



Die Bundesversammlung - Das Schweizer Parlament

Curia Vista - Geschäftsdatenbank

02.3352 – Interpellation

"Vision Zero". Neue Repressionsmassnahmen gegenüber dem motorisierten Individualverkehr

Eingereicht von



Gysin Hans Rudolf

→ Einreichungsdatum

21.06.2002

Eingereicht im

Nationalrat

Stand der Beratung

Erledigt

Eingereichter Text

In Privatverkehrskreisen "brodeln" die Gerüchteküche: Das Astra - in enger Zusammenarbeit mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) - arbeite unter der Bezeichnung "Vision Zero" an einem ausgedehnten Massnahmenpaket zur weiteren Einschränkung ausschliesslich des motorisierten Individualverkehrs (MotIV). Dabei sei ein Paket mit rund siebzig teils sehr

repressiven neuen Massnahmen in Arbeit. Was, wann und wie mit diesem Konzept auf den motorisierten Individualverkehr zukommt: Dazu betreibt das UVEK bzw. das Astra offenbar grosse Geheimniskrämerei. Dabei würden auch die Verbände des MotIV konsequent im Unklaren gelassen und - als Direktbetroffene - von der Mitarbeit ausgeschlossen.

Ich bitte deshalb den Bundesrat um möglichst baldige umfassende Aufklärung über "Vision Zero" und die geplanten Massnahmen, insbesondere aber um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wann gedenkt er bzw. das Astra, die Öffentlichkeit endlich vollumfänglich über das Konzept "Vision Zero" und die damit verbundenen Massnahmen zu informieren?
2. Weshalb werden in der Ausarbeitung des Konzeptes "Vision Zero" die direkt betroffenen Verkehrsverbände (z. B. TCS, ACS, Astag usw.) nicht von Anfang an mit eingebunden?
3. Ist er in der Lage und Willens, die Zahl der Verkehrstoten und Verkehrs-Schwerverletzten ab 2000, die ursächlich nicht direkt von privaten Motorfahrzeugen verursacht worden sind (z. B. Herzinfarkte am Steuer, Unfälle zwischen Bahn/Tram/Velo mit Velofahrern, Fussgängern, Skateboardern usw.), auszuweisen, diese Unterscheidung auch in Zukunft in die Verkehrsstatistiken einfliessen zu lassen und schliesslich in seinen Massnahmen auch zu berücksichtigen?
4. Wie gedenkt er bzw. die zuständigen Bundesinstanzen die Zahl der Toten und Schwerverletzten in Haushalt, Freizeit und Sport, aber auch durch Suizide, einzudämmen, die in diesen Bereichen laufend zunimmt und deutlich über den Verkehrsunfallzahlen liegt, während ausgerechnet im MotIV die Zahl der Toten und Schwerverletzten unter Berücksichtigung der Fahrzeugzunahme seit Jahren erheblich rückläufig ist?
5. Ist er nicht auch der Meinung, dass angesichts der laufend steigenden Zahlen an Toten und Schwerverletzten ausserhalb des Verkehrsbereiches ein Konzept "Vision Zero" viel eher für diese Unfallkategorien entwickelt und konsequent durchgesetzt werden müsste?

Begründung

Unter das Konzept "Vision Zero" würden laut Medienberichten einerseits die Reduktion des

Alkoholgrenzwertes auf 0,5 Promille (bereits weitgehend ausgearbeitet und publiziert) gehören, aber neu auch Temporeduktionen ausserorts/Autobahn von heute 80/120 Stundenkilometern auf neu 70/110 Stundenkilometer. Ebenso sei geplant, die Tempo-30-Zonen innerorts erheblich auszuweiten. Laut einem Bericht der "Automobil Revue" vom April dieses Jahres hülle sich das Astra jedoch weitgehend in Schweigen über dieses Massnahmenpaket. Verlässliche Informationen seien nicht oder nur über Hintertüren erhältlich. An diesem Paket würde darüber hinaus völlig unter Ausschluss der letztlich betroffenen Verkehrsverbände gearbeitet.

Das Mass aller Dinge für "Vision Zero" ist offenbar die Zahl der Toten und Verletzten im Verkehr gesamthaft, die in einem ersten Schritt bis 2010 fast halbiert werden soll. Die dafür geplanten Massnahmen treffen jedoch ausschliesslich den MotIV. In den zugänglichen Statistiken wird allerdings nicht unterschieden, wie viele Verkehrstote und Schwerverletzte ursächlich gar nicht direkt mit dem privaten Motorfahrzeug in Zusammenhang stehen (Herzinfarkte am Steuer, Unfälle zwischen Bahn/Tram mit Velofahrern, Fussgängern, Skateboardern usw.).

Das Ziel von "Vision Zero" (d. h. null Tote, null Schwerverletzte) ist so idealistisch wie letztlich illusorisch, denn die Durchsetzung von "Vision Zero" würde in der Praxis konsequenterweise auch weitgehend "Tempo Zero" bzw. eine radikale Temporeduktion verlangen, die nicht durchsetzbar wäre bzw. dem klaren Willen der Stimmbevölkerung widersprechen würde (massive Ablehnung u. a. der Initiative "Tempo-30 flächendeckend" sowie der "Verkehrshalbierungs-Initiative"). Aufgrund der äusserst spärlichen Informationen zu "Vison Zero" und dem damit offenbar geplanten Massnahmenpaket arbeiten die involvierten Ämter demnach an einem neuen "Verwaltungs-Tiger" bzw. klar gegen den Willen des Souveräns.

Antwort des Bundesrates vom 16.10.2002

Ausgehend von der immer noch hohen Anzahl von Menschen, die jedes Jahr im Strassenverkehr schwer verletzt oder sogar getötet werden (2001: 6194 Schwerverletzte, 544 Getötete; Quelle: BFS) und den damit verbundenen hohen Kosten für die Allgemeinheit, hatte das UVEK das Astra im Jahre 2000 beauftragt, Grundlagen für eine Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes nach den Grundsätzen von "Vision Zero" zu

erarbeiten.

Im Rahmen dieses Auftrages hat die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) in Zusammenarbeit mit weiteren Experten und dem Astra eine Forschungsarbeit durchgeführt. Der Schlussbericht dieser Arbeit ist Anfang dieses Jahres dem UVEK vorgelegt worden. Er weist u. a. einen umfangreichen Massnahmenkatalog zur Erreichung der möglichen Ziele auf. Die Massnahmen stammen aus den Bereichen Erziehung, Ausbildung, Psychologie, Kommunikation, Recht, Überwachung, Infrastruktur, Betrieb, Fahrzeugtechnik, Verkehrstelematik und Rettungswesen. Dabei handelt es sich mitnichten nur um Massnahmen, die den motorisierten Individualverkehr einschränken sollen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass im Jahre 2001 bei 94 Unfällen mit Todesfolgen Alkohol und bei 219 Unfällen mit Getöteten überhöhte Geschwindigkeit als Einflussfaktoren registriert ??? wurden (Quelle: BFS). Im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln ist zu bemerken, dass im Schienen- und im Luftverkehr keine Toleranz bezüglich Unfälle herrscht: jeder Unfall ist einer zuviel.

Der Bundesrat will die Risiken des Strassenverkehrs weiter vermindern. Er hat sich für das Zwischenziel, die Anzahl der im Strassenverkehr Getöteten bis 2010 auf weniger als 300 zu reduzieren, ausgesprochen (Bericht des Bundesrates vom 27. März 2002 Strategie Nachhaltige Entwicklung). Am 3. Juli 2002 hat er ein Aussprachepapier des UVEK zur Kenntnis genommen und das UVEK beauftragt, seine Arbeiten für eine neue Strassenverkehrssicherheitspolitik nach "Vision Zero" weiterzuführen.

In einem partizipativen Prozess soll nun die Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes mit den Vorgaben des Bundesrates formuliert werden: Vision, Ziele, Strategien und Sockelmassnahmen. Die einzelnen konkreten Massnahmen werden - basierend auf der formulierten Politik - erst nachher beraten und je nach Zuständigkeit beschlossen und in die Wege geleitet.

1. Der erwähnte Grundlagenbericht wurde Ende August 2002 veröffentlicht und an einer Informationsveranstaltung des Astra den Medien und den interessierten Kreisen präsentiert.
2. In die Forschungsarbeit wurde die Öffentlichkeit noch nicht einbezogen. Die jetzt anstehende Arbeit der Formulierung der neuen Verkehrssicherheitspolitik und der Umsetzung

von Massnahmen soll in einem transparenten Prozess und mit Einbezug der betroffenen und interessierten Kreise erfolgen.

3. In der Statistik der Strassenverkehrsunfälle des BFS werden bereits heute Unfälle mit Beteiligung von Fahrrad/Fahrrad, Fahrrad/Bahn, Fahrrad/Fussgänger, Bahn/Fussgänger sowie Selbstunfälle dieser Kategorien ausgewiesen. Unfälle des öffentlichen Verkehrs mit nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden erscheinen jedoch nicht in der Strassenverkehrsunfallstatistik. Die Polizei registriert solche Unfälle nicht. Sie wurden in einer eigenen Statistik des öffentlichen Verkehrs aufgenommen. Letztere wurde jedoch nur bis 1995 geführt. Seither werden die erwähnten Unfälle nicht mehr ausgewiesen.

An Unfällen beteiligte Skateboarder galten bis anhin als Fussgänger. Zurzeit prüfen die zuständigen Bundesämter, ob mit der Einführung der neuen Kategorie "fahrzeugähnliche Geräte" das Unfallaufnahmeprotokoll hinsichtlich einer Abgrenzung zu den Fussgängern angepasst werden könnte.

Lenker, die bereits vor einem Unfall (z. B. durch Herzversagen) verstorben sind, gelten nicht als Verkehrstote. Sie werden nicht in der offiziellen Statistik der Strassenverkehrsunfälle geführt. Voraussetzung ist, dass dieser Umstand für die Polizei bereits am Unfallort klar ersichtlich ist. Dasselbe gilt für Lenker mit Selbsttötungsabsicht.

Zur Unfallstatistik ist allgemein festzuhalten, dass sie nur darüber Auskunft geben kann, was auch gemeldet wurde. Es können nur die polizeilich registrierten Unfälle und die erhobenen Merkmale nachgewiesen werden.

4./5. Auch im Bereich Sport und Haus+Freizeit werden bereits seit Jahren sehr umfangreiche und vielgestaltige Anstrengungen zur Eindämmung der Zahl der Toten und Schwerverletzten unternommen. Die in diesem Bereich tätige Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) setzt gezielt nach Schwerpunkten Jahr für Jahr neu entwickelte sowie bewährte Programme ein (z. B. Richtlinien für die Anbieter von Trendsportartveranstaltungen; Kampagnen zur Förderung der Tragquoten persönlicher Schutzausrüstung im Sport; Information betreffend Protektoren zur Reduktion der Oberschenkelhalsfrakturen bei zu Hause lebenden Senioren; Sicherheitsförderung an Schulen).

Nicht zuletzt bezweckt seit Beginn 2001 eine Koordinationskonferenz unter dem Vorsitz des

BSV u. a., die gemeinsame Koordination und Abstimmung der Tätigkeiten und Vorhaben der Institutionen der Prävention und der Gesundheitsförderung zu intensivieren. Damit können Prioritäten auch ausserhalb des Strassenverkehrs festgelegt werden.

Mit der Prävention der Suizide beschäftigen sich - neben dem Bundesamt für Gesundheit - verschiedene Stellen des Sozial- und Gesundheitswesens auf kantonaler und kommunaler Ebene.

Ganz allgemein gilt es, die aktuellen, bewährten und stetig weiter entwickelten Präventionsmassnahmen weiterhin nachhaltig zu fördern. Dem Strassenverkehr kommt dabei unzweifelhaft eine hohe Priorität zu (weltweit liegt die Schweiz zwischen Rang 5 und 10; sie kann also noch mehr tun), aber auch in den Bereichen Haus+Freizeit und Sport werden weiterhin angemessene Präventionsmassnahmen ergriffen.

Dokumente

[Amtliches Bulletin - die Wortprotokolle](#)

Chronologie / Wortprotokolle

Datum	Rat
18.12.2003	NR Erledigt.

Erstbehandelnder Rat

Nationalrat

Mitunterzeichnende (6)

Baumann J. Alexander Bezzola Duri Estermann Heinrich Joder Rudolf
Messmer Werner Stahl Jürg

Deskriptoren: [Hilfe](#)

[Sicherheit im Strassenverkehr](#) [Individualverkehr](#) [Auto](#) [Verkehrsunfall](#)
[Bundesamt für Strassen](#) [Entscheidungsprozess](#) [Verkehrssicherheit](#) [Unfall in der Freizeit](#)
[Verhütung von Gefahren](#) [FIAZ](#) [Geschwindigkeitsregelung](#) [Statistik](#) [Verkehrsverband](#)

Ergänzende Erschliessung:

48

Zuständig

[Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation \(UVEK\)](#)

Sie sind hier: [Das Schweizer Parlament](#) > [Suche](#) > [Geschaeft](#)e

© Das Schweizer Parlament / CH - 3003 Bern, Impressum, Disclaimer