

## Verkehr &amp; Smart Mobility

# Vision Zero bleibt bislang eine Vision

**Schweden gilt auf dem Weg zur Vision Zero als Vorreiter in Europa und weltweit. Null Verkehrstote und Verletzte sind dort seit 1997 politisches Programm. Doch das Ziel bleibt weit entfernt.**



von Clara Nack

veröffentlicht am 03.04.2024

Weltweit sterben jedes Jahr etwa **1,2 Millionen Menschen** an den Folgen von Unfällen im Straßenverkehr. Bei Kindern und jungen Erwachsenen zwischen fünf und 29 Jahren sind Verkehrsunfälle sogar die **häufigste Todesursache**. Zwar sind Europas Straßen bereits die sichersten der Welt. Nach wie vor starben 2022 jedoch 20.640 Menschen im Straßenverkehr. Null Verkehrstote bis spätestens 2050: Das hat sich die Europäische Union zum Ziel gesetzt – und verfolgt damit die „Vision Zero“, eine Strategie, Verkehrstote und Schwerverletzte zu vermeiden und gleichzeitig eine **gesunde und gerechte Mobilität** für alle zu fördern.

In Schweden ist das politische Programm. Erstmals **1997** vom schwedischen Parlament verabschiedet, wird die Vision Zero seit mehreren Jahrzehnten in dem skandinavischen Land umgesetzt. Mit Erfolg. Mit 22 Verkehrstoten je eine Million Einwohner:innen sind Schwedens Straßen statistisch betrachtet am sichersten.

In den Innenstädten gilt weitreichend Tempo 30. Ampeln werden überflüssig, weil **Kreisverkehre** den Verkehr reibungsloser fließen lassen. Durch die gesamte Stadt schlängeln sich von der Fahrbahn

abgegrenzte **Fahrradwege**. Was für nicht-motorisierte Teilnehmerinnen und Teilnehmer am Berliner Verkehr wie die ferne Vision einer sicheren Mobilität klingt, ist nicht nur in Schweden, sondern auch in **Finnland** Realität. Was läuft hier besser und was schauen sich Nachbarländer für ihr eigenes System ab?

„Wenn Sie zur Arbeit fahren, sollten Sie nicht befürchten müssen, zu sterben“, sagt **Jonas Jansson** trocken. Er leitet die Abteilung Gleis- und Straßennutzer am Schwedischen **Nationalen Institut für Straßen- und Verkehrsforschung (VTI)**. Dafür gelte es, die Sicherheitsverantwortung vom Individuum auf das Verkehrssystem zu verlagern.

Fehler sind menschlich, der Grundgedanke von Vision Zero beziehe das aber mit ein, präzisiert der Schwede: „Es geht darum, zu wissen, wie viel **kinetische Energie** der menschliche Körper tolerieren kann und dann Geschwindigkeit und Straßenverhältnisse innerhalb dieser Grenzen anzupassen“, erklärt er. Meistens ist eine **reduzierte Geschwindigkeit** die Antwort: Wenn viele feste, harte Objekte wie Gebäude am Straßenrand stehen, dann muss langsamer gefahren werden.

### **Kreisel können Leben retten**

Zudem verändern Kreisverkehre im Gegensatz zu rechtwinkligen Kreuzungen im Falle eines Unfalls den **Aufprallwinkel**. Das kann Leben retten, denn Verletzungen sind schwerer, wenn der Aufprall seitlich in einem 90-Grad-Winkel passiert. Die Vision Zero wird in Schweden nach der Annahme implementiert, dass die Fehler, die zu Todesfällen führen können, in der Konstruktion des Verkehrssystems und des Fahrzeuges liegen.

Obwohl 50 bis 60 Prozent der innerstädtischen Straßen in Finnland nur mit Tempo 30 befahren werden dürfen, glaubt Jansson, dass Schweden nicht besonders gut mit Geschwindigkeitsbegrenzungen umgeht. Für ihn gilt **Spanien** als Pionier: Hier gilt seit 2021 auf allen innerstädtischen Straßen Tempo 30, wo es pro Fahrtrichtung **nur eine Spur** gibt. „Da können wir uns in Schweden noch verbessern“, sagt der Experte. „Auch was die Einhaltung der Geschwindigkeit in Schweden angeht, liegen wir hinter unseren Zielen zurück.“ Denn Ziel ist es, dass 80 Prozent der

Fahrzeuge bis 2030 innerhalb der Geschwindigkeitsbegrenzung fahren, derzeit sind jedoch nur **54 Prozent** im vorgeschriebenen Tempo unterwegs.

## **Deutsches Tempolimit, europäische Wirkung**

Ginge es nach Jansson, würde Schweden das durch **Geofencing** lösen: Die Technologie schafft eine virtuelle geografische Grenze, die automatisch die Fahrzeuge auf die geltende Maximalgeschwindigkeit abbremst, anstatt sich darauf zu verlassen, dass Fahrer:innen die örtlichen Schilder beachten. „Bei den **E-Rollern**, über die sich jeder beschwert, wurden diese Geofencing-Limits sozusagen über Nacht eingeführt, aber bei Autos wird es plötzlich zum Problem“, sagt der Experte. Das trifft zumindest für Schweden zu. Laut Jansson sollten die Fahrzeuge in der EU Geschwindigkeitsempfehlungen zudem auf dem Tacho anzeigen. Außerdem sollten Blitzer auch die Geschwindigkeit zwischen einander messen, wie dies in Norwegen der Fall ist.

Auch das **kontroverse deutsche Tempolimit** beeinflusst, wie schnell in anderen Ländern gefahren werden kann, meint **Heikki Liimatainen**. Er ist Professor für Transport und Logistik an der finnischen Tampere Universität. „Wenn Autos konstruiert werden, um schnell fahren zu können, wirkt sich das auf die **Sicherheit** in allen Ländern aus. Ein deutsches Tempolimit und geschwindigkeitsgedrosselte Autos erhöhen auch die Sicherheit für junge Männer in Finnland, weil sie nicht mehr rasen können“, sagt er.

Raser:innen, die in Finnland das Limit um mehr als 20km/h überschreiten, kommt das teuer zu stehen. Ab dann ist das **Bußgeld** an das Einkommen der Fahrer:innen geknüpft. „Bloomberg“ berichtete, dass ein Nokia-Manager 2002 in Finnland zu einer Geldstrafe von **116.000 Euro** verurteilt wurde, weil er mit seinem Motorrad 75 km/h in einer 50km/h-Zone fuhr.

## **Schwerverletzte als Maßstab**

Durch reduziertes Tempo hat Finnland einen starken Rückgang von Verletzten im Straßenverkehr erlebt, um bis zu 50 Prozent in den letzten

zehn Jahren. Liimatainen ist es wichtig, das zu betonen, denn Todesfälle allein seien ein schlechter Indikator für die Fortschritte bei Vision Zero, da es jedes Jahr große **Schwankungen** gebe. Global zählt die WHO jährlich 50 Millionen Verletzte im Straßenverkehr.

„In den letzten Jahren war die Zahl der Todesopfer in Finnland recht niedrig, aber die Zahl der Schwerverletzten ist **nicht ausreichend zurückgegangen** und stagniert bei etwa 800 bis 900 jährlich“, befindet Liimatainen.

In Deutschland sind 2023 noch 2830 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. In Berlin ist die Zahl der Getöteten so niedrig wie noch nie. Am tödlichsten ist der Verkehr jedoch für die **schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen**: zwölf Radfahrer:innen und elf Fußgänger:innen starben.

### **EU-Ziele bleiben auf der Strecke**

Auch in Schweden ist man von der Vision Zero noch entfernt. „Wir machen das in Schweden schon sehr lange, deshalb sind wir so weit voraus“, sagt Jonnson vom VTI. „Aber wir gehen derzeit nicht die notwendigen Schritte, um unsere Ziele zu erreichen“. So sei das Land noch **weit davon entfernt**, flächendeckend Tempo 30 einzuführen. Jonnson vermutet: „Vielleicht fällt es uns auch noch schwerer, weil es uns ziemlich gut geht und viele sich die Frage stellen, warum wir uns weiter einschränken lassen sollten.“

Der Europäische Rechnungshof kommt ebenfalls zu keinem zufriedenstellendem *Ergebnis* (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/verkehrstote-eu-weit-von-zielpfad-entfernt>): Trotz umfassender Anstrengungen der Europäischen Kommission seien in den letzten Jahren **kaum Fortschritte erzielt worden**. Ob es der EU gelingen werde, die Todesopfer im Straßenverkehr bis 2050 auf nahezu null zu drücken, sei daher **äußerst fraglich**. Bis 2030 werde die Zahl der Verkehrstoten im Vergleich zu 2019 anstelle der angepeilten Halbierung voraussichtlich nur um ein Viertel sinken.

**Matts-Åke Belin**, Global Lead for Decade of Action for Road Safety bei der Weltgesundheitsorganisation (WHO), sieht jedoch die richtigen Ansätze: „Das Gute an der EU ist, dass man Strategien austauscht und **voneinander lernt**“, hebt er hervor. Straßenverkehrssicherheit werde dort transnational gedacht, was beispielsweise in Ländern wie Litauen und Polen zu erheblichen Fortschritten geführt habe.

„Die **USA** waren früher führend auf diesem Gebiet, doch die Zahl der Verkehrstoten nimmt dort inzwischen eher zu als ab, da die meiste Arbeit auf Staaten-Ebene geleistet wird **ohne starke, nationale Koordination**.“ Die EU könne sich noch stärker an mehr Verkehrssicherheit weltweit beteiligen, findet Belin. Er plädiert für eine stärkere Beteiligung der EU und anderer Länder mit hohem Einkommen an der Ausweitung ihrer gemeinsamen Bemühungen, um die Straßenverkehrssicherheit als **dringende globale Herausforderung** zu definieren.

„In Afrika sind in vielen Ländern mit niedrigem und mittlerem Einkommen die Notaufnahmen mit Menschen belegt, die in Verkehrsunfälle verwickelt waren. Das ist eine enorme Belastung“, sagt der Experte. Die WHO möchte Menschen mehr Radfahren und zu Fuß gehen sehen, denn damit ließen sich auch andere Ziele erreichen: **Emissionen** werden **reduziert**, die Gesellschaft wird gesünder und die Armut sinkt.