



Fonds für Verkehrssicherheit FVS
Fonds de sécurité routière FSR
Fondo di sicurezza stradale FSS



Strategie 2025–2029

Inhaltsverzeichnis

1 Zusammenfassung	3
2 Vision und Mission	3
2.1 Vision	3
2.2 Mission	3
3 Ausgangslage	3
4 Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)	3
4.1 Gesetzliche Grundlagen	3
4.2 FVS-interne Grundlagen	4
4.3 Organisation	4
4.4 Positionierungsstatement	4
4.5 Finanzierung	4
4.6 Aufgabe	4
4.7 Wissenschaftliche Grundlagen	5
5 Schwerpunkte	5
5.1 Schwerpunkte gemäss Evidenzbasis	5
5.2 Tätigkeitsbereiche	6
6 Zielbild 2029	7
7 Handlungsfelder und Massnahmen	8

1 Zusammenfassung

Die vorliegende Strategie baut auf der bisherigen Strategie auf und definiert die Schwerpunkte, Handlungsfelder und Massnahmen für den Zeitraum 2025 bis 2029.

Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS) verfolgt die Vision eines sicheren Strassenverkehrs zu jeder Zeit und an jedem Ort. Um seine Mission zu realisieren, fördert und koordiniert er aktiv innovative und verhaltenspräventive Projekte sowie Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Schweiz. Der FVS arbeitet evidenzbasiert und schafft bei Bedarf die notwendigen Entscheidungsgrundlagen, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmer positiv zu beeinflussen und Unfälle zu verhindern.

Der FVS fungiert als zentrale Drehscheibe für die Verkehrssicherheit in der Schweiz und arbeitet eng mit verschiedenen Akteuren zusammen, um Initiativen zu fördern. Seine Aufgabe besteht darin, verhaltenspräventive Massnahmen zur Unfallverhütung zu finanzieren, wobei die Fondsgelder für festgelegte Schwerpunkte und Projekte verwendet werden. Die Arbeit des FVS basiert auf Unfallstatistiken, Studien und Evidenzen aus dem In- und Ausland.

Für die Strategie 2025–2029 wurden folgende Schwerpunkte für die Förderung festgelegt: 1) Kinder zu Fuss, mit fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) oder Velo, 2) Velo und E-Bike, 3) Vortrittsmissachtung, 4) Unaufmerksamkeit und Ablenkung, 5) Fahren unter Einfluss von Substanzen und Alkohol sowie 6) erkennbare Trends in der Verkehrssicherheit. Diese Schwerpunkte zielen primär darauf ab, mit verhaltenspräventiven Massnahmen die steigenden Unfallzahlen bei Velos und E-Bikes zu adressieren, Vortrittsverletzungen zu reduzieren, Ablenkungen im Strassenverkehr zu minimieren, alkohol- oder substanzbedingte Unfälle zu verhindern und neue Mobilitätstrends frühzeitig zu antizipieren.

Das strategische Zielbild des FVS für 2029 zeigt auf, wie sich der Fonds weiterentwickeln will. Die massgeblichen Dimensionen beinhalten eine evidenzbasierte Entscheidungsfindung, proaktives Handeln, die Innovationsförderung und die Etablierung des FVS als Akteur und Koordinator in der Verkehrssicherheitsarbeit.

Um diese Ziele zu erreichen, wurden sechs Handlungsfelder definiert: 1) Koordination und Netzwerkgestaltung, 2) Innovation, 3) Etablierung als Akteur, 4) Wissens- und Wirkungsmanagement, 5) Transparenz und Steuerungsfähigkeit sowie 6) Organisationsentwicklung. Die definierten, strategischen Massnahmen umfassen unter anderem die Entwicklung und den Betrieb eines neuen Online-Portals, die Förderung von Netzwerkaktivitäten, die Etablierung des FVS-Labs zur Förderung

neuer präventiver Massnahmen, die aktive Kommunikation und die Durchführung von Kampagnen, den Aufbau eines Wissensmanagements und systematische Evaluationen, die Sicherstellung der Rechtmässigkeit und Transparenz in Beschaffungsprozessen sowie die Professionalisierung des FVS durch Auf- und Ausbau von Kompetenzen innerhalb der Organisation.

2 Vision und Mission

2.1 Vision

Für einen Strassenverkehr, in dem wir uns sicher bewegen. Überall und jederzeit.

2.2 Mission

Der FVS fördert und lanciert als innovativer Akteur und Koordinator gezielt verhaltenspräventive Projekte und Kampagnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Schweiz. Er nutzt konsequent neue Erkenntnisse, um das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden nachhaltig positiv zu beeinflussen und Unfälle zu verhindern.

3 Ausgangslage

Der FVS überprüft und überarbeitet bei Bedarf alle fünf Jahre seine Strategie, um sicherzustellen, dass die Fondsgelder gemäss den gesetzlichen Vorgaben zweckmässig und effizient verwendet werden und den aktuellen und zukünftigen Herausforderungen der Prävention von Unfällen im Strassenverkehr gerecht werden. In der Strategie soll ersichtlich sein, wie der öffentliche Auftrag gemäss dem Unfallverhütungsbeitragsgesetz umgesetzt wird.

Die Verwaltungskommission (VK) definiert mit der vorliegenden Strategie die Schwerpunkte und Handlungsfelder für den Zeitraum von 2025 bis zum Jahr 2029 und zeigt auf, welche Massnahmen der FVS umsetzen will. Sie dient der VK als Entscheidungsgrundlage.

4 Der Fonds für Verkehrssicherheit (FVS)

4.1 Gesetzliche Grundlagen

- Bundesgesetz über einen Beitrag für die Unfallverhütung im Strassenverkehr; Unfallverhütungsbeitragsgesetz; UVBG vom 25. Juni 1976 (Stand am 1. Januar 2009) (SR 741.81)

- Verordnung über einen Beitrag für Unfallverhütung im Strassenverkehr vom 13. Dezember 1976 (Stand am 1. Januar 1996)
(SR 741.811)
- Reglement über die Organisation des Fonds für Verkehrssicherheit vom 9. Juni 2004 (Stand am 1. Oktober 2019)
(SR 741.817)
- Reglement über die Verwendung der Mittel des Fonds für Verkehrssicherheit vom 5. Dezember 1989 (Stand am 1. Januar 2007)
(SR 741.816)

4.2 FVS-interne Grundlagen

Die in den vergangenen Jahren erfolgten Umsetzungsschritte und laufenden Massnahmen basieren auf der Strategie 2020–2024. Die bisherige Strategie verfolgte folgende Ziele:

Mit dem strategischen Zielbild bis 2024 wurde angestrebt, dass der FVS seine Rolle bei der Mittelvergabe proaktiv wahrnimmt, Platz für Innovationen schafft und flexibel auf Veränderungen reagiert. Ebenso wurde die professionalisierte Gestaltung des Dialogs mit den verschiedenen Partnern und Organisationen angestrebt. Die Verwendung öffentlicher Gelder sollte auf einer wissensbasierten Grundlage und anhand von klaren Kriterien erfolgen (Evidenzbasis), die auf die massgebenden Risiken im Strassenverkehr abzielen. Zentral waren die Förderung einer Innovationskultur, die Optimierung des Wirkungsmanagements der finanzierten Projekte sowie ein systematisches Wissensmanagement.

Basierend auf einem systematischen, wissensbasierten Vorgehen wurden folgende sechs Themenschwerpunkte festgelegt, denen bei Gesuchen und Kampagnen besondere Beachtung geschenkt wird:

- Kinder zu Fuss, mit FäG (fahrzeugähnlichen Geräten) oder mit dem Velo
- Velo und E-Bike
- Verhalten, das zu Vortrittsmissachtung führt
- Verhalten, das zu Unaufmerksamkeit und Ablenkung führt
- Fahren unter Einfluss von Substanzen und Alkohol
- Trends (z.B. automatisiertes Fahren, Datenmanagement, Mikromobilität, Verkehrsklima)

Der FVS hat zudem drei Tätigkeitsbereiche definiert:

- Grundlagen, Forschung und Evaluation
- Wissenstransfer und Austausch
- Umsetzungsprojekte

Alle Massnahmen des FVS sind darauf ausgerichtet, eine Reduktion der Zahl der im Strassenverkehr getöteten und verletzten Personen zu erreichen. Entsprechend werden seit 2024 bewilligte Initiativen systematisch evaluiert.

4.3 Organisation

Der FVS ist eine öffentlich-rechtliche Anstalt mit Rechtspersönlichkeit und Sitz in Bern (Art. 3 UVBG, SR 741.81). Er steht unter der Aufsicht des Bundesrates (Art. 8 UVBG). Die Organe des FVS sind gemäss Art. 5 UVBG die Verwaltungskommission (VK), das Präsidium und das Sekretariat (Geschäftsstelle). Das Sekretariat ist das vollziehende Organ und wird vom ASTRA geführt (Art. 7 UVBG). Die Verwaltungskommission besteht aus höchstens 15 Mitgliedern, die vom Bundesrat für die Dauer von vier Jahren gewählt werden. Sie setzt das jährliche Budget fest, genehmigt die Jahresrechnung sowie den Jahresbericht und entscheidet über die Verwendung der Mittel im Einzelfall (Art. 6 UVBG).

4.4 Positionierungsstatement

Der FVS ist die innovative Drehscheibe für Verkehrssicherheit in der Schweiz und stellt die Verkehrsteilnehmenden ins Zentrum. Dabei arbeitet er eng mit unterschiedlichen Akteuren im Kontext der Verkehrssicherheit zusammen. Er überzeugt dank einem nutzerfreundlichen digitalen Gesuchsprozess und seinem Netzwerk von führenden Experten und Expertinnen. Der FVS ist angetrieben von einem klaren Ziel: die Verkehrssicherheit in der Schweiz stetig zu verbessern. Neben bewährten Initiativen unterstützt der FVS insbesondere Projekte zur Schaffung von Evidenzen, Wissenstransfer und Austausch sowie Umsetzungsprojekte. Durch die kontinuierliche Evaluation stellt der FVS sicher, dass nur Umsetzungsprojekte weiter gefördert werden, welche sich als wirksam erwiesen haben.

4.5 Finanzierung

Die Aktivitäten des FVS werden durch öffentliche Abgaben finanziert. Aktuell beträgt der Unfallverhütungsbeitrag 0,75 Prozent der Nettoprämie der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung (Art. 1 der Verordnung über einen Beitrag für die Unfallversicherung im Strassenverkehr, SR 741.811). Der Beitrag kann maximal 1 Prozent der Nettoprämie betragen (Art. 1 Abs. 2 UVBG), er wird vom Bundesrat auf Antrag der Verwaltungskommission festgelegt.

4.6 Aufgabe

Mit den Mitteln aus den Unfallverhütungsbeiträgen werden verhaltenspräventive Massnahmen zur Verringerung von Unfällen und Unfallfolgen im Strassenverkehr finanziert (Art. 1 des Reglements über die Verwendung der Mittel des Fonds für Verkehrssicherheit, SR 741.816). Der FVS fördert und koordiniert diese Massnahmen oder trifft sie selbst. Die Fondsgelder werden mehrheitlich für die vom FVS festgelegten Schwerpunkte und Projekte verwendet. Die Gesuche werden nach den definierten Schwerpunktthemen, den erwarteten Wirkungen sowie den bestehenden und geplanten Massnahmen priorisiert. Ein Anspruch auf die Finanzierung von Projekten besteht nicht. Aufgaben im Bereich der Verkehrssicherheit, zu denen das Ge-



meinwesen gesetzlich verpflichtet ist, sowie Strukturbeiträge an Organisationen und Verbände werden nicht unterstützt (Art. 1 Reglement über Verwendung der Mittel des Fonds für Verkehrssicherheit).

4.7 Wissenschaftliche Grundlagen

Die Tätigkeiten des FVS basieren auf den statistischen Grundlagen des Unfallgeschehens, auf wissenschaftlichen Arbeiten, die vom FVS in Auftrag gegeben werden, Erkenntnissen von Verkehrssicherheitsorganisationen im In- und Ausland sowie allgemeiner wissenschaftlicher Forschung.

5 Schwerpunkte (vgl. Ziffer 4.2)

Die Verwaltungskommission hat die wissenschaftlich definierten, grundlegenden Schwerpunkte gemäss Evidenzbasis im Jahr 2023 verabschiedet. Die Auswahl der Schwerpunktthemen basiert auf der Beurteilung und Gewichtung der Dimensionen Schwerverunfallte, Fremdgefährdung, Schutzbedürfnis sowie auf der Entwicklung der Unfallzahlen. Die Beurteilung wurde in allen Dimensionen evidenzbasiert vorgenommen und stützt sich auf Zahlen, Literatur und Expertenwissen. Die Gewichtung ist eine strategische Frage und erfolgte auf Basis strategischer Überlegungen.

Die Schwerpunktthemen sollen auch in der neuen Strategie 2025–2029 Bestand haben. Dasselbe gilt für die Tätigkeitsbereiche. Im Grundlagenpapier zur Herleitung der Schwerpunkte werden auch zukünftige Herausforderungen für die Verkehrssicherheit genannt, die bei der Vergabe von Fördergeldern ebenfalls berücksichtigt werden sollen.

5.1 Schwerpunkte gemäss Evidenzbasis

5.1.1 Kinder zu Fuss, mit FäG oder mit dem Velo

Kinder weisen eine sehr hohe Schutzbedürftigkeit auf. Gemäss SINUS 2023 der BFU verunfallen sie in der Regel zu Fuss, mit einem fahrzeugähnlichen Gefährt (FäG) oder mit dem Velo. Kinder zwischen 0 und 14 Jahren, die sich zum Zeitpunkt des Unfalls aktiv im Verkehr

fortbewegten, waren in knapp 40 Prozent der Fälle zu Fuss, in rund einem Drittel der Fälle mit dem Velo und in knapp 20 Prozent der Fälle mit einem FäG (z. B. Trottnett) unterwegs.

Bisher geförderte Präventionsmassnahmen für diese Zielgruppe sind vor allem die Schulwegkampagne und die Bildungsmassnahmen in Zyklus I und II. Die Ausgestaltung der Massnahmen basiert auf wissenschaftlich definierten Kriterien. Die Wirkung dieser Massnahmen wird evaluiert, um Optimierungen vornehmen zu können. In Zukunft fokussiert der FVS vor allem auf Wissenstransfer und Austausch sowie Umsetzungsprojekte.

5.1.2 Velo und E-Bike

Unfälle mit Velo und E-Bike haben in den letzten Jahren zugenommen. Insbesondere die Entwicklung der Unfallzahlen und die hohe Schutzbedürftigkeit dieser Verkehrsteilnehmenden begründen die Bedeutung für die Präventionsförderung. Zielgruppen umfassen dabei sowohl Jugendliche zwischen 12 und 17 Jahren als auch Erwachsene ab 45 Jahren und gemäss Sinusbericht (BFU 2022) vor allem Nutzende ab 65 Jahren. Bisher wurden bereits verschiedene Präventionsmassnahmen zum Beispiel zur Erhöhung der Sichtbarkeit gefördert. Aufgrund der steigenden Unfallzahlen ist es wichtig, neue, wirkungsvolle Präventionsmassnahmen für Velo- und E-Bike-Fahrende zu entwickeln. Um neue Präventionsmassnahmen zu identifizieren und zu explorieren, werden Ideen im Rahmen von dynamischen Formaten gefördert. In Zukunft fokussiert der FVS vor allem auf Wissenstransfer und Austausch sowie Umsetzungsprojekte.

5.1.3 Verhalten, das zu Vortrittsmissachtung führt

Gemäss dem SINUS-Bericht der BFU 2023 sind insgesamt ein Viertel, innerorts fast ein Drittel der schweren Unfälle auf Vortrittsmissachtungen zurückzuführen. Mit > 40 Prozent spielen Vortrittsmissachtungen insbesondere bei Kollisionen eine grosse Rolle. Der primäre Fokus des FVS liegt auf den Fahrzeuglenkenden, weil diese die höchste Fremdgefährdung darstellen. Bisher stand beim Thema Vortrittsmissachtung vor allem die Wissensvermittlung und damit die Regelkenntnis im

Vordergrund. Es besteht noch zu wenig Evidenz in Bezug auf mögliche verhaltenspräventive Massnahmen. In Zukunft konzentriert sich der FVS bei diesem Thema auf die Schaffung von Grundlagen und Forschung, die vermehrt auf die Verhaltensweisen fokussieren, welche das Unfallrisiko erhöhen, und nicht nur auf die Technologien (z. B. das Handy), die diese verursachen. In Zusammenhang mit der Handynutzung stellt sich die Frage, in welchen Situationen und wie das Handy genutzt wird und welche dieser Verhaltensweisen besonders gefährlich sind. Dies würde ermöglichen, dass evidenzbasiert Präventionsmassnahmen entwickelt werden können, die nachhaltig eine positive Wirkung aufweisen.

5.1.4 Verhalten, das zu Unaufmerksamkeit und Ablenkung führt

Gemäss dem SINUS-Bericht 2023 der BFU wurde 2022 in der Schweiz Unaufmerksamkeit/Ablenkung bei 30 Prozent der schweren Unfälle als Haupt- oder Mitursache registriert. Mehr als ein Drittel dieser Unfälle wird durch Motorfahrzeuglenkende verursacht. Bisher wurden vom FVS verschiedene Präventionsmassnahmen zu diesem Thema finanziert. Vom FVS unterstützte Initiativen verfolgten das Ziel, die Ablenkung der Fahrzeuglenkenden zu reduzieren. Die Experteninterviews haben gezeigt, dass bei diesem Thema noch Forschungsbedarf besteht. Damit die Hauptfaktoren eruiert werden können, die in der Schweiz zu Ablenkung führen, integriert der FVS dieses Thema in seine Bevölkerungsbefragung zur Verkehrssicherheit. Der FVS fokussiert in Zukunft bei der Förderung vor allem auf Grundlagen und Forschung, aber auch auf Wissenstransfer und Austausch sowie Umsetzungsprojekte, sobald genügend Evidenzen vorliegen, um zielgerichtete Massnahmen zu entwickeln.

5.1.5 Fahren unter Einfluss von Substanzen und Alkohol

Alkohol liegt gemäss SINUS-Bericht 2023 an vierter Stelle der wichtigsten Hauptunfallursachen, wobei die Zahl der alkoholbedingten Unfälle im Vergleich zum Vorjahr gestiegen ist und diese Unfälle eine vergleichsweise hohe Letalität aufweisen. Beurteilt und gewichtet nach den Kriterien des FVS ist das Thema Alkohol bei Fahrzeuglenkenden ab dem 18. Lebensjahr und bei Motorradfahrenden ab dem 25. Lebensjahr relevant. Es werden bereits verschiedene Präventionsinitiativen zum Thema Alkohol finanziell unterstützt. Mit der Einführung des provisorischen Führerausweises, der damit verbundenen Nulltoleranz und entsprechenden repressiven Massnahmen beim Alkohol konnte die Zahl der Unfälle mutmasslich verringert werden. Es sind aber weiterhin verhaltenspräventive Massnahmen notwendig. In Zukunft fördert der FVS Wissenstransfer und Austausch sowie Umsetzungsprojekte.

5.1.6 Trends

Aufgrund des sich verändernden Mobilitätsverhaltens und neuer Technologien ergeben sich neue Heraus-

forderungen in der Verkehrssicherheit. Die frühzeitige Erkennung ist wichtig, um mit entsprechenden Präventionsmassnahmen einen Anstieg der Unfallzahlen verhindern oder zumindest vermindern zu können. Heute fehlt eine systematische Erfassung und Beurteilung sicherheitsrelevanter Trends. In Zukunft unterstützt der FVS Grundlagen und Forschung sowie Wissenstransfer und Austausch, um relevante Trends zu identifizieren.

Solche Themen sind:

- **Automatisiertes Fahren:** Automatisiertes Fahren hat das Potenzial, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Forschungsprojekte, die das Verhalten von Fahrerinnen und Fahrern und anderen Verkehrsteilnehmenden in Bezug auf automatisierte Fahrzeuge untersuchen, sollten gefördert werden. Unterstützt werden sollen ebenfalls Projekte, welche ein sicheres Verhalten beim automatisierten Fahren fördern.
- **Mobilitätsdaten:** Mobilitätsdaten können einen wertvollen Beitrag für die Unfallprävention leisten. Durch die Identifikation riskanter Verhaltensweisen auf Basis von Daten wie Bremsverhalten können riskante Fahrverhaltensmuster identifiziert werden. Datenschutzrichtlinien müssen dabei berücksichtigt werden.
- **Mikromobilität:** Die Integration von Mikromobilität, wie zum Beispiel von E-Scootern in den Verkehr, kann durch die Schulung sicherer Fahrpraktiken und das Verständnis der Verkehrsvorschriften gefördert werden. Datengestützte Analysen riskanter Verhaltensmuster könnten ebenfalls genutzt werden, um gezielte Präventionsmassnahmen und allenfalls auch Warnsysteme zu entwickeln.
- **Verkehrsklima:** Empirische Studien zeigen, dass ein Verkehrsklima, das von Respekt, Rücksichtnahme und Kooperation geprägt ist, zur Verkehrssicherheit beiträgt. Forschung rund um das Thema des Verkehrsklimas, insbesondere beim Mischverkehr, kann dazu beitragen, den Zusammenhang zwischen Unfällen und Konflikten besser zu verstehen.

5.2 Tätigkeitsbereiche

- Grundlagen, Forschung und Evaluation – dieser Bereich umfasst unter anderem das permanente Monitoring des Unfallgeschehens, spezifische Forschungsprojekte, aber auch die Evaluation von Umsetzungsprojekten.
- Wissenstransfer und Austausch – dieser Bereich dient der Nutzbarmachung der Erkenntnisse sowie der Vernetzung der verschiedenen Akteure und soll dazu dienen, dass die Aktivitäten koordinierter erfolgen.
- Umsetzungsprojekte – dieser Bereich umfasst Massnahmen wie beispielsweise eine Präventionskampagne oder ein E-Bike-Geschicklichkeitsparcours, die direkt das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden adressieren.

6 Zielbild 2029

Rückblickend wurden in der Strategieperiode 2020–2024 wichtige Weichen gestellt. Mit Massnahmen wie etwa der Festlegung von Präventionsschwerpunkten, dem Kommunikationskonzept, dem Aufbau eines Präventionslabors (FVS-Lab) und des Wissensmanagements konnten wichtige Elemente für die neue, vorliegende Strategie 2025–2029 geschaffen werden.

Da das Zielbild aus der bisherigen Strategie, inklusive angestrebter Dimensionen, aus heutiger Sicht strategisch immer noch Sinn macht, soll der eingeschlagene Weg konsequent weitergegangen werden. Das Zielbild 2029 entspricht deshalb dem Zielbild 2024. Die Handlungsfelder und Massnahmen der Strategieperiode 2025–2029 basieren jedoch auf dem Umsetzungsstand von 2024 (vgl. Abbildung 1).

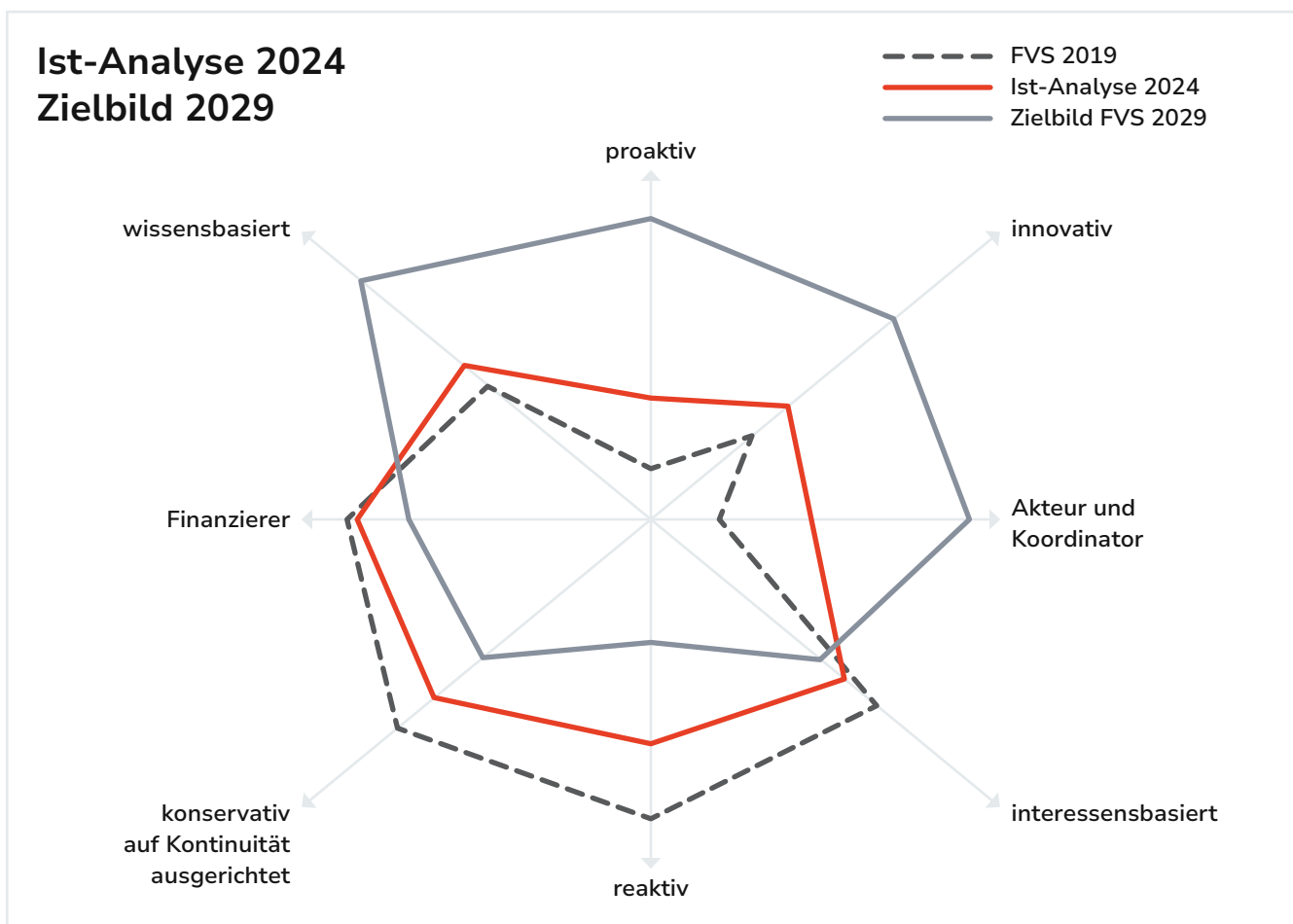


Abbildung 1: Spider-Diagramm, Situation 2019, Ist-Analyse 2024 und Zielbild 2029 mit Dimensionen.
Quelle: Einschätzung der FVS-Strategie-Gruppe

Massgebliche Dimensionen

- **Von interessensbasiert zu wissensbasiert:** Der FVS entwickelt seine Strukturen und Instrumente so weiter, dass effektive Entscheidungen evidenzbasiert getroffen und Initiativen mit hoher Wirksamkeit gefördert werden.
- **Von reaktiv zu proaktiv:** Der FVS verfügt über die nötigen Instrumente, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten und Chancen in der Prävention frühzeitig zu erkennen und dabei eigene strategische Schwerpunkte festzulegen. Er verfügt über Strukturen, die es ermöglichen, daraus Massnahmen selbst

oder über Partner abzuleiten beziehungsweise die Chancen zu antizipieren.

- **Von konservativ zu innovativ:** Der FVS gestaltet und etabliert einen Raum, in dem innovative Ideen, sowohl in kleinem als auch grossem Umfang, entwickelt werden können, um neue Lösungsansätze in der Präventionsarbeit zu ermöglichen.
- **Vom Finanzierer zum Akteur und Koordinator:** Der FVS übernimmt die Rolle eines Akteurs und Netzwerkpartners, der aktiv an der Gestaltung und Umsetzung von Projekten und Kampagnen und der Vernetzung der verschiedenen Anspruchsgruppen beteiligt ist.

7 Handlungsfelder und Massnahmen

Für die Strategieperiode 2025–2029 wurden aufgrund des Zielbildes und der angestrebten Dimensionen (vgl. Ziffer 6) sechs Handlungsfelder definiert

(Tabelle 1), vier davon mit direkter und zwei mit indirekter Einwirkung auf die Dimensionen in Abbildung 1.

Handlungsfeld	Beschreibung der Massnahmen
1. Koordination und Netzwerkgestaltung (Dimension: vom Finanzierer zum Akteur und Koordinator)	<p>a. Erstellung eines interaktiven Online-Portals Der FVS stellt den internen und externen Anspruchsgruppen ein modernes Online-Portal auf dem neusten Stand der Entwicklung zur Verfügung und gewährleistet damit ein besseres Nutzererlebnis mit optimiertem Leistungsumfang.</p> <p>b. Entwicklung und Verknüpfung von neuen und bestehenden Präventionsmassnahmen (Kampagnen, Projekte und freiwillige Weiterbildung) Der FVS fördert Synergien zwischen bestehenden und neuen Präventionsmassnahmen, Kampagnen und Projekten, in allen Tätigkeitsbereichen des FVS, um eine ganzheitliche und koordinierte Herangehensweise sicherzustellen und damit die Wirksamkeit zusätzlich zu steigern.</p> <p>c. Stärkung des Netzwerks Der FVS fördert die Netzwerkaktivitäten durch Veranstaltungen.</p> <p>d. Fokus auf die freiwillige Weiterbildung (FWB) Der FVS setzt gezielt Anreize und fördert die Weiterentwicklung von bedürfnisgerechten Angeboten sowie die Bekanntheit der freiwilligen Weiterbildung.</p>
2. Innovation (Dimension: von konservativ zu innovativ)	<p>Etablierung des FVS-Lab Der FVS fördert Innovation im Bereich der Verkehrssicherheit. Dies soll zur Identifizierung neuer präventiver Massnahmen führen und dazu beitragen, wirksame Strategien und Projekte zur verhaltensbasierten Risikominderung der Verkehrsteilnehmenden zu entwickeln. Dabei werden «kleine und grosse Ideen» berücksichtigt und nach dem Motto «Test and Learn» vorgegangen.</p>
3. Etablierung als Akteur (Dimension: von reaktiv zu proaktiv)	<p>a. Aktive Kommunikation Der FVS setzt effektive Kommunikationsstrategien um und verbreitet deren Botschaften wirkungsvoll, um das Engagement der Zielgruppen zu erhöhen.</p> <p>b. Fokus auf eigene Kampagnen und Projekte Der FVS kann Kampagnen ausschreiben und nach Bedarf auch eigene durchführen. Er ist damit unabhängig und flexibel bei der Lancierung von Projekten und Kampagnen.</p>
4. Wissens- und Wirkungsmanagement (Dimension: von interessenbasiert zu wissensbasiert)	<p>a. Aufbau des Wissensmanagements Der FVS erhebt, analysiert und nutzt projekt- und kampagnenbezogene Daten und Informationen. Dies trägt dazu bei, die Wirksamkeit von Initiativen und Massnahmen zu bewerten und kontinuierlich zu verbessern.</p> <p>b. Evaluationen Der FVS führt grundsätzlich bei allen Projekten und Kampagnen, die er finanziert, systematische Evaluationen durch. Dies führt zu einer Steigerung der Effektivität, der Transparenz und dadurch des Vertrauens der Gesuchsteller.</p>

Handlungsfeld	Beschreibung der Massnahmen
5. Transparenz und Steuerungsfähigkeit	<p>a. Beschaffungswesen, Legal und Compliance Der FVS gewährleistet die Rechtmässigkeit und die Transparenz aller Beschaffungsprozesse gemäss Bundesgesetz über das öffentliche Beschaffungswesen (SR 172.056.1) und legt auch grossen Wert auf die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften (Datenschutz) und Compliance-Standards. Durch strikte Einhaltung rechtlicher Rahmenbedingungen und interner Richtlinien minimiert er das Risiko von rechtlichen Problemen, Haftungsansprüchen und Unregelmässigkeiten, was zu einer vertrauenswürdigen Geschäftsumgebung führt.</p> <p>b. Finanzielle Steuerung Der FVS setzt die finanziellen Mittel gemäss den strategischen Schwerpunkten und Handlungsfeldern effizient, zweckgebunden und nachvollziehbar ein und schafft dadurch Vertrauen und Glaubwürdigkeit gegenüber der Verwaltungskommission und externen Anspruchsgruppen.</p> <p>c. Aufbau Steuerungsinstrumente: strategisch und operativ Für die Geschäftsstelle, das Präsidium und die Verwaltungskommission erstellt der FVS digitale Dashboards mit den wichtigsten Zahlen und Fakten, um effiziente und fundierte Entscheidungen zu ermöglichen.</p>
6. Organisationsentwicklung	<p>a. Effiziente Geschäftsprozesse Der FVS organisiert seine internen Abläufe effizient, nutzt neue Technologien und stellt sicher, dass alle administrativen Aufgaben ordnungsgemäss erledigt werden. Dies trägt dazu bei, die Produktivität und Effizienz der Geschäftsstelle insgesamt zu steigern. Dies soll die Zufriedenheit der Partnerorganisationen erhöhen.</p> <p>b. Professionalisierung und Integration neuer Aufgabenbereiche Gemäss den Handlungsfeldern werden bestehende Aufgabenbereiche professionalisiert und neue Aufgaben in den FVS integriert: Das betrifft insbesondere die Themenbereiche Beschaffungswesen, Legal und Compliance, Wissens- und Wirkungsmanagement, FVS-Lab, freiwillige Weiterbildung, Kommunikation, Online-Portal. Dies bietet dem FVS mehr Kontrolle, Flexibilität und Effizienz, während gleichzeitig interne Expertise genutzt werden kann, um die Ziele des Fonds effektiv zu erreichen.</p> <p>c. Interner Aufbau von Fachkompetenzen Der FVS verstärkt die Geschäftsstelle personell und fachlich, damit die neuen Aufgaben intern kosteneffizienter erledigt werden und die Abhängigkeit von externen Organisationen reduziert werden kann.</p>

Die Priorisierung der Massnahmen in den Handlungsfeldern erfolgt auf Antrag der Geschäftsstelle an die Verwaltungskommission über den Budget- und Antragsprozess.