

Zeitschrift: PS-Info : Neues von Pro Senectute Schweiz
Herausgeber: Pro Senectute Schweiz
Band: - (2001)
Heft: 1: Strassen für alle - auch im Alter?

Artikel: Strassen für alle - auch im Alter
Autor: Seifert, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-788080>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 04.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Liebe Leserin, lieber Leser

Wer von der schweizerischen Alterspolitik spricht, denkt an die AHV. Das ist sicher nicht falsch. Aber reicht das auch? So wichtig die AHV ist: Die Frage ist mit Nein zu beantworten. Eine kurze Überlegung genügt: Welche Politikbereiche sind für die – heutigen und zukünftigen – älteren Menschen in der Schweiz ebenso wichtig? Da sind Gesundheitsfragen, Steuerfragen, Verkehrsfragen, Wohnfragen... Das aber heisst: Auch Gesundheitspolitik ist Alterspolitik. Und Steuerpolitik ist Alterspolitik. Selbst Verkehrspolitik hat viel mit Alterspolitik zu tun. Pro Senectute setzt sich deshalb für eine Ausweitung der Optik ein.



Martin Mezger

Die Probe aufs Exempel: Demnächst stimmen wir über «Tempo 30 innerorts» ab. Eine verkehrspolitische Frage, eine umweltpolitische Frage... Das stimmt. Aber es gilt anzufügen: auch eine alterspolitische Frage! Darum, weil für ältere Menschen das Risiko eines tödlich verlaufenden Verkehrsunfalls besonders gross ist. Pro Senectute gibt zur Abstimmung vom 4. März keine Parole heraus. Die Stiftung kann nicht abschliessend beurteilen, ob die Initiative praktikable Lösungen anbietet oder nicht. Klar aber ist: Ältere Menschen werden erschreckend häufig Opfer des Strassenverkehrs. Pro Senectute bittet, das zu bedenken: bei der Abstimmung und danach.

Mit freundlichen Grüssen

Martin Mezger, Direktor Pro Senectute Schweiz

Thema

Strassen für alle – auch im Alter

Jedes Jahr sterben in unserem Land rund 600 Kinder, Frauen und Männer an den Folgen eines Verkehrsunfalls. Sind das die unvermeidlichen Opfer des mobilisierten Fortschritts? Das System Strassenverkehr ist veränderbar – im Lebensinteresse der Schwächsten und Verletzlichsten, zu denen auch ältere Menschen gehören.

1999 wurden 115 Menschen im Strassenverkehr getötet, die zu Fuss unterwegs waren. Über die Hälfte von ihnen, nämlich 62, gehörten zur Gruppe der 60-Jährigen und Älteren. Mehr als ein Viertel aller tödlich verletzten Fussgängerinnen und Fussgänger – genau 32 – waren 80 Jahre und älter (Zahlen für das Jahr 2000 liegen noch nicht vor). Ganz generell verdoppelt sich im Alter das Risiko eines tödlich verlaufenden Unfalls in Strassenverkehr, Sport und Haushalt etwa alle zehn Jahre und ist bei 90-Jährigen und Älteren mehr als sechsmal so gross wie bei Menschen in den Sechzigern.

Am risikoreichsten bleibt für Seniorinnen und Senioren die Strasse. Die Gründe dafür sind bekannt: Im Alter treten vermehrt sensorische und motorische Probleme auf. Ältere Menschen, die sich in der Öffentlichkeit bewegen, wirken deshalb schnell einmal als «Störfaktoren», die den Verkehr behindern. Hier gilt nur als «systemkompatibel», wer sich zügig bewegen und schnell orientieren kann. Die entscheidende Frage ist allerdings, aus welcher Perspektive man das System Strassenverkehr betrachtet: Wird die Position der schwächsten und verletzlichsten Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Richtschnur gemacht oder haben sich diese den Stärkeren «anzupassen»?

Tempo drosseln

Einen entscheidenden Faktor der Sicherheit für alle am Verkehr Beteiligten stellen die Geschwindigkeiten der motorisierten Fahrzeuge dar. So zeigen Studien, «dass die Wahrscheinlichkeit eines tödlichen Unfalls für einen Fussgänger bei einer Kollisionsgeschwindigkeit von 30 km/h gegenüber einer solchen von 50 km/h von 85 Prozent auf 10 Prozent sinkt», heisst es in der Botschaft des Bundesrates zur Volksinitiative «für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)», die am 4. März zur Abstimmung kommt.

Eine Verringerung der effektiven Geschwindigkeiten in Städten und Dörfern würde allerdings eine entsprechende Umgestaltung der Strassen voraussetzen: Tempobeschränkungen werden nämlich schlecht eingehalten, «wenn der Ausbau und das Bild der Strasse nicht mit der Tempomassnahme übereinstimmen», ist der bundesrätlichen Botschaft zu entnehmen. Die schweizerische Landesregierung rechnet deshalb mit einem finanziellen Aufwand in Höhe von rund zwei Milliarden Franken. «Damit könnten die jährlichen, volkswirtschaftlichen Unfallkosten von rund 1,7 Milliarden Franken um mindestens 200 Millionen Franken reduziert werden», schreibt der Bundesrat. Mit anderen Worten: Bereits in

zehn Jahren hätten sich diese Investitionen amortisiert!

«Vision Zero»

Seit einigen Jahren ist ein Umdenken in Fragen der Verkehrssicherheit zu beobachten. Waren die bisherigen Sicherheitsbemühungen auf das möglichst korrekte Verhalten der Verkehrsteilnehmenden konzentriert, so geht es jetzt stärker um die Fehlertoleranz des Systems: Eine kleine Unachtsamkeit oder ein kleiner Fehler darf keine schweren Folgen mehr haben. Dieses Umdenken lässt sich mit dem Begriff «Vision Zero» auf den Punkt bringen. Sie hat zum Ziel, dass niemand im Strassenverkehr schwer verletzt oder getötet wird. Das Konzept kommt aus Schweden. Dort wurde diese Vision 1997 zur Richtlinie der nationalen Verkehrspolitik gemacht. Auch in den Niederlanden gilt das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten drastisch zu verringern – u.a. durch einen Ausbau von Tempo-30-Zonen auf rund 50 Prozent des Strassennetzes. Wann sind wir in der Schweiz soweit? *kas*

Über «Vision Zero» informiert Sie die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung, Postfach 8236, 3001 Bern, Telefon 031 390 22 22, www.bfu.ch.

Im Namen der Mobilität ...

«Mobilität darf kein Vorrecht sein, von dem ältere oder behinderte Menschen ausgeschlossen wären. Gleichberechtigung gilt auch hier. Sie trägt zur Stabilisierung einer Gesellschaft bei und dient dem Frieden». Dieses Zitat stammt aus einer Rede, die der diesjährige Bundespräsident Moritz Leuenberger 1999 beim VCS, dem Verkehrs-Club der Schweiz, hielt. Sie wurde, zusammen mit anderen Leuenberger-Ansprachen, in einem Buch mit dem Titel «Träume & Traktanden» (Limmat Verlag, Zürich 2000) abgedruckt. Dort ist auch ein Text zu finden, in dem Leuenberger auf den Widerspruch zwischen dem verfassungsmässig garantierten Recht auf Leben und der Realität von jährlich 600 Todesopfern des Strassenverkehrs eingeht: «Im Namen unserer Mobilität laufen wir Gefahr, dies zu verdrängen und damit zu akzeptieren. Unser Ziel muss aber (...) null Verkehrstote sein, selbst wenn wir wissen, dass dieses Ziel in einem einzigen Schritt nicht erreichbar ist» (Rede am 1. Januar 2000 im Berner Münster).