

„Das Gemetzel, das wir Verkehr nennen“

Am kommenden Wochenende, wenn in Nordrhein-Westfalen und in den Niederlanden die Sommerferien beginnen, erwartet der ADAC „die bisher größte motorisierte Verkehrswelle dieses Jahrhunderts“. Drastisch wird dabei wieder die Zahl der Verkehrstoten auf deutschen

Straßen ansteigen. Ratlos sehen Politiker und Experten seit mehr als einem Jahrzehnt den wachsenden Unfallziffern zu – der Befund, 90 Prozent aller Verkehrsunfälle seien auf „menschliches Versagen“ zurückzuführen, verschleiert häufig die wahren Ursachen des Desasters.

Die Todesmaschinerie, genannt Straßenverkehr, arbeitet mit unbestrittener Präzision: Alle 27 Minuten, haben Statistiker ermittelt, stirbt auf westdeutschen Straßen ein Mensch – alle vier Stunden ein Kind. Doch wenn in den Ferienmonaten Juli/August die schier endlosen Urlauber-Trecks über Autobahnen und Fernstraßen rollen, müssen Unfallhelfer, Ärzte und Sargtischler Überstunden machen.

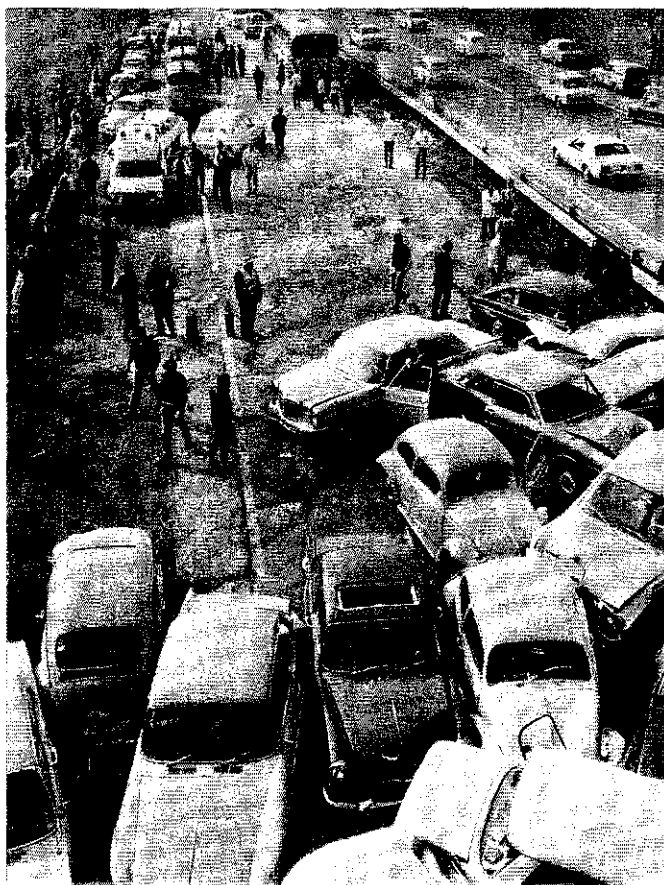
Mehr als 4000 Menschen starben zwischen Anfang Juli und Ende August letzten Jahres auf Westdeutschlands Straßen. Mindestens ebenso viele Unfallopfer blieben am Ende der hektischen Urlaubssaison als Krüppel zurück.

Sie starben wie die drei, die damals bei Husum mit ihrem Wagen gegen eine Leitplanke rasten, oder die zwei, deren Pkw auf der Autobahn München–Salzburg von einem Tank-Lastzug überrollt wurde. Der Blutzoll, den die Nation alljährlich während der Ferienmonate entrichtet, wird in diesem Jahr nicht geringer sein als 1970, eher höher.

Ferienwochen und Feiertage wie Ostern und Pfingsten sind die verlustreichsten Materialschlachten in dem unaufhörlichen Krieg, der Jahr um Jahr, mitten im Frieden, auf westdeutschen Straßen ausgetragen wird. Allein im letzten Jahr forderte er 19000 Tote und 530000 Verletzte.

In „dem Gemetzel des Guerilla-Krieges, den wir euphemistisch ‚Verkehr‘ nennen“ (so der Soziologe Helmut Schelsky), triumphiert das Gesetz des Dschungels, das Recht des Stärkeren; Fast die Hälfte aller tödlich verletzten Verkehrstopfer sind Fußgänger und Radfahrer; Kinder und Greise trifft es besonders hart – jeder achte Verkehrstote ist ein Kind, fast die Hälfte aller getöteten Fußgänger ist älter als 65 Jahre.

Doch auch die jüngeren Erwachsenen sind bedroht: Jeweils zwei von drei Bundesbürgern, die vor Beendigung ihres 35. Lebensjahres sterben, kommen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Und Zehntausende jährlich kehren aus den Kliniken und Krankenhäusern als Vershrte zu ihren Familien zurück:



Massen-Unfall: Die Opfer der Katastrophe ...

▷ querschnittgelähmt, zeitlebens im Rollstuhl wie etwa der Buchhändler Arnold Schneider, 31, der bei einem Autobahn-Unfall eine Rückenmarkverletzung erlitt – schätzungsweise 500 Bundesbürger jährlich teilen sein Schicksal;

▷ erblindet wie der Monteur Eberhard Weise, 29, der mit dem Kopf gegen die Frontscheibe seines VW-Käfers prallte, als er auf der Bundesstraße 9 einen Chausseebaum rammte –

wie ihm erging es im letzten Jahr 250 westdeutschen Verkehrstopfern;

▷ mit einer Hirnverletzung wie der Kaufmann Uwe Bartels, 42, der seit seinem Unfall von chronischen Krämpfen, Gedächtnisverlust und Konzentrationsschwäche befallen ist – jedes Jahr erleiden rund 60 000 Westdeutsche, davon 5000 Kinder, bei Verkehrsunfällen solche Hirntraumen, die in vielen Fällen zu bleibenden Schädigungen führen.

540 000 Schwerverletzte sind seit 1960 nach einem Unfall ganz oder teilweise erwerbsunfähig geblieben. Nahezu 176 000 Tote wurden in diesem Zeitraum auf westdeutschen Straßen geborgen, fast viermal so viele, wie die US-Streitkräfte während des ganzen Vietnamkrieges bislang einbüßten. In der Todesursachen-Statistik der Bundesrepublik rangieren Verkehrsunfälle schon an fünfter Stelle.

Auf der Suche nach den Fehlerquellen im Verkehrssystem, die das Massensterben auslösen, haben sich die Experten in den letzten Jahrzehnten immer wieder auf die gleiche Diagnose geeinigt: Die blutige Katastrophe auf den Straßen sei fast ausschließlich Folge „menschlichen Versagens“ – „Fehlverhaltensweisen der Fahrzeugführer“, so lautet der Kommentar in der offiziellen Verkehrsunfall-Statistik, hätten in mehr als

90 Prozent der Unfälle den Ausschlag gegeben.

Doch diese Pauschal-Erklärung für ein scheinbar unvermeidliches Verkehrs-Desaster, die fast alle Schuld auf die naturbedingten Schwächen des anonymen Jedermann abwälzt, nimmt sich eher aus wie ein Versuch zur Flucht aus der Verantwortung.

Wie mit anderen, offenbar unausrottbaren Menschheitsplagen, so haben sich die Deutschen mit dem Massentod im

Straßenverkehr eingerichtet und fast schon abgefunden. In einem kollektiven Verdrängungsprozeß wurden die Verkehrstopfer aus dem Bewußtsein ins abstrakte Reich der Statistik verdrängt — „der massenhafte Tod ist kein Tod“, zu dieser Sprichwort-Maxime bekannten sich schon die Griechen der Antike.

Für die 46 Toten beim Zugunglück nahe Radevormwald — das dem menschlichen Versagen nur einzelner zugeschrieben wurde — ordnete die Regierung von Nordrhein-Westfalen Staatstrauer an. Doch zum Gedenken an die 52 Verkehrstopfer, die am gleichen Tag auf westdeutschen Straßen ums Leben kamen, wehte keine Flagge auf Halbmast.

Die Ideologie vom menschlichen Versagen der namenlosen Verkehrsteilnehmer hat in den letzten 20 Jahren verhindert, daß die Verkehrskatastrophe aufgehalten wurde und ihre wahren Ursachen bloßgelegt werden konnten. Alle Klagen über das stetige Ansteigen der Unfallziffern — 12 791 Tote im Jahre 1955, 14 406 im Jahre 1960, 1970 schließlich 19 123 — glichen einer Anzeige gegen Unbekannt, die nur zu halbherzigen und weithin ziellosen Ermittlungen führte.

Versuche, dem wachsenden Unheil zu wehren, richteten sich, ideologiegemäß, überwiegend auf die anonyme Masse der Verkehrsteilnehmer: mit Strafandrohungen, Ermahnungen und dem Bemühen um sogenannte Verkehrserziehung.

Rund fünf Milliarden Mark hat die Regierung in Bonn im Jahre 1970 für den Ausbau des Fernstraßennetzes, also für die Zementierung des Auto-Booms, verwendet — aber nur ein Bruchteil davon, 15,4 Millionen Mark, wurde für Verkehrssicherheit bereitgestellt, und auch davon weniger als die Hälfte für Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet des „Straßenwesens“ und der Verkehrssicherheit (8,1 Millionen Mark wurden für „Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen“ ausgegeben).

An dieser Kostenverteilung im Bundeshaushalt läßt sich ablesen, weshalb die Unfallzahlen — trotz der Fortschritte im Automobil- und Straßenbau — unablässig weiter ansteigen: Die Frage nach den wichtigsten Ursachen für die massenhaften Verkehrsunfälle ist bislang kaum beantwortet worden. Alle Anstrengungen, die blutigen Folgen der Straßenschlacht zu mildern, blieben Stückwerk und Improvisation.

Zwar, mehr als 100 Forschungsstellen in der Bundesrepublik — Hochschulen und Privatinstitute, Automobilklubs und Versicherungen, gemeinnützige Vereine und Einzelforscher — beschäftigen sich mit der Untersuchung von Unfallursachen. Doch der Strom von Publikationen und Forschungsberichten versickert größtenteils unbeachtet in den Spalten esoterischer Fachzeitschriften und in den Schubladen der Experten. Für die Verkehrspraxis, für Gesetzgebung und Unfallvorsorge bleiben die Forschungsergebnisse überwiegend ungenutzt.

Selbst Untersuchungsergebnisse und daraus resultierende Verbesserungen, die Unfälle und schwere Unfallfolgen vermeiden oder doch mildern helfen könnten, werden vielfach nicht beachtet:

▷ Sicherheitsgurte: Obwohl längst erwiesen ist, daß sie die Gefahr

westdeutsche Autofahrer an (dabei ereignen sich gerade im Stadtverkehr 40 Prozent aller tödlichen Unfälle).

▷ Kopfstützen: Obgleich Untersuchungen zeigen, daß bei jedem fünften Verkehrsunfall die Autoinsassen Verletzungen der Halswirbelsäule und oft des Rückenmarks erleiden, finden sich Kopfstützen, die sich (in Verbindung mit Haltegurten) bei solchen Unfällen bewährt haben, bislang nur ausnahmsweise in westdeutschen Personenzügen.

▷ Verbundglas-Windschutzscheiben: Die üblichen Windschutzscheiben aus Sicherheitsglas, das beim Aufprall zerbröckelt, führen bei vielen Unfällen zu schweren Augenverletzungen (etwa 95 Prozent aller Augenverletzungen, die in westdeutschen Kliniken behandelt werden, sind Folgen eines Autounfalls).

Gleichwohl haben nur zwei Prozent aller bundesdeutschen Autofahrer ihre Wagen, gegen Aufpreis, mit Frontscheiben aus sogenanntem Verbundglas ausstatten lassen (in Italien und in den USA sind Verbundglas-scheiben längst Vorschrift).

Einen Aufpreis zahlen Deutschlands Autofahrer auch für eine Vielzahl von Zusatzeinrichtungen und Zubehörsachen, die nachweislich geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, und die dennoch äußerst selten zur serienmäßigen Ausrüstung fabrikneuer Automobile zählen: Nebelleuchten und Abschleppseil, Werkzeugkasten und Warndreieck, heizbare Heckscheibe — und selbst der Verbandskasten (den jeder Fahrer laut Vorschrift mit sich führen muß). Folge: Nur jeder vierte Autofahrer besitzt einen Nothilfe-Kasten.

Insgesamt 623 Mark, rund zehn Prozent des Neuwerts, muß der Käufer eines VW-Käfers zulegen, wenn er mehr Sicherheit will, als das

VW-Werk ihm serienmäßig offeriert (siehe Graphik Seite 34).

Der Einwand der Automobilfirmen, daß sich bei serienmäßiger Ausstattung der Wagen mit solchem Zubehör der Kaufpreis unzumutbar erhöhen würde, erscheint absurd.

Eine Verbundglas-Frontscheibe für den VW-Käfer kostet kaum mehr als die Radzierkappen und Chromleisten, die — gleichfalls als „Extras“ — fast jeden Volkswagen schmücken. Überdies haben die westdeutschen Autokonzerne



... aus dem Bewußtsein verdrängt: Unfalltoter

schwerer Kopf- und Brustverletzungen um 60 bis 85 Prozent herabsetzen und daß tödliche Unfälle bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h kaum vorkommen, wenn der Fahrer angeschnallt ist, ist der Einbau von Haltegurten in der Bundesrepublik noch immer nicht zwingend vorgeschrieben, anders als beispielsweise in der DDR, in Schweden, Australien, Großbritannien und in den USA. Im innerstädtischen Verkehr schnallt sich nur jeder hundertste

während der letzten beiden Jahre die Preise um insgesamt zehn bis 15 Prozent erhöht und dabei mehr Fahrzeuge verkauft als je zuvor in einem vergleichbaren Zeitraum.

Offenbar fänden sich die Automobilfirmen eher bereit, zusätzliche Sicherheit in ihre Wagen einzubauen, wenn der Gesetzgeber sie verbindlich vorschriebe; Konkurrenz-Probleme wären damit ausgeräumt. Doch Georg Leber, zuständig als Verkehrsminister, lehnt es vorerst ab, der Industrie Auflagen zu machen.

Wie im Automobilbau, so sind auch bei der Planung der Verkehrswege Sicherheitsprobleme bislang nur unzureichend erforscht und bereits vorliegende Erkenntnisse erst unvollständig für die Praxis genutzt worden. Noch immer werden gefährliche Kreuzungen und unübersichtliche Einmündungen gebaut, nach längst überholtem Muster.

Straßen und Autobahnen sind mit gefährlichen Hindernissen gespickt; als Gefahrenpunkte entdeckten Verkehrsexperten falsch placierte Brückenpfeiler, Strommasten und Verkehrsschilder, gefährliche Fahrbahnbegrenzungen (sogenannte Rasensteine) und Chausseebäume.

Ungeklärt blieb bislang auch die Frage, ob die geltende Straßenverkehrsord-

nung geeignet ist, den Verkehrsfluß optimal zu regeln. Niemand hat bisher untersucht, ob es beispielsweise nützlich ist, 135 verschiedene Verkehrszeichen zu verwenden und an Kreuzungen und Straßenecken ganze Schilderwälder zu errichten — ohne Rücksicht auf die Grenzen, die dem menschlichen Wahrnehmungsvermögen gesetzt sind.

„Was ist angemessener Sicherheitsabstand?“

Überdies werde, so meinen die Experten, die gefährliche Kunst, ein Auto zu steuern, dem deutschen Fahrer-Nachwuchs auf nur unzureichende Weise beigebracht. Der Fahrschul-Unterricht dient weithin nur als Prüfungs-Präparierkurs. Und anders als etwa in Frankreich oder Großbritannien müssen in der Bundesrepublik die Anfänger, die laut Statistik häufiger als andere Verkehrsteilnehmer in Unfälle verwickelt werden, ihr Auto weder besonders kennzeichnen noch bestimmte Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten.

Der Fortbildung aller Verkehrsteilnehmer soll eine Verkehrserziehung dienen, deren Nutzen mehr als ungewiß ist. Ob Fernseh-Spots („Der 7. Sinn“),

Plakate an den Autobahnen („Abstand halten“), Schautafeln im Stadtzentrum mit stets à jour gehaltenen Unfallziffern oder der Polizei-Verkehrsunterricht für Missetäter dem Tod auf den Straßen wehren können — das vermag niemand zu kontrollieren.

Es gebe „weder eine Didaktik noch eine Effizienzkontrolle der Verkehrserziehung“, so klagt Professor Herbert Lewrenz vom Technischen Überwachungs-Verein Norddeutschland in Hamburg: „Kein Mensch weiß, was die Leute sich vorstellen, wenn man ihnen etwas von ‚angemessenem Sicherheitsabstand im Nebel‘ erzählt.“

Erfolgreich, glaubt Lewrenz, könne Verkehrsunterricht ohnehin nur dann sein, wenn zuvor erforscht werde, welche Personengruppen am häufigsten in Verkehrsunfälle verwickelt werden. Allenfalls für Kinder, die vielerorts mit schockfarbenen Kappen und Pelerinen für den Schulweg ausgestattet werden, gibt es bislang Ansätze einer gezielten Verkehrserziehung.

Allerdings lassen Untersuchungen von Verkehrssoziologen zweifelhaft erscheinen, ob die Ermahnungen zu höherer Verkehrsmoral überhaupt fruchten. Der Mensch, so dozierte der Wiener Verhaltensforscher Professor Otto Koenig, sei „psychisch und physisch nach wie vor Steinzeitjäger“; er jage, wie einst in freier Wildbahn, nun auf den Straßen „Ersatzobjekten“ nach. Wie vormals im Busch und auf der Steppe wolle er „imponieren, jagend andere überholen, ein Revier verteidigen, auf-fallen und Erfolge buchen“.

Nur jede vierte Hilfsstation hat Telefon.

Eine Fortsetzung des Klassenkampfes mit anderen Mitteln sieht der Hamburger Soziologe Norbert Schmidt-Relenberg in den Hetzjagden auf Straßen und Autobahnen. In der Arena des Straßenverkehrs entladen sich nach Ansicht des Forschers angestaute Aggressionen gegen die Klassenfeinde von oben (im Mercedes) oder unten (im Volkswagen).

Die kaum lösbare Aufgabe bestehe darin, die Verkehrsteilnehmer zu rationalem Verhalten zu bewegen. Eine wichtige Voraussetzung dafür, so Schmidt-Relenberg, wäre schon erfüllt, wenn der Klassenunterschied zwischen den rivalisierenden, eine Rangordnung symbolisierenden Automarken eingeebnet würde — wenn etwa alle Personewagen über ungefähr die gleiche Motorleistung verfügten.

Doch nicht nur was Vorbeugung und Verhütung von Unfällen angeht, haben Experten Mängel konstatiert — ähnliches gilt auch für die Minderung der Unfallfolgen, vor allem das Rettungswesen. Am Montag letzter Woche, bei

SICHERHEIT NUR GEGEN AUFPREIS

In der VW-Serienausführung nicht enthaltenes Zubehör.

Pannenkoffer 14,50 Mark

Werkzeugkasten 50 Mark

Verbandskasten 25 Mark

Nackensstütze 45 Mark

Heizbare Heckscheibe 100 Mark

Verbundglas-Frontscheibe 100 Mark

Sportspiegel 35 Mark

Rückfahr-scheinwerfer 35 Mark

Sicherheitsgurte 75 Mark

Abschlepp-seil 8,50 Mark

Nebel-rückleuchte 35 Mark

INSGESAMT: 623 MARK

Fern-scheinwerfer 50 Mark

Nebelscheinwerfer 50 Mark

DER SPIEGEL

einem Hearing vor dem Verkehrsausschuß des Bundestages, kamen die Mißstände bei der Unfallrettung zur Sprache (siehe Kasten Seite 41).

Kritisch hat schon vor Jahren der Krefelder Medizin-Professor Kurt Herzog das westdeutsche Rettungswesen untersucht. Gemeinsam mit seinen Studenten und mit Genehmigung der Polizei täuschte Herzog auf den Straßen Nordrhein-Westfalens Verkehrsunfälle vor und beobachtete dabei die Arbeit der Unfallhelfer.

Ergebnis der Experimente: Bei 26 simulierten Unfällen wurden Bewußtlose in keinem Fall sachgemäß (in Seitenlage) gebettet und abtransportiert. Nur zwei Unfallwagen waren mit Sprechfunk ausgerüstet. Sechs führten keinerlei Verbandmaterial bei sich, nur einer brachte Blutersatzmittel mit, lediglich in einem Fall hielt es der Beifahrer für angezeigt, während der Fahrt den Transport des Verletzten im Laderaum zu überwachen.

Ähnlich „niederschmetternde Ergebnisse“ (Herzog) sammelte der Professor, als er mit seinem Team die Rettungstationen des Roten Kreuzes in einer Gegend Süddeutschlands inspizierte: Jede zehnte der insgesamt 161 Unfallhilfsstellen war nicht besetzt, nur eine war vorschriftsmäßig beschildert, nur jede vierte war mit einem Telefon versehen.

Dabei wären, wie der Heidelberger Unfallchirurg Eberhard Gögler errechnete, die Kosten für eine Reform des Rettungswesens gering im Verhältnis zu den finanziellen Lasten, die der Volkswirtschaft durch Verkehrsunfälle aufgebürdet werden.

Zwischen 120 000 und 300 000 Mark hat die Gesellschaft für jeden Verkehrstoten aufzubringen, insgesamt jährlich 2,2 Milliarden Mark Renten für Hin-



Aufprall-Unfall am Baum: Nach menschlicher Schuld gesucht

terbliebene und Verkehrsinvaliden. Zu Buche schlagen 440 Millionen Mark für die ärztliche Behandlung Verletzter ebenso wie der Arbeitsausfall bei etwa 9,4 Millionen Tagen stationärer Behandlung in den Kliniken.

60 000 Autofahrer sind fast blind.

Jährlich mindestens 2500 Verkehrstopfer könnten nach Ansicht Göglers vor dem Unfalltod bewahrt werden, wenn das Rettungswesen reorganisiert würde. Gleichzeitige Anstrengungen, die offenkundigen und häufigsten Fehlerquellen im Straßenverkehr zu bekämpfen, könnten laut Göglers Berechnungen die Totenziffer um 3500, die Zahl der Schwerverletzten um 50 000 senken.

Doch zu kostspieligen Reformen und zur Finanzierung von Forschungsarbeiten haben sich die Verkehrspolitik

bislang nicht entschließen können; sie zogen es vor, den überbordenden Straßenverkehr immer schärfer zu reglementieren und die Masse der Kraftfahrer mit Repressionen zu bedrohen.

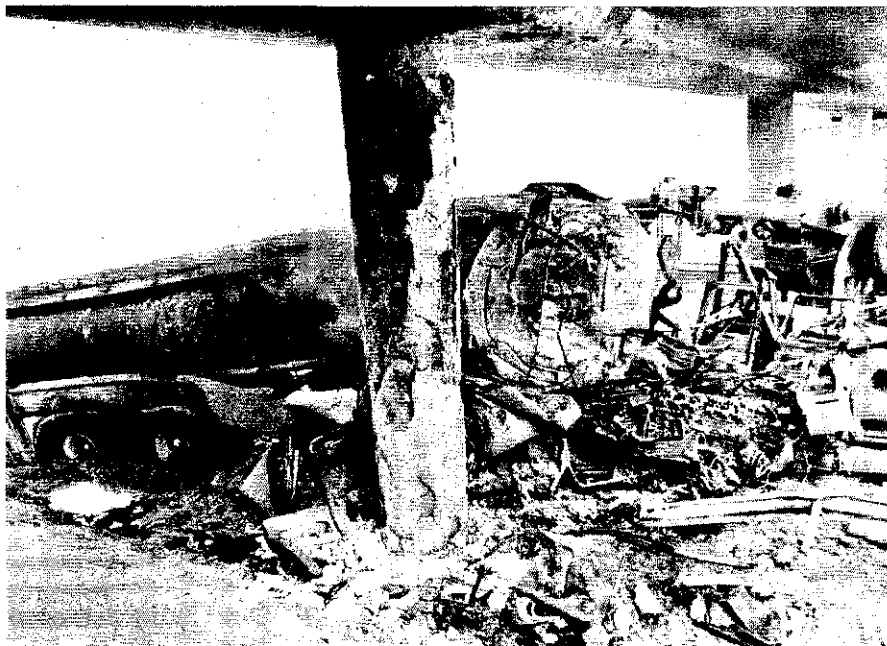
Ende Mai gab Verkehrsexperte Hans Apel, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag, die neuesten Pläne bekannt, das wachsende Chaos auf den Straßen restriktiv zu bändigen. Apel forderte unter anderem

- ▷ Zwischenprüfungen und Sehtests für Führerscheininhaber,
- ▷ Herabsetzung der Alkohol-Grenze auf 0,8 Promille,
- ▷ für Landstraßen allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 bis 120 km/h.

Der Wert solcher Maßnahmen ist unter Fachleuten seit langem umstritten. Daß eine regelmäßige Überprüfung der Führerscheininhaber auf Fahrtüchtigkeit und Gesundheitszustand angezeigt sei, ist zwar kaum zu bezweifeln. Etwa 60 000 ältere Autofahrer beispielsweise, die ihren Schein noch ohne Sehtest machen konnten, dürften nach einer Schätzung des Münchner Medizin-Professors Herbert Schöber „nahezu blind“ sein. In Aachen erlitt vorletzten Woche ein 82jähriger Kraftfahrer in seinem Wagen einen Schlaganfall und fuhr in eine Gruppe von Kindern.

Aber alle Versuche, potentielle Unfallfahrer per Test aus dem Verkehr zu ziehen, dürften vor allem an dem dazu notwendigen, enormen Verwaltungsaufwand scheitern. Schon bei einer Nachprüfung im Fünfjahres-Rhythmus wären pro Jahr neben den Neu-Prüflingen rund vier Millionen Alt-Fahrer zu testen.

Eine Herabsetzung der Promille-Grenze halten die Fachleute schon eher für sinnvoll. Bei 30 Prozent aller tödlichen Unfälle ist Alkoholgenuß als Unfallursache zumindest nicht auszuschließen. Den meisten Experten erscheint es jedoch zwecklos, um Promille-Bruchteile zu feilschen — einzig ein generelles Alkoholverbot für Kraftfahrer, so mei-



Aufprall-Unfall am Brückenpfeiler: Wahre Ursachen unerforscht

nen sie, sei geeignet, die Unfallzahlen zu senken.

Daß schließlich „zu schnelles Fahren“ in der Liste der Unfallursachen obenanstehe, wird ebensooft behauptet wie bestritten. Befürworter eines Tempo-Limits auf Landstraßen und Autobahnen verweisen etwa auf die Tatsache, daß die Unfälle in geschlossenen Ortschaften um 20 Prozent sanken, nachdem dort — anno 1957 — eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h eingeführt worden war.

„Nur eine Minderheit ist noch unbescholten.“

In Frankreich, wo im vergangenen Jahr auf bestimmten Landstraßen die Höchstgeschwindigkeit auf 110 km/h begrenzt wurde, sank die Unfallquote zeitweise um elf Prozent. Dennoch bezweifeln viele Verkehrsfachleute, daß die von Apel vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen den erhofften Effekt bringen würden.

Bei einem Test auf einigen süddeutschen Landstraßen ermittelte das Fachblatt „Auto, Motor und Sport“, daß ein Großteil der vorüberfahrenden Wagen Apels geplante obere Tempo-Grenze gar nicht überschritt: Trotz geringer Verkehrsdichte und schönem Wetter fuhren ohnehin nur zwischen zwei und zehn Prozent der Autos schneller als 100 Stundenkilometer — eine entsprechende Vorschrift würde also kaum Veränderungen bringen.

Durch neue Reglementierungen allein, so glaubt denn auch der Hamburger Tüv-Professor Lewrenz, werde es kaum möglich sein, die Unfall-Lawine aufzuhalten. Es komme vielmehr darauf an, nur wirklich sinnvolle Vorschriften zu erlassen und überdies zu gewährleisten, daß sie auch befolgt werden; allein scharfe Kontrollen und harte Strafen für Gesetzesübertreter böten dafür eine Garantie.



Unfallpfer Jugendlicher
Jagd wie in der Steinzeit?

An Kontrolleuren aber mangelt es; die Polizei, so klagt Nordrhein-Westfalens Innenminister Willi Weyer, sei längst „völlig überfordert“. Doch selbst wenn es gelänge, Verkehrssünder häufiger als bisher zu fassen und zu bestrafen, bliebe der Erfolg zweifelhaft. Denn Verkehrsvergehen — wie zu schnelles Fahren und selbst Trunkenheit am Steuer — gelten in der Bundesrepublik weithin noch als Kavaliersdelikte.

„Nur eine Minderheit der deutschen Autofahrer“, so konstatiert ein Allensbach-Report, „kann sich noch als unbescholten bezeichnen“ — laut Umfrage sind 23 Prozent der westdeutschen Kraftfahrer zwei- bis dreimal, 14 Prozent sogar öfter als dreimal mit der Straßenverkehrsordnung in Konflikt geraten. Wo Gesetze derart häufig übertreten würden, so meditierte Professor Lewrenz, müsse gefragt werden,

„ob nicht vielleicht die Gesetze schlecht sind“.

Offenkundig widersprechen die geltenden Verkehrsbestimmungen nicht selten der Vernunft und menschlichem Instinktverhalten. Es sei natürlich, so Lewrenz, daß Autofahrer, die eine breite Fahrbahn benutzen, das Vorfahrtsrecht für sich beanspruchen, wenn sie an Kreuzungen und Einmündungen schmalere Seitenstraßen passieren. Solchem subjektiven Rechtsempfinden aber trage die Verkehrsordnung häufig nicht Rechnung.

Ähnliches gilt für Tempo-Beschränkungen: Eine Untersuchung des Verkehrspsychologen Bernhard Herwig etwa zeigt, daß sich die Kraftfahrer meist nicht nach Verkehrsschildern, sondern eher „nach der tatsächlichen Verkehrslage“ richten; sie mißachten Schilder und Regeln, wenn sie „nicht mehr als sinnvoll erlebt werden“ können.

Wenn Verkehrszeichen im Übermaß aufgestellt werden, verlieren sie nach Ansicht Herwigs an Wert. Die Inflation der Gebotstafeln habe schließlich zur Folge, daß die Fahrer die Schilder „auch dann nicht mehr ernst nehmen, wenn ihre Beachtung aus Sicherheitsgründen dringend nötig“ wäre.

Die Erkenntnis, daß der immer bedrohlicher werdenden Lage auf Deutschlands Straßen auf dem traditionellen Verordnungsweg nicht mehr beizukommen sei, dämmert allmählich auch den Verantwortlichen in Bonn. Im November vergangenen Jahres hat Verkehrsminister Leber dem Bundestag einen Verkehrsbericht vorgelegt, der ein umfassendes Reformprogramm zur Sanierung des Straßenverkehrs enthält.

Im Kapitel XII (Titel: „Sicherheit im Straßenverkehr“) des Verkehrsberichts kündigt Leber verbesserte sicherheitstechnische Vorschriften für den Automobilbau, die Fahrzeugüberwachung und den Straßenbau an.

Ferner verheißt der Bericht eine „Verbesserung der Unfallrettung“, Intensivierung der Verkehrserziehung sowie eine „Neuordnung der Schulferientermine“. Schließlich gibt der Bericht die Absicht der Bundesregierung kund, die Industrie bei der Entwicklung von „experimentellen Sicherheitsfahrzeugen“ zu unterstützen.

Fahrbahnbeleuchtung für alle Autobahnen?

Doch das imponierende Reformprogramm verdeckt allenfalls die Schwierigkeiten, die seiner Verwirklichung entgegenstehen. Viele Details des Plans sind noch umstritten, andere würden immense Kosten verursachen.

Die Absicht etwa, auf Autobahnen und Fernstraßen neue, verbesserte Leitplanken zu errichten, führt alsbald zu dem Problem, daß es den Technikern bislang nicht gelungen ist, die optimale



Unfallpfer Kind: Recht des Stärkeren?

Plankenform zu entwickeln. Der Plan, „die Ausbildung der Bevölkerung in Erster Hilfe“ zu intensivieren, erscheint Fachleuten nutzlos. Professor Herzog: „Im statistischen Durchschnitt kommt der einzelne zu selten in die Lage, erste Hilfe leisten zu müssen, im Ernstfall hat er alles vergessen.“

Auch das Vorhaben, „Bundesfernstraßen zu beleuchten und dadurch sicherer zu machen“, bleibt einstweilen eher utopisch. Weil der Plan von den Experten noch „zurückhaltend beurteilt“ wird (Verkehrsbericht), sollen zunächst nur einige Teststrecken beleuchtet werden — Kosten je Kilometer für die Lichtenanlagen: 250 000 Mark. Die Aufwendungen für den Unterhalt der Leuchten werden auf jährlich 25 000 Mark pro Kilometer geschätzt.

Angeichts solcher Unsicherheit erscheint die Absicht, die Verkehrsforschung endlich zu koordinieren und für die Praxis nutzbar zu machen, als das Herzstück aller Leber-Reformen. Im Juli soll ein zentrales Institut für Unfallursachenforschung gegründet werden („Zentrale Stelle für Unfallursachenforschung“ — Z.U.), das eigene Forschungsprojekte betreiben, bislang verstreute Vorhaben koordinieren und Forschungsergebnisse sammeln soll.

Zuerst wird die Schuldfrage gestellt.

Eine Projektgruppe von Verkehrsexperten, angeleitet vom „Quickborner Team“, hat die Z.U.-Gründung vorbe-

reitet und einen Tätigkeitsbericht verfaßt, der unter anderem auch den gegenwärtigen Zustand der Unfallforschung beschreibt — sie befindet sich, so diagnostizierten die Fachleute, im In- und Ausland in einem Stadium hochgradiger Konfusion.

In der Bundesrepublik entdeckten die Rechercheure zwar „einerseits viele Stellen“, die „am Rande auch Fragen der Verkehrssicherheit und Unfallforschung behandeln“; doch stellten sie zugleich fest, daß darüber hinaus Institute, „die sich ausschließlich der Unfallursachenforschung widmen, kaum bestehen“.

In der Tat fehlt es der Unfall-Wissenschaft an den elementaren Forschungsgrundlagen. Auf der Ebene des internationalen Austauschs sind sich die Experten nicht einmal über die Modalitäten des Bodycounts der Verkehrsopfer einig: In Westdeutschland gilt als Verkehrstoter, wer binnen 30 Tagen nach einem Unfall stirbt, in Italien hingegen ist diese Frist auf nur drei Tage begrenzt.

Aber auch in der Bundesrepublik existieren kaum verlässliche statistische Unterlagen, die über die wahren Ursachen des Massensterbens auf den Straßen Aufschluß geben könnten. Zwar verfügt das Kraftfahrt-Bundesamt, in dessen Verkehrszentralregister alle von der Polizei aufgenommenen Unfall-Erhebungen gespeichert werden, über einen immensen Daten-Fundus. Doch die statistischen Unterlagen werden, so Projektgruppen-Mitglied Lewrenz, „fast ausschließlich zu gerichtsgutachtlichen Zwecken benutzt“.

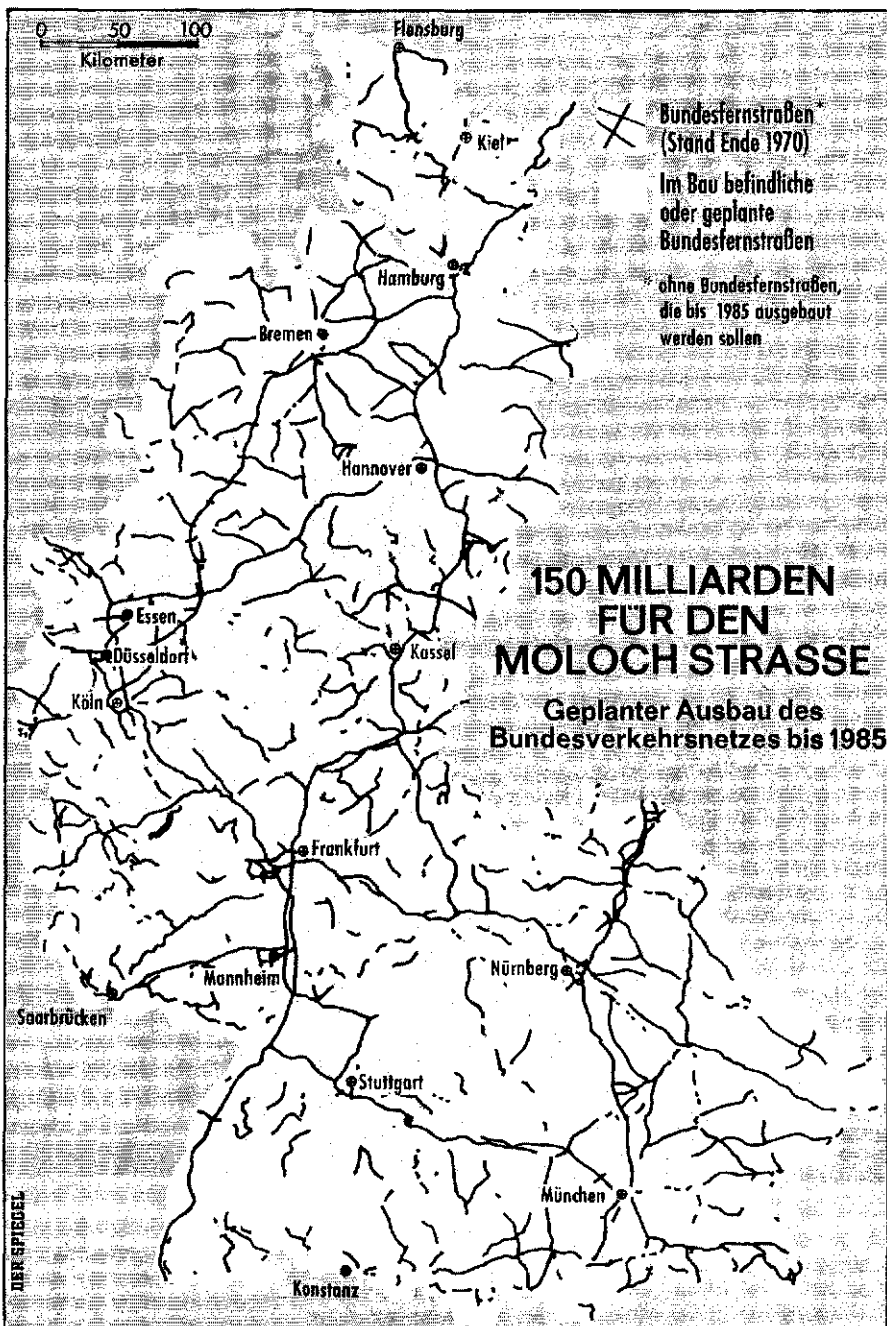
Zu diesem Zweck werden die Flensburger Daten schon bei ihrer Entstehung, am Unfallort, durch vorfabrizierte Filter — sogenannte Status-Formulare der Polizei — gepreßt und aussortiert. In dem Filter bleiben vorzugsweise solche Daten hängen, die (so Lewrenz) „bei der Klärung einer a priori gestellten Schuldfrage helfen könnten“. Feststellungen wie etwa „Vorfahrt verletzt“, „überhöhte Geschwindigkeit“ oder „zu geringer Sicherheitsabstand“.

Der Mythos vom menschlichen Versagen.

Der Mythos vom menschlichen Versagen hat hier seinen Ursprung: Auf der Suche nach Schuldbeweisen gegen die Fahrer werden technische Mängel an den Fahrzeugen von den (ohnehin nicht sachverständigen) Polizisten kaum notiert.

Sie werden allenfalls in den Prüfergebnissen der Technischen Überwachungs-Vereine sichtbar; nur 42 Prozent der überprüften Wagen, so die Tüv-Bilanz im Jahre 1970, waren ohne Mängel. 29 Prozent der Fahrzeuge wiesen schwere Mängel auf.

Zuverlässiger als die Polizei-Statistiken, die „in jedem Bundesland, in jeder



Stadt ... auf andere Art und Weise geführt" werden („Auto, Motor und Sport“). erscheinen die Unfall-Daten, die von den Versicherungsgesellschaften gesammelt und ausgewertet werden.

Die Dachorganisation der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrs-Versicherer (Huk-Verband) ist gegenwärtig dabei, die bislang umfänglichste Unfall-Datensammlung mit EDV-Hilfe auszuwerten — insgesamt 90 000 Unfälle (mit Personenschäden) sollen dabei erfaßt und analysiert werden. Ein Teilergebnis dieser Untersuchung (rund 50 000 Unfälle) hat Huk-Vorsitzender Dr. Werner Brugger Ende Mai bekanntgegeben — allerdings nur in einer lückenhaften Übersicht.

Denn die Versicherer denken nicht daran, ihre Forschungsergebnisse vollständig preiszugeben. Die sorgfältig ausgewählten Details des veröffentlichten Brugger-Berichts lassen erkennen, daß die „Versicherungswirtschaft ... nicht anklagen will“ (Brugger).

Kunststoffpolster sollen Fußgänger schützen.

So beschränkt sich der Bericht auf lapidare Feststellungen — Angaben etwa über am häufigsten vorkommende Unfallverletzungen: Kopfverletzungen (25 Prozent), Knie- und Halsverletzungen (je 15 Prozent), Brustkorbverletzungen (zehn Prozent). Über die Ursache der Verletzungen wird Genaueres nicht vermeldet; zu erfahren ist allenfalls, daß in rund 17 Prozent die Windschutzscheibe „in den Unfallablauf einbezogen war“ oder daß „bei 14 Prozent aller untersuchten Kraftfahrzeuge ... die Lenksäulen in den Innenraum zurückgeschoben wurden“.

Zwar habe es sich bei der Untersuchung, so Brugger, „nicht vermeiden“ lassen, „die Verletzung jeweils dem betreffenden Unfallfahrzeug mit Angabe der Herstellerfirma und der genauen Modellbezeichnung zuzuordnen“. Doch Brugger, Vorstandsmitglied der Münchner Allianz-Versicherungs-AG („Hoffentlich Allianz versichert!“), hält es für geraten, den Fahrern bestimmter Autotypen zu verschweigen, wie gefährlich ihr Fahrzeug ist. Brugger: „Wir können doch die Kraftfahrer nicht verunsichern.“

Bisher haben die vorsichtigen Unfall-Forscher nicht einmal die betroffenen Autofirmen von den Gefahrenpunkten unterrichtet, die sie an den verschiedenen Autotypen festgestellt haben. „Wir überlegen noch“, so erläutert Brugger, „wie wir es möglich machen können, daß die Techniker im Automobilbau aus unseren Ermittlungen lernen können.“

Die Zentrale Stelle für Unfallursachenforschung soll künftig mithelfen.

* Bei der Eröffnung der Aktion „Fahrer ohne Promille“

die bislang an Interessengruppen und Vorurteile gefesselte Verkehrswissenschaft zu freier Entfaltung zu bringen. Arbeitsgrundlage der Z.U. muß nach Ansicht von Professor Lewrenz „eine Erkenntnis sein, die sich erst allmählich durchsetzt“ — die Einsicht, „daß der Unfallvorgang als ein multifaktorielles Geschehen angesehen werden muß“.

Das bedeutet: In Zukunft werden Unfallmediziner, Verkehrsplaner, Automobil- und Straßenbautechniker, Psychologen und Soziologen zusammenarbeiten müssen, um gemeinsam ein umfassendes Gesamtkonzept für die Verkehrssicherheit zu entwerfen.

Ein derartiges Generalprogramm aber ist noch nicht in Sicht; mutmaßlich wird es noch Jahre dauern, bis die Wissenschaftler ein Gesamtkonzept geschaffen haben, das es erlaubt, Prioritäten für die Forschung zu setzen und gezielte, wirkungsvolle Reformen einzuleiten.

So lange aber können die Verkehrspolitiker nicht warten. Konfrontiert mit stetig wachsenden Unfallzahlen, sehen sie sich zum Handeln genötigt, obgleich ihnen dabei eine brauchbare Richtschnur fehlt.

Die Versuche des Leber-Ministeriums, das sieche System des Straßenverkehrs zu kurieren, verfolgen zwei zentrale Ziele:

- ▷ Zum einen plant Leber, das Netz der Bundesfernstraßen bis zum Jahre 1985 monumental auszubauen; er legte einen Straßenbau-Bedarfsplan vor, der — würde er realisiert — Investitionen von mindestens 150 Milliarden Mark erfordern würde (siehe Graphik Seite 40).
- ▷ Daneben kündigte Leber in seinem Verkehrsbericht eine Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen für den Automobilbau an; die Vorschriften würden die Autofirmen zwingen, die Fahrsicherheit ihrer



Verkehrsunterricht für Kinder
Methoden noch umstritten

Produkte durch konstruktive Verbesserungen zu erhöhen.

Der Druck auf die Automobilkonzerne entstand zuerst in Amerika, wo der Rechtsanwalt Ralph Nader („Unsafe at Any Speed“) seit Jahren die Industrie anklagt, sie baue unsichere Autos. US-Verkehrsminister John Volpe hat seither die Sicherheitsvorschriften rigoros verschärft.

Erstmals 1965 baute die US-Luftfahrtfirma Fairchild Hiller ein sogenanntes Sicherheitsauto, ein Experimentierfahrzeug mit insgesamt 134 neuartigen Sicherheitseinrichtungen. Seither haben Luftfahrt- und Automobilkonzerne in den USA, Frankreich und der Bundesrepublik gleichfalls mit der Entwicklung von experimentellen Sicherheits-Prototypen begonnen — so neuerdings auch Daimler-Benz und



Verkehrsminister Leber, Promillegegner*: Opfer für die heilige Kuh

das VW-Werk in Wolfsburg (siehe Seite 118).

Eine Fülle von gefahrenverhütenden technischen Details — die bewährtesten sollen später in den Serienbau übernommen werden — ist bei den Versuchsfahrzeugen in den letzten Jahren schon entwickelt worden: verschleißlose Bremsanlagen, Blockierschutz-Einrichtungen, elektronische Steuerhilfen, aber auch wassergefüllte Stoßstangen, die bei leichten Zusammenstößen Karosserie-schäden verhüten, oder Kühler-Kunststoffverkleidungen, die bei Kollisionen mit Fußgängern die Verletzungsgefahr verringern.

Noch Jahre werden vergehen, bis Sicherheitsautos in Serie gebaut werden können. Aber schon jetzt scheint deutlich, daß Fahrzeuge — rundum ausgestattet mit Knautschzonen, Überrollbügel und elektronischem Beiwerk — mehr Sicherheit allein den Automobilisten bringen dürften, kaum den übrigen Verkehrsteilnehmern: „Wer glaubt denn ernstlich, das Sicherheitsauto werde Aggressionen am Steuer abbauen?“ — so zweifelt Dr. Horst-Ludwig Riemer, Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen. Riemer sieht „schlechte Zeiten“ nahen „für Moped- und Radfahrer“, vor allem „für die besonders gefährdeten Kinder und alten Menschen, deren Angstgegner die Vollmotorisierung ist“.

Das Auto als Lustobjekt abschaffen?

Gerade dieser Vollmotorisierung aber will Verkehrsminister Leber die Wege ebnen. Bis 1985, so der Straßenbauplan, sollen in der Bundesrepublik insgesamt 28 000 Kilometer neue Bundesstraßen und Autobahnen gebaut werden, mehr als viermal soviel wie in den zurückliegenden 13 Jahren. Aber die Fachleute hegen Zweifel, ob der Bauplan zur Befriedigung der bedrohlichen Verkehrssituation beitragen kann.

Bislang wuchs das Verkehrsaufkommen in der Bundesrepublik doppelt so schnell wie das Straßennetz. Allein seit 1968 hat die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge um vier Millionen zugenommen — sie stieg von 14 auf 18 Millionen. Wenn sich alle westdeutschen Autos gleichzeitig zu einer Fahrzeugschlange formieren würden, so würde der Abstand von einem Wagen zum nächsten auf sämtlichen Straßen der Bundesrepublik nur 23 Meter betragen.

Zudem zeigen Erfahrungen in den USA, daß jede Erweiterung des Straßennetzes stets eine beschleunigte Zunahme des Automobilbestands — und so der Unfallgefahr — zur Folge hatte.

Prognosen, die eine Sättigung des Automobilmarktes für etwa 1980 voraussagen, stoßen deshalb bei vielen Fachleuten auf Skepsis; das Mißver-

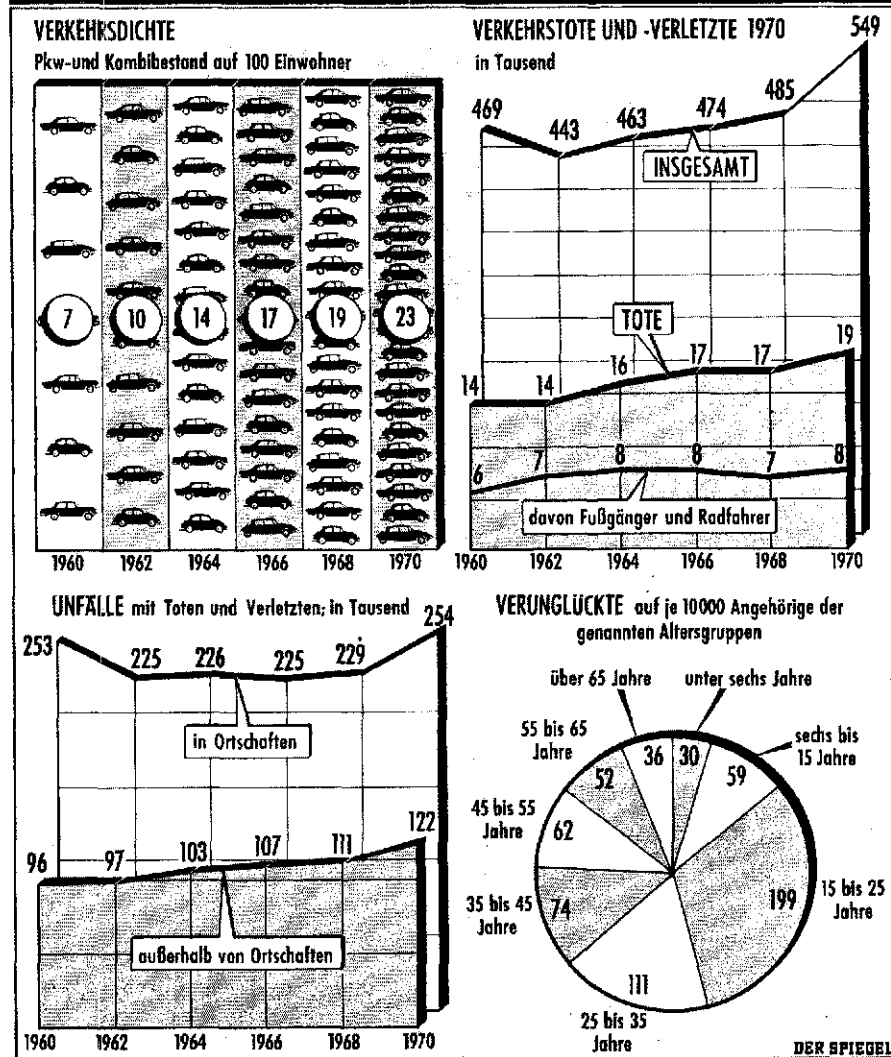
hältnis zwischen dem — begrenzt ausbaufähigen — Verkehrsraum und dem wuchernden Wachstum des Kraftfahrzeug-Bestands, so glauben sie, werde wohl auch künftig fortbestehen.

Ein Ausweg aus dem Verkehrsdilemma, scheint es, bietet sich vorerst nicht an — auch wenn Staat und Autofahrer, Industrie und Kommunen bereit wären, die erforderlichen, extrem hohen Sanierungskosten für das marode Verkehrssystem zu zahlen. Immer häufiger

mittel reserviert werden: U-Bahnen, Luft- oder Magnetkissenzüge.

Aber Pläne, das Verkehrssystem derart umzustülpen, stoßen in der Bundesrepublik auf eherne Widerstände: Sie zielen zugleich auf eine Umwälzung im westdeutschen Wirtschaftsgefüge. Denn wie in den USA, wo der mächtigste Auto-Konzern des Landes mit dem Slogan wirbt „Was gut ist für General Motors, ist gut für Amerika“, so gilt auch in der Bundesrepublik die Auto-

BILANZ DER STRASSENSCHLACHT



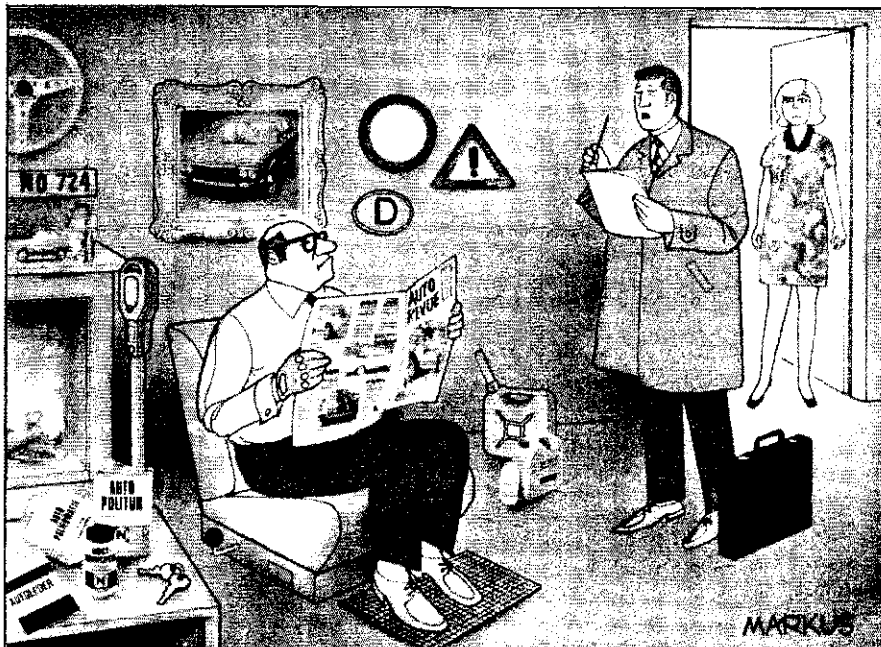
diskutieren deshalb progressive Verkehrsplaner die Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, dieses so einseitig aufs Auto fixierte System wenigstens teilweise zu liquidieren und umzugestalten.

Jusos und Jungdemokraten, aber auch Politiker wie der Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel erhoben in jüngster Zeit die Forderung, den kostspieligen und mörderischen Autoverkehr einzuschränken (siehe Seite 55) — die öffentlichen Ausgaben für Straßen- und Brückenbau, für Parkplätze, Ampelanlagen und Überwachungsorgane, so verlangen sie, sollten eher für die Entwicklung und den Ausbau leistungsfähiger Massenverkehrs-

mobilität seit 1945 als tragende Säule der Volkswirtschaft.

Nahezu jeder achte westdeutsche Werktätige lebt direkt oder indirekt von der Auto-Industrie, die in den letzten zehn Jahren ihren Umsatz um 156 Prozent steigern konnte und zum größten Auto-Exporteur der Welt avancierte. Verkehrsminister Leber betrachtet die Entwicklung der Automobilindustrie als „Wohlstandsbarometer“ der Nation.

Als Wettermacher fühlen sich denn auch die Mächtigen des Automobilbaus: Die Bosse der Branche, fest entschlossen, ihren seit 20 Jahren unablässig expandierenden Markt zu verteidigen, bilden die einflußreichste Lobby



Aus dem STERN

„Ich mache eine Meinungsumfrage für die Stadtverwaltung und wüßte gern, ob Sie nach Einführung des Null-Tarifs mit der Bahn ins Büro fahren würden.“

des Landes. Sie drängen darauf, daß der Straßenbau zügig vorangetrieben wird.

Bis zum Jahre 2000, so prognostizierte vor zwei Jahren auf einem Futurologen-Kongreß VW-Vorstandsmitglied Professor Werner Holste, werde das Auto das beherrschende Verkehrsmittel bleiben. Eine Studie des Mineralöl-Konzerns Shell sagt voraus, daß sich der Kraftfahrzeug-Bestand schon bis 1985 nochmals um die Hälfte vergrößern werde.

Auto-Fachzeitschriften und industrie-eigene Propagandablätter, etwa die Shell-Illustrierte „PS“, bekräftigen diese Thesen. Der „Zug zum eigenen Auto“ sei „nicht aufzuhalten“, konstatiert „PS“. „Es geht nicht ohne Autos“, glaubt auch „Auto, Motor und Sport“ und fordert: „Man wird in den nächsten Jahrzehnten sehr viele Straßen bauen müssen.“

Trotz steigender Unfallzahlen und nervenverschleißender Verkehrsdichte präsentieren Zeitschriften und Werbung das Auto — Werkzeug tausendfacher Tötung — als kunstvoll stilisiertes, glückverheißendes Lustobjekt: „Nur Fliegen ist schöner.“

Und die Deutschen glauben daran. So tief verwurzelt ist die Liebe zum Auto in der Volksseele, daß die Kraftfahrer widerspruchslos bereit sind, einen Großteil ihres Einkommens der „heiligen Kuh Auto“ (Professor Karl Steinbuch) zu opfern: rund 15 Milliarden Mark insgesamt in jedem Jahr für Neuanschaffungen, dazu noch drei Milliarden für die Fahrzeugpflege, fast das Doppelte für Zubehör — Sportlenkräder, Sitzfelle oder Rallye-Streifen — und zwölf Milliarden für Benzin und Öl.

Als bloßes Verkehrsmittel existiert das Auto im Bewußtsein der Deutschen nur zu einem geringen Teil. In den kaum

100 Jahren, seit Gottlieb Daimler das erste Auto baute, ist es, wie der Soziologe Schmidt-Relenberg schreibt, „Medium und Symbol der Freiheit“, „Status- und Prestigesymbol“ und „Machtwerkzeug“ geworden — es bietet, so Schmidt-Relenberg, das „Glücksgefühl für jedermann“.

Die irrationale Beziehung des modernen Menschen zum Auto, so vermutete schon vor Jahren der US-Soziologe David Riesman, trage entscheidend dazu bei, daß die blutigen Folgen des Autoverkehrs einem gesellschaftlichen Verdrängungsprozeß anheimfallen — dem „Fetisch“ Auto zuliebe werde bagatellisiert und mit einem Tabu belegt, was immer die Abschaffung des Autoverkehrs rechtfertigen könnte.

So wird es denn auf die Dauer nur einen Ausweg aus dem Dilemma geben: Notfalls mit Zwang, glauben manche Verkehrspolitikern, müsse die Automobilindustrie veranlaßt werden, ihr hemmungsloses Wachstum zu bremsen.

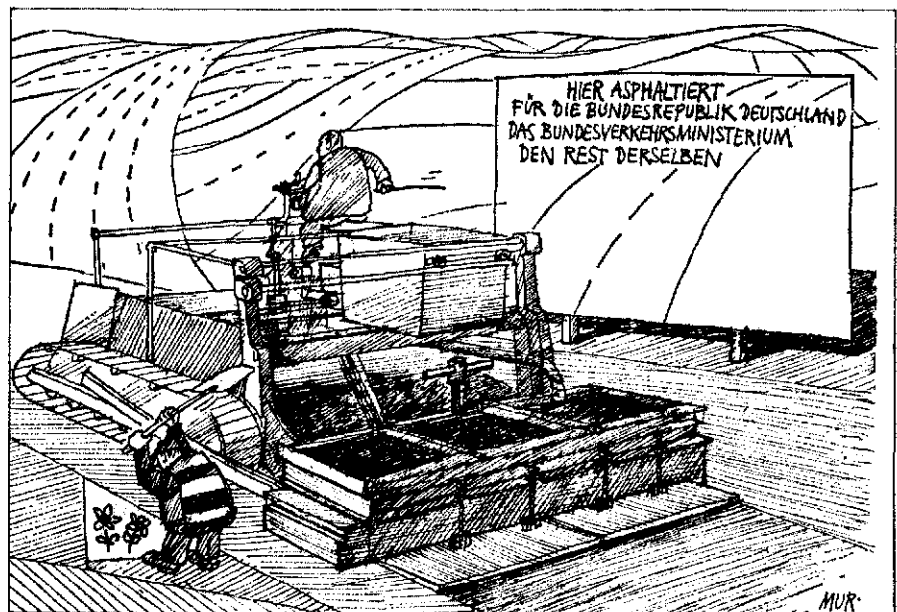
Die „Tatsache, daß die Zuwachsraten der Automobilindustrie bei uns geradezu ein Tabu ist“, habe zu „Krebschäden unserer Gemeinschaft“ geführt, klagte unlängst der Münchner OB Vogel; die Auto-Industrie müsse „mit den Machtmitteln dieser Gesellschaft“ in die Schranken gewiesen werden.

Zuvor allerdings, so erkannte schon vor 15 Jahren US-Gesellschaftskritiker Riesman, sei es notwendig, eine Wandlung im Bewußtsein der Kraftfahrer-Massen vorzubereiten. Den ins Auto verliebten Bürgern Amerikas, verlangte Riesman damals, müsse ein schmerzhafter Prozeß des Umdenkens abverlangt werden.

Vor der Aufgabe, einen solchen Bewußtseinsvorgang einzuleiten, ist Verkehrsminister Leber bislang zurückgeschreckt. Er habe sich „danach zu richten“, so verteidigte er sich in einem Interview mit der „Süddeutschen Zeitung“, „was der Bürger im Lande will“ — es sei nicht sein Amt, „ihm vorzuschreiben, was er eigentlich wollen sollte“.

Eine Zukunfts-Ära ohne Autos aber erschiene den jetzt lebenden Bürgern wohl noch schlechthin unvorstellbar — und das, obwohl vorausschauende Techniker dem Tod des Autos schon entgegensehen.

„Das Auto von heute“, prophezeite ein US-Ingenieur, werde weder „als Fahrzeug mit Rädern noch als Schwebeauto eine Zukunft haben“. Vielleicht schon der übernächsten Generation, meinte er, „wird es vorkommen wie ein sagenhaftes Wesen aus der Steinzeit“.



Lebers Plan

Süddeutsche Zeitung