

Eine Totgeburt?

Derweil «Via sicura» im Departement Leuenberger entschlackt wird, nimmt die Zahl der Unfalltoten ab – obwohl noch keine Massnahme der neuen Verkehrs-Sicherheitspolitik umgesetzt ist. «Via sicura» könnte zur Totgeburt werden.

Mit «Via sicura», der neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik des Bundes, soll bis ins Jahr 2010 die Zahl der Verkehrstoten auf weniger als 300 pro Jahr gesenkt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, schlug das Bundesamt für Strassen (Astra) nach Zwischenschritten Ende 2004 insgesamt 56 Massnahmen vor. Auf Entscheid des Bundesrates ging das Paket rund ein Jahr später zurück ans Verkehrsdepartement, mit der Aufforderung, «Umsetzungsvarianten mit Prioritäten, Kostenschätzungen und Alternativen auszuarbeiten». («Touring» vom 8. Dezember 2005). Bundesrat Moritz Leuenberger wird in absehbarer Zeit demnach ein geschrumpftes «Via sicura» präsentieren müssen.

Gleichung mit Unbekannten

Das oberste Ziel wird jedoch nach wie vor darin bestehen, die Anzahl der Verkehrstoten zu senken. In diesem Kontext ist die entsprechende Entwicklung im Laufe der Jahre interessant (siehe Grafik). Abgesehen von einigen «Ausreisser-Jahren», nimmt die Zahl der in Unfällen getöteten Menschen nämlich kontinuierlich ab, von 1773 im Jahre 1971 bis 510 im 2004.

Und 2005? Offizielle Zahlen liegen noch nicht vor, doch Jean-Marc Thévenaz, Leiter Verkehrssicherheit TCS, ist äusserst zuversichtlich: «Mit grösster Wahrscheinlichkeit wird die Zahl nochmals tiefer liegen.» Diverse Gespräche mit Branchenkennern und Partnern würden diese Vermutung durchaus zulassen. Thévenaz will sich zwar nicht festlegen, doch «wir können davon ausgehen, dass die Zahl im schlechten Fall um ungefähr 17 Prozent unter dem Ergebnis von 2004 liegt, im positiven Fall gar um etwa 23 Prozent darunter». Womit unschwer nachzurechnen ist, dass im Jahr 2005 rund 410 Menschen im Strassenverkehr ihr Leben verloren. Jean-Marc Thévenaz präzisiert: «Noch gibt es ein paar Unbekannte. Das Bundesamt für Statistik liefert die definitiven Zahlen erst im kommenden Juni. Wir gehen heute jedoch von der genannten Anzahl aus und rechnen



Matthias Wyssenbach

Solche Bilder werden zum Glück immer seltener.

mit einer Spanne von vier Prozent in beiden Richtungen». Und weiter: «Die Prognose beinhaltet auch den Carunfall im Wallis, wo 13 Menschen starben. Ohne dieses schlimme Ereignis würde die Zahl gar unter 400 liegen, und dies ohne 'Via sicura'.»

Am Ball bleiben

Konkrete Argumente für diese Entwicklung nennt der TCS-Spezialist nicht. Verschiedene Faktoren hätten dazu geführt. «Sicher kann die Reduktion des Promillegenzwertes von 0,8 auf 0,5 ein Grund sein», sagt Jean-Marc Thévenaz. «Die strengen Polizeikontrollen haben auch

einiges dazu beigetragen, ebenso unsere Sicherheits-Kampagnen.» Er denke auch, dass die Radar-Thematik zur Sensibilisierung beigetragen habe. «Entscheidend ist weiter, dass immer mehr Wert auf die aktive (Fahrstabilitätsprogramme, ABS) und passive (Gurten, Airbag) Sicherheit gelegt wird. Ganz wichtig in diesem Zusammenhang ist natürlich das Engagement des TCS und seiner Sektionen», führt er weiter aus. Man müsse permanent am Ball bleiben, um Wirkung zu erzielen. Eine Hausrück-Methode existiere nicht. «Die Bemühungen aller Instanzen machen sich bezahlt», zeigt sich Jean-Marc Thévenaz erfreut.

«Via sicura» ad acta

Da brüten also im Departement von Moritz Leuenberger ein paar kluge und teure Köpfe über ein schlankeres Vesipo-Massnahmenpaket, derweil die Zahl der Unfalltoten kontinuierlich abnimmt. In den Amtsstuben wird über vieles gesprochen, das heute schon umgesetzt wird. So betreiben der TCS und seine Sektionen seit Jahren und mit Erfolg Verkehrserziehung sowie fahrerische Aus- und Weiterbildung, und das Kurswesen ist ausgeprägt. Zur Sensibilisierung tragen weiter die Verkehrssicherheitskampagnen bei (z.B. Fahren mit Licht am Tag). Die Tunnel- und Baustellentests dürften Wirkung zeitigen, ebenso die stets besseren Strassen (Beseitigung der Gefahrenquellen) und bestimmt auch die Fortschritte in der Fahrzeugtechnik. Fakt ist weiter, dass die Hilfsdienste (Sanität, Rega) immer schneller am Unfallort sind und Leben retten können. Da darf man sich doch zu Recht die Frage stellen, ob «Via sicura» nicht definitiv ad acta gelegt werden muss. Der Amtsschimmel gehört in diesem Fall in den Stall. Seine Pflege ist zu teuer und zu aufwändig.

Stefan Senn

Obwohl er sich angesichts der noch provisorischen Zahlen über Sinn und Zweck von «Via sicura» seine Gedanken macht, lehnt er das Massnahmenpaket nicht a priori ab. «Der TCS wehrt sich gegen repressive Massnahmen, und wir sind gegen eine Erhebung neuer Steuern zur Finanzierung von Verkehrssicherheitsmassnahmen, wie es Bundesrat Leuenberger Ende des vergangenen Jahres erwähnt hat.» Für Thévenaz ist klar: «Jeder Tote ist ein Toter zu viel. Aber die Zahlen gehen zurück. Was wir tun, ist richtig. Praxisorientiert und nicht verpolitisiert.»

Blick zurück

Zur Erinnerung: 2002 lancierte der Bundesrat im Rahmen seiner neuen Strassenverkehrs-Sicherheitspolitik (Vesipo) ein 77-Punkte-Massnahmenpaket zur Reduktion der Strassenverkehrstopfer. Er verschrieb sich damals der «Vision Zero», der Vision eines Strassenverkehrs ohne Tote und Schwerverletzte. Allerdings stiess die Regierung damit – wegen einiger fragwürdiger Vorschläge – auf Widerstand. Mittlerweile hat das Astra den Begriff «Vision Zero» ausgeblendet. Und das Reizwort Vesipo wurde durch das neutralere «Via sicura» ersetzt.

Stefan Senn

