

**Ausweichen, abwarten**

**Die Unfallforscher der Bundesanstalt für Straßenwesen in Köln empfehlen dem Verkehrsminister, das Tempo auf Landstraßen weiter zu drosseln.**

Deutsche Autofahrer sind wieder, was sie bis zur Ölkrise der Jahreswende 1973/74 waren: so schnell und so aggressiv wie eh und je.

Im Juni registrierten die staatlichen Punktesammler beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg mit 7535 gerichtlichen Bußgeldentscheidungen einen neuen absoluten Rekord und doppelt soviel von der Obrigkeit geahndete Verkehrssünden wie im Juni 1974. Beim Verband der Haftpflichtversicherungen (HUK) gingen bis Ende Juni acht Prozent mehr Schadensmeldungen ein als in den ersten sechs Monaten des Vorjahres. Zwischen Januar und April starben 409 Menschen mehr auf deutschen Straßen als in den ersten vier Monaten 1974. Die Zahl der Verletzten nahm im gleichen Zeitabschnitt um 5375 zu.

Der Schock der stillen Zeit mit Tempolimit, Sonntagsfahrverboten und

Benzinknappheit ist, wie es scheint, endgültig verwunden. „Der Terror hat wieder voll eingesetzt“, urteilt die Kölner Bundesanstalt für Straßenwesen.

Nicht alle freilich wollen dies wahrhaben. „Die Autofahrer sind besonnener und sicherheitsbewußter geworden“, verkündete Verkehrsminister Kurt Gscheidle noch Mitte Juni vor der Deutschen Verkehrswacht. Und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR), zu dessen Mitgliedern die Automobilindustrie und die Autoklubs zählen, ist noch immer „nicht der Meinung, daß die guten Sitten vorbei sind“.

Verkehrsminister Gscheidle, dem die Kölner Bundesanstalt untersteht, müßte es besser wissen. Doch noch steckt der Minister lieber den Kopf in den Sand. Allzugen erinnert er sich an das Schicksal seines glücklosen Vorgängers Lauritz Lauritzen: Nach wochenlanger erbitterter Diskussion um Pro und Kontra einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf Autobahnen hatte die CDU/CSU im Frühjahr 1974 im Bundesrat eine als unverbindliche Richtgeschwindigkeit (130 Stundenkilometer) deklarierte Tempofreigabe durchgesetzt und Lauritzen, engagierter Verfechter einer Geschwindigkeitsbegrenzung, aus dem Amt getrieben.

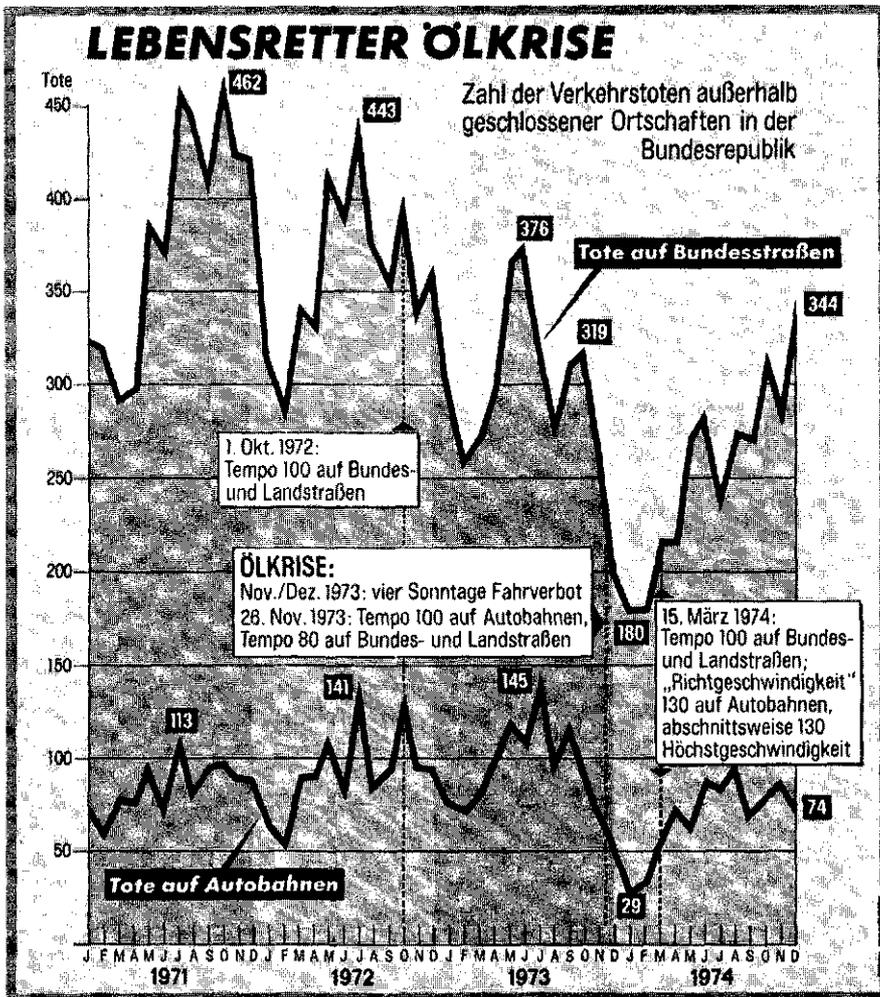


**Kollision auf der Landstraße: „Freie Bürger**

In der Bundesrepublik darf seither als einzigem Land Westeuropas auf Autobahnen — mit Ausnahme von fünf Versuchsstrecken — beliebig schnell gefahren werden. Bonn setzte sich damit über die Empfehlungen der europäischen Verkehrsminister hinweg, die Beschränkungen auf 110 bis 130 Stundenkilometer gefordert und in ihren Ländern auch eingeführt hatten. Verkehrsminister Gscheidle hingegen vereinbarte mit dem Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC), die Regierung werde erst Ende 1977, wenn der Großversuch mit Richtgeschwindigkeiten abgeschlossen ist, erneut über ein Limit nachdenken.

Schon jetzt allerdings zeichnet sich ab, daß der Versuch zu scheitern droht. Radarmessungen auf einigen Autobahnen ergaben in diesem Sommer, daß jedes fünfte Auto schneller als die empfohlenen 130 fuhr. Seit dem Ende des Tempostopps während der Ölkrise am 15. März 1974 nähert sich die Todesziffer unaufhaltsam den alten Spitzenwerten (siehe Graphik). Allein in Nordrhein-Westfalen starben in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 18,7 Prozent mehr Menschen auf den Autobahnen als im ersten Halbjahr 1974, in Hessen kletterte die Zahl sogar um 90 Prozent.

Auf dem hessischen Teil der Rhön-Autobahn Hattenbach — Würzburg blieb die Zahl der Todesopfer und der Unfälle dagegen konstant: Auf diesem 60 Kilometer langen Abschnitt gilt seit letztem Sommer Tempo 130. Noch besser sind die Erfahrungen auf den anderen Teststrecken mit Geschwindigkeitsbegrenzung: Zwischen Baden-Baden und Eitenheim ermittelte der ADAC einen Rückgang der Unfallziffern. Auf der niedersächsischen Strecke zwischen Hamburg und Kassel sank die Zahl der tödlichen Unfälle zwischen September 1974 und Mai 1975 um 22 Prozent, die der Verletzten um 15 Prozent gegenüber 1973/74. Die Gesamtzahl der Unfälle auf dem limitierten Abschnitt sank zudem um 11,3 Prozent, während





fordern freie Fahrt\*

sie auf allen anderen niedersächsischen Autobahnstrecken um fast 20 Prozent nach oben ging.

In einem vertraulichen Schriftsatz räumt Gscheidle denn auch ein, daß „sich gerade für die jüngste Zeit bedauerlicherweise ein besorgniserregender Anstieg des Trends beobachten läßt, der wohl kaum eine günstige Beurteilung des Unfallgeschehens auf den Autobahnen zuläßt“. Die Zahl der Opfer auf Bundes- und Landstraßen, auf denen seit dem 1. Oktober 1972 ein bis zum 31. Dezember dieses Jahres befristetes Tempolimit von 100 Stundenkilometern gilt, stelle sich — so das Minister-Papier — „erheblich günstiger dar“.

Doch den Unfallforschern der Bundesanstalt für Straßenwesen, die soeben ihren bisher noch streng vertraulichen Erfahrungsbericht über die Auswirkungen des Tempostopps auf Landstraßen fertiggestellt haben, ist auch dieses Ergebnis noch zu düster. Die mehr als 300 Seiten starke Expertise, die Auftraggeber Gscheidle erst im August offiziell überreicht wird, kommt zu dem Schluß, daß sich einerseits die Geschwindigkeitsbegrenzung auf zweispurigen Landstraßen vollauf bewährt habe, andererseits aber auf vielen unfallträchtigen Provinz-Straßen selbst 100 Stundenkilometer noch zuviel sind.

Dem Verkehrsminister, der im Oktober im Parlament um eine unbefristete Verlängerung der Geschwindigkeitsbegrenzung nachsuchen will, wird von den Verfassern empfohlen, je nach Straßenzustand und Verkehrsdichte noch niedrigere Höchstgeschwindigkeiten zu verhängen. Auf kurvenreichen, unübersichtlichen Straßen sollten höchstens 80, auf anderen gefahrenträchtigen Chausseen maximal 90 Stundenkilometer erlaubt werden.

Die Begründung der Kölner Wissenschaftler für ihren Ratschlag: Die Zahl der Kollisionen, als deren Ursache zu schnelles Fahren ermittelt wurde, habe sich nach Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf Landstraßen

„überproportional“ verringert. Zusätzliche Beschränkungen auf besonders gefährlichen Strecken würden mithin die Unfallzahlen noch weiter herabdrücken.

Trotz dieser statistisch belegten Erkenntnisse steht freilich zu erwarten, daß Gscheidle zumindest bis zur Bundestagswahl 1976 keine Konsequenzen aus dem Erfahrungsbericht der Unfallforscher ziehen wird. Er möchte, zumindest vor der Wahl, der Gefahr einer Kollision mit der PS-Lobby (ADAC-Parole: „Freie Bürger fordern freie Fahrt“) ausweichen — durch Abwarten.

Die Kölner Straßenhüter sehen daher eine Chance für ihre Ratschläge nur dann, wenn es zu einer neuen Krise kommt. Sarkastisch empfiehlt einer von ihnen, „den Ölpreis zu erhöhen und das Benzin zu drosseln, damit ein neuer Schock die Autofahrer trifft“.

## UNFÄLLE

### Volles Rohr

**Diesmal hat es die Bundesbahn getroffen, wo sie sich bislang sicher wähnte. Auf einer mit moderner Technik ausgerüsteten Strecke gab es eine Zugkollision mit Toten und Verletzten.**

Mal — im bayrischen Oberland — machte ein Fachmann bei der deutschen Eisenbahn Zustände wie zu den „Anfängen der Pferdebahn“ aus. Mal — in der norddeutschen Tiefebene — wähten Experten auf den Gleisen alles narrensicher.

Im Süden schien das Geschehen vorprogrammiert: die Strecke eingleisig, Mißverständnisse zwischen Fahrdienstleitern, unzulängliche Anweisungen:



Unfall-Lokführer Schröter\* Wachsamkeitstaste gedrückt

Im Norden wachte die Technik über den Schienenverkehr: übersichtlich präzise und, wie die Bundesbahn meinte, lückenlos sicher.

Doch dann krachte es in Bayern wie in Hamburg. Nahe der Ortschaft Warngau, am 8. Juni, starben 39 Menschen in den Trümmern von zwei Eilzügen, die auf eingleisiger Strecke frontal zusammengestoßen waren; 112 Fahrgäste wurden verletzt — und niemand wunderte sich, daß so etwas auf dem technisch unzureichend gesicherten Abschnitt passiert war.

Als in Hamburg-Harburg am Dienstag vergangener Woche ein Personenzug gegen einen Güterzug prallte und dabei elf Menschen getötet und 35 verletzt wurden, hatte sich ereignet, was sich eigentlich nicht ereignen konnte. Die Strecke war mit der modernen, als technisch perfekt gepriesenen induktiven Zugsicherung (Indusi) ausgerüstet, gleichwohl hatte der Lokführer ein Haltsignal überfahren: Der Personenzug war, trotz automatischer Vollbremsung, nicht mehr rechtzeitig zum Stehen gebracht worden.

Wo Indusi wirkt, das hat sich nun ergeben, waltet gleichwohl nicht Vollkommenheit; auf dem Abschnitt zwischen den Hamburger Bahnhöfen Harburg und Hausbruch ist die Anlage sogar höchst anfällig. Die Schuld an dem Unglück wird voraussichtlich jedoch nicht Fehlern im automatischen Sicherheitssystem zufallen, sondern menschlichem Versagen. Denn letztlich ist die technische Sicherung nochmals durch Vorschriften abgesichert — und gegen die hat Personenzug-Lokführer Ernst Schröter, 50, offenbar verstoßen.

So summiert sich die Zahl der Toten bei Bahnunfällen in diesem Jahr bereits auf 62, und noch ist das Katastrophenjahr 1971 nicht vergessen, als allein bei vier Entgleisungen und Zugkollisionen 102 Menschen ums Leben kamen.

In Hamburg reichten diesmal schon die wenigen Sekunden, die ein Zug braucht, um 150 Meter Schienenweg zurückzulegen, und ein paar Minuten Fahrtverzögerung zu einem schweren Unfall: Nur über knappe 150 Meter Hauptgleis muß der von einer Nebensecke kommende Güterzug rollen, bevor er wieder aus dem Gefahrenbereich des Gegenverkehrs gelangt — aber diesmal hatte der Containerzug drei Minuten Verspätung; bei planmäßiger Fahrt hätte er die kritische Strecke schon passiert gehabt, als der Personenzug heranrollte.

Präzise auf der Weiche, die den Güterzug aus dem gefährlichen Abschnitt auf das Nachbargleis geschwenkt hätte, rammten sich, um 17.10 Uhr, die Diesellok des Container-Zuges und die Elektrolokomotive des Nahverkehrszuges NG 6858 frontal und verkeilten sich. Der erste Personenwagen schob sich steil über die E-Lok und zerbrach,

\* Auf dem Weg zum Verhör.