

## Vision Zero als Basis für eine Verkehrssicherheitspolitik

**Jede Woche sterben auf Schweizer Strassen 10 Menschen und 100 werden schwer verletzt. 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 und versucht nun mit ihren Partnern das Fernziel – keine tödlichen oder schweren Verletzungen im Strassenverkehr – zu erreichen. Umfragen zeigen, dass 65 Prozent der Schweizer Bevölkerung diese Vision als wichtig erachten.**

### Problemstellung

Jährlich sind im schweizerischen Strassenverkehr über 500 Getötete und etwa 6 000 Schwerverletzte zu beklagen. Dieses Ausmass wird wegen der in den letzten zwanzig Jahren erfolgten Abnahme der Anzahl Unfälle in der Öffentlichkeit nicht wahrgenom-

men oder unterschätzt. Wiese die Schweiz das gleiche bevölkerungsbezogene Risiko wie Grossbritannien auf, wären auf Schweizer Strassen jährlich etwa 160 Tote und 1 600 Schwerverletzte weniger zu verzeichnen.

### Lösungsansatz

Länder mit grossen Sicherheitserfolgen haben gemäss OECD im Allgemeinen folgendes Vorgehen gewählt:

- Formulierung einer Vision oder Philosophie
- Problemanalyse
- Zielsetzung
- Entwicklung und Evaluation von Massnahmen

Die Europäische Union hat sich zum Ziel gesetzt, die Zahl der Strassenverkehrstoten bis ins Jahr 2010 zu halbieren. In einigen Ländern wurden neue Philosophien zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erarbeitet. Insbesondere Schweden (VISION ZERO) und die Niederlande (Sustainable Safety) sind beispielhaft zu erwähnen.

### Vision

Als vor einigen Jahren in Schweden die Idee VISION ZERO proklamiert und später auch in der Schweiz diskutiert wurde, stellte man die Frage, ob man nicht alles daran setzen sollte, um schwere Gesundheitsschäden zu vermeiden, die durch die Schwächen eines technischen Systems bedingt sind. Aus drei Gründen ist dies zu bejahen:

- Erstens handelt es sich beim Strassenverkehrsunfall um eine besonders unnatürliche und beim heutigen Wissensstand weitgehend vermeidbare Todesursache; sie ist durch Mängel eines Systems bedingt.
- Zweitens liegt das durchschnittliche Alter der im Strassenverkehr tödlich verunfallten Personen mit 42 Jahren deutlich tiefer als derjenigen mit anderen Gesundheitsproblemen (z. B. Krebs, Herzinfarkt).

- Drittens ist die Todesursache dort, wo die Sterblichkeitsrate höher oder gleich hoch ist wie im Strassenverkehr, nicht fremdbestimmt, sondern geht stärker auf eigene Entscheidungen zurück (z. B. Drogen, Suizid).

Allein die Angleichung des Gesundheitsrisikos im Strassenverkehr an die übrigen Gesundheitsrisiken hätte eine drastische Reduktion der unfallbedingten schweren Verletzungen und der Todesfälle zur Folge. Mit VISION ZERO geht man aber weiter, indem künftig im Strassenverkehr keine Getöteten und Schwerverletzten akzeptiert werden sollen. Das bedeutet, dass hier, analog dem öffentlichen Verkehr, die Lebenserwartung höher sein soll als in den übrigen Lebensbereichen.

## Vision

Dieses Ziel ist realistisch, weil konkrete Massnahmen zur Zielerreichung formuliert werden können. Sie lassen sich aus dem Wissen über die Schwächen des vom Menschen entwickelten Systems Strassenverkehr ableiten. Im Gegensatz etwa zu anderen Todesfällen sind beim Strassenverkehr die Ursachen und Präventionsmöglichkeiten weitgehend bekannt. VISION ZERO lässt sich nicht ohne grundlegende Veränderung der Sicherheitsphilosophie im Strassenverkehr umsetzen. Im Zentrum des neuen Ansatzes steht die Einsicht, dass der Mensch Fehler begeht. Zwar ist zu versuchen, diese weitgehend zu reduzieren;

solange aber menschliches Handeln einen wesentlichen Faktor des Systems darstellt, wird es nicht möglich sein, sie ganz auszuschliessen.

Das Paradigma, den Menschen an das System anzupassen, muss daher relativiert werden. So weit wie möglich ist das System dem Menschen anzupassen. Es ist so zu gestalten, dass

1. Fehlverhalten weitgehend verhindert wird,
2. bei Fehlverhalten keine tödlichen oder schweren Verletzungen resultieren.

## Zwischenziele

Um einerseits einen deutlichen Sicherheitsgewinn im schweizerischen Strassenverkehr zu erreichen und andererseits nicht unrealistische Ansprüche zu verfolgen, ist die Umsetzung von VISION ZERO in Etappen zu gliedern und über kurz-, mittel- und langfristige Ziele

anzustreben. Da einige unter den effizienten Massnahmen viel Zeit in Anspruch nehmen, ist das von VISION ZERO gesteckte Fernziel realistischerweise erst nach 2020 zu erreichen. Die Zielebenen sind wie folgt vorgesehen:

- «Kurzfristig», bis 2005: Verabschiedung einer neuen Verkehrssicherheitspolitik und Einführung bereits vorgesehener Massnahmen
- «Mittelfristig», bis 2010: Anwendung und Ausschöpfung von Massnahmen, um eine Reduktion der Anzahl Getöteten im Strassenverkehr auf maximal 300 und der Schwerverletzten auf höchstens 3'000 pro Jahr zu erreichen
- «Langfristig», bis 2020: Annäherung an das von VISION ZERO gesteckte Fernziel unter Anwendung eines umfassenden Massnahmenpakets

## Fazit

Es ist festzustellen, dass sowohl das Zwischenziel (höchstens 300 Getötete im schweizerischen Strassenverkehr) als auch das Fernziel von VISION ZERO weitgehend erreichbar sind, aber nur unter grösster An-

strengung. Aus ethischer Sicht ist die Herausforderung anzunehmen. Entsprechende Schritte sind sofort einzuleiten und systematisch begleitet zu evaluieren.

## Quellen

- bfu (2002), Erarbeitung der Grundlagen für eine Verkehrssicherheitspolitik des Bundes (VESIPO). Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Bern
- Elvik, R. (2001), Quantified road safety targets: An assessment of evaluation methodology. Institute of Transport Economics, Oslo
- Machata, K. (2001), Internationaler Vergleich von Verkehrssicherheitsprogrammen. Institut für Verkehrstechnik und Unfallstatistik, Kuratorium für Verkehrssicherheit KfV, Wien
- OECD (2000), Road Safety Management and Implementation Strategies. Organisation for Economic Co-operation and Development OECD, Paris
- Rumar, K. (1999), Transport Safety Visions, Targets and Strategies: Beyond 2000. European Transport Safety Council ETSC, Brussels
- Swedish National Road Administration, Traffic Safety Department (2000), Responsibility of planners/designers/traffic engineers

## Impressum

bfu, Laupenstrasse 11, Postfach 8236  
CH-3001 Bern  
Tel. 031 390 22 22  
Fax 031 390 22 30  
www.bfu.ch

Kontaktpersonen:  
Raphael Denis Huguenin  
Tel. 031 390 22 00  
r.d.huguenin@bfu.ch

Roland Allenbach  
Tel. 031 390 21 55  
r.allenbach@bfu.ch

© Abdruck unter Quellenangabe erwünscht.