

Straßenverkehrssicherheit – aus dem finsternen Mittelalter in Richtung der Aufklärung?

Richard E. ALLSOP

1. Einleitung

Der Titel dieses Beitrags ist eine provisorische und persönliche Antwort hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit zur im Tagungstitel gestellten Frage: Unde venis – Verkehr – quo vadis? Sie stammt aus dem Glauben, dass künftige Generationen das 20. Jahrhundert, und daneben den Anfang des 21. Jahrhunderts, als das finstere Mittelalter der Motorisierung ansehen werden. Auch, dass sie den Unfalltribut, den wir heutzutage als Teilpreis der Motorisierung bezahlen, als ähnlich unannehmbar ansehen werden, wie wir den Verkauf von Menschen in die Sklaverei oder das Einsetzen von Kindern in gefährlicher Industriearbeit – die beide auch Teile der sozialwirtschaftlichen Evolution des heutigen Europas waren.

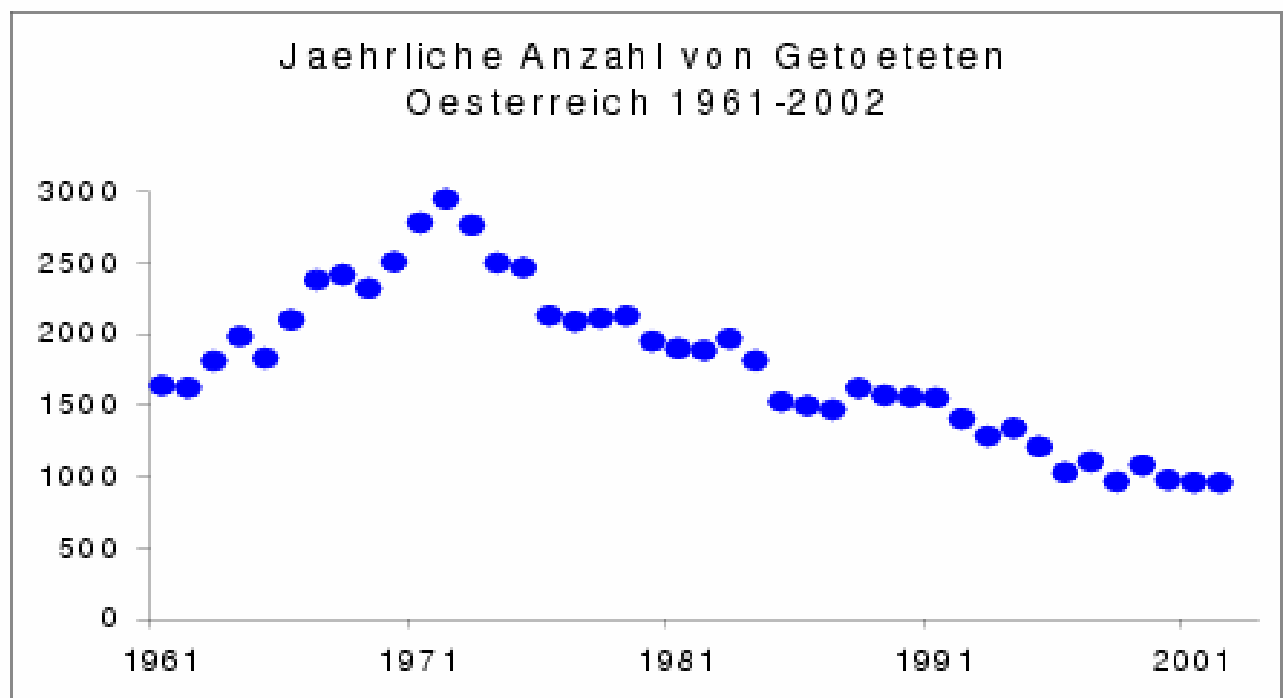


Abb. 1: Zeitreihe der Straßenverkehrstoten in Österreich

In Abbildung 1 sieht man die „Hauptganglinie“ der Straßenverkehrssicherheit – die Anzahl der jährlich bei Verkehrsunfällen getöteten Menschen – in Österreich seit 1961. Wie in anderen hochmotorisierten Ländern hat dieser Unfalltribut bis in die frühen 1970er Jahre zugenommen. Erst seit dieser Zeit

ist er rückläufig – und im Rahmen des Österreichischen Verkehrssicherheitsprogramms 2002 - 2010 (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie 2002) wird angestrebt, diese günstige Abnahme weiter zu verstärken.

Es ist zu überlegen, ob es eine Folge dieser Entwicklung ist, dass Länder wie Österreich schon aus dem finsternen Mittelalter der Motorisierung herausgetreten sind.

2. Risiko bei der Straßenbenutzung und seine Reduzierbarkeit

Der Vergleich von amtlichen und anderen Statistiken für Österreich (Statistik Austria 2004, Sammer et al. 2002) zeigt, dass in den letzten Jahren für je 2 Tote durch Unfälle auf Straßen 3 Menschen bei Unfällen anderswo sterben. Aber für jede Stunde, die Österreicher auf den Straßen verbringen, verbringen sie etwa 15 wache Stunden anderswo. Daraus ergibt sich, dass die Tötungswahrscheinlichkeit pro Stunde bei der Straßenbenutzung etwa 10-mal so hoch ist wie im Rest des alltäglichen Lebens. Der entsprechende Wert für Großbritannien ist 8,5 (Ward et al. 2003).

Dieses hohe Risiko soll weiter reduziert werden – nicht nur weiter als bis jetzt, nicht nur weiter als im Programm 2002 - 2010 vorhergesehen, sondern noch weiter. Gründe, es zu reduzieren, sind nicht bloß, dass es hoch ist, sondern auch, dass die Straßenbenutzung ein unvermeidlicher Teil des alltäglichen Lebens ist und dass ein großer Anteil des Unfalltributs volkswirtschaftlich günstig durch bekannte Maßnahmen zu verhüten ist.

Straßenverkehrsunfälle sind Fehler eines Systems, das aus Straßen und ihrer Umgebung, Fahrzeugen und ihrer Ausstattung sowie den Straßenbenutzern mit ihren Fähigkeiten und Grenzen besteht. Nach den niederländischen Prinzipien der dauerhaften Sicherheit (Wegman und Elsenaar 1997) ist der Unfalltribut zu reduzieren, indem:

- Straßen den Grenzen der Benutzer angepasst,
- Fahrzeuge nach dem Menschenschutz und der Vereinfachung des Fahrens eingerichtet und
- Straßenbenutzer hinreichend ausgebildet, informiert und überwacht werden.

3. Überwindung der Toleranz gegenüber dem heutigen Unfalltribut

Um schnellere Fortschritte in Richtung einer dauerhaften Sicherheit zu machen, muss der Toleranz der Bevölkerung und der Entscheidungsträger gegenüber dem heutigen Unfalltribut entgegengetreten werden. Dazu ist es interessant, sich den aktuellen Stand der Toleranz gegenüber unterschiedlichen gefährdenden Verhalten im öffentlichen Raum in Europa zu überlegen. Nach der persönlichen Einschätzung des Autors ist diese Toleranz

- gegenüber Missbrauch von Feuerwaffen sehr niedrig;
- gegenüber Übertragen von Krankheit ebenfalls niedrig;
- gegenüber Verbrechen gegen Mensch oder Eigentum im Großen und Ganzen auch niedrig;
- gegenüber Missbrauch von Substanzen in der Tendenz und je nach Substanz schwankend;
- gegenüber Missbrauch von Fahrzeugen aber, zumindest in erheblichen Teilen der Bevölkerung und nicht zuletzt auch aus geschäftlichem Interesse, hoch.

Darüber hinaus sind praktische Möglichkeiten, die negativen Auswirkungen des Missbrauchs von Fahrzeugen kostenwirksam zu reduzieren, viel klarer zu sehen, als z.B. im Falle des Missbrauchs von Substanzen wie Alkohol und anderen Drogen. Deswegen müssen Bevölkerung und Gesellschaft dazu bewegt werden,

- dem Skandal der Toleranz gegenüber dem heutigen Unfalltribut aktiv entgegenzutreten und
- das Verschieben oder Ablehnen von volkswirtschaftlich günstigen Sicherheitsmaßnahmen als ein Wegwerfen von Menschenleben anzusehen.

Hierbei könnte eine seriöse Information, besonders in den Medien, kräftig helfen.

Auf diese Weise könnten

- Regierungen und Straßenbenutzer bereit werden, mehr für Verkehrssicherheit zu investieren;
- Gruppen, die Macht oder Einfluss haben, mehr als derzeit bereit werden, bei der Förderung der Verkehrssicherheit mitzuwirken;
- die Bevölkerung bereit werden, mehr Sicherheitsmaßnahmen zu akzeptieren; und
- **mehr Politiker bereit werden, sich mit Wort und Tat für die Verkehrssicherheit zu betätigen.**

Dadurch wäre es möglich, ein umsetzungsfähiges Straßenverkehrskonzept für die Jahrzehnte nach 2010 zu entwickeln und die Geschichte der Motorisierung in punkto ihrer Sicherheit wirklich in Richtung der Aufklärung voll in Gang zu setzen.

4. Wie weit in Richtung der Aufklärung?

Die berühmte Nullvision des schwedischen Parlaments:

„Das langfristige Ziel ... dass niemand als Folge eines Verkehrsunfalls im Straßenverkehrssystem getötet oder schwer verletzt werde“
(Ministerium für Verkehr und Kommunikation 1997)

hat die Förderer der Straßenverkehrssicherheit in vielen Ländern ermutigt und begeistert.

Die Aufklärung war aber eine Zeit der Vernunft, und man muss sich fragen, wie vernünftig es sei, nach einem Straßenverkehrssystem ganz ohne Risiko der Tötung oder schweren Verletzung zu streben. Letztendlich würde man Grenzen erreichen:

- Haushaltsgrenzen angesichts von Gelegenheiten, anderswo in der Gesellschaft Menschenleiden mit einem effizienteren Einsatz von Mitteln zu reduzieren, und
- Akzeptanzgrenzen bei der Bevölkerung über die Beschränkung von Freiheiten beim Benutzen von Straßen.

Versuchte man, solche Grenzen zu übertreten, könne die Reaktion dagegen zu einem erheblichen Rückschlag für die Verkehrssicherheit werden.

Bei der Förderung der Verkehrssicherheit soll Folgendes nie vergessen sein:

>Sicherheit dient dem Leben, aber Leben ist mehr als bloß sicher sein.<

Mit diesem Leitsatz ist in Großbritannien eine pragmatischere Vision der Straßenverkehrssicherheit empfohlen worden, nämlich

„dass die Tötungswahrscheinlichkeit pro Stunde Straßenbenutzung nicht höher sei als durchschnittlich pro Stunde im Rest des alltäglichen Lebens“ (Motorists' Forum der britischen Commission for Integrated Transport 2003).

Frühestens dann, wenn diese Tötungswahrscheinlichkeit auf der Straße unter den zweifachen Wert des Alltags gebracht werden kann, ist die Aufklärung in der Nähe.

5. Danksagung

Der Autor ist den Kollegen am Institut für Verkehrswesen der BOKU Wien für die Unterstützung beim Auffinden von österreichischen Statistiken sowie für die sprachliche „Polierung“ dieses Beitrags herzlich dankbar.

Quellen

- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2002): Österreichisches Verkehrssicherheitsprogramm 2002-2010. Wien
- Ministerium für Verkehr und Kommunikation, Schweden (1997): Vision Zero. Information Sheet. Stockholm
- Motorists' Forum der britischen Commission for Integrated Transport (2003): A review of the delivery of the road safety strategy: Advisory Panel report
<http://www.cfit.gov.uk/mf/reports/roadsafety/ap/index.htm>
- Sammer G, W J Berger und F Matiassek (2002): Mobilitätsverhalten USA – Österreich im Vergleich. In Hauger G (Hrsg.) Perspektiven der Verkehrssystemplanung – Festschrift für Peter Cerwenka. Institut für Verkehrssystemplanung, IVS-Schriften Band 14, Österreichischer Kunst- und Kulturverlag, Wien
- Statistik Austria (2004): Statistisches Jahrbuch Österreich 2004. Wien
- Ward H, R Allsop, B Turner und A Evans (2003): A review of the delivery of the road safety strategy: UCL report.
<http://www.cfit.gov.uk/mf/reports/roadsafety/ucl/index.htm>
- Wegman F and P Elsenaar (1997): Sustainable solutions to improve road safety in The Netherlands. SWOV Report D-97-8, SWOV, Leidschendam