

einige allgemeine Aussagen gemacht werden, da die Idee dieses Tarifelements gleichsam mit der der horizontalen Staffelung gegeben ist.

Die ursprüngliche relativ geringe Transportfähigkeit von Roh- und Halbstoffen liegt wesentlich im Materialverlust der Verarbeitung begründet, der zur Produktion in der Nähe der Materiallager drängt. Das Gewicht dieses Faktors würde sich, wenn die Transportkosten einfach der tonnenkilometrischen Verkehrsleistung entsprächen, der Versandweite proportional verstärken. Eine klassifizierte Belastbarkeitstarifizierung erhält also im Hinblick auf die Transportfähigkeit der Güter mit zunehmender Entfernung gesteigerte Bedeutung, ein Erfordernis, dem die differenzierte Entfernungsstaffel genügt.

Nun ist die Belastbarkeit der Güter, vom Standpunkt der Eisenbahn aus betrachtet, weiterhin abhängig von den Konkurrenzbeziehungen zu anderen Verkehrsmitteln. Die differenzierte Entfernungsstaffel entspricht dabei genau der aktiven Wettbewerbshaltung der Eisenbahn gegenüber der Binnenschiffahrt und dem Straßenkraftverkehr. Im Verhältnis zur Binnenschiffahrt sind die relativ großen Transportweiten des Massenguts, dem Straßenkraftverkehr gegenüber die nahen und mittleren Entfernungen des Fertigguttransports die hervorragenden Streitobjekte. Werden die allgemeinen aufgezeigten Kostengrenzen der Tarifizierung eingehalten, so kann die differenzierte Ausgestaltung der Entfernungsstaffel nicht als Machtmißbrauch der Eisenbahn angesprochen werden. Sie spielt dabei lediglich ihre arteigene technisch-ökonomische Leistungsfähigkeit aus, wie dies die Rücksicht auf höchste Produktivität der Gesamtwirtschaft erfordert. Nicht zu bestreiten ist allerdings die Gefahr, daß die Eisenbahn in eigener Notlage bei Wettbewerbsauseinandersetzungen das an sich richtige Argument eines differenzierten Tarifaufbaus in kurzfristigem Eigeninteresse mißbraucht, indem sie die dauerhaft kostenmäßige Untergrenze der wirtschaftlich optimalen Staffelung unterschreitet, was dann einer echten Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen und einer Vergeudung von Produktionsfaktoren, Produktivitätsminderung also, gleichkommt. Ebenso richtig ist, daß es im Einzelfall gerade auch im Hinblick auf einen befriedigenden Wettbewerbsausgleich überaus schwer sein kann, Leitpunkte und Grenzen für eine sinnvolle Anwendung der Tariffdifferenzierung zu finden. Gefahren und Schwierigkeiten können und dürfen jedoch nicht dazu verleiten, das als richtig erkannte Prinzip aufzugeben.

Wir kommen zu dem Schluß, daß eine differenzierte Entfernungsstaffel ein sinnvoller und der Idee nach originärer Bestandteil eines nach ökonomischen Belastbarkeitsgesichtspunkten gestaffelten Tarifs ist, der bei richtiger, sinnentsprechender Anwendung allein dem Produktivitätspostulat an die Tarifpolitik entspricht. Im Hinblick auf die Rückwirkungen auf die Standortwahl stehen wir mithin vor dem gar nicht so seltenen Tatbestand, daß die primäre Ausrichtung auf rein wirtschaftliche Zielsetzungen förderungswürdigen außenwirtschaftlichen Zwecken durchaus nicht immer und nicht im vollen Umfang zu widersprechen braucht.

Vorschläge zur Unfallsenkung im Straßenverkehr

Von Dr. H. Kuhn, Baden-Baden

In den Erörterungen um die ansteigende Unfalldichte des deutschen Straßenverkehrs trat ein neues Moment ein, als das Statistische Amt der Bundesrepublik die Ergebnisse der im Jahre 1951 in den Bundesländern wieder angelaufenen Unfallstatistik vorlegte.¹⁾ Bei rund 320 000 Unfällen ergaben sich etwa 200 000 Verletzungen und 7 600 Todesfälle, wobei letztere Zahl unter Einschluß der später in Krankenhäusern gestorbenen Verletzten nicht weit von 10 000 liegen dürfte.

Wichtiger als diese absoluten Zahlen ist die Ursachenanalyse, und zwar sollen ca. 81 % der Unfälle durch Fehler der Verkehrsteilnehmer bewirkt sein, davon ca. 61, 11 und 9 % durch Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger. Nur ca. 19 % sollen vorwiegend außerhalb des Faktors „Mensch“ liegen, und zwar 6,7 % in Straßen- und 4,6 % in Fahrzeugmängeln, ferner 2,2 % in Wettereinflüssen, während sich der Rest von 5,8 % auf „andere Ursachen“ verteile.

Die ca. 61 % ige Ursachenquote des Kraftfahrers soll sich an 1. bis 3. Stelle durch falsches Vorfahren, Ueberholen und Einbiegen erklären (ca. 55 %), während erst an 4. und 5. Stelle Alkoholgenuß und zu hohe Geschwindigkeit angegeben werden (ca. 15 %).

Vergleiche mit 1936—38 ergeben eine Steigerung von Unfallzahl, Verletzungen und Todesfällen um ca. 108, 94 und 57 %, während die zugelassenen Kraftfahrzeuge nur um ca. 55 % stiegen; hieraus folgert man ein um ca. 25—35 % zu hohes Ansteigen der Unfall- und Verletzungshäufigkeit. Zu ähnlich alarmierendem Ergebnis kommt man bei zwischenstaatlichem Vergleich; so sollen z. B. englische und USA-Unfallzahlen um ca. 35—50 % niedriger als solche aus der Bundesrepublik liegen.

Irgendeine maßstäbliche Bedeutung kommt diesen und ähnlichen Ursachen- und Vergleichszahlen indes nicht zu:

Als hauptsächliche Lücke erscheint es, daß die Ursachenermittlung sich meist nur auf einen Partner des Straßenverkehrs, den direkten Verkehrsteilnehmer, bezieht, während der andere, die verkehrsgestaltende Behörde, praktisch außeracht bleibt. Denn im Gegensatz zur landläufigen Auffassung wird man davon ausgehen müssen, daß der moderne Straßenverkehr in jedem Falle zwei begriffliche Partner hat:

1. die verkehrsgestaltende Behörde als „unsichtbaren“, und
2. den Verkehrsteilnehmer als „sichtbaren“ Partner.

Aufgabe des letzteren ist es, durch verkehrsvernünftiges Verhalten — innerhalb der Grenzen des physisch und psychisch Zumutbaren — zur Unfallfreiheit beizutragen. Aufgabe des ersteren ist es, ein im Rahmen der vorerwähnten Zumutbarkeit verkehrssicheres Straßensystem mit zugehörigen Sicherungseinrichtungen bereitzuhalten, für genügende verkehrstechnische Qualifikation der Fahrzeuge und Fahrzeugführer sowie der sonstigen Verkehrsteilnehmer zu sorgen, und den relativ unfallfreien Verkehrsablauf durch bewegliche und unbewegliche Verkehrsüberwachung zu gewährleisten.

¹⁾ Statistische Berichte, Arb.-Nr. V/11/9, 28. 4. 1952, Statistisches Bundesamt, Wiesbaden.

Konsequenz dieser Grundauffassung vom modernen Straßenverkehr ist es, daß die verkehrsgestaltende Behörde sich in Unfallursache und „Schuld“ ebenso zu integrieren hat wie der direkte Verkehrsteilnehmer. Bei gutem Verkehrsablauf ist sie ebenso zu loben wie dieser; bei schlechtem Ablauf, insbesondere bei Unfällen ist sie ebenso zu tadeln und der automatischen Strafverfolgung zuzuführen. Statistische Konsequenz ist es, daß behördlich verursachte Unfallfaktoren ebenso sorgfältig zu erheben sind wie diejenigen des direkten Verkehrsteilnehmers.

Daß dies bisher nicht geschieht, und daß nur drei (!) von den insgesamt 27 Ursachengruppen des verkehrspolizeilichen Unfallmeldeblattes sich auf etwa behördlich zu vertretende Unfallfaktoren beziehen, verdeckt die Unfallkausalität des — mit Ausnahme der Autobahnen — gröblich verkehrsunsicheren deutschen Straßen- und Sicherungssystems sowie der unzureichenden amtlichen Maßnahmen zur Hebung der Verkehrsqualifikation der Fahrzeuge und Verkehrsteilnehmer. Zum Zwecke ausreichender statistischer Wahrheitsfindung hätten den insgesamt 15, sich allein auf den Kraftfahrzeugführer beziehenden Ursachengruppen ähnlich viele Ursachengruppen aus dem behördlichen Bereich gegenüberzustellen, vgl. deren Spezifikation nachfolgend unter I—IV, Ziffern 1—16.

Zur Verschleierung der Unfallkausalität trägt es bei, daß die Unfallstatistik in die Hände der Verkehrspolizei als Trägers der statistischen Erhebung gelegt ist. Weder ist diese Polizei im Interessengegensatz „Verkehrsgestaltende Behörde und Verkehrsteilnehmer“ eine genügend neutrale Instanz, noch kann sie selbst bei guter Schulung zur einwandfreien Erforschung der oft schwierig gelagerten technischen, physiologischen und psychologischen Unfallfaktoren absolut imstande sein. Inhalt der Ursachenstatistik sind deswegen lediglich die, trotz Bemühung oft fehlgehenden Meinungen, die die zum Unfallort abgestellten Polizeibeamten sich in kurzer Bearbeitungszeit bilden konnten; daß die späteren Gerichtsurteile diese Ursachenermittlung überwiegend bestätigen, spricht nicht für die Richtigkeit der letzteren, sondern die Unrichtigkeit der ersteren (vgl. unter VI). Zwar werden in Kenntnis dieser Fehlerhaftigkeit die ermittelten Unfallursachen von der Polizeistatistik als vorläufig bezeichnet; eine endgültige statistische Feststellung, oder auch nur der Versuch dazu unterbleibt aber, und in der späteren Handhabung werden die vorläufigen, d. h. falschen Ursachenbilder behandelt als seien sie endgültig, d. h. richtig.

Zu diesen Erhebungsmängeln treten solche der statistischen Auswertung. So wird bei den Ursachenquoten von ca. 61, 11 und 9 % der Kraftfahrer, Radfahrer und Fußgänger übersehen, daß zahlreiche behördliche Unfallursachen hier mit eingeschlossen liegen, vgl. nachfolgend unter Nr. 1—16. Deshalb ist auch die vermeintliche, ca. 55 % ige Unfallverursachung der Kraftfahrer durch falsches Vorfahren, Ueberholen und Einbiegen teilweise nichts anderes als eine Umschreibung für das Wirken oder Mitwirken solcher behördlich zu vertretenden Unfallfaktoren. Bei der seit 1936—38 angeblich um ca. 25—35 % gestiegenen Unfallhäufigkeit unterbleibt die Abstimmung auf die allein maßgebliche Verkehrsleistung in Tonnen-km und Personen-km; stattdessen legt man die Zahl der zugelassenen, indes ganz verschiedenartig verkehrenden Kraftfahrzeuge zu Grunde, dies noch dazu für einen einzelnen Stichtag (1. Juli), nicht ein Jahresmittel, und ohne Einschluß der ebenfalls unfallkausalen Besatzungsfahrzeuge. Es ist euphemistisch, wenn das Statistische Bundesamt dieses Verfahren a. a. O. „mehr als grob“ nennt; in Wirklichkeit ist es objektiv falsch, da seine Fehlerquelle weit größer als die gesuchten Unfallveränderungen sein kann. Des weiteren ist die Aufaddierung der verschiedenen Unfallgrade (leicht, mittel, schwer) irreleitend;

die Unfallsteigerung 1951 beruht vorwiegend auf Leichtunfällen infolge Straßenüberfüllung (vgl. unter I, Nr. 1—2). Der Vergleich einzelner, herausgegriffener Jahre ist statistisch unsicher; für weitgehende Schlüsse sind Mehrjahresvergleiche besser. Bei allen Vergleichen aber ist die Berücksichtigung der örtlich und zeitlich differierenden Verkehrsballung unerlässlich, um Trugschlüsse zu vermeiden. Die um ca. 20—25 % angestiegene Bevölkerungsdichte ist ebenfalls zu beachten. Schließlich bringt der Vergleich deutscher und ausländischer Unfallzahlen so lange unrichtige Ergebnisse, als die Verschiedenartigkeit der beiderseitigen Statistiken nicht durch Korrekturrechnungen eliminiert wird. Alles das geschieht nicht.

Kurzum, die vom Statistiker zu beachtenden Sprichwörter „Zahlen beweisen“ und „Zahlen lügen“ wirken sich in der Straßenunfallstatistik weitgehend aus, und eine nach den obigen Angaben erstellte richtige Statistik würde ein gänzlich anderes Ursachen- und Vergleichsbild ergeben. Mit Sicherheit würde die ca. 81 % ige Ursachenquote der Verkehrsteilnehmer sinken, und jene der verkehrsgestaltenden Behörde würde erstmals deutlich in Erscheinung treten, wobei der ca. 20 % ige behördliche Ursachenanteil bei Eisenbahnunfällen hier eher höher liegen dürfte. Auch würden Vergleiche mit der Vorkriegszeit oder dem Ausland ganz anders aussehen, ohne daß die günstigeren Unfallverhältnisse in verkehrsfortschrittlichen Ländern wie den USA zu bezweifeln wären.

Für die nachfolgenden Untersuchungen ist es deswegen wichtig, von der Unfalldichte pro Tonnen-km oder Personen-km auszugehen. In den USA liegen solche Zahlen im Gegensatz zur Bundesrepublik vor, und zwar hat man je 1 Milliarde Personen-km im Eisenbahn-, Luft-, und Straßenverkehr ca. 1,2, 8 und 16 Unfalldote gefunden, entsprechend einer Stufung dieser Schwerstunfälle wie etwa 1:7:14. Hierbei hat sich die Eisenbahnquote wie auch in anderen Ländern als annähernde Konstante eingependelt, die das derzeit unvermeidbare Maß der technischen und menschlichen Fehlerquellen ausdrückt. Dagegen sind Luft- und Straßenquote im langfristigen Absinken; die über 100-jährige Betriebserfahrung der Bahn im Gegensatz zur 10—30-jährigen des modernen Luft- und Straßenverkehrs ist dabei zu berücksichtigen.

Hieraus folgt, daß selbst in den gern als Muster der Straßensicherheit herangezogenen USA eine erhebliche Straßenunfallsenkung möglich ist, ohne daß dabei an eine Annäherung der Eisenbahn-, Luft- und Straßenquoten vorerst zu denken wäre. Umso größer wird die mögliche Unfallsenkung in Deutschland angenommen werden können, nachdem in der Stufung 1:7:14 die letztere Zahl wohl höher, in der Bundesrepublik wahrscheinlich über 20 liegen dürfte. Eine z. B. 50 % ige deutsche Unfallsenkung als Mehrjahresziel liegt, vorbehaltlich weiter gesteckter Fernziele, nicht im Bereich des Unmöglichen.

Will man von diesen Zusammenhängen ausgehend sich dem wirklichen Ursachenbild des deutschen Straßenverkehrs nähern und daraus die notwendigen Maßnahmen zur Unfallsenkung ableiten, so legt man zweckmäßig zunächst die bisherige, lückenhafte Auffassung zu Grunde und findet dann durch Eliminierung der Lücken die neuen Erkenntnisse und Wege.

Von Einzelheiten abgesehen, ist der Querschnitt der bisherigen Auffassung etwa der folgende:

- a) Die Unfallursache ist mit rund 80 % beim Verkehrsteilnehmer, davon rund $\frac{3}{4}$ = 60 % beim Kraftfahrer zu suchen;
- b) die übrigen 20 % liegen bei Straßen-, Fahrzeug-, Wetter- und anderen Einflüssen, ohne daß von behördlicher Verursachung gesprochen wird;

c) die Unfallsenkung ist deswegen ausschließlich oder überwiegend durch „Erziehung“ der Verkehrsteilnehmer, vor allem des Kraftfahrers vorzunehmen. Das Wort „Das Publikum muß erzogen werden“ ist zur festen und alleinigen Formel der straßenverantwortlichen deutschen Behörde geworden, und die immer verschärften Verhaltens- und Strafbestimmungen vorhandener oder geplanter neuer Gesetze (Unfallbekämpfungsgesetz) drücken aus, was man unter „Erziehung“ zu verstehen geneigt ist.

Daß dieses in der öffentlichen Meinung bestehende Gesamtbild irreleitet und eine wirksame Unfallsenkung hindert, ergibt sich bereits aus den eingangs entwickelten Gedankengängen. Denn aus der Zweiseitigkeit des modernen Straßenverkehrs und seines Unfallkomplexes folgt zwangsläufig, daß eine maximale Unfallsenkung nur dann erreichbar ist, wenn beide Partner, Behörde und Verkehrsteilnehmer, sich in gleicher Weise, d. h. mit demselben weder über- noch unterspannten Sorgfaltsmaß in Unfallursache und Schuld integrieren, so wie auch in den USA erst das für beide Verkehrspartner verpflichtende Wort „Safety first“ die bekannte weitgehende Unfallsenkung ermöglichte. Nicht aber ist es angängig, daß der eine Partner des Straßenverkehrs sich aus Unfallursache und Schuld a priori praktisch ausschließt und die eigenen Unterlassungen durch überspitzte, physisch oder psychisch nicht mehr einwandfrei einhaltbare Ansprüche gegen den anderen Partner zu heilen sucht.

Tatsächlich ist dieses aber, wie nachfolgend unter:

- I. Straßennetz,
- II. Sicherungseinrichtungen,
- III. Fahrzeuge,
- IV. Verkehrsteilnehmer,
- V. Straßengesetzgebung,
- VI. Verkehrsüberwachung

untersucht wird, seit etwa 20 oder 30 Jahren (unter Ausschluß der Kriegs- und ersten Nachkriegsjahre) die überwiegende Entwicklungslinie im deutschen Straßenverkehr. Eine Ausnahme sind die Autobahnen; als solche bestätigen sie die Regel und verdeutlichen den sonstigen Unterlassungsgrad. Für das übrige, meist aus früheren Feld- oder sonstigen historischen Wegen herausentwickelte Straßennetz wurden nicht annähernd diejenigen technischen Verbesserungen betrieben, die es für ca. 2,5 Millionen Kraftfahrzeuge (1. 7. 1951), derzeit (Mai 1952) fast 3 Millionen, in absehbarer Zukunft 4 Millionen oder mehr, und für die zunehmende Zahl der Fahrräder von wohl auch etwa 5 Millionen verkehrstüchtig machen könnten. Es fehlte sowohl an einer weit vorausschauenden, alle obigen 6 Sektoren umfassenden Generalplanung, wie an der Zuteilung der notwendigen Mittel, wie überwiegend sogar an der tiefen und rechtzeitigen Erkenntnis und dem daraus abgeleiteten erfolgreichen Verbesserungswillen der straßenverantwortlichen Behörde. Wenn auch manche nützlichen Verbesserungen anzuerkennen sind, so beschränkte man sich meist doch auf Teillösungen, die den Charakter einer langfristig als „Flickarbeit“ zu bezeichnenden Straßenpolitik tragen. Das sich zuspitzende Mißverhältnis zwischen Fahrzeugzahl und Aufnahme-fähigkeit des Straßensystems, und die hieraus resultierende Verkehrsunsicherheit suchte man in erster Linie durch überdehnte Ansprüche an das Opfer dieser Situation, den Verkehrsteilnehmer zu steuern, womit man — anstelle seiner methodischen Einschulung in die neuen Erfordernisse — mit der ultima ratio der Bestrafung mehr begann denn aufhörte. Kurz: die Verkehrssorgfalt des Ver-

kehrsteilnehmers wurde ebenso überspannt wie diejenige der verkehrsgestaltenden Behörde unterspannt.

Mit der bekannten Kapitalknappheit der deutschen Wirtschaft zwischen dem 1. und 2. Weltkrieg und nach dem letzteren ist dieser Fehlauf nicht hinreichend zu begründen. Die nötigen Verbesserungsmaßnahmen in obigen Sektoren III und IV sind praktisch keine Kapital-, sondern Planungs- und Organisationsfragen. Unter Punkt II ist der Kapitalbedarf relativ gering; im Rahmen der öffentlichen Etats ist er aufbringbar, wenn man die Ausgaben für andere weniger vordringliche Zwecke und die Größenordnung der einzusparenden Unfallschäden vergleicht. Ähnliches gilt für den, auf kleinere Verbesserungen, Umbauten usw. entfallenden Anteil unter Punkt I. Nur die größeren Um- oder Neubauten unter I wären eigentliche Finanzprobleme und in den Etats der Baulastträger nicht ohne weiteres unterbringbar.

Dabei kann indes nicht gesagt werden, daß die nötigen Finanzmittel nicht be-

Etats in Verbindung kann. Dagegen muß der bestehenden Kapazität wäre, wenn man es mehr werden zur Zeit davon etwa 350—400 ölabgaben im Rahmen von $\frac{1}{3}$ dieses Gesamtumsatzes vorliegenden Etats von Bund, Ländern und DM verkehrsfremd werden. So nötig und Mitfinanzierung ausbilligt werden, wenn er Angabe völlig ungenügend aus diesem Grunde besteht, ist es sowohl dieser Gefahr einen im Straßenverkehr zu er schuldhafte verletzt.

Berichtigung zu Heft 3/1952

Auf Seite 145 letzter Absatz 2. Satz muß es richtig heißen:

Allein das Land Nordrhein-Westfalen gibt für das Jahr 1950

Für eine gründliche deutsche Straßensanierung veranschlagt das Verkehrsministerium der Bundesrepublik etwa 8 bis 10 Milliarden DM, davon etwa 3,5 Milliarden DM innerhalb einer Dringlichkeitsstufe I. Die bei Annahme eines 10-Jahresplanes nötigen 350 Millionen DM pro Jahr werden nicht zugeteilt; die Zuteilungen reichen nicht einmal zur einwandfreien Erhaltung der vorhandenen Straßensubstanz aus (Seebohm a. a. O.). Mit solcher, die behördliche Straßensorgfalt weit unterspannenden Verkehrspolitik ist eine ausreichende oder gar maximale Unfallsenkung auf der deutschen Straße begrifflich unmöglich. Das hohe Ausmaß der materiellen Unfallschäden ist hierbei zu berücksichtigen. Allein das Land Rheinland-Pfalz gibt für das Jahr 1950 (über 60 000 Unfälle, 40 000 Verletzte, 2 000 Tote) etwa 43 Millionen DM an direktem Schaden an, oder unter Einschluß des verlorenen Sozialproduktes etwa 110 Millionen DM.³⁾ Die öftere Bezifferung des jährlichen deutschen Gesamtschadens zwischen 300 und 400 Millionen DM wäre hiernach eher zu niedrig; in jedem Falle ist die zusätz-

²⁾ Seebohm, Das Straßenbauprogramm des Jahres 1952, ADAC-Motorwelt 1952, Heft Nr. 2.

³⁾ Brandt, Probleme der Verkehrsunfallverhütung, Seite 46, Dortmund 1951.

kehrsteilnehmers wurde ebenso überspannt wie diejenige der verkehrsgestaltenden Behörde unterspannt.

Mit der bekannten Kapitalknappheit der deutschen Wirtschaft zwischen dem 1. und 2. Weltkrieg und nach dem letzteren ist dieser Fehllauf nicht hinreichend zu begründen. Die nötigen Verbesserungsmaßnahmen in obigen Sektoren III und IV sind praktisch keine Kapital-, sondern Planungs- und Organisationsfragen. Unter Punkt II ist der Kapitalbedarf relativ gering; im Rahmen der öffentlichen Etats ist er aufbringbar, wenn man die Ausgaben für andere weniger vordringliche Zwecke und die Größenordnung der einzusparenden Unfallschäden vergleicht. Ähnliches gilt für den, auf kleinere Verbesserungen, Umbauten usw. entfallenden Anteil unter Punkt I. Nur die größeren Um- oder Neubauten unter I wären eigentliche Finanzprobleme und in den Etats der Baulastträger nicht ohne weiteres unterbringbar.

Dabei kann indes nicht gesagt werden, daß die nötigen Finanzmittel nicht bestanden oder bestehen. Die Fehl Ausgaben der deutschen Etats in Verbindung mit dem 2. Weltkrieg seien hier nicht erörtert; sie sind bekannt. Dagegen muß darauf hingewiesen werden, daß selbst derzeit (1952) trotz der bestehenden Kapitalnot eine bessere Straßenfinanzierung nicht unmöglich wäre, wenn man es wollte. Die fiskalischen Erträge des deutschen Kraftverkehrs werden zur Zeit auf überschläglich 1,2 Milliarden DM jährlich geschätzt, davon etwa 350—400 Millionen DM an Kraftfahrzeugsteuern, der Rest an Mineralölabgaben im Rahmen der überhöhten Treibstoff- und Schmierölpreise. Nur etwa $\frac{1}{3}$ dieses Gesamtaufkommens = ca. 400 Millionen DM scheinen jedoch nach vorliegenden Etat zahlen in die ordentlichen und außerordentlichen Straßennets von Bund, Ländern und Gemeinden zu fließen, während $\frac{2}{3}$ = 800 Millionen DM verkehrsfremd, vermutlich überwiegend auf dem Sozialsektor verausgabt werden. So nötig und dringlich Sozialausgaben ohne Zweifel sind, so kann ihre Mitfinanzierung aus den Erträgen des Kraftverkehrs jedenfalls dann nicht gebilligt werden, wenn das deutsche Straßensystem auch nach verkehrsministerieller Angabe völlig unzureichend, d. h. verkehrsunsicher geworden ist.²⁾ Solange aus diesem Grunde im Straßenverkehr überhöhte Lebens- und Schadensgefahr besteht, ist es sowohl sozial- wie verkehrspolitisch begründet, bis zur Abstellung dieser Gefahr einen höheren Anteil aus dem Aufkommen des Kraftverkehrs im Straßenverkehr zu investieren. Der Grundsatz „Safety first“ wäre sonst schwer schuldhaft verletzt.

Für eine gründliche deutsche Straßensanierung veranschlagt das Verkehrsministerium der Bundesrepublik etwa 8 bis 10 Milliarden DM, davon etwa 3,5 Milliarden DM innerhalb einer Dringlichkeitsstufe I. Die bei Annahme eines 10-Jahresplanes nötigen 350 Millionen DM pro Jahr werden nicht zugeteilt; die Zuteilungen reichen nicht einmal zur einwandfreien Erhaltung der vorhandenen Straßensubstanz aus (Seebohm a. a. O.). Mit solcher, die behördliche Straßensorgfalt weit unterschätzenden Verkehrspolitik ist eine ausreichende oder gar maximale Unfallsenkung auf der deutschen Straße begrifflich unmöglich. Das hohe Ausmaß der materiellen Unfallschäden ist hierbei zu berücksichtigen. Allein das Land Rheinland-Pfalz gibt für das Jahr 1950 (über 60 000 Unfälle, 40 000 Verletzte, 2 000 Tote) etwa 43 Millionen DM an direktem Schaden an, oder unter Einschluß des verlorenen Sozialproduktes etwa 110 Millionen DM.³⁾ Die öftere Bezifferung des jährlichen deutschen Gesamtschadens zwischen 300 und 400 Millionen DM wäre hiernach eher zu niedrig; in jedem Falle ist die zusätz-

²⁾ Seebohm, Das Straßenbauprogramm des Jahres 1952, ADAC-Motorwelt 1952, Heft Nr. 2.

³⁾ Brandt, Probleme der Verkehrsunfallverhütung, Seite 46, Dortmund 1951.

liche Investierung von 350 Millionen DM jährlich angesichts der möglichen Schadensreduzierung eine finanz- und verkehrspolitisch rentable Maßnahme.

Die jahrzehntelangen, und auch derzeitigen vermeidbaren Unterlassungen der deutschen Verkehrspolitik auf dem Gebiet der Straße sollen nachfolgend in Form von 20 ineinandergreifenden Maßnahmengruppen kurz zusammengestellt werden. Dabei wird jeweils ein Vergleich mit den Methoden der Eisenbahn, angesichts der von dieser erreichten relativen Unfallfreiheit, angezeigt sein. Denn wenn auch die Betriebsbedingungen von Straße und Bahn sehr verschieden sind (u. a. arbeitet die letztere auf eigenem Gelände, mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal), so sind die Schwierigkeiten bei der Straße eher größere als jene bei der Bahn, und in den 6 Sektoren: Straßennetz, Sicherung, Fahrzeug, Verkehrsteilnehmer, Straßengesetzgebung, Verkehrsüberwachung wären folglich analog größere Sicherheitsmaßnahmen notwendig. Das Gegenteil ist jedoch — wie unten dargelegt in einem oft kaum vorstellbaren Maße — der Fall. Die hohe Unfalldichte der deutschen Straße liegt insoweit nicht an deren Eigenart im Unterschied zur Schiene, sondern an der Unterlassung des zur maximalen Unfallsenkung erforderlichen Sorgfaltsmaßes der straßenverantwortlichen Behörde.

I. Straßennetz.

Dem Verkehrsminister der Bundesrepublik wird beigespflichtet werden können, wenn er a. a. O. erklärt, es sei „der Zeitpunkt gekommen, wo das Bundesstraßennetz dem immer stärker werdenden Verkehr einfach nicht mehr gewachsen ist“. Es handelt sich vornehmlich um folgende Mängel:

1. unzureichende Straßenbreiten (Verstopfungen, Engpässe, Mangel an Fußgänger- und Radfahrwegen),
2. fehlende Ortsumfahrten (auch im Zuge überlasteter Fernstraßen),
3. ungenügend gesicherte Bahnkreuzungen,
4. technisch falscher Straßenbau (u. a. Welligkeit, Rutschgefahr, Kurvenfehler, Frostempfindlichkeit, Baumeinfassungen, Sichtstörungen),
5. Parkplatzmangel.

Diese Fehler sind technisch bekannt, aber es fehlt verkehrspolitisch an der Betonung ihrer Vermeidbarkeit wie statistisch an der Ermittlung ihrer Unfallkausalität. Zweifellos enthalten obige Punkte 1—3 größere Finanzausgaben, die nicht so sehr durch die normale Jahresaufwendung, als durch die jahrzehntelange Stauung der Unterlassungen kritisch geworden sind. Trotzdem sind sie, wie oben dargelegt, nicht unlösbar. Die Punkte 4—5 sind dagegen mehr Fragen der rechtzeitigen Planung und Organisation. So müssen ebene und rutschfeste Straßen mit richtig überhöhten Kurven (vgl. z. B. die ausländischen Vorbilder) nicht grundsätzlich mehr kosten als Fehlbauten; auf technisch einwandfreie Lösungen war aber angesichts der unzureichenden Straßenbreiten umso mehr zu achten. Das Parkplatzvolumen wurde jahrzehntelang vernachlässigt, da man hier wie überall mit den bevorstehenden Fahrzeugzahlen nicht genügend rechnete. Derzeit ist u. a. die ungenügende Parkplatzgewinnung beim Wiederaufbau zerstörter Orte zu erwähnen.

Man half sich statt ausreichender Maßnahmen mit der schon oben erwähnten „Flickarbeit“ und damit, daß man dem Verkehrsteilnehmer ein zunehmend unerfüllbares Sorgfaltsmaß auferlegte. Zu rügen sind in dieser Hinsicht u. a. §§ 1 und 9, Abs. 2 der Straßenverkehrsordnung über allgemeine Verhaltensart und

Fahrgeschwindigkeit, ferner § 13 über Vorfahrtregeln. Tenor dieser §§ ist es, vom Verkehrsteilnehmer unter zunehmend verschärfter Strafhandhabung eine Unfallfreiheit auf dem verkehrsunsicheren Straßensystem kurzerhand — und unabhängig davon, inwieweit dies möglich ist — zu verlangen.

Auf diese Weise werden Unfallursache und Schuld rein optisch vom „unsichtbaren“ Verkehrspartner (Behörde) auf den „sichtbaren“ verlagert; daß bei der vermeintlich ca. 55 %igen Ursachenquote des Kraftfahrers durch falsches Vorfahren, Ueberholen und Einbiegen in Wirklichkeit ein erheblicher Teil beim Kraftfahrer ab-, und bei den behördlichen Unfallursachen zuzusetzen ist, wurde eingangs schon angedeutet. Denn die statistisch ausgewiesenen Straßennängel von ca. 6,7 % beziehen sich nur auf einen Teil der Mängel unter Nr. 4, ein anderer Teil sowie die Hauptmängel unter Nr. 1 und 2 bleiben gänzlich außer acht, d. h. sie werden kurzerhand dem Kraftfahrer zugeschrieben. Dies verfälscht die statistisch sichtbare Unfallkausalität, denn es ist nicht Fehler des Kraftfahrers, wenn er trotz guten Willens und voller Fahranstrengung mit dem quantitativ und qualitativ mangelhaften Straßennetz nicht mehr fertigzuwerden vermag. Bei ihm zumutbarer Sorgfaltsleistung, vor allem bei gleich hoher Sorgfaltsleistung von Behörde und Verkehrsteilnehmer, ist die erstere innerhalb der ca. 55 %igen Ursachenquote zu integrieren.

Würde — um diesen Vergleich zu ziehen — die Eisenbahn Schienen und Oberbau, ebenso Ausweichgleise u. ä. ebenso jahrzehntelang in Unordnung geraten lassen wie es beim Straßennetz trotz mancher anzuerkennenden Verbesserungen geschah, so wäre auch hier ein Hochschnellen der relativ geringen Unfallhäufigkeit unvermeidlich. Die Unfalldichte der deutschen Straße entbehrt insoweit jeder Mystik; verwunderlich kann eher erscheinen, daß sie z. B. bei Hindurchführung intensiven Fernverkehrs, darunter übergroßer Lastzüge, durch über 1000 verkehrsgefährliche Städte und Ortschaften nicht noch weit höher ist, was für eine relativ hochgespannte Verkehrsvernunft der Beteiligten sprechen muß.

II. Sicherungseinrichtungen.

Das Sicherungswesen der deutschen Straßen ist, von den Autobahnen auch hier abgesehen, ähnlich unzureichend wie der Straßenzustand selber:

6. verworrene Beschilderung,
7. ungenügende Signalisierung,
8. mangelhafte Beleuchtung,
9. fehlende Strichführungen, Inseln, Geländer.

Auch diese Fehler sind technisch bekannt, werden aber statistisch nicht erfaßt oder in ihrer Unfallkausalität gewürdigt; Finanzprobleme stellen sie bei rechtzeitiger Planung umso weniger dar, als mit einem geringeren Finanzaufwand ein weit größerer Sicherungseffekt erreicht werden konnte.

Die Unsicherheit liegt hierbei vor allem darin, daß durch ein Uebermaß von meist nicht einwandfrei angeordneten Verbots- und Warnzeichen die Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkers von der — ohnehin unsicheren, ständig neue Gefahrmomente bringenden — Straße abgelenkt wird. Die Sorgfaltsleistung des Fahrers wird gespalten, das Verkehrsrisiko erhöht. Statt sich dem sekundlich variablen Straßenbild voll widmen zu können, muß er nach etwaigen Zeichen fortgesetzt „suchen“.

Sicherheitsmäßig abträglich ist zunächst die Ueberzahl der Schildermodelle; unter Einschluß der noch nicht allgemein eingeführten 36 UNO-Schilder dürften etwa 60—70 Varianten bestehen, die sich 6 verschiedener geometrischer Formen, fast

aller bestehenden Farben, und zahlreicher abweichenden Größen bedienen. Diese Schildervielfalt wird zudem oft unzweckmäßig angebracht; zu erwähnen ist die aus niedrigen Fahrzeugen oft unsichtbare Hochanordnung bis zu 3 m lichter Höhe über dem Fahrdamm (besonders im Ortsverkehr an Hausecken), ferner die häufige Einbettung in Reklameschilder oder sonstige Sichthindernisse oder Ablenkungen sowie die ungenügende Abhebung vom Hintergrund. Ein solches Schilderwesen scheint optisch oft mehr dem Gesichtspunkt eines gut gelungenen Mimikry als jenem der unbedingten Sichtbarkeit und Sicherheit zu entsprechen. Für den Fahrzeuglenker könnte die Warnwirkung nur dann eine absolute sein, wenn er für die ständige „Suche“ nach Schildern einen 6. Sinn zur Verfügung zu stellen vermöchte. Eine weitgehende Verstraffung der Beschilderung erscheint unerlässlich; die Einziehung vieler Schilder, in manchen Kategorien sogar ihrer Mehrzahl, wäre zu prüfen. So erscheinen z. B. Kurvenschilder verkehrstechnisch zwecklos, da normale Kurven zu sehen sind. Dagegen wären Kurvenfehler, Rutschpflaster, Sichtsperrungen, sogenannte „Todesfallen“ und andere nicht ohne weiteres erkennbare Gefahrmomente weit besser zu kennzeichnen. Psychologisch am wirksamsten wären wahrscheinlich Blinklichter mit Baken, zumal wenn ihre Zahl beschränkt bleibt.

Die Signalanlagen zur Kennzeichnung besonderer Gefahrpunkte, d. h. Ampeln und Rot-grün-Signalscheiben, sind oft unzweckmäßig und für den ortsfremden Fahrzeuglenker nicht gut erkennbar aufgestellt. Abhebung vom Hintergrund und Baken sind zu fordern; die Anbringung an den verschiedensten Stellen zur Fahrbahn ist abzustellen, und eine Standardisierung hier wie überall erforderlich. Die nächtliche Beleuchtung der Schilder ist ebenfalls verkehrsunsicher. Insoweit man sich auf den Kraftfahrzeugscheinwerfer als Lichtquelle verläßt, ist das Fehlen von „Katzenaugen“ oder Leuchtanstrichen an den Schildern zu beanstanden. Insoweit man besondere Lichtquellen anordnet, dürften diese eine gewisse Stärke weder über noch unterschreiten. Die Konstruktion der bisherigen Lampen ist meist primitiv und nicht unbedingt verkehrssicher; überwiegend handelt es sich um die bekannten Stallaternen aus der Landwirtschaft, die zudem häufig vor die Warnschilder gehängt werden und deren Erkennbarkeit beeinträchtigen. Als Gradmesser der Betriebsunsicherheit diene, daß Verfasser kürzlich (1952) auf einer stark belasteten Hauptstraße an einer verkehrsgefährlichen, etwas über 50 m durch Fahrdambreite beanspruchenden Sperrstelle von vier derartigen Lampen drei Signalscheiben; die vom Verfasser vor kurzem (1952) angefundene Beleuchtung mittels eines, aus einer Rollmopsdose (!) selbstgefertigten Lichtschirmes stellt insoweit bereits den Versuch einer technischen Verbesserung dar, als eine direkte Anstrahlung der Signalfäche versucht wird. Die Verwendung von weißem, statt rotem und grünem Licht ist ebenfalls verkehrsgefährlich. Ueberall fehlt angewandte Ingenieurarbeit; der technische Stand entspricht etwa der Empirik eines Landwirtschaftsbetriebes vor hundert Jahren.

Mit dieser Sorgfaltsleistung der straßenverantwortlichen Behörde vergleiche man die mit Recht präzisen Anforderungen, die §§ 50–53 der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung hinsichtlich Oberfläche, Stärke, Richtung, Reichweite, Farbe und anderer Charakteristika der Fahrzeugbeleuchtung stellen. Und man unterstelle zum Vergleich des Sorgfaltsmaßes, daß Kraftfahrzeuge sich ebenfalls mit selbstgefertigten Leuchten aus Konservendosenkörpern beleuchten wollten! Ein weiterer Sicherheitsmangel ist im Ortsverkehr häufig das Fehlen einer Strichführung auf dem Fahrdamm (in weißer Farbe oder „Nägeln“), ferner jenes von

Inseln, Ketten und Geländern zur besseren Tarnung sich schneidender Fahrzeug- und Fußgängerströme.

Die Parallele zum Sicherheitswesen der Eisenbahn ist lehrreich. Ein vorbildlich erdachtes, standardisiertes Signalwesen warnt den Lokomotivführer auf der ihm auswendig bekannten, überdies abgesperrten Strecke, auf der die sekundlichen Gefahrmomente im Fahrbild des Kraftfahrzeugs fehlen. Trotzdem gelten Lokomotivführer mit Recht als höchstqualifizierte Fachleute und unterliegen schärfsten Ansprüchen (siehe unter IV). Die unerfüllbare Ueberbeanspruchung des Kraftfahrzeuglenkers wird deutlich.

III. Fahrzeuge.

Bezüglich der verkehrenden Kraftfahrzeuge ist zur Zeit weniger zu beanstanden, nachdem die konstruktive Arbeit der Kraftfahrzeuge und Zubehörindustrie die früheren Mängel der Straßenlage, Beleuchtung, Bremswege usw. größtenteils beseitigt hat und an einer weiteren Verbesserung intensiv gearbeitet wird. Offene Punkte sind vornehmlich:

10. unverhältnismäßig große Lastwagen und Lastzüge,
11. unzureichende Fahrtrichtungsanzeiger,
12. ungenügende technische Ueberwachung der Fahrzeuge.

Diese Mängel sind oft unfallkausal, ohne in der Unfallstatistik mit wahrer Ursachenangabe zu erscheinen. Sie sind keine Kapitalfrage. Typisch ist insbesondere, daß auf dem unzureichenden, durch schmale und übersichtliche Straßen gekennzeichneten deutschen Straßennetz Lastwagen der bekannten großen Dimensionen, zumal solche mit 2 Anhängern, niemals allgemein zum Verkehr zugelassen wurden. Das Verbot des 2. Anhängers kommt spät und erst nach zahlreichen, voraussehbar gewordenen Opfern; eine ausreichende Lösung stellt es nicht dar. Viele der auf neuerlichen Ausstellungen gezeigten und erst nach zahlreichen, voraussehbar gewordenen Opfern; eine ausreichende Lösung stellt es nicht dar. Viele der auf neuerlichen Ausstellungen gezeigten übergroßen Lastwagen- oder Omnibustypen können auf deutschen Straßen kaum verkehrssicher fahren, werden aber ebenfalls ohne die vorerst nötigen Einschränkungen (Verbot gewisser Straßen?) oder Auflagen (besondere Warnsysteme?) in den Verkehr gelassen. Ein Sonderfall sind höchstgradig verkehrssichere „Mammuttransporte“, z. B. solche von 28 m Langholz, für die über die Straßenverkehrsordnung hinausgehend Sondererlaubnisse erteilt werden, ohne daß eine genügende Sondersicherung in den sich blockierenden Straßenkurven stattfindet.

Die gebräuchlichen Vorrichtungen zur Anzeigung der Fahrtrichtungsänderung sind ebenfalls meist verkehrsunsicher. Winker sind je nach Perspektive häufig nicht sichtbar; ihre Beleuchtung wird tagsüber oft unwirksam. Die modernen Blinklichtsysteme sind sicherer, können infolge zu tiefer Anordnung im eng aufgeschlossenen Verkehr aber nicht immer erkannt werden. Die Höherverlegung oder die Kombination mit stark leuchtenden Pendelwinklern wäre zu versuchen. Daß die von den Herstellerfirmen meist empfohlene Kraftfahrzeugrevision pro 2500 Fahr-km nicht behördlich überwacht wurde, war wegen zu großer Bremswege, Beleuchtungsfehler usw. ebenfalls oft unfallkausal; die geplante Schließung dieser Lücke geschieht auch hier erst nach zahlreichen Unfällen. Ähnlich groß wie die behördlich verursachten Mängel der Kraftfahrzeugqualifikation sind diejenigen anderer Fahrzeugarten:

13. ungenügende Fahrradbeleuchtung,
14. oft unsichtbare Fuhrwerksbeleuchtung.

Trotz der technisch bekannten Auswege z. B. in Form nicht flackernder Fahrradlampen und von „Katzenaugen“ an den Pedalen, ferner einer aus allen Blickwinkeln unbedingt sichtbaren Fuhrwerksbeleuchtung unterbleiben die notwendigen Regelungen.

Mit dieser sorglosen Handhabung vergleiche man wiederum das exakte Vorgehen der Eisenbahn nicht nur hinsichtlich der konstruktiven Ansprüche an die Fahrzeuge, sondern auch ihrer laufenden Revision nach zeitlich und inhaltlich genau eingehaltenen Plänen.

IV. Verkehrsteilnehmer.

Ähnlich wie Straße, Sicherung und Fahrzeug, wurde vor allem auch der Faktor „Mensch“ im Straßenverkehr vernachlässigt:

15. unzureichende Schulung aller Verkehrsteilnehmer,
16. Lücken der Führerscheinerteilung.

Die hier behördlich zu vertretenden Mängel verschwinden in der Unfallstatistik gänzlich; trotzdem sind sie wahrscheinlich von größerer Unfallauswirkung als alle übrigen Mängel zusammengenommen. Denn auf das menschliche Verhalten kommt es besonders dann an, wenn das materielle Verkehrssystem (Straße, Sicherung, Fahrzeug) fehlerhaft ist.

Die zur Verkehrsschulung nötigen Maßnahmen sind im großen und ganzen bekannt und wurden oft erörtert. Vor allem handelt es sich um Aufklärung durch Presse (auch illustrierte), Rundfunk, Film, Vorträge, Kurse, Ausstellungen, Schulungstage, sonstige Aktionen dieser Art; bei der Jugend hätte methodischer Schulunterricht in solcher Weise hinzuzutreten, daß der junge Mensch z. B. im 10. Lebensjahr ähnlich verkehrstüchtig ist, wie er bis dahin lesen und schreiben lernte. Dies alles wurde weitgehend vernachlässigt; weder genügende Breiten- noch Tiefenwirkung wurden erzielt.

Ueberdies ging man bei den wenigen getroffenen Maßnahmen oft von einem psychologisch falschen Ausgangspunkt aus: daß der schlechte Wille der Verkehrsteilnehmer zu unterstellen sei. So schreibt die, sich in anerkannter Weise auch mit Verkehrsschulung befassende „Verkehrswacht“ die Unfalldichte „nicht dem Verkehr“, sondern „dem Leichtsinne, dem Unvermögen, der Dummheit, dem Desinteresse der Verkehrsteilnehmer“ zu.⁴⁾ Diese Voraussetzung ist diskriminierend und steht dem gewollten pädagogischen Effekt entgegen; außerdem ist sie objektiv unrichtig. Ueber 95 % der Menschen, hier der Verkehrsteilnehmer sind als vernünftig anzusprechen; daß sie die körperlichen und teils auch materiellen Unfallfolgen selber zu tragen haben, wird diesen Prozentsatz erhöhen. Auszugehen ist deshalb zunächst vom guten Willen der Beteiligten; das Volumen des modernen Straßenverkehrs ist über sie „hereingebrochen“, und sie wissen oft nicht, wie sie sich zu verhalten haben. Verkehrsfehler sind insoweit zunächst immer Schulungsfehler, und obenzitierte negative Kritik hätte sich eher gegen diejenige verkehrsverantwortliche Behörde zu richten, die nicht nur das materielle System (Straße, Sicherung, Fahrzeug) jahrzehntelang vernachlässigte, sondern auch den Menschen ungenügend geschult ließ und die Summe dieser vermeidbaren und deshalb schuldhaften Unterlassungen mittels überschärfter Gesetzesbestimmungen gegen den Verkehrsteilnehmer auszulöschen gedenkt:

⁴⁾ Verkehrswacht, Der Tod reitet durch die Stadt, München 1951.

Ein Sonderproblem ist die, ebenfalls verkehrsunsicher gehandhabte Fahrerlaubnis für Kraftfahrzeuge. Die gesundheitliche Prüfung des Anwerbers findet in der Weise statt, daß der äußere Befund des Prüflings, so das Fehlen von Amputationen, durch polizeilichen Augenschein festgestellt und hierbei nach etwaigen Leiden gefragt wird. Mit der Verneinung durch den Prüfling ist dieser gesundheitlich als einwandfrei befunden.⁵⁾ Auf diese Weise erhalten und behalten z. B. Epileptiker, Arteriosklerotiker, Hirngeschädigte, chronische Alkoholiker, schwer Sicht- und Gehörbeschränkte die Fahrerlaubnis.⁶⁾ Stattdessen erscheint eine amtsärztliche Untersuchung vorteilhafter, nicht als Formalität, sondern z. B. auch mit Hilfe neu zu entwickelnder Eignungsprüfgeräte (Testverfahren). Fahrtüchtige Beschädigte wie Einäugige, Teilamputierte u. a. wären hierbei nicht grundsätzlich abzulehnen. Die Ueberprüfung der Führerscheine z. B. in 3-Jahresabständen oder nach Unfällen — als medizinische, nicht jedoch diskriminierende Maßnahme — erscheint erwägenswert; der lebenslange Führerschein ist weder die Norm aller Auslandsstaaten, noch entspricht er der bewährten Praxis anderer Verkehrszweige (z. B. Luft- und Eisenbahnverkehr).

Der ungenügende Gesundheitszustand der deutschen Bevölkerung als Folge des 2. Weltkrieges ist in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen. Kreislaufstörungen, Neurosen, Depressionen, aber auch bloße Ueberlastungen können die Fahrtüchtigkeit selbst des sorgfältigsten Fahrers mindern, besonders wenn dieser ohne Schuld entweder seinen gesamten Befund, oder aber dessen Schwankungen („gute“ und „schlechte“ Tage, um nicht zu sagen: Minuten) nicht richtig einschätzt. Nach Ermittlungen des Verkehrspsychologischen Institutes in Karlsruhe, die in Zusammenarbeit mit der dortigen Verkehrspolizei stattfanden, sollen sich 70—75 % der untersuchten Kraftfahrtunfälle in den Jahren 1950—1952 aus nicht schuldhaft bedingten Aufmerksamkeits- und Reaktionsausfällen ergeben⁷⁾; trotzdem erfolgt meist Bestrafung.

Zusammenfassend zur menschlichen Verkehrsqualifikation ist festzustellen, daß schon der gesunde Mensch der Ueberbeanspruchung durch das verkehrsunsichere System (Straße, Sicherung, Fahrzeug) nicht immer einwandfrei genügen kann; er müßte einen „6. Sinn“ haben, um alle Gefahrenquellen rechtzeitig zu ahnen. Der behördliche Versuch, dieses „Ahnen“ mit Hilfe oft nicht einhaltbarer Vorschriften wie oben zitiierter §§ der Straßenverkehrsordnung zu erzwingen, ist auch dann psychologisch fehlgehend, wenn er bei einer sonst schlechtwilligen Minorität von „Verkehrssündern“ Abschreckungseffekt hat. Umso weniger kann der nicht voll gesunde, sich dessen aber nicht genügend bewußte Mensch, dem statt eines „6. Sinnes“ in Wirklichkeit oft der 5. Sinn, das rechtzeitige „Sehen“ der Unfallgefahr abgehen kann, auf diese Weise verkehrstüchtig gemacht werden. Nicht Gesetzesüberschärfung, sondern Durchführung der in dieser Abhandlung unter Nr. 1—16 geforderten Verbesserungen des Straßen- und Sicherungssystems sowie der Fahrzeug- und personellen Qualifikation sind zu fordern, um die Straße leichter handhabbar zu machen.

Der Vergleich mit der Eisenbahn ist hier besonders aufschlußreich. Abgesehen von seiner gründlichen Berufsausbildung wird der Lokomotivführer in Deutschland mittels langjährig entwickelter Testapparaturen auf Konzentrationsfähigkeit, Reaktionszeit und Art, Schreckfestigkeit u. a. geprüft; solche Prüfung scheidet Unfallträger weitgehend aus. Dies alles, obschon der Lokomotivführer nicht

⁵⁾ Allgemein typischer Verlauf dem Verfasser bekannter Fälle (1952).

⁶⁾ Stoens, Krankheit und Verkehrssicherheit, Deutsche Medizin. Wochenschrift 1952, S. 343.

⁷⁾ von Faber, Unfallanlässe und neues Testverfahren, Versicherungswirtschaft 1952, S. 180.

durch sekundlich wechselnde Gefahrmomente wie auf der Straße überlastet ist. Wenn man dieses Sorgfaltsmaß der Bahn mit der Handhabung im Straßenverkehr vergleicht, kann dessen Unfallhäufigkeit kaum verwundern.

V. Straßengesetzgebung.

In den für die beiden Verkehrspartner, Behörde und Verkehrsteilnehmer, geltenden straßenrechtlichen Bestimmungen spiegelt sich das verkehrsunsichere Bild der Straße deutlich wieder:

- | | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| 17. Behörde | kein besonderes Gesetz, |
| Verkehrsteilnehmer | a) Straßenverkehrsordnung, |
| | b) Straßenverkehrszulassungsordnung, |
| | c) Kraftfahrzeugverkehrsgesetz, |
| | d) Pflichtversicherungsgesetz. |

Dem Fehlen jeglichen „Straßensicherungsgesetzes“ zur zentralen Verpflichtung der straßenverantwortlichen Behörde stehen, von unwichtigeren abgesehen, obige vier Spezialgesetze und Verordnungen gegenüber, die in etwa 180 §§ das Verhalten des Verkehrsteilnehmers, ebenso seine und des Kraftfahrzeuges Zulassung zum Kraftverkehr sowie die Pflichtversicherung genau festlegen und Verstöße unter Strafe stellen. Strafverfolgung tritt beim Unfall automatisch ein. Daß nicht nur jedes besondere Gesetz, sondern vor allem diese Automatik der Strafverfolgung gegenüber der verkehrsgestaltenden Behörde fehlt, ist der letzte Grund für deren verkehrstechnische Unterlassungen und die Unfallhäufigkeit. Dies umso mehr, als die Behörde, abgesehen von ihrer praktischen Straffreiheit, auch von den körperlichen und materiellen Folgen der von ihr verursachten Straßenunfälle freibleibt. Die Einführung dieser Automatik würde ebenso revolutionierende Verbesserungen im Straßenverkehr nach sich ziehen, wie ihr Fehlen die jahrzehntelangen Unterlassungen wenn nicht hervorrief, so doch ermöglichte.

Daß andere verkehrsfortschrittlichere Länder wie die USA auch ohne solche Automatik die Unfälle senken konnten, steht der hochdringlichen Reorganisation des deutschen Straßenrechts nicht entgegen. Denn in diesen Ländern ist die behördliche Mentalität eine andere; die Gegenüberstellung der Slogans „Safety first“ und „Das Publikum muß erzogen werden“ veranschaulicht dies. Wie schon oben angedeutet, handelt es sich im ersteren Falle um die gemeinsame Ansprache beider Verkehrspartner, Behörde und Publikum, im letzteren um den Kampf des einen gegen den anderen.

Der Vergleich mit der deutschen Eisenbahngesetzgebung zeigt, daß dort bei Unfällen mit Personenschäden außer dem Personal (Lokomotivführer usw.) automatisch auch die Eisenbahnverwaltung als Angeklagter zu erscheinen hat und so zu den nötigen Sicherheitsmaßnahmen angehalten wird. Wenn die Unfalldichte der Straße ähnlich wirksam herabgesetzt werden soll wie jene der Schiene, so ist — worin namhafte deutsche Verkehrsfachleute dem Verfasser zustimmen — ein zentrales „Straßensicherungsgesetz“ völlig unerlässlich, und in dessen Rahmen: die automatische Strafverfolgung behördlicher Unterlassungen. Bis zur Schaffung solcher neuen Gesetzgebung aber sollten die vorhandenen veralteten Rechtsformen sinngemäßer, insbesondere unter Integrierung der Behörde in Unfallschuld und Strafverfolgung, angewendet werden, da die entstandene Verzerrung der Rechtsprechung auf dem Verkehrsgebiet nicht der ratio legis des früheren Gesetzgebers entsprochen haben kann.

VI. Verkehrsüberwachung.

In der praktischen Kontrolle des Straßenverkehrs durch bewegliche und nicht bewegliche Ueberwachung setzt sich die grundsätzliche Lücke des Straßenrechts fort:

18. überspannte Maßnahmen auch gegen Kleinstverstöße der Verkehrsteilnehmer,
19. praktisch keine Maßnahmen gegen Größtverstöße der Behörde,
20. Fehlen von fachlich qualifizierten Verkehrsgerichten.

Die unzweckmäßigen Maßnahmen unter Nr. 18 betreffen nicht nur tatsächliche Unfälle, sondern Bagatellvorgänge ohne Verkehrsgefahr, z. B. Parkdifferenzen von 0,30—0,70 m. Ein großer Stab von Beamten und Fahrzeugen unterzieht sich der Straßenverkehrsüberwachung in solcher Weise, daß die Tagespresse von einem „Anzeigen-Soll“ oder einer „Anzeigenjagd“ der Verkehrspolizei zu sprechen beginnt; tatsächlich ist dieser Tatbestand oft gegeben, zumal wenn bei Kleinstanlässen nach fester Formel objektiv unrichtig eine „Gefährdung des Verkehrs“ behauptet wird. Jegliche analogen Maßnahmen gegen die weit größeren Unterlassungen verkehrsgestaltender Stellen fehlen; dies selbst dann, wenn schwere Unfälle bewirkt wurden. Nicht nur die lückenhafte Gesetzgebung, sondern auch die fehlergerichtete Unfallstatistik (siehe eingangs) decken diesen circulus vitiosus, dessen Abstellung nicht nur verkehrstechnisch, sondern im Interesse des schwer erschütterten Rechtsgedankens zu fordern ist.

Unter Nr. 20 handelt es sich darum, daß die derzeitigen Gerichte auch bei erheblichen Bemühungen zur objektiven Ahndung von Straßenunfällen meist nicht imstande sind, da sie der notwendigen verkehrstechnischen Sachkenntnis ermangeln. Die Heranziehung technischer Sachverständiger könnte die Lücke nur schließen, wenn sie ständig geschähe. Zweckmäßiger wäre deswegen die Einrichtung besonderer Verkehrsgerichte; Richter und Staatsanwälte sollten nicht unter 100 000 km Kraftfahrpraxis haben. Die bisherige Summe der unvermeidlichen Fehlerurteile, ferner Verfahrens- und Ermessensfehler wie Situationsbeurteilung ohne Ortstermin, ohne Zeugnisausschöpfung, ohne Sachverständigengutachten, unter Ablehnung von vorgelegten Photographien, weil man auf diesen krumme Linien (Kurven) auch gerade photographieren könne, ja statt dieser Beweismittel: die Situationsbeurteilung einer Straßenkurve nach den von einer schuldigen Behörde exkulpiert vorgelegten Katasterkarten (!), würden vermieden bleiben.⁸⁾ Eine Ermittlung, statt einer Verschleierung der Unfallursachen wäre die Folge.

Zu I bis VI ergibt sich somit zusammenfassend, daß das gesamte Gebäude des deutschen Straßenverkehrs in seinen technischen, finanziellen, organisatorischen, rechtlichen, statistischen, und vor allem: psychologischen Grundlagen weitgehend geändert werden muß, wenn eine wirksame Unfallsenkung erfolgen soll. Teillösungen sind zumal dann wertlos, wenn sie die Hauptursache des 20—30-jährigen Fehllaufes, die mangelnde behördliche Integrierung in Unfallursache und Schuld, mehr verdecken als aufdecken. Von einzelnen Maßnahmen ist keine Wunderwirkung zu erhoffen; es handelt sich vielmehr um den Generalplan aller in dieser Abhandlung aufgezählten 20 Maßnahmengruppen, von denen im Prinzip keine einzige fehlen darf, wenn das mögliche Unfalloptimum erreicht werden soll.

⁸⁾ Neuerliche, dem Verfasser bekanntgewordene Fälle (1951).