eine Änderung von Absatz 6. In diesem Artikel wird der Bundesversammlung die Kompetenz eingeräumt, Blutalkoholgrenzwerte, und gemäss der vorgeschlagenen Neuregelung, Atemalkoholgrenzwerte festzulegen.

Nach der vorgeschlagenen Neuregelung in Artikel 1 Absatz 1 der «Promilleverordnung» entspricht eine Atemalkoholkonzentration von 0,25 Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 Promille (Gramm Alkohol pro Kilogramm Blut) beziehungsweise eine Atemalkoholkonzentration von 0,4 Milligramm Alkohol pro Liter Atemluft einer Blutalkoholkonzentration von 0,8 Promille (Abs. 2). Wie zahlreiche Untersuchungen gezeigt haben, ist dieses Verhältnis von 1 zu 2000 nicht immer konstant, sondern von individuellen Faktoren wie insbesondere der jeweiligen Körpertemperatur abhängig. Auch kommt es in der Zeit, in welcher der konsumierte Alkohol noch aus dem Magen-Darmtrakt in das Blut übergeht (Resorptionsphase), zu unterschiedlich starken Alkoholkonzentrationen im arteriellen beziehungsweise venösen Blutkreislauf. Während dieser Phase, die bis zu zwei Stunden nach der letzten Alkoholaufnahme andauern kann, kann die aus dem venösen Blut bestimmte Blutalkoholkonzentration deutlich von der in der Atemluft gemessenen und dann umgerechneten Konzentration des aus dem arteriellen Blut abgegebenen Alkohols abweichen. Aber unabhängig der Höhe des Umrechnungsfaktors wird es immer Personen geben, auf die der gewählte Wert aufgrund individueller Faktoren nicht zutrifft, d. h. dass die gemessene Atemalkoholkonzentration nicht genau dem entsprechenden Wert der Blutalkoholkonzentration eines Grossteils der Bevölkerung entspricht. Er rechtfertigt sich aber aus rechtspolitischen Gründen. Fahrunfähigkeit wegen Alkoholeinwirkung gilt bereits ab 0,5 Promille als erwiesen (Art. 1 Abs. 1 «Promilleverordnung»). Wer daher erhebliche Mengen Alkohol konsumiert und so seine Fahrfähigkeit entsprechend stark beeinträchtigt, soll damit rechnen müssen, dass er aufgrund des Ergebnisses des Atemlufttests mit strengen straf- und massnahmerechtlichen Sanktionen zu rechnen hat. Massgebend ist deshalb nicht so sehr, in welches Verhältnis die Werte der Atemluft- und der Blutalkoholkonzentration unter Berücksichtigung aller individuellen Faktoren gestellt werden, sondern dass auch für die Höhe der Atemluftkonzentration ein Wert bestimmt wird, bei dem das ungefähr gleich hohe Unfallrisiko besteht wie bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5 bzw. 0,8 Promille. Individuelle Unterschiede wird es bei beiden Werten immer geben.

Das grundsätzliche Abstellen auf das Ergebnis der Atemalkoholkontrolle bedeutet indessen nicht, dass die Blutprobe ganz abgeschafft wird. Der Bundesrat wird in den Ausführungsbestimmungen festlegen, in welchen Fällen noch eine Blutprobe anzuordnen sein wird. Kann nämlich der Atemlufttest kein gerichtsverwertbares Resultat liefern wie beispielsweise bei der Geltendmachung eines Nachtrunks oder wenn zwischen dem Ereignis und der Alkoholkontrolle längere Zeit verstrichen ist (z. B. bei Führerflucht), soll die Blutprobe weiterhin zum Zug kommen. Die Blutprobe soll auch dann als Beweismittel für die Angetrunkenheit gelten, wenn sich eine kontrollierte Person weigert, an der Atemluftkontrolle mitzuwirken oder die Durchführung einer Atemluftkontrolle z. B. aus medizinischen Gründen (div. Erkrankungen der Atemwege) nicht möglich ist. Der in Zukunft beschränkte Anwendungsbereich der Blutprobe verhindert, dass die Resultate der Atemluft- zu denjenigen der Blutprobe in Konkurrenz treten.

Die Einführung der beweissicheren Atemprobe bedingt den Einsatz technisch hoch entwickelter Messgeräte, wie sie beispielsweise in Deutschland heute schon eingesetzt werden. Diese messen den Atemalkohol mit zwei grundlegend verschiedenen Methoden und stellen sicher, dass das Resultat beeinflussende Faktoren wie Körpertemperatur, Aussentemperatur, Atemluftmenge automatisch korrigiert werden. Dies verteuert die Geräte um etwa den Faktor 10 und bedeutet für die Kantone einen bedeutenden Beschaffungsaufwand, da solche Geräte heute in der Schweiz weder erforderlich noch gebräuchlich sind. Gesamtschweizerisch müssen die Polizien mit schätzungsweise 1000 Atem-Alkoholmessgeräten ausgerüstet werden, was Investitionen in der Höhe von ungefähr 10 Mio. Franken entspricht. Daneben entstehen für die Kantone zusätzliche Aufwendungen für die Ausbildung der mit der



Gerätebedienung betrauten Personen sowie für Geräteunterhalt und -wartung. Der Hauptteil dieser Kosten wird jedoch von den betroffenen Fahrzeuglenkenden getragen (Bussen und Gebühren).

Bei der beweissicheren Atemalkoholkontrolle handelt es sich um die amtliche Feststellung von Sachverhalten. Gemäss Messmittelverordnung (SR 941.210) muss das Bundesamt für Metrologie (METAS) für Messmittel, die für die amtliche Feststellung von Sachverhalten verwendet werden, eine messmittelspezifische Verordnung erlassen. Diese regelt die grundlegenden metrologischen Anforderungen, die diese Messmittel erfüllen müssen, deren Zulassung sowie die Sicherstellung der Messbeständigkeit (z. B. Eichung) dieser Messmittel. In diesem Zusammenhang wird auch festzulegen sein, wie sichergestellt werden kann, dass die Messungen bei Atemalkoholkontrollen in der Schweiz auf international anerkannte Referenzmasse rückverfolgbar sind.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

In der Vernehmlassung war diese Massnahme sehr umstritten. Gerade bei den Kantonen und den politischen Parteien, welche ein grosses Gewicht haben, waren die Antworten hälftig in pro und contra geteilt. Auch die rechtsmedizinischen Institute haben sich heftig gegen diese Massnahme ausgesprochen. Unsicherheiten bestanden vor allem über die genaue praktische Anwendung, die technischen Voraussetzungen und die Verlässlichkeit der Resultate.

Der Bundesrat hat die Massnahme bestätigt.

Geplante konkrete Durchführung:

Selbstverständlich müssen vorgängig vom METAS in Zusammenarbeit mit den kantonalen Vollzugsstellen die Anforderungen an die beweissicheren Geräte definiert werden.

Der Bundesrat wird in der Verordnung festhalten, dass der auf Alkoholkonsum kontrollierte Fahrzeug-führer weiterhin die Möglichkeit hat, zusätzlich und auf eigene Kosten, die Durchführung einer Blut-probenanalyse zu verlangen.

- Festlegung der Anforderungen an die beweissicheren Geräte durch das METAS
- Festlegung eines separaten Grenzwertes für die Alkoholkonzentration im Atem
- Festlegung, dass bei vorliegen eines Resultates aus der Atemprobe und aus der Blutprobe jene der Blutprobe Vorrang hat.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Gemäss amtlicher Unfallstatistik waren im Jahr 2008 infolge von Unfällen mit Verdacht auf Alkoholeinwirkung 647 Schwerverletzte und 58 Getötete zu beklagen.

#### **Wirkungsbereich:**

Die amtliche Unfallstatistik gibt nur mögliche Mitursachen eines Unfalles an. Die reine Unfallbeteiligung eines Motorfahrzeuglenkenden mit dem polizeilich rapportierten Alkoholverdacht, bedeutet jedoch noch nicht, dass der Unfall tatsächlich infolge der Alkoholwirkung entstanden ist. Gemäss einer fundierten Analyse von Alkoholunfällen, liegt das Verhältnis von Alkoholverursachung und Alkoholbeteiligung bei 10/16 (Krüger, H.-P., 1995), Das Unfallrisiko unter Alkohol. Stuttgart: Gustav Fischer Verlag). Demnach wären also 37 % aller Unfälle mit Beteiligung eines angetrunkenen Fahrers auch ohne den Alkoholeinfluss entstanden. Auf der anderen Seite wird gemäss Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen bei fast 1/4 der Unfallbeteiligten keinen Alkoholtest durchgeführt; wovon rein statistisch betrachtet 10 % alkoholisiert sind. Unter Berücksichtigung dieser Sachverhalte kann von einem Wirkungsbereich in der Höhe von 65 % ausgegangen werden (=100%-37%+(25%\*10%)).

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### **Wirksamkeit:**

Ob Atemalkoholkontrollen gesetzlich als beweissicher gelten oder nicht hat per se noch keinen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Massgebend ist jedoch, dass beweissichere Atemalkoholkontrollen den Aufwand pro kontrollierten Verkehrsteilnehmenden reduzieren und dadurch mehr Personen kontrolliert werden können. Durch die

höhere Kontrollintensität steigt auch die subjektive Kontrollerwartung, die zu den wichtigsten Einflussfaktoren der FiaZ-Quote zählt {Elvik, 2009 8013 /id} (Homel, R. 1988. Policing and punishing the drinking driver. A study of general and specific deterrence. Springer Verlag. New York). In vielen Evaluationsstudien konnte der positive Effekt von polizeilichen Alkoholkontrollen belegt werden. Die Anzahl Unfälle in Gebieten mit Alkoholkontrollen sinkt im Durchschnitt um mehr als 10 % (=Effectiveness) {Elvik, 2009 8013 /id}. Unter Berücksichtigung der angenommenen Rahmenbedingungen (Wirkungsbereichs von 65 % und Beachtungsgrades von 40%) lässt sich daraus die Wirksamkeit im Sinne der vorliegenden Berechnung (=Efficacy) ableiten: 38 % (=10%/(40%\*65%)). In den Niederlanden konnte die FiaZ-Quote durch eine Verstärkung der Polizeiüberwachung um rund 2/3 gesenkt werden (Krüger & Schöch, 1995 – siehe Lit Sido Alk). Auf der Basis dieser Befunde und der schweizerischen Rahmenbedingungen wird die Wirksamkeit auf 35 % geschätzt.

**Beachtungsgrad:**

Durch die Steigerung der Kontrolleffizienz ergibt sich bei gleich bleibenden Personalressourcen eine erhöhte Kontrollintensität. Unter Berücksichtigung, dass 6 % aller Alkoholtests einen Promillewert über 0,8 ergeben und in diesen Fällen die erforderliche Blutanalyse die durchschnittliche Bearbeitungszeit von 15 auf 90 Minuten erhöht, folgt, dass durch die Beweissicherheit der Atemkontrolle eine beinahe 40 % höhere Kontrollintensität möglich wird (((6 % \* 90min + 94 % \* 15min)/15min)\*100/94). Unter Einbezug des prozentualen Anteils der jährlich kontrollierten Fahrzeuglenkenden in der Schweiz von ca. 6 % (Bundesamt für Statistik BFS, 8.1.2008, Medienmitteilung Kriminalität und Strafrecht: Alkohol. (Nr. 0350-0800-20). Neuchâtel: BFS) lässt sich ermitteln, dass somit rund 100 000 Lenkende zusätzlich kontrolliert werden (4.5 Mio.\*6%\*40%). Neben diesen direkten Kontrollerfahrungen, zeigen auch indirekte Kontrollerfahrungen (z. B. Erzählungen aus sozialem Umfeld) Einfluss auf die FiaZ-Quote. Unter Berücksichtigung dieser Zusatzwirkung kann von einem Beachtungsgrad in der Grössenordnung von 20 % ausgegangen werden (Maximalwert = Durchschnittswert).

**Realisierungsgrad:**

Da es sich um eine gesetzlich festgelegte Massnahme handelt, wird ein Realisierungsgrad von 100 % erreicht (Maximalwert = Durchschnittswert).

**2.3 Verrechnung**

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
647	58	65	35	20	20	100	100	29.4	2.6	29.4	2.6

Zuverlässigkeit: \*

# Massnahme Nr. 18: Alterslimite zum Führen von Motorfahrzeugen, die mehr als 8 Sitzplätze aufweisen

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Für Führer und Führerinnen von Fahrzeugen zum Personentransport mit mehr als 8 Sitzplätzen ausser dem Führersitz (Gesellschaftswagen der Kategorie D1 und D) soll das Höchstalter 70 Jahre betragen.

### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 15c Abs. 7 E-SVG)

Art. 15c (neu) Gültigkeitsdauer des Führerausweises

7 Führerausweiskategorien für Motorfahrzeuge, die mehr als acht Sitzplätze ausser dem Führersitz aufweisen, verfallen mit dem Erreichen des 70. Altersjahres des Inhabers.

Vernehmlassungsunterlagen:

Führerausweise, die zum Führen von Personentransportfahrzeugen mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Führersitz berechtigen, sollen neu mit dem Erreichen des 70. Altersjahres verfallen (siehe dazu eigene Massnahme). Dies betrifft die Führerausweise der Kategorie D und der Unterkategorie D1. Die heutigen viel anforderungsreicheren Verkehrsverhältnisse erfordern einen höheren Schutz der Passagiere, die in Gesellschaftswagen oder Kleinbussen transportiert werden. Bereits kleine Fehler oder Unzulänglichkeiten des Chauffeurs oder der Chauffeuse können verheerende Auswirkungen haben.

Als Variante war vorgeschlagen, die betroffenen Führerausweise mit dem 75. Altersjahr verfallen zu lassen. Dies aufgrund der zunehmenden Lebenserwartung bei guter Gesundheit und angesichts der aktuellen Bestrebungen, eine Flexibilisierung des Rentenalters zu ermöglichen

Vorgehen nach Vernehmlassung:

In der Vernehmlassung wurden beide Varianten (Verfall mit 70 und 75 Jahren) in etwa gleich befürwortet.

Der Vorschlag des UVEK wurde dahingehend abgeändert, dass für Gesellschaftswagen der Kategorie D (Motorwagen zum Personentransport mit mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz) das Höchstalter 70 Jahre betragen soll. Der Führerausweis für kleine Gesellschaftswagen (Kategorie D1; Motorwagen mit mehr als acht, aber nicht mehr als 16 Sitzplätzen ausser dem Führersitz) jedoch erst mit dem 75. Altersjahr verfallen soll.

Der Bundesrat hat die Massnahme dahingehend angepasst, dass zum Führen von Motorfahrzeugen, welche mehr als acht Sitzplätze haben (unabhängig von der Kategorie) (NEU:) die Alterslimite von 70 Jahren gelten soll.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Unfälle bei denen ein über 70-Jähriger als Lenker einen Kleinbus, einen Bus/Car oder einen Trolleybus fuhr: 0.8 Schwerverletzte und 0.2 Getötete im 10jährigen Durchschnitt

#### Wirkungsbereich:

Der Wirkungsbereich sind alle Unfälle von Lenkern über 70, die eine Motorfahrzeug mit mehr als 8 Sitzplätzen fuhren, da diese Lenker mit der Gesetzesänderung ein solches Fahrzeug nicht mehr fahren dürfen: 100%

## 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

### Wirksamkeit:

Wenn keine Personentransportfahrten von über 70jährigen mehr stattfinden, da sie verboten sind, gibt's auch Unfälle bzw. Verletzte und Getöteten mehr: 100 %

### Beachtungsgrad:

Zum Beachtungsgrad dieser Massnahme gibt es keine Literatur keine Literatur. Zu erwarten ist, dass die Massnahme sehr gut beachtet wird. Expertenurteil: 90 % anfänglich. Später 100%

### Realisierungsgrad:

Da es sich um eine gesetzlich verankerte Vorschrift handelt, beträgt der Realisierungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

## 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
0.8	0.2	100	100	90	100	100	100	0.7	0.2	0.8	0.2

Zuverlässigkeit: \*\*\*\*

## Massnahme Nr. 19: Neudefinition des Mindestalters für Radfahrer und Radfahrerinnen

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Für das Rad fahren auf öffentlichen Strassen soll neu das Mindestalter grundsätzlich 7 Jahre betragen (Ausnahmen auf Verordnungsstufe).

#### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (Art. 19 Abs. 1 und 1bis E-SVG)

Art. 19 Abs. 1, 1bis (neu) und 2 erster Satz

1 Rad fahren darf, wer das achte Altersjahr vollendet hat. Der Bundesrat regelt die Ausnahmen.

1bis In Begleitung erwachsener Personen dürfen Kinder vor Vollendung des siebten achten Altersjahres Rad fahren. Der Bundesrat kann dafür ein Mindestalter und eine Beschränkung auf bestimmte Strassenarten festlegen.

2 Nicht Rad fahren dürfen Personen, die sich infolge körperlicher oder geistiger Krankheiten oder Gebrechen nicht dafür eignen oder die an einer Sucht leiden, die die Fahreignung ausschliesst. ...

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 19 Abs. 1, 1bis (neu) und 2 erster Satz:

Die Berechtigung für das Radfahren ist von der Schulpflicht zu trennen. Da das Eintrittsalter in die Schule in gewissen Kantonen gesenkt wird bzw. der Besuch des Kindergartens schon als Einschulung (Beginn der Schulpflicht) betrachtet wird, senkt sich auch das Alter, ab welchem diese Kinder Rad fahren dürfen. Im Interesse der Verkehrssicherheit und auf Antrag von Verkehrsinstruktoren, die in der Schule Verkehrsunterricht erteilen, soll neu ein einheitliches Mindestalter festgelegt werden, das vom Erreichen einer gewissen Reife abhängig ist. Aus Sicht der Entwicklungspsychologie erscheint es kaum sinnvoll und vertretbar, wenn Kinder vor Vollendung des 8. Altersjahrs unbegleitet auf allen öffentlichen Strassen Rad fahren dürfen. Die Anhebung des Mindestalters steht allerdings den Bemühungen entgegen, die Bewegung der Kinder zu fördern. Der Bundesrat wird deshalb auf Verordnungsstufe festlegen, wo auch jüngere Kinder ohne negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit Rad fahren dürfen (z. B. in Begegnungszonen, auf Radwegen, auf Strassen, die für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt sind).

Das Mindestalter soll auch dann nicht gelten, wenn die Kinder in Begleitung einer erwachsenen Person sind. Die erwachsene Person trägt dann die Verantwortung für ein vorschriftsgemässes und sicheres Verhalten des Kindes im Strassenverkehr. Damit besteht auch die Möglichkeit, dass die Kinder das Radfahren und das korrekte Verkehrsverhalten erlernen können, bevor sie sich selbständig auf der Fahrbahn fortbewegen dürfen. Der Bundesrat soll die Kompetenz erhalten, auch für das Rad fahren in Begleitung Erwachsener ein Mindestalter festzulegen und es auf bestimmte Strassenarten zu beschränken.

Aufgrund der positiven Formulierung der Gesetzesbestimmung ist der Satzbeginn in Absatz 2 entsprechend anzupassen.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

In der Vernehmlassung war das Resultat nicht eindeutig. Die meisten ablehnenden Stellungnahmen waren nicht gegen das Festlegen eines präzisen Mindestalters, sondern gegen eine Erhöhung auf 8 Jahre (bisher durften Kinder, je nach Start des Schuljahres, kurz vor oder nach dem vollendeten 7. Altersjahr auf öffentlichen Strassen Fahrrad fahren). Die Veloverbände argumentierten, dass durch die Festlegung eines zu hohen Mindestalters die motorische Entwicklung der Kinder verzögert würde. Dem steht das überwiegende Sicherheitsinteresse der Kinder gegenüber, die bei einem faktischen Mindestalter von 4 Jahren (je nachdem, was als Einschulung betrachtet wird) einer erheblichen Gefährdung ausgesetzt wären.

Der Bundesrat hat die Massnahme dahingehend angepasst, dass (NEU) die vorgeschlagene Erhöhung des Mindestalters auf 7 Jahre festzulegen sei. Was nicht bedeutet, dass jüngere Kinder überhaupt nicht Rad fahren

dürfen, denn für diese sind ja Ausnahmen auf Verordnungsstufe vorgesehen (in Begleitung von Erwachsenen, in Begegnungszonen, auf Radwegen und Strassen, die für den Motorfahrzeugverkehr gesperrt sind).

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Im Durchschnitt mussten in den letzten 10 Jahren bei Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden unter 7 Jahren 13 Schwerverletzte (keine Getöteten) verzeichnet werden. Unter Berücksichtigung der sehr hohen Dunkelziffer bei den Velofahrenden (Faktor 4) muss jedoch von ungefähr 50 Schwerverletzten ausgegangen werden.

#### Wirkungsbereich:

Der Wirkungsbereich ist eingeschränkt, da bereits heute Kinder erst ab der Einschulung Rad fahren dürfen, was gegenwärtig in den meisten Fällen ebenfalls mit 7 Jahren geschieht. Unter Berücksichtigung der absehbaren Herabsetzung des Einschulungsalters wird der Wirkungsbereich auf 30 % geschätzt.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Die Wirksamkeit ist eingeschränkt, da infolge der vorgesehenen Ausnahmeregelungen nicht alle der mit einem Fahrrad verunfallten Kinder unter 7 Jahre von der Massnahme abgedeckt werden (z. B. Fahrten auf Radstreifen/-wegen oder autofreien Strassen/Begegnungszonen sowie Fahrten in Begleitung von Erwachsenen). Aufgrund von Expertenurteilen wird von einer Wirksamkeit in der Höhe von 80 % ausgegangen.

#### Beachtungsgrad:

Nicht alle Eltern und nicht alle Kinder werden die Regelung einhalten, wodurch sich der Beachtungsgrad schätzungsweise auf einen Wert von ca. 70 % reduziert (Maximalwert = Durchschnittswert).

#### Realisierungsgrad:

Da es sich um eine gesetzlich verankerte Vorschrift handelt, beträgt der Realisierungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
50	0	30	80	70	70	100	100	8.4	0.0	8.4	0.0

Zuverlässigkeit: \*

## Massnahme Nr. 20a: Erhöhung der Velohelmtragquote

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Helmtragpflicht für Kinder bis 14 Jahre.

#### **Detailbeschreibung:**

In der Vernehmlassung wurde vorgeschlagen, dem Bundesrat die Kompetenz zur Einführung einer Helmtragepflicht einzuräumen.

Da vom Bundesrat (NEU) ein Obligatorium zum Tragen von Helmen beim Rad Fahren für Kinder bis 14 Jahre befürwortet wurde, sind die in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Gesetzestexte (Art. 57 Abs. 5 Bst. b E-SVG) insofern nicht mehr ausschlaggebend (siehe Gesetzestexte in Anhang I).

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 57 Abs. 5 Bst. b:

Die Wirksamkeit des Velohelms zum Schutz der Rad Fahrenden ist unbestritten. In 16 international publizierten Studien von 1987 bis 1998 konnte das Tragen des Velohelms als wirksame Massnahme zur Vermeidung von Kopfverletzungen belegt werden (Attewell/Glase/McFadden, Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. Accident Analysis and prevention, 2001/33, 345, zitiert in Furian/Hnatek-Petrak, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Helmtragpflicht? ZVR, 2006, S. 427 ff.). Die Studien ergaben eine durchschnittliche Risikoverminderung durch den Velohelm bei Kopfverletzungen um 60 Prozent, bei Gehirnverletzungen um 58 Prozent und bei Gesichtsverletzungen um 47 Prozent. Dank den Velohelmen können die sozialen und medizinischen Folgekosten in vielen Fällen erheblich gesenkt werden. Angesichts der oft schwerwiegenden und tragischen Folgen von Kopfverletzungen ist es zwingend, eine Strategie zur Förderung und allgemeinen Verbreitung des Tragens von Velohelmen zu verfolgen.

Bis heute wurde auf Freiwilligkeit und entsprechende Massnahmen zur Sensibilisierung und Motivierung gesetzt. Die Einsicht in die Schutzwirkung des Velohelms sowie verschiedene Aktionen und Werbekampagnen führten zu einer kontinuierlichen, aber langsamen Erhöhung der Tragquote bei Rad Fahrenden. Aufgrund der neuesten Erhebungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung liegt die aktuelle Quote für die gesamte Schweiz bei durchschnittlich rund 40 Prozent, wobei markante Unterschiede je nach Altersgruppen und je nach Fahrzweck festzustellen sind. Bei Kindern bis 14 Jahren beträgt dieser Wert momentan 56 Prozent.

Neu wird vorgeschlagen, dem Bundesrat die Kompetenz für die Einführung einer Velohelmtragpflicht zu erteilen. Angesichts der zum Teil befürchteten möglichen kontraproduktiven Auswirkungen eines Obligatoriums vor allem bei erwachsenen Personen ist vorgesehen, diese Tragpflicht auf Verordnungsstufe vorerst nur für Kinder bis 14 Jahre vorzuschreiben. Bei den übrigen Altersgruppen wird weiterhin auf die Freiwilligkeit und entsprechende Sensibilisierungsmassnahmen gesetzt, um eine Tragquote von mindestens 50 % zu erreichen.

Neu wird auch das bereits bestehende Helmobligatorium für Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, wie zum Beispiel Quads und Trikes, im SVG verankert.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Die Massnahme war in der Vernehmlassung umstritten. Die meisten Gegner lehnten eine generelle, für alle Radfahrer geltende Helmtragpflicht ab. Akzeptiert würde jedoch ein Obligatorium für Kinder bis 14 Jahre (Umfrage der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu)

<http://www.bfu.ch/German/medien/Seiten/38ProzentderVelofahrertragenfreiwilligeinenHelm.aspx>). Die übrigen Altersgruppen sollen weiterhin durch Sensibilisierungskampagnen zum freiwilligen Tragen des Helms motiviert werden.

Der Bundesrat hat die Massnahme dahingehend abgeändert, dass (NEU) ein Obligatorium zum Tragen von Helmen beim Rad Fahren für Kinder bis 14 Jahre gelten soll (und nicht, wie in der Vernehmlassung vorgesehen, die Kompetenz zur Einführung einer Helmtragepflicht).

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Im Durchschnitt der letzten 10 Jahre wurden pro Jahr 143 schwer und 4 tödlich verunfallte Radfahrende unter 15 Jahren registriert. Auf der Basis der UVG-Statistik kann abgeschätzt werden, dass etwa 1/10 aller Verletzungen helmrelevant sind, wodurch sich das relevante Unfallgeschehen entsprechend reduziert. Andererseits muss festgehalten werden, dass bei den polizeilich registrierten Radfahrenden eine hohe Dunkelziffer (Faktor 4) besteht, da nur ein Bruchteil von der Polizei erfasst wird. Unter Berücksichtigung beider Faktoren ergibt sich ein betroffenes Unfallgeschehen von 57 Schwerverletzten. Bezüglich der getöteten Radfahrenden wird von einer vollständigen polizeilichen Registrierung ausgegangen. Aufgrund der Tatsache, dass rund 70–80 % aller Todesursachen auf Kopfverletzungen zurückzuführen sind, beträgt das betroffene Unfallgeschehen somit insgesamt 3 Getötete (=  $4 \cdot 75\%$ ) und 57 Schwerverletzte.

#### Wirkungsbereich:

Der Wirkungsbereich ist eingeschränkt, da 70 % der Velo fahrenden Kinder bereits einen Velohelm tragen. Auf dieser Basis kann unter Berücksichtigung der Schutzwirkung, die ebenfalls rund 70 % beträgt, errechnet werden, dass die Helmtragquote bei den Verunfallten bei rund 40 % liegt (=  $(0.7 \cdot (1-0.7)) / (0.7 \cdot (1-0.7) + 1 \cdot (1-0.7))$ ). Der Wirkungsbereich beträgt demnach 60 %.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Die Wahrscheinlichkeit schwerer Kopfverletzungen wird durch den Velohelm um 70 % reduziert (Thompson, Rivara, Thompson, 2004).

#### Beachtungsgrad:

Da nicht alle Kinder auf allen Fahrten die Helmtraspflicht einhalten werden, reduziert sich der Beachtungsgrad. Es darf von einem hohen Beachtungsgrad von 95 % ausgegangen werden. Unmittelbar nach der Inkraftsetzung des Obligatoriums wird dieser Wert noch nicht ganz erreicht werden, so dass im 10-Jahresdurchschnitt mit einem leicht tieferen Wert von 90 % gerechnet werden muss.

#### Realisierungsgrad:

Da es sich um ein landesweit eingeführtes Gesetz handelt beträgt der Realisierungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
57	3	60	70	90	95	100	100	21.5	1.1	22.7	1.2

Zuverlässigkeit: \*\*\*



## Massnahme Nr. 20b: Erhöhung der Velohelmtragquote (Vorbildeffekt bei erwachsenen Radfahrenden)

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Helmtragpflicht für Kinder bis 14 Jahre.

#### **Detailbeschreibung:**

In der Vernehmlassung wurde vorgeschlagen, dem Bundesrat die Kompetenz zur Einführung einer Helmtragepflicht einzuräumen.

Da vom Bundesrat (NEU) ein Obligatorium zum Tragen von Helmen beim Rad Fahren für Kinder bis 14 Jahre befürwortet wurde, sind die in der Vernehmlassung vorgeschlagenen Gesetzestexte (Art. 57 Abs. 5 Bst. b E-SVG) insofern nicht mehr ausschlaggebend (siehe Gesetzestexte in Anhang I).

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 57 Abs. 5 Bst. b:

Die Wirksamkeit des Velohelms zum Schutz der Rad Fahrenden ist unbestritten. In 16 international publizierten Studien von 1987 bis 1998 konnte das Tragen des Velohelms als wirksame Massnahme zur Vermeidung von Kopfverletzungen belegt werden (Attewell/Glase/McFadden, Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. Accident Analysis and prevention, 2001/33, 345, zitiert in Furian/Hnatek-Petrak, Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Helmtragpflicht? ZVR, 2006, S. 427 ff.). Die Studien ergaben eine durchschnittliche Risikoverminderung durch den Velohelm bei Kopfverletzungen um 60 Prozent, bei Gehirnverletzungen um 58 Prozent und bei Gesichtsverletzungen um 47 Prozent. Dank den Velohelmen können die sozialen und medizinischen Folgekosten in vielen Fällen erheblich gesenkt werden. Angesichts der oft schwerwiegenden und tragischen Folgen von Kopfverletzungen ist es zwingend, eine Strategie zur Förderung und allgemeinen Verbreitung des Tragens von Velohelmen zu verfolgen.

Bis heute wurde auf Freiwilligkeit und entsprechende Massnahmen zur Sensibilisierung und Motivierung gesetzt. Die Einsicht in die Schutzwirkung des Velohelms sowie verschiedene Aktionen und Werbekampagnen führten zu einer kontinuierlichen, aber langsamen Erhöhung der Tragquote bei Rad Fahrenden. Aufgrund der neuesten Erhebungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung liegt die aktuelle Quote für die gesamte Schweiz bei durchschnittlich rund 40 Prozent, wobei markante Unterschiede je nach Altersgruppen und je nach Fahrzweck festzustellen sind. Bei Kindern bis 14 Jahren beträgt dieser Wert momentan 56 Prozent.

Neu wird vorgeschlagen, dem Bundesrat die Kompetenz für die Einführung einer Velohelmtragpflicht zu erteilen. Angesichts der zum Teil befürchteten möglichen kontraproduktiven Auswirkungen eines Obligatoriums vor allem bei erwachsenen Personen ist vorgesehen, diese Tragpflicht auf Verordnungsstufe vorerst nur für Kinder bis 14 Jahre vorzuschreiben. Bei den übrigen Altersgruppen wird weiterhin auf die Freiwilligkeit und entsprechende Sensibilisierungsmassnahmen gesetzt, um eine Tragquote von mindestens 50 % zu erreichen.

Neu wird auch das bereits bestehende Helmobligatorium für Leicht-, Klein- und dreirädrige Motorfahrzeuge, wie zum Beispiel Quads und Trikes, im SVG verankert.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Die Massnahme war in der Vernehmlassung umstritten. Die meisten Gegner lehnten eine generelle, für alle Radfahrer geltende Helmtragpflicht ab. Akzeptiert würde jedoch ein Obligatorium für Kinder bis 14 Jahre (Umfrage der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) <http://www.bfu.ch/German/medien/Seiten/38ProzentderVelofahrertragenfreiwilligeinenHelm.aspx>). Die übrigen Altersgruppen sollen weiterhin durch Sensibilisierungskampagnen zum freiwilligen Tragen des Helms motiviert werden.

Der Bundesrat hat die Massnahme dahingehend abgeändert, dass (NEU) ein Obligatorium zum Tragen von Helmen beim Rad Fahren für Kinder bis 14 Jahre gelten soll (und nicht, wie in der Vernehmlassung vorgesehen, die Kompetenz zur Einführung einer Helmtragepflicht).

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Pro Jahr werden 735 schwerverletzte und 25 getötete Radfahrende über 14 Jahren registriert. Auf der Basis der UVG-Statistik kann abgeschätzt werden, dass etwa 1/10 aller Verletzungen helmrelevant sind, wodurch sich das relevante Unfallgeschehen entsprechend reduziert. Andererseits muss festgehalten werden, dass bei den polizeilich registrierten Radfahrenden eine hohe Dunkelziffer (Faktor 4) besteht, da nur ein Bruchteil von der Polizei erfasst wird. Unter Berücksichtigung beider Faktoren ergibt sich ein betroffenes Unfallgeschehen von rund 300 Schwerverletzten. Bezüglich der getöteten Radfahrenden wird von einer vollständigen polizeilichen Registrierung ausgegangen. Aufgrund der Tatsache, dass rund 70–80 % aller Todesursachen auf Kopfverletzungen zurückzuführen sind, beträgt das betroffene Unfallgeschehen somit insgesamt knapp 20 Getötete (= 25\*75%) und 300 Schwerverletzte.

#### Wirkungsbereich:

Der Wirkungsbereich ist eingeschränkt, da rund 35 % der Jugendlichen und Erwachsenen bereits einen Velohelm tragen. Auf dieser Basis kann unter Berücksichtigung der Schutzwirkung von rund 70 % errechnet werden, dass die Helmtragquote bei den Verunfallten rund 14% beträgt ( $= 1 - (1 - 0.35) / (1 - 0.35 * 0.7)$ ). Der Wirkungsbereich beträgt demnach 86 %.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Die Wahrscheinlichkeit schwerer Kopfverletzungen wird durch den Velohelm um 70 % reduziert (Thompson, Rivara, Thompson, 2004).

#### Beachtungsgrad:

Obwohl sich das Helmobligatorium ausschliesslich auf Kinder bezieht, könnte die Tragquote infolge einer gelebten Vorbildfunktion auch bei den Erwachsenen und insbesondere Eltern steigen. Die Beachtungsquote bei den Nicht-Nutzer dürfte aber vorraussichtlich höchstens um 10% zunehmen (Maximalwert = Durchschnittswert).

#### Realisierungsgrad:

Da es sich um ein landesweit eingeführtes Gesetz handelt beträgt der Realisierungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
300	20	86	70	10	10	100	100	18.1	1.2	18.1	1.2

Zuverlässigkeit: \*\*\*

# Massnahme Nr. 21: Auskunftsberechtigung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungen aus dem Register der Administrativmassnahmen

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Der Bundesrat kann bestimmen, dass den Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherern im Einzelfall Einsicht in das Register der Administrativmassnahmen gegeben wird.

### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (104b Abs. 2 und 6 Bst. g E-SVG)

Art. 104b Abs. 2, 6 Bst. g

2 Das Register dient:

a. der Erfüllung folgender gesetzlicher Aufgaben:

1. Erteilung von Lernfahr- und Führerausweisen sowie von Fahrlehrerbewilligungen;
2. Durchführung von Administrativ- und Strafverfahren gegen Fahrzeugführer;
3. Erstellung der Statistik der Administrativmassnahmen;

b. der Festsetzung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherungsprämien durch die Versicherer.

(...)

6 Der Bundesrat legt die Einzelheiten fest, insbesondere:

g. die Stellen, denen im Einzelfall Daten bekannt gegeben werden können;

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 104b Abs. 2 und 6 Bst. g

Versicherer haben seit der Liberalisierung der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung im Jahre 1996 keine effiziente Möglichkeit mehr festzustellen, welche Schäden ein potenzieller Versicherungsnehmer bereits verursacht hat. Sie sind einzig auf die Deklaration des Antragstellers bzw. der Antragstellerin angewiesen. Zudem fehlt für die Risikoeinstufung ein wesentliches Element, nämlich die Kenntnis von Widerhandlungen gegen die Strassenverkehrsvorschriften. Um den Versicherern zu ermöglichen, die guten Risiken zu entlasten und die schlechten zu belasten, schlagen wir neben der Einführung der Schadenverlaufserklärung (vgl. Erläuterungen zu Art. 68a) vor, dass die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherer Führerausweistzüge und andere Administrativmassnahmen ihrer Versicherungsnehmer und -nehmerinnen (Fahrzeughalter und -halterinnen) aus dem Register der Administrativmassnahmen erfahren dürfen:

Nach geltendem Recht haben nur die Zulassungs- sowie die Strafverfolgungs- und Gerichtsbehörden Einsicht in das Register der Administrativmassnahmen. Wir schlagen vor, den Kreis der Auskunftsberechtigten auf die Versicherungsgesellschaften zu erweitern und zwar aus folgenden Gründen: Heute legen die Versicherungsgesellschaften die Motorfahrzeug-Haftpflichtprämien nach der Anzahl Schadensereignisse fest, d. h. wer mehr Unfälle verursacht, bezahlt eine höhere Prämie. Ausländische Studien haben jedoch gezeigt, dass sich die individuelle Unfallwahrscheinlichkeit nicht nur durch die Anzahl der bisherigen Unfälle erklären lässt, sondern auch durch die zusätzliche Berücksichtigung verkehrswidrigen Verhaltens (Risikoorientierte Prämiendifferenzierung in der Kfz-Haftpflichtversicherung, Berichte der Bundesanstalt für Strassenwesen, Heft M 160, Bergisch Gladbach, 2004). Die vorgeschlagene Neuregelung ermöglicht den Versicherungsgesellschaften einerseits, die Prämien für die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung risikoorientierter zu gestalten und andererseits, mehr Prämiengerechtigkeit zwischen den versicherten Personen zu schaffen. Dies bedeutet, dass Personen, die unfallfrei fahren und über einen guten automobilistischen Leumund verfügen, von tieferen Prämien profitieren können, während Personen, die ein

höheres Risiko darstellen, mehr bezahlen müssen. Dies wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus, da ein derart gestaltetes Bonus-Malus-System Anreize für risikoarmes Fahren schafft.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Massnahme war in der Vernehmlassung umstritten. Für die Verkehrssicherheit ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Versicherer Auskünfte direkt aus dem ADMAS-Register erhalten. Indessen könnte die Strassenverkehrs-Unfallstatistik des Bundes noch aussagekräftiger gemacht werden, wenn bei den Versicherern vorhandene Daten zusätzlich zur Verfügung stünden. Dank der grösseren Menge an Daten und den präziseren Informationen könnten Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen besser identifiziert werden. Die Versicherer lehnten es bisher jedoch noch ab, den erforderlichen Aufwand für die Aufbereitung und Weitergabe dieser Daten zu betreiben, wenn sie nicht gleichzeitig Auskünfte direkt aus dem ADMAS-Register erhalten.

Die Massnahme wurde in dem Sinne angepasst, dass (NEU) die von den Versicherern gewünschte Auskunftsberechtigung gegenüber ADMAS im Gesetz mit einer «Kann-Bestimmung» geregelt wird. Es besteht kein Auskunftsrecht mehr. So kann der Bundesrat die Auskunftsberechtigung der Versicherer davon abhängig machen, dass diese auch ihre zusätzlichen Unfalldaten liefern, welche für die Verbesserung der Strassenverkehrs-Unfallstatistik wichtig sind.

Der Bundesrat hat die Massnahme so bestätigt.

Geplante konkrete Durchführung:

Der Bundesrat kann bestimmen, dass den Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherern im Einzelfall Einsicht in das Register der Administrativmassnahmen gewährt wird.

Die Versicherer haben keinen direkten Zugriff auf die Datenbank. Sie können aber über eine Clearingstelle (z. B. das ASTRA) Anfragen im Einzelfall stellen.

Die Versicherer müssen ein begründetes Interesse nachweisen. Dies gelingt nur, wenn sie nachweisen, dass die Person bereits Versicherungsnehmerin ist, (nur MFH, ev. auch Kasko) oder dass sie einen Versicherungsantrag gestellt hat (nur MFH, ev. auch Kasko). Die Anfragen werden samt Nachweis protokolliert. Die Clearingstelle kann stichprobenweise überprüfen, ob das begründete Interesse tatsächlich vorhanden war. Im Widerhandlungsfall (fingiertes Interesse) kann die Versicherung vom Bezug der Daten ausgeschlossen werden.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Betroffen sind jene Unfälle, die durch ein verkehrsdelinquentes/fahrlässiges Verhalten entstanden sind. Das Unfallgeschehen, das mit ADMAS-relevanten Unfallursachen einhergeht (z. B. FiaZ, Geschwindigkeitsüberschreitung etc.) beträgt rund 300 Getötete und 4000 Schwerverletzte (Auswertung der zuordenbaren Mängel 2008: 287 Getötete und 3951 Schwerverletzte)

#### **Wirkungsbereich:**

Ein gewisser Anteil der verkehrsdelinquenten Fahrmanöver werden vom Lenker nicht mit Absicht durchgeführt. Da die Massnahme nur bewusst durchgeführte Fahrmanöver verhindern kann, ist der Wirkungsbereich eingeschränkt. Basierend auf Expertenschätzungen wird von einem Wirkungsbereich in der Höhe von 80 % ausgegangen.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### **Wirksamkeit:**

Die Wirksamkeit beruht auf einem Bestrafungsmechanismus, da verkehrsdelinquentes Verhalten zu höheren Versicherungsprämien führen. Es erscheint sehr erfolgversprechend, dass ein verkehrsdelinquentes Verhalten neben den Administrativmassnahmen weitere längerfristige Konsequenzen nach sich zieht. Wie hoch die Wirksamkeit ausfällt, hängt jedoch entscheidend davon ab, wie gross die Prämienunterschiede für unbescholtene und vorbelastete Lenker sind. Falls die Versicherungen die ADMAS-Auskunftsöglichkeit nutzen um ein fundiertes Bonus-Malus-System zu implementieren, kann die Wirksamkeit durchaus 20 % betragen (Vaaje, T. (1992). Rewarding youth drivers after claim-free period by return of part of premium. Paper presented at International Conference on Automobile Insurance and Road Accident Prevention, Amsterdam, April 6-8, 1992, hosted by OECD. Amsterdam.)

**Beachtungsgrad:**

Die Massnahme eröffnet den Versicherungen «nur» die Möglichkeit ADMAS-Auskünfte einzuholen. Inwieweit dieses Angebot genutzt würde, ist schwierig abzuschätzen, zumal es von den noch nicht definierten Rahmenfaktoren abhängt. Der Beachtungsgrad wäre voraussichtlich insbesondere dann eingeschränkt, wenn der Bundesrat die Auskunftsberechtigung an bestimmte Bedingungen (wie z .B. die Lieferung von Unfalldaten) knüpfen würde. Aber auch ohne derartige Bedingungen würden voraussichtlich nicht bei allen Versicherungsmodellen und für sämtliche Versicherungsanträge bzw. Kunden ADMAS-Auskünfte eingeholt werden. Für die Nutzensberechnung wird ein Beachtungsgrad von 5 % angenommen (Maximalwert = Durchschnittswert).

**Realisierungsgrad:**

Da es sich um eine landesweite, gesetzliche Implementierung handelt, beträgt der Realisierungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

**2.3 Verrechnung**

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
4000	300	80	20	5	5	100	100	32.0	2.4	32.0	2.4

Zuverlässigkeit: \*



## Massnahme Nr. 22a: Verbot von entgeltlichen oder öffentlichen Warnungen vor Verkehrskontrollen (Spezialprävention)

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Warnungen vor Polizeikontrollen sollen verboten werden, wenn sie kommerziell sind. Radarwarnungen durch die Polizei und unter Verkehrsteilnehmenden fallen nicht unter das Verbot.

#### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (98a E-SVG)

Art. 98a (neu) Warnungen vor Verkehrskontrollen

1. Wer Geräte oder Vorrichtungen, die dazu bestimmt sind, die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs zu erschweren, zu stören oder unwirksam zu machen, einführt, durchführt, anpreist, weitergibt, verkauft, sonst wie abgibt oder überlässt, in Fahrzeuge einbaut, darin mitführt, an ihnen befestigt oder in irgendeiner Form verwendet,

wer beim Einführen, Anpreisen, Weitergeben oder Verkaufen von solchen Geräten oder Vorrichtungen Hilfe leistet (Art. 25 StGB<sup>6</sup>),

wird mit Busse bestraft.

2. Die Kontrollorgane stellen solche Geräte oder Vorrichtungen sicher; der Richter verfügt die

Einziehung und Vernichtung.

3. Wer öffentlich vor behördlichen Kontrollen des Strassenverkehrs warnt,

wer einen Dienst anbietet, mit dem vor solchen Kontrollen gewarnt wird,

wird mit Busse bestraft.

4. In schweren Fällen ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 98a (neu) Warnungen vor Verkehrskontrollen:

Der geltende Artikel 57b SVG, der Radarwarnungen mittels Geräten und Vorrichtungen verbietet, stammt aus dem Jahr 1989 und ist am 1. Februar 1991 (AS 1991 71) in Kraft getreten. Angesichts der Fortschritte in der Kommunikationstechnik erscheint diese Bestimmung heute lückenhaft. Informationen können heute auf fast jede erdenkliche Art und Weise übertragen und empfangen werden. So sind Warnungen vor Geschwindigkeitskontrollen zum Beispiel auf Mobiltelefone mittels Kurznachrichten (SMS; short message system) oder auf Pager weit verbreitet. Die moderne Technologie ermöglicht zudem, feste Kontrollstandorte mit einer geeigneten Software in Navigationssysteme wie etwa GPS (global positioning system) einzuspeisen und so die Fahrzeuglenkenden vor Geschwindigkeitskontrollen zu warnen. Zum täglichen Erscheinungsbild gehört auch, dass über elektronische Medien Meldungen über aktuelle Standorte mobiler Kontrollen verbreitet werden. Fahrzeuglenkende, die für den Empfang solcher Radarwarnungen ausgerüstet sind, können so Geschwindigkeitsbeschränkungen beinahe nach Belieben missachten. All diese Möglichkeiten sind der Verkehrssicherheit abträglich.

Die vorgeschlagene Neuregelung trägt dem technischen Fortschritt Rechnung. Gleichzeitig erfüllt sie auch den vom Parlament am 17. Dezember 2004 überwiesenen Prüfungsauftrag (04.3512 Postulat Teuscher vom 6.10.2004; Stopp der Raserei; [http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch\\_id=20043512](http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaefte.aspx?gesch_id=20043512)), ob Privaten untersagt werden solle, andere Verkehrsteilnehmende mittels Telefondiensten, SMS usw. vor Geschwindigkeitskontrollen zu warnen.

Die Regelung wird aus systematischen Gründen in der neuen Strafbestimmung von Artikel 98a E-SVG verankert. Ebenfalls aus systematischen Gründen kann der bisherige Artikel 57b SVG aufgehoben werden. Dies weil die meisten der darin aufgeführten Verhaltensweisen nicht die Teilnahme am Strassenverkehr regeln und ein Verstoß dagegen

auch nicht massnahmerechtlich (Führerausweisentzug, Verwarnung) sanktioniert wird. Um das unerwünschte Verhalten zu unterbinden, reicht eine Strafbestimmung aus.

In Ziffer 1 wird im zweiten Absatz die Regelung nach Artikel 99 Ziffer 8 Absatz 2 SVG übernommen, präzisiert und auf weitere Gehilfenschaftshandlungen ausgedehnt.

Neu unter Strafe gestellt wird die öffentliche Warnung vor Strassenverkehrskontrollen. Dazu gehört insbesondere die Verbreitung entsprechender Meldungen via Radio oder Fernsehen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass das Bundesamt für Kommunikation alle UKW-Radiokonzessionen mit Leistungsauftrag neu ausgeschrieben hat und die Veranstalter solcher Programme gemäss den bestehenden Vorgaben keine Radarwarnungen mehr verbreiten dürfen. Von der Strafbestimmung erfasst werden sollen auch der Öffentlichkeit zugängliche Drucksachen wie Zeitungen, Flugblätter, Plakate, Informationsbroschüren, Internetseiten, aber auch Kartenmaterial, das über Standorte von Polizeikontrollen Auskunft gibt. Damit wird künftig auch die Polizei nicht mehr vor Autobahnbaustellen auf laufende Geschwindigkeitskontrollen aufmerksam machen dürfen.

Viele elektronische Kommunikationsgeräte sind zwar nicht dazu bestimmt, vor Strassenverkehrskontrollen zu warnen, können aber dazu verwendet werden. Vorgeschlagen wird deshalb ein Verbot von Diensten, die beispielsweise mittels SMS-Nachrichten auf das Mobiltelefon oder entsprechender Nachrichten auf Pager vor Verkehrskontrollen warnen.

Für schwere Fälle des Inverkehrbringens etc. und des Warnens wird eine strengere Bestrafung vorgeschlagen, nämlich Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe. Ein schwerer Fall liegt namentlich bei Gewerbsmässigkeit vor oder auch, wenn einmalig eine grosse Anzahl von Geräten eingeführt wird, die unter Artikel 98a fallen.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Massnahme war in der Vernehmlassung umstritten. Deshalb wurde vom ASTRA vorgeschlagen, dass künftig Warnungen vor mobilen oder fixen Polizeikontrollen nur dann verboten werden sollen, wenn diese Warnungen gewerbsmässig vorgenommen werden. In der Vernehmlassungsvorlage war noch keine Beschränkung auf gewerbsmässige Warnungen vorgesehen.

Nicht kommerzielle Warnungen sollen weiterhin zulässig sein. Dies bedeutet, dass Radarwarnungen durch die Polizei (zum Beispiel vor Baustellen, auf Autobahnen) und Warnungen unter Privatpersonen nicht unter das Verbot fallen. Fahrzeuglenker sollen sich immer an die geltenden Geschwindigkeitsvorschriften halten, weil diese Vorschriften die Verkehrssicherheit erhöhen. Dieses Sicherheitsziel kann nicht erreicht werden, wenn beispielsweise Meldungen via SMS auf das Mobiltelefon erlaubt werden.

Der Bundesrat hat die Massnahme bestätigt.

Geplante konkrete Durchführung:

Tatbestand:

- Warnungen vor stationären oder mobilen Polizeikontrollen im Strassenverkehr.
- Warnungen vor übrigen Polizeieinsätzen oder -kontrollen.
- Warnung erfolgt gegen Entgelt (z. B. im Abonnement, auf Abruf im Einzelfall).

Sanktionen:

- Das für die Warnung verwendete Endgerät wird beschlagnahmt und vernichtet. Es geht in erster Linie um solche Geräte, welche im Fahrzeug mitgeführt werden.
- Die Beschuldigten werden mit Busse, in schweren Fällen mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.



## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Alle Geschwindigkeitsunfälle, die von Personen begangen wurden, die vorsätzlich die erlaubte Höchstgeschwindigkeit überschritten und die bereit sind, für Warnungen vor Geschwindigkeitskontrollen Geld zu bezahlen. Schätzung: 20% der Lenker, die bei einem Unfall die gesetzliche oder signalisierte Höchstgeschwindigkeit überschritten haben. Dazu kommt noch die Dunkelziffer. Geschätzt wird, dass die Polizei das Überschreiten der Geschwindigkeitslimite nur in der Hälfte der Unfälle erkennt.

#### Wirkungsbereich:

Wirkungsbereich sind Personen, die solche Systeme zur Verfügung haben. Besonders weit verbreitet dürften die Navigationsgeräte sein, welche eine Warnung vor den stationären Kontrollen beinhalten. Die anderen Systeme (SMS, Pager dürften demgegenüber eine geringere Rolle spielen). Schätzung: 80% welche solche Systeme zur Verfügung haben.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Laut Elvik & Vaa beträgt die Wirksamkeit von stationären Geschwindigkeitskontrollen auf das Unfallgeschehen (mit Kontrolle für Publication bias) 16%. In bezug auf die Getöteten beträgt der Anteil 39% (ohne Kontrolle für Publication bias). Da sich unsere Analysen auf die Schwerverletzten und Getöteten beziehen und die Massnahme wohl für schwere Unfälle etwas besser funktioniert, wird eine Wirksamkeit von 20% angenommen.

#### Beachtungsgrad:

Falls eine solche Gesetzesänderung eingeführt würde, so dürften sich zunächst die allermeisten, später sogar alle Anbieter daran halten: 95 bzw. 100%.

#### Realisierungsgrad:

Da es sich um eine gesetzliche Massnahme handelt: 100%

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
65.6	15.2	80	20	95	100	90	100	9.0	2.1	10.5	2.4

Zuverlässigkeit: \*\*



## Massnahme Nr. 22b: Verbot von entgeltlichen oder öffentlichen Warnungen vor Verkehrskontrollen - Radio (Generalprävention)

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Warnungen vor Polizeikontrollen sollen verboten werden, wenn sie kommerziell sind. Radarwarnungen durch die Polizei und unter Verkehrsteilnehmenden fallen nicht unter das Verbot.

#### Detailbeschreibung:

Vorgeschlagener Gesetzestext gemäss Vernehmlassungsvorlage (98a E-SVG)

Art. 98a (neu) Warnungen vor Verkehrskontrollen

1. Wer Geräte oder Vorrichtungen, die dazu bestimmt sind, die behördliche Kontrolle des Strassenverkehrs zu erschweren, zu stören oder unwirksam zu machen, einführt, durchführt, anpreist, weitergibt, verkauft, sonst wie abgibt oder überlässt, in Fahrzeuge einbaut, darin mitführt, an ihnen befestigt oder in irgendeiner Form verwendet,

wer beim Einführen, Anpreisen, Weitergeben oder Verkaufen von solchen Geräten oder Vorrichtungen Hilfe leistet (Art. 25 StGB<sup>6</sup>),

wird mit Busse bestraft.

2. Die Kontrollorgane stellen solche Geräte oder Vorrichtungen sicher; der Richter verfügt die

Einziehung und Vernichtung.

3. Wer öffentlich vor behördlichen Kontrollen des Strassenverkehrs warnt,

wer einen Dienst anbietet, mit dem vor solchen Kontrollen gewarnt wird,

wird mit Busse bestraft.

4. In schweren Fällen ist die Strafe Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe.

Vernehmlassungsunterlagen:

Art. 98a (neu) Warnungen vor Verkehrskontrollen:

Der geltende Artikel 57b SVG, der Radarwarnungen mittels Geräten und Vorrichtungen verbietet, stammt aus dem Jahr 1989 und ist am 1. Februar 1991 (AS 1991 71) in Kraft getreten. Angesichts der Fortschritte in der Kommunikationstechnik erscheint diese Bestimmung heute lückenhaft. Informationen können heute auf fast jede erdenkliche Art und Weise übertragen und empfangen werden. So sind Warnungen vor Geschwindigkeitskontrollen zum Beispiel auf Mobiltelefone mittels Kurznachrichten (SMS; short message system) oder auf Pager weit verbreitet. Die moderne Technologie ermöglicht zudem, feste Kontrollstandorte mit einer geeigneten Software in Navigationssysteme wie etwa GPS (global positioning system) einzuspeisen und so die Fahrzeuglenkenden vor Geschwindigkeitskontrollen zu warnen. Zum täglichen Erscheinungsbild gehört auch, dass über elektronische Medien Meldungen über aktuelle Standorte mobiler Kontrollen verbreitet werden. Fahrzeuglenkende, die für den Empfang solcher Radarwarnungen ausgerüstet sind, können so Geschwindigkeitsbeschränkungen beinahe nach Belieben missachten. All diese Möglichkeiten sind der Verkehrssicherheit abträglich.

Die vorgeschlagene Neuregelung trägt dem technischen Fortschritt Rechnung. Gleichzeitig erfüllt sie auch den vom Parlament am 17. Dezember 2004 überwiesenen Prüfungsauftrag (04.3512 Postulat Teuscher vom 6.10.2004; Stopp der Raserei; [http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaeft.aspx?gesch\\_id=20043512](http://www.parlament.ch/D/Suche/Seiten/geschaeft.aspx?gesch_id=20043512)), ob Privaten untersagt werden solle, andere Verkehrsteilnehmende mittels Telefondiensten, SMS usw. vor Geschwindigkeitskontrollen zu warnen.

Die Regelung wird aus systematischen Gründen in der neuen Strafbestimmung von Artikel 98a E-SVG verankert. Ebenfalls aus systematischen Gründen kann der bisherige Artikel 57b SVG aufgehoben werden. Dies weil die meisten der darin aufgeführten Verhaltensweisen nicht die Teilnahme am Strassenverkehr regeln und ein Verstoß dagegen

auch nicht massnahmerechtlich (Führerausweisentzug, Verwarnung) sanktioniert wird. Um das unerwünschte Verhalten zu unterbinden, reicht eine Strafbestimmung aus.

In Ziffer 1 wird im zweiten Absatz die Regelung nach Artikel 99 Ziffer 8 Absatz 2 SVG übernommen, präzisiert und auf weitere Gehilfenschaftshandlungen ausgedehnt.

Neu unter Strafe gestellt wird die öffentliche Warnung vor Strassenverkehrskontrollen. Dazu gehört insbesondere die Verbreitung entsprechender Meldungen via Radio oder Fernsehen, wobei darauf hinzuweisen ist, dass das Bundesamt für Kommunikation alle UKW-Radiokonzessionen mit Leistungsauftrag neu ausgeschrieben hat und die Veranstalter solcher Programme gemäss den bestehenden Vorgaben keine Radarwarnungen mehr verbreiten dürfen. Von der Strafbestimmung erfasst werden sollen auch der Öffentlichkeit zugängliche Drucksachen wie Zeitungen, Flugblätter, Plakate, Informationsbroschüren, Internetseiten, aber auch Kartenmaterial, das über Standorte von Polizeikontrollen Auskunft gibt. Damit wird künftig auch die Polizei nicht mehr vor Autobahnbaustellen auf laufende Geschwindigkeitskontrollen aufmerksam machen dürfen.

Viele elektronische Kommunikationsgeräte sind zwar nicht dazu bestimmt, vor Strassenverkehrskontrollen zu warnen, können aber dazu verwendet werden. Vorgeschlagen wird deshalb ein Verbot von Diensten, die beispielsweise mittels SMS-Nachrichten auf das Mobiltelefon oder entsprechender Nachrichten auf Pager vor Verkehrskontrollen warnen.

Für schwere Fälle des Inverkehrbringens etc. und des Warnens wird eine strengere Bestrafung vorgeschlagen, nämlich Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe. Ein schwerer Fall liegt namentlich bei Gewerbsmässigkeit vor oder auch, wenn einmalig eine grosse Anzahl von Geräten eingeführt wird, die unter Artikel 98a fallen.

Vorgehen nach Vernehmlassung:

Diese Massnahme war in der Vernehmlassung umstritten. Deshalb wurde vom ASTRA vorgeschlagen, dass künftig Warnungen vor mobilen oder fixen Polizeikontrollen nur dann verboten werden sollen, wenn diese Warnungen gewerbsmässig vorgenommen werden. In der Vernehmlassungsvorlage war noch keine Beschränkung auf gewerbsmässige Warnungen vorgesehen.

Nicht kommerzielle Warnungen sollen weiterhin zulässig sein. Dies bedeutet, dass Radarwarnungen durch die Polizei (zum Beispiel vor Baustellen, auf Autobahnen) und Warnungen unter Privatpersonen nicht unter das Verbot fallen. Fahrzeuglenker sollen sich immer an die geltenden Geschwindigkeitsvorschriften halten, weil diese Vorschriften die Verkehrssicherheit erhöhen. Dieses Sicherheitsziel kann nicht erreicht werden, wenn beispielsweise Meldungen via SMS auf das Mobiltelefon erlaubt werden.

Der Bundesrat hat die Massnahme bestätigt.

Geplante konkrete Durchführung:

Tatbestand:

- Warnungen vor stationären oder mobilen Polizeikontrollen im Strassenverkehr.
- Warnungen vor übrigen Polizeieinsätzen oder -kontrollen.
- Warnung erfolgt gegen Entgelt (z. B. im Abonnement, auf Abruf im Einzelfall).

Sanktionen:

- Das für die Warnung verwendete Endgerät wird beschlagnahmt und vernichtet. Es geht in erster Linie um solche Geräte, welche im Fahrzeug mitgeführt werden.
- Die Beschuldigten werden mit Busse, in schweren Fällen mit Freiheitsstrafe bis zu drei Jahren oder Geldstrafe bestraft.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

**Betroffene Unfälle:**

Alle Unfälle, die auf Geschwindigkeiten jenseits der Limiten zurückzuführen sind (Mangel 414). Multipliziert mit Dunkelziffer-Faktor 2

**Wirkungsbereich:**

Alle Personen, die im Auto Radio hören: Nach verschiedenen Studien etwa zwei Drittel aller Autofahrer "Immer": 66%

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

**Wirksamkeit:**

Es wurden keine Studien zum Einfluss von Radioansagen von Geschwindigkeitskontrollen auf das Geschwindigkeitsverhalten der Lenker gefunden. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass zumindest in der näheren Umgebung der Kontrolle etwas langsamer gefahren wird, nicht nur von den zu schnell Fahrenden, sondern auch von den übrigen Lenkern (Schätzung 10%). Das dies ein positiver Effekt ist, der verboten werden soll, wird er mit -10% verrechnet.

**Beachtungsgrad:**

Wenn es verboten wird, dann werden sich alle Radiostationen daran halten: 100%

**Realisierungsgrad:**

Da es ein Gesetz ist: 100%

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
328	76	66	- 0.10000 0000000 00001	100	100	100	100	-0.2	-0.1	-0.2	-0.1

Zuverlässigkeit: \*



## Massnahme Nr. 23a: Alkoholwegfahrsperr (spezialpräventiv)

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Einsatz bei Personen, denen der Führerausweis auf unbestimmte Zeit wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand entzogen wurde und die ihn – nach Durchführung einer Therapie – aufgrund einer günstigen Prognose mit Auflagen wieder erteilt erhalten.

#### Detailbeschreibung:

Diese Massnahme wurde aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung neu in den Massnahmenkatalog aufgenommen.

Die Alkohol-Wegfahrsperr wird schon heute in verschiedenen Ländern eingesetzt, zum Beispiel in den USA und Kanada. Fahrzeuglenkende können ihr Fahrzeug nur in Betrieb nehmen, wenn sie in ein mit der Motorzündung verbundenes Messgerät eine Atemprobe abgeben und diese negativ ist.

Eine solche Alkohol-Wegfahrsperr soll aber nur bei Personen eingesetzt werden, denen der Führerausweis unbefristet wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand entzogen wurde (Sicherungsentzug) und die (nach Durchführung einer Therapie) aufgrund einer günstigen Prognose den Führerausweis mit Auflagen wieder erteilt erhalten. Eine solche Auflage, die im Führerausweis eingetragen wird, beinhaltet die Pflicht, nur Motorfahrzeuge zu führen, die mit einer Alkohol-Wegfahrsperr ausgerüstet sind. Die Alkohol-Wegfahrsperr entspricht somit bei Alkoholtätern und Täterinnen der Massnahme «Einbau einer Blackbox» bei «Rasern».

Der Bundesrat hat die Massnahme bestätigt.

Geplante konkrete Durchführung:

Anwendung bei Entzug des Führerausweises wegen Alkoholdelikten

- Bei Ausweisentzug für mindestens ein Jahr oder auf unbestimmte Zeit
- wenn danach wieder fahrgeeignet, gemäss einem Fahreignungsgutachten
- wieder zum Verkehr zugelassen mit Verpflichtung, während 5 Jahren nur noch Fahrzeuge zu verwenden, die mit einer Alkohol-Wegfahrsperr ausgerüstet sind.

Anforderung an die Geräte ist, dass das Fahrzeug nur gestartet werden kann, wenn vorher ein negativer Atemtest durchgeführt wurde. Die Behörden müssen das Gerät periodisch kontrollieren (Funktion, Plomben etc.). Die Verpflichteten dürfen nur Fahrzeuge führen, welche eine Alkohol-Wegfahrsperr haben (Vermerk im Führerausweis, evtl. mit Code). In begründeten Ausnahmefällen kann die Behörde im Einzelfall eine Bewilligung zum Führen eines Fahrzeuges ohne Wegfahrsperr erteilen (z. B. Ersatzfahrzeug).

Gefahren werden darf nur mit 0,0 Promille. Bei einer Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens 5 Jahre entzogen.

Offene Fragen bleiben, wie z. B.; Fahrten im Ausland, defekte Wegfahrsperr, Notfallsituationen, behördlicher Aufwand, finanzieller Aufwand, technische Möglichkeiten, Umgehungsmöglichkeiten.

### 2. Nutzenabschätzung

#### 2.1 Ausmass des Problems

##### Betroffene Unfälle:

Von einem mindestens 12-monatigen, alkoholbedingten Führerausweisentzugs sind jährlich rund 6300 Personen betroffen (12 Monate: 700, mehr als 12 Monate: 1100, unbefristet: 4500) (Bundesamt für Strassen ASTRA (2009). Auszug aus der ADMAS-Statistik 2009, Schweiz. Bern: UVEK). Da der Alcolock während mindestens 5 Jahren eingebaut bleibt, würden ab dem fünften Jahr nach in Kraft Setzung des Gesetzes rund 30 000 Lenkende mit einem

Alcolock fahren. Die Anzahl schwerer Personenschäden, welche diese Personen verursachen, ist nicht bekannt, kann jedoch wie folgt abgeschätzt werden:

30 000 Lenkende machen einen Anteil von 0,7 % aller 4.5 Mio. regelmässig fahrenden Führerscheinbesitzer aus. Statistisch gesehen würden 30 000 Lenkende 0,7 % aller Alkoholunfälle (2008: 647 Schwerverletzte und 58 Getötete) verursachen, was 4 Schwerverletzten und 0,4 Getöteten entspricht. Da es sich hierbei jedoch um eine verkehrsauffällige Hochrisikogruppe handelt, die sich vom Durchschnittsfahrer unterscheidet, weisen sie eine überproportional hohe Unfallwahrscheinlichkeit auf. FiaZ-Delinquenten, insbesondere jene mit einer Entzugsdauer von einem Jahr oder mehr, erfüllen nämlich grösstenteils die Diagnose-Kriterien eines Alkoholmissbrauchs oder gar einer Alkoholabhängigkeit (Beirness et al., 1997; Miller & Windle, 1990; Michiels & LaHarpe, 1990; Koch & Halbleib, 1995 Lit im SiDo FaFä, Kapitel Alkohol). Der durchschnittliche Alkoholisierungsgrad und die FiaZ-Häufigkeit sind dementsprechend um ein vielfaches grösser. Unter Berücksichtigung des überproportional hohen Anteil der Fahrzeit in angetrunkenem Zustand sowie dem relativen Risiko infolge von FiaZ (Krüger, H.-P., Kazenwadel, J. & Vollrath, M. (1995). Das Unfallrisiko unter Alkohol. Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentino, D. (2005). Crash Risk of Alcohol Involved Driving: A case-Control Study) wird von einem 20-fach erhöhten Risiko für einen Alkoholunfall ausgegangen. Somit ergibt sich ein theoretisches Rettungspotenzial von 80 Schwerverletzten und 8 Getöteten.

### Wirkungsbereich:

Die amtliche Unfallstatistik gibt nur mögliche Mitursachen eines Unfalles an. Die reine Unfallbeteiligung eines Motorfahrzeuglenkenden mit dem polizeilich rapportierten Alkoholverdacht, bedeutet jedoch noch nicht, dass der Unfall tatsächlich infolge der Alkoholwirkung entstanden ist. Gemäss einer fundierten Analyse von Alkoholunfällen, liegt das Verhältnis von Alkoholverursachung und Alkoholbeteiligung bei 10/16 (Krüger, H.-P., 1995), Das Unfallrisiko unter Alkohol. Stuttgart: Gustav Fischer Verlag). Demnach wären also 37 % aller Unfälle mit Beteiligung eines angetrunkenen Fahrers auch ohne den Alkoholeinfluss entstanden. Auf der anderen Seite wird gemäss Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen bei fast 1/4 der Unfallbeteiligten keinen Alkoholtest durchgeführt; wovon rein statistisch (!) betrachtet 10 % alkoholisiert sind. Unter Berücksichtigung dieser Sachverhalte kann von einem Wirkungsbereich in der Höhe von 65 % ausgegangen werden (=100%-37%+(25%\*10%)).

## 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

### Wirksamkeit:

Alkoholwegfahrsperren werden bereits seit Mitte der 80er-Jahre vor allem in den USA und in Kanada bei alkoholdelinquenten Lenkenden eingesetzt – meist als Bedingung für die Wiedererlangung des Führerausweises. Die Rückfallquote reduziert sich dabei um 65 bis 90 % (Bax 2001 Lit im sido fafä kap. alk). Zur Potenzialabschätzung wird der Mittelwert von 80 % verwendet.

### Beachtungsgrad:

Da der Einbau obligatorisch ist, beträgt der Beachtungsgrad 100 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

### Realisierungsgrad:

Da es sich um eine gesetzlich festgelegte Massnahme handelt, wird ein maximaler Realisierungsgrad von 100 % erreicht. Der maximale Realisierungsgrad wird nach 5 Jahren erreicht, da jedes Jahr neue Alkoholdelinquenten hinzukommen und die Alkoholwegfahrsperre für eine Dauer von min. 5 Jahren eingebaut bleibt. Auf ein Zeitfenster von 10 Jahren betrachtet folgt daraus ein durchschnittlicher Realisierungsgrad von 75 %.

## 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
80	8	65	80	100	100	75	100	31.2	3.1	41.6	4.2

Zuverlässigkeit: \*\*



## Massnahme Nr. 23b: Alkoholwegfahrsperre (generalpräventiv)

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### Kurzbeschreibung:

Einsatz bei Personen, denen der Führerausweis auf unbestimmte Zeit wegen Fahrens in angetrunkenem Zustand entzogen wurde und die ihn – nach Durchführung einer Therapie – aufgrund einer günstigen Prognose mit Auflagen wieder erteilt erhalten.

#### Detailbeschreibung:

Diese Massnahme wurde aufgrund der Ergebnisse der Vernehmlassung neu in den Massnahmenkatalog aufgenommen.

Die Alkohol-Wegfahrsperre wird schon heute in verschiedenen Ländern eingesetzt, zum Beispiel in den USA und Kanada. Fahrzeuglenkende können ihr Fahrzeug nur in Betrieb nehmen, wenn sie in ein mit der Motorzündung verbundenes Messgerät eine Atemprobe abgeben und diese negativ ist.

Eine solche Alkohol-Wegfahrsperre soll aber nur bei Personen eingesetzt werden, denen der Führerausweis unbefristet wegen Fahren in angetrunkenem Zustand entzogen wurde (Sicherungsentzug) und die (nach Durchführung einer Therapie) aufgrund einer günstigen Prognose den Führerausweis mit Auflagen wieder erteilt erhalten. Eine solche Auflage, die im Führerausweis eingetragen wird, beinhaltet die Pflicht, nur Motorfahrzeuge zu führen, die mit einer Alkohol-Wegfahrsperre ausgerüstet sind. Die Alkohol-Wegfahrsperre entspricht somit bei Alkoholtätern und Täterinnen der Massnahme «Einbau einer Blackbox» bei «Rasern».

Der Bundesrat hat die Massnahme bestätigt.

Geplante konkrete Durchführung:

Anwendung bei Entzug des Führerausweises wegen Alkoholdelikten

- Bei Ausweisentzug für mindestens ein Jahr oder auf unbestimmte Zeit
- wenn danach wieder fahrgeeignet, gemäss einem Fahreignungsgutachten
- wieder zum Verkehr zugelassen mit Verpflichtung, während 5 Jahren nur noch Fahrzeuge zu verwenden, die mit einer Alkohol-Wegfahrsperre ausgerüstet sind.

Anforderung an die Geräte ist, dass das Fahrzeug nur gestartet werden kann, wenn vorher ein negativer Atemtest durchgeführt wurde. Die Behörden müssen das Gerät periodisch kontrollieren (Funktion, Plomben etc.). Die Verpflichteten dürfen nur Fahrzeuge führen, welche eine Alkohol-Wegfahrsperre haben (Vermerk im Führerausweis, evtl. mit Code). In begründeten Ausnahmefällen kann die Behörde im Einzelfall eine Bewilligung zum Führen eines Fahrzeuges ohne Wegfahrsperre erteilen (z. B. Ersatzfahrzeug).

Gefahren werden darf nur mit 0,0 Promille. Bei einer Widerhandlung wird der Führerausweis für mindestens 5 Jahre entzogen.

Offene Fragen bleiben, wie z. B.; Fahrten im Ausland, defekte Wegfahrsperre, Notfallsituationen, behördlicher Aufwand, finanzieller Aufwand, technische Möglichkeiten, Umgehungsmöglichkeiten.

### 2. Nutzenabschätzung

#### 2.1 Ausmass des Problems

##### Betroffene Unfälle:

Obwohl nur FiaZ-Delinquenten mit einem Führerausweisentzug von min. 12 Monaten direkt von der Massnahme betroffen sind, hat die Massnahme auch bei anderen Lenkenden einen gewissen abschreckenden Effekt. Infolge der hoch angesetzten Schwelle von 12 Monaten darf nicht bei allen Lenkenden, sondern nur bei den bereits vorbelasteten Lenkenden einen Effekt erwartet werden. Pro Jahr werden neben den bereits weiter oben erwähnten 6300 Personen mit einem längeren Führerscheinentzug nochmals ca. 17 500 Führerausweisentzüge ausgesprochen.

Da diese Einträge erst nach 10 Jahren aus dem ADMAS-Register gelöscht werden, kann unter Vernachlässigung von Wiederholungstätern der Kreis der theoretisch Betroffenen auf rund 175 000 geschätzt werden. Die Anzahl schwerer Personenschäden, welche diese Personen verursachen, kann jedoch wie folgt abgeschätzt werden:

175 000 Lenkende machen einen Anteil von 4 % aller 4.5 Mio. regelmässigen Führerscheinbesitzer aus. Statistisch gesehen würden 175 000 Lenkende 4 % aller Geschwindigkeitsunfälle (2008: 647 Schwerverletzte und 58 Getötete) verursachen, d. h. 26 Schwerverletzte und 2 Getötete. Da es sich hierbei jedoch um eine verkehrsauffällige Risikogruppe handelt, die sich vom Durchschnittsfahrer unterscheidet, weisen sie eine überproportional hohe Unfallwahrscheinlichkeit auf. Unter Berücksichtigung des überproportional hohen Anteils der Fahrzeit in angetrunkenem Zustand sowie dem relativen Risiko infolge von FiaZ wird von einem 10-fach erhöhten Risiko für einen Alkoholunfall ausgegangen. Somit ergibt sich ein theoretisches Rettungspotenzial von 260 Schwerverletzten und 20 Getöteten.

**Wirkungsbereich:**

Die amtliche Unfallstatistik gibt nur mögliche Mitursachen eines Unfalles an. Die reine Unfallbeteiligung eines Motorfahrzeuglenkenden mit dem polizeilich rapportierten Alkoholverdacht, bedeutet jedoch noch nicht, dass der Unfall tatsächlich infolge der Alkoholwirkung entstanden ist. Gemäss einer fundierten Analyse von Alkoholunfällen, liegt das Verhältnis von Alkoholverursachung und Alkoholbeteiligung bei 10/16 (Krüger, H.-P., 1995), Das Unfallrisiko unter Alkohol. Stuttgart: Gustav Fischer Verlag). Demnach wären also 37 % aller Unfälle mit Beteiligung eines angetrunkenen Fahrers auch ohne den Alkoholeinfluss entstanden. Auf der anderen Seite wird gemäss Statistiken der polizeilichen Verkehrskontrollen bei fast 1/4 der Unfallbeteiligten keinen Alkoholtest durchgeführt; wovon rein statistisch (!) betrachtet 10 % alkoholisiert sind. Unter Berücksichtigung dieser Sachverhalte kann von einem Wirkungsbereich in der Höhe von 65 % ausgegangen werden (=100%-37%+(25%\*10%)).

**2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:**

**Wirksamkeit:**

Die generalpräventive Wirksamkeit ist bedeutend geringer als die spezialpräventive, da sie lediglich auf der subjektiven Befürchtung beruht, einen Alcolock einbauen zu müssen. Im Vergleich zu den bereits existierenden Sanktionierungen eines Führerscheintzugs von mindestens einem Jahr und den Nachschulungskursen, dürfte der Zusatzeffekt durch die Androhung eines Alcolock-Einbaus eher gering ausfallen. Geschätzt wird die Wirksamkeit auf 15 %.

**Beachtungsgrad:**

Der Beachtungsgrad ist eingeschränkt, da Führerscheintzüge, die etliche Jahre zurückliegen, kaum noch verhaltensrelevant sind. Unter der Annahme, dass lediglich Führerscheintzüge, die innerhalb der letzten 3 Jahre liegen, so stark nachwirken, dass sie sich auf das Fahrverhalten auswirken können, ergibt sich eine Obergrenze von 30 %. Zusätzlich muss berücksichtigt werden, dass die Massnahme nur bei jenen Lenkenden einen generalpräventiven Effekt ausüben kann, die von der Alkoholwegfahrsperre wissen. Unter der Annahme, dass dies in etwa bei 2/3 aller FiaZ-Delinquenten mit einem früheren Führerscheintzug der Fall ist, ergibt sich ein Beachtungsgrad von 20 % (30%\*66%). Da die Einführung der Massnahme mutmasslich ein hohes Medienecho hervorrufen wird, wird dieser Wert von Anfang an erreicht, d. h. der Durchschnittswert entspricht dem Maximalwert.

**Realisierungsgrad:**

Da es sich um eine gesetzlich festgelegte Massnahme handelt, wird ein Realisierungsgrad von 100 % erreicht (Maximalwert = Durchschnittswert).

**2.3 Verrechnung**

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
230	20	65	15	20	20	100	100	4.5	0.4	4.5	0.4

Zuverlässigkeit: \*

## Massnahme Nr. 25a: Infrastrukturmassnahmen: Road Safety Audit

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Bundesrechtliche Zielvorgaben für Bund, Kantone und Gemeinden. Dazu gehört das Planen, Bauen, Unterhalten und Weiterentwickeln von sicheren Strasseninfrastrukturen sowie das Eliminieren von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen.

#### **Detailbeschreibung:**

Gesetzestext:

Gliederungstitel vor Art. 6a

la. Titel (neu): Sicherheit der Strasseninfrastruktur

Art. 6a (neu)

1 Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.

2 Sie ernennen eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (Sicherheitsbeauftragter).

3 Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

Erläuterungen zum Gesetzestext:

Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958

Art. 6a Sicherheit der Strasseninfrastruktur

Abs. 1

Die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von Strasseninfrastrukturen ist heute eine Selbstverständlichkeit. Leider stehen aber noch nicht für alle bekannten Instrumente praxistaugliche Anleitungen zu Verfügung. Der Bund wird daher im Rahmen seiner Mittel durch das ASTRA Empfehlungen und Richtlinien erarbeiten, um die Kantone und Gemeinden bei ihren Aufgaben zu unterstützen. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis gelegt werden.

Abs. 2

Praktisch jeder Strasseneigentümer arbeitet bereits heute mit Sicherheitsbeauftragten. Es spielt dabei keine Rolle, ob diese Aufgabe durch verwaltungsinterne Organe wie das Tiefbauamt und die Verkehrspolizei, durch externe Ingenieurbüros oder durch Sicherheitsbeauftragte z.B. der bfu wahrgenommen wird. Wichtig ist, dass eine institutionalisierte Ansprechstelle für die Belange der Verkehrssicherheit besteht. Gut ausgebildete und kompetente Experten und Expertinnen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit bilden eine wichtige Grundlage für eine sichere Strasseninfrastruktur.

Abs. 3

Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen können mit der optimierten Strassenverkehrsunfallstatistik des Bundes erkannt werden. Grafische Darstellungen und vertiefte Analysen von Unfallhäufungen, Unfalltypen und -ursachen werden den Strasseneigentümern ermöglichen, eine effiziente Planung für die Beseitigung der Gefahren zu erarbeiten und die Sanierungen, wenn immer möglich, im Rahmen des ordentlichen Unterhalts vorzunehmen.

Art. 9 Abs. 1

Diese Regelung unterbindet die Zulassung und die Einfahrt von "Gigalinern", das heisst Fahrzeugkombinationen, die eine Länge von bis zu 25,25 Metern und ein Gewicht von bis zu 60 Tonnen aufweisen können. Die heute auf

Verordnungsstufe festgelegte Maximallänge von 18,75 Metern (Art. 65 Abs. 2 Bst. f VRV ) soll auf Gesetzesstufe angehoben werden.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Es lässt sich kaum quantifizieren, welcher Anteil der Unfälle nicht von der Infrastruktur betroffen ist. Die Infrastruktur spielt fast immer eine Rolle. Sei es im Hinblick darauf, ob sie unter wahrnehmungspsychologischen Aspekten optimal gestaltet war; sei es, ob sie ausreichend Schutz vor Kollisionen bietet oder ob sie die Folgen der Kollisionen so gering wie möglich hält. Daher werden alle Unfälle als durch Road Safety Audits beeinflussbar angesehen.

#### Wirkungsbereich:

Welcher Anteil an Strassen neu gebaut, saniert oder umgebaut wird ist nicht bekannt. Autobahnen werden alle 25 Jahre saniert (also 4%). Andere Strassen, die weniger belastet sind, müssen seltener saniert werden. Schätzung nach Beratung mit verschiedenen Verkehrsingenieuren: 2 bis 3 %. Dazu kommen noch die Neubauten, deshalb wird ein Wert von 4 % verwendet.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Zur Wirksamkeit gibt es verschiedene Studien, deren Resultate im Bereich von 10% bis 70% liegen. Dieser Prozentsatz hängt davon ab, was für Massnahmen umgesetzt werden. Eine Reduktion um 1/4 bis 1/3 ist erreichbar: 30%

#### Beachtungsgrad:

Die meisten Infrastrukturmassnahmen zielen auf die "forgiving roads". Dabei spielt die Beachtung durch die Verkehrsteilnehmer kaum eine Rolle. Beachtet werden müssen jedoch die Vorgaben für eine ordnungsgemässe Durchführung der RSA. Dies geschieht anfänglich vielleicht noch nicht im vollen Umfang, später dann mehr: 80%, 100%

#### Realisierungsgrad:

Auch die Durchführung eines Road Safety Audit garantiert nicht, dass die erarbeiteten Sicherheitsmassnahmen umgesetzt werden (z.B. aus Kostengründen). Schätzung maximal 90%. Bei einer Dauer bis zur Umsetzung von 2 Jahren, ergibt sich ein Durchschnitt von 72%.

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
4780	357	4	30	80	100	72	90	33.0	2.5	51.6	3.9

Zuverlässigkeit: \*\*

# Massnahme Nr. 25b: Infrastrukturmassnahmen: Road Safety Inspection

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Bundesrechtliche Zielvorgaben für Bund, Kantone und Gemeinden. Dazu gehört das Planen, Bauen, Unterhalten und Weiterentwickeln von sicheren Strasseninfrastrukturen sowie das Eliminieren von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen.

### Detailbeschreibung:

Gesetzestext:

Gliederungstitel vor Art. 6a

la. Titel (neu): Sicherheit der Strasseninfrastruktur

Art. 6a (neu)

1 Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessene Rechnung.

2 Sie ernennen eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (Sicherheitsbeauftragter).

3 Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

Erläuterungen zum Gesetzestext:

Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958

Art. 6a Sicherheit der Strasseninfrastruktur

Abs. 1

Die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von Strasseninfrastrukturen ist heute eine Selbstverständlichkeit. Leider stehen aber noch nicht für alle bekannten Instrumente praxistaugliche Anleitungen zu Verfügung. Der Bund wird daher im Rahmen seiner Mittel durch das ASTRA Empfehlungen und Richtlinien erarbeiten, um die Kantone und Gemeinden bei ihren Aufgaben zu unterstützen. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis gelegt werden.

Abs. 2

Praktisch jeder Strasseneigentümer arbeitet bereits heute mit Sicherheitsbeauftragten. Es spielt dabei keine Rolle, ob diese Aufgabe durch verwaltungsinterne Organe wie das Tiefbauamt und die Verkehrspolizei, durch externe Ingenieurbüros oder durch Sicherheitsbeauftragte z.B. der bfu wahrgenommen wird. Wichtig ist, dass eine institutionalisierte Ansprechstelle für die Belange der Verkehrssicherheit besteht. Gut ausgebildete und kompetente Experten und Expertinnen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit bilden eine wichtige Grundlage für eine sichere Strasseninfrastruktur.

Abs. 3

Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen können mit der optimierten Strassenverkehrsunfallstatistik des Bundes erkannt werden. Grafische Darstellungen und vertiefte Analysen von Unfallhäufungen, Unfalltypen und -ursachen werden den Strasseneigentümern ermöglichen, eine effiziente Planung für die Beseitigung der Gefahren zu erarbeiten und die Sanierungen, wenn immer möglich, im Rahmen des ordentlichen Unterhalts vorzunehmen.

Art. 9 Abs. 1

Diese Regelung unterbindet die Zulassung und die Einfahrt von "Gigalinern", das heisst Fahrzeugkombinationen, die eine Länge von bis zu 25,25 Metern und ein Gewicht von bis zu 60 Tonnen aufweisen können. Die heute auf Verordnungsstufe festgelegte Maximallänge von 18,75 Metern (Art. 65 Abs. 2 Bst. f VRV) soll auf Gesetzesstufe angehoben werden.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Es lässt sich kaum quantifizieren, welcher Anteil der Unfälle nicht von der Infrastruktur betroffen ist. Die Infrastruktur spielt fast immer eine Rolle. Sei es im Hinblick darauf, ob sie unter wahrnehmungspsychologischen Aspekten optimal gestaltet war; sei es, ob sie ausreichend Schutz vor Kollisionen bietet oder ob sie die Folgen der Kollisionen so gering wie möglich hält. Daher werden alle Unfälle als durch Road Safety Inspections beeinflussbar angesehen.

**Wirkungsbereich:**

Laut Ripcord - Iserest finden RSI beispielsweise in Deutschland je nach Strassenkategorie alle 2 bis 4 Jahre statt. Unter der Annahme, dass dies in der Schweiz ebenfalls alle 4 Jahre stattfinden wird, so ergibt sich ein jährlicher Wirkungsbereich von 25%

**2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:****Wirksamkeit:**

Die Wirksamkeit von RSI kann im Idealfall ähnlich hoch liegen wie bei RSA, liegt im Durchschnitt aber wohl etwas tiefer: 25%

**Beachtungsgrad:**

Die meisten Infrastrukturmassnahmen zielen auf die "forgiving roads". Dabei spielt die Beachtung durch die Verkehrsteilnehmer kaum eine Rolle. Beachtet werden müssen jedoch die Vorgaben für eine ordnungsgemässe Durchführung der RSI. Dies geschieht anfänglich vielleicht noch nicht im vollen Umfang, später dann schon: 80%, 100%

**Realisierungsgrad:**

Es ist zu erwarten, dass nicht alle im Rahmen eines RSI erkannten Schwachpunkte beseitigt werden. Dies dürfte insbesondere durch finanzielle Mittel und/oder anderweitige Bedenken (Beispiel Bäume am Strassenrand) eingeschränkt sein: Schätzung 10%. Da die Umsetzung von Massnahmen aufgrund von RSI einen gewisse Vorlauf braucht (ca. 1 Jahr) ergibt sich ein ein maximaler Realisierungsgrad von 90% oder durchschnittlich 45%.

**2.3 Verrechnung**

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
4780	357	25	25	80	100	45	90	107.6	8.0	268.9	20.1

Zuverlässigkeit: \*\*

## Massnahme Nr. 25c: Infrastrukturmassnahmen: Sanierung Unfallschwerpunkte

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Bundesrechtliche Zielvorgaben für Bund, Kantone und Gemeinden. Dazu gehört das Planen, Bauen, Unterhalten und Weiterentwickeln von sicheren Strasseninfrastrukturen sowie das Eliminieren von Unfallschwerpunkten und Gefahrenstellen.

#### **Detailbeschreibung:**

Gesetzestext:

Gliederungstitel vor Art. 6a

la. Titel (neu): Sicherheit der Strasseninfrastruktur

Art. 6a (neu)

1 Bund, Kantone und Gemeinden tragen bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strasseninfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung.

2 Sie ernennen eine für den Verkehrssicherheitsbereich verantwortliche Ansprechperson (Sicherheitsbeauftragter).

3 Bund, Kantone und Gemeinden analysieren ihr Strassennetz auf Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen und erarbeiten eine Planung zu deren Behebung.

Erläuterungen zum Gesetzestext:

Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958

Art. 6a Sicherheit der Strasseninfrastruktur

Abs. 1

Die Berücksichtigung der Verkehrssicherheit bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb von Strasseninfrastrukturen ist heute eine Selbstverständlichkeit. Leider stehen aber noch nicht für alle bekannten Instrumente praxistaugliche Anleitungen zu Verfügung. Der Bund wird daher im Rahmen seiner Mittel durch das ASTRA Empfehlungen und Richtlinien erarbeiten, um die Kantone und Gemeinden bei ihren Aufgaben zu unterstützen. Dabei soll ein besonderes Augenmerk auf ein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis gelegt werden.

Abs. 2

Praktisch jeder Strasseneigentümer arbeitet bereits heute mit Sicherheitsbeauftragten. Es spielt dabei keine Rolle, ob diese Aufgabe durch verwaltungsinterne Organe wie das Tiefbauamt und die Verkehrspolizei, durch externe Ingenieurbüros oder durch Sicherheitsbeauftragte z.B. der bfu wahrgenommen wird. Wichtig ist, dass eine institutionalisierte Ansprechstelle für die Belange der Verkehrssicherheit besteht. Gut ausgebildete und kompetente Experten und Expertinnen auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit bilden eine wichtige Grundlage für eine sichere Strasseninfrastruktur.

Abs. 3

Unfallschwerpunkte und Gefahrenstellen können mit der optimierten Strassenverkehrsunfallstatistik des Bundes erkannt werden. Grafische Darstellungen und vertiefte Analysen von Unfallhäufungen, Unfalltypen und -ursachen werden den Strasseneigentümern ermöglichen, eine effiziente Planung für die Beseitigung der Gefahren zu erarbeiten und die Sanierungen, wenn immer möglich, im Rahmen des ordentlichen Unterhalts vorzunehmen.

Art. 9 Abs. 1

Diese Regelung unterbindet die Zulassung und die Einfahrt von "Gigalinern", das heisst Fahrzeugkombinationen, die eine Länge von bis zu 25,25 Metern und ein Gewicht von bis zu 60 Tonnen aufweisen können. Die heute auf Verordnungsstufe festgelegte Maximallänge von 18,75 Metern (Art. 65 Abs. 2 Bst. f VRV ) soll auf Gesetzesstufe angehoben werden.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

**Betroffene Unfälle:**

Die Massnahme betrifft eine bessere Identifikation und Sanierung von Unfallschwerpunkten handelt. Es ist also eine Hochrisikostategie, die hier behandelt wird. Da sich die Unfälle jedoch zum grössten Teil dispers über das gesamte Strassennetz verteilen und die Unfallschwerpunkte eher selten sind, wird nur ein kleiner Teil des Unfallgeschehens über diese Massnahme behandelt. Ausserdem werden seit Jahrzehnten Unfallschwerpunkte saniert, daher dürften gar nicht mehr sehr viele Unfallhäufungsstellen übrig geblieben sein. Annahme 15 %

**Wirkungsbereich:**

Von den noch existierenden Unfallhäufungsstellen können alle noch saniert werden: 100 %

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

**Wirksamkeit:**

Davon ausgehend, dass eine Sanierung im Normalfall eine erhebliche Verbesserung der Sicherheit bringt, wird von 60 % ausgegangen.

**Beachtungsgrad:**

Auch an einer sanierten Unfallhäufungsstelle werden nicht alle (Verkehrs-) Regeln beachtet: 85 %, maximal 85 %.

**Realisierungsgrad:**

Da Infrastrukturmassnahmen teuer sind, werden pro Jahr nur einige Prozent der Unfallhäufungsstellen saniert (pro Jahr 5%) : Maximal 45 % (wegen den zeitlichen Versatzes von einem Jahr bei der Umsetzung). Durchschnitt 22.5%.

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
717	54	100	60	85	85	23	45	82.3	6.1	164.6	12.3

Zuverlässigkeit: \*\*



# Massnahme Nr. 26: Sensibilisierung durch Kampagnen

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Förderung des Problembewusstseins sowie positive Beeinflussung von Einstellungen und Verhaltensweisen gewisser Zielgruppen durch den Fonds für Verkehrssicherheit (FVS).

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Kampagnen können sich auf praktisch alle Unfallursachen beziehen, sowohl die menschlichen Unfallfaktoren (Alkohol, Geschwindigkeit, Müdigkeit, Sicherheitsgurt), als auch auf Infrastrukturfaktoren (dann müssen eher die Entscheidungsträger sensibilisiert werden). Alle Unfälle.

#### Wirkungsbereich:

Wirkungsbereich sind alle Personen, deren Änderungspotential nicht bereits durch vorherige Kampagnen bereits ausgeschöpft wurde. Dies variiert stark nach Thema. Bei den Gurten noch 10%, da Tragquote fast 90%, bei Geschwindigkeit wahrscheinlich im Bereich von 15% (abgeleitet aus der V85, die davon ausgeht, dass 15 % schneller fahren) über Kopfstützeinstellung wo etwa 2/3 die richtige Einstellung haben. Schätzung über alles: 20%

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Elvik & Vaa geben die Wirksamkeit aller Kampagnen, die sie analysierten, mit -9 % an, wobei beispielweise Alkoholkampagnen wirksamer als Geschwindigkeitskampagnen waren. In einer neueren Arbeit, die laut Truls Vaa empfehlenswerter ist, als die Ergebnisse des Handbooks (CAST, Deliverable D 1.3) wird der Effekt mit -6% über alle Unfälle angegeben. Diese Zahl wird verwendet.

#### Beachtungsgrad:

Da es sich bei den Ergebnissen von Truls Vaa, bzw. um Ergebnisse zur Wirksamkeit unter Alltagsbedingungen handelt, ist ein reduzierender Faktor hier nicht notwendig: 100%

#### Realisierungsgrad:

Da Kampagnen nicht alle Themen gleichzeitig bearbeiten können, wird immer nur ein Teil der Probleme behandelt werden können: 33%, maximal 66%

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			Ø	max	Ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
4780	357	20	6	100	100	33	66	18.9	1.4	37.9	2.8

Zuverlässigkeit: \*\*



# Massnahme Nr. 27: Information über Neuerungen

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Periodische Information der Führerausweisinhaber und -inhaberinnen über die wichtigsten Änderungen der Strassenverkehrsvorschriften durch den FVS.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Von der Massnahme sind Unfälle betroffen, die durch eine auf Unwissenheit beruhende Missachtung von künftigen Strassenverkehrsvorschriften verursacht werden. Von den Strassenverkehrsvorschriften aus dem Via sicura-Paket (z. B. Fahren mit Licht am Tag, Alkoholverbot für Neulenkende) ausgehend sowie weiteren noch unbekanntem Vorschriften wird das betroffene Unfallgeschehen grob auf 300 Schwerverletzten und 30 Getöteten geschätzt.

#### Wirkungsbereich:

Der Wirkungsbereich ist eingeschränkt, da ein gewisser Anteil der Lenkenden auch ohne die besagte Massnahme zumindest über die wichtigsten Neuerungen der Strassenverkehrsvorschriften informiert ist (z. B. via Berichterstattung in den Medien, Präventionskampagnen). Grob geschätzt liegt der Anteil der ohnehin informierten Lenkenden bei ca. 40 %. Der Wirkungsbereich liegt demnach bei 60 %.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Das Wissen über gesetzliche Neuerungen stellt zwar eine notwendige aber bei weitem nicht hinreichende Bedingung dar, um die gewünschte Einhaltung der Regelung zu gewährleisten. Dies schränkt die Wirksamkeit stark ein. Von Erkenntnissen aus Kampagnenevaluationen (-9 % {Elvik, et al., 2009}) ausgehend, wird die Wirksamkeit auf 5 % geschätzt.

#### Beachtungsgrad:

Der Beachtungsgrad ist eingeschränkt, da nicht alle Autolenkenden die erhaltenen Informationen durchlesen bzw. sprachlich verstehen. Angenommen wird ein Beachtungsgrad von 60 % (Maximalwert = Durchschnittswert).

#### Realisierungsgrad:

Da keine Barrieren vorliegen, die die Umsetzung der Massnahme behindern, kann ein Realisierungsgrad von 100 % erreicht werden (Maximalwert = Durchschnittswert).

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			Ø	max	Ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
300	30	60	5	60	60	100	100	5.4	0.5	5.4	0.5

Zuverlässigkeit: \*



# Massnahme Nr. 28a: Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen (Fussgänger)

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Finanzielle Unterstützung, Koordination und Förderung von gesamtschweizerischen edukativen Massnahmen durch den FVS.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Da die Verkehrserziehung in Schulen heute oft mit 12 Jahren aufhört, werden nur die Fussgängerunfälle der 12 bis 18-jährigen gezählt: 61 Schwerverletzte, 3 Getötete

#### Wirkungsbereich:

In der Hälfte der Kantone ist Verkehrserziehung nach Alter 12 noch vorgesehen. Geschätzt wird (Quelle Sche), dass dies in etwa der Hälfte der Schulen in diesen Kantonen auch tatsächlich praktiziert wird. Daher 75% Wirkungsbereich - diejenigen, welche diese Verkehrserziehung noch nicht erhalten.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Laut Elvik & Vaa beträgt die Wirksamkeit der Verkehrserziehung für Fussgänger -20%.

#### Beachtungsgrad:

100%, da die Wirksamkeitsangaben von Elvik & Vaa bereits "effectiveness" unter Berücksichtigung des Beachtungsgrades ist.

#### Realisierungsgrad:

100%, da die Wirksamkeitsangaben von Elvik & Vaa bereits "effectiveness" unter Berücksichtigung des Realisierungsgrades ist

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
61	3	75	20	100	100	100	100	9.2	0.5	9.2	0.5

Zuverlässigkeit: \*\*\*



# Massnahme Nr. 28b: Mobilitäts- und Sicherheitserziehung auf allen Schulstufen (Velofahrer)

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Finanzielle Unterstützung, Koordination und Förderung von gesamtschweizerischen edukativen Massnahmen durch den FVS.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Da die Verkehrserziehung in Schulen heute oft mit 12 Jahren aufhört, werden nur die Velounfälle der 12 bis 18-jährigen gezählt: 111 Schwerverletzte, 3 Getötete

#### Wirkungsbereich:

In der Hälfte der Kantone ist Verkehrserziehung nach Alter 12 noch vorgesehen. Geschätzt wird (Quelle Sche), dass dies in etwa der Hälfte der Schulen in diesen Kantonen auch tatsächlich praktiziert wird. Daher 75% Wirkungsbereich - diejenigen, welche diese Verkehrserziehung noch nicht erhalten.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Laut Elvik & Vaa beträgt die Wirksamkeit der Verkehrserziehung für Velofahrer -6%. Allerdings beruht dieser Wert auf einer einzigen Studie aus dem Jahr 1980 aus England (Wirksamkeit des Cycle Proficiency Tests. Das Velotraining richtete sich an Kinder zwischen 6 und 16 Jahren.

#### Beachtungsgrad:

100%, da die Wirksamkeitsangaben von Elvik & Vaa bereits "effectiveness" unter Berücksichtigung des Beachtungsgrades ist.

#### Realisierungsgrad:

100%, da die Wirksamkeitsangaben von Elvik & Vaa bereits "effectiveness" unter Berücksichtigung des Realisierungsgrades ist

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
111	3	75	6	100	100	100	100	5.0	0.1	5.0	0.1

Zuverlässigkeit: \*\*\*





# Massnahme Nr. 29a: Gestaltung der Verkehrsvorschriften: Abschaffung Signal 1.22

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Im Rahmen des Projekts VERVE (Verwesentlichung der Verkehrsregeln) werden die Verkehrsregeln vereinfacht. Betroffen sind hauptsächlich die Verkehrsregelverordnung und die Signalisationsverordnung.

### Detailbeschreibung:

Von den Verve-Massnahmen könnten 4 grösseren Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben: 1.) die Abschaffung des Signals 1.22, 2.) die geänderte Bedeutung der Ortstafel, 3.) die geplante Verkleinerung von LED-Signalen sowie 4.) die Abschaffung des Vollgrüns. Hier geht es um Massnahme Nr. 1

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Die Abschaffung des Signals 1.22 könnte theoretisch zu positiven oder zu negativen Effekten führen. Die Abschaffung des Signals unter Beibehaltung problematischer Fussgängerstreifen hätte negative Effekte. Falls mit der Entfernung des Signals überprüft wird, ob er normgerecht ist, kann es einen positiven Effekt haben. Davon ausgehend, dass etwa jeder 100.te Fussgängerstreifen mit diesem Signal ausgestattet ist (Schätzung W. Bill) und dass Fussgängerstreifen mit diesem Zeichen ein doppelt so hohes Unfallrisiko haben, wie die anderen ergibt sich, dass sich etwa 2 % der Fussgängerunfälle an solchen Streifen ereignen.

#### Wirkungsbereich:

100%, da alle Signale 1.22 demontiert werden

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Die Wirksamkeit der Massnahme beruht darauf, dass Fussgängerstreifen mit Signal 1.22 darauf hin geprüft werden, ob dieser Fussgängerstreifen der Norm entspricht. Falls dies nicht der Fall ist, wird er im Idealfall entfernt. Die Entfernung eines Fussgängerstreifens führt zu besserer Sicherheit beim Queren, zumindest bei DTV grösser 10'000 (Quelle Zegeer et al., 2001). Dieser Effekt fand sich allerdings nicht auf Strassen mit lediglich 2 Fahrspuren. Da dies jedoch in der Schweiz grösstenteils der Fall sein dürfte, so ergäben sich durch die Entfernung des FG-Streifens) kaum Veränderung im Unfallgeschehen. Wenn das Signal 1.22 entfernt wird ohne den Fussgängerstreifen auf seine Sicherheit zu überprüfen, dann ist der Effekt negativ. Geschätzt wird, dass die Sicherheitsüberprüfung bei einem Viertel nicht stattfindet. Die Unsicherheit nimmt durch das Entfernen dieses Signals (geschätzt) um 10% zu. Dies ergibt einen Anstieg des Unfallgeschehens um 2.5% bei Fg-Streifen mit ehemals diesem Signal, also insgesamt 0.05%

#### Beachtungsgrad:

100%, da die Gesetzesänderung voll umfänglich befolgt wird.

#### Realisierungsgrad:

100%, da es sich um ein Gesetz handelt.

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
6.4	0.12	100	-	100	100	100	100	-0.0	-0.0	-0.0	-0.0

Zuverlässigkeit: \*



# Massnahme Nr. 29b: Gestaltung der Verkehrsvorschriften: Tempo 50 ab Ortstafel

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Im Rahmen des Projekts VERVE (Verwesentlichung der Verkehrsregeln) werden die Verkehrsregeln vereinfacht. Betroffen sind hauptsächlich die Verkehrsregelverordnung und die Signalisationsverordnung.

### Detailbeschreibung:

Von den Verve-Massnahmen könnten 4 grösseren Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben: 1.) die Abschaffung des Signals 1.22, 2.) die geänderte Bedeutung der Ortstafel, 3.) die geplante Verkleinerung von LED-Signalen sowie 4.) die Abschaffung des Vollgrüns. Hier geht es um Massnahme Nr. 2

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Diese Massnahme muss mit grossen Übergangsfristen eingeführt werden, da sonst die Autofahrer nicht ausreichend Zeit haben, ihr Fahrverhalten den neuen Regelungen anzupassen. Letztlich wird die Regelung wahrscheinlich dazu führen, dass sich die Bereiche mit Tempo 50 vergrössern und die Strassen mit Tempo 80 oder 60 verkleinern. Diese Änderungen werden jedoch als politische Kompromisse erarbeitet werden, so dass es kaum zu radikalen Änderungen kommen wird. Die Annahme ist, dass 1 % der Strassen auf Tempo 50 gesetzt werden, wo vorher 60 oder 80 galt. Als Grundlage des Unfallgeschehens werden die Zahlen der Ausserortsunfälle genommen, multipliziert mit dem Faktor 0.9 (die Streckenlängen IO machen 92% der AO-Streckenlängen aus, 1 % bekommt eine andere Geschwindigkeitslimite).

#### Wirkungsbereich:

Der Wirkungsbereich beträgt 100%, da die Massnahme auf einen Schlag in der gesamten Schweiz umgesetzt wird.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

2008 gab es 135 Getötete innerorts und 195 Getötete ausserorts . Die Fahrleistungen innerorts und ausserorts betragen 19.7 und 21.4 Milliarden Kilometer. Daraus ergibt sich ein Todesfallrisiko pro 1 Milliarde gefahrenen Kilometer von 6.8 für innerorts und 9.1 für ausserorts, bzw. innerorts 75% des Ausserortsrisikos. Also beträgt die Wirksamkeit 25%.

#### Beachtungsgrad:

Die geänderten Geschwindigkeitslimiten werden zunächst nur von einem Teil der Lenker beachtet, die Schätzung ist 50%. Nach 10 Jahren dürfte dieser Wert bei den üblichen 85% liegen.

#### Realisierungsgrad:

Die Umsetzung dieser Massnahme erfolgt auf einen bestimmten Termin und wird damit in der ganzen Schweiz umgesetzt: 100%

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
15	2	1	25	50	85	100	100	0.0	0.0	0.0	0.0

Zuverlässigkeit: \*\*



## Massnahme Nr. 29c: Gestaltung der Verkehrsvorschriften: Verkleinerung von LED-Signalen

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Im Rahmen des Projekts VERVE (Verwesentlichung der Verkehrsregeln) werden die Verkehrsregeln vereinfacht. Betroffen sind hauptsächlich die Verkehrsregelverordnung und die Signalisationsverordnung.

#### **Detailbeschreibung:**

Von den Verve-Massnahmen könnten 4 grösseren Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben: 1.) die Abschaffung des Signals 1.22, 2.) die geänderte Bedeutung der Ortstafel, 3.) die geplante Verkleinerung von LED-Signalen sowie 4.) die Abschaffung des Vollgrüns. Hier geht es um Massnahme Nr. 3

### 2. Nutzenabschätzung

#### 2.1 Ausmass des Problems

##### **Betroffene Unfälle:**

Die geplante Verkleinerung der LED-Anzeigen führt zu einer schlechteren Erkennbarkeit. Falls diese Massnahme umgesetzt würde, müsste mit mehr Unfällen gerechnet werden, da relevante Verkehrsinformationen öfters erst zu spät erkannt werden. Da sich die bfu unter Angabe einer Literaturquelle gegen diese Massnahme ausgesprochen hat, wird diese hoffentlich nicht umgesetzt. Eine Bewertung findet daher nicht statt.

# Massnahme Nr. 29d: Gestaltung der Verkehrsvorschriften: Abschaffung des Vollgrüns an Lichtsignalanlagen

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Im Rahmen des Projekts VERVE (Verwesentlichung der Verkehrsregeln) werden die Verkehrsregeln vereinfacht. Betroffen sind hauptsächlich die Verkehrsregelverordnung und die Signalisationsverordnung.

### Detailbeschreibung:

Von den Verve-Massnahmen könnten 4 grösseren Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben: 1.) die Abschaffung des Signals 1.22, 2.) die geänderte Bedeutung der Ortstafel, 3.) die geplante Verkleinerung von LED-Signalen sowie 4.) die Abschaffung des Vollgrüns. Hier geht es um Massnahme Nr. 4

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Aus den Unfallprotokollen geht nicht hervor, ob an der Lichtsignalanlage ein Vollgrün verwendet wurde oder nicht. Daher gehen hier alle Unfälle an Lichtsignalanlagen ein. Ein Expertenrating ergab Schätzungen im Bereich von 10 bis 25%. Es wurde ein Anteil von 20% angenommen, also mit Faktor .2 multipliziert

#### Wirkungsbereich:

Das Missverständnis des Vollgrüns hat vor allem negative Auswirkungen falls es zur Signalisation beim Rechts- oder Linksabbiegen eingesetzt wird. Der Anteil der Lichtsignalanlagen mit einer solchen Signalisation wird auf 50% geschätzt.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Das Ersetzen des Vollgrüns durch einen Grünpfeil und/oder einen gelben Blinker verbessert das Verständnis der Autofahrer für die Regelung um den Faktor 3 oder eine Reduktion um etwa 70% (Quelle: Ewert, 1994). Da jedoch erfahrene Autofahrer einen Teil der Unkenntnis durch die Routine kompensieren können, gehen wir von einem Effekt von 35% aus.

#### Beachtungsgrad:

Die allermeisten Autofahrer halten sich an die Lichtsignalanlagen. Mögliche Schwächen liegen im Bereich eines gelben Blinkers, der keine Informationen über die möglichen Gefahren beinhaltet: Schätzung 90%

#### Realisierungsgrad:

Falls das Vollgrün verboten wird, so wird es von allen Lichtsignalanlagen entfernt und durch andere Zeichen ersetzt. Dieser Prozess wird aber nur wenige Monate in Anspruch nehmen: 100%

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
35	1.6	50	35	90	100	100	100	5.5	0.3	6.1	0.3

Zuverlässigkeit: \*\*

# Massnahme Nr. 30: Standortidentifikation bei Notrufen mit Mobiltelefon

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Bei Notrufen mit einem Mobiltelefon soll der Unfallort durch automatische Lokalisierungsmethoden schneller gefunden werden.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Von der Massnahme ist das gesamte Unfallgeschehen betroffen: 357 Getötete und 4780 Schwerverletzte.

#### Wirkungsbereich:

Einzelne Automobilhersteller haben in ihren Fahrzeugen im Sinne einer umfassenden Kundenbetreuung bereits heute Notrufsysteme mit Standortübermittlung integriert. Unter der Annahme, dass in der EU derartige Systeme im Rahmen des eCall-Projektes für neue Fahrzeuge obligatorisch werden und die Schweiz gemäss der unterzeichneten Absichtserklärung dieses Obligatorium übernimmt, reduziert sich der Wirkungsbereich der Standortübermittlung bei Mobiltelefonen. Unter Berücksichtigung, dass mit ca. sieben Jahren gerechnet werden muss, bis die Hälfte der Personenwagen in der Schweiz erneuert ist, reduziert sich der Wirkungsbereich auf schätzungsweise 60 %. Eine weitere Einschränkung ergibt sich dadurch, dass vor allem im Innerortsbereich teilweise auch ohne GPS eine rasche und präzise Standortangabe durchgegeben werden kann (z.B. Strassennamen). Insgesamt wird deshalb von einem Wirkungsbereich in der Höhe von 50% ausgegangen.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Aufgrund verschiedener Studien zu Notrufsystemen in Fahrzeugen kann von einer Wirksamkeit von 5 % ausgegangen werden (Zitierung: SiDo\_PW, im Druck).

#### Beachtungsgrad:

Zwar besitzt lediglich ein vernachlässigbar kleiner Anteil aller Verkehrsteilnehmer kein Handy, relevanter ist indessen, dass noch ein verhältnismässig bescheidener Anteil aller heutigen Handys mit einem GPS-Empfänger ausgestattet sind. Dadurch reduziert sich der Beachtungsgrad. Unter Berücksichtigung, dass bei den neu verkauften Handys rund 30 % GPS-fähig sind ( Quelle: <http://www.elektronikpraxis.vogel.de/marktzahlen/articles/111646/> ) und dass die Lebensdauer von Handys verhältnismässig kurz ist, wird der Beachtungsgrad in 10 Jahren schätzungsweise 70 % erreichen. Von einer exponentiellen Entwicklung ausgehend dürfte der 10-Jahresdurchschnitt bei etwa 50 % liegen

#### Realisierungsgrad:

Der Realisierungsgrad ist eingeschränkt, da die erforderlichen Normierungsprozesse und der Aufbau der entsprechenden Infrastruktur zur Datenübertragung und Lokalisierung bei den Notrufzentralen und Rettungskräften Zeit beansprucht. Es wird mit 5 Jahren Aufbauzeit gerechnet, wodurch sich ein durchschnittlicher Realisierungsgrad von 50 % ergibt. Unter der Annahme, dass alle Telefonanbieter die Dienstleistung unterstützen, wird ein maximaler Realisierungsgrad von 100 % erreicht.

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
4780	357	50	5	50	70	50	100	29.9	2.2	83.7	6.3

Zuverlässigkeit: \*





# Massnahme Nr. 31: Ausbau des internationalen Engagements für Fahrzeugsicherheit

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Ausbau des Einsatzes bei der internationalen Rechtsetzung zur Erhöhung der allgemeinen Sicherheitsstandards in der Fahrzeugtechnik.

### Detailbeschreibung:

Das ASTRA hat bereits Einsitz in die Arbeitsgruppen der UNECE (UNO in Genf, Wirtschaftskommission für Europa) und in andern internationalen Gremien betreffend die Fahrzeugsicherheit genommen und setzt sich aktiv für die Erhöhung der allgemeinen Sicherheitsstandards in der Fahrzeugtechnik ein.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Alle Unfälle können durch Verbesserungen der Fahrzeugtechnik in ihrer Schwere vermindert oder sogar vermieden werden.

#### Wirkungsbereich:

Bei den modernsten Fahrzeugen dürfte es momentan nur noch ein relativ geringes Potential für fahrzeugtechnische Verbesserungen geben. Aber bei älteren und/oder preiswerteren Modellen dürfte es noch ein ziemliches Potential zur Verbesserung durch aktive (ESP) und passive Fahrzeugsicherheit geben. Geschätzter Wirkungsbereich 75%

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Durch fahrzeugtechnische Verbesserungen könnte das Unfallgeschehen um etwa 50% reduziert werden

#### Beachtungsgrad:

Der Begriff des Beachtungsgrades wird hier etwas anders definiert als sonst. Hier bedeutet er, wie sehr sich die internationalen Gremien nach den Schweizer Vorschlägen richten. Die Schweiz dürfte in diesen Gremien kein ganz undedeutendes Gewicht haben. Zwar werden in der Schweiz keine Autos produziert, aber es gibt wichtige Zulieferbetriebe für die Automobilindustrie. Der Beachtungsgrad wird auf 10% geschätzt.

#### Realisierungsgrad:

Wenn Verbesserungen eingeführt werden, so dauert es üblicherweise recht lang, bis sie Geltung erlangen: Kurzfristig (im Durchschnitt der ersten 10 Jahre) 2%, nach 10 Jahren sind die Änderungen eingeführt. Nach 20 Jahren ist der Fahrzeugpark ausgetauscht. Annahme nach 10 Jahren sind fahrzeugtechnische Neuerungen erst auf freiwilliger Basis als Zubehör eingeführt: 20%

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
4780	357	75	50	10	10	2	20	3.6	0.3	35.9	2.7

Zuverlässigkeit: \*\*



# Massnahme Nr. 32: Einführung eines Qualitätsmanagements für Führerprüfungen

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Das Qualitätsmanagement wird sich an dem von den Kantonen gemeinsam festgelegten Qualitätssicherungssystem für die Fahrzeugprüfung orientieren.

### Detailbeschreibung:

Jede Führerprüfungsbehörde wird sich künftig über ein Qualitätsmanagementsystem für Führerprüfungen ausweisen müssen

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Da diese Massnahme dafür sorgt, dass mehr korrekte Urteile bei den Fahrprüfungen erfolgen, wirkt es sich auf das Unfallgeschehen der unerfahrenen Lenker aus. Es wird davon ausgegangen, dass der Effekt dieser Massnahme anhält, bis die Lenker einigermaßen routinierten Fahrern geworden sind - also nach 3 Jahren Führerausweisbesitz. Es werden also die schwer oder tödlich verletzten Personen bei Unfällen von Lenkern mit weniger als 3 Jahren Führerausweisbesitz gezählt.

#### Wirkungsbereich:

Der Wirkungsbereich sind diejenigen Prüfstellen, die durch ein Qualitätsmanagement verbessert würden. Schätzung 50%

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Die Wirksamkeit der Massnahme ergibt sich aus demjenigen Anteil Lenker, welche die Führerprüfung bei qualitativ besseren (objektiveren, zuverlässigeren und valideren) Prüfungen nicht bestehen und dadurch vom Strassenverkehr ferngehalten werden. Etwa ein Drittel der Prüflinge fällt bei der praktischen Prüfung durch. Dieser Anteil steigt (geschätzt) vielleicht um 5 Prozentpunkte. Im Gegenzug werden auch einige bisher irrtümlicherweise durchgefallene Prüflinge bestehen: Schätzung 2 Prozentpunkte, die ebenfalls das für Junglenker erhöhte Unfallrisiko haben. Gesamtbilanz 3% weniger erteilte Führerausweise. Wenn man davon ausgeht, dass die Durchfaller ein um 50 % höheres Unfallrisiko haben, als diejenigen, die die Prüfung bestehen, dann ergibt sich eine Wirksamkeit von 4.5%

#### Beachtungsgrad:

Das diese Massnahme verordnet wird, wird sie grösstenteils beachtet.

#### Realisierungsgrad:

Wenn diese Massnahme eingeführt wird, so wird dies nicht über Nacht geschehen. Aber am Ende wird es in allen Prüfungsbehörden umgesetzt sein.

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
1223	92	50	4.5	90	100	50	100	12.4	0.9	27.5	2.1

Zuverlässigkeit: \*



## Massnahme Nr. 33: Ausbildung von Verkehrssicherheitsfachleuten im Ingenieurwesen

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Schaffung von Ausbildungsgängen «Verkehrssicherheit bei Verkehrsinfrastrukturen und beim Betrieb von Verkehrsanlagen».

#### **Detailbeschreibung:**

Die Massnahme zielt sowohl auf die Erstausbildung als auch auf Weiterbildung bzw. postgraduale Ausbildung. Verkehrssicherheitsthemen können unter anderem Road Safety Audit, Road Safety Inspection, Black Spot Management sowie die sicherheitsrelevanten Aspekte der VSS-Normen sein.

### 2. Nutzenabschätzung

#### 2.1 Ausmass des Problems

##### **Betroffene Unfälle:**

Die Massnahme ist eine notwendige aber nicht hinreichende Bedingung für die Verkehrssicherheit. Die Schulung von Verkehrssicherheitsfachleuten verhindert keine Unfälle und wird deshalb nicht bewertet (analog zur Unfallstatistik).

Es gilt zu beachten, dass einige Massnahmen zwar keinen unmittelbaren Nutzen, ausgedrückt in vermiedene Todesfälle oder Schwerverletzte, haben, aber trotzdem sehr wichtig für eine umfassende Verkehrssicherheitspolitik sind. Diese Qualitätssicherungs-, Sockel- oder Basismassnahmen dienen u. a. der Identifikation von Problemen sowie der Steuerung und Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit.

# Massnahme Nr. 34: Vollzugshilfe zur Kontrolle des Sicherheitsabstandes

## 1. Beschreibung der Massnahme

### Kurzbeschreibung:

Das Bundesamt für Strassen ist gemäss Strassenverkehrskontrollverordnung befugt, Vollzugshilfen zur Kontrolle des Sicherheitsabstandes zu erlassen.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### Betroffene Unfälle:

Alle Auffahrunfälle: Unfalltyp 41 bis 49

#### Wirkungsbereich:

Alle Unfälle, bei denen das Nichteinhalten des Sicherheitsabstandes zum Unfall geführt hat: Mangel 465: Zu nahes Aufschliessen: 22.9 % aller Auffahrunfälle. Allerdings dürfte es hier auch noch eine erhebliche Dunkelziffer geben: Schätzung 50%.

### 2.2 Auswirkung der Massnahme/ Intervention:

#### Wirksamkeit:

Die Wirksamkeit hängt stark davon ab, wie die Kontrollen durchgeführt werden. Bei der Anwendung von stationären Geräten, vor allem auf Autobahnen und Ausserortsstrassen, könnte eine gute Wirksamkeit erzielt werden. Für den Innerortsbereich dürfte es sich weniger eignen. Wirksamkeit 50%

#### Beachtungsgrad:

Der Beachtungsgrad dürfte wegen der generalpräventiven Wirkung ansteigen: Schätzung 75 %

#### Realisierungsgrad:

Wenn diese Massnahme eingeführt wird, können innert nützlicher Frist die Polizeien mit diesen Geräten ausgestattet werden. Aufgrund der möglichen Kosten dürfte dies jedoch nur mittelfristig umzusetzen sein. 50 %

### 2.3 Verrechnung

Betroffene Unfälle		Wirkungsbereich	Wirksamkeit	Beachtungsgrad		Realisierungsgrad		Durchschnittliches Rettungspotential		Maximales Rettungspotential	
SV	GT			ø	max	ø	max	#SV	#GT	#SV	#GT
508	15	50	25	50	75	50	100	15.9	0.5	47.6	1.4

Zuverlässigkeit: \*\*

## Massnahme Nr. 35: Optimierung der Verkehrssicherheitsinteressen in der Forschung

### 1. Beschreibung der Massnahme

#### **Kurzbeschreibung:**

Höhere Priorität für Forschungsarbeiten, die sich mit unergründeten oder neuen Aspekten der Verkehrssicherheit befassen.

### 2. Nutzenabschätzung

#### 2.1 Ausmass des Problems

##### **Betroffene Unfälle:**

Da Forschungsarbeiten alleine keine positive Auswirkung auf das Unfallgeschehen haben, wird von einer Bewertung abgesehen. Dennoch ein Kommentar zur Massnahme: Nach der sogenannten 20-Dollar-Bill-Regel ist es sehr unwahrscheinlich, dass man auf einmal vollkommen neue und überraschend wirksame Massnahmen in einem gut erforschten Gebiet wie der Verkehrssicherheit findet. Warum: Falls es eine solche Massnahme gäbe, wäre bereits jemand anderes darauf gestossen.

Es gilt zu beachten, dass einige Massnahmen zwar keinen unmittelbaren Nutzen, ausgedrückt in vermiedene Todesfälle oder Schwerverletzte, haben, aber trotzdem sehr wichtig für eine umfassende Verkehrssicherheitspolitik sind. Diese Qualitätssicherungs-, Sockel- oder Basismassnahmen dienen u. a. der Identifikation von Problemen sowie der Steuerung und Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit.

# Massnahme Nr. 36: Forschungsdatenbank Verkehrssicherheit

## 1. Beschreibung der Massnahme

### **Kurzbeschreibung:**

Die Informationen und Resultate der Verkehrssicherheitsforschung sollen optimiert und nutzungsfreundlich aufgearbeitet werden. Diese Aufgaben können neben anderen der FVS, die bfu und der Schweizerische Versicherungsverband wahrnehmen.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Die Einführung dieser Massnahme alleine hat keine unfallverhütende Wirkung. Erst die Anwendung der Erkenntnisse aus dieser (oder auch anderer) Datenbanken - beispielsweise in Form von Resultaten von Meta-Analysen (Critical Reviews) - kann dann zu weniger Unfällen führen. Deshalb wird diese Massnahme nicht bewertet. Ausserdem gibt es bereits mindestens drei bekannte Literaturdatenbanken zum Thema Strassenverkehr. Unter den Stichworten Schweiz, Suisse, Svizzera und Switzerland gibt es dort 4240 Literatureinträge. Die Erfassung in einer weiteren Datenbank erscheint vor diesem Hintergrund eher kontraproduktiv, da es dann noch mehr Quellen gibt, die berücksichtigt werden müssen, um möglichst keine Studien zu übersehen.

Es gilt zu beachten, dass einige Massnahmen zwar keinen unmittelbaren Nutzen, ausgedrückt in vermiedene Todesfälle oder Schwerverletzte, haben, aber trotzdem sehr wichtig für eine umfassende Verkehrssicherheitspolitik sind. Diese Qualitätssicherungs-, Sockel- oder Basismassnahmen dienen u. a. der Identifikation von Problemen sowie der Steuerung und Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit.



# Massnahme Nr. 37: Förderung von Pilotprojekten

## 1. Beschreibung der Massnahme

### **Kurzbeschreibung:**

Gefördert werden zum Beispiel Pilotprojekte im Bereich der Telematik. Diese Aufgabe kann der FVS oder die Kommission für Forschung im Strassenwesen erfüllen.

## 2. Nutzenabschätzung

### 2.1 Ausmass des Problems

#### **Betroffene Unfälle:**

Pilotprojekte können bereits selber einen Beitrag zum Unfallgeschehen leisten. So könnte die Erprobung von Section Control zu weniger Geschwindigkeitsunfällen führen. Aber erst die Einführung von Massnahmen, die sich in Pilotprojekten als erfolgreich erwiesen haben, auf breiter Ebene können einen bedeutenden Beitrag zum gesamten Unfallgeschehen leisten. Von daher wird auch diese Massnahme nicht bewertet, da ihr Nutzen vor allem im Erkenntnisgewinn und nicht im Sicherheitsgewinn liegt.

Es gilt zu beachten, dass einige Massnahmen zwar keinen unmittelbaren Nutzen, ausgedrückt in vermiedene Todesfälle oder Schwerverletzte, haben, aber trotzdem sehr wichtig für eine umfassende Verkehrssicherheitspolitik sind. Diese Qualitätssicherungs-, Sockel- oder Basismassnahmen dienen u. a. der Identifikation von Problemen sowie der Steuerung und Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit.