

# Vision Zero auch in der Schweiz?

*In der letzten Ausgabe von bfu aktuell wurde das Schwedische Modell VISION ZERO vorgestellt. Wie kann die Idee mit der visionären Zielvorgabe – keine Toten und Schwerverletzten im Strassenverkehr – in der Schweiz umgesetzt werden? Dr. Raphael D. Huguenin, Vizedirektor der bfu, gibt Antwort.*

**bfu aktuell:** Die bfu macht sich in der Schweiz für die Idee VISION ZERO stark. An einer Orientierungs- und Diskussionsveranstaltung wurde das Konzept Fachleuten und Medien vorgestellt. Wie waren die Reaktionen? Stösst die neue Idee hierzulande auf Akzeptanz?

Raphael D. Huguenin: Die meisten Reaktionen waren und sind eher positiv. Wer würde schon aussagen, dass er oder sie gegen die Vermeidung von Getöteten und Schwerverletzten im Strassenverkehr ist? Bei näherer Betrachtung waren allerdings zwei Positionen festzustellen: Einerseits



Dr. Raphael D. Huguenin, Vizedirektor und Leiter des Bereichs «Mensch» der bfu.

•••••  
«Getötete oder Schwerverletzte in eine abschliessende Zielsetzung einzukalkulieren ist unmoralisch.»  
•••••

jene von Personen, die – genau wie vor einigen Jahren in Schweden – hinterfragen, weshalb der Strassenverkehr sicherer sein soll als das Leben überhaupt. Andererseits diejenige von Vertretern, die sich bereits in einem anderen Bereich mit der Idee, «null Getötete» befassen. Letztere sind eine enorme Unterstützung bei der Proklamation von VISION ZERO. Sie stammen zum Beispiel aus Betrieben, die – nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen – alles daran setzen schwere und schwerste Unfälle zu vermeiden.

Wir wurden vor einiger Zeit gefragt, ob wir nicht übers Ziel hinausschiessen. Heute will man von uns Konkretes hören; etwa, wie denn eine derartige Vision zu realisieren sei und ob sich diese eigentlich nur auf den Strassenverkehr anwenden liesse.

**Bis vor kurzem wurde eine gewisse Anzahl Getötete und Schwerverletzte im Strassenverkehr als unausweichlich**



VISION ZERO – die Zielvorgabe von NULL Getöteten ist ein politisches Thema.

**akzeptiert. Nun hält die neue, visionäre Denkhaltung mit dem ultimativen Ziel NULL Einzug. Was wird sich nun aufgrund dessen in der Sicherheitsarbeit ändern?**

Wenn wir die Vision zum, wie Sie sagen, ultimativen Ziel – ein Begriff der mir gut gefällt – verwandeln wollen, 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, 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!

**Menschliches Fehlverhalten, das ja nie ausgeschlossen werden kann, ist oft**



auf der Strasse – wird zunehmend zu einem

**die Ursache von Unfällen. Wie kann unter diesen Umständen VISION ZERO verwirklicht werden? Heisst das, dass der Handlungsspielraum der Menschen verkleinert werden müsste?**

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 notwendig ist, hätte dies wohl auch eine positive Wirkung auf das Unfallgeschehen. Dabei

•••••

*«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 unterzuordnen.»*

•••••

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. VISION ZERO 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 aktiven und passiven Verkehrsteilnehmer Rechnung trägt.

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 unterzuordnen. Diese Zukunftsmusik wird mit «Vision Null» im Takt beschleunigt.

**Das Schwedische Parlament hat 1997 die VISION ZERO als Basis für die zukünftige Sicherheitsarbeit akzeptiert. Verkehrssicherheit wurde somit zu einem politischen Thema, in den Medien und in der Bevölkerung breit diskutiert. Wann, schätzen Sie, wird es in der Schweiz so weit sein?**

Sehr bald, denn 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. *Interview: Ursula Marti*

## Automatische Scheinwerfer

In Skandinavien wie in Ungarn, Israel und Kanada müssen die Autos auch am Tag mit Licht fahren. Alle neuen Autos in diesen Ländern sind so eingerichtet, dass beim Anlassen des Motors gleichzeitig auch die Scheinwerfer eingeschaltet werden.

Bis diese Regelung vielleicht einmal in ganz Europa eingeführt wird (ein Plus für die Sicherheit!), haben sich einige Autohersteller etwas einfallen lassen: Sie haben Modelle der Spitzenklasse mit einem Sensor ausgerüstet, der die Scheinwerfer automatisch einschalten lässt, sobald die Helligkeit draussen abnimmt. Eine gute Lösung bei Anbruch der Dämmerung – eine schlechte beim Befahren eines Tunnels: Bis das System reagiert, dauert es nämlich eine Sekunde, in dieser Zeit legt ein Auto mit 100 km/h 28 Meter zurück – ohne Licht.

## ...das können wir doch auch!

Das neue 12-minütige Video des Verkehrssicherheitsrates VSR **...das können wir doch auch!** geht auf verschiedene Themen rund um die Unfallverhütung auf dem Kindergarten- und Schulweg ein, unter anderem auch auf die Vorbildrolle der Erwachsenen. Das Video ist zugleich Anregung und Anleitung; es eignet sich für den Einsatz bei Elternanlässen oder an Projekttagen der Unterstufe. Es kann bei der bfu gegen eine Gebühr von Fr. 10.– ausgeliehen werden. Reservationen bitte unter [www.bfu.ch](http://www.bfu.ch) oder Telefon 031 390 22 22.

## 1999 weniger Verkehrstote

Im letzten Jahr wurden in der Schweiz im Strassenverkehr 583 Menschen getötet. Dies ist die kleinste je registrierte Zahl. Die Zahl der tödlich verunfallten Fussgängerinnen und Fussgänger ist 1999 insgesamt um 11 Prozent auf 108 (1998: 122), diejenigen der Getöteten auf Fussgängerstreifen gar um 36 Prozent auf 32 (1998: 50) zurückgegangen. Am meisten Fussgängerunfälle passieren in der Dämmerung und nachts während der Wintermonate. Opfer sind grösstenteils ältere Menschen.