

Neue Verkehrssicherheitspolitik des Bundes: Massive Reduktion der Verkehrstopfer bis 2020

Der Bundesrat will mit gezielten Massnahmen die Zahl der Opfer im Strassenverkehr massiv reduzieren. Er hat das Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK mit der Umsetzung einer neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik auf der Basis von „Vision Zero“ beauftragt. Dabei soll die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 von heute 600 auf weniger als 210 gesenkt werden. Auch sind eine verbesserte Sicherheitsausbildung der Verkehrsteilnehmenden, Anpassungen am Strassenverkehrssystem sowie die Weiterentwicklung von Fahrzeugtechnik und Verkehrstelematik vorgesehen.

Die Strassenverkehrssicherheitspolitik beruht auf der neuen Sicherheitsphilosophie „Vision Zero“, der Vision und dem Fernziel eines Strassenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. Im Zentrum des neuen Ansatzes steht die Einsicht, dass der Mensch Fehler begeht – auch im Strassenverkehr. Als Folge davon muss sich das Strassenverkehrssystem dem Menschen anpassen, indem es die fatalen Folgen von Fehlverhalten im Strassenverkehr weitestgehend ausschliesst.

Weitere Informationen:

UVEK

www.admin.uvek.ch

Vision Zero

www.vision-zero.com

Verkehrssicherheitsrat VSR

www.verkehrssicherheitsrat.ch

Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung

www.bfu.ch

10. Juli 2002

Neue Verkehrssicherheitspolitik: Bis 2020 massive Reduktion der Verkehrsoffer

Der Bundesrat will mit gezielten Massnahmen die Zahl der Opfer im Strassenverkehr massiv reduzieren. An seiner heutigen Sitzung beauftragte er das UVEK mit der Umsetzung einer neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik auf der Basis von „Vision Zero“. Dabei soll die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 von heute 600 auf weniger als 210 gesenkt werden. Auch vorgesehen sind eine verbesserte Sicherheitsausbildung der Verkehrsteilnehmenden, Anpassungen am Strassenverkehrssystem sowie die Weiterentwicklung von Fahrzeugtechnik und Verkehrstelematik.

Die Zahl der Todesopfer im Strassenverkehr beträgt seit einigen Jahren knapp 600. Bis ins Jahr 2010 soll sich die Zahl der Getöteten auf weniger als 300 reduzieren, bis 2020 auf weniger als 210 Opfer. Ebenso soll die Zahl der heute jährlich über 6000 Schwerverletzten massiv gesenkt werden.

Die Strassenverkehrssicherheitspolitik beruht auf der neuen Sicherheitsphilosophie „Vision Zero“, der Vision und dem Fernziel eines Strassenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. Im Zentrum des neuen Ansatzes steht die Einsicht, dass der Mensch Fehler begeht – auch im Strassenverkehr. Als Folge davon muss sich das Strassenverkehrssystem dem Menschen anpassen, indem es die fatalen Folgen von Fehlverhalten im Strassenverkehr weitestgehend ausschliesst.

Die Anpassungen beruhen auf vier Ansatzpunkten:

1. Die Verkehrsteilnehmenden müssen verstärkt zu einem sicheren Verhalten im Strassenverkehr befähigt und veranlasst werden.
2. Gefährliches Verhalten soll, insbesondere durch technische Massnahmen, weitgehend verunmöglicht werden.
3. Kommt es trotzdem zu einem Unfall, sollen bauliche und technische Sicherheitsmassnahmen Schutz vor schweren Verletzungen bieten.
4. Bei unvermeidbaren Verletzungen soll eine optimale Rettung die körperlichen Folgen minimieren.

Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat in Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung „bfu“ Grundlagen zur neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik erarbeitet. Der Grundlagenbericht wird voraussichtlich in der zweiten Hälfte August veröffentlicht. Das UVEK wird die vorgeschlagenen und weitere Massnahmen prüfen und bewerten. Vor der Einführung eines Massnahmenpaketes wird eine Vernehmlassung durchgeführt.

Das UVEK ist vom Bundesrat beauftragt worden, die nötigen Rechtsänderungen für Sockelmassnahmen, d.h. die Rahmenbedingungen für die Umsetzung der neuen Politik, bis Januar 2003 vorzubereiten.

Medienmitteilung des UVEK vom 3. Juli 2002

Die Ziele von Vision Zero

Vision Zero: Keine Verkehrstoten mehr

Hinter den anonymen Zahlen der Unfallstatistik stehen Menschenschicksale. Alle fünf Minuten ereignet sich auf Schweizer Strassen ein Unfall. Strassenverkehrsexperten, Behörden, Politiker und die bfu suchen nach neuen Einfällen zur Erhöhung der Sicherheit. In diesem Sinn hat die bfu 1999 die Idee der „Vision Zero“ aufgegriffen, die bereits zwei Vorbilder hat.

Erstmals verwendet wurde der Ausdruck vom amerikanischen Chemieunternehmen DuPont. Seit fast 200 Jahren lautet die erfolgreiche Firmenphilosophie, dass jeder Unfall vermeidbar ist. In den Werken DuPonts ist die Vision Zero heute praktisch Realität geworden.

In Schweden wurde die Idee zur Vision Zero speziell für den Strassenverkehr entwickelt. Im Oktober 1997 verabschiedete das schwedische Parlament das Strassensicherheitskonzept Vision Zero. Verkehrssicherheit wurde zum politischen Thema gemacht und seitdem sind in Schweden die Zahlen der Opfer im Strassenverkehr rückläufig.

Was heisst Vision Zero? „Null Vision“ oder „keine Vision“? Vision Zero bedeutet etwas anderes: Das Strassenverkehrssystem soll so gestaltet und betrieben werden, dass bei dessen Benützung auf Schweizer Strassen keine Menschen mehr schwer oder tödlich verletzt werden.

Die mobile moderne Gesellschaft

Der moderne Mensch bewegt sich oft täglich von einem Ort zum anderen. Das Strassennetz wird ständig ausgebaut und erneuert und die Zahl der Autos nimmt stärker zu als die Bevölkerung. Mobilität bedeutet dem modernen Menschen viel. Sie ist zwar kein verfassungsmässiges Recht, aber eine politische, gesellschaftliche und wirtschaftliche Voraussetzung, damit die Gesellschaft funktioniert. Die Kehrseite der Medaille: Der mobile Mensch ist vermehrt den Gefahren im Strassenverkehr ausgesetzt.

Das ethische Grundrecht

Vision Zero basiert auf dem ethischen Grundsatz der körperlichen Unversehrtheit.

Die Bundesverfassung definiert das menschliche Grundrecht wie folgt:

Die Würde des Menschen ist zu achten und zu schützen. (Art. 7)

Jeder Mensch hat das Recht auf persönliche Freiheit, insbesondere auf körperliche und geistige Unversehrtheit und auf Bewegungsfreiheit. (Art. 10.2)

Die Unfallstatistik

In den Industrieländern stehen Verkehrsunfälle bei den Schwerverletzten und Getöteten an zweiter Stelle. In der Schweiz sterben jährlich etwa 600 Menschen im Strassenverkehr, in Europa rund 45'000. Nur Krebskrankheiten bergen ein höheres Todesrisiko. An dritter Stelle folgen Herzkrankheiten. Bei den Jungen zwischen 20 und 30 Jahren ist das Risiko auf der Strasse tödlich zu verunglücken am höchsten. Die vielen Strassenverkehrsoffer stehen im Widerspruch zum ethischen Grundrecht, das jedem Menschen die körperliche und geistige Unversehrtheit garantiert. Sie kosten die Volkswirtschaft jährlich 6,5 Mia. Franken - das ist mehr als die Hälfte der Ausgaben, die in der Schweiz insgesamt durch Unfälle verursacht werden.

Vision Zero in der Schweiz

Die bfu setzt sich in ihrem Leitbild das mittelfristige Ziel, bis 2010 die Zahl der Todesopfer von Verkehrsunfällen von knapp 600 auf 300 zu reduzieren.

Vision Zero entspricht dem langfristigen Ziel der bfu: Es darf im Strassenverkehr keine Todesopfer und keine Schwerverletzten mehr geben. Das Ziel ist bewusst visionär formuliert, denn eine Vision setzt Energien und kreative Gedanken frei.

Vision Zero soll schrittweise umgesetzt werden. Nicht nur im Zusammenhang mit der Revision des Strassenverkehrsgesetzes müssen die Gefahren im Strassenverkehr, die menschlichen Fähigkeiten und ihre Grenzen thematisiert werden. Auch das schweizerische Strassensystem soll so gestaltet werden, dass „menschliche“ Fehler der Verkehrsteilnehmenden keine tödlichen Folgen mehr haben können.

Nachstehende Sicherheitsmassnahmen können u. a. dazu beitragen:

- 2-Phasen-Modell für Neulenker und Neulenkerinnen (bei den 18- bis 24-Jährigen ist der Strassenverkehrsunfall die häufigste Todesursache)
- Herabsetzung der Alkoholpromille von 0,8 auf 0,5 (Alkohol ist bei fast 20% der tödlichen Unfälle massgebliche Unfallursache)
- anlassfreie Atemalkoholkontrolle
- Sichere Gestaltung von Ortsdurchfahrten durch Kreisel (Reduktion der Geschwindigkeit und höhere Aufmerksamkeit)
- Obligatorium Kinderrückhaltesysteme (Schutz der Kinder bis 7 Jahre in Autos auf Vorder- und Rücksitzen)

Vision Zero und Strassensicherheitspolitik

Die Schweiz braucht eine eigentliche Strassensicherheitspolitik. Die Partner in der Politik müssen die Vision Zero gemeinsam vertreten und Standards für einen sicheren und umweltfreundlichen Strassenverkehr setzen.

Eine Vision ist ein Ziel, in das viel Energie und Kraft gesteckt werden muss. Wenn alle gemeinsam - Verkehrsteilnehmende, Politiker, Autoindustrie und

Strassenbaubehörden - die Verantwortung für die Sicherheit im Strassenverkehr tragen, wird Vision Zero Realität.

Gemäss ihrem Auftrag überträgt die bfu den Grundgedanken der Vision Zero auch auf die künstlichen Systeme im Sport, im Haushalt und in der Freizeit.

Vision Zero ist mehr als eine visionäre Zielvorgabe: Keine Toten und Schwerverletzten im Strassenverkehr in der Schweiz?

Dr. Raphael D. Huguenin, Vizedirektor der bfu
Referat im Rahmen des Symposiums „Vision Zero – Verkehr ohne Gefahr“

Ausgangslage: Warum Vision Zero?

Als vor einigen Jahren in Schweden die Idee „Vision Zero“ (VZ) proklamiert und später auch in der Schweiz diskutiert wurde, stellte man die Frage, weshalb der Strassenverkehr sicherer sein sollte als das Leben überhaupt. Die Antwort ist einfach: Der Strassenverkehr ist ein künstliches System, das – anders als die Natur – funktional durch den Menschen entwickelt wurde. Wer erlaubt, dass dabei in der Schweiz jährlich 600 Personen sterben?

Der IST-Zustand im Strassenverkehr ist desolat – auch wenn er schon schlimmer war. Wer, selbst mit bester Absicht, ein Ziel formuliert, das Getötete und Schwerverletzte einkalkuliert, handelt unmoralisch. VZ ist eine ethische Verpflichtung, die nicht nur bei der Swissair oder bei der SBB, sondern auch bei den Verantwortlichen für den Strassenverkehr ins Leitbild gehört. Erfreulicherweise sieht dies BR Leuenberger auch so.

Zielvorgabe: Wie wird Vision Zero realisiert?

1. Wir wurden vor einiger Zeit gefragt, ob wir mit der Forderung „null Getötete im Strassenverkehr“ nicht übers Ziel hinausschiessen. Diese Zeit ist vorbei. Heute will man von uns Konkretes darüber hören, wie denn eine derartige Vision zu realisieren sei. Diese Grundhaltung zeugt von einem „fruchtbarem Boden“, der gestattet, überhaupt an Realisierung zu denken.
2. Bis vor kurzem wurde eine gewisse Anzahl Getötete und Schwerverletzte im Strassenverkehr als unausweichlich akzeptiert. Wenn wir die Vision zum ultimativen Ziel verwandeln wollen und dies explizit formulieren, gelangen wir vom ethischen Lippenbekenntnis zum ethischen Handeln. Ich habe mich seit der Auseinandersetzung mit der Thematik bereits mehrmals dabei ertappt, langfristige Ziele in Verbindung mit Getöteten formulieren zu wollen. Getötete oder Schwerverletzte in eine abschliessende Zielsetzung einzukalkulieren, ist aber unmoralisch. Wenn wir diese neue Denkweise akzeptieren, ist der Schritt zur Konkretisierung getan und es entsteht in der Sicherheitsarbeit ein katalysierender Gewissenskonflikt. Katalysierend, weil er, in Analogie zum anregenden chemischen Prozess, zu kreativeren Mitteln als bisher führt und uns zwingt, Sicherheitslösungen noch konsequenter zu verfolgen. Dass dies möglich ist, wird durch das folgende Zitat bestätigt, das nicht etwa von der bisweilen vielleicht weltfremden bfu stammt: „Autounfälle sind nicht nur vermeidbar, sie sind beim heutigen Stand der Technik vollkommen unnötig“, sagt der leitende Ingenieur der Gesellschaft amerikanischer Automobilingenieure, Arlan STEHNY. „Vision Zero“ ist vielleicht der Technik näher als unseren Köpfen!

3. Konkret heisst dies, dass wir uns mit den vorhandenen oder bekannten (s. a) und mit neuen (s. b) primären, sekundären und tertiären Präventionsmassnahmen befassen müssen. Die Ziele müssen als Etappen formuliert und sukzessive zum Wert „null“ (Getötete) führen, d.h. von heute 600 auf mittelfristig 300 bis hin zum visionären Ziel. Würden einige wichtige bekannte Massnahmen konsequent beachtet oder mittels technischer und/oder rechtlicher Mittel durch- und umgesetzt, liesse sich das mittelfristige Zwischenziel schon kurzfristig erreichen.

Folgende bekannte Massnahmen müssten in die Tat umgesetzt werden:

- Gurtentragquote vorne und hinten, inkl. Kinder, zu 99%
 - Alle PW mit Airbag, ABS, hochgesetzten Bremsleuchten, UDS und automatischer Schaltung des Tageslichtes ausgerüstet
 - Systematische Sicherheitsverträglichkeitsprüfungen für Fahrzeuge (z.B. Offroad-Fahrzeuge) und Strassen (u.a. Realisierung der „forgiving roads“)
 - Realisierung der sicheren Strassenverkehrstechnik durch Trennung der Wege für verschiedene Verkehrsteilnehmer und Sanierung der Gefahrenstellen
 - Einführung sicherer Fahrerassistenz- und Leitsysteme (z.B. ITS - Einrichtung zu Abstands- und Temporegulation)
 - Alle Velofahrer tragen Helme
 - Keine Fahrten mit BAK Grenzwert über 0,5 ‰
 - Konsequente Einhaltung von Geschwindigkeitslimiten innerorts und ausserorts
 - Erfüllung der vorgesehenen höheren Anforderungen zum Erwerb des Führerausweises
 - Konsequente Praxis der Verkehrserziehung in Schulen
 - Nachschulung erstmals auffälliger Lenker
 - Realisierung des Modal Split
 - Optimierung des Rettungswesens
4. Um die hochgesteckten Ziele zu erreichen, ohne dass dies zu ökonomisch nicht realisierbaren Forderungen führt, ist konsequente Schwerpunktorientierung und Kreativität zur Schaffung neuer Lösungen nötig.

Tribut: Weniger Mobilität?

1. Das Ziel in der Verkehrssicherheitsarbeit besteht nicht darin, die Mobilität zu reduzieren, sondern diese unfallfrei zu gestalten. Wenn die Mobilität verringert werden müsste, was zum Beispiel aus der Sicht des Umweltschutzes sinnvoll und vielleicht notwendig ist, hätte dies wohl auch eine positive Wirkung auf das Unfallgeschehen. Dabei müsste man – unabhängig vom Ausmass - auch auf Formen der Mobilität zu sprechen kommen. Die Bahn ist so gesehen, selbst ohne Beeinträchtigung der Mobilität, nicht nur umweltverträglicher als das private individuelle Motorfahrzeug, sondern auch sicherer. Dennoch tangiert das Umsteigen auf die Bahn – sei es freiwillig oder nicht – den Handlungsspielraum. Nun gründet das „System Strassenverkehr“ aber letztlich darin, dass es Mobilität mit hohem eigenem Handlungsspielraum gestattet. VZ bedeutet aus meiner Sicht

daher nicht, dass das System an sich eingeschränkt, sondern gesichert werden soll. Strassen und Fahrzeuge müssen so konzipiert sein, dass sie den individuell notwendigen Handlungsspielraum, aber keine Opfer mehr zulassen. Unter den Systemkomponenten ist freilich der Mensch das schwächste Element. Es gilt daher, ein Mensch-Fahrzeug-Strasse-System zu bauen, das dem Verkehrsteilnehmer Rechnung trägt.

2. Ein Blick auf die oben dargestellte Liste zeigt, dass die Mobilität durch die Massnahmen nicht grundsätzlich eingeschränkt wird. Gurten, Alkoholverzicht oder Helm hindern niemanden, das Ziel, sich von A nach B zu bewegen, zu erreichen. Lediglich die Vehikelwahl könnte diesen Aspekt tangieren.
3. Durch Einschränkung der Mobilität wird die wirtschaftliche Kraft einer Gesellschaft möglicherweise reduziert. Dies kann zwar Sicherheit im Transportwesen hervorrufen, aber auf andern Gebieten (Gesundheit, Kriminalität, Suizid) Leben zerstören. Das Gesamtsystem ist daher im Auge zu behalten. Die Verkehrssicherheit ist ohne Tribut auf andern Gebieten zu erreichen.

Ziel ohne Ökonomie?

Die Frage, ob sich eine Gesellschaft ein Ziel wie VZ überhaupt leisten kann ist von der Sicht abhängig, wie der Wert des Lebens eingeschätzt wird. Finanzielle Aspekte können nicht alleinige Grundlage zur Beurteilung der Lebensgestaltung sein. Unsere Aufgabe ist es, Mittel für die Finanzierung der Sicherheit zu fordern. Tote in einem Land wie die Schweiz aus ökonomischen Gründen hinzunehmen ist zynisch.

Systemveränderung

Wir müssen dafür sorgen, dass PW-Lenker nicht mehr alkoholisiert fahren können oder dass dort, wo sich kleine Kinder nichtsahnend bewegen, Autos schon gar nicht als Gefahr auftreten. Für das erste Beispiel ist bereits eine Lösung auf dem Markt erhältlich, das zweite lässt sich verwirklichen, wenn man nur will – und ohne die Kinder einzusperren! Ich plädiere nicht obwohl, sondern weil ich Psychologe bin dafür, das Verkehrssystem sicherheitsmässig dem Menschen mit all seinen Schwächen und Motiven anzupassen statt den Verkehrsteilnehmer dem System zu unterordnen. Diese Zukunftsmusik wird mit „Vision null“ im Takt beschleunigt.

Das Schwedische Parlament hat 1997 die VZ als Basis für die zukünftige Sicherheitsarbeit akzeptiert. Verkehrssicherheit wurde somit zu einem politischen Thema, in den Medien und in der Bevölkerung breit diskutiert. Dies muss auch in der Schweiz geschehen. Eine Reihe von Institutionen und Personen haben die Vision bereits im Visier: Das Bundesamt für Strassen (astra), der Schweizerische Verkehrssicherheitsrat, Fussverkehr Schweiz und andere befassen sich damit. Der prominenteste Vertreter ist Bundesrat Leuenberger, der sich anlässlich einer wichtigen Rede zum Jahreswechsel öffentlich dazu geäussert hat. Auch er hat die Vision, Getötete und Schwerverletzte im Strassenverkehr auf null zu reduzieren. Die Vision macht den Weg zum Ziel.

Neue Denkansätze für die Verkehrssicherheit

Referat: Hans Ulrich Büssli, Schweizerischer Verkehrssicherheitsrat
gehalten am Symposium „Vision Zero – Verkehr ohne Gefahr“, 4./5. 5.2000

A. Thesen

- 1. Mobilität ist ein „natürliches Grundrecht“ und wird als Sinn des Lebens wahrgenommen.**
- 2. Für einen Grossteil der Menschen ist das Motorfahrzeug das Symbol der individuellen Mobilität . Jede Einschränkung der Fahrzeugbenützung wird als Behinderung der individuellen Mobilität empfunden.**
- 3. Das Risikobewusstsein im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr ist praktisch nicht existent.**
- 4. Verkehrssicherheitspolitik darf nicht den PolitikerInnen überlassen werden.**
- 5. Einstellungen und Verhaltensweisen sind durch gesetzliche Vorschriften nur bedingt zu beeinflussen. (Zu) hohe Regelungsdichten sind kontraproduktiv.**
- 6. Effiziente Verkehrssicherheitspolitik setzt im Gesamtsystem „Mensch-Maschine-Umwelt“ primär bei den Subsystemen „Maschine“ und „Umwelt“ an.**
- 7. Mit Bezug auf das Subsystem „Mensch“ bedeutet Verkehrssicherheitspolitik in erster Linie Kommunikationspolitik.**

B. Begründungen

Ad 1:

Alle Menschen sind auf Mobilität angewiesen. Jede Beschränkung der persönlichen Mobilität wird als Freiheitsentzug und als schwerwiegende Beeinträchtigung des persönlichen Wohlbefindens und der Lebensqualität wahrgenommen. Gesellschaft und Politik dürfen deshalb die individuelle Mobilität nicht „bewirtschaften“. Vielmehr geht es darum, die positiven Elemente der Mobilität zu optimieren und gleichzeitig deren Sicherheits- und Umweltrisiken zu minimieren.

Ad 2:

Das Motorfahrzeug, vor allem das Automobil, hat dem Menschen ein Höchstmass an individueller Mobilität verschafft, und zwar quantitativ wie qualitativ. Gleichzeitig wird der „Homo faber“ durch das technische Gerät an sich fasziniert. Jede Gebrauchsbeschränkung durch gesetzliche, bauliche oder technische Massnahmen wird als Eingriff in die freie Verfügungsgewalt über dieses die Mobilität garantierende Transportmittel empfunden. Sofern nicht durch adäquate Vorkehren eine minimale Akzeptanz hergestellt werden kann, provozieren derartige Eingriffe Gegenreaktionen der unterschiedlichsten Art, die sich sowohl politisch (Gesellschaftsrelevanz) als auch verhaltensseitig (Sicherheitsrelevanz) auswirken können.

Ad 3:

Das subjektive Risikobewusstsein im Zusammenhang mit der Teilnahme am Strassenverkehr ist – unabhängig von der Art der Fortbewegung bzw. des benützten Transportmittels – sehr unterschiedlich vorhanden, in der Regel aber wenig ausgeprägt. Informationen über Verkehrsunfälle werden wohl zur Kenntnis genommen, aber nicht verinnerlicht bzw. in adäquates (sicherheitsbetonteres) Verhalten umgesetzt.

Ad 4:

Effiziente Verkehrssicherheitspolitik (VSP) muss den vorerwähnten Umständen Rechnung tragen. Herkömmliche VSP setzt primär auf den Gesetzgeber und die Exekutiv- bzw. Justizbehörden. Die gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Aspekte kommen dabei – nicht selten aus taktisch-opportunistischen Gründen – häufig zu kurz. Erfolgreiche VSP setzt individuelle und gesamtgesellschaftliche Akzeptanz voraus. Das politische und Rechtssystem allein kann diese nicht herstellen. Nachhaltige VSP muss daher in der breiten Öffentlichkeit verankert werden.

Ad 5:

Der Verkehr als System „Mensch-Maschine-Umwelt“ bedarf zwingend eines Regelwerks. Dieses ist im Lauf der Zeit immer dichter und komplexer, damit auch unübersichtlicher geworden. Parallel zum ständig zunehmenden Verkehrsaufkommen wurde die Kadenz neuer Rechtserlasse erhöht, deren zielgruppenspezifischen Kommunikation jedoch zu wenig Beachtung geschenkt. Die Konsequenzen sind mangelnde Transparenz und ein ungenügender Wissensstand über die aktuellen Vorschriften, verbunden mit dem Gefühl der Überforderung bzw. des Ausgeliefertseins (Schikane). Dies setzt Abwehrmechanismen in Gang, die sich negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken können.

Ad 6:

Auf Grund des Gesagten drängt sich – mit Blick auf die „Vision zero“ als ethisch-moralisch zwingende ultimative Zielsetzung – in der VSP ein Paradigmawechsel auf. Da menschliches Verhalten nur sehr bedingt durch Vorschriften geändert werden kann, ist das Ziel einer nachhaltig erhöhten Sicherheit des Strassenverkehrssystems durch entsprechende Vorkehrungen in den Bereichen Fahrzeugtechnik und Infrastrukturen anzustreben. Gefordert sind primär Fahrzeughersteller sowie Planer, Erbauer und Betreiber der strassenseitigen Infrastrukturen. Ihr Auftrag: Bereitstellung von Fahrzeugen bzw. Strassen-(Verkehrs-)räumen, die im Sinn von „Vision zero“ so angelegt sind bzw. betrieben werden können, dass sich keine tödlichen und Unfälle mit Schwerstverletzten ereignen.

Ad 7:

Die Kommunikation der sich ständig und in immer rascherer Abfolge ändernden Verkehrsvorschriften und Verhaltensanweisungen ist denkbar schlecht. Der rechtsetzende Staat sorgt nur in völlig unzureichendem Mass für einen den Anforderungen des modernen Strassenverkehrs einigermaßen entsprechenden Wissensstand der Verkehrsteilnehmenden. Die Vermittlung von Wissen und Verhaltensanweisungen ist praktisch vollständig privaten Organisationen und Institutionen überlassen. Andererseits ist der Wissensstand der politischen Entscheidungsinstanzen nicht selten ebenso ungenügend.

C. Handlungsansätze

1. Massnahmen im Subsystem „Maschine“

Die Schweiz als Nichtproduzentenland von Motorfahrzeugen kann sicherheitsrelevante Verbesserungen im Fahrzeugbau und –betrieb nur indirekt initiieren. Vorschriften bezüglich der technischen Standards der Fahrzeuge haben den internationalen Vereinbarungen zu entsprechen bzw. dürfen nicht den Charakter nichttarifarischer oder wettbewerbsbeschränkender Hemmnisse aufweisen. Sofern diese vertrags- und wettbewerbsrechtliche Kompatibilität gegeben ist, sind die Behörden gehalten, die Zulassungsvorschriften regelmässig dem jeweiligen Stand der Technik anzupassen. Die Vorschriften betr. die technischen Fahrzeugkontrollen sind wirksam durchzusetzen. Daneben ist die internationale Zusammenarbeit im Sinn der Inputgebung zu intensivieren.

2. Massnahmen im Subsystem „Umwelt“

Hier ist der Handlungsspielraum für neue, kreative und unkonventionelle Lösungen gegeben. Der Staat muss in diesem Bereich eine Führungsrolle übernehmen, unter Ausnützung des gesamten Knowhow-Potenzials in den Bereichen Planung, Strassenbau, Telematik etc. Neue Strassenanlagen sind einer Sicherheitsbewertung zu unterziehen (safety impact assessments), bestehende Infrastrukturen sind bezüglich Sicherheit zu überprüfen (safety audits), um vorhandene Konfliktstellen zu definieren bzw. zu eliminieren. Für einen optimalen Unterhalt der Verkehrsanlagen sind die erforderlichen Mittel bereit zu stellen (anerkannte Zielgrösse: 2,5 % der Anlagekosten/Jahr). Die Betriebssicherheit ist jederzeit zu gewährleisten (Ansatz: Ausdehnung der Werkhaftung). Die Verkehrsinformation ist auszubauen und als „Service public“ anzuerkennen.

3. Massnahmen im Subsystem „Mensch“

Die Vermittlung von verkehrsrechtlichem Wissen und sicherheitsrelevanten Verhaltensanweisungen ist zu intensivieren. Eine erfolgsversprechende VSP impliziert deshalb eine ganzheitliche Kommunikationspolitik, getragen von Behörden aller Stufen, Schulen, privaten Organisationen und Institutionen aus allen gesellschaftlichen Bereichen. Den Medien – namentlich den elektronischen sowie den „neuen“ Medien – kommt dabei eine besondere Bedeutung zu. Die Massnahmen im Kommunikationsbereich sind durch adäquate Vorkehrungen bezüglich der Verkehrsüberwachung sowie der Ahndung von Verkehrsdelikten (police enforcement) zu ergänzen. Aus- und Weiterbildung der Fahrzeuglenker sind weiter zu optimieren, die Aspekte der Fahrfähigkeit und sind verstärkt zu berücksichtigen (Audits, Monitoring).

D. Ausblick

Wesentliche Grundlagen für die Intradierung einer effektiven VSP als Basis für eine längerfristige Strategie, die sich an der Zielsetzung von „Vision Zero“ orientiert, sind vorhanden. Die zuständigen Behörden sind seit langem im Zugzwang.

Eine alleinige Strategie der Dekrete führt nicht zum Ziel. Vielmehr ist raschestmöglich eine breite, auf Dauer ausgelegte Informations- und Sensibilisierungsstrategie zu

erarbeiten, um die „Vision Zero“ in der breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen und zu verankern (z.B. nach dem Vorbild der Aidspräventionskampagne). Die Jungen sind dabei gezielt anzusprechen.

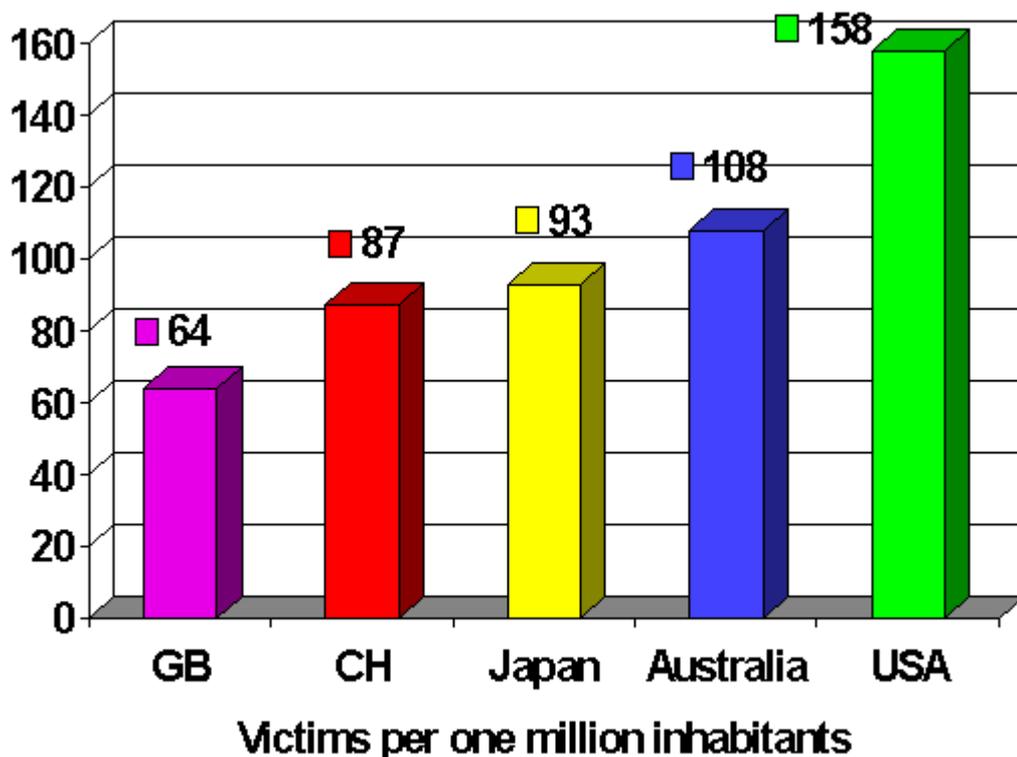
Als Trägerschaft kommt eine nationalen Taskforce in Frage, in der alle relevanten Kreise vertreten sind (damit wird a priori verhindert, dass „Vision Zero“ ein bestimmtes „Etikett“ erhält). Diese Taskforce erarbeitet die Kommunikationsstrategie und setzt sie um. Ein Fundraising via zweckgebundene Treibstoffzölle und – zollzuschläge entspricht dem Verursacherprinzip.

Perspektiven einer schweizerischen Verkehrssicherheitspolitik

Referat: Thomas Mahrer, Bereichsleiter Verkehrsregelung und Langsamverkehr, Bundesamt für Strassen (ASTRA)
gehalten am Symposium „Vision Zero – Verkehr ohne Gefahr“, 4./5. 5.2000

1. Einleitung

In der Schweiz werden jährlich 87 Personen pro Million Einwohner im Strassenverkehr getötet. Das sind sowohl aus individueller als auch aus der gesellschaftlichen Sicht eindeutig und genau 87 Todesfälle zu viel. Mit meinem Referat will ich Ihnen aus der „Bundesküche“ berichten, wo wir mit unseren Überlegungen dazu stehen, und was der Bund beabsichtigt, in nächster Zeit zu tun, um eine Linderung dieses Problems zu erreichen. Die erhebliche Reduktion des Unfallgeschehens in unserem öffentlichen Strassenraum ist ein zentrales Ziel des Eidgenössischen Departements für Umwelt Verkehr Energie und Kommunikation und damit eine prioritäre Aufgabe unseres Bundesamts für Strassen.



Unser Symposium zu VISION ZERO kann – davon bin ich persönlich überzeugt – auch in der Schweiz zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Strassenverkehr genützt werden. Aus diesem Grunde danke ich an dieser Stelle dem Veranstalter für Durchführung dieses Symposiums.

2. Verfassungsmässige Grundrechte und Mobilität

Bundesrat Leuenberger hat in seiner Ansprache zum 1. Januar 2000 unser Dilemma etwa wie folgt beschrieben:

„Unsere Verfassung garantiert das Recht auf Leben. Doch der Strassenverkehr fordert jährlich 600 Tote. Im Namen unserer Mobilität drohen wir, dies zu verdrängen und damit zu akzeptieren. Unsere Vision muss aber null Verkehrstote sein, auch wenn wir wissen, dass dies in einem einzigen Schritt nicht erreichbar ist.“

In der Bundesverfassung ist festgehalten, dass wir eine Gesellschaft wollen, in der alle die gleichen Chancen haben, sich zu entfalten und soziale Geltung zu erlangen, und zwar unabhängig von geographischen Nachteilen, sozialer Zugehörigkeit oder körperlichen Behinderungen. Um dieses Ziel zu erreichen, ist der Staat unter anderem verpflichtet, ein Grundangebot an Mobilität und der entsprechenden Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Alle Bevölkerungsgruppen und Regionen haben ein Anrecht auf den Zugang zur Mobilität. Auch wenn dies nicht wie ein verfassungsmässiges Grundrecht einklagbar ist, ist sie dennoch ein Mittel, um die verfassungsrechtlich garantierte Chancengleichheit zu garantieren. Diese Mobilität soll auch in Zukunft gewährleistet sein. Dabei werden sich künftig sowohl die Regeln für einzelne dieser Mobilitätsformen als auch der Modal Split im gesellschaftlichen Interesse der Verkehrssicherheit, der Wirtschaft und des Umweltschutzes wandeln.

In der neuen Bundesverfassung (Art. 10 Abs. 1 und 2) ist das Recht jedes Menschen auf Leben, persönliche Freiheit, insbesondere auf körperliche und geistige Unversehrtheit und auf Bewegungsfreiheit nun schriftlich verankert.

Das Bundesgericht hat schon vorher, noch unter der Geltung der alten Verfassung, das menschliche Leben als Grundgehalt der freien Entwicklung der Persönlichkeit und damit als Kerngehalt der persönlichen Freiheit beurteilt. Nach seiner Rechtsprechung erträgt das Recht auf Leben keinerlei Beschränkungen. Auf gesetzlicher Grundlage beruhende und im öffentlichen Interesse liegende Eingriffe sind verfassungsrechtlich undenkbar 1[Jörg Paul Müller, Elemente einer schweizerischen Grundrechtstheorie, Bern 1982, S. 1441].

Ich will hier nicht auf die Streitfrage eingehen, ob Grundrechte nur Abwehrrechte gegen den Staat sind oder ob der Staat aktiv etwas für ihre Verwirklichung tun muss. Nach meinem persönlichen Verfassungsverständnis muss er es! Dieses Verfassungsverständnis und die **VISION ZERO** stehen m. E. somit in enger Kongruenz zueinander.

Warum haben wir aber trotzdem ein solches Unfallgeschehen wie auf folgender Abbildung zu beklagen?

- **Jährlich über 22'000 Unfälle**
- **Jährlich über 27'000 verletzte Personen**
- **Jährlich gegen 600 Tote im Strassenverkehr**
- **Wöchentlich verlieren 11 Menschen ihr Leben bei einem Strassenverkehrsunfall**

☒ **Unfallzahlen lagen früher noch weit höher**

☒ **Bisher offenbar ohne grosses Aufsehen zur Kenntnis genommen**

Haben der Gesetzgeber, die Behörden versagt? Haben sie ihre Hausaufgaben nicht gemacht? Oder ist der einzelne Verkehrsteilnehmer einfach viel zu oft unfähig, sich an die Regeln und technischen Vorgaben unsres Verkehrssystems zu halten? Was können wir tun, um das Unfallgeschehen nochmals erheblich reduzieren?

Überspitzt lässt sich die heutige Ausgangslage wie folgt zu formulieren: Ohne Mobilität keine Verkehrstoten, ohne Mobilität aber auch keine Befriedigung eines Teils menschlicher und wirtschaftlicher Bedürfnisse. Mit Mobilität hingegen Inkaufnahme von Verletzungen des Rechts auf Leben und der persönlichen Freiheit.

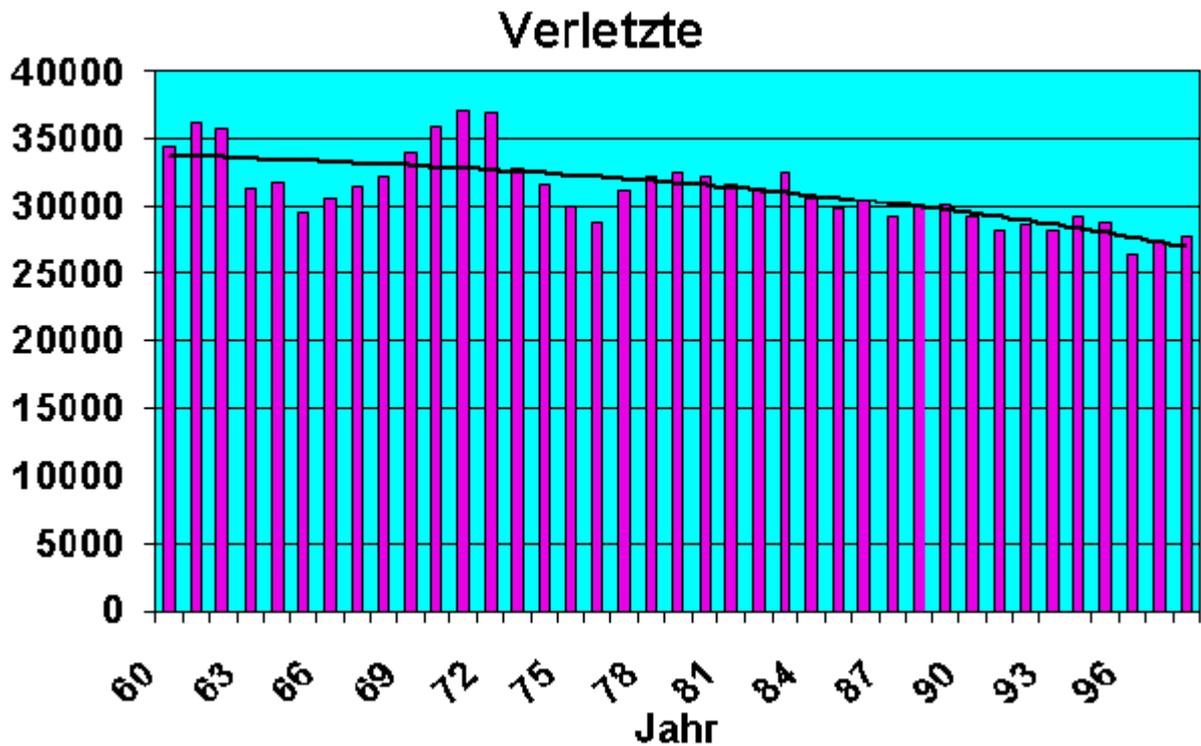
Um diesen Gegensatz zu überwinden, muss ein Paradigmawechsel eingeleitet werden. Nach dem dargelegten Verfassungsverständnis kann dies nur mit vielfältigen Massnahmen auf der Seite der Mobilität erfolgen.

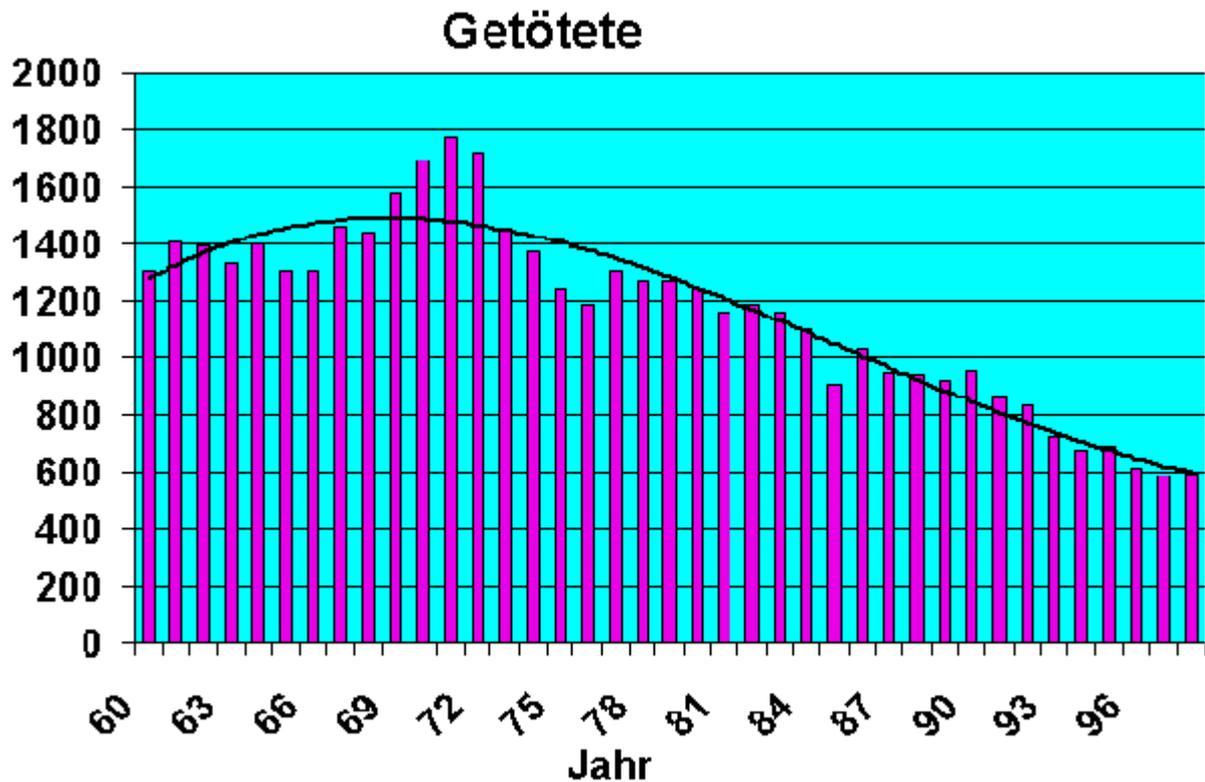
3. Die Verkehrssicherheitspolitik des Bundesrats in der Vergangenheit

3.1. Bisherige Verkehrssicherheitsarbeit

Wenn ich vorhin gefragt habe, ob der Gesetzgeber und die Behörden ihre Hausaufgaben nicht gemacht haben, soll das nicht heissen, dass bis jetzt gar nichts erreicht wurde. Im Gegenteil: Mit den bisherigen Bemühungen, sowohl auf staatlicher wie auch auf wirtschaftlicher, industrieller und privater Ebene wurden beachtliche Erfolge in der Verkehrssicherheit erzielt. Die Verkehrssicherheitsarbeit wurde in der Vergangenheit in den drei Schlüsselbereichen **(Fahrzeug/Infrastruktur/Mensch)** zugunsten einer erhöhten Sicherheit wesentlich vorangetrieben. Ich verzichte auf eine

beispielhafte Auflistung, nicht aber ohne hier nochmals die vielen kleineren und grösseren Fortschritte in der Verkehrssicherheitsarbeit zu würdigen. Dies sei pauschalisiert mit den beiden folgenden Abbildungen getan. Die Anzahl der jährlich Verletzten sank von 1960 von etwa 34'000 auf 27'000 im Jahre 1998. Die Zahl der tödlich Verunfallten konnte im gleichen Zeitraum von etwa 1400 auf 600 gesenkt werden.



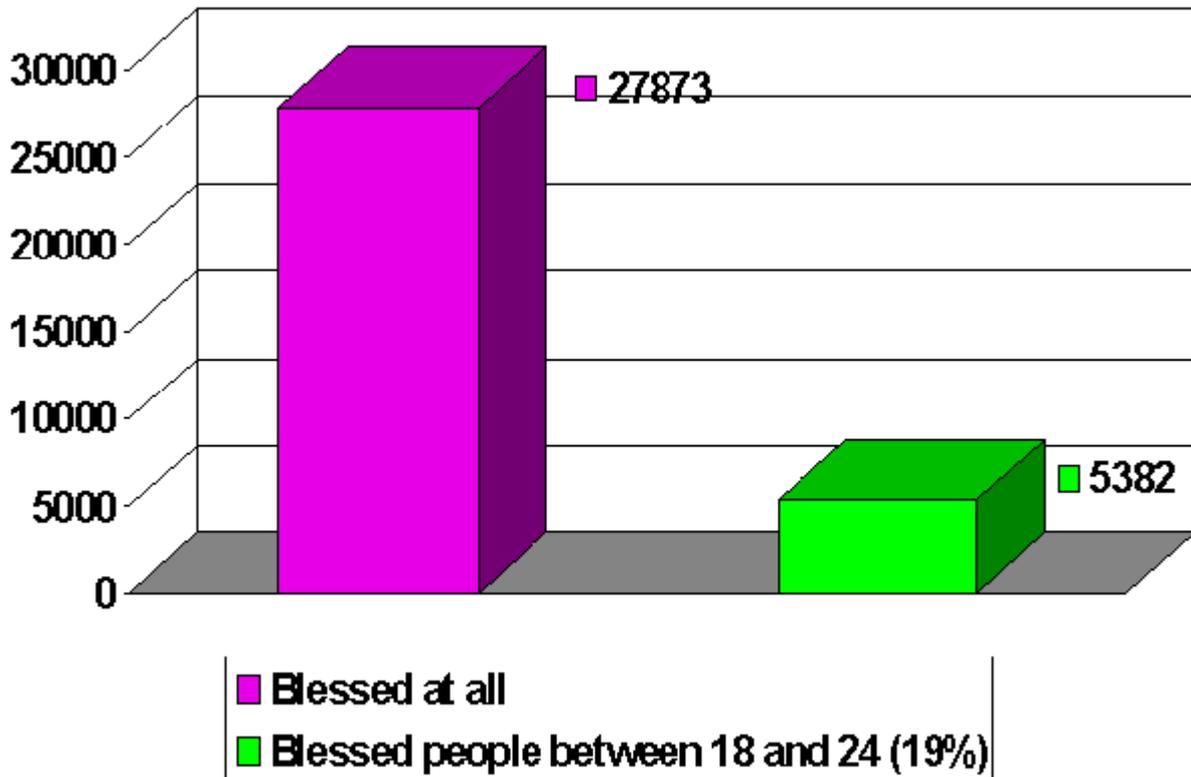


Künftig müssen die Bundesbehörden als wichtigster Mosaikstein im Führungssystem der Verkehrssicherheitsarbeit den Leadership verstärken und eine umfassende Verkehrssicherheitspolitik entwickeln, welche auf den Ansätzen und Erfahrungen des Risk managements in anderen Bereichen (z.B. Atomwirtschaft, Eisenbahnen, Flugverkehr und Störfälle) basiert. So kann der eingeschlagene, erfolgreiche Weg auch künftig beachtlichen Erfolg verzeichnen.

3.2. Was geschieht heute und in naher Zukunft?

In jüngster Zeit wirkt der Gesetzgeber vermehrt auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer ein. Der Mensch als wichtigste Unfallursache muss sowohl mit verbindlichen Spielregeln als auch durch eine angemessene Schulung zu einem rücksichts- und verantwortungsvollen Verkehrspartner werden. Die SVG-Revision steht dazu beispielhaft im Vordergrund:

Die Zweiphasenausbildung soll eingeführt werden. Mit ihr werden im Anschluss an die Erstausbildung weiterführende, auf die Gefahrenerkennung und Gefahrenvermeidung sowie das umweltschonende Fahren zielende Inhalte vermitteln. Diese Sicherheitserziehung soll eine Langzeitwirkung entfalten und sowohl bei den Neulenkern als auch bei den nächstfolgenden Altersgruppen das Unfallrisiko herabsetzen. Die Zweckmäßigkeit dieser altersdifferenzierten Massnahme ist folgender Abbildung zu entnehmen.



Mit der Einführung des Kaskadensystems bei Administrativmassnahmen werden Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen, die wiederholt verkehrsfährdende Widerhandlungen begehen, härter angefasst.

Die Senkung des Blutalkoholgrenzwertes auf 0,5 Promille soll eingeführt werden. Die Polizei wird zudem ermächtigt, systematische Atemluftkontrollen, durchzuführen. Diese Massnahme drängt sich aufgrund der Statistik und rechtsmedizinischen Überlegungen auf.

Innerorts ereignen sich die meisten Unfälle. Der Bundesrat beabsichtigt deshalb – im Zusammenhang mit der Diskussion der Volksinitiative Tempo 30 innerorts – das Geschwindigkeitsregime innerorts generell zu überprüfen. Unser Ziel muss es sein, dass überall eine Übereinstimmung zwischen vorgegebenen Tempolimiten und der Ausgestaltung des öffentlichen Strassenraums erzielt wird. D.h. der Strassenraum innerorts soll unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und damit des Verhaltens der schwächeren Verkehrsteilnehmer sukzessive neu gestaltet werden.

3.3. Erste Ansätze einer umfassenden, schweizerischen Verkehrssicherheitspolitik

Zwar hat der Bundesrat in den letzten Jahren verschiedene verkehrssicherheitspolitische Grundaussagen gemacht. Die Verkehrssicherheit für sich allein war jedoch noch nie Gegenstand einer ausformulierten Politik. Ansätze dazu gibt es aber:

Als erstes ist der Bericht vom 15. September 1969 der vom EJPD ernannten Studiengruppe für die Bekämpfung der Verkehrsunfälle zu nennen, der sogenannte Bericht Isenschmid. Dieser Bericht schlug für die damalige Zeit sehr fortschrittliche und weitgefächerte Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vor, die mittlerweile fast alle verwirklicht sind.

In der Botschaft vom 14. Mai 1969 zum Ordnungsbussengesetz wurde der Aspekt der Sanktionen im Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit beleuchtet.

In der Botschaft vom 1. Juli 1987 zur Volksinitiative "pro Tempo 100/130" setzt sich der Bundesrat mit dem Sicherheitsaspekt im Zusammenhang mit allgemeinen Höchstgeschwindigkeiten auseinander.

Als nächstes ist der Bericht vom 15. Dezember 1993 zur Sicherheit im Strassenverkehr der Expertengruppe Verkehrssicherheit des Bundesamtes für Polizeiwesen zu nennen. Er listet verschiedene Strategien und Massnahmen für die 90er Jahre auf; beispielsweise hinsichtlich Alkohol und Drogen, Verkehrserziehung, Sanktionen. Dieser Bericht beschränkt sich nicht nur darauf, einzelne Aspekte der Verkehrssicherheit zu beleuchten. Erstmals wird das Strassenverkehr als vernetztes Gesamtsystem verstanden, zu dessen Verbesserung Massnahmen im Bereich Mensch, Fahrzeug und Umwelt getroffen werden sollen. Er legt auch erstmals ein klar beziffertes Verkehrssicherheitsziel fest.

In der Folge wurden verschiedene Botschaften zur Änderung des Strassenverkehrsgesetzes ausgearbeitet. Insbesondere diejenige vom 31. März 1999, auf welche ich vorgängig eingetreten bin.

In der Botschaft zur Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)“ vom 13.3.2000 setzte sich der Bundesrat mit den Fragen bezüglich den Auswirkungen von tieferen Geschwindigkeiten innerorts auf die Verkehrsunfälle auseinander. Verbesserungen lassen sich nach seiner Meinung allerdings nur erreichen, wenn eine angeordnete Tempomassnahme auch effektiv eingehalten wird.

Alle Botschaften und Berichte, die ich aufgezählt habe, beschränken sich jedoch inhaltlich auf gewisse Aspekte der Verkehrssicherheit oder auf das System Strassenverkehr. Eine gesamtheitliche Betrachtung fehlt bisher – teilweise ausgenommen davon der Bericht von 1993.

4. Mittelfristplanung des Bundes: Konzept für eine Verkehrssicherheitspolitik

Im folgenden Abschnitt will ich schwerpunktmässig auf folgende Fragen eingehen:

1. Welche Verkehrssicherheitsstrategie soll der Bundesrat anstreben?
2. Wie sollen die daraus abgeleiteten Zielsetzungen erreicht werden?
3. Wie soll die heutige Verkehrssicherheitsarbeit fortgesetzt werden?

4.1. Durchsetzung und Vollzug der getroffenen verkehrsrechtlichen Massnahmen

Das Augenmerk muss vermehrt auf die Durchsetzung und den Vollzug der getroffenen und den in naher Zukunft in Aussicht gestellten verkehrsrechtlichen Massnahmen gerichtet werden. Die harte, tägliche Verkehrssicherheitsarbeit darf nicht in den Hintergrund rücken. Der Erfolg der bisherigen Bestrebungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit würde dadurch erheblich gefährdet. Der Mensch ist heute die wichtigste Unfallursache. Der Gesetzgeber muss deshalb zusammen mit den Kantonen, Gemeinden und schliesslich auch mit den privaten Institutionen, in vielfältiger Weise positiv auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden Einfluss nehmen. Der Mensch muss sowohl mit verbindlichen Spielregeln als auch durch eine angemessene Schulung zu einem rücksichts- und verantwortungsvollen Verkehrspartner werden. In diesem Sinne hat der Bundesrat beispielsweise bereits 1994 beschlossen, mit einer fussgängerfreundlicheren Regelung des Vortritts beim Fussgängerstreifen oder auch mit den Verhaltensregeln im Kreisverkehr das partnerschaftliche Begegnen im öffentlichen Strassenraum zu fördern. Die dadurch ausgelösten, politischen Diskussionen zeigen allerdings auch, welchen Herausforderungen sich der Gesetzgeber stellen muss, wenn es darum geht, mittels Partnerschaft von allen Betroffenen eine gemeinsam getragene, neue Verkehrskultur zu entwickeln und zu fördern

Es ist dabei nicht von der Hand zu weisen, dass den Kantonen für die Durchsetzung der Spielregeln und die Schulung der Verkehrsteilnehmenden die notwendigen Mittel nicht immer im gewünschten Mass zur Verfügung stehen. Dem muss abgeholfen werden. Dies ist sektoriell schon heute möglich, wie das Beispiel der Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen als flankierende Massnahme zum Landverkehrsabkommen zeigt. Diese Massnahme hat eine finanzielle Mehrbelastung der Kantone zur Folge. Der Bund wird deshalb den Kantonen, die vermehrt Schwerverkehrskontrollen durchführen, Beiträge ausrichten

Will man von der Verstärkung des Vollzugs sprechen, muss noch ein anderer Aspekt berücksichtigt werden. Der Gesetzgeber kann so viele Vorschriften erlassen, wie er will. Sie nützen aber nichts, wenn sie nicht beachtet werden. Der Vollzug soll diesen Vorschriften Nachachtung verschaffen. Er kann aber nicht ein solches Ausmass annehmen, das er vom Bürger als Schikane empfunden wird. Ein übertriebener Polizeieinsatz würde bei ihm den Eindruck eines Polizeistaates erwecken, der in einer demokratischen Gesellschaft nichts zu suchen hat. Damit der Einsatz der Polizei auf das Notwendige und

Vernünftige beschränkt werden kann, muss der "Vollzug" schon beim Bürger selbst beginnen. Beim Erlass neuer Vorschriften ist es unerlässlich, ihn davon zu überzeugen, dass sie im Interesse seiner Sicherheit erarbeitet worden sind und nicht nur dazu dienen, die Gesetzbücher noch weiter zu füllen

4.2. Mittelfristiges Zwischenziel

Unser langfristiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit muss lauten: null Tote. Dass dies aber nicht in einem einzigen Schritt erreicht werden kann, bedarf keiner weiteren Erläuterungen. Deshalb haben mittelfristig erreichbare Zwischenziele einen hohen Stellenwert bei der Verkehrssicherheitsarbeit. Der bereits erwähnte Bericht der Expertengruppe Verkehrssicherheit aus dem Jahr 1993 nannte als anzustrebendes Sicherheitsziel für den Strassenverkehr ein Todesfallrisiko (Unfall), das nicht höher liegt als das kleinste natürliche Sterberisiko (Krankheit).

Als verkehrspolitisches Sicherheitsziel ist insgesamt ein Todesfallrisiko (Unfall) anzustreben, das nicht höher liegt, als das kleinste natürliche Sterberisiko (Krankheit).

Für den Strassenverkehr heisst dies, dass mittelfristig das individuelle Risiko aus dem Unfalltod von heute etwa 9 auf 5 Getötete pro Jahr auf 100'000 Einwohner sinken soll (ca. 350 Getötete pro Jahr).

1997 wurden immer noch 587 Todesopfer gezählt. Vom Ziel, das 1993 formuliert wurde, sind wir zum heutigen Zeitpunkt also noch ein gutes Stück entfernt. Für den Strassenverkehr heisst dies, dass mittelfristig das individuelle Risiko aus dem Unfalltod von heute etwa 9 auf 5 Getötete pro Jahr auf 100'000 Einwohner sinken soll (ca. 350 Getötete pro Jahr).

4.3. Mittelfristige Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes

Eine eigentliche Verkehrssicherheitspolitik, die neben den einzelnen Massnahmen im System auch Aspekte der Durchsetzung des Rechts, der Finanzen für die Realisierung und der Auswirkungen auf die Umwelt, die Volkswirtschaft und die Gesellschaft miteinbezieht, fehlt bis heute. Ebenso fehlt die langfristige Betrachtungsweise, die auf ein akzeptierbares Ziel mit Zwischenzielen hinführt. Bundesrat Leuenberger wird deshalb demnächst das Bundesamt für Strassen beauftragen, Grundlagen einer gesamtheitlichen, nationalen Verkehrssicherheitspolitik zu erarbeiten. Er postulierte dazu bereits in der Strategie des Eidg. Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation anfangs dieses Jahres die folgenden Punkte:

- 1 *Das UVEK ist bestrebt, die hohe Verkehrssicherheit im Luft-, Schienen und Seilbahn- und Schiffsverkehrs auch in Zukunft zu gewährleisten. Im Strassenverkehr ist die Sicherheit weiter zu erhöhen.*
- 2 *Durch die sinnvolle Gestaltung der Vorschriften gewährleistet das UVEK den Zugang zum Verkehrsraum Strasse und die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.*

Beachtenswert ist dabei die Aussage, dass einerseits allgemein ein hohes Sicherheitsniveau im Verkehrswesen bestätigt wird, aber andererseits durch das Departement ganz eindeutig ein spezifischer, grösserer Handlungsbedarf zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der Strasse ausgemacht wurde. Zu diesem Zweck soll ein Leitbild mit Strategie und Zwischenzielen erarbeitet werden. Im Nachfolgenden lege ich auszugsweise die **Elemente** dieses kommenden Auftrags von BR Leuenberger dar

- 1 Die Ursachen des heutigen Zustandes und der Handlungsbedarf sind detailliert darzustellen.
- 2 Die Handlungsspielräume im internationalen und nationalen Recht sind festzuhalten
Dabei sind Lösungen zu skizzieren, mit denen die Handlungsmöglichkeiten in einen Bezug zum Handlungsbedarf gestellt werden.
- 3 Die Abhängigkeiten einer Strassenverkehrssicherheitspolitik von anderen Zielsetzungen des Bundesrates, insbesondere in den Bereichen Wirtschaft, Umwelt, persönliche Entfaltung des Einzelnen, Gesellschaft und Föderalismus sind darzustellen und es ist ein Lösungssystem vorzuschlagen.
- 4 Die Umriss einer Strassenverkehrssicherheitspolitik sind zu definieren, welche die Anforderungen an das Strassenverkehrsrecht, den Vollzug, die Verkehrsteilnehmenden, die Fahrzeuge, den Strassenbau, die Information, die Beschaffung und den Einsatz finanzieller Mittel und die Anforderungen an den Föderalismus festhält.
- 5 Diese Strategie soll insbesondere die Handlungsweisen festlegen, wie das Fernziel beziehungsweise die Zwischenziele erreicht werden sollen.

- 6 Prioritär sind dabei Massnahmen auf den Gebieten Forschung, Erziehung und Ausbildung, Kampagnen, Öffentlichkeitsarbeit, Beratung und Recht in die Überlegungen miteinzubeziehen.
- 7 Aufbauend auf dieser Strategie ist eine Sicherheitskonzeption und gestützt darauf die konkreten Programme zu formulieren sowie deren zeitliche Verwirklichung festzulegen.
- 8 Nach Massgabe der Ziele ist der Rechtsetzungs- und Finanzierungsbedarf darzulegen.
- 9 Ferner ist abzuklären, welchen Informationsbedarf die Bevölkerung hat, um die Beweggründe der Regierung verstehen zu können.
- 10 Sollten Kompromisse zu Lasten der Strassenverkehrssicherheit gemacht werden: welche sind notwendig und welche vermeidbar? Wo sollten die Interessen der Verkehrssicherheit zurückstehen, wenn dies mit dem Gedankenmodell **VISION ZERO** überhaupt in Einklang zu bringen ist?
- 11 Im Gegensatz zum umliegenden Ausland kennt man in der Schweiz bis heute kein eigentliches "Verkehrssicherheitsamt oder -departement", bei dem alle Fäden der Unfallverhütung zusammenlaufen oder von wo aus alles dirigiert wird. Bund, Kantone, öffentliche Anstalten, private Organisationen und Verkehrsverbände teilen sich diese verantwortungsvolle Aufgabe. Im Rahmen der Arbeiten ist jedoch auch zu prüfen, ob die gemeinsame Sicherheitsarbeit aller der vielen Gremien nicht durch organisatorische Massnahmen effizienter gestaltet werden könnte.
- 12 Die obig skizzierte Neukonzipierung der schweizerischen Verkehrssicherheitspolitik soll bis Ende 2001 durch das Bundesamt für Strassen fertig erstellt sein und dem Departementschef im Entwurf unterbreitet werden. Sie verstehen, dass demzufolge noch eine gewisse Zeit erforderlich sein wird, bis diese Neuausrichtung der Verkehrssicherheitspolitik zum tragen kommen wird. Dies soll selbstverständlich nicht heissen, dass erst nach diesen konzeptionellen Arbeiten die bereits konkret vorhandenen Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit in Angriff genommen werden sollen. Was zu einem gegebenen Zeitpunkt umsetzungsreif ist, soll zwischenzeitlich ohne Verzug umgesetzt werden.

13

5. VISION ZERO als Gedankenmodell für die langfristige schweizerische Verkehrssicherheitspolitik?

5.1. Das Unmögliche versuchen – das Mögliche erreichen

Mit dem vorerwähnten Konzept für eine Verkehrssicherheitspolitik des Bundes kann das Ziel „null Tote im Strassenverkehr“ nicht erreicht werden. Hermann Hesse sagte einmal sinngemäss: „*Man muss heute das Unmögliche versuchen, um morgen das Mögliche zu erreichen*“. Damit möchte ich zum Ausdruck bringen, wie das Gedankenmodell **VISION ZERO** zur langfristigen

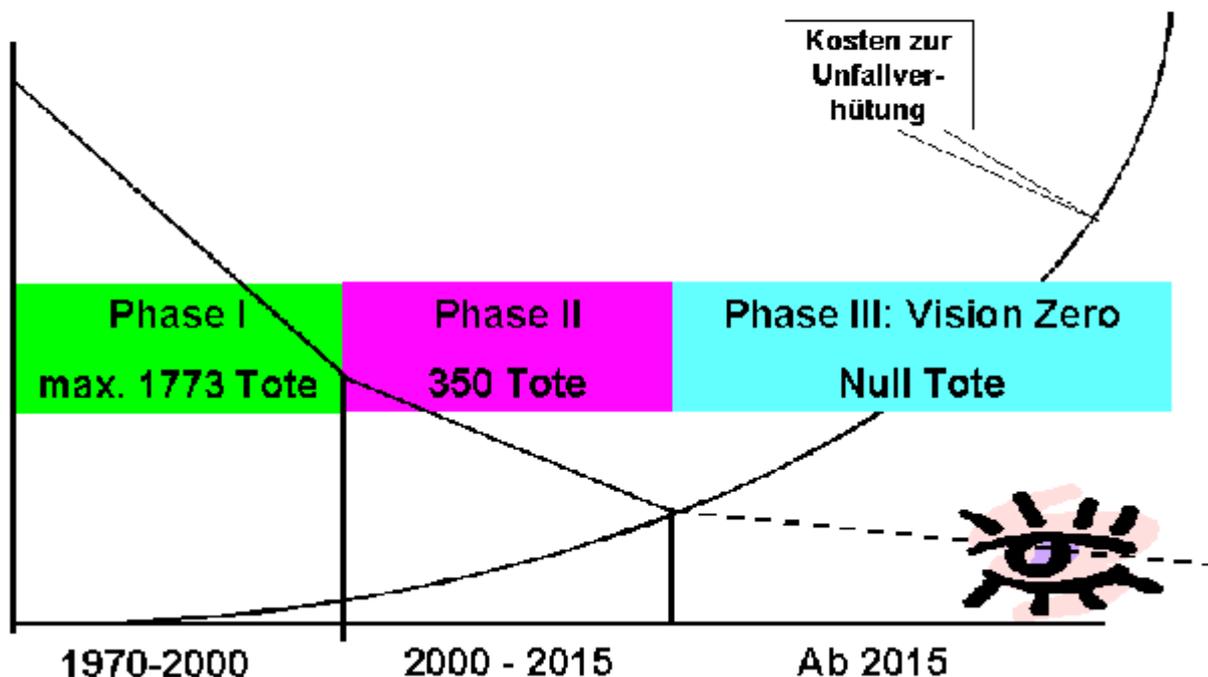
Weiterentwicklung unserer nationalen Verkehrssicherheitspolitik beitragen kann: Für mich ist die **VISION ZERO** ein Gedankenmodell für die Zukunft, an dem wir alle ständig arbeiten müssen, obschon wir jetzt noch nicht im Einzelnen wissen können, wie die Mobilität der Zukunft aussehen wird.

5.2. Kosten-Nutzen-Überlegungen

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit muss in einem optimalen Kosten-Nutzenverhältnis stehen. Erfolgsindikatoren für die Verkehrssicherheit sind deshalb künftig zu entwickeln. Strategien, Ziele und Massnahmen sind dann jeweils in zweckmässiger Art und Weise zu evaluieren.

Unsere Vision muss Null Tote sein. Will man aber diese Vision in die Tat umsetzen, sind dazu enorme finanzielle Aufwendungen nötig. Je mehr das Gesamtsystem Strassenverkehr im Hinblick auf die **VISION ZERO** beeinflusst werden soll, um so mehr steigen die Kosten. (siehe Abbildung unten). Das heisst anders ausgedrückt, dass die Kurve, die die Anzahl der Toten darstellt, sich zwar kontinuierlich gegen Null nähern soll, dass demgegenüber die Kurve, die die Kosten veranschaulichen soll, sich gerade in die andere Richtung, nämlich exponentiell nach oben bewegt. An einem gewissen Punkt schneiden sich die beiden Kurven. Bis dahin ist die Gesellschaft offenbar noch bereit, für die Kosten der Verkehrssicherheit aufzukommen. Je länger desto mehr entfernen sie sich aber voneinander, was nichts anderes heisst, alsdann die Kosten noch mehr steigen, um so weniger Tote hingenommen werden wollen. Für diese kommende Phase, im Bereich der **VISION ZERO** – Phase, sind Entscheide zu fällen, an dem die ganze Gesellschaft stark gefordert sein wird.

Das Dreiphasenmodell der Verkehrssicherheitspolitik



Es gilt durch die Gesellschaft festzulegen, wieviel Geld weiterhin für die Senkung der Anzahl Toten und Verletzten aufgebracht werden soll. Ohne diesem Entscheid irgendwie vorgreifen zu wollen, befürchte ich, dass die Mehrheit, nämlich die Mehrheit, die noch nie vom Unfallgeschehen persönlich betroffen wurde, sagen wird, es sei schon genug ausgegeben worden. Dem kann man andererseits ohne Weiteres entgegenhalten, dass zum Beispiel für das Unfalljahr 1991 der gesamte volkswirtschaftliche Verlust durch Strassenverkehrsunfälle auf 6,6 Milliarden Franken geschätzt wurde. Diese Zahl spricht für sich.

5.3. VISION ZERO als Utopie oder als Basis für einen Paradigmawechsel in der Verkehrssicherheitspolitik?

Dass die **VISION ZERO** eines Tages nicht mehr nur Vision, sondern Wirklichkeit sein wird, wage ich zu bezweifeln. Dennoch und gerade deshalb muss sie bei den Anstrengungen um die Verkehrssicherheit ständig im Auge behalten werden. Die Umsetzung des bisher erarbeiteten Wissens und die Erarbeitung der verkehrspolitischen Grundlagen haben sich an ihr zu orientieren. Nur so wird es möglich sein, den Verkehr sicherer zu machen und das durch den Strassenverkehr verursachte Leid so weit wie möglich zu verringern. Auf dem Weg zur nie realisierbaren Vision werden sich viele politische, rechtliche, technische, naturwissenschaftliche, psychologische und soziologische Herausforderungen ergeben. Es gilt kritische Schlüsselfragen zu stellen und Antworten darauf zu suchen:

Gehen wir einmal davon aus, dass es null Verkehrstote geben soll, so stellt sich die Frage, was wir dazu beitragen müssen und ob der gesellschaftspolitische Wille dazu besteht, insbesondere auch die Nebeneffekte einer solchen Politik und deren Umsetzung zu tragen. Einige kritische Fragen drängen sich sofort auf. Beispielhaft:

- a) Kann die jetzt noch faktisch bestehende Freiheit der Verkehrsmittelwahl weiterhin in der Masse sichergestellt werden?
- b) Können die heutigen und zukünftigen Mobilitätsbedürfnisse der Individuen noch abgedeckt werden?
- c) Welche Entwicklungen und Effekte sind durch neue technische Systeme, wie zum Beispiel die Verkehrstelematik, zu erwarten?
- d) Kann die Eigenverantwortung des an der Mobilität teilhabenden Menschen wirklich so gestärkt werden, dass er niemanden mehr verletzt oder tötet?

Viele Fragen bleiben offen. **VISION ZERO** soll uns alle dazu anregen, noch viele Weitere zu stellen. Nicht von ungefähr heisst darum der Titel meines Referates "Perspektiven einer schweizerischen Verkehrssicherheitspolitik". Ausgereifte, umfassende Lösungen für die Umsetzung der **VISION ZERO** können verständlicherweise hier und jetzt von niemandem angeboten werden. Die **VISION ZERO** ist eine langfristige politische Herausforderung, die nur gemeinsam angegangen werden kann. Dabei sind der Bund, die Kantone, die Verbände und die privaten Organisationen gleichermassen gefragt. Nur durch

gemeinsame, koordinierte Anstrengungen ist es möglich, uns dem Ziel je länger je mehr zu nähern.

6. Fazit

Wenn in der kommenden Zeit die Verkehrssicherheitspolitik des Bundes weiter entwickelt werden soll, muss man sich immer vergegenwärtigen, dass verschiedene Faktoren zu berücksichtigen sind. Zu erwähnen sind dabei die Verkehrspolitik, die Verkehrspolitik im Kontext mit der Gesamtpolitik, Kosten–Nutzen–Überlegungen, Standards von Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeugen und schliesslich der Mensch.

Primär bei der Forschung und Entwicklung kann die **VISION ZERO** im Bereich der Verkehrstechnik und Verkehrsinfrastruktur Potentiale für die Erhöhung der Verkehrsgeschehens bieten. So zeichnen sich durch die Strassenverkehrstelematik schon heute erhebliche Verbesserungen auf der Seite der Infrastruktur und der Fahrzeuge ab. Hier ein paar erfolgversprechende Beispiele: Aktueller Verkehrswarndienst, mobile Notrufsysteme, automatische Beeinflussung der Fahrzeuggeschwindigkeit entsprechend den Signalisationsvorschriften, automatische Unfallereigniserkennung, Systeme für Gefahren- und Störfallerkennung, Abstandwarnsysteme, elektronische Koppelung von Fahrzeugen (sog. „Platooning“).

Der Mensch, steht für mich immer und zwar in verschiedenster Art und Weise im Zentrum: als verkehrsteilnehmendes Individuum, als Mensch der den Anspruch auf Mobilität geltend macht und auch als Mensch der Teil unserer Gesellschaft ist. Er wird letztlich die Verkehrs- und Verkehrssicherheitspolitik bestimmen. Ziel der Verkehrssicherheitspolitik ist es wiederum, in erster Linie den Menschen zu schützen, ihn aber auch daran zu hindern, andere zu gefährden, zu verletzen oder sogar zu töten. Nach den Erkenntnissen der Unfallverhütung bildet er heute und m.E. in Zukunft noch vermehrt das schwächste Glied im Verkehrssicherheits-System des Strassenverkehrs. Dies deshalb, weil der Stand der Sicherheitstechnik bezüglich Fahrzeugbau und Verkehrsinfrastruktur sich enorm rasch verändern und so in naher Zukunft erheblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen werden.

Die Realisierung von **VISION ZERO** bedingt deshalb eine weiterentwickelte Verkehrskultur und menschengerechte Gesamtverkehrssysteme. Bei der Beurteilung der Adaptionfähigkeit des Menschen an diese neuen System müssen ja nicht evolutionstheoretische Zeiträume in Betracht gezogen werden. Jedoch dauert eine Änderung der Verkehrskultur in unserer Gesellschaft und eine Verhaltensänderung der Mobilitätsteilnehmenden lange. Bis sie sich durchsetzen kann, muss teilweise in Generations-Zeiträumen gerechnet werden. Damit wir alle gemeinsam die Kraft haben, überhaupt in solchen Zeiträumen zu denken und zielgerichtet zu handeln, müssen wir an eine **VISION** glauben. Gerade im Wissen, dass die **VISION ZERO** nie endgültig definiert und realisiert werden kann, ist sie eine unerschöpfliche Quelle zur Entwicklung von Optimierungspotentialen im Bereich der Verkehrssicherheit.

Öffentliche Fachtagung

DIE SICHERE GEMEINDE

WEGE ZU "Vision Zero"

"Vision Zero"

Eine Idee aus Schweden – auch für die Schweiz

Raphael D. Huguenin, Dr. phil.

Vizedirektor, bfu, Bern

Dienstag 12. Juni 2001

Kongresszentrum

BEA bern expo

"Vision Zero"

Eine Vision aus Schweden – auch für die Schweiz?

"Vision Zero", eine in Schweden lancierte Idee, bedeutet, dass im Strassenverkehr keine Getöteten und Schwerverletzten akzeptiert werden. In der Schweiz wurde der Gedanke aufgenommen und selbst Bundespräsident Leuenberger unterstützt die Forderung. In Anbetracht der Tatsache, dass in unserem Land jährlich rund 600 Personen an den Folgen eines Verkehrsunfalls sterben, kann diese Zielsetzung nicht genug unterstrichen werden.

Es ist verständlich, dass "Vision Zero" nicht schlagartig realisiert werden kann. Daher sind Zwischenziele zu formulieren, um später das Fernziel zu erreichen. Zu diesem Zweck sind im System Strassenverkehr, das sich aus den Elementen "Mensch", "Strasse", "Fahrzeug" und "Gesetz" zusammensetzt, etappenweise Verbesserungen zur Erhöhung der Sicherheit vorzunehmen. Dabei geht es einerseits darum, sicheres Verhalten der Verkehrsteilnehmer herbeizuführen, andererseits Unfallfolgen zu verringern. Selbst das beste Verkehrssystem wird nie fehlerlos sein. Unfälle wird es immer geben, doch sollten diese ohne schwerste Folgen bleiben.

Die Umsetzung des Fernziels "Vision Zero" kann mittels direkter und indirekter Beeinflussung erreicht werden:

- Indirekte Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmer lässt sich anhand systematischer und kombinierter Anwendung von Einzelmassnahmen beim Fahrzeug, bei der Infrastruktur (Strasse), im Rechtssystem sowie bei der Überwachung herbeiführen;
- Direkte Verhaltensänderung der Strassenbenützer wird durch erzieherische Mittel.

Dennoch lassen sich nicht alle Fehler von Verkehrsteilnehmenden eliminieren. Ereignen sich Unfälle aufgrund von Fehlverhalten, sollen und können die Folgen immerhin dank Einsatz von Notrettung und ärztlicher Hilfe wirksam verringert werden.

Um die Verkehrssicherheitsbemühungen zu intensivieren, müssen die erwähnten Einzelmassnahmen breit abgestützt sein. Es bedarf daher auch der sogenannten Sockelmassnahmen, die die Basis für die Umsetzung von Einzelmassnahmen bilden. Im Vordergrund stehen die finanziellen Mittel und die Rahmenbedingungen, die für die Sicherheitsarbeit bereitzustellen sind.

Ein starker Impuls aus "Vision Zero" ergibt sich aus der Einsicht, dass das System "Strassenverkehr" mehr als bisher dem Benutzer angepasst werden sollte und nicht umgekehrt. Zwar ist der Mensch anpassungsfähig, aber auch fehleranfällig. Technische Massnahmen erlauben bis zu einem gewissen Grad, Fehlverhalten zu eliminieren. Wenn Strassen und Fahrzeuge beispielsweise keine höheren Geschwindigkeiten erlauben als solche, die sinnvoll und sicher sind, verringert sich das Risiko eines Unfalls sozusagen automatisch. Die Situation verhindert, dass sich Lenkerinnen und Lenker bewusst oder ungewollt unangepasst oder gar gefährlich verhalten. Dieses Prinzip der Anpassung des Umfeldes an den Menschen und seine Schwächen wird auf andern Gebieten bereits nachgelebt; so etwa bei der Benützung von elektrischem Strom (Fehlerstromschutz), bei der SBB oder der Luftfahrt (Swissair), wo keine schweren Unfälle akzeptiert werden und die Systemsicherheit einen hohen Stellenwert genießt.

Bleibt die Frage, ob sich "Vision Zero" auch auf Gemeindeebene umsetzen lässt. In einzelnen Gemeinden existiert sie bereits. Gelingt es, diesen Stand zu halten und in der Schweiz flächendeckend zu verbreiten, kann das Fernziel erreicht werden. Die Mittel, um die technischen, infrastrukturellen, rechtlichen und erzieherischen Massnahmen zu realisieren, sind allerdings bereitzustellen. Dazu ist die Übernahme der entsprechenden politischen Verantwortung und des politischen Willens notwendig, um schliesslich auch die nötigen Finanzen zu erhalten. Die bfu wird alles daran setzen, um die Gemeinden und die Sicherheitsdelegierten in diesem Bestreben zu unterstützen.

Raphael D. Huguenin, Dr. phil.
Vizedirektor, bfu, Bern

15. Mai 2001