

Wirksame Unfallprävention

11 Grundsätze für die Praxis

Gute Unfallprävention erzielt Wirkung und zahlt sich aus – für die Menschen und für die Wirtschaft. Erfolg versprechend sind Massnahmen, wenn sie auf einer stringenten Strategie basieren, auf wissenschaftlichen Erkenntnissen aufbauen und sich an der Best Practice erfolgreicher Präventionsmassnahmen orientieren.

Das Konzentrat jahrzehntelanger Erfahrung in der Unfallprävention fassen die «11 Grundsätze für die Praxis» zusammen. Sie dienen als Kompass, wenn es darum geht, Präventionsvorhaben zu entwerfen oder zu bewerten.

Grundsatz 1

Folgschwere Unfälle vor Bagatellunfällen



Die meisten Unfälle gehen glimpflich aus und haben keine relevanten persönlichen oder volkswirtschaftlichen Konsequenzen. Diese Unfälle sollten deshalb nicht im Fokus der Prävention stehen. Vielmehr gilt es, die Prävention auf folgschwere Unfälle auszurichten. Dadurch lässt sich nicht nur persönliches Leid re-



duzieren, auch die volkswirtschaftliche Belastung durch die Unfallfolgen nimmt ab. Hinzu kommt: Präventionsmassnahmen, die auf die Vermeidung von schweren Unfällen abzielen, haben in der Regel auch positive Effekte auf die Zahl der leichten Unfälle.

Grundsatz 2 Bedarf vor Bedürfnis



Die Unfallprävention soll in erster Linie dort ansetzen, wo ein tatsächlicher Bedarf besteht – also dort, wo viele Unfälle mit schweren Folgen passieren. Wirksame Präventionsarbeit beginnt daher mit einer statistischen Analyse des Unfallgeschehens. Gleichzeitig sind fundierte Grundlagen zu den Unfallhintergründen un-



erlässlich. Trotz der Fokussierung auf das Unfallgeschehen dürfen die subjektiven Sicherheitsbedürfnisse der Bevölkerung nicht ganz ausgeklammert werden. Divergieren Bedarf und Bedürfnisse, ist u. U. eine gezielte Aufklärung der Bevölkerung erforderlich.

Grundsatz 3 Fremd- vor Selbstgefährdung



Die beschränkten Präventionsressourcen gilt es auch nach ethischen Abwägungen zu verteilen: Unfälle infolge Fremdgefährdung sollen einen höheren Stellenwert haben als Unfälle infolge Selbstgefährdung. Auch sollten freiwillig eingegangene Risiken weniger



hoch gewichtet werden als unfreiwillig eingegangene. Die Abgrenzung hinsichtlich der Freiwilligkeit ist jedoch nicht immer einfach vorzunehmen.

Grundsatz 4 Mehrfachabsicherung vor Einzelmassnahme



Jede präventive Vorkehrung hat ihre Grenzen und Sicherheitslücken. Deshalb reicht eine einzelne Massnahme oftmals nicht aus, um das gewünschte Sicherheitsniveau zu erreichen – selbst wenn diese Massnahme auf eine eng umgrenzte Art von Unfällen ab-



zielt. Vielmehr gilt es, verschiedene, gut aufeinander abgestimmte Präventionsmassnahmen zu ergreifen, um so eine Absicherung auf mehreren Ebenen zu erzielen.

Grundsatz 5

Unfallvermeidung vor Schadensminderung



Prävention sollte wenn immer möglich die Entstehung von Unfällen verhindern, indem von vornherein keine gefährlichen Situationen entstehen – z. B. durch den Bau eines Velowegs oder die Förderung von Leuchtwesten. Da sich aber nicht alle Unfälle vermeiden



lassen, sind auch Massnahmen notwendig, welche die Unfallfolgen reduzieren, z. B. das Tragen eines Schutzhelms. Ergänzend ist eine schnelle und fachkundige Erstversorgung sicherzustellen.

Grundsatz 6

Verhältnis- vor Verhaltensprävention



Die Verhältnisprävention zielt darauf ab, Infrastruktur, Systeme und Produkte sicher zu machen. Sie ist wirkungsvoller und nachhaltiger als die Verhaltensprävention, die den Menschen zu einem



sicheren Verhalten motivieren möchte. Aus- und Weiterbildungen sowie Sensibilisierungsaktionen versprechen nur Erfolg, wenn sie exakt auf die Zielgruppe zugeschnitten sind.

Grundsatz 7

Grosse Bevölkerungsgruppen vor kleinen Hochrisikogruppen



Die Unfallprävention kann besonders dann eine grosse Wirkung erzielen, wenn sie sich an die Gesamtbevölkerung oder möglichst grosse Bevölkerungsgruppen richtet, z. B. in der Fahrausbildung. Ergänzend können Präventionsmassnahmen auch gezielt defi-



nierte Risikogruppen ansprechen, z. B. Sensibilisierungsaktionen für Neulenkerrinnen und Neulenkler. Interventionen für Einzelpersonen (z. B. Nachschulungskurse für Verkehrsdelinquenten) vervollständigen die Verhaltensprävention.

Grundsatz 8

Gefahrenvermeidung vor Gefahrenbewältigung



Das Einüben von motorischen Fertigkeiten, um kritische Gefahrensituationen auffangen zu können, ist meist nicht zielführend. Zwar lassen sich diese Kompetenzen tatsächlich trainieren. Der Aufwand, um eine fehlerfreie Ausführung in einer Gefahrensituation zu gewährleisten, ist jedoch sehr hoch. Zudem besteht das Ri-



© race-and-fun.com

siko negativer Effekte wie die Tendenz zur Selbstüberschätzung. Demgegenüber sind edukative Ansätze zur korrekten Selbst- und Gefahreneinschätzung deutlich erfolgversprechender. Gefahren sollen von vornherein vermieden statt bewältigt werden.

Grundsatz 9

Evidenz vor Fachmeinung



Die Unfallprävention verspricht dann Erfolg, wenn sie auf Evidenz beruht. Dazu gehören statistische Informationen zum Unfallgeschehen, fundierte Erkenntnisse zu den Unfallursachen und Risikofaktoren sowie möglichst verlässliche wissenschaftliche Belege zur Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit von Massnahmen.



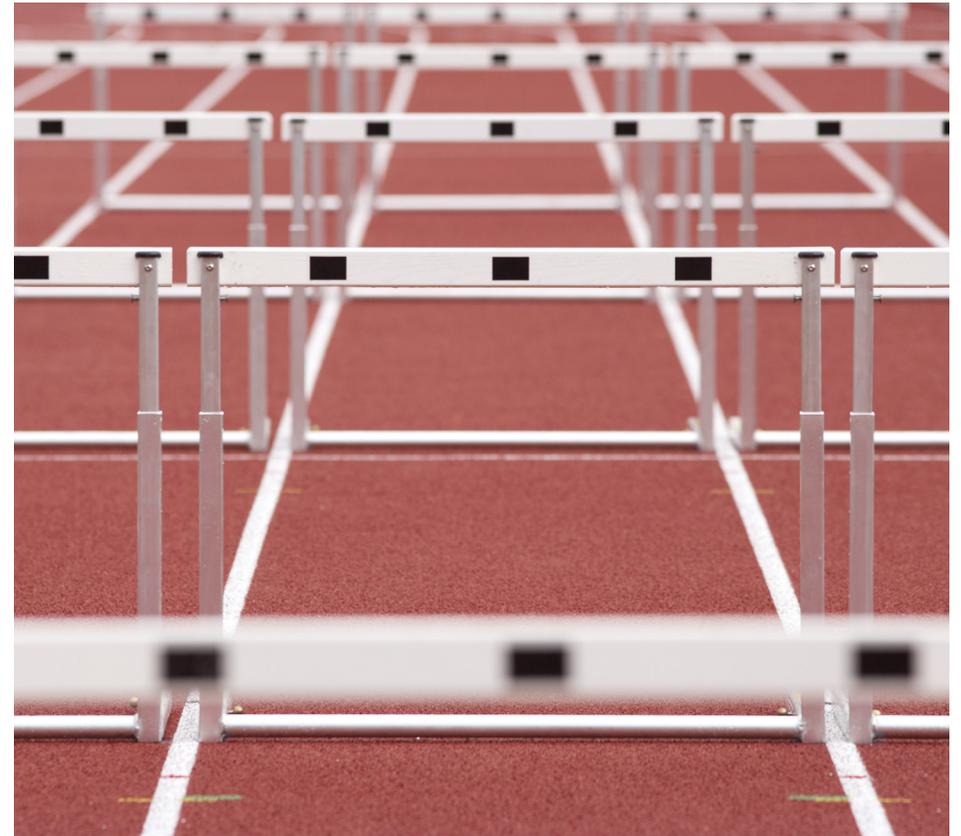
Einschätzungen von Fachpersonen sollen und können diese Forschungsgrundlagen ergänzen. Sie dürfen aber nicht die zentrale Basis für die Entwicklung von Präventionskonzepten sein, da sie mit einem grösseren Risiko für Fehleinschätzungen einhergehen.

Grundsatz 10

Leicht umsetzbare vor hürdenreichen Massnahmen



Präventive Massnahmen stossen in der Bevölkerung und Politik auf unterschiedliche Akzeptanz. Gleichzeitig kann die Umsetzung in technischer, finanzieller, gesetzlicher und administrativer Hinsicht viele Hürden mit sich bringen. Die Präventionsarbeit sollte



sich deshalb zuerst auf breit akzeptierte und einfach umsetzbare Ansätze konzentrieren. Insbesondere bei aufwendigen und langwierigen Vorhaben müssen vorgängig mögliche Misserfolge und Fehlinvestitionen fundiert geprüft werden.

Grundsatz 11

Vernetzung vor Alleingang



Kooperationen können sich positiv auf Akzeptanz und Glaubwürdigkeit von Präventionsmassnahmen auswirken. Durch gezielte Partnerschaften kann zudem der Zugang zu den Zielgruppen er-



leichtert werden. Dadurch sind Massnahmen, die von verschiedenen Akteuren mitgetragen werden, oftmals wirksamer.

Die BFU macht Menschen sicher.

Als Kompetenzzentrum forscht und berät sie, damit in der Schweiz weniger folgenschwere Unfälle passieren – im Strassenverkehr, zu Hause, in der Freizeit und beim Sport. Für diese Aufgaben hat die BFU seit 1938 einen öffentlichen Auftrag.