

DELIKTE AUF FREIER STRECKE

Eine Stellungnahme des Bundesverkehrsministeriums

Das Bundesverkehrsministerium hat in einem Schreiben an den SPIEGEL grundsätzlich zur Frage der Geschwindigkeitsbegrenzung für Kraftfahrzeuge außerhalb geschlossener Ortschaften Stellung genommen. Das Ministerium hatte eine solche Geschwindigkeitsbegrenzung im Juni an zwei verlängerten Wochenenden versuchsweise angeordnet. Die Auswertung der Versuchsergebnisse konnte jedoch erst gegen Ende des vergangenen Monats beginnen, da alle Unfallverletzten, die binnen 30 Tagen nach einem Unfall sterben, statistisch als Verkehrstote registriert werden. Das Bundesverkehrsministerium plant, die endgültigen Unfallstatistiken der Versuchswochenenden zu Beginn des nächsten Monats bekanntzugeben.

Der SPIEGEL hat sich in den letzten Monaten des öfteren mit der Frage einer Geschwindigkeitsbegrenzung außerhalb geschlossener Ortschaften befaßt.* Die dabei zitierte Auffassung von „Fachleuten“, die Einführung einer generellen Geschwindigkeitsbegrenzung außerorts könne vorerst nicht als wirksames Mittel zur Verminderung der Verkehrsunfälle und der Schwere der Verletzungen angesehen werden, könnte bei unbefangenen Lesern den Eindruck erwecken, als sei die Fachwelt sich in diesem Urteil einig. Das Gegenteil ist jedoch der Fall.

Die Sachverständigen in allen hochmotorisierten Ländern neigen mehr und mehr dazu, allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen auch außerorts als geeignetes Mittel für die Unfallbekämpfung anzusehen. Anders wäre es nicht zu erklären, daß sich Großbritannien, Frankreich und Belgien zu ähnlichen oder noch weitergehenden Versuchen (Ausdehnung auf alle Wochenenden) entschlossen hatten wie die Bundesrepublik. Wenn in diesen Ländern die Autobahnen zum Teil von solchen Versuchen ausgenommen wurden, so erklärt sich dies aus der verhältnismäßig geringen Bedeutung, die der Autobahnverkehr in diesen Ländern hat (Großbritannien 85 Kilometer, Frankreich und Belgien etwa 200 Kilometer, gegenüber 2540 Kilometern in der Bundesrepublik).

Besonders interessant und wertvoll ist in diesem Zusammenhang das Beispiel der Vereinigten Staaten. Auch in diesem Lande, das sich durch vorzügliche Straßen, erstklassige Fahrdisziplin und eine gegenüber den deutschen Verhältnissen um Jahrzehnte längere Erfahrung mit der Motorisierung des Straßenverkehrs auszeichnet, sind Geschwindigkeitsbeschränkungen auch außerorts seit langen Jahren zur Selbstverständlichkeit geworden. Es gibt dort keinen Highway, gleich, wieviel Fahrbahnen er hat, ohne Geschwindigkeitsbeschränkung; dabei liegen die Höchstgrenzen etwa zwischen 80 und 110 km/st.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts hat — im Gegensatz zu vielfach geäußerten Befürchtungen dieser Art — im Stadtverkehr nirgends zusätzliche Verkehrsstörungen verursacht. Dies ist auch außerorts nicht zu befürchten. Die „Schluckfähigkeit“ einer Straße wird durch das Abkappen der Spitzengeschwindigkeit einiger weniger Fahrzeuge nicht nachteilig, sondern im Gegenteil im Hinblick auf den gleichmäßigen Verkehrsfluß günstig beeinflusst.

* SPIEGEL 21 und 25/1960.

Das leidige Kolonnenfahren ist eine Folge der Verkehrsdichte. Durch die „Kolonnenspringer“, die sich unter hohem Risiko für sich und die anderen von Lücke zu Lücke vorarbeiten, wird in das Kolonnenfahren ein zusätzliches Gefahrenmoment hineingetragen, das mit Hilfe der Geschwindigkeitsbeschränkung ausgeschaltet werden kann.

In Berichten über die Frage einer Geschwindigkeitsbegrenzung wurden gelegentlich Zahlen aus der Veröffentlichung von Meyer/Jacobi/Stiefel: „Typische Unfallursachen“ verwendet. Wenn nach Meyer/Jacobi/Stiefel nur bei 3256 von insgesamt 145 000 Unfällen eine „un-

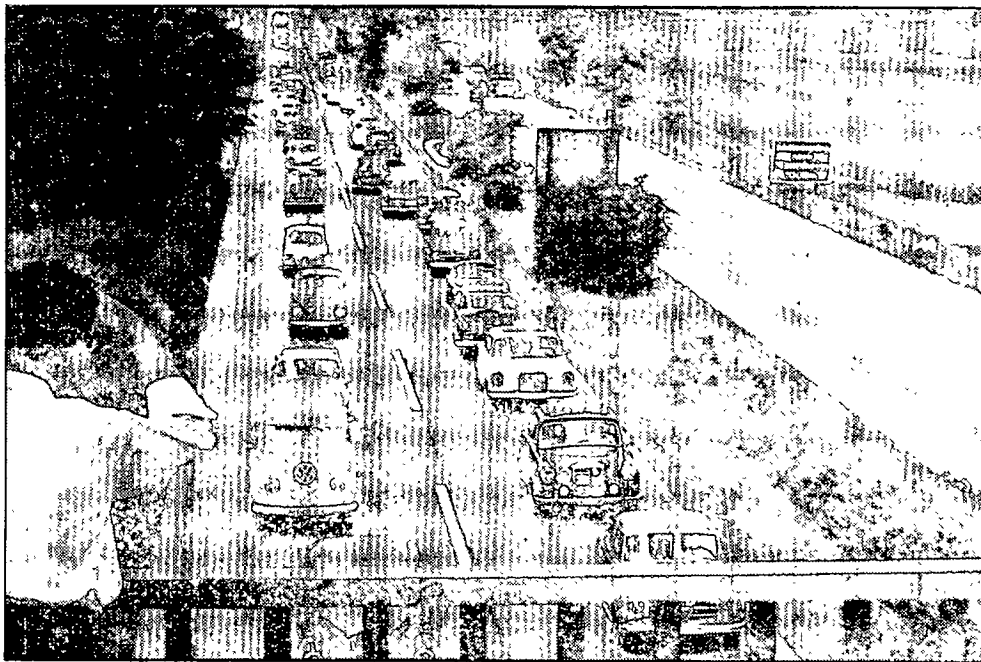
fluß, Übermüdung und so weiter, ursächlich für den Unfall waren, sind somit von Meyer/Jacobi/Stiefel in dieser Unfallgruppe nicht mit erfaßt worden. Die Zahl dieser zuletzt genannten Unfälle mit Ursachenkombinationen übertrifft aber die Zahl der reinen Geschwindigkeitsunfälle bei weitem.

Meyer/Jacobi/Stiefel geben daher, um die Bedeutung zu hoher Geschwindigkeit im Unfallgeschehen zu kennzeichnen, weiterhin unter anderem folgende Hinweise:

▷ „Geschwindigkeitsdelikte haben ihren örtlichen Schwerpunkt auf der freien Strecke (32,8 Prozent) und auf der Autobahn (3 Prozent; höchster Anteil im Vergleich mit anderen Hauptverkehrsdelikten).“

▷ Der Anteil der Geschwindigkeitsdelikte bei „Personenschäden beträgt 39,9 Prozent. Kein anderes Verkehrsdelikt erreicht auch nur annähernd diese Quote. Selbst beim Überholen beträgt der Anteil der Personenschäden nur 21,6 Prozent. Auf der Autobahn hat das Delikt mit 10,101 Prozent die bei weitem höchste Großschadenquote unter allen Delikten“.

Diese für die Beurteilung der Sachlage entscheidenden Ausführungen sind beispielsweise im SPIEGEL nicht verwer-



Autobahn-Verkehr bei Tempo 100 (Pfungsten 1960)

angemessene Geschwindigkeit“ Unfallursache war, so erklärt sich dies, wie die Verfasser ausdrücklich betonen, daraus, daß in dieser Zahl „im wesentlichen nur solche Unfälle erfaßt wurden, bei denen ein sonst verkehrsgerechtes Verhalten nur infolge zu hoher Geschwindigkeit zum Unfall geführt hat oder zu hohe Geschwindigkeit gegenüber dem sonstigen Fehlverhalten weit im Vordergrund stand“.

Fälle, in denen neben zu hoher Geschwindigkeit andere Verhaltensfehler, zum Beispiel verkehrswidriges Überholen, Nicht-Rechtsfahren, Alkoholein-

tet worden, ebenso wenig wie die Schlußfolgerung, zu der Meyer/Jacobi/Stiefel kommen:

▷ „Wenn man die Häufung und besonders die Schwere der Unfälle auf der Autobahn und auf der freien Strecke in Betracht zieht, so könnte man sogar zu dem Schluß kommen, daß man dort eigentlich mit der Geschwindigkeitsbegrenzung hätte beginnen sollen.“

Hinzu kommt ferner, daß das Zahlenmaterial von Meyer/Jacobi/Stiefel durch Auswertung von Versicherungsakten

gewonnen wurde, daß also die sogenannten Alleinunfälle ohne Beteiligung eines weiteren Verkehrsteilnehmers, bei denen Haftpflichtansprüche in der Regel nicht entstehen, zu hohe Geschwindigkeiten aber erfahrungsgemäß sehr oft eine Rolle spielen, nicht erfaßt worden sind. Im Jahre 1958 starben bei derartigen Alleinunfällen außerorts 2247 Menschen, das sind 19,2 Prozent aller tödlich Verunglückten.

Bei Unfällen mit Personenschaden wurde die Ursache „Übermäßige Geschwindigkeit unter Berücksichtigung der Umstände“ außerhalb von Ortschaften im Jahre 1958 in 25,3 Prozent aller den Fahrzeugführern zuzurechnenden Unfallursachen polizeilich festgestellt. Bei Unfällen mit Getöteten allein errechnet sich sogar ein Prozentsatz von fast 30 Prozent.

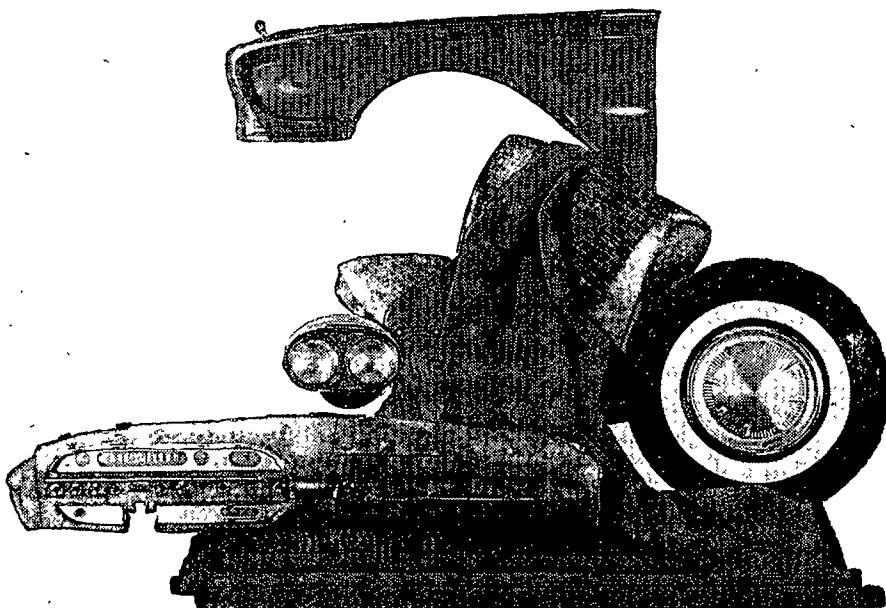
Bei der Wertung dieser Zahlen ist überdies zu bedenken, daß zu hohe Geschwindigkeit eine der Unfallursachen ist, die tatsächlich viel häufiger vorkommt, als die Statistik ausweist. Denn die Schuldigen machen naturgemäß in der Regel zu niedrige Angaben; objektive Feststellungen durch Zeugen, Bremsspurmessungen und so weiter aber sind vielfach nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich.

Die Auseinandersetzung über die Einführung allgemeiner Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts ähnelt fast bis in alle Einzelheiten hinein den Erörterungen, die seinerzeit bei Einführung allgemeiner Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts geführt worden sind. Bei dem Für und Wider der Meinungen und Argumente wird es heute nicht gelingen, eine übereinstimmende Auffassung aller herbeizuführen, genausowenig, wie das seinerzeit möglich war.

Entgegen der Prophezeiung vieler „Fachleute“ hat sich jedoch die Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts glänzend bewährt —, allerdings leider ohne daß diese „Fachleute“ ihren Irrtum mit dem gleichen Eifer und der gleichen Lautstärke bekannt und den Erfolg dieser Maßnahme begrüßt hätten, mit denen sie zuvor ihre Bedenken vorgetragen hatten.

Trotz der inzwischen zu verzeichnen- den erheblichen Zunahme der Zahl der Kraftfahrzeuge, der Verkehrsdichte und damit der Gefährlichkeit des Straßenverkehrs liegt die Zahl der Todesopfer noch heute nach zweieinhalb Jahren um etwa 20 Prozent unter der Zahl des letzten Jahres vor der Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung. Das bedeutet, daß in dieser Zeit durch diese Maßnahme etwa 4000 bis 5000 Menschen das Leben gerettet werden konnte.

Daß die Zahl der Unfallopfer insgesamt in dieser Zeit weiter zugenommen hat, ist lediglich den Unfällen außerorts zuzuschreiben. Es sollte kein Zweifel daran bestehen können, daß es nicht genügt, die große Zahl der Opfer des Straßenverkehrs immer wieder nur zu beklagen, sondern, daß mit aller Entschiedenheit versucht werden muß, dem Unfallgeschehen auch außerorts notfalls mit einschneidenden Maßnahmen zu begegnen.



Oft ergeben sich neue Gesichtspunkte für die Beurteilung von äußerer Schönheit und guter Ausstattung vieler weltbekannter Automobile, nachdem ein Vertreter unseres Unternehmens den Automobilfabrikanten über Allied Chemical's

HARMON® - organische Pigmente für
brillante, lichtechte Finishes,

CAPROLAN® - Fasern für Reifencord und
Polsterung,

MUTUAL® - Chromchemikalien zum
Galvanisieren und als Finish,

sowie über unsere Kunststoffe und andere Spezialprodukte für die Automobilindustrie unterrichtet hat.

Es ist das Bestreben von Allied Chemical, zu jeder Zeit mit der notwendigen Beratung oder technischen Hilfe zur Verfügung zu stehen.



ALLIED CHEMICAL INTERNATIONAL

Automotive Dept. 5, 40 Rector Street, New York 6, N. Y.
19 Avenue des Arts, Brüssel 4, Belgien
Reforma 76/401, Mexiko 6, D. F.
Box 60, Miraflores, Lima, Peru
Vertretungen an allen wichtigen Plätzen

SP-8/60-G