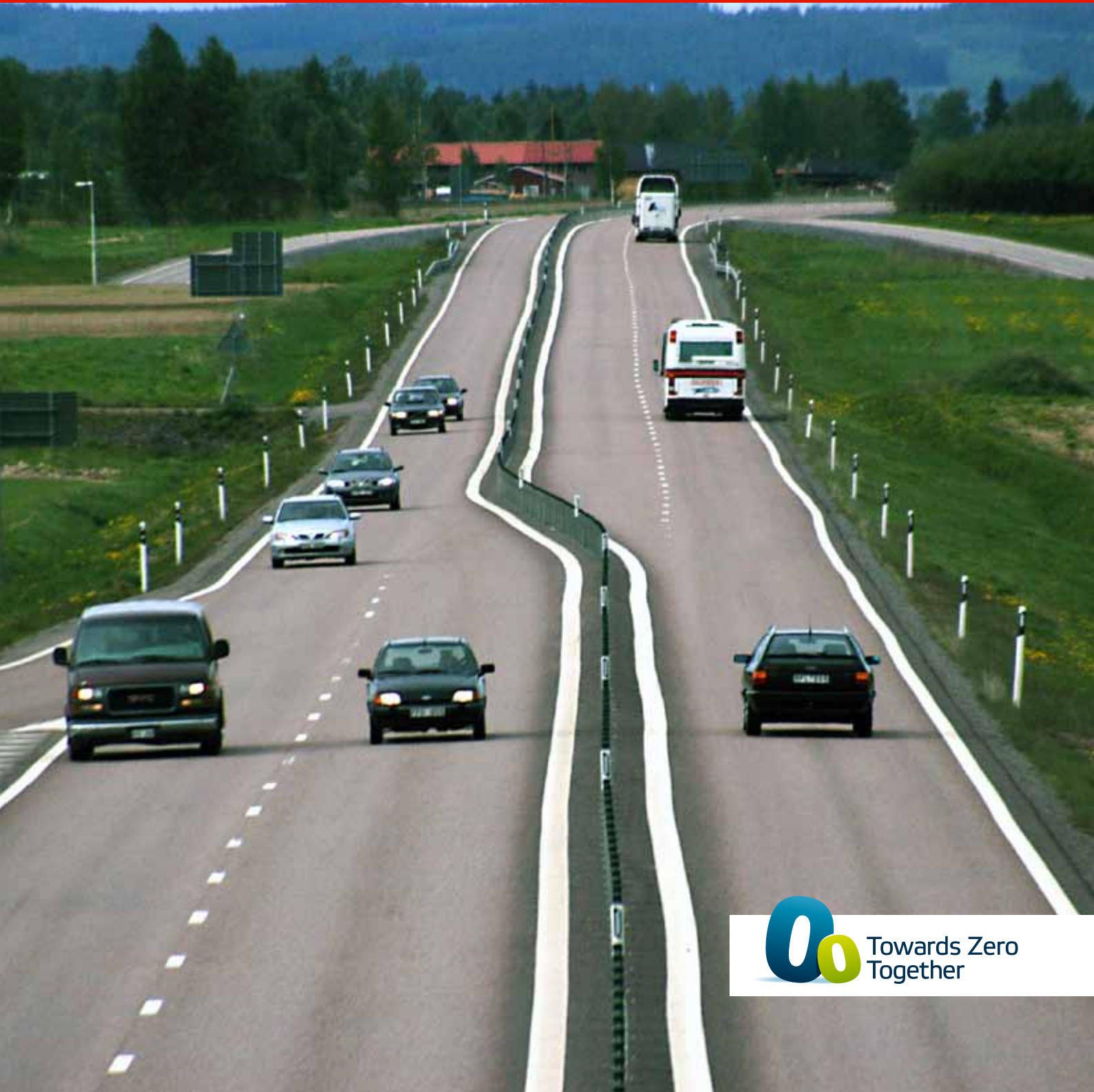
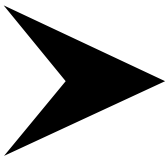


SICHERER VERKEHR

# Vision Null auf dem Weg zum Ziel





### *Vision Null*

ist das Bild einer Zukunft, in der die Menschen im Straßenverkehr weder getötet noch für den Rest ihres Lebens durch Verletzungen geschädigt werden.

### *Vision Null*

ist gleichzeitig als Beschluss des Schwedischen Reichstages Grundlage aller Verkehrssicherheitsarbeit in Schweden. Dieser Beschluss hat zu Veränderungen der Verkehrssicherheitspolitik sowie bei der Arbeit mit Fragen der Verkehrssicherheit geführt.

### *Vision Null*

ist gleichzeitig eine Verhaltensweise im Leben sowie eine Strategie, um ein sicheres Straßentransportsystem zu gestalten. Die

Vision Null konstatiert, dass es nicht akzeptabel ist, dass durch den Straßenverkehr Menschen ums Leben kommen.

Die Verkehrssicherheitsarbeit im Geiste der Vision Null bedeutet, dass Wege, Straßen und Fahrzeuge in höherem Maße den Voraussetzungen des Menschen anzupassen sind. Die Verantwortung für die Sicherheit ist dabei die gemeinsame Verantwortung aller derjenigen, die das Straßentransportsystem entwickeln sowie derjenigen, die dieses System gemeinsam nutzen. Seit Beschluss der Vision Null ist die Zahl der Verkehrstoten in Schweden zurückgegangen. Auch international findet die Vision Null immer stärkere Akzeptanz.

**Schwer verletzt – geschädigt für  
den Rest des Lebens**

In dieser Broschüre und in anderen Zusammenhängen der Vision Null wird der Begriff schwere Verletzung verwendet.

Dieser Begriff meint, dass die Verletzung nicht völlig ausheilt. Sie hat solche Konsequenzen, dass der/die Betroffene darunter sein/ihr Leben lang leidet.





# Vision Null fordert traditionelles Denken heraus

*Als die Vision Null 1995 lanciert wurde, war dies eine völlig neuartige Denk- und Sichtweise der Sicherheitsprobleme im Straßenverkehr – und gleichzeitig eine Lösungsstrategie dieser Probleme.*

Die Vision Null geht vom Straßentransportsystem als ein Ganzes aus – wobei verschiedene Komponenten, wie Straßen, Fahrzeuge und Verkehrsteilnehmer in Einklang miteinander treten müssen, damit Sicherheit möglich wird. Eine solche ganzheitliche Perspektive gab es früher nicht.

Mit der Vision Null stellt sich auch die Frage der Verantwortung neu. Diejenigen, die das Straßentransportsystem konzipieren, tragen letztendlich die Verantwortung für die Sicherheit, z. B. Straßendienste, Fahrzeughersteller, Transportunternehmen, Politiker, Beamte, Parlamente und Behörden sowie die Polizei. Die Verantwortung des einzelnen Menschen besteht darin, Gesetze und Bestimmungen zu befolgen. Früher wurde dem einzelnen Verkehrsteilnehmer praktisch die gesamte Verantwortung dafür überlassen.

Die Vision Null besteht aus einer Reihe verschiedener Grundelemente, von denen jedes einzelne die Sicherheit im Straßenverkehr maßgeblich beeinflusst. Es geht um Ethik, die Eigenschaften des Menschen, Verantwortung, wissenschaftliche Fakten sowie darum, dass die verschiedenen Bestandteile des Straßentransportsystems zusammenwirken und voneinander abhängig sind.

## **ETHIK ALS GRUNDLAGE**

Ausgangspunkt der Vision Null ist der ethische Standpunkt, dass niemand im Straßenverkehr getötet oder für den Rest seines Lebens unter den Folgen einer Verletzung leiden darf. Die einzig akzeptable Zahl

der Verkehrstoten und schwer Verletzten ist Null. Die ethische Grundlage der Vision Null bedeutet, dass sich die Sicherheitsperspektive im Straßentransportsystem mit den Werten und Normen deckt, die für die Gesellschaft ansonsten auch gelten.

Im Arbeitsleben und bei der Bahn, in der Schifffahrt und in der Luftfahrt ist es z. B. selbstverständlich, dass als Folge von Unfällen keine Toten zu beklagen sein dürfen.

## **AUF FEHLER STEHT NICHT DIE TODESSTRAFE**

Das Straßentransportsystem ist nicht an die Tatsache angepasst, dass Menschen mitunter falsch handeln. Den perfekten Menschen gibt es nicht. Im Straßenverkehr kommt es allzu oft vor, dass einzelne Fehler mit dem Tode bestraft werden.

Die Verkehrssicherheitsarbeit gemäß der Vision Null geht davon aus, dass alles getan werden muss, um zu verhindern, dass Menschen getötet oder schwer verletzt werden. Im gleichen Augenblick, wo Maßnahmen ergriffen werden, um Unfälle zu vermeiden, muss auch das Straßentransportsystem so gestaltet werden, dass dabei berücksichtigt wird, dass Menschen Fehler begehen und dass sich Verkehrsunfälle nie ganz vermeiden lassen.

Die Vision Null akzeptiert, dass es zu Unfällen kommt – nicht aber, dass diese Unfälle zu schweren Verletzungen führen.

## DER MENSCHLICHE KÖRPER ALS MASSSTAB

Die Begrenzungen des Menschen sind wichtiger Ausgangspunkt für die Gestaltung des Straßentransportsystems. Dieses System muss den biologischen Toleranzen des Menschen gegenüber äußerer Gewalt entsprechend angepasst werden – d. h. davon ausgehend, was der menschliche Körper an Belastungen aushält. Dafür gibt es wissenschaftlich festgestellte Grenzwerte, die für die heutige Gestaltung von Kraftfahrzeugen und Straßen richtungweisend sind:

30

- Die meisten Menschen **überleben** den Aufprall auf einen Pkw bei 30 km/h.

50

- Die meisten Menschen **überleben** den Aufprall **nicht**, wenn sie von einem Pkw mit 50 km/h angefahren werden.



50

70

- Ein **sicheres Auto schützt** seine Insassen bei einem Frontalaufprall bis zu 65-70 km/h sowie bei Geschwindigkeiten bei einem Seitenaufprall von bis zu 45-50 km/h. Vorausgesetzt natürlich, dass sich alle Insassen anschnallen.

## EIN SYSTEM, BEI DEM ALLES ZUSAMMENGEHÖRT

Dass ein Unfall zu schweren Verletzungen führt, geht darauf zurück, dass nicht alle Komponenten des Straßentransportsystems zusammen funktionieren. Die Vision Null unterstreicht, dass sämtliche Teile dieses Systems zusammengehören und einander prägen.

Diese Systemperspektive hat den Kurs der Verkehrssicherheitsarbeit verändert. Sie macht deutlich, wie wichtig es ist, dass Entwicklung und Gestaltung von Fahrzeugen und Straßenumfeld aufeinander abgestimmt erfolgen und dass dies auf der Grundlage der Begrenzungen des Menschen geschieht.

## SYSTEMENTWICKLER TRAGEN DIE GRÖSSTE VERANTWORTUNG

Es lässt sich nie vermeiden, dass Menschen Fehler machen, und daher muss das Straßentransportsystem so konzipiert sein, dass eventuelles Fehlverhalten nicht zu schweren oder gar tödlichen Verletzungen führen. Aus dieser Perspektive leitet sich ab, dass die größte Verantwortung für die Verkehrssicherheit von den Verkehrsteilnehmern auf diejenigen übertragen wird, die das Straßentransportsystem gestalten. Zu den Systementwicklern gehören Straßendienste, die Kraftfahr-



zeugindustrie, Polizei, Politiker und Parlamente. Sie sind verantwortlich dafür, dass ein System verfügbar ist, dass die Fehler verzeiht, die die Verkehrsteilnehmer unweigerlich begehen. Aber auch viele weitere Akteure sind für die Verkehrssicherheit mit verantwortlich. Dies sind z. B. Transportunternehmen, Ärzte und Krankenhäuser, das Rechtswesen, Schulen und Organisationen, die mit dem Thema Verkehrssicherheit arbeiten, z. B. NTF (der schweizerische nationale Verband für die Förderung der Verkehrssicherheit). Der einzelne Verkehrsteilnehmer/die einzelne Verkehrsteilnehmerin ist verantwortlich dafür, Gesetze und Regelwerke zu befolgen.

### **MOTOREN DER VERÄNDERUNG**

Die Forderung des Menschen, das Straßentransportsystem verwenden zu können, ohne dabei Leben und Gesundheit zu riskieren, ist ein wichtiger Motor zur Erreichung der Vision Null. Beispielsweise können die Sicherheitseigenschaften entscheidend sein, wenn der Kunde zwischen zwei Automobilen wählt. Durch ausführliche Verbraucherinformationen über verkehrssichere Lösungen steigt der Druck der Verbraucher auf den Markt – was wiederum diese positive Entwicklung beschleunigt.



# Das Ergebnis der Vision Null

*In den Jahren, die seit Vorstellung der Vision Null im Jahr 1995 vergangen sind, erfolgten in Schweden sowohl hinsichtlich der Verkehrsperspektive als auch der Arbeitsweise große Veränderungen. Ein wichtiger Meilenstein war der Beschluss des Schwedischen Reichstages 1997 darüber, dass die Vision Null Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit in Schweden sein soll.*

*Der Schwedische Reichstag hat im Juni 2009 ein neues Etappenziel zur Sicherheit im Straßenverkehr verabschiedet: Im Zeitraum 2007 bis 2020 soll die Zahl der Verkehrstoten mindestens um die Hälfte auf höchstens 220 pro Jahr und die der Schwerverletzten um ein Viertel sinken.*

Deutliches Ergebnis der Vision Null ist es, dass sich das Straßen-umfeld in Schweden verändert hat. Mittelleitplanken und Kreis-verkehrsplätze sind heute sehr viel häufiger anzutreffen als früher, wie auch verschiedene Maßnahmen, um in Städten und Ballungs-gebieten die Geschwindigkeit zu dämpfen.

Es ist jedoch noch zu früh, um sichere Schlussfolgerungen darüber abzuleiten, welche Bedeutung die Vision Null für die Senkung der Anzahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten im Straßenverkehr hatte. Investitionen in die Verbesserung von Straßen und Fahrzeugen erfordern viel Zeit. Die Infrastruktur verändert sich langsam. Man kann jedoch feststellen, dass die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren gesunken ist – obwohl sich das Verkehrsaufkommen insgesamt vergrößert hat.

## VERÄNDERTE GEDANKENGÄNGE UND LÖSUNGEN

*Hier einige Beispiele  
dessen, was schon  
geschehen ist:*

Mit der Vision Null als Grundlage konzentriert sich die Verkehrssicherheitsarbeit darauf, schwere Verletzungen zu verhindern. Früher ging es bei der Verkehrssicherheitsarbeit vor allem darum, zu verhindern, dass Unfälle entstehen.

Diese veränderte Perspektive bedeutet auch Neudenken bei der Verkehrssicherheit und bei der Konzeption neuer Lösungen. Ein häufig herangezogenes Beispiel besteht darin, die Unterschiede bei der Wahl zwischen einer lichtsignalgeregelten Kreuzung und einem Kreisverkehrsplatz stärker herauszustellen.

- Wenn es am wichtigsten ist, die Zahl der Verkehrsunfälle zu senken, sind **lichtsignalgeregelte Kreuzungen** die beste Lösung. Die Zahl der Unfälle sinkt, kommt es jedoch trotz Ampel zu einem Unfall, führt dieser oft zu schweren Verletzungen.

- Wenn es vor allem darum geht, schwere Verletzungen zu vermeiden, bringt ein **Kreisverkehrsplatz** bessere Ergebnisse. Vermutlich kommt es dort zu mehr Unfällen, die Verletzungen sind jedoch meistens leichter.





## SICHERERES STRASSENUMFELD

Jeder, der in Schweden Auto fährt, erlebt, wie sich die Straßen verändert haben. Vor allem sind solche Maßnahmen erfolgt, die das Risiko des Menschen reduzieren, bei einem Unfall schwer verletzt zu werden. Viele der durchgeführten Maßnahmen beruhen darauf, dass Städte und Kommunen eine große Verantwortung übernehmen, um die Sicherheit ausgehend von der Vision Null zu verbessern.



- **Kreisverkehrsplätze** findet man in Schweden immer häufiger vor – vor allem in Städten und Ballungsgebieten.

Kreisverkehrsplätze gab es bereits früher schon, aber aufgrund der Arbeit mit der Vision Null wurde die große Bedeutung dieses Konzepts für die Sicherheit stärker betont. Dank der vielen Kreisverkehrsplätze wird der Verkehrsrhythmus gedämpft.

Kommt es im Kreisverkehr zu einem Aufprall, sind die Unfallfolgen oft weniger schwer als bei einer traditionellen Kreuzung, da die Aufprallwinkel anders beschaffen sind, die Geschwindigkeit ist zudem niedriger.



- Eine neue und vielfach diskutierte Lösung sind die sog. **2+1-Streckenabschnitte mit Mittelbarriere** – eine in Schweden entwickelte Lösung.

Im Sommer 1998 begannen die ersten Versuche, bei denen auf einer früher von vielen tödlichen Verkehrsunfällen betroffenen Strecke eine erste Mittelleitplanke aufgestellt wurde. Dieser Versuch stieß anfänglich auf große Skepsis, aber es sollte sich zeigen, dass diese Lösung sehr gut geeignet ist, um Unfälle mit dem Gegenverkehr zu verhindern.

Der Ausbau von Strecken mit Mittelbarrieren/Mittelleitplanken hat sich nach dem Jahr 2000 intensiviert.



- Eine der **ersten Auswirkungen** der Vision Null war die neue Möglichkeit der Städte und Kommunen, in Wohngebieten die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen. Dies wurde in relativ großem Umfang ausgenutzt, nicht zuletzt aufgrund der Gedanken in der Broschüre **Lugna gatan**, herausgegeben von den schwedischen Kommunen und Provinzialregierungen, die damit die Vision Null in Wohngebieten praktisch umsetzen.

Diese Schrift gibt die Möglichkeit, ein Transportsystem systematisch zu analysieren und so zu planen, dass gute Mobilität und hohe Sicherheit für alle Transportträger garantiert werden.

**30 km/h** in Wohngebieten ist an sich nichts Neues, aber bei der Arbeit mit der Verwirklichung der Vision Null konzentrierte man sich auf diese Lösung, weil 30 km/h den Grenzwert dafür darstellen, dass ungeschützte Verkehrsteilnehmer einen Aufprall überleben.



- In Teilen des Straßennetzes wurden die **Geschwindigkeitsbegrenzungen** überprüft, so dass sie mit dem heutigen Sicherheitsstandard schwedischer Straßen übereinstimmen. Beispielsweise ist es heute ungewöhnlich, dass auf Straßen mit Tempobegrenzung 110 km/h eine Mittelleitplanke fehlt.



© Kerstin Ericsson

- Viele Anstrengungen wurden unternommen, um die **Schadensfolgen zu begrenzen**, wenn Kraftfahrzeuge von der Straße abkommen. Leitplanken wurden aufgestellt und Seitenstreifen von gefährlichen Hindernissen wie Steinblöcken und Bäumen befreit.

### **SICHERERE FAHRZEUGE**

Moderne Pkw sind heute immer sicherer, und die Gefahr, in einem neuen Pkw getötet oder schwer verletzt zu werden, ist erheblich gesunken. Eine dafür beitragende Ursache ist die Entwicklung des Europäischen Aufprallsicherheitsprogramms Euro NCAP, das unter Mitwirkung der Verkehrssicherheitsexperten des Schwedischen Zentralamtes für Straßenwesen ins Leben gerufen wurde. Die Ergebnisse haben dazu geführt, die Verbraucher über die Sicherheitsstandards verschiedener Fahrzeuge effizienter zu informieren.

Verbesserungen wurden dadurch sicher schneller eingeführt, als wenn der Gesetzgeber dazu hätte eingreifen müssen. Da es mindestens 10–15 Jahre lang dauert, den Autobestand auszuwechseln, wird jedoch noch etwas Zeit vergehen, bis diese Maßnahmen sich ganz auszahlen.

Die Automobilindustrie kann zu einer positiven Gesellschaftsentwicklung beitragen, indem sie die Anforderungen der Verbraucher an Produkte und Handeln erfüllt. Besonders wichtig sind Forderungen von Staat, Kommunen, Provinzialregierungen und Unternehmen.

### **SICHERERE TRANSPORTE**

Seit Einführung der Vision Null drängt das Trafikverket verstärkt auf Qualitätssicherung im Transportwesen. So soll bei den Transportunternehmen und ihren Auftraggebern noch mehr Sicherheitsbewusstsein geweckt werden. Das Trafikverket ist die für den Land- und den Seeverkehr zuständige Behörde. Das Schwedische Zentralamt für Straßenwesen tut dies in seiner Rolle als Aufsichtsbehörde für den Straßenverkehr. Ziel ist es, dass alle Unternehmen und Organisationen, die Transporte bestellen oder selbst ausführen, die Verantwortung dafür tragen, wie diese Transporte Umwelt und Verkehrssicherheit beeinflussen.

Diese Arbeit hat dazu geführt, dass viele Unternehmen und Organisationen begonnen haben, mehr Anforderungen an Fahrzeuge und ihre Anwendung zu stellen. Immer mehr Käufer verlangen von ihren Transporten die Erfüllung konkreter Umwelt- und Sicherheitsauflagen. Immer mehr Transportunternehmen übernehmen auch größere Verantwortung für die Durchführung ihrer Transporte.



Die schwedischen Gewerkschaften haben zusammen mit Umwelt- und Verkehrssicherheitsorganisationen ein Bewertungssystem für schwere Transporte entwickelt. Dieses System heißt Q3. Vorbild ist Euro NCAP. Das Bewertungssystem basiert auf Anforderungen des Arbeitsumfeldes, der Umweltverträglichkeit und Verkehrssicherheit, die bei der Bestellung schwerer Transporte gestellt werden. Es sind die Besteller, die die Norm für die Transporte vorgeben, und daher werden diese auch von ihnen beurteilt.



### **TÖDLICHE UNFÄLLE PRÄZISE ANALYSIERT**

Die damalige Straßenverkehrsbehörde Vägverket, inzwischen im Trafikverket aufgegangen, analysiert seit 1997 eingehend alle tödlichen Unfälle im schwedischen Straßenverkehr. Diese Studien und Analysen sind Teil der Qualitätsarbeit der Behörde und bieten außerdem gute Möglichkeiten, diese Entwicklung auszuwerten.

Studien zeigen, dass häufige Ursachen von tödlichen Unfällen Mängel im Straßenumfeld sind, oder aber die Tatsache, dass Verkehrsteilnehmer die Geschwindigkeit übertreten, sich nicht anschnallen oder sich unter Alkohol-einfluss ans Lenkrad setzen.

Um zu gewährleisten, dass die Schlussfolgerungen dieser Studien auch konkrete Auswirkungen auf eine verbesserte Verkehrssicherheit haben, erfolgt u. a. eine sog. OLA-Arbeit (Objektive Ergebnisse/Fakten, Lösungen und Absichten). Nach einer einzelnen Studie werden betroffene Systementwickler zusammengerufen, um gemeinsam mögliche Lösungen zu diskutieren, die zur Vermeidung eines ähnlichen Vorgangs führen. Danach entscheidet jeder einzelne Akteur über die Durchführung von Maßnahmen, was durch eine Absichtserklärung bestätigt wird. Diese Arbeitsweise wurde von den Systementwicklern sehr positiv aufgenommen.

Die OLA-Arbeit erfolgt auch auf nationaler Ebene bei sog. Themastudien. Einige durchgeführte Themastudien waren so Moped-OLA, Bus-OLA und Jung-OLA (junge Autofahrer).



## BITTE ANSCHNALLEN

Sicherheitsgurte müssen verwendet werden, damit das Sicherheitssystem eines Automobils funktioniert. Schweden engagiert sich dafür, technische Systeme zu entwickeln, die die Ansnallquote erhöhen. Vertreter der Fahrzeugindustrie, von Universitäten und Hochschulen, von Behörden und Versicherungsunternehmen haben sich auf eine gemeinsame Perspektive dafür geeinigt, wie die Ansnallquote mit Hilfe einer Warnfunktion „Bitte anschnallen“ erhöht werden kann.

Fahrzeuge mit modernen Warnfunktionen für das Ansnallen erhalten zusätzliche Punkte bei Euro NCAP. In neuen Fahrzeugen mit der Warnfunktion „Bitte anschnallen“ liegt die Ansnallquote nahezu bei 100 Prozent.

## ALCOLOCK

Verkehrsunfälle, bei denen Alkohol mit im Spiel ist, sind häufig und verursachen in vielen Fällen tödliche und schwere Verletzungen. Alcolocks in den Fahrzeugen verhindern, dass unter Alkoholeinfluss stehende Fahrer am Straßenverkehr teilnehmen.

In den USA und in anderen Ländern kommt es häufig vor, dass sog. Alcolocks eingesetzt werden, um zu verhindern, dass sich verurteilte Trunkenheitsfahrer wieder ans Lenkrad setzen. In Schweden wurde das Alcolock auch als Methode zur Qualitätssicherung von Transporten eingeführt. Unternehmen, die in ihren Fahrzeugen ein Alcolock installieren, garantieren auf diese Weise, dass ihre Fahrer nicht unter Alkoholeinfluss stehen.

Immer mehr Akteure im Straßentransportssystem arbeiten bei der Entwicklung von Alcolocks zusammen, die so preis-günstig sind, dass sie in allen Fahrzeugen montiert werden können.



## VERKEHRSSICHERHEITSKAMERAS

Welche Geschwindigkeit auf einer Strecke als Höchstgeschwindigkeit gelten soll, wird auf der Grundlage des Sicherheitsstandards dieser Strecke festgelegt. Fahren Verkehrsteilnehmer schneller, wird die Sicherheit des Straßentransportsystems außer Gefecht gesetzt. Die Überwachung mit Verkehrssicherheitskameras hat sich als effektives Verfahren erwiesen, um die Übertretung von Höchstgeschwindigkeiten zu verhindern, und Unfälle zu vermeiden, die zu schweren Verletzungen führen. Verkehrssicherheitskameras sind daher auf schwedischen Straßen immer häufiger vorzufinden. Meinungsumfragen zeigen, dass die meisten Fahrerinnen und Fahrer diese Kameras als willkommene Unterstützung im Verkehr sehen.



## **FAHRRADHELM**

In der Vision Null wird betont, dass das Straßentransportsystem auf der Grundlage dessen zu konzipieren ist, was der menschliche Körper aushält. Fahrradfahrer sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer, ihr Verletzungsrisiko ist bei einem Unfall groß. Die schwersten Verletzungsfolgen für Fahrradfahrer sind Kopfverletzungen, dies sich verhindern lassen, wenn der Fahrradfahrer einen Helm trägt.

Im Jahr 2005 trat ein Gesetz in Kraft, das verlangt, dass alle Kinder und Jugendliche bis zu 15 Jahren beim Fahrradfahren einen Helm tragen. Man erhofft sich davon, dass das Tragen eines Fahrradhelms sich so einübt, dass die Jugendlichen auch als Erwachsene weiterhin diesen Schutz wählen.



## **VERKEHRSSICHERHEIT**

### **- EINE FRAGE DES ARBEITSMILIEUS**

Viele schwere Verkehrsunfälle ereignen sich im Berufsleben oder bei Fahrten von und zum Arbeitsplatz. Das Schwedische Zentralamt für Arbeitsumwelt sowie das Schwedische Zentralamt für Straßenwesen haben ihre Zusammenarbeit vertieft, um die Zahl der Verkehrsunfälle im Berufsleben zu verringern.

Dabei geht es darum, zu zeigen, dass diese Verkehrsunfälle auch ein Problem für die Arbeitsumwelt darstellen. Wenn die Verkehrssicherheit bei der Beurteilung der systematischen Arbeitsumweltarbeit der Unternehmen und Organisationen mit berücksichtigt wird, konzentrieren sich die Arbeitgeber auch stärker darauf, welchen Beitrag sie für mehr Verkehrssicherheit leisten können.



© Kerstin Ericsson

## **INTENSIVIERTE ZUSAMMENARBEIT ZUR VERKEHRSSICHERHEIT**

Die ganzheitliche Perspektive der Vision Null für die Verkehrssicherheit im Straßentransportssystem hat auch zu intensiverer Zusammenarbeit zwischen Systementwicklern und anderen Akteuren beigetragen. Diese Zusammenarbeit erfolgt sowohl formell als auch informell.

Im August 2002 ergriff die schwedische Regierung die Initiative zu einer nationalen Kampagne zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mit dem Ziel, die Maßnahmen der verschiedenen Akteure für ein sicheres Straßentransportssystem besser zu koordinieren. Hauptbereiche dieser Kampagne sind Geschwindigkeit, Schutz-ausrüstung, Alkohol im Straßenverkehr sowie Kinder und Jugendliche im Verkehr. Im Rahmen dieser nationalen Kampagne für mehr Verkehrssicherheit haben zahlreiche Akteure auch versprochen, die Verkehrssicherheit von sich aus langfristig zu verbessern. So haben z. B. wichtige Akteure aus der Speditions- und Logistikbranche auf übergreifender Ebene zugesagt, ihre Arbeit auf dem Bereich der Verkehrssicherheit zu systematisieren.

Diese nationale Kampagne zur Verkehrssicherheit hat auch dazu geführt, dass unter dem gleichen Thema regionale und lokale Maßnahmen angelaufen sind.

Weitere Beispiele der intensivierten Zusammenarbeit sind die OLA-Arbeit, Qualitätssicherung von Transporten und Entwicklung technischer Systeme, wie Gurt-Warnfunktionen und Alcolocks.





# Weitere Schritte in Richtung Vision Null

*Die Arbeit mit der Gestaltung des Straßentransportsystems gemäß der Vision Null hat deutliche Spuren hinterlassen. Viel wurde bereits getan und die Verkehrssicherheit in Schweden verbessert. Dies ist jedoch lediglich ein Anfang. Es bleibt noch viel zu tun.*

*Hier einige Beispiele:*

## **VERÄNDERTE GESETZGEBUNG**

Nach der schwedischen Verkehrsgesetzgebung ist der einzelne Verkehrsteilnehmer verantwortlich für die Sicherheit im Straßenverkehr. Diese Gesetzgebung berücksichtigt die neue Verteilung der Verantwortung zwischen Systementwicklern und Verkehrsteilnehmern nicht, wie sie die Vision Null bedeutet.

Daher muss die Gesetzgebung ebenfalls revidiert werden, so dass auch die Regelwerke dieser Perspektive der Verkehrssicherheit im Straßentransportsystem angepasst werden, so wie es der Schwedische Reichstag beschlossen hat.

## **QUALITÄTSZIELE FÜR DAS STRASSENTRANSPORTSYSTEM**

Die Ziele für das Straßentransportsystem sollten zu messbaren Werten weiterentwickelt werden, so dass die Qualität erfasst und diese Werte einfach ausgewertet werden können.

Beispielsweise lässt sich der Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Geschwindigkeit, der Anschnallquote und der Vermeidung von Alkohol am Lenkrad qualitätssichern.

Ein weiteres Beispiel der Qualitätssicherung des Milieus auf schwedischen Straßen ist das europäische Konzept für Straßentests, Euro RAP (European Road Assessment Programme). In Euro RAP wird der Sicherheitsstandard der Straßen gemessen und bewertet. Diese Straßentests liefen 2002 in Schweden, England, den Niederlanden und in Spanien an. Noch ist es zu früh, um aus diesem Programm Schlussfolgerungen abzuleiten, Ziel ist es, dass Straßen nach ihrer Sicherheit klassifiziert und mit Sternen bewertet werden. Wer ein sicheres Automobil auf einer Straße mit der höchsten Sicherheitsklasse fährt, soll dies sicher tun können – vorausgesetzt, man schnallt sich an, hält sich an die Geschwindigkeitsbegrenzung und hat keinen Alkohol getrunken. Euro RAP ist für Straßen das, was das Aufpralltestprogramm Euro NCAP für Automobile darstellt.



### **STANDARD FÜR VERKEHRSSICHERHEIT**

In den meisten Bereichen gibt es Normen für Sicherheit und Qualität. In der Baubranche beispielsweise existieren Standards für Baukonstruktionen, so dass sie alle kritischen Situationen überstehen – und nicht umgebaut werden, wenn ein Unfall eintritt. Solche Normen oder Standards sind auch für die Verkehrssicherheit im Straßentransportsystem erforderlich.

Ein Referenzmodell, das auf den Kriterien eines sicheren Straßentransportsystems basiert, sollte daher entwickelt werden. Dieses Modell könnte z. B. die Bezeichnung „Sicherer Straßenverkehr“ erhalten und dann als Ausgangspunkt für die zukünftige Verkehrssicherheitsarbeit dienen. Strategien werden entwickelt und Maßnahmen durchgeführt, um den Abstand zwischen Referenzmodell und Status quo zu verringern – und dieses Referenzmodell sollte dann der Ausgangspunkt sein, nicht einzelne Ereignisse im Straßentransportssystem.

Auf diese Weise kann sich die Sicherheitsarbeit im Straßentransportsystem der Sicherheitsarbeit in anderen Sektoren nähern.

### **SICHERHEIT EINE VORAUSSETZUNG FÜR GUTE MOBILITÄT**

Im Straßenverkehr wurde häufig das Argument vorgebracht, Investitionen in die Verkehrssicherheit könnten das Vorwärtskommen einschränken – die Mobilität. Ein wichtiger Teil der Arbeit mit der Vision Null ist es, zu zeigen, dass die Sicherheit stattdessen eine Voraussetzung für gute Mobilität darstellt. Es ist möglich, das Straßentransportsystem so zu konzipieren, dass es sicher wird – auch mit den heute geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen. Bei dieser Arbeit lassen sich große Koordinationsvorteile erzielen, wenn Automobilhersteller und Straßenplaner zusammenarbeiten.

Diese Zusammenarbeit ist praktisch schon eine Schicksalsfrage, um gute Mobilität zu gewährleisten. Ohne Koordination und Zusammenwirken zwischen Verkehrsteilnehmern, Wirtschaft und der öffentlichen Hand wird die notwendige beste Kombination von Maßnahmen nie realisiert werden können.



# Der Tod im Straßenverkehr – ein weltweites Problem

*Das Straßentransportsystem verursacht eines der größten Gesundheitsprobleme unserer Gesellschaft – Verletzungen durch Verkehrsunfälle. Dies ist ein globales Problem, das sowohl in den Entwicklungsländern als auch in den Industrieländern existiert.*

Ca. 1,4 Millionen Menschen kommen jedes Jahr im Straßenverkehr ums Leben. Der Weltgesundheitsorganisation WHO zufolge ist der Tod im Straßenverkehr die neunte gewöhnlichste Todesursache in der Welt, und das Rote Kreuz beschreibt die Zahl der Verkehrstoten als globale Katastrophe.

Es gibt keinerlei Anzeichen dafür, dass die Zahl der Verkehrstoten global rückläufig sei. Im Gegenteil. Prognosen verweisen darauf, dass die Zahl der Verkehrstoten auf über zwei Millionen Menschen ansteigen wird. Verletzungen durch Verkehrsunfälle werden damit die dritt- oder vierthäufigste Todesursache weltweit sein. Eine dazu beitragende Ursache ist die dynamische Entwicklung des Straßenverkehrs in den Entwicklungsländern.

Aber dieser Trend lässt sich auch verändern. In der EU wurde entschieden, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 auf die Hälfte zu verringern. Diese langfristige Perspektive der EU deckt sich mit der Vision Null, die besagt, dass niemand bei einem Unfall im Straßenverkehr getötet oder schwer verletzt werden darf.

Ein internationaler Vergleich zeigt, dass die Zahl der Verkehrstoten in Schweden relativ niedrig ist. Die Zahl der Verkehrstoten im Verhältnis zur Bevölkerungsgröße entspricht einem Zehntel der Werte in den Ländern, wo die Zahl der Verkehrstoten am größten ist.

