

VERKEHR

UNFÄLLE

Eine Art Urfreude

Während Westdeutschlands Fernfahrer das Schild „Hör auf deine Frau — fahr' vorsichtig!“ an die Rückfront ihrer Anhänger nageln, kleben Bundesbahnbedienstete ein Plakat an die Bahnanschlagentafeln, auf dem eine junge Frau — umrahmt von dem Kommentar „Sie kann ruhig schlafen, ihr Mann fährt mit der Bundesbahn!“ — unbesorgt allein im Ehebett schlummert.

Schiene und Straße versuchen mit gleicher werbepsychologischer Taktik die Männer auf dem Umweg über ihre Ehefrauen zu beeinflussen. Nur die Ziele sind verschieden. Die Straße hat die Frauen zum Rettungengel des Verkehrstodes gekürt, die Bundesbahn zum Rettungengel ihrer leeren Kassen. Die Angst vor dem „Straßenmord“ soll viele neue Fahrgäste locken.

Die Bundesbahner bohren damit in der empfindlichsten Wunde des Straßenverkehrs: Auf dem Pflaster der westdeutschen Straßen starben im vergangenen Jahr nach den Angaben des Statistischen Bundesamtes Wiesbaden genau 10 936 „Verkehrsteilnehmer“.

„Der Blutzoll der Bundesrepublik an Verkehrstoten war im vergangenen Jahr genau so hoch wie einst unsere Gesamtverluste im Polenfeldzug“, resümierte Nordrhein-Westfalens Verkehrs-Staatssekretär, Professor Leo Brandt, und sein Minister rief nach dem Büttel. (Neue Parole: „Rücksichtslos gegen die Rücksichtslosen!“)

Die Statistik von den 11 000 bundesdeutschen Verkehrstoten wird in allen Länderparlamenten und in Bonn bemüht, um

- die Geschwindigkeitsbegrenzungen wieder einzuführen;
- Gelder für den Straßenbau zu fordern;
- die Fernlasten von den Straßen zu verbannen;
- neue polizeiliche Maßnahmen einzuführen und zu rechtfertigen.

Dreitausend Tote mehr als im Vorjahr (1952: 7590 Straßenverkehrstote), argumentierte man, das sind die Früchte der neulich erst vom Gesetzgeber sanktionierten Raserei. Hier aber wird — und das hat bisher kaum jemand bemerkt — mit einem verblüffenden statistischen Trick gearbeitet.

Bis zum 1. Januar 1953 galt in Deutschland als Verkehrstoter, wer binnen 24 Stunden nach einem Unfall starb, praktisch also, wer tot vom Pflaster getragen wurde. Seit dem 1. Januar 1953 aber wird in der Statistik auch jeder, der binnen dreißig Tagen nach dem Unfall stirbt, als Verkehrstoter aufgeführt. Klar, daß die Kurve der tödlichen Unfälle scheinbar steil nach oben schnellte.

Professor Dr. med. Ewald Gerfeldt, Ministerialrat im Sozialministerium Nordrhein-Westfalen, hatte schon vor der Revision der statistischen Regeln programmatisch festgestellt: „Als standesamtlich registrierter Unfalltod gilt nur ein tödlicher Ausgang innerhalb von 24 Stunden, während wir erweisen konnten, daß der Anteil

des Unfall-Spättdodes um 50 Prozent höher liegt.“

Fünfzig Prozent mehr: Das ergibt fast genau die Alarmzahlen von 1953.

Eine andere Statistik soll beweisen, daß vor dem Krieg die Zahl der Verkehrsunfälle trotz steigenden Kfz-Bestandes* abnahm, während sie seit Kriegsende stetig zunimmt. Nach dieser Statistik kamen auf 1000 Kraftfahrzeuge an Unfällen:

1936: 112	1947: 98	1950: 127
1937: 95	1948: 110	1951: 128
1938: 85	1949: 116	1952: 130

Auch hier wird statistisch leeres Strohdgedroschen. Nicht allein der Kraftfahrzeugbestand ist in den Nachkriegsjahren



Den Tritt auf den Gashebel ...
Autobahn-Analyse: Bitzel

gewaltig angestiegen**, sondern auch seine Inanspruchnahme.

Bonner Verkehrsexperten schätzen, daß gegenüber den Vorkriegsjahren heute jedes Fahrzeug im Durchschnitt das Zwei- bis Zweieinhalbfache an Kilometern zurücklegt. Das bedeutet eine so enorme Zunahme der Verkehrsdichte, daß sich Westdeutschlands Bürger nur wundern können, wenn nicht viel mehr Unfälle passieren.

„Man will nur die Straße diskriminieren“, erklärt Verkehrsminister Seebohm's Straßenverkehrs-Team auf der Godesberger Victorshöhe. „1953 lief die Zahl der Verkehrsunfälle völlig parallel zu der Zahl der Kraftfahrzeugzulassungen.“ Man glaubt sogar an einen geringen relativen Rückgang, wenn die erhöhte Unfallwahrscheinlichkeit bei steigendem Kraftfahrzeug-

* Von 1936 auf 1937 stieg der Bestand an Kraftfahrzeugen um 17 Prozent, von 1937 auf 1938 um 15 Prozent.

** 1938 (auf das Bundesgebiet umgerechnet): 1 836 095 Kfz., heute: über vier Millionen Kfz. Vom 1. Juli 1950 bis zum 1. Juli 1953 stieg der Bestand an Lastkraftwagen um 18,4 Prozent; Kraftomnibussen um 36,1 Prozent; Personenkraftwagen um 90,8 Prozent; Motorrädern bis 250 ccm Hubraum um 92,7 Prozent.

bestand und die höhere jährliche Kilometerleistung einkalkuliert werden.

Auf der Victorshöhe wurde auch der bundesdeutsche „Verkehrssalat“ genau analysiert. Er bestand am 1. Januar 1954 aus folgenden Zutaten:

2 123 000 Krafträder
1 254 000 Personenkraftwagen
569 000 Lastkraftwagen
23 000 Kraftomnibusse
15 000 000 Fahrräder

Dieser Salat sei an allem schuld, meinen die Sachverständigen des Bundesverkehrsministeriums. Kein anderes Land hat einen derartigen Mischverkehr. In Amerika gibt es beispielsweise fast keine Radfahrer und praktisch keine Motorräder. In der Bundesrepublik aber rollt jedes vierte Motorrad der Welt, gibt es viele der für den modernen Verkehr viel zu schwerfälligen Straßenbahnen. Auf ein Motorrad kommen über sieben Fahrräder. Unterschiedliche Fahrzeuge aber verursachen mehr Unfälle.

Tatsache bleibt, daß es 1953 im Bundesgebiet fast jede Minute einen Verkehrsunfall gab, alle zwei Minuten einen Verletzten und alle 48 Minuten einen Toten.

„Heute, bei über vier Millionen Kraftfahrzeugen“, sagt Ministerialrat Heller von der Abteilung Straßenbau des Bundesverkehrsministeriums, „heißt die Forderung: Verkehrsströme. Aber Straßenbau und Verkehr sind zum erstenmal aus dem Gleichschritt gekommen. Während der Verkehr ungestüm voranstürmt, hält der Straßenbau das forsche Marschtempo nicht mit.“

Die verkehrsministeriellen Straßenbauexperten in Bonn fühlen sich unschuldig an dieser Entwicklung: „Die Verkehrspolitik macht der Finanzminister, und der möchte nicht zweimal bezahlen.“ Er muß das Loch in der Bundesbahnkasse stopfen und will nicht gleichzeitig noch Geld für die Straßen auswerfen.

Die Straßenbauer halten derweil ihr Rezept für den fließenden Verkehr bereit. Sie wollen den Verkehr sortieren, und sie wollen weg von der Universalstraße, hin zur Spezialstraße.

Auf einer Tagung des Instituts für Stadtbauwesen der Technischen Hochschule Aachen und des Hauses der Technik in Essen schlug Professor Korte (Aachen) vor, das Verkehrsstraßennetz nach seinen „unterschiedlichen Aufgaben zu gliedern und zu differenzieren, um einen optimalen Verkehrsablauf zu sichern“.

Die großen Verkehrsadern sollen dem schnellen motorisierten Verkehr vorbehalten bleiben, während die Ortsverkehrsstraßen zur Domäne der öffentlichen Verkehrsmittel werden müßten. Der Schwerverkehr soll sich auf besonderen Straßen abspielen, den Radfahrern müßten eigene Straßenzüge zugewiesen und Fußgänger „fußläufige“ Gebiete in den Wohn- und Geschäftsvierteln der Großstädte reserviert werden.

Als schlagendstes Argument für die Unfallsicherheit der Spezialstraßen werden die Autobahnen angeführt. Bei gleicher Verkehrsdichte, behaupten die Straßenbauer des Bundesverkehrsministers, ereigneten sich auf den Bundesstraßen doppelt so viel Unfälle wie auf den Autobahnen.

Die statistischen Beweise für diese Behauptung fehlen ihnen allerdings. Man weiß wohl, daß sich in den ersten neun Monaten des vergangenen Jahres 336 619 Verkehrsunfälle ereigneten und daß davon nur 5958 auf den Autobahnen passierten.



... hält man für eine kühne Tat
Kulturkritik: Lejeune

Was man nicht weiß, ist: ob dies, bezogen auf die Verkehrsdichte, nun viel oder wenig ist.

Zwar ließen die Verkehrsexperten 1952 und 1953 Monat für Monat auf allen Bundesstraßen und Autobahnen jedes Fahrzeug notieren, aber das Ergebnis dieser wichtigen Zählung zur Ermittlung der Verkehrsdichte liegt bis heute noch nicht vor.

An der Technischen Hochschule München untersuchte derweil Dozent Dr.-Ing. F. Bitzel auf dem Lehrstuhl für Eisenbahnbau, Straßenbau und Verkehrswesen die Ursachen der Autobahnunfälle. Er ermittelte vier Unfalltypen:

- Auffahren eines Fahrzeugs auf ein stehendes oder vorausfahrendes Fahrzeug: 45 Prozent aller Unfälle;
- Schleudern: 25 Prozent;
- Abkommen von der Fahrbahn: 15 Prozent;
- Zusammenstoß: 15 Prozent.

„Autobahnunfälle zeichnen sich immer durch besondere Schwere aus“, bestätigte der Münchener Verkehrsfachmann. Die Wucht eines Fahrzeugs und damit die zerstörende Kraft wächst im Quadrat der Geschwindigkeit. Bei 60 km/h knallt ein Kraftfahrzeug mit der gleichen Wucht auf ein Objekt, als fiele es von einem vierstöckigen Haus herunter. Bei 120 km/h gleicht der Aufprall schon einem Sturz vom 12. Stockwerk.

Neben den Unfalltypen hat Dr. Bitzel auch die Ursachentypen ermittelt (siehe Graphik). Nach seiner Untersuchung ergeben sich rund 25 Prozent der Autobahnunfälle bei Regen, Schneefall oder Nebel und rund 37 Prozent infolge Fahrbahnglätte.

Bonns Straßenbauer leugnen die verbreitete Meinung von sogenannten Todesstellen oder -strecken auf der Autobahn. Die eigentlichen Todesfallen seien die

Zubringerstraßen, Zufrieden, dem stockenden Straßenverkehr entkommen zu sein, drehen die Fahrer, die der Autobahn zustreben, ordentlich auf. Beim Verlassen der Autobahn gebe es das gleiche psychologische Problem: Verwöhnt durch die hohe Geschwindigkeit auf der Autobahn, rasen die Kraftfahrer auch auf den Zubringerstraßen weiter.

Straßenbeschaffenheit, Witterungsgunst, technische Mängel, das alles ist „höhere Gewalt“. Auf dieses Konto kommen auch nur 18 Prozent aller Unfälle. „82 Prozent werden durch die Verkehrsteilnehmer mittelbar oder unmittelbar veranlaßt“, meint Professor Gerfeldt. „Es sitzt ein kranker Mann am Steuer.“

Der Professor untersuchte 6000 Unfallbeteiligte. Bei 60 Prozent stellte er organische oder funktionelle Störungen fest (siehe Graphik Seite 36): „Schon kleine äußere Anlässe, die den Gesunden nicht beeinflussen, wie der Anschlag eines Steinchens, der Aufprall eines Käfers auf der Windschutzscheibe oder ein unerwartetes Geräusch, vermögen bei diesen Erkrankten verhängnisvolle Fehlreaktionen auszulösen und damit einen Verkehrsunfall herbeizuführen.“

Schon 1923 hatte der (1952 verstorbene) Ordinarius für Psychologie an der Universität Würzburg, Professor Karl Marbe, herausgefunden, daß es Menschen gibt, die „zu Unfällen disponieren“. Die Verkehrspsychologen fragen deshalb heute nicht mehr nach statistischen Ergebnissen, sie fragen nach den Ursachen. Eine Nichtbeachtung der Vorfahrt kann auf verminderte Intelligenz oder auf die Unfähigkeit, neuartige Situationen schnell und richtig zu erfassen, beruhen; es kann

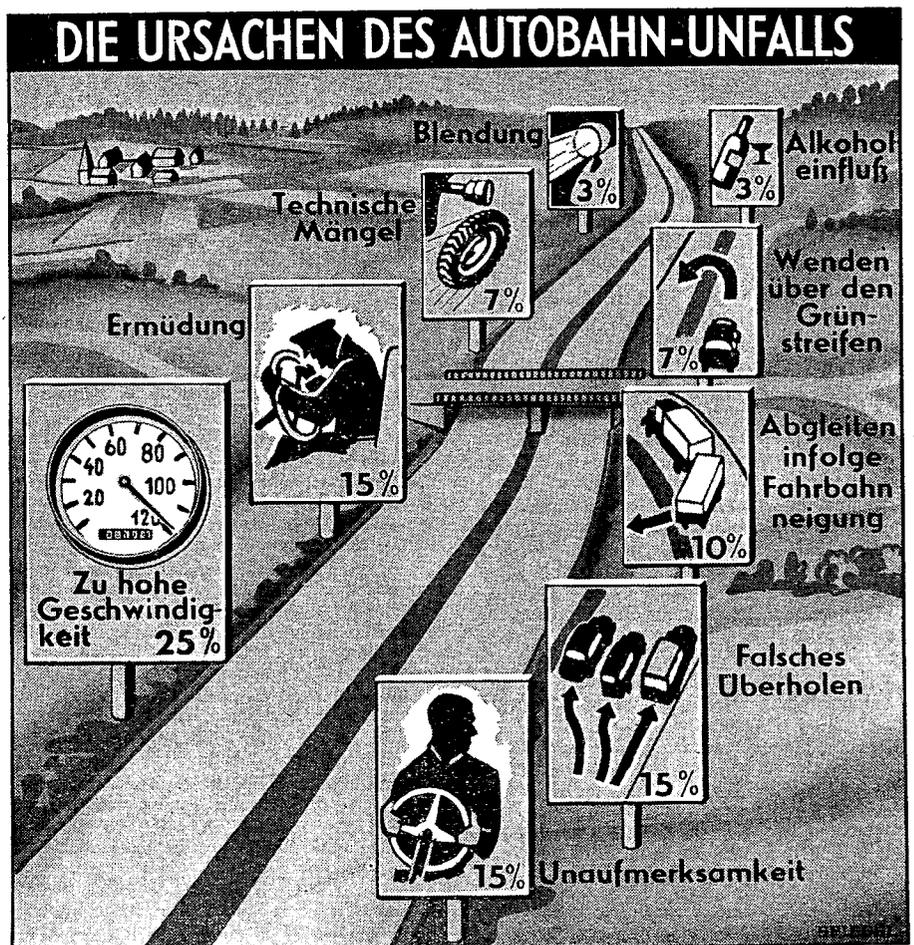
vermindertes Kombinationsvermögen oder Unsicherheit der Entscheidung vorliegen, aber auch Ungeduld, Nachlässigkeit, mangelnde Selbstdisziplin oder Hemmungslosigkeit.

Warum? „Das Autofahren fordert bei manchen Menschen die triebhafte Lust an der Technik und an der Geschwindigkeit heraus“, erläuterte Dr. Walther Schulz auf der Arbeitstagung der Gesellschaft für Arbeitsmethodik. „Er löst damit das Gefühl der Macht und des gesteigerten Selbstbewußtseins aus. Das Rasen im Auto ist ihnen eine Art Urfreude, mit der die Reiterherden durch die Steppen jagten. Vernunft, Gesittung, Rücksichtnahme, erworbene Bildung verblasen im Rausch des Tempos. Am Motor wird mancher Mann zum Kind. Den Tritt auf den Gashebel nimmt er für eine kühne Tat, die PS seines Motors für seine eigene Leistung.“

Dr. W. Lejeune, Leiter des Forschungs- und Beratungsinstituts für Verkehrssicherheit in Köln, hat aus der genauen Prüfung dieser psychologischen Zusammenhänge eine methodische Idee zur Bekämpfung der Verkehrsunfälle entwickelt. Mittelpunkt seiner Forschung ist die Analyse der „Unfallpersönlichkeit“.

Das Fazit seiner langjährigen Untersuchungen: Nur etwa zwanzig bis dreißig Prozent der Verkehrsunfälle werden von der großen Masse der „anständigen“ Verkehrsteilnehmer verursacht. Diese Unfälle liegen im Rahmen der menschlichen Fehlsamkeit. „Sie herabmindern zu wollen, hieße, den Kampf gegen die menschliche Natur aufzunehmen.“

Aber etwa 70 bis 80 Prozent der Verkehrsunfälle kommen auf das Konto einer



kleinen Gruppe ständiger Verkehrssünder. „Dem Verkehrsunfallgeschehen wirksam zu begegnen“, sagt Dr. Lejeune, „heißt, drastische polizeiliche und richterliche Maßnahmen gegen diese wenigen aus der großen Zahl der Verkehrsteilnehmer zu ergreifen.“ Ihnen sollte der Führerschein entzogen werden.

Seine „Minderheitentheorie“ hat das Ziel, „den Typus, der das vorherrschende Element dieser Verkehrssündergruppe ausmacht, nach der psychologisch-charakterologischen, soziologischen und medizinischen Eigenart zu bestimmen.“

Für Dr. Lejeunes „Minderheitentheorie“ sprechen folgende Ergebnisse seines Institutes:

- In einer der größten Verkehrsgesellschaften Westdeutschlands waren

geistigen und vitalen Existenz wirkt sich im Verkehr aus. Mehr Menschen als sonst sind heute in ihrem Denken und in ihrer Mentalität augenblicksverhaftet. „Es fehlt jede Stimulans, weiter und zu Ende zu denken.“

Weiter: In dem Maße, wie das geschieht, „verkümmert mit geradezu psychischer Automatik der Sinn für Verantwortung“. Denn verantwortliches Denken heißt weiterdenken. In dem Maße, in dem man diese Ungewißheit der Existenz herabmindert und dem Menschen wieder Anreiz zum Weiterdenken gebe, werde auch die Freude an der Verantwortung wachsen. „Daher hängt die Lösung auch der Verkehrsproblematik“, wagt Kulturkritiker Lejeune zu postulieren, „recht eng mit den Leistungen der Staatsmänner und der

FILM

RIEFENSTAHL

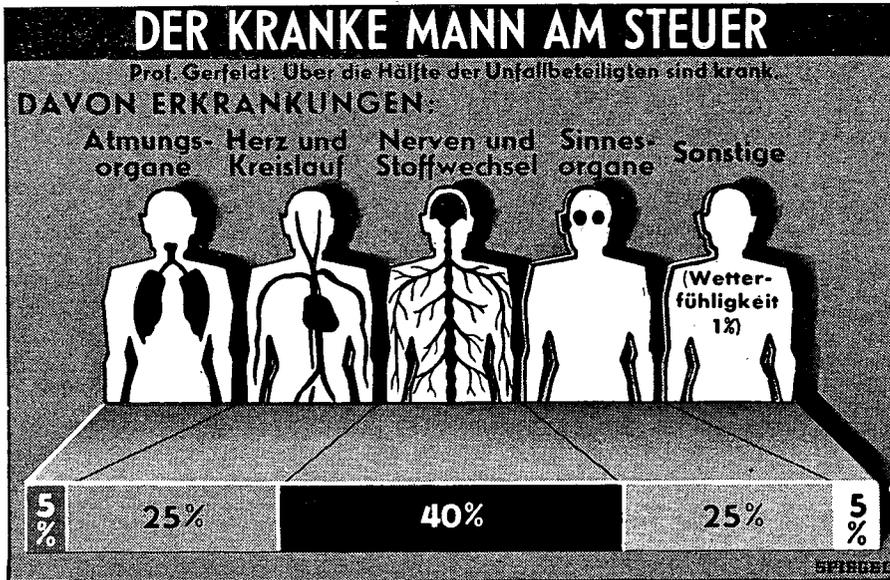
Die Tiefland-Odyssee

Unbeirrt vom Widerstreit der Meinungen und Gerüchte“, überschrieb der Allianz-Verleih die ganzseitigen Zeitungsinserate, „und ungebrochen in der Verteidigung ihres Rechts, schuf eine Frau im starken Vertrauen auf ihre Berufung als Künstlerin dieses Werk, das ihre Lebensarbeit rechtfertigt.“ Die Frau: Leni Riefenstahl, 46. Das Werk: Der Film „Tiefland“, nach Motiven der Oper von Eugen d'Albert („Ein Filmwerk von zeitloser Größe“).

Premiere war Mitte Februar in Stuttgart. Die Gäste hatte man gebeten, im Abendanzug zu erscheinen, und ein Philharmonisches Orchester ließ „Tiefland“-Motive erklingen.

Es war zweifellos einer der teuersten Filme, die seit Kriegsende in der Bundesrepublik anliefen. „Er hat mich acht Verhaftungen gekostet“, meditierte die Riefenstahl in einem Presse-Interview, „vier Entnazifizierungen, Irrenhaus, eine Gerichtsverhandlung, Nervenzusammenbrüche, schwere Krankheit und die Millionen, die ich mit meinen Filmen verdient hatte.“

Die Kritiker ließen am nächsten Morgen nicht erkennen, daß sie gerade „ein Filmwerk von zeitloser Größe“ gesehen hatten. Zwar lobten einige „die faszinierende Macht der Bilder“, den „Nebel- und Lichtzauber der Berglandschaft“, den „handwerklichen Fleiß, der in diesem Film



13,6 Prozent der Fahrer in einem Zeitraum von fünf Jahren an 32 Prozent der Unfälle beteiligt.

- In einer anderen großen Verkehrsgesellschaft waren 10 Prozent der Fahrer an 43 Prozent der Unfälle beteiligt.
- In einer dritten Verkehrsgesellschaft verursachten 10 Prozent der Fahrer 34 Prozent der Unfälle.

Dr. Lejeune glaubt, daß die Beratung, Kontrolle oder Ausschaltung dieser Minderheit „die Unfallziffer um den entsprechend relativ hohen Hundertsatz senken dürfte“. Mehrere westdeutsche Verkehrsunternehmen lassen bereits ihre Fahrlehrer im Kölner Institut überprüfen. Bei diesen Berufsfahrern werden sehr strenge Maßstäbe angelegt. Dr. Lejeune hielt bei 2500 Untersuchungen 35,5 Prozent der Fahrer für wenig oder nicht geeignet. Davon 72 Prozent aus psychologischen, den Rest aus medizinischen Gründen*.

Für Dr. Lejeune sind diese Zahlen ein kulturkritisches Problem. Sein Gedankengang: Das Verkehrsleben darf nur in der gegenwärtigen Situation, in der wir leben, betrachtet werden. Die Ungewißheit nicht nur der wirtschaftlichen, sondern auch der

geistigen Führer der menschlichen Gesellschaft zusammen.“

Geringe Einschätzung des Menschenlebens, mangelndes Interesse für andere, geistige Enge und Augenblicksverhaftetheit, geringer Sinn für Erfahrung und Verantwortung, mit diesen Worten umreißt er die geistige Situation der „Unfallfänger“. Zu diesen psychischen Mängeln können sich Umweltfaktoren, wie wirtschaftliche Sorgen, schwere Erlebnisse, gesteigerte Spannungszustände, erschwerend addieren.

Dr. Lejeune möchte deshalb durch Verkehrssünderkarteien alle Dauerunfallfänger erfassen, um sie dann auf körperliche oder psychische Mängel zu untersuchen und notfalls für immer vom Verkehr auszuschließen.

An eine wirklich erfolgreiche Verkehrserziehung der Erwachsenen glauben die Psychologen nicht. Die „Merkwelt“ des Menschen ist mit 20 bis 25 Jahren nicht mehr genügend formbar. Sich richtig im Verkehr verhalten kann nur der, der in diesen Verkehr „hineingewachsen“ ist. Dazu meldet die Statistik: Die Zahl der Unfälle, an denen Jugendliche beteiligt sind, nimmt relativ ab.

Bestes Beispiel für diese Theorie: Amerika. Trotz intensivster Verkehrserziehung dauerte es in den Vereinigten Staaten 25 Jahre, ehe die Zahl der Verkehrstoten nicht mehr anstieg. 1952 und 1953 waren es 38 000 Tote. Das sind allerdings in einem Jahr immer noch 8000 Opfer mehr als alle amerikanischen Verluste während des dreijährigen Koreakrieges.



Schöne Betteltänzerin Martha
Leni Riefenstahl in „Tiefland“

sitzt, die Mühe um jedes Detail, den verbildlich sparsamen Dialog“ („Frankfurter Allgemeine Zeitung“). Die meisten Rezensenten aber verrissen „Tiefland“, in dem die Riefenstahl die Rolle der schönen Betteltänzerin Martha spielt, als „Schulbeispiel virtuoser, gepflegter Langeweile... mit einem Bildschnitt von der Rasanz einer fußkranken Schnecke“ („Stuttgarter Nachrichten“). An Stelle der Leidenschaft räkelte sich „primitive Symbolik“, und „da die ohnmächtige Riefenstahl fast so wachsbuntenhaft wie die frisch ertrun-

* Die wesentlichen psychologischen Gründe waren:

- verminderte Intelligenz: 37 Prozent;
- Labilität: 23,5 Prozent;
- Bewegungsablaufstörungen: 15,3 Prozent;
- soziale Nichtanpassungsfähigkeit, Unreife, Undiszipliniertheit: 5,7 Prozent.