



Autobahn-Unfall: Nur bei Gefahr auf Draht und läßlich, wo kein Risiko erkennbar ist?

Meist kracht es tags und auf dem Trockenen

Unfälle auf der Autobahn: Das hohe Tempo spielt nicht die große Rolle

Nicht auf den zweispurigen Autobahnen kracht es überdurchschnittlich oft, sondern auf den modernsten, den dreispurigen; nicht dort, wo zügig gefahren werden kann, kommt es zu den meisten Unfällen, sondern auf den verkehrsdichten Strecken bei durchweg geringeren Ge-

schwindigkeiten: Schlüsse aus der bislang umfanglichsten Studie über Autobahn-Unfälle, betrieben vom Fachblatt „Auto, Motor und Sport“. Die Untersuchung legt offen, was in der emotionsgeladenen Diskussion über ein Tempo-Limit meist unbeachtet blieb.

Wenn es kracht auf deutschen Autobahnen, geschieht das meist zwischen vier und sechs Uhr nachmittags und überwiegend an einem Freitag. Gewöhnlich passiert es so, daß der Wagen von der Fahrbahn abkommt, und zwar doppelt so oft nach rechts wie nach links, daß er aufs Heck des Vorausfahrenden rammt oder ihn seitlich berührt.

Je dichter der Verkehr, um so öfter war es ein Auffahrunfall; herrschen Glätte oder gar Dunkelheit, kommen mehr der Unglücksfahrer von der Straße ab — wie zu erwarten.

Paradox jedoch: Die meisten Unfälle geschehen bei Tageslicht und trockener Fahrbahn. Relativ häufigster Schauplatz von Blut und Schrott sind, neben den überalterten Vorkriegsstrecken, die neuesten, die dreispurigen.

Ist also der Autobahnbenutzer ein Opportunist — nur bei Gefahr auf Draht und läßlich, wo kein Risiko erkennbar ist? Auch nicht ganz, denn zu den meisten Katastrophen kommt es an weithin respektierten Gefahrenpunkten, den Einmündungen und den Gefällstrecken.

Aus solchen Befunden puzzelte die Fachzeitschrift „Auto, Motor und Sport“ das bislang detaillierteste Bild vom Unfall auf der Autobahn. Aus der Statistik aller Unfälle, die sich 1975 und 1976 entlang repräsentativ ausgewählter Teststrecken zutrugen, gewannen die Verkehrsfachleute des Blattes — unterstützt von Experten des ADAC

— ein dichtes Raster aus Typen, Einflüssen und Ursachen des Desasters auf Schnellstraßen. Es könnte die Diskussion über die Risiken der Autobahn wenden.

Bislang gingen die hitzigen Debatten, wie dem Verderben auf den über 6000 Kilometern Autobahn zu begegnen sei, über Gedanken wie Richttempo, örtliche Sonderregelung oder bessere Fahrausbildung schnurstracks hinweg: Noch immer landete die öffentliche Redeschlacht beim Reizthema Tempolimit. Der dumpfen Beschwörung der Limit-Lobby, „es geht um Menschenleben“, die jeglichen Einwand ausschließt, entsprachen nicht minder platte Formeln wie „freie Bürger fordern freie Fahrt“.

Demnächst werden solche Parolen wieder mal lauter klingen. Denn just Ende September, wenn auf der Frankfurter Internationalen Automobilausstellung die üppigste PS-Show des Kontinents gerade in Szene gegangen ist, will die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) ihren endgültigen Bericht über die Erfahrungen mit der Richtgeschwindigkeit veröffentlichen.

Nach Bonner Erwartungen wird zwar die Bundesanstalt keine Empfehlung für oder gegen ein Tempolimit aussprechen — obschon BASt-Unfallforscher Professor Karl-Heinz Lenz bereits vor Beginn der Untersuchung verkündete, Tempo 130 müsse zur „sozialen Norm“ werden, und damit die Studie von vornherein desavouierte. Aber

schon in ihrem Zwischenbericht, 1976 publiziert, deutete die Behörde an, wo ungefähr die Überlegungen zum Tempostopp entlanggehen.

Zu den „entscheidungsrelevanten Zielkriterien“ (BASt) zur Beurteilung von Tempofolgen zählen zum Beispiel auch Größen wie Betriebskosten und Zeitbedarf. Schon rechnete die BASt den Schnellfahrern auf einer 780-km-Teststrecke ihren Spritverbrauch nach und wunderte sich, sie seien „offensichtlich bereit, im Durchschnitt ca. 20 Mark allein an zusätzlichen Treibstoffkosten für eine Stunde eingesparte Reisezeit aufzuwenden“. Denn: Über den Nachweis, daß vor allem höhere Geschwindigkeiten das Unfallgeschehen auf den Autobahnen bestimmen, läßt sich ein Limit nicht begründen.

Bislang erschöpften sich Forschungen nach dem Tempo als Unfallursache meist in der stereotypen, für die seriöse Analyse witzlosen Polizeiangabe „überhöhte Geschwindigkeit“. Dagegen sucht die Studie von „Auto, Motor und Sport“ — quasi parallel zur BASt-Untersuchung geführt — ihren Ansatz wider den Straßentod vorwiegend außerhalb der Tempodebatte. Die privaten Verkehrsforscher stellten die Frage, ob nicht bei der Unfallbilanz der Autobahnen „sowohl die strecken- als auch die verkehrsspezifischen Faktoren den Geschwindigkeitseinfluß überlagern“.

Rund 60 Prozent der untersuchten Unfälle fanden auf Strecken ohne jegli-



Unfallquelle dreispurige Autobahn: Ungewohnte Breite

che Geschwindigkeitsbegrenzung statt, doch die Wirkung einer generellen Verordnung von Tempo 130, so meinen die Autoren, betrage dennoch nur allenfalls fünf Prozent aller Unfälle. Diese Zahl ergibt sich durch Aussortieren aller Unfälle, deren Ursache eindeutig nicht im Tempo von mehr als 130 gelegen haben kann, etwa Unfälle von Lkw, im Bereich von Baustellen und anderen Strecken mit Tempolimit, in zähflüssigem Verkehr ohne Schnellfahrmöglichkeit, auf Schnee- und Eisglätte.

„Nicht angepasste Geschwindigkeit“ vermerken die Polizisten an der Unfallstelle meist dann, wenn ein Wagen von der Fahrbahn abgekommen ist — ein äußerst gefährlicher Unfalltyp. Von der Strecke geflogen sind im statistischen Schnitt 37 Prozent aller Verunglückten, und das bedeutete: über ein Drittel aller Verletzten und Toten (35,2 Prozent).

Folgeschwerer noch, wenn es nachts kracht. Dann steigt die Zahl der Getöteten von 182 je 10 000 Unfälle auf 382 um mehr als das Doppelte. Übertroffen wird diese Diskrepanz zwischen Häufigkeit und Schwere auf der deutschen Autobahn nur noch von zwei Randgruppen unter den Unfalltypen: Frontalzusammenstößen und Kollisionen mit Fußgängern; sie machen nicht einmal ein Fünftel aller Unfälle aus, verursachen aber ein Sechstel aller Todesfälle.

Diese Horrorecke in der Unfallstatistik macht die Schwachstellen der bisherigen Tempodiskussion deutlich: In der Aufregung über den unstrittigen physikalischen Zusammenhang von schneller Fortbewegung und Unfall wird fast immer versäumt, die übrigen und gänzlich andere Katastrophenauslöser mitzurechnen.

Weder der Tod des Autobahnpassanten noch das Sterben der Insassen frontal verkeilter Wracks muß mit Raserei zu tun haben. Der Fußgänger überlebt meist schon nicht mehr beim Unfall mit City-Tempo 50, und das Gros der Frontalzusammenstöße passiert an Baustellen — also bei scharf eingeschränktem Tempo.

Und solche vom Spitzentempo unabhängigen Todeszonen der Unfallstatistik fanden die Analytiker von „Auto, Motor und Sport“ auch in anderen Gefahrenbereichen der Autobahn. Unvermeidbar durch Tempostopp kracht es symptomatisch oft,

- ▷ weil sich ungünstige Bedingungen häufen; Beispiel: starkes Zunehmen der Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn bei Regennässe, Winterglätte oder Dunkelheit;
- ▷ weil Verkehrsdichte und Ausbauzustand der Autobahn zusätzliches Risiko bringen; Beispiel: Dreispurige Anlagen neueren Datums weisen deutlich überproportionale Unfall-dichte auf (34 Prozent über dem

Durchschnitt), und Auffahrunfälle häufen sich mit zunehmendem Verkehr, trotz zugleich abnehmender Geschwindigkeit;

- ▷ weil kritische Streckenteile Fahrfehler begünstigen; Beispiel: Fast jeder dritte Autobahnunfall ereignet sich an Einmündungen und Gefälle-Abschnitten.

Nachhilfe für Verkehrsplaner liefert die Studie auch durch Hinweise auf den Zusammenhang von Unfallziffer und Streckencharakter. Bei der Standardautobahn neueren Typs — je Richtung zwei Fahrbahnen mit breiten Randstreifen, leitplankenbewehrter Mittelstreifen — liegt die Unfallquote klar unter dem Anteil am gesamten Netz. Schmalspurautobahnen aus der Vorkriegszeit, meist ohne Standspur, sowie sechsspurige Neubauten sind hingegen überdurchschnittlich oft Unfallort.

Bei den unfallreichen Breitraumpisten, die eigentlich sicherer sein sollten, wirkt sich bisweilen nur der Rückstau von der nächstgelegenen Wiederverengung auf zwei Spuren verhängnisvoll aus. Offenbar aber fehlt es den Fahrern auch an Routine im Umgang mit der ungewohnten Breite — besonders häufig kommen hier Wagen von der Straße ab. Außerdem kann Regenwasser nicht schnell genug ablaufen, und die Autoreifen verlieren durch Aufschwimmen den Fahrbahnkontakt: Aquaplaning-Unfälle geschehen ebenfalls überdurchschnittlich oft.

Belegt wird durch die Studie auch die Wechselbeziehung zwischen hoher Verkehrsdichte — die in aller Regel keine hohen Geschwindigkeiten erlaubt — und Unfallhäufigkeit. Nur 20 Prozent des Gesamtnetzes zählen zur verkehrsreichsten Kategorie (40 000 Wagen und mehr pro Tag), aber 30 Prozent aller Unfälle ereignen sich dort.

71 672 Autobahnunfälle mit Personen- und schweren Sachschäden wurden in den beiden Untersuchungsjahren auf dem gesamten bundesdeutschen Autobahnnetz gezählt; 47 079 Menschen wurden verletzt, 1819 starben. Die Bilanz ist schwarz genug, macht jedoch nur ein Zehntel aller Autounfälle mit Personenschäden aus. Auf Landstraßen und im Stadtverkehr beispielsweise gab es im gleichen Zeitraum 27 576 Verkehrstote.

So sind die Autobahnen nach wie vor Deutschlands sicherste Verkehrswege — nur dort nämlich sinken die Unfallzahlen beständig, und das trotz steigender Fahrzeugdichte und immer höherer Fahrleistung. Wohl ist die Zahl der Autobahnunfälle seit 1969 im Schnitt um acht Prozent im Jahr gestiegen, aber

- ▷ das Autobahnnetz wuchs im Jahresmittel ebenfalls um acht Prozent, die Fahrleistung, also die insgesamt auf Autobahnen zurückgelegte Ki-

lometerzahl, stieg sogar doppelt so schnell;

- ▷ die Länge der besonders unfallträchtigen Strecken mit mehr als 40 000 Wagen pro Tag nahm seit 1969 um 400 Prozent zu;
- ▷ die absolute Zahl der Verletzten ist seither rückläufig, die der Todesfälle ist konstant.

Im Verhältnis von Straßenlänge und Verkehr ergibt sich mithin ein drastisch verändertes Unfallbild: Die Unglücksrate steigt nur halb so schnell wie die Verkehrsdichte; bei zunehmender Fahrleistung bleiben alle Kategorien von Personenschäden zurück. Und selbst noch die vielgeschmähte Kompromißlösung der Bonner, statt des politisch bislang unverkäuflichen Tempo-

limit 2000 bis 3000 Menschenleben ließen sich, so irrte der Minister, per Tempolimit auf der Autobahn retten — also ein Vielfaches der Opfer, die überhaupt auf der Autobahn umkommen.

Auch Vorstöße, durch Geschwindigkeitsbeschränkungen Energie zu sparen, scheinen vorerst gescheitert. Tempo 130 nämlich würde nach den Zahlen, die das Bonner Wirtschaftsministerium präsentierte, kaum 100 000 Tonnen Benzin je Jahr sparen — ganze 0,064 Prozent des deutschen Energieverbrauchs.

In der Auto-Branche wird gleichwohl noch längst nicht Entwarnung gegeben. „Verhängnisvoll“ wäre es etwa für den Ford-Vorstandsvorsitzenden Peter Weiher, wenn die demnächst auf

barländer auf den Wirtschaftsriesen Bundesrepublik wachsen, endlich die Tempospitze zu kappen. „Wollen wir wirklich“, fragte der SPD-Vorsitzende Willy Brandt, „das einzige zivilisierte Land der Welt bleiben, wo man rasen kann, wie man will?“

Wenn es nach den meßbaren Fakten ginge: Warum eigentlich nicht, auf den Autobahnen?

BAUWIRTSCHAFT

Treffen am Golf

Westdeutschlands führende Baukonzerne haben inzwischen die höchste Exportquote der Wirtschaft erreicht. Aufträge aus den Ölländern entschädigen zumindest die Großen für die flaute Inlandskonjunktur.

Max Werhahn, Senior des mit den Adenauers versippten rheinischen Industriellen-Clans, machte es geheimnisvoll: „Das Geheimnis unseres Erfolges geben wir nicht preis.“

Kleinaktionäre des Kölner Bau-Konzerns Strabag hatten vom Aufsichtsrats-Chef wissen wollen, wie die Firma ausgerechnet im Krisenjahr 1976 den Rekordgewinn von 36 Millionen Mark gemacht hatte. Werhahn wortkarg: „Ein Produkt aus Fleiß und Sorgfalt.“

Die Börse weiß dieses Produkt seit Monaten zu schätzen. Der Aktienkurs der von der Werhahn-Sippe und den Kölner Privatbankiers Oppenheim beherrschten Baugruppe sprang in einem Jahr von 145 auf über 300 Mark. Und daran wird sich so bald kaum etwas ändern. „Wir sind“, meinte Werhahn, „für zwei Jahre versorgt.“

Mitten in der flauen westdeutschen Wirtschaftslage, mitten in der miesen Baukonjunktur sind die Auftragsbücher der großen Baukonzerne ansehnlich wie selten. Der Orderbestand des Esseners Branchenführers Hochtief etwa stieg per Jahresultimo um 41 Prozent, der Düsseldorfer Konzern Beton- und Monierbau (BUM) reicherte sein Auftragspolster um 72 Prozent an, und der Frankfurter Bauriese Philipp Holzmann legte gar 75 Prozent zu. Die Firma erreichte einen Vorrat von über fünf Milliarden Mark.

Dennoch jammert das Gewerbe. Die Lage sei, so Verbands-Präsident August Hackert, „nach wie vor außerordentlich schlecht“. Beton- und Monierbau-Chef Heinz-Friedrich Hoppe behauptet gar, daß der Krisensektor Bau — allein in den letzten vier Jahren gingen über 3600 Baufirmen mit über 350 000 Arbeitsplätzen ein — auch künftig auf wackligem Fundament steht: „Die Pleitewelle wird mindestens noch zwei Jahre weiterlaufen.“

Beide haben nicht einmal unrecht. So hektisch das Auslandsgeschäft lief, so dürtig blieben die Inlandsaufträge,



Unfallquelle Autobahn-Baustelle: Im Engpaß die meisten Frontal-Kollisionen

limits die „Richtgeschwindigkeit 130“ zu verhängen, ist offenbar von allen Experten unterschätzt worden.

Denn die Zahl der Verunglückten, im Jahr vor Einführung der Richtgeschwindigkeit noch 6220 pro zehn Milliarden Fahrkilometer, sank seither kontinuierlich auf 4060 — also um gut ein Drittel. Ebenso gleichmäßig und drastisch verminderten sich die Fälle schwerer Verletzung: von 1710 im letzten Jahr vor Einführung des Richttempo über 1370 (1974), 1090 (1975) und auf 990 im Vorjahr. Die Todeskurve im gleichen Zeitraum: 254, 193, 176, 148. Insgesamt ist die Unfallrate seit 1973 um ein Viertel zurückgegangen.

Im Bonner Verkehrsministerium ist deshalb von Tempostopp derzeit nichts zu hören. Dennoch hat eine Bremsverordnung in Bonn und anderswo ihre Lobby. Episode ist zwar der Unglücksgriff, den Forschungsminister Matthöfer letztes Jahr in die Statistik

Kompaktmaß gestauchten US-Autos in Massen auf den europäischen Markt dringen und gleichzeitig im Gefolge eines Tempolimits „der augenblickliche Qualitätsvorsprung der deutschen Automobile und ihr überlegenes technisches Image“ verlorengehen.

Denn vor allem wegen der „bisher liberal gehandhabten Wahl der Geschwindigkeit auf den deutschen Autobahnen“, so Weiher, „bauen unsere Konstrukteure Automobile, die auf Dauerbelastung bei relativ hohen Reisegeschwindigkeiten ausgelegt sind und die deswegen in Straßenlage, Standfestigkeit der Motoren, Fahrsicherheit und Karosseriequalität einen überlegenen Standard bieten“ — und dadurch die Kostennachteile auf praktisch allen Märkten ausgleichen.

Auch aus diesem Grund, so erwarten Autohersteller wie Bonner Verkehrsfachleute, könnte der Druck der Nach-