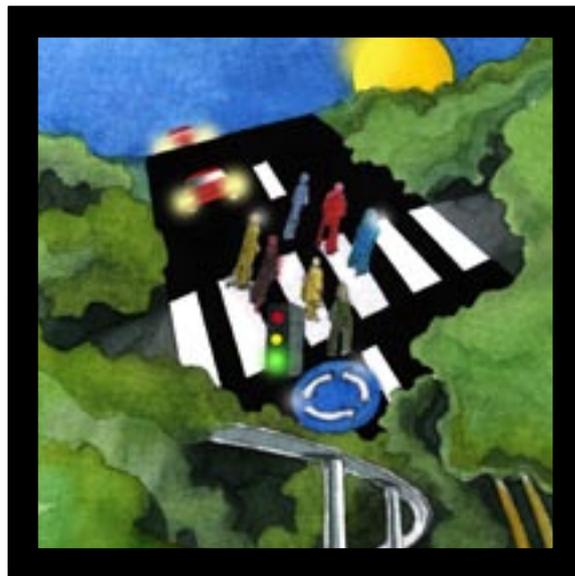


# Die Nullvision



Die Nullvision ist das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt.

Die Nullvision ist auch Grundlage der vom Reichstag beschlossenen Verkehrssicherheitsarbeit in Schweden. Der Beschluss führte zu Veränderungen in der Verkehrssicherheitspolitik und damit auch zu Veränderungen in der Art und Weise, wie man sich mit dem Thema Verkehrssicherheit auseinandersetzt. Die Nullvision geht davon aus, dass es inakzeptabel ist, dass der Straßenverkehr Menschenleben fordert.

Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Nullvision bedeutet, dass Straßen und Fahrzeuge in höherem Maße an die Voraussetzungen des Menschen angepasst werden müssen und dass diejenigen, die das Straßenverkehrssystem gestalten und nutzen, sich die Verantwortung für dessen Sicherheit teilen.

---

GRUNDLAGEN DER NULLVISION	Seite 3
ERGEBNISSE DER NULLVISION	Seite 5

---

# Grundlagen der Nullvision

Ausgangspunkt für die Nullvision ist eine ethische Stellungnahme. Niemand darf im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt werden, dass er lebenslange Schäden davonträgt. Die einzig akzeptable Ziffer der im Straßenverkehr getöteten oder ernsthaft verletzten Personen ist null.

Die ethische Sichtweise der Nullvision steht im Einklang mit den Wertvorstellungen, welche die Gesellschaft im Übrigen prägen, wie z. B. im Arbeitsleben und in anderen Transportzweigen, also Bahn, Schifffahrt und Luftfahrt.

Im nachhaltigen Straßenverkehrssystem der Nullvision ist die Sorge um das Leben und die Gesundheit des Menschen wichtiger als alles andere.

## Fehler dürfen nicht mit dem Tod bestraft werden

Das Straßenverkehrssystem ist nicht an die Tatsache angepasst, dass Menschen manchmal Fehler machen. Den perfekten Menschen gibt es nicht. Im Straßenverkehr geschieht es viel zu oft, dass einfache Fehler mit dem Tod bestraft werden.

Die Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Nullvision geht davon aus, dass alles getan werden muss um zu verhindern, dass Menschen getötet oder ernsthaft verletzt werden. Es müssen Maßnahmen zur Unfallverhütung ergriffen werden und gleichzeitig muss das Straßenverkehrssystem im Hinblick auf die Erkenntnis gestaltet werden, dass Menschen Fehler machen und Verkehrsunfälle daher nicht gänzlich vermieden werden können. Es muss jedoch dafür gesorgt werden, dass diese Unfälle nicht zu ernsthaften Personenschäden führen.

Ausgangspunkt für die Gestaltung des Systems ist dessen Dimensionierung nach der biologischen Toleranz des Menschen gegenüber äußerer Gewalt – also nach dem, was der menschliche Körper aushält. Hierfür gibt es wissenschaftlich belegte Grenzwerte, die auf der heutigen Gestaltung von Fahrzeugen und Straßen basieren. Hier einige Beispiele:

- Die meisten Menschen, die von einem Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h angefahren werden, überleben.
- Die meisten Menschen, die von einem Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h angefahren werden, sterben.
- Ein sicheres Auto bietet den Insassen Schutz bei einer Frontalkollision bei einer Geschwindigkeit von 65 – 70 km/h und bei einer seitlichen Kollision bei einer Geschwindigkeit von 45 – 50 km/h. Voraussetzung ist natürlich, dass alle Insassen den Sicherheitsgurt angelegt haben.



# Sicherheitsanforderungen – eine wichtige Triebfeder

Die Menschen wollen ein möglichst gutes Leben führen. Mit größter Wahrscheinlichkeit hat jeder seine eigene Nullvision. Niemand möchte bei einem Verkehrsunfall ums Leben kommen. Niemand möchte, dass Freunde oder Angehörige durch den Straßenverkehr getötet werden oder eine Behinderung davontragen.



Die berechtigte Forderung der Menschen, das Straßenverkehrssystem ohne Gefahr für Leben und Gesundheit nutzen zu können, ist eine wichtige Triebfeder zum Erreichen der Nullvision. Kenntnisse darüber, wie das System verbessert werden kann, geben den Menschen die Möglichkeit, die sichersten Alternativen zu wählen. Beispielsweise können die Sicherheitseigenschaften bei der Wahl zwischen zwei Autos entscheidend sein. Verbraucher, die gut über verkehrssichere Lösungen informiert sind, können Druck auf den Markt ausüben, wodurch die Entwicklung vorangetrieben wird.

## Starker politischer Rückhalt

Im Oktober 1997 beschloss der schwedische Reichstag, dass die Nullvision die Grundlage für die Verkehrssicherheitsarbeit in Schweden sein soll. Der Beschluss lautet in der Zusammenfassung wie folgt: „Der Reichstag stellt sich hinter den Vorschlag der Regierung zu einer neuen Ausrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit mit Ausgangspunkt in der sog. Nullvision. Langfristiges Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit ist, dass niemand infolge von Unfällen im Straßenverkehrssystem getötet oder ernsthaft verletzt wird. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen Gestaltung und Funktion des Straßenverkehrssystems an die aus der Nullvision resultierenden Anforderungen angepasst werden. Die Verantwortung für die Verkehrssicherheit sollten sich die Verkehrsteilnehmer und die sog. Systemgestalter teilen. Zu den Letztgenannten zählen u. a. Straßenhalter, Fahrzeughersteller und diejenigen, die für professionelle Straßentransporte zuständig sind.“



Der Beschluss ist deutlich formuliert und wurde mit großer Mehrheit gefasst. Es besteht also ein starker politischer Rückhalt für die Umorientierung der Verkehrssicherheitsarbeit, welche die Nullvision mit sich bringt. Aus dem Beschluss geht deutlich hervor, dass niemand im Straßenverkehrssystem seine Gesundheit aufs Spiel setzen muss und dass das System nach den biologischen Voraussetzungen des Menschen zu gestalten ist. Die Nullvision ist laut Beschluss des Reichstags vom Juni 1998 auch ein Teilziel der schwedischen Verkehrspolitik. In dem Beschluss heißt es unter anderem: „Mit der Nullvision als langfristigem Ziel für die Verkehrssicherheit wird die Sorge um das Leben und die Gesundheit der Menschen eine grundlegende Anforderung hinsichtlich der Gestaltung und Funktion des Verkehrssystems.“



# Geteilte Verantwortung – eine wichtige Veränderung

Der Beschluss des schwedischen Reichstags zur Nullvision verändert die Sichtweise in Bezug auf die Verantwortung im Straßenverkehrswesen. Der Einzelne ist für die Einhaltung der Gesetze und Bestimmungen verantwortlich, während die Systemgestalter dafür zu sorgen haben, dass das gesamte System sicher ist. Neben Straßenhaltern, Fahrzeugherstellern und Transportunternehmen gehören beispielsweise auch Politiker, Beamte, gesetzgebende Behörden und die Polizei zu den Systemgestaltern.

Die geteilte Verantwortung stellt eine tiefgreifende Veränderung dar, denn nach dem seit Ende der 1920er Jahre bestehenden Regelwerk lag die Verantwortung fast ausschließlich beim einzelnen Verkehrsteilnehmer. Diejenigen, die an einem Verkehrsunfall beteiligt waren, trugen auch die Verantwortung für dessen Eintreffen.

Die juristische Einschätzung hat sich jedoch nicht verändert. Die einzelnen Verkehrsteilnehmer sind mit wenigen Ausnahmen weiterhin die einzigen Parteien in den rechtlichen Verfahren, die auf einen Verkehrsunfall folgen. Auf diesem Gebiet sind Gesetzesänderungen erforderlich, damit die Nullvision voll durchschlägt.

Als Folge der Nullvision wird die größte Verantwortung also den Systemgestaltern auferlegt. Sicherheitsprobleme im Verkehr deuten auf Mängel in der Gestaltung des Straßensystems hin, wie z. B. gefährliche Straßen oder Fahrzeuge mit schlechten Sicherheitseigenschaften. Wenn es zu einem Unfall kommt, entscheidet die Gestaltung des Systems darüber, ob die Verkehrsteilnehmer einer äußeren Gewalt ausgesetzt werden, die größer ist als diejenige, welche der menschliche Körper verkraftet.

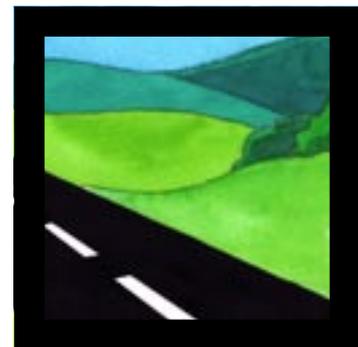
Die Verantwortung der Verkehrsteilnehmer besteht darin, sich an die von den Systemgestaltern festgelegten Regeln zu halten, wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Benutzung des Sicherheitsgurts. Wenn die Verkehrsteilnehmer sich nicht an die Spielregeln halten und/oder Personenschäden entstehen, müssen die Systemgestalter dafür sorgen, dass sich Ähnliches nicht wiederholt. Die Systemgestalter müssen ständig alles unternehmen, was in ihrer Macht steht, um zu verhindern, dass Menschen im Verkehr getötet oder ernsthaft verletzt werden.

## Ergebnisse der Nullvision

Die Nullvision wurde 1995 eingeführt. Seither haben sich in der Denkweise und in der Arbeit im Zusammenhang mit Verkehrssicherheit große Veränderungen vollzogen. Nicht zuletzt hat sich das Straßenumfeld verändert. Es lassen sich noch keine sicheren Schlussfolgerungen darüber ziehen, inwieweit sich die Veränderungen auf die Zahl der Toten und Verletzten ausgewirkt haben.

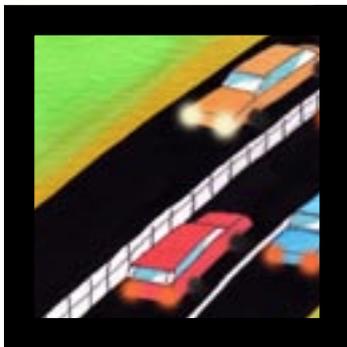
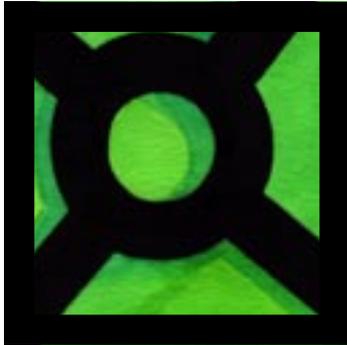
Die Durchführung von Maßnahmen zur Verbesserung von Straßen und Fahrzeugen erfordert viel Zeit. Die Infrastruktur verändert sich nur langsam. Es ist jedoch festzustellen, dass die Zahl der Toten und Schwerverletzten Ende der 1990er Jahre und Anfang der 2000er Jahre trotz einer Zunahme der Verkehrsdichte nicht gestiegen ist.

Hier einige Beispiele für Dinge, die sich verändert haben:



# Das Straßenumfeld hat sich verändert

Jeder, der in Schweden Auto fährt, kann feststellen, wie die Straßen sich verändert haben. Vor allen Dingen wurden Maßnahmen zur Verringerung des Schadenrisikos ergriffen.



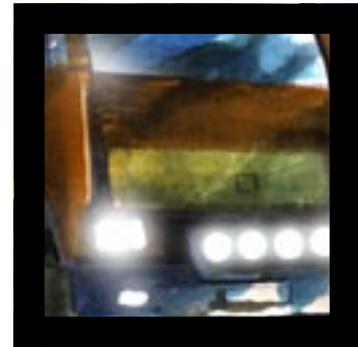
- Verkehrskreisel sind als Verkehrslösungen an Kreuzungen, vor allem in dicht bebauten Gebieten, immer üblicher geworden. Es hat bereits früher Verkehrskreisel gegeben, aber durch die Anstrengungen im Zusammenhang mit der Nullvision wurde ihre große Bedeutung für die Sicherheit hervorgehoben. Dank der Kreisel wird der Verkehrsfluss verlangsamt. Wenn es zu Kollisionen kommt, haben sie weniger schwerwiegende Folgen als an normalen Straßenkreuzungen, da die Kollisionswinkel anders sind und die Geschwindigkeit niedriger ist.
- Neu und viel diskutiert sind die sog. 2+1-Straßen mit Mittelplanke, ein Straßentyp, den es nur in Schweden gibt. Im Sommer 1998 wurde ein Versuch gestartet, indem man die erste Mittelplanke an einer Strecke errichtete, auf der es häufig zu tödlichen Unfällen kam. Der Versuch stieß auf große Skepsis, aber es hat sich gezeigt, dass diese Lösung zur Verhütung von Zusammenstößen sehr gut funktioniert. Der Ausbau von Straßen mit Mittelplanken wurde seit Beginn dieses Jahrtausends beschleunigt.
- Eine der ersten Auswirkungen der Nullvision war die neue Möglichkeit der Kommunen, in dicht bebauten Gebieten 30er Zonen einzurichten. Hiervon wurde, nicht zuletzt von der Idee der „Verkehrsberuhigung“, wie in der Schrift vom Schwedischen Kommunenverband dargelegt, ausgehend, reger Gebrauch gemacht. Die Schrift bietet die Möglichkeit, systematisch ein Verkehrssystem zu analysieren und zu gestalten, das allen Transportarten gutes Vorankommen und ein hohes Maß an Sicherheit garantiert. 30er Zonen in dicht bebauten Gebieten sind keine Neuheit, aber die Arbeit an der Verwirklichung der Nullvision hat die Tatsache in den Blickpunkt gerückt, dass eine Geschwindigkeit von 30 km/h die Grenze ist, bei der ungeschützte Verkehrsteilnehmer noch die Chance haben, eine Kollision zu überleben.
- Große Anstrengungen wurden unternommen, um die Schadenfolgen zu mildern, wenn Fahrzeuge von der Straße abkommen. Es wurden Leitplanken angebracht und die Seitenstreifen wurden von gefährlichen Gegenständen wie Steinblöcken und Bäumen gesäubert.
- Auf Teilen des Straßennetzes wurden die Geschwindigkeitsbegrenzungen überprüft. Beispielsweise ist es inzwischen die Ausnahme, dass Straßen mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 110 km/h keine Mittelplanke haben.

# Qualitätssicherung von Transporten

Seit der Einführung der Nullvision befasst sich das schwedische Zentralamt für Straßenwesen mit der Qualitätssicherung von Transporten, um die Systemgestalter dazu anzuhalten, ein höheres Maß an Verantwortung zu übernehmen. Das Zentralamt für Straßenwesen tut dies im Rahmen seiner Rolle als zuständige Behörde für den Straßensektor.

Ziel ist, dass alle Unternehmen und Organisationen, die Transporte anbieten oder selbst ausführen, die Verantwortung für die Auswirkungen der Transporte auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit übernehmen.

Diese Bemühungen haben dazu geführt, dass viele Unternehmen und Organisationen damit begonnen haben, höhere Anforderungen an Fahrzeuge und deren Nutzungsweise zu stellen. Immer mehr Käufer stellen Umwelt- und Sicherheitsanforderungen an die Transporte. Immer mehr Transportunternehmen übernehmen eine größere Verantwortung für die Art und Weise, wie die Transporte durchgeführt werden. Das Zentralamt für Straßenwesen hat seinerseits eine Reiserichtlinie ausgearbeitet, die aufzeigt, welche Anforderungen das Amt an die Art und Weise der Durchführung von Dienstreisen und -transporten stellt.



## Größeres Engagement der Automobilindustrie

In der Vergangenheit hat es in Sicherheitsfragen keine nennenswerte Zusammenarbeit zwischen der Fahrzeugindustrie und den Straßenbauern gegeben. Das Projekt „Auf dem Weg zur Nullvision“ 2001 in Trollhättan ist ein Beispiel für eine Annäherung. Gemeinsam konnten das Zentralamt für Straßenwesen, die Kommune, Saab und eine Reihe anderer Akteure sich auf sichere Lösungen einigen. Dies ist ein Beispiel für Zusammenarbeit, wie sie in Zukunft immer wichtiger wird.



Bislang wurden Fahrzeuge, Straßen und Verkehrssysteme weitgehend unabhängig voneinander gestaltet. Das muss sich ändern. Andernfalls wird es erforderlich, die Geschwindigkeiten drastisch zu senken, damit Verkehrssicherheit gewährleistet ist. Konzentriert man die Bemühungen nur auf das Fahrzeug, wird man kaum verhindern können, dass bei einer Kollision bei einer Geschwindigkeit von mehr als ca. 60 – 70 km/h ernsthafte Schäden entstehen. Damit höhere Geschwindigkeiten möglich sind, muss das Verkehrsumfeld an die Kollisionseigenschaften des Fahrzeugs angepasst werden. Es ist also möglich, das heutige Geschwindigkeitsniveau beizubehalten und trotzdem die Zahl der Verkehrstoten zu senken. Die große Möglichkeit liegt in der Verbesserung und Kombination von Straßenumfeld und Fahrzeugsicherheit.



# Der Markt – eine treibende Kraft für höhere Sicherheit

Jahrzehntlang haben die Staatsmächte in erster Linie die Gesetzgebung genutzt, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Dies ist durch das Gesetz zur Gurtpflicht, das Gesetz zum Abblendlicht, das Straßenverkehrsgesetz, das Gesetz über Geschwindigkeitsbegrenzungen usw. geschehen.

Das Beschließen neuer Gesetze ist ein langwieriger Prozess. Stattdessen können Verbesserungen der Verkehrssicherheit relativ schnell mithilfe der Marktkräfte erzielt werden.

Im Fahrzeugbereich hat die Marktnachfrage zu sichereren Automobilen geführt. Ein Beispiel ist das europäische Crashtest-Programm EuroNCAP, an dessen Start schwedische Experten für Verkehrssicherheit beteiligt waren. Aufgrund der Ergebnisse von Tests im Rahmen von EuroNCAP sind neue Fahrzeuge viel sicherer geworden. Die Ergebnisse liefern den Verbrauchern Informationen zum Sicherheitsstandard verschiedener Automobile. Die Verbesserungen wurden sicherlich schneller realisiert, als wenn man versucht hätte, dasselbe Ziel mithilfe der Gesetzgebung zu erreichen.

Die Automobilindustrie kann zu einer positiven Gesellschaftsentwicklung beitragen, indem sie den Anforderungen der Verbraucher an Produkte und Maßnahmen gerecht wird. Besonders wichtig sind Auflagen seitens des Staates, der Kommunen, der Landtage und der Unternehmen.

Schweden ist Vorreiter in der Entwicklung technischer Systeme, die für eine regere Benutzung der Sicherheitsgurte sorgen. Vertreter aus Industrie und Forschung sowie von Behörden und Versicherungsgesellschaften haben eine gemeinsame Sichtweise dafür entwickelt, wie man die Gurtbenutzung mithilfe von Erinnerungssystemen fördern kann. Diese Ideen wurden im Rahmen von EuroNCAP aufgegriffen. Auch Vertreter der Automobilindustrie sind der Ansicht, dass Sicherheitsgurt-Erinnerungssysteme in hohem Maße zur Sicherheit beitragen. Daher gibt es in allen Teilen der Welt Bestrebungen, neue Fahrzeuge mit solchen Systemen auszustatten, sofern diese noch nicht Standard sind.

Höhere Verkehrssicherheit erreicht man aber nicht nur mithilfe von Produkten wie beispielsweise Sicherheitsgurt-Erinnerungssystemen und Mittelplanken. Fahrzeuge, das Straßenumfeld und alle anderen Faktoren des Straßenverkehrssystems müssen miteinander in Einklang stehen. Darum muss in Zukunft die Nachfrage nach einem Straßenverkehrssystem angekurbelt werden, das insgesamt sicher ist. Die zum System gehörigen Teile müssen zusammen mehr Sicherheit bieten als jedes für sich.

**Schwedisches Zentralamt für Strassenwesen**  
SE-781 87 Borlänge, Schweden  
[www.vv.se](http://www.vv.se). [vagverket@vv.se](mailto:vagverket@vv.se)  
Tel: +46 771 119 119. Fax: +46 243 758 25.

