Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2000)

Heft: 4

Artikel: Umdenken in der Verkehrssicherheit

Autor: Bernet, Regine

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957328

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Umdenken in der Verkehrssicherheit

Bilanz des Symposiums «Vision Zero – Verkehr ohne Gefahr» vom 4./5. Mai im Gottlieb-Duttweiler-Institut in Rüschlikon

Auf Einladung von Fussverkehr Schweiz und dem Verkehrssicherheitsrat diskutierten am 4./5. Mai im Gottlieb-Duttweiler-Institut in Rüschlikon rund 100 Verkehrsfachleute aus dem In- und Ausland über Vision Zero. Die Resultate des Symposiums im Rahmen der europäischen UNO-Verkehrssicherheitswoche geben Anlass zur Hoffnung, dass die Verkehrssicherheitsarbeit in Zukunft auf einer neuen Schiene erfolgreicher vorangetrieben werden kann.

Vision Zero: Verkehrsunfälle öffentlich machen

Unfälle im Strassenverkehr, die zum Tod oder zu schweren, dauernden Verletzungen führen, können nicht akzeptiert werden. Gegen diese Grundaussage von Vision Zero gibt es keine vertretbaren Argumente. Vision Zero ist damit ein wichtiges *Element für die Öffentlichkeitsarbeit* zu Gunsten von mehr Sicherheit im Verkehr. Sie zwingt Politikerinnen und Politiker und Verkehrsverbände zu eindeutigeren Haltungen zum Beispiel in Fragen von Tempobeschränkungen, der Ausrüstung von Automobilen und des Fahrens in angetrunkenem Zustand. Sie öffnet die Augen für die Kosten von unterlassenen Massnahmen. Sie lässt sich einsetzen, um den Druck auf die politischen Entscheidungsträger zu Gunsten von mehr Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Paradigmawechsel: Strassen und Autos müssen menschengerecht werden

Am Symposium über Vision Zero wurde der Verkehr deutlich als *System* definiert *mit den drei Elementen Infrastruktur (Strasse/Betrieb), Maschine (Auto) und Mensch*. Deutlich kam zum Ausdruck, dass nicht eines dieser Elemente, sondern alle drei in die Verantwortung genommen werden müssen, wenn der Verkehr sicherer werden soll. Insbesondere muss die Vorstellung aufgegeben werden, Strasse und Automobile bildeten die Konstanten des Systems, denen der Mensch durch Aufklärung und Erziehung angepasst werden muss. Vision Zero liefert im Gegenteil die Grundlage für den *Paradigmawechsel*: Die körperliche Verletzlichkeit des Menschen einerseits und die Grenzen seiner physischen und psychischen Fähigkeiten anderseits müssen als Massstab dienen. Das System hat sich diesen Grenzen anzupassen.

Zur Verdeutlichung dieser Einsicht hat insbesondere der Vergleich mit anderen Mensch-Maschinen-Systemen beigetragen. Im Bahnverkehr, im Flugverkehr und in der Industrie existieren schon heute zahlreiche technische Vorrichtungen und Kontrollsysteme, welche verhindern helfen, dass menschliche Fehler fatale Folgen haben. Vision Zero ist im Bahnverkehr, im Flugverkehr und in der Industrie eine Selbstverständlichkeit. Am Symposium haben Vertreter aus diesen Sektoren sowie Vertreterinnen und Vertreter von Verkehrsverbänden als Referenten mitgewirkt. Viele stehen im Prozess des Umdenkens erst am Anfang, weil Vision Zero den Abschied von einer jahrzehntelangen Tabuisierung der Unfallursachen und die Bereitschaft zu einer neuen *Haltung* voraussetzt. Das Bewusstsein, dass nicht die Autoindustrie allein, der Strassenbau allein oder die Verkehrserziehung allein für eine Steigerung der Sicherheit verantwortlich sind, sondern *alle* Akteure im je eigenen Bereich, erleichtert aber den Einstieg in den Prozess.

UVEK: Grundlagen für eine eidgenössische Verkehrssicherheitspolitik

Ein besonders wichtiger Akteur der Verkehrssicherheit ist das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK. Es legt die Kompetenzen und Rahmenbedingungen für den Bau der Infrastrukturen fest, verwaltet eine der wichtigsten Finanzquelle im Strassenbau (Treibstoffzölle) und regelt mit dem Strassenverkehrsrecht den Betrieb der Strassen und die Zulassung von Fahrzeugen. Von grosser Bedeutung war deshalb die Ankündigung am Symposium, dass Bundesrat Leuenberger demnächst das Bundesamt für Strassen ASTRA beauftragen will, *Grundlagen für eine gesamtheitliche, nationale Verkehrssicherheitspolitik* zu erarbeiten. Diese Ankündigung machte Thomas Mahrer, Ingenieur und Bereichsleiter der Abteilung Verkehrsregelung und Langsamverkehr im ASTRA, im Rahmen seines Referates «Perspektiven einer schweizerischen Verkehrssicherheits-

▶ Regine Bernet, Dr. iur., Fussverkehr Schweiz

Fussverkehr Schweiz,
Klosbachstrasse 48,
8032 Zürich,
Telefon 01 383 62 40,
Fax 01 383 97 88,
www.fussverkehr.ch,
info@fussverkehr.ch

politik». Ein entsprechender Entwurf soll dem Departementschef bis Ende 2001 unterbreitet werden. Er soll auf realistisch definierten Zwischenzielen und dem langfristigen Ziel basieren: null Tote.

Neue Einzelmassnahmen

Zahllose Massnahmen, welche zur Steigerung der Verkehrssicherheit beitragen, sind seit Jahren bekannt, werden oft aber aus politischen Gründen nicht verwirklicht.

■ Verschiedene Referenten (Professor Ulf Bijörnstig, Director Traffic Safety Department, Swedish National Road Administration, der Verkehrsexperte und Geograph Professor Dr. Heiner Monheim und der Präsident des Bundesgerichts Professor Dr. Martin Schubarth) verwiesen auf die grosse Bedeutung der Temporeduktionen zur Verbesserung der Sicherheit, die – generell oder lokal – oft nur gegen erhebliche Widerstände durchgesetzt werden können, oder aber ganz scheitern.

Weitere konkrete Massnahmen, welche in näherer Zukunft an Bedeutung gewinnen werden, kristallisierten sich im Verlauf des Symposiums heraus.

■ Es fehlt noch immer wichtiges *statistisches Grundlagenmaterial* über die genaue Ursache von Unfällen und die Verkehrsteilnahme generell, vor allem bezüglich der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmenden. Die heutigen polizeilichen Unfallprotokolle genügen für die Präventionsarbeit nicht. Die statistischen Erhebungen müssen verbessert werden.

■ Ein wirksames Instrument wäre die *Überprüfung von ganzen Strassenzügen (safety audits)* durch eine unabhängige Prüfungsinstanz. Ihre Empfehlungen könnten den Druck auf das zuständige Gemeinwesen zur baulichen und organisatorischen Verbesserung der betreffenden Strasse erhöhen.

■ Die neuen technischen Errungenschaften müssen für die Steigerung der Verkehrssicherheit genutzt werden. Autos sind mit *Fahrtenschreibern* auszurüsten (blackboxes), womit ein Unfallhergang besser rekonstruiert werden kann. Bedeutsam wäre auch die präventive Wirkung der blackbox.

■ Auch die Verkehrstelematik kann und soll vermehrt für die Verkehrssicherheit und nicht nur zur Bewältigung der Masse des Verkehrs eingesetzt werden. Sie erlaubt es zum Beispiel, Geschwindigkeitsbegrenzungen mit technischen Mitteln durchzusetzen, verbessert damit den Vollzug des geltenden Rechts und entlastet die Polizei.

■ Verkehrsunfälle, die zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen, müssen in der Öffentlichkeit und in den Medien sichtbar gemacht werden. Wichtig ist, dass dabei deutlich an die Opfer erinnert wird, welche einen Unfall zwar überlebt, aber irreversible Behinderungen erlitten haben. Ihre Zahl ist viel weniger stark zurückgegangen als jene der Todesopfer, die in erster Linie wegen der Fortschritte der Medizin gesenkt werden konnte. Ein Gedenktag für Strassenverkehrsopfer oder Mahn-Zeichen am Ort der Unfälle könnte die Solidarität mit den überlebenden Geschädigten des Verkehrs und die Erinnerung an die Todesopfer stärken.

Mit dem Bekenntnis ist es nicht getan: Entwurf Charta Vision Zero

Jeder Verkehrsteilnehmer, jede Politikerin, jede Fachperson und jeder Verkehrsverband wird ohne weiteres das Bekenntnis ablegen, dass Tote und Schwerverletzte im Strassenverkehr nicht akzeptiert werden können. Im Alltag der Verkehrssicherheitsarbeit verflüchtigt sich die Einheit rasch. Das zeigte sich schon am Symposium, insbesondere bei den Voten der Vertreterinnen und Vertreter der Verkehrsverbände. Wem die Einsicht nicht ins Konzept passt, dass die Anlage der Strassen und der Bau der Automobile die wesentlichen Faktoren für die Verkehrssicherheit sind, flüchtete sich in bekannte Formeln, zum Beispiel in jene von der Partnerschaft im Verkehr. Damit wird der Frage ausgewichen, wer eigentlich dafür verantwortlich sei, jene Strukturen zu schaffen, in der sich verantwortliches Handeln abspielen kann.

Es besteht somit die Gefahr, dass Vision Zero zum reinen Schlagwort verkommt und von jeder Institution oder Gruppierung für die eigenen Zwecke eingesetzt wird. Um dieser Gefahr zu begegnen, hat Fussverkehr Schweiz als Veranstalterin am Symposium den Entwurf einer Charta vorgelegt. Sie ist gedacht als Hilfe um besser zu verstehen, wie die konkrete Verkehrssicherheitsarbeit mit dem Ziel von Vision Zero verknüpft ist, und als Mittel, um die beiden Ebenen stärker miteinander zu verbinden. Wenn es gelingt, eine Charta zu entwickeln, hinter die sich viele wichtige Behörden, Verbände, Expertengruppen und Einzelpersonen stellen, rückt das Ziel von Vision Zero näher. ■

Mit dem Entwurf der Charta Vision Zero bietet Fussverkehr Schweiz eine Plattform für eine konstruktive Auseinandersetzung über die schweizerische Verkehrssicherheitspolitik der Schweiz im 21. Jahrhundert. Alle interessierten Kreise sind eingeladen, in die Diskussion einzusteigen. Das Papier kann bei Fussverkehr Schweiz bezogen oder über die Website abgerufen werden.

Markant weniger Unfälle gibt es in Chambéry, der Fussgängermodellstadt in Savoyen, wo Zufussgehende seit der Umgestaltung der Innenstadt überall Vortritt haben. Die Rue de la République vor und nach dem Umbau. Fotos: Ville de Chambéry