

Verkehrssicherheit in Schweden

Die Verkehrssicherheit in Schweden zielt langfristig darauf ab, Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr zu vermeiden. Dieses Ziel wurde 1997 vom Reichstag einstimmig festgelegt, es basiert auf der „Nullvision“.

Schweden ist bereits jetzt eines der Länder mit den wenigsten Verkehrstoten im Verhältnis zur Einwohnerzahl. Das reicht jedoch nicht aus. Ausgangspunkt der schwedischen Verkehrssicherheitsarbeit ist, dass der Straßenverkehr keinesfalls den Tod oder lebenslanges Leiden von Menschen verursachen darf.

Das Zentralamt für Straßenwesen (*Vägverket*) verwaltet das staatliche Straßennetz und ist übergreifend für die Verkehrssicherheit auf allen Straßen in Schweden zuständig.

Hauptakteure der Verkehrssicherheitspolitik sind das Zentralamt für Straßenwesen sowie die Polizei und die 289 Gemeinden des Landes. Die Provinzialregierungen, der Zentralverband zur Förderung der Verkehrssicherheit (*Nationalförningarna för trafiksäkerhetens främjande, NTF*), die Transportbranche und die Automobilindustrie sind weitere wichtige Akteure. Letztere kann durch Veränderungen der Kraftfahrzeugkonstruktion stark zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit beitragen. Die Fahrzeuge sind in den 1990er Jahren immer sicherer geworden, nicht zuletzt aufgrund der von der unabhängigen Organisation Euro NCA (*European New Car Assessment Program, Euro NCAP*), in der Schweden vertreten ist, durchgeführten Crashtests. Die Schwedische Kraftfahrzeuginspektion (*AB Svensk Bilprövning*) ist für die Sicherheitskontrolle des schwedischen Fahrzeugparks zuständig.

Tatsachen über Straßen und Verkehr

Das schwedische Straßennetz umfasst ca. 420 000 km. Zwei Drittel davon sind Privatstraßen, vor allem Waldfahrwege. Die meisten Privatstraßen sind für den öffentlichen Verkehr zugänglich. Die Gesamtlänge der staatlichen Straßen beträgt 98 000 km, während das kommunale Straßennetz ca. 40 000 km umfasst.

In Schweden gab es im März 2000 etwa 3,9 Millionen PKW, 354 000 LKW, 15 000 Busse und 120 000 Motorräder. Schweden hat 8,8 Millionen Einwohner. Die Fahrzeugdichte beläuft sich auf 44 PKW pro 100 Einwohner.

Seit 1967 herrscht in Schweden Rechtsverkehr. Der Übergang vom Links- zum Rechtsverkehr bedeutete natürlich eine große Umstellung im Straßenverkehr. Er bildete auch den Start umfassender Aktivitäten für die Verkehrssicherheit. U.a. wurde die freie Fahrt auf den Landstraßen durch Geschwindigkeitsbegrenzungen ersetzt. Die gegenwärtige Grundgeschwindigkeit auf den Straßen beträgt 70 km/h. In geschlossenen Ortschaften gelten normalerweise 50 km/h, aber in Gebieten mit Fußgängern und Fahrradfahrern im Fahrzeugverkehr werden immer öfter 30 km/h vorgeschrieben. Auf gut ausgebauten Landstraßen liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 90 km/h und auf Autobahnen meistens bei 110 km/h.

Die Nullvision akzeptiert keine Todesopfer

Die Nullvision ist die Vorstellung von einer Zukunft, in der niemand auf den Straßen getötet oder schwer verletzt wird. Diese Vision ist durchaus eine Frage der Ethik, nämlich dass Todesopfer im Straßenverkehr nicht hingenommen werden können.

Die Nullvision geht davon aus, dass Verkehrsunfälle nicht immer verhindert werden können, weil Menschen manchmal Fehler machen. Man kann jedoch verhindern, dass die Unfälle zum Tode oder zu schweren Verletzungen führen. Straßen und Fahrzeuge können viel sicherer gemacht und Menschen dazu gebracht werden, die Wichtigkeit eines verkehrssicheren Verhaltens zu erkennen.

Der Nullvision zufolge ist jeder für die Sicherheit im Straßenverkehr verantwortlich; Politiker, Planer, die zuständigen Stellen für Bau und Unterhalt von Straßen und Wegen wie das Zentralamt für Straßenwesen und die Gemeinden, Fahrzeughersteller, Transportunternehmen und alle anderen Nutzer von Straßen und Wegen.

Tote und Schwerverletzte im Straßenverkehr

Es muss noch viel für die Verkehrssicherheit getan werden, bis das Ziel null Tote und null Schwerverletzte erreicht ist. Im Jahr 2 000 kamen 591 Personen im Straßenverkehr ums Leben und gut 4 000 Personen wurden schwer verletzt. Dies ist ein Anstieg der Zahl der Todesopfer im Vergleich zum Vorjahr, in dem 580 Personen starben.

Elf Punkte für mehr Verkehrssicherheit

Um die Verkehrssicherheit zu verbessern und zu forcieren, legte die schwedische Regierung im Frühjahr 1999 elf Punkte vor, auf die sich die Maßnahmen konzentrieren sollen. Diese Punkte sind jetzt wegweisend für die alltägliche Verkehrssicherheitsarbeit. Die Punkte basieren auf dem Verkehrssicherheitsplan des Zentralamts für Straßenwesen und damit auf der Nullvision.

Im Folgenden werden die elf Punkte vorgestellt, mit Beispielen für ihre Auswirkungen in der Praxis:

1. Maßnahmen für die gefährlichsten Straßen
Werden auf die gefährlichsten Straßenabschnitte konzentriert. Um schwere Kollisionen zu verhindern, erhält der gelungene Versuch der Errichtung einer Mittelbarriere auf der E4 nördlich von Gävle Nachfolger. Der Beseitigung ge-

fährlicher Hindernisse neben der Straße wird auch Priorität eingeräumt.

2. Mehr Verkehrssicherheit in den Gemeinden
1999 haben 102 Gemeinden die Sicherheit ihres Straßennetzes analysiert. Dies hatte in mehreren Gemeinden den Umbau von Straßen und damit eine erhöhte Sicherheit zur Folge. Diese Entwicklung geht weiter.

3. Betonung der Verantwortung des Verkehrsteilnehmers

Eine stärkere Respektierung der Verkehrsregeln wird gefordert. Besonders wichtig sind die Bestimmungen hinsichtlich Geschwindigkeitsbegrenzungen, Anwendung des Sicherheitsgurts, Trunkenheit und Drogen am Steuer. Die Geschwindigkeitsüberwachung soll effizienter gemacht werden.

4. Sicher mit dem Fahrrad

Ein freiwilliger Sicherheitsstandard für Fahrräder wurde eingeführt. Es gibt regelmäßige Kampagnen für eine höhere Akzeptanz des Fahrradhelms.

5. Qualitätssicherung von Transporten

Behörden mit hohem Transportbedarf erhalten Direktiven, für eigene und angekaufte Transporte hinsichtlich Verkehrssicherheit und Umweltauswirkungen Qualitätssicherungen durchzuführen.

6. Winterreifenpflicht

Gesetz über die obligatorische Anwendung von Winterreifen für PKW bei winterlicher Straßensituation vom 1. Dezember bis 31. März.

7. Bessere Nutzung schwedischer Technik

Die Einführung neuer Technik zur Förderung erhöhter Verkehrssicherheit wird forciert. Relativ schnell können effektivere Gurtsignalanlagen sowie Geschwindigkeitsregelanlagen eingeführt werden. In der Entwicklung befinden sich Alkoholsperren und elektronische Führerscheine.

8. Zuständigkeit der Planer des Straßentransportsystems

Eine Enquete-Kommission legte einen Vorschlag zur Regelung der Zuständigkeit des Staates und der Wirtschaft für einen sicheren Straßenverkehr sowie für die Einrichtung einer unabhängigen Straßenverkehrsinspektion vor.

9. Vorgehen bei Verkehrsdelikten

Eine Enquete-Kommission überprüft die gültigen Bestimmungen für Verkehrsdelikte und macht Vorschläge für Änderungen aus der Perspektive der Nullvision sowie grundlegender Anforderungen an die Rechtssicherheit.

10. Rolle der freiwilligen Organisationen

Die Regierung evaluiert die Verkehrssicherheitsarbeit des NTF und dessen Verwendung staatlicher Mittel. Der NTF ist eine in der Volksbewegung verankerte Organisation, die sich für

erhöhte Sicherheit im Verkehr einsetzt. Zu den Mitgliedern gehören 24 Provinzialverbände und etwa 70 Landesorganisationen. Die Tätigkeit des NTF wird größtenteils vom Staat finanziert.

11. Alternative Finanzierungsformen neuer Straßen

Die Möglichkeit wird untersucht, bei größeren Straßenprojekten die öffentliche Finanzierung durch andere Finanzierungsformen zu ergänzen.

Wichtige Gesetze und Bestimmungen

Ein wichtiger Grundgedanke der Nullvision und damit der schwedischen Verkehrssicherheitsarbeit ist, dass jeder der Verkehrssicherheit einen so hohen Wert beimessen soll, dass er selbstverständlich als verantwortungsbewusster Verkehrsteilnehmer auftritt und die Spielregeln des Verkehrs befolgt.

Schweden hat lange eine restriktive Alkoholpolitik verfolgt, was sich auch in der Straßenverkehrsgesetzgebung niedergeschlagen hat. Für Autofahrer ist ein maximaler Alkoholgehalt von 0,2 Promille im Blut erlaubt. Das niedrigste Strafmaß für Trunkenheit am Steuer sind Bußgelder und ein temporärer Entzug der Fahrerlaubnis. Bei grober Trunkenheit am Steuer, über 1,0 Promille, werden Gefängnisstrafen verhängt, die Fahrerlaubnis entzogen und ein erneutes Ablegen der Fahrprüfung verlangt. Die im internationalen Vergleich hohen Anforderungen an Nüchternheit am Steuer finden breite Akzeptanz in der schwedischen Öffentlichkeit, Autofahren unter Alkoholeinfluss gilt als schweres Vergehen.

Die Anschnallpflicht gilt für alle Autofahrer und Mitfahrer auch auf dem Rücksitz. Für die Sicherheit von Kindern im Auto gibt es Bestimmungen über die Anwendung spezieller Kindersitze und Autokissen, bis der Sicherheitsgurt im Alter von etwa 10–12 Jahren richtig sitzt. Am sichersten für Kleinkinder sind rückwärts montierte Autokindersitze. Diese werden in Schweden sehr häufig verwendet, und die Zahl der im Auto getöteten oder schwer verletzten Kinder ist stark zurückgegangen. Jetzt setzt

sich Schweden international, z.B. in der EU, dafür ein, die Anwendung rückwärtsgerichteter Autokindersitze zu verbreiten und die Kfz-Hersteller zu bewegen, die Montage der Sitze zu erleichtern.

Für die Fahrer und Beifahrer von Motorrädern und Mopeds besteht Helmpflicht. Dies hat die Zahl der Todesfälle und Schwerverletzten bei diesen Verkehrsteilnehmern verringert.

Alle Fahrzeuge auf den schwedischen Straßen müssen jederzeit, also auch tagsüber, mit eingeschaltetem Abblendlicht fahren. Dieses Gesetz wurde 1977 eingeführt und hatte eine Verringerung der Kollisionen um 10 Prozent zur Folge.

Fahrausbildung in mehreren Schritten

Die zukünftigen Verkehrsteilnehmer sind Jugendliche, die nach Vollendung des 18. Lebensjahres im Besitz des Führerscheins sein können. Die jungen, frisch ausgebildeten Autofahrer bilden eine große Risikogruppe im Verkehr. Um die Übungszeit für junge Autofahrer zu verlängern, wurde 1993 für 16-jährige die Möglichkeit eingeführt, gemeinsam mit einem Ausbilder das Autofahren zu üben. Die Ausbilder müssen von der Provinzialregierung gebilligt werden. Diese Maßnahme hat geringere Risiken für junge Fahrer und weniger Unfälle zur Folge. Der Fahrunterricht erfolgt in Fahrschulen und mit privaten Ausbildern.

Die guten Erfahrungen mit der verlängerten praktischen Ausbildung bildeten den Anlass für einen Vorschlag für die neue Fahrausbildung, den das Zentralamt für Straßenwesen Ende 1999 der Regierung vorlegte. Ein wichtiger Bestandteil dieses Vorschlags ist, dass die Ausbildung in drei Schritten erfolgen soll, wobei nach jedem Schritt eine Ausbildungskontrolle erfolgt. Dadurch sind die Schüler später als Führerscheininhaber besser auf die Teilnahme am Verkehr vorbereitet.

Forschung und Entwicklung

Forschung und Entwicklung hinsichtlich Verkehrssicherheit werden vom Staatlichen

Straßen- und Transportforschungsinstitut und einer Reihe von Technischen Universitäten und Instituten durchgeführt und hauptsächlich staatlich finanziert.

Das Staatliche Straßen- und Transportforschungsinstitut (*Väg- och transportforskningsinstitutet*, VTI) betreibt Forschung und Entwicklung in den Bereichen Straßen und Wege, Verkehr und Verkehrssicherheit. Es stellt auch Informationen und Dokumentationen zu diesen Fragen zur Verfügung.

Amt für Innovationssysteme – VINNOVA

VINNOVA (*Verket för innovationssystem*) unterstützt bedarfsmotivierte Forschung und Entwicklung in den Bereichen Technik, Erwerbsleben und Transporte (inklusive Straßenverkehrssicherheit) und setzt sich dafür ein, dass neue Erkenntnisse so effektiv wie möglich in Produkte, Prozesse, Dienstleistungen und Erwerbsleben umgesetzt werden.

Verkehrssicherheit als Exportartikel

Die schwedische Verkehrssicherheitsarbeit hat im Ausland einen guten Ruf. Davon zeugen viele Informationsbesuche aus allen Teilen der Welt. In den letzten Jahren stand vor allem die Nullvision im Mittelpunkt des Interesses ausländischer Besucher.

Schwedische Verkehrssicherheitsexperten nehmen an Projekten in vielen Teilen der Welt teil. Seit Ende der 90er Jahre sind beispielsweise in Thailand, Sri Lanka, Costa Rica und der Türkei besondere Verkehrssicherheitsprojekte durchgeführt worden. (Weitere Informationen: www.sweroad.se)

Weitere Informationen

Zentralamt für Straßenwesen: www.vv.se
Zentralverband zur Förderung der Verkehrssicherheit (NTF): www.ntf.se
Staatliches Straßen- und Transportforschungsinstitut (VTI): www.vti.se
Amt für Innovationssysteme (VINNOVA): www.vinnova.se

Das Schwedische Institut (SI) ist eine staatliche Einrichtung mit dem Auftrag, im Ausland über Schweden zu informieren. Es gibt in zahlreichen Sprachen eine breite Palette von Veröffentlichungen über verschiedene Aspekte der schwedischen Gesellschaft heraus.

Dieser Tatsachenbericht ist Teil des Informationsdienstes des SI und darf unter Angabe der Quelle als Hintergrundinformation verwendet werden.

Für nähere Auskünfte wenden Sie sich bitte an

die Schwedische Botschaft bzw. das Schwedische Konsulat in Ihrem Land, oder
das Schwedische Institut: Box 7434, SE-103 91 Stockholm, Schweden.
Besuchsadresse: Sverigehuset (Schweden-Haus), Hamngatan/Kungsträdgårderna, Stockholm
Tel: +46-8-789 20 00 Fax: +46-8-20 72 48 E-mail: si@si.se Internet: www.si.se



Schwedisches
Institut