

Der Fall des Unfalls



Praktisch alle Dinge im Leben, die wir als angenehm empfinden, haben auch negative Begleiterscheinungen – so auch der Verkehr. Die bei Weitem negativsten Begleiterscheinungen sind zweifellos die Unfälle. Unsere fast unbeschränkte Mobilität erkaufen wir uns letztendlich mit Sachschäden, Verletzten und sogar Toten. Bei der ganzen Euphorie über die Fortschritte der Technik wird dieser Bereich gerne ausgeblendet – doch Unfälle sind untrennbar mit dem Verkehr verbunden. So wurde 1868 die erste Ampel vor dem Parlament in London installiert, weil viele Polizisten bei dem Versuch ums Leben kamen, den Verkehr vor Ort auf der Kreuzung selbst zu regeln: Sie wurden von Pferdefuhrwerken einfach überfahren. Doch auch der ersten mit Gas gespeisten Ampel weltweit erging es nicht besser: Sie wurde ebenfalls „überfahren“ und explodierte. Erst der Strom führte in den zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts (in den USA) zu der Ampel, wie wir sie heute kennen.

Verkehrspolitiker aller Couleur haben sich seit jeher auf die Fahne geschrieben, die Unfallstatistiken zu verbessern. Dabei spielen interessanterweise die absoluten Zahlen eine untergeordnete Rolle – wichtiger sind hier die Tendenzen. Und natürlich der internationale Vergleich, gilt es doch auch, Argumente gegen das ohne Ge-

schwindigkeitslimit auf vielen deutschen Autobahnen erlaubte „Rasen“ zu entkräften.

Ebenso wird immer wieder versucht, dem gängigen Klischee der geschlechterspezifischen Fahrdefizite Vorschub zu leisten. Hier geht es nicht um das „rückwärts Einparken“, sondern schlicht um Unfälle. So fand der Auto Club Europa (ACE) Anfang 2010 in einer groß angelegten Studie heraus, dass Frauen in der Tat die besseren Autofahrer seien. Man stellte sogar fest, dass die Frauen in Ostdeutschland, speziell Brandenburg, als besonders umsichtig im Straßenverkehr agieren würden. Gründe dafür wurden aber keine genannt. Einschränkend kann man allenfalls anführen, dass lediglich 82 Prozent der Frauen in Deutschland einen Führerschein besitzen, bei Männern sind es 93 Prozent. Eigentlich müssten als Grundmaß die zurückgelegten Kilometer gelten, doch da wird es schwierig.

Da in Deutschland nichts dem Zufall überlassen wird (allenfalls die Verbuchung von 55,5 Milliarden Euro ...), gibt es für die Erfassung von Verkehrsunfällen natürlich ein Gesetz, das „Straßenverkehrsunfallstatistikgesetz“, oder kurz (!) StVUnfStatG. In diesem Gesetz aus dem Jahre 1990 wird übrigens auch festgelegt, dass „als Getötete alle Personen gezählt werden, die innerhalb

von 30 Tagen nach dem Unfall an den Unfallfolgen verstorben sind“. Dies ist auch international der übliche Zeitrahmen, so makaber dies klingt. Ein „schwerer Sachschaden“ beginnt laut Gesetz ab 4.000 Deutsche Mark. Diese Summe hat man heute ziemlich schnell zusammen. Für leichtere Schäden gilt das Gesetz zur genauen Aufnahme von Unfällen nicht.

Die Unfallstatistiken selbst sind eine Sache für sich. Bei der Analyse des Unfallgeschehens im Nachhinein werden von der Polizei (subjektiv) je Beteiligtem bis zu drei mögliche Ursachen benannt, zusätzlich noch bis zu zwei allgemeine Ursachen (Witterung, Hindernisse wie Wild auf der Fahrbahn, Straßenverhältnisse und andere), insgesamt also bis zu acht Unfallursachen. Da wird am Ende schon irgendwo das Richtige dabei sein.

Die Hitliste der Unfallursachen wird für gewöhnlich angeführt von „nicht angepasster Geschwindigkeit“. Dabei wurde schon 1910 vom damaligen Reichskanzler Theobald von Bethmann Hollweg in den „besonderen Pflichten des Führers“ festgeschrieben, dass „die Fahrgeschwindigkeit jederzeit so einzurichten ist, dass Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden“. Insbesondere die Sache mit den Verkehrsstörungen lässt ja speziell heute aufhorchen. Da fallen einem schon

eine Menge an Verhaltensweisen ein, die der Bedingung nicht genügen. Dazu würden übrigens auch Autokorsos nach erfolgreichen Länderspielen zählen, die im Kern ja reine Verkehrsstörungen sind.

Im Weiteren muss man dann schon ein wenig nach den eingetretenen Folgen sortieren, denn es macht wohl schon einen großen Unterschied, ob „lediglich“ Personenschäden entstanden sind oder ob es Verkehrstote gegeben hat. Bei den „leichteren“ Unfällen mit Personenschäden sind Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Ein- und Anfahren, missachtete Vorfahrt und zu geringer Abstand deutlich vorne. Alkoholeinfluss folgt erst ganz weit hinten. Das ändert sich bei Unfällen mit Todesfolge radikal, denn dort sind nach zu hoher Geschwindigkeit Alkohol, riskantes Überholen sowie falsche Straßenbenutzung in der Gewichtung vorn. Man sollte aber fairerweise erwähnen, dass sich die Zahl alkoholbedingter Unfälle seit 1997 praktisch halbiert hat, was natürlich wesentlich auf die 0,5 Promille-Grenze seit Mai 1998 zurückzuführen ist.

Schaut man sich die Statistiken in der Geschichte Deutschlands genauer an, so sieht man enge Korrelationen zu den jeweils gültigen Geschwindigkeitsbeschränkungen, wohl unterschieden für den Verkehr innerorts und außerorts. So wurde 1910 innerorts die Geschwindigkeit für PKW auf sage und schreibe maximal 15 km/h festgelegt, für LKW gar auf 12 km/h. Heutige Tachos würden sich da schwer tun, dies überhaupt anzuzeigen zu können. Man muss natürlich auch den damaligen Straßenzustand berücksichtigen, der wahrscheinlich nicht viel mehr als das zuließ. Wie lächerlich klingen da heute Rufe nach Tempolimit 30 in Innenstädten ... „Shared Space“ ist daher eigentlich keine Erfindung unserer Tage (siehe Flottenmanagement 4/2010).

Hatte man zwischenzeitlich die Höchstgeschwindigkeiten als „Atavismen einer überkommenen Zeit“ mal wieder abgeschafft, so wurden sie angesichts von 8.000 Verkehrstoten im Jahr 1938 mit einer neuen Verordnung im Jahre 1939 wieder eingeführt (60 km/h für PKW innerorts). Erstmals wurden nun auch Obergrenzen für den Außerortsverkehr vorgegeben (100 km/h für PKW, 70 km/h für LKW).

Doch so widersinnig, wie die Entwicklung bis dahin verlaufen war, sollte sie auch weitergehen: Im Jahre 1952 setzte der zuständige Bundesminister für Verkehr, Hans-Christoph Seebohm, den Begrenzungsparagrafen für PKW einfach außer Kraft – man wolle weg von fortschrittshemmender Beschränkung und „kleinlicher Reglementierung“. Die Folgen waren deutlich: 1956 (mein Geburtsjahr!) gab es 7.600 Verkehrstote bei innerörtlichen Verkehrsunfällen (zum Vergleich: 1998 waren es 1.350).

1957 folgte die Kurskorrektur auf die heute üblichen 50 km/h innerorts. Die Maßnahme zeigte Wirkung. Allerdings stand der klare Höhepunkt der Unfallstatistik noch bevor. Das Jahr 1970 sollte sich als Wendepunkt herausstellen; Verkehrsminister war seinerzeit Georg Leber. Unsägliche 21.332 Getötete im Straßenverkehr waren

Professor Michael Schreckenberg,

geboren 1956 in Düsseldorf, studierte Theoretische Physik an der Universität zu Köln, an der er 1985 in Statistischer Physik promovierte. 1994 wechselte er zur Universität Duisburg-Essen, wo er 1997 die erste deutsche Professur für Physik von Transport und Verkehr erhielt. Seit mehr als 15 Jahren arbeitet er an der Modellierung, Simulation und Optimierung von Transportsystemen in großen Netzwerken, besonders im Straßenverkehr, und dem Einfluss von menschlichem Verhalten darauf.

Seine aktuellen Aktivitäten umfassen Online-Verkehrsprognosen für das Autobahnnetzwerk von Nordrhein-Westfalen, die Reaktion auf Autofahrern auf Verkehrsinformationen und die Analyse von Menschenmengen bei Evakuierungen.



zu beklagen, die „Schallmauer“ von 20.000 deutlich überschritten. Hauptproblempunkt waren seinerzeit nicht die geschlossenen Ortschaften, auch nicht die Autobahnen, sondern die Landstraßen. Daher wurde wieder ein Tempolimit von 100 km/h eingeführt. Zum Vergleich: Im Jahre 2010 gab es 3.648 Verkehrstote in Deutschland. Allerdings muss man den rasant wachsenden KFZ-Bestand berücksichtigen, bezogen darauf waren die fünfziger Jahre deutlich schlimmer. Auch heute sind die Landstraßen noch bei Weitem das größte Problem mit 2.207 Verkehrstoten. Innerorts sind es 1.011 Tote und auf Autobahnen 430, Tendenz überall fallend.

Die siebziger Jahre hatten eine Menge zu bieten: zwei Ölkrise (1973 und 1979), den Sicherheitsgurt (Einbau ab 1974, Gurtanlegepflicht ab 1976) und hitzige Diskussionen um die „freie Fahrt“ ohne Tempolimits. Diese Auseinandersetzung hat sich bis heute ja gehalten. Deutschland belegt in der Europäischen Union immerhin Platz fünf (im positiven Sinne) mit 45 Verkehrstoten auf eine Million Einwohner. Auf den ersten drei Plätzen sind Schweden (28 Verkehrstote), Großbritannien (31) und Niederlande (32).

Erstaunlicherweise sind die dunklen Wintermonate Dezember bis Februar die unauffälligsten, im Sommer passiert deutlich mehr. Bei Dunkelheit wird wahrscheinlich einfach vorsichtiger gefahren. In der Woche sind Freitag bis Sonntag die schlimmsten Tage. Gab es da nicht eine spezielle Spezies, die hauptsächlich am Wochenende fährt ...?

Diese trockenen Tabellen, die regelmäßig vom Statistischen Bundesamt veröffentlicht werden, täuschen letztendlich aber darüber hinweg, dass in den Fahrzeugen Menschen sitzen. Und in diesen Menschen passiert eine ganze Menge mehr, als man gemeinhin annimmt. In einer gerade veröffentlichten Studie haben Ayalla Ruvio und Aviv Shoham das aggressive Verhalten im Verkehr untersucht – und sind zu erschreckenden Ergebnissen gekommen. Diese Erkenntnisse sind nicht so ganz neu, schaut man in das ADAC-Jahrbuch aus dem Jahre 1914, wo geschrieben steht, dass „unbeherrschte Fahrer durch ihr Verhalten nur

ihre klägliche Unbildung und Kulturwidrigkeit beweisen. Ein solcher Fahrer ist zu dumm für die Erkenntnis, dass selbst ein Straßenjunge jetzt den guten Fahrer vom Sportfatzke unterscheiden kann, und deshalb müssen die ganz vereinzelt Exemplare, welche von dieser Fahrergattung noch existieren, gerade von uns Autlern unbarmherzig ausgemerzt werden“. Man schloss damit, dass wohl kaum mehr als ein Dutzend solcher Fahrer in Deutschland noch existieren würden und dass diese nicht mehr den „köstlichen und verantwortungsvollen Platz am Steuer eines Motorfahrzeugs“ einnehmen dürften.

Starke Worte, die der ADAC wohl heute in etwas abgeschwächter Form herausgeben würde. Trotzdem ist zu befürchten, dass es doch mehr als ein Dutzend aggressionsgetriebene Fahrer auf deutschen Straßen gibt. Die Autoren kommen jedenfalls für die USA zu dem Ergebnis, dass ein Drittel aller Verkehrsunfälle mit Personenschaden auf aggressives Fahren zurückzuführen ist, ja sogar zwei Drittel bei Unfällen mit Todesfolge. Das ist eine starke Aussage, die es zu hinterfragen gilt.

Treibende Kraft der Aggression scheint so etwas wie ein „Eigentumsanspruch“ zu sein. Dabei ist einerseits das Auto eine Art natürliche Erweiterung der persönlichen Sphäre, andererseits zählt dazu aber auch der Raum um das Auto. Vor zehn Jahren schon wies der Wiener Verhaltensforscher Klaus Atzwanger darauf hin, das wir im Auto mehr Steinzeitmensch als, so würde man heute sagen, „Facebooker“ sind (wobei sich das ja nicht ausschließen muss) und das Auto als eine „Waffe“ zur Verteidigung des Territoriums dient.

Wie dem auch sei, jeder sollte da bei sich selbst anfangen. Die Handlungsempfehlungen der Studie waren denn auch, den öffentlichen Charakter der Straßen stärker zu betonen. Vielleicht helfen uns dabei in der Zukunft die vielen schönen Apps, die vollkommen emotionslos kommunizieren und agieren.

Ihnen wünsche ich jedenfalls aggressionslose Weihnachten, in welcher Höhle sie die Festtage auch immer verbringen werden.