

Vision Zero: Ein Mittel gegen Krebs?

Ein Essay von Prof. Dr. Walter Eichendorf

Eine Vision gegen Krebs?

Krebs ist eine lebensbedrohliche Krankheit, gegen die man sich eine möglichst wirksame Therapie wünscht. Warum sollte eine Vision dabei helfen?

Der berühmte Ausspruch lautet „Wer Visionen hat, soll zum Arzt gehen.“ und wird je nach Quelle Konrad Adenauer oder Helmut Schmidt zugeschrieben – letzterer sagte aber später selbst: „Es war eine pampige Antwort auf eine dusselige Frage.“ (zitiert nach <https://www.zeit.de/2010/10/Fragen-an-Helmut-Schmidt/seite-4>).

Wer nun gar eine Vision als Mittel gegen eine tödliche Bedrohung ins Spiel bringt, stößt zu Recht auf Skepsis und muss sich erklären. Das ist gut so, denn wenn man Großes bewirken will, braucht man dazu die Aufmerksamkeit vieler Menschen. Würde man etwas ganz Naheliegenderes fordern, würde sich niemand daran reiben: Irritation als erster Schritt zur Veränderung.

Was ist der Inhalt einer Vision gegen Krebs?

Niemand soll an Krebs sterben: Null, Zero. So einfach. Das ist unrealistisch? Das mag sein, aber welches andere Ziel sollte man sich setzen? Die Menschenrechte, unser Grundgesetz (Artikel 2, Absatz 2), sind da eindeutig: Das Leben und die körperliche Unversehrtheit sind nicht verhandelbar. Selbst wenn man es nie vollständig erreichen kann: Jeder Mensch hat das Recht zu leben und dafür ist alles Notwendige zu unternehmen. Und darauf kommt es an. Die Vision Zero trägt das Ziel, den Anspruch im Namen: Das Leben ist nicht verhandelbar, niemand soll an vermeidbaren Ursachen sterben. Aber erst das, was daraus folgt, trifft den Kern der Sache: Wie wird das Ziel verfolgt, dass niemand an zu spät behandeltem Krebs sterben soll? Die Vision Zero gibt dafür eine Strategie vor.

Woher kommt die Vision Zero?

Der älteste bekannte Ursprung der Vision Zero geht auf den Unternehmer E.I. du Pont zurück. Er erwarb 1802 ein Grundstück nahe Wilmington (Delaware, USA) und gründete den Schwarzpulverhersteller E.I. du Pont de Nemours and Company. Schon in den ersten Betriebsjahren gab es mehrere schwere Arbeitsunfälle durch heftige Explosionen, später explodierten sogar drei Waggonladungen Schwarzpulver mitten in Wilmington. Mehrere Tote waren zu beklagen, etliche Gebäude wurden zerstört. Als Konsequenz stellte du Pont bereits 1811 die ersten Sicherheitsregeln auf, in denen insbesondere dem Management die Verantwortung für die Sicherheit im Unternehmen übertragen wurde. Dies ging so weit, dass er den Managern auferlegte, mit den eigenen Familien mitten auf dem Betriebsgelände zu wohnen. Damit demonstrierte die Betriebsleitung die Verantwortung für Leben und Gesundheit der Mitarbeiter ebenso wie das Vertrauen in das inzwischen erreichte Niveau der Arbeitssicherheit.

Jeder Unfall ist vermeidbar – diese Überzeugung erwies sich als wirksamer Motor und Ansporn der Prävention. Dies drückte sich schon früh in dem Prinzip aus, sämtliche Unfälle und auch Beinahe-Unfälle schnell und gründlich zu erfassen und auszuwerten. Bis heute gilt der Konzern weltweit als führend in Fragen der Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten. Ein ganz wesentlicher Bestandteil dieser Sicherheitskultur von DuPont war und ist das Schaffen einer Fehler verzeihenden Arbeitsumwelt, inzwischen ein besonders wichtiges Element der Vision Zero.

In Europa bekam die Vorstellung von „Null Unfällen“ in den 1990er Jahren bei der Entwicklung politischer Strategien zur Verkehrssicherheit Gewicht. In Schweden übertrug das Verkehrsministerium die Grundzüge der Null-Unfälle-Philosophie offiziell auf den Bereich der Verkehrssicherheit und bezeichnete diese erstmals als „Vision Zero“. „Die Nullvision“, heißt es in einer Veröffentlichung von „Vägverket“, des Schwedischen Zentralamts für Straßenwesen, „ist das Bild einer Zukunft, in der niemand im Straßenverkehr getötet oder so schwer verletzt wird, dass er lebenslange Schäden davonträgt.“ Das ist die bis heute gültige Definition der Strategie Vision Zero. Die gemeinsame Verantwortung für Verkehrsraum, Fahrzeug und Verkehrsteilnehmern wird dabei erstmals klar beschrieben:

„Verkehrssicherheitsarbeit im Sinne der Nullvision bedeutet, dass Straßen und Fahrzeuge in höherem Maße an die Voraussetzungen des Menschen angepasst werden müssen und dass diejenigen, die das Straßenverkehrssystem gestalten und nutzen, sich die Verantwortung für dessen Sicherheit teilen.“

Seit 1997 ist die Vision Zero durch das in diesem Jahr vom schwedischen Parlament verabschiedete Gesetz die Grundlage der schwedischen Verkehrspolitik. Nach jahrelanger Überzeugungsarbeit in Expertenkreisen und intensivem Lobbying auf allen Ebenen steht die Vision Zero nun auch im Koalitionsvertrag der amtierenden Regierungskoalition in Deutschland – wenn auch verkürzend als Ziel bezeichnet, mittelfristig null Verkehrstote zu erreichen.

Ist die Vision Zero eine Kopiervorlage für die Krebsvorsorge?

Die Vision Zero wurde in den Bereichen des Arbeitsschutzes und der Verkehrssicherheit entwickelt. In beiden Fällen will man gefahrgeneigte, komplexe Systeme, in denen Menschen agieren, so sicher machen, dass Fehler nicht mit dem Leben „bezahlt“ werden müssen. Die Unfallverhütung ist dabei ein zentrales Element, das wesentlich durch den Präventionsgedanken erreicht wird. Bei der Krebsvorsorge gilt es, den Ausbruch bzw. schweren Verlauf einer fatalen Krankheit durch Prävention zu verhindern. Das ist nicht dasselbe aber auch nichts Grundverschiedenes. Eine weitere Gemeinsamkeit drängt sich geradezu auf: In den bisherigen Anwendungsfällen der Vision Zero wie auch bei der Bekämpfung des Krebses soll eine kontinuierliche Katastrophe verhindert werden, welche die Gesellschaft durch langsame Gewöhnung als quasi schicksalsgegeben hinnimmt. Schon diese Parallele rechtfertigt eine Diskussion darüber, welche Aspekte sich übertragen oder adaptieren lassen. Schließlich ist die Vision Zero kein schützenswertes Kunstwerk, sondern eine Strategie, deren Elemente man gnadenlos kopieren sollte, wenn die Chance besteht, dadurch menschliches Leid zu verhindern. Tantiemen wird für die Vision Zero niemand verlangen.

Welche Elemente sich fürs Kopieren eignen und welche nicht, müssen Fachleute diskutieren und entscheiden. Ein Ausgangspunkt für diese Diskussion sind die vier Grundannahmen der Vision Zero, die sorgfältig adaptiert werden müssen, damit sie als Säulen des strategischen Veränderungsprozesses belastbar werden. Diese Grundannahmen entstammen den bisherigen Anwendungsfällen – Arbeitsschutz und Verkehrssicherheit und damit der Unfallverhütung:

Erstens: Das Leben ist nicht verhandelbar. / Zweitens: Der Mensch ist fehlbar. / Drittens: Die tolerierbaren Grenzen liegen in der physischen Belastbarkeit des Menschen. / Viertens: Die Menschen haben ein Recht auf ein sicheres Verkehrssystem und eine sichere Arbeitswelt.

Ein vorsichtiger und naturgemäß fachfremder Grobentwurf für die Bekämpfung des Krebses könnte lauten:

Leben und Gesundheit sind nicht verhandelbar. / Krebs ist behandelbar. / Die Menschen haben ein Recht auf eine rechtzeitige und wirksame Krebsprävention.

Außerdem wird ein ambitioniertes Etappenziel benötigt, das Widerspruch auslösen darf aber auch motivierend wirken sollte. In der Verkehrssicherheit haben sich die Mitgliedstaaten der Europäischen Union vorgenommen, die Zahl der Getöteten bis 2050 auf null zu reduzieren und die Zahl der Schwerstverletzten (für Traumatologen: MAIS 3+) bis 2030 zu halbieren.

Was ändert sich durch die Vision Zero?

Die Vision Zero ist der Ausgangspunkt dafür, sich Gedanken zu machen und eine Strategie abzuleiten, um ein System sicherer zu machen.

Im Straßenverkehr lautet dieses Gestaltungsziel „Safe System“. Einige Experten sind gar dazu übergegangen, statt von der Vision Zero nur noch vom Safe System zu sprechen, weil dieser Begriff weniger Missverständnisse mit sich bringt. Das ist ein Vorteil - allerdings provoziert und irritiert er auch weniger. Ein Safe System zeichnet sich dadurch aus, dass verantwortliche Systemgestalter ein Verkehrssystem schaffen, das möglichst selbsterklärend und Fehler verzeihend ist. So gibt ein guter Straßenentwurf schon vor, welche Geschwindigkeiten angemessen sind und lässt entsprechende Verkehrszeichen weitgehend obsolet werden. Begeht einer der Verkehrsteilnehmenden einen Fehler, hält das System Sicherheitsreserven bereit: Angemessene Geschwindigkeiten erlauben einen adäquaten Anhalteweg und begrenzen die kinetische Energie falls es doch zu einem Aufprall kommt, der dann unter anderem durch ein Notbremssystem, eine steife Fahrgastzelle und Airbags in jedem Fahrzeug nicht tödlich endet. Der Straßenraum ist möglichst frei von gefährlichen Hindernissen und ungeschützte Personen, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, werden von Fahrzeugen wie Sattelschleppern baulich getrennt geführt. Aber auch ein verantwortliches Verhalten der Verkehrsteilnehmenden, abgesichert durch Verkehrsüberwachung und eine spürbare Sanktionierung bei Verstößen, sind konstituierend für ein sicheres Straßenverkehrssystem.

Im Bereich des Arbeitsschutzes setzt die Vision Zero ebenfalls bei der Verantwortung an, indem Prävention zur Führungsaufgabe wird. Aber auch technische und organisatorische Lösungen tragen wesentlich zu einem sicheren Arbeitsumfeld bei. Eine Pneumokoniose lässt sich verhüten, indem zum Beispiel die Arbeitsverfahren staubärmer gestaltet und die Arbeitsumgebung ausreichend belüftet wird. Lässt ein Vorarbeiter entsprechende Arbeiten ohne Atemschutz durchführen, muss er sich wegen Fahrlässigkeit seinen Vorgesetzten gegenüber verantworten. Wesentliches Ergebnis der Vision Zero ist hier ein umfassender Präventionsansatz, der übrigens nicht nur für die Allgemeinheit, sondern auch für den Arbeitgeber Kostenvorteile schafft. Prävention zahlt sich im Arbeitsschutz, in der Verkehrssicherheit und zweifellos auch bei der Krebsvorsorge mehrfach aus.

Aber die Vision Zero ist nicht nur eine Chiffre für mehr Prävention, sie bedeutet einen Strategie- und Haltungswechsel, der insgesamt systemverändernd wirkt. Deshalb braucht sie die ambitionierte Zielsetzung „Zero“: Jeder Stein muss umgedreht werden. Man tut nicht bloß mehr vom Guten, man tut alles, was notwendig ist.

Die Vision Zero für ein System anzuwenden bedeutet zuerst, die Haltung anzunehmen: Alle tragen Verantwortung. Das klingt nach wohlfeilen Worten und der Inhalt wird erst deutlich, wenn man sich das Gegenteil vor Augen führt. Das ist etwa in der Verkehrspolitik als Verantwortungslosigkeit qua Zuständigkeit andauernd zu erleben: „Ob die Verkehrsbehörden in unserem Land die vorgeschriebenen Verkehrsschauen durchführen, wissen wir nicht. Dafür sind die Kommunen und Kreise selbst zuständig.“ Verantwortungslosigkeit versteckt sich gern in Systemen mit versäulten Strukturen: Wofür ich nicht direkt zuständig bin, das geht mich nichts an.

Die Vision Zero als Haltung anzunehmen, trägt die Aufforderung zum Systemwandel also schon in sich. Nun wäre es fruchtlos, einer Utopie von einem perfekten System nachzuträumen. Wieder abgeleitet vom Begriff der Verantwortung sollte man zunächst die größten Gefährdungen identifizieren und analysieren, welche Schritte mit den gegebenen Ressourcen gegangen werden können. Häufig gibt es auch Gelegenheiten, kleinere Fortschritte zu erzielen. Diese sollte man mitnehmen, ohne dadurch die großen Wegstrecken aus dem Auge zu verlieren. Schließlich liegt es auf der Hand, dass für die Veränderung komplexer Systeme Durchhaltevermögen notwendig ist. Das liegt an festen Strukturen, aber auch an machtvollen Akteuren, die vom Status quo profitieren. Manche davon wird man nicht überzeugen, sondern umgehen, überstimmen oder sogar auf einen Generationenwechsel warten müssen.

In den anderen Anwendungsbereichen hat sich das über die Jahre und Jahrzehnte ausgezahlt: deutlich weniger schwere Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten durch mehr Bewusstsein, andere Führungskultur sowie organisatorische und technische Innovationen.

Auch im Verkehrssystem konnten wir ein deutlich sichereres System erreichen. Vorgemacht wurde es in Schweden, wo zum Beispiel Mittelleitplanken auf Landstraßen die schwerwiegenden Kollisionen mit dem Gegenverkehr verhüten. Dafür musste man investieren aber vor allem die politische Verantwortung für die Landstraßensicherheit übernehmen. Auch in Deutschland können wir Fortschritte bei einer sicheren Gestaltung der Infrastruktur verzeichnen – ganz zu schweigen von den grandiosen Innovationen der Fahrzeugtechnik wie intelligenten

Fahrerassistenzsystemen, die täglich auf der Straße fast unbemerkt Unfälle verhüten. Noch viel zu langsam und auch mit kleineren Rückschritten steuern wir so auf das einzig akzeptable Ziel zu: Null Tote.

Fazit: Bei der Vision Zero geht es darum, menschliches Leid zu verhindern und das ist jede Anstrengung wert. Wenn willensstarke Fachleute die Führung übernehmen und mit ihrer Vision überzeugen können, werden sie erfolgreich sein. Zwei bewährte Anwendungsfälle, der Arbeitsschutz und die Verkehrssicherheit, machen vor, dass es sich lohnt. Krebs ist eine so schreckliche Krankheit, dass es fahrlässig wäre, es nicht zu versuchen.

Gutes kopieren und adaptieren: Dieser Text enthält leicht angepasste Auszüge aus der DVR-Schriftenreihe Verkehrssicherheit, Ausgabe 16, Vision Zero:
<https://www.dvr.de/download/publikationen-schriftenreihe-16.pdf>

Infokasten:

Prof. Dr. Walter Eichendorf ist Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), Mitglied des Board of Directors des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) und Professor an der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg.

Eichendorf schloss 1977 ein Studium der Physik, Mathematik und Astrophysik als Diplom-Physiker ab und promovierte 1981 zum Dr. rer. nat. Nach drei Jahren als Wissenschaftler an der European Southern Observatory (ESO) in Genf, München und La Silla/Chile wechselte er zur Gesetzlichen Unfallversicherung (heute DGUV). Von 1998 bis 2018 war er stv. Hauptgeschäftsführer der DGUV und Leiter des Geschäftsbereichs Prävention.

Seit 2009 ist Eichendorf Präsident des DVR und Vorstand des ETSC sowie Mitglied in Vorständen und Beiräten mehrerer nationaler und internationaler Organisationen. 2014 war er Präsident des 20. Weltkongresses für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit. Eichendorf ist Träger des Goldenen Dieselrings, des Goldenen Gurtes, der Senator-Lothar-Danner-Medaille in Gold sowie weiterer Auszeichnungen in der Verkehrssicherheit. 2014 wurde ihm das Verdienstkreuz am Bande des Verdienstordens der Bundesrepublik Deutschland für seine Verdienste in der Arbeits- und Verkehrssicherheit verliehen.