

Verkehrssicherheit

Verkehringenieure sind an erster Stelle der Verkehrssicherheit verpflichtet. Dies gebieten die Regeln der Ethik. Es gibt in zivilisierten Gesellschaften kein anderes System, bei dem in aller Öffentlichkeit Menschen in großer Zahl zu Schaden oder gar zu Tode kommen, als den Straßenverkehr. Die Gesellschaft dürfte dies eigentlich nicht dulden. In den zurückliegenden Jahren sind bereits sehr weitgehende Erfolge in der Verbesserung der Verkehrssicherheit geleistet worden. Daran sind viele Fachdisziplinen beteiligt. Aber die klassischen Bereiche der Verkehrssicherheitsarbeit – die drei großen E (Engineering, Education, Enforcement) – sind weiterhin gefordert.

Ein Defizit besteht heute vor allem in zwei Bereichen, die aber eng zusammenhängen: bei dem politischen Stellenwert der Verkehrssicherheit und bei der Verkehrsüberwachung.

Die EU hat in ihrem Weißbuch von 2001 zur Verkehrssicherheit als Ziel eine Halbierung der Anzahl von Verkehrstoten (in 2005: 45 000 Getötete) innerhalb von 10 Jahren formuliert. Beinahe alle europäischen Länder haben sich ähnliche Ziele gesetzt – bis hin zu noch weitergehenden Visionen.

Deutschland beteiligt sich daran nicht. Die damalige Bundesregierung hat es in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm von 2001 vermieden, ein konkretes Ziel ihrer Arbeit in der Verkehrssicherheit zu nennen. Dabei wäre die 50 % Senkung in 10 Jahren keineswegs besonders ehrgeizig gewesen, wie es von Experten vorhergesehen wurde und wie es die inzwischen eingetretene Entwicklung belegt. Eine solche konkrete plakative Zielmarke ist geeignet, die Öffentlichkeit für die Notwendigkeit des zugehörigen Maßnahmenpakets zu gewinnen. Alle beteiligten Kräfte würden im Sinne eines sportlichen Wettbewerbs ihre Kräfte bündeln, um die gesetzte Marke zu erreichen oder zu übertreffen. Damit wäre eine Halbierung der Anzahl von Unfalltoten in 10 Jahren ein realisierbares Ergebnis. Es wird angeregt, dass sich auch Deutschland für die Zukunft konkrete Zielmarken in Sachen Verkehrssicherheit setzt.

Eine Ursache für Risiken im Straßenverkehr ist das Auseinanderklaffen von Verkehrsregeln und dem Verhalten der Verkehrsteilnehmer. Beispiel Geschwindigkeit: Es hat sich offensichtlich ein Konsens zwischen allen Beteiligten gebildet, nach dem „V-zulässig + 20 km/h“ nicht nur salonfähig ist, sondern de-facto die aktuelle „Richtgeschwindigkeit“ darstellt. Dies bestimmt auch das Handeln der Verkehrsbehörden: wer 100 erreichen will, ordnet 80 an. Nach diesem Prinzip funktionieren auch die meisten Tempo-30-Zonen in den Städten.

Woran es fehlt, das ist eine wirkungsvolle Überwachung. Auf Autobahnen ist in den meisten Bundesländern eine Überwachung so gut wie gar nicht vorhanden. Kein Lkw-Fahrer, der hinreichend motorisiert ist, hält sich an Tempo 80 und das Gros der Pkw-Fahrer beachtet die „Richtgeschwindigkeit“ (siehe oben). Die Autofahrer gewinnen so den Eindruck, dass regelwidriges Verhalten nicht nur allgemein toleriert wird, sondern sogar erwünscht ist. Man muss nur einmal versuchen, in einer Autobahn-Baustelle die angezeigte Höchstgeschwindigkeit einzuhalten. Das ist sehr gefährlich. Die Lkw-Fahrer sorgen dann durch dichtes Auffahren bis hin zum Scheinwerfer-Blinken für die nötige Beschleunigung. Es ist bestimmt mehr als die Hälfte der Fahrer, die bereit wären, von sich aus die Regeln zu beachten. Aber der vom Rest ausgeübte Druck zwingt sie zu der „Richtgeschwindigkeit“.

Verkehrskontrollen schützen die gutwilligen Verkehrsteilnehmer. Diese Sicht sollte in der Öffentlichkeit in den Vordergrund gestellt werden. Jegliche anders lautende Polemik – z. B. von Automobilclubs – sollte unterbleiben. Dabei muss keineswegs heimlich und mit großer Tarnung gemessen werden. Gerade die offenkundigen Maßnahmen sind wirkungsvoll. So wird jedem klar: die angeordnete Höchstgeschwindigkeit ist ernst gemeint.

Warum wird in Deutschland so wenig und so ineffizient kontrolliert? Ursache ist die Zersplitterung der Zuständigkeiten. Gerade auf Autobahnen gibt es eine Vielzahl von beteiligten Stellen. Meistens gelangen die Einnahmen aus Verwarnungen in eine andere Kasse als die Kosten für die Maßnahmen – mit der Folge, dass Mittel für eine angemessene Durchführung der Verkehrsüberwachung fehlen. Jedes Land handhabt das auf seine Weise. Einen ernsthaften Grund dafür gibt es nicht.

Man kann sich ein Beispiel an Frankreich nehmen. Wenn bis vor sechs Jahren das Autofahren dort noch ein richtiges „Abenteuer“ war, so herrscht heute eine große Disziplin im Straßenverkehr. Ursache ist eine zentral organisierte, landesweite und andauernde Kampagne zur effizienten Überwachung der Geschwindigkeiten. Dadurch hat sich das Niveau der Geschwindigkeiten den Regeln weitgehend angeglichen und die Streuung ist erheblich vermindert worden. Der Lohn ist ein homogener Verkehr und eine sprunghafte Verringerung der Anzahl von Verkehrstoten um 31 % in drei Jahren. Dieser Erfolg wird zu mehr als 80 % auf die verbesserten Kontrollen zurückgeführt.

Ein anderes Beispiel sind die Niederlande. Die Niederlande betreiben das sicherste Autobahnnetz der Welt. Hier liegt landesweit die gesamte Verkehrsüberwachung in einer Hand – von der Erfassung bis zum Inkasso.

Die schaffen in Deutschland nur einige Großstädte, weil sie Baulastträger, Verkehrsbehörde und Polizeibehörde in einem sind. Aber auch im deutschen föderalen Rechtssystem sollte es möglich sein, die Verkehrsüberwachung insgesamt zu verbessern. Durchführung, Kosten und Einnahmen der Maßnahmen gehören in eine Zuständigkeit zusammengefasst nach dem Prinzip: Kosten der Überwachung gleich Summe der Einnahmen. Dies allein setzt einen gesunden Regelkreis zur Effizienzsteigerung und zur öffentlichen Akzeptanz in Gang. Denkbar ist eine Durchführung jeglicher Geschwindigkeits- und Abstandsüberwachung durch eine bundesweit einheitlich agierende Stelle – z. B. das Kraftfahrtbundesamt – oder sogar eine privat-rechtliche Firma.

Mit einer verbesserten Organisation der Verkehrsüberwachung wird Leben geschützt und es werden volkswirtschaftliche Schäden vermieden. Wenn die gültigen Regeln beachtet werden, kann man auch die Tempolimits so festlegen, dass sie einerseits Sicherheit und homogenen Verkehrsfluss erreichen und andererseits akzeptabel sind.

Ohne die Bereitschaft, die eingeführten Regeln durchzusetzen, sind neue Beschränkungen, z. B. ein allgemeines Tempolimit, sinnlos. Letztlich bleibt es langfristig auch nicht ohne gesellschaftliche Wirkung, wenn im Straßenverkehr der gesetzestreue Bürger zum Außenseiter wird. Es soll der Grundsatz gelten: Man darf nur solche Regeln anordnen, die notwendig sind und die man auch gewillt ist in wesentlichem Umfang durchzusetzen.

Unabhängig davon, für wie weitgehend man diese Ausführungen hält: Deutschland braucht eine Initiative zur Verbesserung der Verkehrsüberwachung. Erfolge verbunden mit hoher öffentlicher Akzeptanz bringt am ehesten eine landesweit koordinierte Vorgehensweise. Von unseren westlichen Nachbarn können wir dabei lernen. Dessen ungeachtet müssen natürlich alle Sicherheitsbemühungen seitens der Fahrzeugtechnik, der Rettungsdienste, der Fahrausbildung, der gesetzlichen Regelungen, der Infrastrukturgestaltung und vieler anderer Stellen mit Elan und guten Ideen weitergeführt werden.

Der Erfolg wird sein, dass Deutschland den vorhandenen guten Mittelfeldplatz bei der Verkehrssicherheit in Europa halten oder sogar zur Spitze aufschließen kann. Ganz nebenbei wird auf den Autobahnen eine Homogenisierung der Geschwindigkeiten – dort wo dies benötigt wird, gibt es überall Tempolimits – auch die Störungsanfälligkeit und damit die Staus verringern.

Werner Brilon