VISION ZERO

VERKEHR OHNE GEFAHR

Auf dem Weg zu einer

CHARTA VISION ZERO

Entwurf für eine Grundlage der Verkehrssicherheitspolitik der Schweiz im 21. Jahrhundert

vorgelegt von:

Fussverkehr Schweiz

Stand: April 2000

Auf dem Weg zu einer Charta "Vision Zero"

Der Strassenverkehr ist so zu gestalten, dass sich keine Unfälle mehr ereignen, die zum Tod oder zu schweren Verletzungen führen. Dieser Grundsatz ist unter dem Titel "Vision Zero" in Schweden entwickelt und vom Parlament als Basis für die Verkehrssicherheitspolitik akzeptiert worden.

Vision Zero soll auch in der Schweiz eine breite Diskussion unter Fachleuten und in der Öffentlichkeit über Verkehrssicherheit im 21. Jahrhundert auslösen. Aus diesen Diskussionen könnte sich eine gemeinsame, breit abgestützte Basis für die künftige Verkehrssicherheitsarbeit herauskristallisieren. Für diesen Prozess hat Fussverkehr Schweiz die vorliegende Charta "Vision Zero" entworfen, in der zwölf Grundsätze formuliert sind, wie das Ziel von Vision Zero realisiert werden kann. Der Entwurf der Charta stützt sich in den wesentlichen Punkten auf die schwedische Vorarbeit.

Alle interessierten Organisationen, Gruppen, Behörden, Schulen und Einzelpersonen sind eingeladen, über Vision Zero nachzudenken und ihre Ideen in die Diskussion einzubringen. Auf der hintersten Innenseite dieses Papiers steht ein Talon für Rückmeldungen zur Verfügung. Aufgrund aller Reaktionen wird mit den interessierten Beteiligten die Charta überarbeitet. Zu diesem Zeitpunkt soll entschieden werden, auf welchem Weg auch allen interessierten Einzelpersonen die Gelegenheit geboten wird, mit ihrer Unterschrift zu deklarieren, dass sie hinter der Vision Zero stehen.

Wir freuen uns auf die Diskussion und Ihre Anregungen! Fussverkehr Schweiz

Übersicht

Präambel .....Seite 1
Prinzipien .....Seite 3
Umsetzung .....Seite 6
Antworttalon..... Innenrückseite

Impressum

Entwurf Charta "Vision Zero" - Verkehr ohne Gefahr

Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
Tel.: +41 (0) 1 383 62 40; Fax: +41 (0) 1 383 97 88
e-mail: info@fussverkehr.ch
Website: www.fussverkehr.ch

Der Entwurf Charta "Vision Zero" wird erstmals präsentiert am Symposium „Vision Zero – Verkehr ohne Gefahr" vom 4. und 5. Mai 2000. Diese Veranstaltung im Rahmen der Dritten Europäischen Verkehrssicherheitswoche wird organisiert von Fussverkehr Schweiz, in Zusammenarbeit mit dem Verkehrssicherheitsrat. Sie steht unter dem Patronat der UNO-Wirtschaftskommission für Europa und wird vom Fonds für Verkehrsicherheit finanziell unterstützt.

Zürich, 15. April 2000

Fussverkehr Schweiz
Mobilité piétonne
Mobilità pedonale

Präambel

A Die Gesundheit ist das wichtigste Gut des Menschen, sein Leben ist einmalig. Nach wie vor wird eine grosse Zahl von Menschen als Folge von Strassenverkehrsunfällen jedes Jahr getötet oder schwer verletzt. Wer einen schweren Unfall überlebt, leidet häufig unter zeitweiligen oder gar lebenslangen Gesundheitseinbussen oder Behinderungen. Strassenverkehrsunfälle führen zu unzähligen Problemen und Leid bei den Opfern und ihren Angehörigen.

B Trotz aller Anstrengungen und Sicherheitsmassnahmen ist die Teilnahme am Strassenverkehr in den meisten Ländern weiterhin die gefährlichste tägliche Aktivität. Jährlich werden in der Schweiz rund 600 Menschen im Strassenverkehr getötet und über 6’000 schwer verletzt. Weltweit beträgt die Zahl der im Strassenverkehr Getöteten über eine Million Menschen pro Jahr. Einmal in zehn Jahren wird jede Schweizer Familie direkt oder indirekt mit den Folgen eines Strassenverkehrsunfalles konfrontiert. Jedes Jahr gehen durch tödliche Verkehrsunfälle über 8 Millionen Tage Lebenszeit verloren. Seit 1930 sind allein in der Schweiz bei polizeilich registrierten Strassenverkehrsunfällen über 65’000 Menschen getötet und mehr als 1,7 Millionen verletzt woren.

C FussgängerInnen und Velofahrende sind im Strassenverkehr überproportional stark gefährdet, da sie keine Schutzhülle um sich herum haben. Betroffen sind insbesondere Kinder, alte und behinderte Menschen, da der Strassenverkehr kaum Rücksicht auf ihre spezifischen Bedürfnisse und Fähigkeiten nimmt.

D Viele Menschen fühlen sich zumindest zeitweise im Strassenverkehr bedroht. Besonders gross ist die Angst der Eltern um ihre Kinder. Das Gefühl der Unsicherheit führt Betagte und Behinderte dazu, auf ihre Mobilität teilweise zu verzichten. Eltern begleiten ihre Kinder öfter und schränken deren Bewegungsfreiheit und Spiel immer mehr ein.

E Strassenverkehrsunfälle führen neben dem Leid auch zu grossen individuellen und volkswirtschaftlichen Kosten. Die gesamten Unfallfolgekosten betragen jährlich über 6,7 Milliarden Franken und machen rund 2% des Bruttoinlandproduktes aus. Ein einzelner Todesfall kostet über 1,7 Millionen Franken.

F Viele Unfälle lassen sich auf einige wenige Ursachen zurückführen. In rund einem Drittel aller Unfälle ist Alkohol im Spiel. Bei Unfällen mit Getöteten gilt zu 25% die nicht angepasste Geschwindigkeit und zu 18% Unaufmerksamkeit und Ablenkung als Mitursache.

G Strassenverkehrsunfälle sind in der Öffentlichkeit kein wichtiges Thema. In den Medien werden sie höchstens am Rand in kleinen Rubriken erwähnt. Eingang finden nur einige spektakuläre Ereignisse, die als tragische Einzelfälle behandelt werden. Dadurch entsteht der Eindruck, Unfälle würden von der Allgemeinheit in Kauf genommen, gleichsam als Preis für die Mobilität. Das öffentliche Schweigen ist jedoch nicht das Ergebnis eines bewussten Entscheidungsprozesses, sondern das Resultat einer Tabuisierung: Der Einzelne verdrängt die Angst, selber Opfer eines Verkehrsunfalles zu werden oder andere Menschen schwer oder tödlich zu verletzen. Zudem sind der Tod und die überlebenden Unfallopfer in der Öffentlichkeit häufig nicht sichtbar. Mit der Verdrängung wird auch ein Mythos geschützt: der Mythos, dass die menschliche Sehnsucht nach ungehinderter Freiheit ihre Erfüllung in der Mobilität finden könne.

H Verkehrsunfälle werden in der Öffentlichkeit häufig auf ein menschliches Versagen zurückgeführt, insbesondere auf die Unfähigkeit oder den fehlenden Willen eines Einzelnen, sich im Verkehr korrekt zu verhalten. Diese Individualisierung führt dazu, dass ausgeblendet bleibt, wie viele Unfälle gleichartige Ursachen haben, welche Rolle Strasse und Fahrzeug für die Sicherheit spielen und dass die realen Fähigkeiten der Menschen unabhängig vom Verkehr bestehen und bestimmt sind durch Biologie und Physik, Alter, Gesundheitszustand, individuelle Fähigkeiten und die (momentane) Verfassung.

I Das Ziel dieser Charta ist es, Vision Zero als Grundlage für die Verkehrssicherheitspolitik der Schweiz im 21. Jahrhundert zu verankern. Die Realisierung dieser Sicherheitspolitik bedeutet, dass sich die Menschen künftig auf der Strasse sicher und ohne Angst vor schweren Unfällen bewegen können.

Prinzipien

1. Alle Menschen haben Anspruch darauf, sich im Strassenraum gemäss ihren Bedürfnissen und ohne Angst vor gesundheitlichen Schäden zu bewegen.

Die Möglichkeit, sich im öffentlichen Strassenraum gemäss den eigenen Fähigkeiten und Möglichkeiten bewegen zu können, ist für die Menschen einer freien Gesellschaft von grundlegender Bedeutung. Alle Menschen haben ein Recht auf Leben, Freiheit und Sicherheit der Person und Anspruch auf ein Höchstmass an körperlicher Unversehrtheit und Gesundheit[1].

2. Tote und Schwerverletzte im Strassenverkehr sind nicht akzeptierbar.

Heute werden Strassenverkehrsopfer noch grösstenteils als unvermeidbar behandelt. Mobilität ist aber möglich, ohne dass deswegen Menschen sterben müssen oder schwer verletzt werden. Die Haltung, dass Tote und Schwerverletzte nicht akzeptiert werden können, sind in Bahn- und Luftverkehr sowie in der Industrie bereits selbstverständlich. Als von Menschen gemachtes System ist auch der Strassenverkehr gestalt- und veränderbar.

3. Die Bedingungen im Strassenverkehr sind so zu gestalten, dass keine schweren oder tödlichen Verletzungen resultieren. Das Engagement dafür ist selbstverständlich.

Unfälle lassen sich nie völlig vermeiden. Was sich aber vermeiden lässt, sind schwere Unfallfolgen, wenn im Strassenverkehrssystem[2] die entsprechenden Bedingungen geschaffen werden. So selbstverständlich die Rettung und Spitalpflege von Strassenverkehrsopfern ist, so selbstverständlich muss es sein, die notwendigen Massnahmen zu treffen, um schwere Unfallfolgen zu vermeiden. Der Einsatz von Geld und Energie für die Prävention ist zweckmässiger, ökonomischer und vor allem menschlicher.

4. Die Gestaltung des Strassenverkehrssystems richtet sich nach der Verletzlichkeit des menschlichen Körpers, sowie den physischen und psychischen Fähigkeiten und Grenzen der Menschen. Massstab sind die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden.

Menschen verhalten sich auch im Strassenverkehr wie Menschen: Ihrer Leistungsfähigkeit sind Grenzen gesetzt. Menschen machen Fehler und gehen bewusst oder unbewusst Risiken ein. Die Abwehrkraft des Körpers gegenüber den bei Unfällen freigesetzten Kräften ist begrenzt. Das Strassenverkehrssystem muss so gestaltet sein, dass kleine Fehler keine schweren Folgen mehr haben. Den Massstab dafür setzen die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden, d.h. insbesondere Kinder, alte Leute und Behinderte.

---

1 "Jeder Mensch hat das Recht auf Leben, Freiheit und Sicherheit der Person" (Artikel 3 der allgemeinen Erklärung der Menschenrechte vom 10. Dezember 1948); "Die Vertragsstaaten erkennen das Recht eines jeden auf das für ihn erreichbare Höchstmass an körperlicher und geistiger Gesundheit an." (Artikel 12 des Internationalen Pakts über die wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Rechte vom 16. Dezember 1966); “Jeder Mensch hat das Recht auf persönliche Freiheit, insbesondere auf körperliche und geistige Unversehrtheit und auf Bewegungsfreiheit.” (Artikel 10 Abs. 2 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999). Die grundrechtlichen Garantien werden nicht nur als Abwehrrechte gegen staatliche Ein- und Übergriffe verstanden, sondern immer mehr auch als Grundprinzipien der gesamten staatlichen Ordnung. Als solche verpflichten sie den Staat entsprechende Massnahmen vorzukehren. Dies gilt auch für den Bereich des Strassenverkehrs.

2 Als Strassenverkehrssystem wird hier der ganze Komplex von Infrastruktur, Fahrzeugen, Gesetzesregelungen, Normen, Ausbildung, Verkehrserziehung etc. verstanden, die im Zusammenhang mit Strassen und Wegen sowie deren Benützerinnen und Benützern stehen.

5. Die Verantwortlichkeiten werden mit Vision Zero neu verteilt:

Der Staat und seine Behörden sorgen für menschengerechte Verkehrsbedingungen.
Bund, Kantone und Gemeinden bauen und unterhalten Strassen und Wege und legen die Anforderungen und Regeln für die Infrastruktur, die Fahrzeuge und das Verhalten der Verkehrsteilnehmenden fest. Wie im Eisenbahn- und Luftverkehr übernimmt auch im Strassenverkehr die Systembetreiberin, also die zuständige staatliche Behörde, die Hauptverantwortung für die Sicherheit.

Die Fahrzeugindustrie und andere Wirtschaftszweige übernehmen Verantwortung, indem sie ihre Produkte nach den Grundsätzen von Vision Zero verbessern.
Fahrzeugindustrie und Fahrzeughandel nehmen einen grossen Einfluss auf eine für alle Verkehrsteilnehmenden sichere Bau- und Betriebsweise der Fahrzeuge. Versicherungen und andere Wirtschaftszweige richten ihre Produkte auf die Anforderungen von Vision Zero aus.

Die Benützerinnen und Benützer der Strassen handeln eigenverantwortlich im Rahmen dessen, was sie nach menschlichem Ermessen zu leisten vermögen.
Die Eigenverantwortung wird den Verkehrsteilnehmenden nicht abgesprochen, sondern innerhalb der realistischen Erwartungen gestärkt. Unter verbesserten Rahmenbedingungen hat eigenverantwortliches Handeln eine grössere Chance, Wirkung zu entfalten.

6. Vision Zero bedeutet ein neues, fehlertolerantes Sicherheitssystem und eine neue, alle Beteiligten motivierende Sicherheitskultur.

Die Sicherheit ist im Strassenverkehrssystem eingebaut, weil es fehlertolerant ist und deshalb keine gravierenden Verletzungen zur Folge hat. Die Fehlertoleranz ist dabei so ausgestaltet, dass der erzielte Sicherheitsgewinn nicht durch riskanteres Verhalten wieder verloren geht (sog. Risikokompensation).
Alle Beteiligten – von den Behörden und der Industrie bis zu den Verkehrsteilnehmenden und Bürgerinnen und Bürgern – sind motiviert, ihren Beitrag an die neue Sicherheitheitskultur zu leisten.

7. Die Sicherheit muss mit möglichst wenig Einschränkungen der Mobilität verbessert werden[3]. Sicherheitsbedingte Einschränkungen sind zuerst bei denjenigen vorzunehmen, die Gefahren für andere schaffen (ursächliche Gefahrenreduktion).

Die Komplexität des Strassenverkehrs und die Interessengegensätze unter den einzelnen Verkehrsteilnehmenden lassen keine ungehinderte Mobilität zu. Für die Verbesserung der Sicherheit gilt der Grundsatz der ursächlichen Gefahrenreduktion. Notwendige Einschränkungen sind also zuerst bei denjenigen Faktoren vorzunehmen, die eine Gefahr für andere schaffen. Am wenigsten darf die Mobilität und das Verkehrsverhalten derjenigen Menschen eingeschränkt werden, die keine oder kaum eine Gefahr für andere darstellen.

3 Vision Zero steht damit im Einklang mit der offiziellen schweizerischen Verkehrspolitik: Diese will nicht die Mobilität einschränken, sondern in erster Linie die negativen Auswirkungen (hier schwere Unfälle) vermeiden.

8. Unfallvermeidende Massnahmen haben Priorität. Ergänzt werden sie durch Massnahmen zur Vermeidung und Verminderung von schweren Verletzungen und deren Folgen[4].

Der Unfallvermeidung dienen vor allem Massnahmen, die bewirken, dass sich Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmenden gegenseitig ohne Unfallfolgen abstimmen lassen und Risiken verkleinert werden. Verantwortlich sind die Verkehrsplanung, die Verkehrsregelung (inkl. Gesetzgebung und Normierung) sowie das Strassen- und Fahrzeugingenieurwesen. Bei der Unfallfolgenminderung stehen Massnahmen im Vordergrund, die dazu beitragen, dass die Verletzungsfolgen nicht gravierend ausfallen und nicht zu einer grossen, unumkehrbaren Einbusse an Lebensqualität führen. Dazu beitragen können z.B. menschenverträgliche Autofronten und passive Sicherheitssysteme wie Airbags; im Nachgang zu einem Unfall zudem auch effiziente Rettungsdienste, gute Spitalpflege und Rehabilitation.

9. Ortsspezifische und generelle Ansatzpunkte ergänzen sich für die Verbesserung der Sicherheit. Wenn Vision Zero verwirklicht ist, gibt es keine Häufung von gleichartigen Unfallursachen mehr.

Vor allem die Behörden sind aufgerufen, dafür zu sorgen, dass potentiell gefährliche Situationen und Verhaltensweisen seltener auftreten:
Beim ortsspezifischen Ansatz werden alle Abschnitte des Strassen- und Wegnetzes auf ihre "Menschenverträglichkeit" hin überprüft. Risikobereiche werden mit Massnahmen im Sinne der Vision Zero saniert.
Beim generellen Ansatz werden die wichtigsten und häufigsten Mängel und Einflüsse angegangen, die regelmässig zu schweren Unfällen in der Schweiz beitragen. Zu diesen Faktoren gehören gemäss Unfallstatistik insbesondere die Geschwindigkeit (sie beeinflusst sowohl die Unfallhäufigkeit als auch die Unfallschwere in hohem Mass), der Alkohol am Steuer (diese Unfälle haben eine überdurchschnittliche Unfallschwere) sowie die Ablenkung bzw. Unaufmerksamkeit (z.B. durch Überforderung).

4 In der Wissenschaft wird unterschieden zwischen "Verminderung der Exposition" (Exposure Control), "Unfallvermeidung" (Accident Risk Control) und "Unfallfolgenminderung" (Injury Control). Selbstverständlich würde auch der erste Faktor (Expositionsverminderung) durch eine Reduktion der Anzahl Fahrzeuge, der Anzahl Fahrten oder der gefahrenen Kilometer zur Vision Zero beitragen. Dieser Ansatz wird aber im Rahmen der Charta nicht weiterverfolgt.

Umsetzung

10. Für eine kohärente und praktikable Umsetzung der Prinzipien von Vision Zero müssen zwei Fragen handlungsleitend sein: Welches sind die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden? Und, welche Gefahrenursache muss behoben werden? Bei deren Beantwortung müssen eine Situations- und eine Wirkungsanalyse vorgenommen werden.

(a) Verletzlichste Verkehrsteilnehmende im jeweiligen Kontext
Die Anforderungen an sicherheitsbezogene Massnahmen müssen je nach Kontext unterschiedlich festgelegt werden. Aufgrund der vorherrschenden Gefahrensituationen und der verschiedenen am Strassenverkehr teilnehmenden Personengruppen werden die Kontexte "innerorts", "ausserorts" und "Autobahn" unterschieden. Den Standard für Massnahmen setzen die im jeweiligen Kontext verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden. Innerorts sind dies Kinder und alte Leute als FussgängerInnen und Velofahrende, ausserorts sind es Velo- und Motorradfahrenden sowie teilweise FussgängerInnen. Auf Autobahnen sind es die Motorradfahrenden und die InsassInnen von Personenwagen.

(b) Behebung der Gefahrenursache
Bei der Behebung von Gefahren resp. Gefahrenstellen wird bei demjenigen Aspekt angesetzt, von dem eine Gefahr ausgeht. Wenn z.B. die menschliche Leistungsfähigkeit Grenzen setzt, so ist nicht beim Verhalten (z.B. mit Appellen), sondern bei den Umgebungsfaktoren (Fahrzeug, Infrastruktur, Gesetzesregelung) anzusetzen. Oder wenn z.B. Velofahrende wegen der Gefahren auf der Strasse aufs Trottoir ausweichen, so sind Verbesserungen auf der Strasse anzustreben und nicht in erster Linie der Konflikt Velo-Fussverkehr zu regeln.

(c) Berücksichtigung organisatorischer, finanzieller und sozialer Kriterien
Kriterien wie organisatorische und finanzielle Überlegungen sind erst nach den beiden oben genannten Kriterien zu berücksichtigen. Es soll damit verhindert werden, dass z.B. kostengünstige, aber nicht problembezogene oder ursächlich ansetzende Lösungen gewählt werden oder dass die Sicherheit der einen auf Kosten einer anderen Gruppe erhöht wird. Im weiteren sind bei den Sicherheitsmassnahmen soziale, ökologische und kulturelle Kritierien ebenso stark zu gewichten wie materielle.

(d) Situations- und Umfeldanalyse
Mit der Situations- und Umfeldanalyse wird die heutige Situation mit den Prinzipien von Vision Zero verglichen und es werden allfällige Abweichungen festgehalten. Dies sowohl in Bezug auf ortsspezifische wie auf generelle Situationen. Wenn z.B. Kinder zurzeit begleitet werden müssen, obwohl die Gefahren vom Motorfahrzeugverkehr herrühren, so besteht eine Diskrepanz zum Grundsatz der ursächlichen Gefahrenreduktion. Dies ist festzustellen und als zu lösende Pendenz in einen Katalog aufzunehmen.

(e) Folgen- und Wirkungsanalyse
Mit der Wirkungsanalyse werden mögliche Folgen einer Massnahme beurteilt. So sind allfällige Risikokompensationen und andere unerwünschte Auswirkungen frühzeitig zu erfassen. Beispielsweise wäre zu prüfen, ob sich eine Massnahme auf der Autobahn auf den Innerortsverkehr auswirkt, weil es zu Umwegfahrten kommt. Bei dieser Analyse sind auch weitere Kriterien wie z.B. ökologische Auswirkungen (Lärm, Luftverschmutzung etc.) einzubeziehen.

11. Um Vision Zero zu verwirklichen, wählen die Verantwortlichen auch neue Ansätze und Mittel, die zur Gefahrenreduktion im Strassenverkehr beitragen. Stets werden deren Möglichkeiten und Grenzen im Hinblick auf die gesetzten Ziele kritisch überprüft.

(a) Infrastrukturverbesserungen im Strassenraum (v.a. Behörden)
Beim Ziel, die vielen verschiedenen innerörtlichen Aktivitäten, Bedürfnisse und Nutzungen der Bevölkerungsgruppen in der Gestaltung des Strassenraumes zum Ausdruck zu bringen, sind neuere Ansätze voranzutreiben wie z.B. die Anlage von Mischverkehrsbereichen auf tiefem Geschwindigkeitsniveau und Vortrittsregelungen für den Fussverkehr (Koexistenz-Lösungen). Ausserorts und auf Autobahnen können infrastrukturelle Verbesserungen z.B. mit besserer Abstimmung und Gestaltung der Strassenführung sowie mit der Einrichtung von flexiblen Geschwindigkeits- und Warnanzeigen erreicht werden.

(b) Technische Verbesserungen am Fahrzeug (Fahrzeugindustrie, Behörden)
Grosse Verbesserungen sind sowohl bei der aktiven wie bei der passiven Sicherheit noch zu realisieren. Neue, innovative technische Massnahmen auf der aktiven Seite beinhalten z.B. Abfahrtssperren bei Betrunkenheit des Lenkers, intelligente Geräte zur Geschwindigkeitsanpassung, Unfalldatenschreiber[5] etc. In Bezug auf das Vermindern von Unfallfolgen sind fussgängerfreundlichere Fahrzeugfronten und weitere Änderungen beim Fahrzeugbau wesentlich.

(c) Menschliches Verhalten und Leistungsgrenzen (Behörden, Sicherheitsorganisationen)
Die künftige Verkehrssicherheitsarbeit beim menschlichen Verhalten muss vermehrt die Leistungsgrenzen der Menschen berücksichtigen. Die Verkehrserziehung von Kindern muss z.B. deren realen Verhaltensweisen miteinbeziehen und ihre Ansprüche auf Bewegungsfreiheit gleichberechtigt berücksichtigen. Für Erwachsene muss die Ausbildung und laufende Wissensvermittlung (z.B. über neue Regelungen) verbessert werden. Informationskampagnen z.B. zu Partnerschaft im Verkehr machen nur Sinn, wenn auch die realen Machtgefüge thematisiert und berücksichtigt sind. Es sollte nicht an ein Verhalten appelliert werden, das für die angesprochenen Verkehrsteilnehmenden nicht oder nur schwer umsetzbar ist (z.B. Abschätzen von Bremswegen für FussgängerInnen).

(d) Gesetze und Normen inkl. deren Durchsetzung durch Polizei und Gerichte
Gesetze und Normen müssen auf einer realistischen Beurteilung des menschlichen Verhaltens basieren. In Abstimmung mit der Infrastruktur und dem Fahrzeugbau gilt es, die entsprechenden Fehlertoleranzen einzubauen. Die sicherheitsrelevanten Rechtssetzungen müssen überdies konsequenter durchgesetzt werden.

(e) Finanzielle und marktwirtschaftliche Anreize (Versicherungen, Behörden etc.)
Innovative Anreizsysteme bieten ein grosses, noch unausgeschöpftes Potential für sicherheitsorientiertes Handeln von allen Beteiligten. Engagierte Behörden sollen dadurch leichter Massnahmen finanzieren können, Fahrzeughersteller sollen zu sicherheitsmässigen Innovationen und Investionen angespornt werden, und VerkehrsteilnehmerInnen, die für andere keine Gefahr schaffen, sollen belohnt werden. Zu denken ist an

5 Das Potential dieser technischen Massnahmen lässt sich am Beispiel des Fahrens im angetrunkenen Zustand illustrieren: Das Gesetz verbietet (zurzeit) das Fahren mit mehr als 0,8 Promille Alkohol im Blut. Dies wird den VerkehrsteilnehmerInnen in der Ausbildung und mit Informationskampagnen zu vermitteln versucht. Durch Kontrollen der Polizei soll eine abschreckende Wirkung entstehen. Wenn nun aber trotz dieser Massnahmen jemand betrunken ins Auto steigt und losfährt, so gibt es für die anderen Verkehrsteilnehmenden keinen Schutz mehr. Hier können im Zuge von Vision Zero technische Hilfsmittel einsetzen, die die Hürde für gefährdendes Verhalten stark erhöhen, indem z.B. das Fahrzeug nicht ohne einen kurzen Alkoholtest gestartet und betrieben werden kann. Mit einer solchen Massnahme wird das Problem nicht nur zuverlässiger, sondern auch ursachennäher als bisher angegangen.

Massnahmen wie die Reduktion von Versicherungsprämien beim Einbau von Unfalldatenschreibern, Geschwindigkeitsbegrenzern etc., oder an Bonusgutschriften bei der Krankenkasse für Personen, die kein Auto fahren. Die Anreize lassen sich mittels Bonus-Malus-Systemen, Produktehaftpflichtregelungen sowie neuen Finanzierungsmechanismen erreichen.

12. Die Umsetzung von Vision Zero wird mit einer umfassenden Begleitforschung verknüpft. Mit Wirkungsanalysen werden insbesondere Veränderungen von Strukturen und Verhaltensweisen sowie die erzielten Gefahrenreduktionen und die Auswirkungen auf die Mobilität erforscht und gemessen.

Die Auswirkungen von Vision Zero auf die Sicherheit und Mobilität müssen beobachtet und überprüft werden (Monitoring). Dies ist ein integraler Teil der Umsetzung und erlaubt es, positive und negative Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und das Ziel schneller zu erreichen. In Ergänzung zu den heutigen Instrumenten müssen neue Erhebungen vorgenommen und eine gutdotierte Begleitforschung eingesetzt werden. Folgende Erhebungen und Forschungen sind notwendig:

(a) Differenzierte Erhebungen über (sich verändernde) Verhaltensweisen und Strukturen. Als Indikatoren für erzielte Gefahrenreduktionen können z.B. dienen: Anteile von Gebieten innerorts mit menschenverträglichen Geschwindigkeitsregelungen (Gebiete mit Tempo-30, Wohnstrassen, "Flanierzonen" etc.); die Zahl der Autos mit fussgängerfreundlichen Karosserien; bezüglich Verhalten: Anteil der Fahrten in angetrunkenem Zustand, Anteil der Geschwindigkeitsübertretungen; Anzahl der Mobiltelefonate im Strassenverkehr (ohne Freisprechanlage); die Anhaltequote an Zebrastreifen; der Anteil der Autos, die zu nahe aufschliessen; die Gurten- und Helmtragquote etc.

(b) Verbesserte Unfalldaten-Erhebungen und Auswertungen, insbesondere bezüglich "Mängeln und Einflüssen" (Unfallursachen); bessere Berücksichtigung der Dunkelziffer bei Unfällen; Einbezug der Einzelunfälle von FussgängerInnen in die Unfallstatistik; Detailanalysen von Unfällen und Unfallfolgen.

(c) Beobachtung und Messung der Auswirkungen der Gefahrenreduktion auf die Mobilität und Bewegungsfreiheit aller Verkehrsteilnehmenden, insbesondere von Kindern und Betagten.

(d) Intensivierte Forschung zum Thema Leistungsgrenzen des Menschen; zu den Wechselwirkungen von Fahrzeug, Strasse und Mensch; zur Interaktion der verschiedenen Verkehrteilnahmegruppen (z.B mittels videogestützter, abstimmungsorientierter Situationsanalyse, VAS).

Die Umsetzungsmassnahmen werden aufgrund der gemachten Erfahrungen ständig angepasst und erweitert. Trotzdem bilden sie zusammen mit den Prinzipien eine untrennbare Einheit. Denn Vision Zero setzt zwar hohe Ziele, aber sie ist keine Utopie.

Wer sich hinter die obige Charta stellt, bekennt sich im Denken und Handeln zu den Grundsätzen von Vision Zero und setzt alles daran, dass sie wirklich werden.

Antworttalon zum Entwurf Charta "Vision Zero"

Wir sind interessiert, was Sie zur Vision Zero und zur Charta meinen!

❑ Ja, ich/wir unterstütze/n die Charta "Vision Zero" in der vorliegenden Form und haben folgende Bemerkungen, Anregungen und Verbesserungsvorschläge:

_____
_____
_____
_____

❑ Nein, ich/wir unterstütze/n die Charta "Vision Zero" in der vorliegenden Form grundsätzlich nicht und zwar aus folgenden Gründen:

_____
_____
_____
_____

❑ Ich/wir möchte/n bei der Überarbeitung der Charta mitmachen. Bitte kontaktieren Sie mich/uns zum gegebenen Zeitpunkt.

❑ Ich/wir habe/n zudem folgende Anregungen:

_____
_____
_____
_____

Name, Vorname (Kontaktperson):

_____

Organisation/Institution/Behörde/Schule etc.:

_____
_____

Adresse:

_____
_____

e-mail:_____

Ort, Datum: _____

Bitte einsenden an: Fussverkehr Schweiz, Klosbachstrasse 48, 8032 Zürich
Fax: 01 / 383 97 88; e-mail: info@fussverkehr.ch

Die zwölf Punkte des Entwurfs Charta "Vision Zero" in der Übersicht

1. *Alle Menschen haben Anspruch darauf, sich im Strassenraum gemäss ihren Bedürfnissen und ohne Angst vor gesundheitlichen Schäden zu bewegen.*

2. *Tote und Schwerverletzte im Strassenverkehr sind nicht akzeptierbar.*

3. *Die Bedingungen im Strassenverkehr sind so zu gestalten, dass keine schweren oder tödlichen Verletzungen resultieren. Das Engagement dafür ist selbstverständlich.*

4. *Die Gestaltung des Strassenverkehrssystems richtet sich nach der Verletzlichkeit des menschlichen Körpers, sowie den physischen und psychischen Fähigkeiten und Grenzen der Menschen. Massstab sind die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden.*

5. *Die Verantwortlichkeiten werden mit Vision Zero neu verteilt:*
   Der Staat und seine Behörden sorgen für menschengerechte Verkehrsbedingungen.
   Die Fahrzeugindustrie und andere Wirtschaftszweige übernehmen Verantwortung, indem sie Ihre Produkte nach den Grundsätzen von Vision Zero verbessern.
   Die Benützerinnen und Benützer der Strassen handeln eigenverantwortlich im Rahmen dessen, was sie nach menschlichem Ermessen zu leisten vermögen.

6. *Vision Zero bedeutet ein neues, fehlertolerantes Sicherheitssystem und eine neue, alle Beteiligten motivierende Sicherheitskultur.*

7. *Die Sicherheit muss mit möglichst wenig Einschränkungen der Mobilität verbessert werden. Sicherheitsbedingte Einschränkungen sind zuerst bei denjenigen vorzunehmen, die Gefahren für andere schaffen (ursächliche Gefahrenreduktion).*

8. *Unfallvermeidende Massnahmen haben Priorität. Ergänzt werden sie durch Massnahmen zur Vermeidung und Verminderung von schweren Verletzungen und deren Folgen.*

9. *Ortsspezifische und generelle Ansatzpunkte ergänzen sich für die Verbesserung der Sicherheit. Wenn Vision Zero verwirklicht ist, gibt es keine Häufung von gleichartigen Unfallursachen mehr.*

10. *Für eine kohärente und praktikable Umsetzung der Prinzipien von Vision Zero müssen zwei Fragen handlungsleitend sein: Welches sind die verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden? Und, welche Gefahrenursache muss behoben werden? Bei deren Beantwortung müssen eine Situations- und eine Wirkungsanalyse vorgenommen werden.*

11. *Um Vision Zero zu verwirklichen, wählen die Verantwortlichen auch neue Ansätze und Mittel, die zur Gefahrenreduktion im Strassenverkehr beitragen. Stets werden deren Möglichkeiten und Grenzen im Hinblick auf die gesetzten Ziele kritisch überprüft.*

12. *Die Umsetzung von Vision Zero wird mit einer umfassenden Begleitforschung verknüpft. Mit Wirkungsanalysen werden insbesondere Veränderungen von Strukturen und Verhaltensweisen sowie die erzielten Gefahrenreduktionen und die Auswirkungen auf die Mobilität erforscht und gemessen.*