

## COMMUNIQUÉ

Zur neuen Strassen-Verkehrssicherheitspolitik (VESIPO) des Bundes

# Zweck heiligt nicht alle Mittel

**Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS verlangt die Formulierung von realistischen Zielen in der neuen Strassenverkehrssicherheitspolitik des Bundes. Diese dürfen nicht als Grenz-, sondern müssen als Richtwerte definiert werden.**

Es bestreitet wohl niemand die Notwendigkeit, dass die Zahl und Schwere der Unfälle zu senken sei, und niemand will Tote und Schwerverletzte in Kauf nehmen. Die Schweiz zählt mit ihren Unfallzahlen 2001/2002 europaweit zu den sichersten Staaten; gemessen an der Verkehrsdichte steht unser Land sogar noch besser da als Schweden. Dieses erfreuliche Ergebnis ist auf die in den vergangenen Jahrzehnten unternommenen Anstrengungen von privaten Organisationen, der Wirtschaft und der öffentlichen Hand zurückzuführen. Bereits seit den 1950-er Jahren werden Verkehrssicherheitsmassnahmen auf technischem, erzieherischem, informativem und infrastrukturellem Gebiet durchgeführt.

Der Schweizerische Strassenverkehrsverband FRS und die ihm angeschlossenen Organisationen und Verbände werden in diesen Anstrengungen auch in Zukunft nicht nachlassen. Das Ziel, Zahl und Schwere der Unfälle zu verringern, bleibt auch künftig unbestritten. Dennoch ist „Vision Zero“, das heisst keine Toten und Schwerverletzten, nicht umsetzbar – auch in technischer Hinsicht nicht mit sämtlichen von der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) vorgeschlagenen Massnahmen.

Ein Ziel, das von vornweg nicht als erreichbar betrachtet werden kann, ist zu ambitiös. Es lähmt das Engagement und kann sich letztlich sogar als kontraproduktiv erweisen: Viele der gemäss bfu vorgeschlagenen Massnahmen sind hochpolitisch und greifen in die Handlungs- und Entscheidungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ein.

Aus diesem Grund sind realistische Ziele zu formulieren. Diese Ziele dürfen nicht als Grenz-, sondern müssen als Richtwerte definiert werden. Es darf nicht sein, dass jede beliebige Massnahme angeordnet oder verschärft werden kann, sobald eine bestimmte Menge Unfälle gezählt wird. Das hat bereits bei der Umsetzung des Luftreinhaltekonzepts nicht funktioniert (Stichwort: flächendeckend Tempo 30 innerorts und Tempo 80/100 auf Autobahnen).

Massnahmen, die auf eine Beschränkung der Mobilität oder des Mobilitätsverhaltens der Verkehrsteilnehmer abzielen, werden es schwer haben. Einschränkungen und Repressionen werden von Bevölkerung und Wirtschaft nicht akzeptiert: Diese sind weit davon entfernt, die Verkehrssicherheit über die Grundwerte der freien Wahl der Verkehrsmittel oder des Schutzes der Privatsphäre zu stellen.

Auch für die Verkehrssicherheitsarbeit gilt, dass der Zweck nicht sämtliche Mittel heiligt. Daher sind die folgenden Prämissen, die jeglichem staatlichen Handeln zu Grunde liegen, einzubeziehen: VESIPO muss umsetzbar, finanzierbar, kosteneffizient sowie politisch und gesellschaftlich akzeptierbar sein.

Bern, den 30. April 2003