



Das Ende des Sterbens

Mobilität Der Verkehr ist tödlicher als Kriege und Bürgerkriege. Auf den Straßen der Welt lassen jährlich über eine Million Menschen ihr Leben. Mit seiner „Vision Zero“ weist Schweden den Ausweg: In Zukunft soll niemand mehr durch Autos umkommen.

Ein Massensterben ist im Gange, und kaum einer tut etwas dagegen, kaum einer nimmt es überhaupt wahr. Es geschieht jeden Tag, überall, auch in Deutschland. Jede Zeitung schreibt darüber, meist in Zwölfzeilern, die das Publikum schulterzuckend zur Kenntnis nimmt.

„Karambolage auf der Autobahn: drei Tote“

„22-jähriger rast gegen Baum“

„Zwei Menschen sterben bei Frontalzusammenstoß“

Noch ehe dieses Jahr vorüber ist, werden vor allem auf deutschen Bundes- und

Landesstraßen Hunderte ums Leben kommen, Kinder, Jugendliche, ganze Familien.

Nur selten schafft es einer dieser Toten bis in die Abendnachrichten. Und dennoch kennt fast jeder jemanden, der zum Opfer wurde: einen Kollegen, einen Kumpel aus Kindertagen, den Freund eines Freundes.



Rettungseinsatz nach Frontalzusammenstoß auf der Bundesstraße 57 nahe Xanten in Nordrhein-Westfalen*

Dabei ist Deutschland noch ein Land mit geordnetem Verkehr, das in den vergangenen Jahrzehnten große Fortschritte zu mehr Sicherheit gemacht hat. Andernorts ist der Blutzoll weit größer. Weltweit wird die Seuche Straßenverkehr nach Schätzung der Weltgesundheitsorganisation WHO in diesem Jahr mehr als 1400000 Menschen umbringen, vor allem in den Entwicklungs- und Schwellenländern. Die Hälfte der Toten sind Fußgänger, Fahrrad- und Motorradfahrer.

Es ist schwer, sich das Ausmaß des Sterbens vorzustellen. Es ist so, als ob Jahr für Jahr eine Großstadt wie München ausgelöscht werden würde, bis auf den letzten Bewohner. Der Verkehr tötet mehr Menschen als Ebola, als Malaria, als

Terroristen; er tötet viel mehr sogar als alle Flüchtlingsboote im Mittelmeer, als alle Kriege und alle Bürgerkriege zusammen.

Und die Zukunft droht noch mörderischer zu werden. Denn die globale Mittelklasse wächst und mit ihr der Hunger nach Motoren. Die WHO rechnet damit, dass in 15 Jahren jährlich mindestens 1,8 Millionen Menschen im Straßenverkehr sterben werden. Irgendjemand muss die Epidemie stoppen – nur wie?

Ein Land führt vor, was zu tun wäre. Seit einigen Jahren betreibt Schweden die

* Eine 58-jährige Fahrerin geriet am 15. Juli in den Gegenverkehr und prallte gegen einen Müllwagen, der dann von der Straße abkam und einen Baum rammte. Die Frau starb, der 30-jährige Müllwagenbeifahrer ebenfalls.

radikalste Verkehrspolitik der Welt. 1997 beschloss das Parlament mit großer Mehrheit, dass es in Zukunft schlicht keine Verkehrstoten mehr geben darf. Die Abgeordneten verpflichteten den Staat auf die „Vision Zero“: Spätestens 2050, so gebietet es dieses Programm, darf niemand mehr getötet, niemand mehr schwer verletzt werden, nur weil er Auto oder Fahrrad fährt oder zu Fuß eine Straße überquert.

Schweden hat seither sein Verkehrsnetz umgebaut und alles umgestellt, die Gesetze, die Behördenarbeit, die Haltung zum Verkehr. Schon jetzt zählen seine Straßen zu den sichersten des Planeten. Tote gibt es immer noch, aber seltener als früher. „Pro Jahr und 100000 Einwohner“, sagt Matts-Åke Belin, 48, ein führender Experte der Verkehrsbehörde Trafikverket, „haben wir derzeit 2,8 Tote.“ In Deutschland liegt der Wert bei über 4, in Indien bei fast 20, in Nigeria bei nahezu 35 (siehe Grafik Seite 102). „Wir sind auf dem richtigen Weg“, sagt Belin.

Norwegen, Finnland und Dänemark haben inzwischen Teile von „Vision Zero“ übernommen. New Yorks neuer Bürgermeister Bill de Blasio hat der Stadt sofort nach Amtsantritt ein eigenes „Vision Zero“-Projekt verordnet, Los Angeles, San Francisco und Seattle haben nachgezogen, eine Reihe weiterer US-Städte steht kurz davor.

Auch die EU-Kommission lässt sich inspirieren von dem Programm, viele deutsche Verkehrsplaner ebenso. Doch hier, im „Freie Fahrt für freie Bürger“-Land, mag noch kaum ein politisch Verantwortlicher das Wort „Vision Zero“ in den Mund nehmen. „Vision Zero“ hat zu tun mit Bevormundung und staatlichem Eingriff in das Fahrvergnügen und in die Maximalgeschwindigkeit, und das ist etwas, was in Deutschland schwer vermittelbar ist – selbst wenn es Menschenleben retten würde.

Auf einer Expedition mit dem Mietwagen durch die Stadt Borlänge nordwestlich von Stockholm erläutert Belin das Geheimnis von Schwedens Strategie. „Der gesunde Menschenverstand“, sagt er, „hat beim Thema Verkehrssicherheit nichts zu suchen. Unsere Arbeit basiert auf Forschung und Daten, und das bringt uns oft zu Ergebnissen, die der Intuition zuwiderlaufen.“

Zum Beispiel?

Belin sagt, es sei ein Fehler gewesen, Kinder zu Verkehrssicherheit zu erziehen: „Das klappt eh nicht, bis sie mindestens 13 Jahre alt sind.“ Er selbst habe als Schüler viele Sicherheitstrainings absolvieren müssen, und dennoch starben damals jährlich über hundert Kinder auf den Straßen. Im Rahmen von „Vision Zero“ sei nun alle Verkehrskunde abgeschafft worden, und seither liege die Zahl der

getöteten Jungs und Mädchen im einstelligen Bereich.

Das klingt wider- bis wahnsinnig – doch vor einer Ampel führt Belin aus, was er meint. Im traditionellen Verkehr, so erzählt er auf dem Beifahrersitz, liege die Verantwortung für die Sicherheit beim einzelnen Verkehrsteilnehmer. Ihn gelte es zu schulen, aufzuklären und zu maßregeln; und wenn etwas schief läuft, dann sei er es, auf den alle Schuld abgewälzt werde. Mit „Vision Zero“ hingegen werde ein anderes Konzept verfolgt: Nicht der Verkehrsteilnehmer muss für Sicherheit sorgen, sondern das Verkehrssystem.

Anders gesagt: Weil Menschen jeden Alters zu blöd sind, sich im Verkehr durchgängig vernünftig zu verhalten, muss das System eben komplett idiotensicher gemacht werden. Die Verantwortung dafür liegt nicht mehr beim einzelnen Straßennutzer, sondern beim Straßenbauer und Verkehrsplaner. Eine sichere Stadt ist diejenige, in der Kinder mit dem Autoverkehr gar nicht erst in Konflikt geraten können – weil zum Beispiel ein unüberwindbarer Zaun sie von gefährlichen Straßen trennt.

Die Fahrt durch Borlänge fühlt sich zunächst kaum anders an als eine Fahrt durch Bochum oder Bielefeld. Schilder gebieten mal Tempo 50, mal Tempo 40, und nähert sich ein Zebrastrifen, dann gilt meist Tempo 30. Gut sichtbare Kameras legen den Fahrern dringend nahe, sich daran zu halten. „Zebrastrifen“, mahnt Belin im Fahrlehrerton von rechts, „sind sehr gefährlich.“

Wer hier von einem Auto erfasst wird, das 50 Stundenkilometer fährt, „der stirbt in 80 Prozent der Fälle“, sagt Belin. Wenn das Auto aber Tempo 30 fahre, dann überlebten mehr als 90 Prozent der Fußgänger. Der menschliche Körper, so doziert Belin, „hat eine begrenzte Gewalttoleranz“. In den Kalkulationen von Schwedens Ver-



Schulanfänger bei Verkehrserziehung in Berlin: „Das klappt eh nicht, bis sie 13 Jahre alt sind“

kehrsplanern spielt sie eine Schlüsselrolle. Tödliche Unfälle sind für sie nicht unabwendbare Missgeschicke, sondern abwendbare Designfehler.

Die Fahrt führt weiter über eine Ausfallstraße zu einem Kreisverkehr. Schweden ist voll davon. Im Kreisel kracht es zwar öfter als auf Kreuzungen mit Ampeln, aber jeder Unfall geschieht bei viel geringerem Tempo. Die Energie, die dann auf feinen Körper einwirken kann, tötet nicht. „Zusammenstöße sind unbedenklich“, erklärt Belin. „Verletzungen sind das Problem.“

Auf dem Riksväg 70, einer gewöhnlichen Landstraße, kommt Belin zum Höhepunkt seines Vortrags. In der Mitte der Fahrbahn ist eine Barriere installiert, ähnlich dem Mittelstreifen auf einer Autobahn. Sie soll verhindern, dass Autos in den Gegenverkehr geraten können. Viele der am meisten befahrenen Landstraßen in Schweden sind mittlerweile so ausgerüstet. Der Sicherheitsgewinn im Vergleich zu einer barrierefreien deutschen Landstraße sei dramatisch, sagt Belin: „Hier sterben 90 Prozent weniger Menschen.“ Warum, fragt der Schwede, „hat Deutschland dieses Modell nicht längst übernommen?“

Die deutsche Bundesstraße, auf der er einmal unterwegs war, ist für Belin der Inbegriff des Grauens: „Ein Fahrfehler, und schon gibt es Tote.“ Dürfte er in Deutschlands Verkehr hineinregieren, würde er das Tempolimit auf den Bundesstraßen drastisch reduzieren: von 100 Stundenkilometern runter auf 80 oder gar 70. Höhere Geschwindigkeiten als diese, so lehrt die „Vision Zero“-Philosophie, setzen den Körper im Fall eines Frontalcrashs physikalischen Kräften aus, die ein Mensch kaum überleben kann.

Die Autobahn war Belin wegen der verbreiteten Raserei nicht geheuer, aber dennoch hält er sie für „eines der sichersten Bestandteile des deutschen Verkehrssystems“. Auf ihr gebe es wenigstens „keine Frontalcrashs, keine ungeschützten Verkehrsteilnehmer, keine Kreuzungen“. Die Autobahn habe also all das nicht, was die Bundesstraße so besonders gefährlich mache.

Schwedische Straßen sind gesäumt von dem, was deutsche Fahrer am meisten hasen: Geschwindigkeitskameras. Ihre Dichte liegt höher als in jedem anderen Land, und sie nimmt noch stetig zu. Wer hier rast, ist dumm. Wer über 15 Kilometer pro

Tödliche Unfälle

Verkehrstote je 100 000 Einwohner im Jahr 2010

41,7	Dominikanische Republik
38,1	Thailand
37,2	Venezuela
24,7	Vietnam
20,5	China
18,6	Russland
11,8	Portugal
11,4	USA
6,4	Frankreich
5,4	Spanien
4,7	Deutschland
3,9	Niederlande
3	Schweden



Quelle: WHO „Global Status Report On Road Safety“

DER SPIEGEL

Stunde zu schnell fährt, muss umgerechnet rund 300 Euro Bußgeld zahlen. Wer das Limit um mehr als 30 Kilometer pro Stunde übertrifft und sich erwischen lässt, dem nimmt die Polizei noch im Auto den Führerschein ab.

„Mit den Kameras wollen wir kein Geld verdienen“, sagt Belin. „Wir wollen, dass die Geschwindigkeit sinkt.“ Darum seien zu jedem Zeitpunkt nur wenige der Kameras eingeschaltet, aber die Fahrer wissen eben nicht, welche. Das Publikum, berichtet Belin, empfinde die gut sichtbaren Kameras nicht als Ärgernis, sie seien Umfragen zufolge sogar beliebt, weil sich Verkehrsteilnehmer dadurch nicht überwacht fühlen, sondern sicherer.

Besser noch als mit Kameras sei die Geschwindigkeit mit den Mitteln des Straßenbaus zu kontrollieren, sagt Belin. Auf engen Straßen führen Menschen automatisch langsamer als auf breiten. Die Fahrwegverbreiterung, ein Lieblingsprojekt klassischer Straßenbauingenieure, ist aus „Vision Zero“-Perspektive eine Torheit.

Die Fahrt endet. Zurück im Bürogebäude von Trafikverket hält eine Dame eine Tür im Keller auf. In ihm lagern mehrere Hundert dicke Bände in Holzregalen. In jedem Band stecken Berichte über Verkehrstote. Seit 1997 ist niemand mehr auf Schwedens Straßen gestorben, ohne hier eine ausführliche Akte zu hinterlassen.

In ihr finden sich der Autopsie- und der Polizeibericht, Fotos der Autowracks und die Analyse des Unfallermittlers von Trafikverket, der pro Crash oft mehrere Tage lang vor Ort die Umstände des Geschehens recherchiert. „Wir untersuchen jeden Fall viel detaillierter, als dies in Deutschland üblich ist“, sagt Belin. „Wir fragen uns dabei immer: Was hätte getan werden können, um diesen Unfall zu verhindern?“ Die Antwort darauf führt dann wieder zu neuen Sicherheitsmaßnahmen – ähnlich wie im Flugverkehr, der auch nach jedem Crash und jeder Flugunfalluntersuchung sicherer wird.

Gerade hat ein junger Wissenschaftler hier wochenlang im Keller gesessen und Akten studiert. Im Rahmen einer Promotion untersucht er, ob die Verkehrstoten des Jahres 2001 im Jahr 2010 überhaupt verunfallt wären und wenn ja, ob mit tödlichem Ausgang. In diesen zehn Jahren hat Schweden auf der Straße viel erreicht: Die Zahl der Toten sank von 583 auf 266, obwohl der Verkehr weiter angestiegen ist.

Eines der Hauptprobleme ehemals war, wie fast überall auf der Welt, Trunkenheit am Steuer. Als „Vision Zero“ startete, waren Betrunkene an jedem dritten Unfall beteiligt. Jetzt fahren 99,8 Prozent der Schweden nüchtern, wie die Polizeistatistik ausweist. Wie ist das gelungen?

Zum einen hat sich in Schweden ein gesellschaftlicher Konsens durchgesetzt,

dass Alkohol am Steuer schlicht inakzeptabel ist. Wer betrunken fährt, der wird geächtet und verachtet. Die Gesetze spiegeln dies: Die Grenze zur Trunkenheitsfahrt liegt bereits bei 0,2 Promille, was nicht einmal zwei Bieren entspricht; wer mehr getrunken hat, dem droht sogar Gefängnis. Vor allem aber: Das Risiko ist hoch, erwischt zu werden, denn die Polizei führt pro Jahr 2,5 Millionen Alkoholkontrollen durch.

Geholfen hat aber auch Überwachungstechnologie: „Fast alle Schulbusse haben mittlerweile einen Alcolock“, sagt Belin. Wer Schulbus fahren will oder Taxi, der muss in ein Röhrchen pusten, ehe er den Motor anlassen kann. Betrunkene kommen so gar nicht erst auf den Asphalt.

Wer mit zu viel Alkohol erpapt wird, der darf seinen Führerschein unter Umständen behalten – wenn er einen Alcolock in seinem Privatwagen installiert. „Das ist das beste Alkohol-Rehaprogramm überhaupt“, sagt Belin. Die Hersteller arbeiten daran, die Technik noch zu verbessern. Künftig soll ein Fahrer beim Starten des Motors gar nicht merken, dass ein Gerät bereits blitzschnell seine Atemluft analysiert hat. Sobald solche Alcolocks verfügbar sind, wird Schweden versuchen, sie zum Pflichtprogramm für alle Neuwagen zu machen.

Auch beim Thema Handy am Steuer geht Schweden einen Sonderweg. „Jeder telefoniert beim Fahren“, sagt Belin, „das ist eben so.“ Weil das Verbot die reale Situation nicht verändere und daher nutzlos sei, „sind wir im Dialog mit den Handyherstellern“. Belin möchte erreichen, dass Handys künftig ihre Telefoniefunktion automatisch ausstellen, sobald ihr GPS-Empfänger eine bestimmte Bewegungsgeschwindigkeit registriert.

„Vision Zero“ hat auch Volvo erfasst, den schwedischen Autohersteller, der 1959 den Dreipunktsicherheitsgurt erfand und damit mehr Menschen vor Schaden bewahrt hat als jede andere Innovation im Automobil. Von 2020 an sollen neue Volvos so sicher sein, dass kein Insasse in ihnen jemals bei Unfällen ums Leben kommen kann. Unter anderem sollen extrem harter Stahl in der Karosserie und intelligente Fahrer-Assistenzsysteme die Schwedenmobile zu idiotensicheren Ultraleichtpanzern machen.

Für die meisten Länder der Welt dürfte schwedische Verkehrssicherheit noch für Generationen unerschwinglich bleiben. Viele scheitern schon daran, ihre Auto- und Motorradfahrer auch nur auf minimale Weise auszubilden oder den Gebrauch

Verletzungen bei einem Frontalaufprall*



DER SPIEGEL

von Helm und Sicherheitsgurt durchzusetzen. Belin empfiehlt diesen Staaten, nicht aufzugeben. „Wichtiger als Verhaltensveränderungen, wichtiger sogar als Führerscheine ist es, dass diese Länder Verkehringenieure einstellen, die Sicherheit in das System einbauen.“

Die Vereinten Nationen haben diese Dekade zum „Jahrzehnt der Verkehrssicherheit“ erklärt. Seit 2011 laufen weltweit Bemühungen, die Zahl der Verkehrstoten wenigstens nicht weiter steigen zu lassen. Die Hoffnung, sie sogar senken zu können, dürfte sich als trügerisch erweisen. Die Kompetenz von Verkehrsministerien und Stadtplanern hält nicht Schritt mit dem Verkehrswachstum.

In der Zeit, die es brauchte, diesen Artikel zu lesen, sind statistisch gesehen weltweit 19 Menschen auf der Straße gestorben. Fast 500 wurden verletzt. Innerhalb der nächsten 24 Stunden wird der Straßenverkehr rund 3800 weitere Todesopfer fordern. Auf den Straßen der Welt ist jeder Tag wie ein 9/11.

Marco Evers

Mail: marco_evers@spiegel.de