

# Letzte Chance für Vernunft im Verkehr

Heinrich Jagusch über Tempolimit und Richtgeschwindigkeit

Der ehemalige Präsident eines Strafsenats beim Bundesgerichtshof Heinrich Jagusch, 65, gilt als einer der erfahrensten Verkehrsrechtler der Bundesrepublik. Zwei Jahre lang leitete er den Karlsruher Senat für Verkehrsstrafsachen. Jagusch ist Autor des Standard-Kommentars zum Straßenverkehrsrecht.

Hört man aus Bonn, wir seien das Heilige zivilisierte Land, welches Autofahren noch mit Rennsport verwechselt, so macht dies müde Wähler munter, zumal wenn der Zorn den Sprecher auf Gründe verzichten läßt, während es der Gegengründe genug gibt, bessere, als die Verkehrsideologen es wünschen können.

Diese vorauszu sehende Fehlentwicklung der bundesdeutschen Tempodebatte scheint mit dem modischen Begriff der Lebensqualität zusammenzuhängen. Denn das Auto vermittelt welche und nimmt auch welche fort. Es fragt sich, ob in ausgewogener Maß.

Daß prinzipielle Straßenbahnbenutzer wie der Minister Vogel die innerstädtischen Blechlawinen bekämpfen, versteht man. Nicht versteht man, warum derselbe Staat, der Autos und Straßen aus guten wirtschaftlichen Gründen jahrzehntelang gehätschelt hat, sie jetzt nahezu um jeden Preis verteuert, schikaniert und bis zum Rand des Ruins belastet, bevor er als Ersatz ein leistungsfähiges, attraktives Nahverkehrsnetz anzubieten vermag.

Die Träger solcher Politik sollten sich nicht wundern, wenn die Wähler jetzt zu fragen und zu vermuten beginnen. Könnte es nicht sein, daß der „demokratischen Revolution“, was immer das sei, in der wir uns dem Vernehmen nach befinden, bald auch ein „demokratisierter“ Verkehr entsprechen soll, die behördliche Einübung der Tugend etwa, sich fortan in modernen Leistungsfahrzeugen mit erzwungener Käfersgeschwindigkeit an Lastzügen vorbeizuzwängen? Ist der unterschwellige Neid, der auf den Autobahnen sichtbar wurde, ein Vorbote davon?

Die Regierung argumentiert, bei relativ niedrigen Autobahngeschwindigkeiten werde es erheblich weniger Tote geben. Stünde das fest, schwerlich gäbe es Streit. Denn dazu wäre jede nützliche Maßnahme recht. Alle anderen Interessen wären nachrangig.

Verhütungsmaßnahmen, von denen das feststeht, gibt es, aber wir bekommen sie nicht. Ein lebensrettender bundeseinheitlicher Notruf ist bisher angeblich am Postdefizit gescheitert. Die Gurtanlegepflicht bei Zwang zum Kopfstützen- und Verbundglaseinbau würde nach verlässlichen Arztberichten

jährlich Tausende besser schützen oder sogar retten. Freilich hat der Gurt auch prozentual geringe, aber kaum wegzu diskutierende Nachteile. Und bei den Kopfstützen und dem Verbundglas, so unfallverhütend sie wären, warten wir auf Europa.

Über den Autobahnverkehr besitzen wir nur eine Menge absoluter Unfallzahlen. Die amtlichen Versuche, aus ihnen überhöhte Fahrgeschwindigkeiten als Unfallursache abzuleiten, überzeugen nicht. Die Methoden ihrer Gewinnung und Handhabung erlauben keine schlüssige Ursachenermittlung.

Dies würde wissenschaftliche Datenaufbereitung voraussetzen. Diese läßt



Verkehrsrechtler Jagusch

„Die amtlichen Zahlen überzeugen nicht“

es nicht zu, etwa, wie zu lesen war, dem Januar vergleichsweise neun Prozent mehr Unfälle anzulasten als dem um zehn Prozent kürzeren Februar oder einem bestimmten Straßenstück um 100 Prozent größere Unfallhäufigkeit, weil anstatt zweier Unfälle im Vorjahr jetzt vier passiert sind. Solches Jonglieren mit absoluten und kleinen Zahlen ist nutzlos.

Ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung unfallverringert wirkt, enthüllt sich nur unter absolut gleichbleibenden Voraussetzungen oder, wenn etwaige Änderungen der Prämissen sachgemäß umgewertet in die Vergleichsrechnung eingehen. Solche Faktoren sind die Verkehrsleistung der Straße, ihr Bauzustand, das tägliche Wetter, Art und Umfang des Mischverkehrs, Baustellen, Engstellen, Umleitungen, Sperrungen, Verkehrszeichen, Wegweisung, optische Beschaffenheit, zeitliche Fahrbeschrän-

kungen oder -verbote, mögliche Verkehrsverlagerungen, Benzinpreisinflüsse und vieles mehr, bezogen auf dieselbe Straßenart und sachlich vergleichbare Zeitabschnitte. Zudem muß das Gesetz der großen Zahl ausgenutzt werden.

Das alles erfordert Feldarbeit, wissenschaftlichen Aufwand und viel Zeit. Nur so könnte eine einigermaßen griffige Ursachenstatistik entstehen, immer noch mit der Fehlerquelle wenig verlässlichen Grundmaterials behaftet. Weder wir noch andere Länder besitzen bisher solche Ursachennachweise, abgesehen davon, daß europäische Tempovereinheitlichungen kein Selbstzweck sein können, sondern nur unter einigermaßen vergleichbaren geographischen und Verkehrsverhältnissen Sinn haben.

Das gegenwärtige Hantieren mit absoluten Zahlen ist weniger Hilfe als vielmehr ein Ärgernis. Es verdunkelt das Problem der zielgerichteten Unfallverhütung, ideologisiert es und bringt unnütz Leute gegeneinander auf, die alle wünschen, daß das Sterben auf den Straßen abnehme.

Die Einheitsfront der CDU/CSU-regierten Länder hat das Problem zu seinem Schaden politisiert, indem sie das Regierungskonzept durch die Richtgeschwindigkeit 130 mit Dreijahresversuch ersetzte. Sie baut immerhin mehr auf die individuelle Vernunft als die Regierung, und hoffentlich mit Erfolg.

Damit träte endlich wieder einmal der Appell an die Selbstverantwortung offiziell an die Stelle des vermeintlichen Allheilmittels amtlichen Gängelns und Strafens. Dies könnte unfallverhütende Haltungen freisetzen, die vor der Restriktion noch nicht zum Tragen gekommen sind. Das Autobahnlimit 100 oder 120 hätte bei längerer Fortsetzung vermutlich unfallträchtig gewirkt. Denn ein beherrschter Mensch wird dann am sichersten fahren, wenn er sich zügig bewegen und sein Individualtempo in eigener Verantwortung unbefummelt und ohne dauernden Blick zum Tacho dem Verkehr anpassen kann.

Dem kommen Richtgeschwindigkeiten, also ernst zu nehmende Empfehlungen, entgegen in einem Lande, das dem Reglement bisher mehr vertraut hat als dem Vernunftappell. Unsere Ampeln, Verkehrszeichen, Sperrflächen sind Legion. Neben den notwendigen und nützlichen stehen, je nach örtlichem Behörden selbstverständnis, vielfach grotesk unnütze. Das ist schwerlich Zufall, wie ein Blick über die Grenze lehrt. Wir können nicht beanspruchen, unseren Nachbarn an sinnvoller Verkehrsregelung vieles vorauszuhaben. Wir nehmen uns nur mehr heraus in der psycholo-

gisch anzweifelbaren Meinung, ein kanalisiert exerzierender Verkehr sei am sichersten.

Das widerspricht der Grundhaltung der neuen Straßenverkehrs-Ordnung, wie zum Beispiel deren Paragraph 11 mit seiner Forderung nach angepaßter, eigenverantwortlicher Entscheidung zeigt. Vor allem widerspricht es den Anforderungen des immer dichteren Verkehrs. Dieser drängt die Beteiligten mehr und mehr so eng zusammen, daß sie ohne gespannte Aufmerksamkeit, Sorgfalt, Rücksicht und Kooperation nicht mehr auskommen. Wer sich hier nicht ständig sinnvoll anpaßt, gefährdet andere. Die Eigenverantwortung wird unverzichtbar.

Die Richtgeschwindigkeit 130 ist kein Freibrief. Bloßes Schnellfahren bringt wenig Zeitgewinn. Schon das Verkehrszeichen für Richtgeschwindigkeit stand und steht dort, wo es auf Verkehrsberuhigung ankommt. Die 130 dürfen nur überschritten werden, wo es offensichtlich verantwortet werden kann. Dahinter steht stets das Grundgebot des Paragraphen 3 der Straßenverkehrs-Ordnung, die Fahrgeschwindigkeit allen Umständen beherrschbar anzupassen. Wer sich bei dichtem Nebel wie ein Lemming bewegt oder vor Hindernissen nicht anhalten kann, handelt unvernuñftig. Die törichten Blinker und Wegnötiger, die die Autobahn so hektisch gemacht haben, sollten auf immer verschwunden sein, aber auch ihre provokatorischen Gegenspieler, die das Überholtwerden nicht vertragen.

Bisher ist nicht schlüssig bewiesen, daß auf den Autobahnen allgemein unvernuñftig schnell gefahren werde, auch wenn einzelne Dränger den Ruf aller anderen gefährden. Dennoch steckt in der Tempofreigabe ein Vernunftappell und eine große Chance, andernfalls zeigt sich der Pferdefuß: Buße oder Strafe verwirken Zuschnellfahrer auch künftig nur, wenn sie trotz Fahrunsicherheit schnell fahren oder wenn sie ihr Fahrzeug nicht mehr beherrschen können oder andere gefährden.

Gelegentliches Zuschnellfahren, selbst wenn es zum Unfall führt, verletzt weder den Versicherungsvertrag, noch gefährdet es sowenig wie bisher den Haftpflicht-Versicherungsschutz, weil sich das im Vertrag vorausgesetzte Risiko nicht nachhaltig und wesentlich erhöht. Man kann niemanden wegen eines gelegentlichen, selbst argen Fehlers wirtschaftlich ruinieren wollen. Anders könnte es höchstens beim Nachweis gewohnheitsmäßig riskanten Zuschnellfahrens liegen. Beim Tempolimit 140 läge es übrigens praktisch ebenso. Deshalb sollte sich auch kein Gericht auf riskante und verfehlte Beweislast-Experimente einlassen.

Wie man es auch wenden mag: Unterliegt jetzt die Vernunft, so ist eine große, wohl letzte Chance vertan.

# Zwischen 'un peu' und 'parfaitement' liegen genau 4 Wochen.

(4 harte BERLITZ-Wochen)

TOTAL IMMERSION® ist das totale Eintauchen in eine Sprache. Der kürzeste Weg, sie zu lernen. In 4-6 Wochen.

Das Prinzip: täglich 13 Unterrichtsstunden. Ein Team von 3-5 Lehrern trainiert Sie im Einzelunterricht. Nach der bewährten Methode BERLITZ: Sie sprechen nur die neue Sprache. Von der ersten Stunde an.

Berlitz T.I. Center finden Sie in:

Frankfurt und Düsseldorf  
London, Paris, Mailand, Valencia, New York, Tokio, Guadalajara, San Juan (Puerto Rico).

Für weniger Geld, aber mehr Zeit stehen Ihnen bei Berlitz viele andere Möglichkeiten offen.

Unser Studienberater berät Sie ausführlich über Tages- und Abendkurse, Intensiv-Zirkel, Firmen- und Ferienunterricht. Über alles, was Berlitz bietet, um Sie zum Reden zu bringen.

Unsere Kurse beginnen.



Fangen Sie jetzt an.  
Sprechen Sie mit Berlitz.

Berlin, Kuriürstenstr. 101, Tel. 213 2081 · Bonn, Gerhard-von-Are-Str. 4-6, Tel. 65 5005 · Dortmund, Ostenhellweg 36, Tel. 52 42 95  
Düsseldorf, Friedrichstr. 28, Tel. 37 6066 · Duisburg, Vom-Rath-Str. 22, Tel. 2 71 68 · Essen, Gänsemarkt 44-48, Tel. 22 21 57  
Frankfurt/M., Zell 123, Tel. 28 12 87 · Hamburg, Kurze Mühren 2, Tel. 32 70 24 · Hannover, Ständehausstr. 2-3, Tel. 32 76 06/07  
Karlsruhe, Kaiserstr. 161, Tel. 2 66 25 · Köln, Hohenzollernring 39-41, Tel. 23 06 19 · Krefeld, Hochstr. 60, Tel. 2 19 46  
Mannheim O 713, An den Planken, Tel. 2 19 95 · München, Marienplatz 18-19, Tel. 26 80 36 u. Akademiestr. 7, Tel. 33 40 19/10  
Münster, Bahnhofstr. 10, Tel. 4 39 37 · Stuttgart, Königstr. 43a, Tel. 22 10 94 · Wien 1, Graben 13, Tel. 52 82 86  
Basel, Steinentorstr. 45, Tel. 23 33 27 · Zürich, Weinbergstr. 41, Tel. 34 38 34

Ab Mai  
**NEU**  
TRAVELMONDE-GUTTERBOG-TRAVELMONDE  
TRAVELMONDE-ROBINHOLOM-TRAVELMONDE  
FREIZEITREISEN VON GUTTERBOG-TRAVELMONDE  
WOCHEWENDE-LINIE-REISEFAHRTEN

## SESSAN LINJEN

die Gute Laune  
Luxus Linie

Das neue, große Luxus-Fährschiff mit Kreuzfahrten-Standard M/S „PRINSESSAN BIRGITTA“ (8500 BRT, STABILISATOREN), ist ein schwimmendes Urlaubserparadies. Schwimmbad, Solarium. Damen- und Herren-Sauna. Frisiersalon. Gymnastikhalle. Konferenzzimmer, Pub, Cafeteria. Bars, Speisesäle, Nightclub. Casino mit Roulette. Sonnendeck. 800 bequeme Kabinenplätze und 360 Autoplätzle. Parfümerie, Shopping-Center, Kino.

**SESSAN LINJEN ABT. 61F**  
Jetzt auch Sonderprospekte: Ferienhäuser, Pkw-Touren, Pauschalreisen! (bei allen Reisebüros und Automobilclubs)

# SKANDINAVIEN

2 Hamburg 1 · Amsinckstraße 39 (ADAC-Haus) · Tel. (040) 24 14 11