

Es kann davon ausgegangen werden, daß Unternehmen, die im Markt dynamisch sind, sich bewußt oder unbewußt an einer Strategie orientieren. Die Formulierung strategischer Ziele – und dies schließt die Marketingstrategie ein – macht es allen am Entscheidungsprozeß Beteiligten leichter, ein gemeinsames Unternehmensziel zu verfolgen.

Wirtschaftlichkeit – auch bei der Beurteilung der Straßenverkehrssicherheit?

VON ERNST-ALBRECHT MARBURGER, KÖLN

I. Einleitung

Spätestens seit dem Höhepunkt der Unfallbilanz im Jahre 1970 mit über 19.000 getöteten und mehr als 500.000 verletzten Straßenverkehrsteilnehmern war deutlich geworden, daß Verkehrs- insbesondere aber Straßenverkehrspolitik die Erhöhung der Sicherheit an hervorragender Stelle ihres Zielkatalogs aufnehmen muß. In dieser Zeit gewinnt auch das Bewußtsein breiteren Raum, daß das Gewicht der Aufgabe eine programmatische Gesamtschau sowie eine integrierte verkehrspolitische Planung und Prioritätenreihung – also die Anwendung wirtschaftlicher Kalküle – verlangt¹⁾.

Bis dahin waren Überlegungen zur Straßenverkehrssicherheit primär kraftfahrzeug- und verkehrstechnische bzw. straßenbautechnische Überlegungen (sieht man von der traditionellen Unfallmedizin einmal ab), wengleich es schon in den 30er Jahren erste Versuche zur Erfassung der ökonomischen Komponente von Verkehrsunfällen, nämlich der sogenannten Unfallfolgekosten gegeben hat²⁾. Und auch heute noch sieht sich der anhand ökonomischer Kriterien maßnahmenabwägende Analytiker bisweilen der Frage konfrontiert, ob es bei der Vermeidung von Unfallfolgen, insbesondere soweit es sich um schwere oder gar tödliche Verletzungen handelt, nicht um ein so hochrangiges Ziel geht, daß es wirtschaftlichem Kalkül gleichsam *ex definitione* nicht unterliegen kann, sondern um jeden Preis, also ohne Rücksicht auf den Vermeidungsaufwand, realisiert werden muß. Dem steht gerade in Zeiten leerer Kassen das sich aus der grundsätzlichen Mittelknappheit ergebende „Alles hat seinen Preis“³⁾, also der Hinweis auf das ökonomische Prinzip, entgegen. Manche Autoren sehen gerade im Verkehrssicherheitsbereich eine besondere Notwendigkeit für die Durchsetzung des Rationalprinzips: „Gerade weil es um Menschenleben geht, muß versucht werden, die naturgemäß immer begrenzt-

Anschrift des Verfassers:

Dr. Ernst-Albrecht Marburger
Bundesanstalt für Straßenwesen
Brüderstraße 53
5060 Bergisch Gladbach

- 1) Vgl. *Aberle, G.*, Konkurrierende gesellschaftspolitische Zielsetzungen im Verkehrsbereich, in: *Verkehrssicherheit – Schlagwort ohne Inhalt?* (= Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), Nr. 13), Frankfurt/M. 1972, S. 9 ff.
- 2) Vgl. *Jäger, W.*, *Lindenlaub, K.-H.*, Nutzen/Kosten-Untersuchungen von Verkehrssicherheitsmaßnahmen (= Schriftenreihe der Forschungsvereinigung Automobiltechnik e.V. (FAT), Nr. 5), Frankfurt/M. 1977, S. 75 ff.
- 3) *Willeke, R.*, Ökonomische Grundlagen der Umweltschutzpolitik – Alles hat seinen Preis, in: *Umwelt*, Nr. 4 (1973), S. 42.

ten Mittel so einzusetzen, daß Lebens- und Gesundheitsverlust in möglichst hohem Maße vermieden wird⁴⁾.

Wie weit hat nun diese, in der verkehrswissenschaftlichen und wohl auch in der verkehrspolitischen Diskussion weitgehend akzeptierte grundsätzliche Notwendigkeit ökonomischer Überlegungen — auch bei Sicherheitsmaßnahmen — praktische Bedeutung erlangt?

II. Wirtschaftlichkeitsrechnungen in der Straßenverkehrsunfallforschung der Bundesrepublik Deutschland

Die Diskussion volkswirtschaftlicher Unfallfolgekosten wurde nach langer Unterbrechung mit der Arbeit von *Hansmeyer/Nelsen* 1958⁵⁾ wieder aufgenommen, acht Jahre später durch ein Gutachten des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln⁶⁾ fortgesetzt und erreichte mit der Arbeit von *Niklas*⁷⁾, der sich methodisch zwar im wesentlichen auf seine Vorgänger stürzte, aber die Einbindung in Nutzen-Kosten-Überlegungen stärker betonte, einen ersten vorläufigen Abschluß, der für eine gewisse Zeit als „state of the art“ akzeptiert wurde.

Die ein Jahr später erschienene Dissertation von *Helms*⁸⁾ (sie wird hier angesprochen, weil ihre Rezeption insbesondere die Behandlung monetärer Wertansätze im Bereich der Verkehrssicherheit deutlich macht) hat demgegenüber die Diskussion weit weniger bestimmt. Das überrascht, denn die Arbeit versucht — in diesem Punkt den bislang zitierten Untersuchungen durchaus überlegen — in ersten Ansätzen, die Bedeutung der Unfallfolgen für die volkswirtschaftlichen Kreislaufgrößen zu erfassen⁹⁾, weist also auf die eigentliche, die gesamtwirtschaftliche Fragestellung hin. Auf die solchen Pilotstudien wohl immer innewohnenden Ungereimtheiten (z. B. die teilweise auftretenden Doppelzählungen) kann das geringe Interesse an dieser Arbeit wohl kaum zurückgeführt werden. Sie ist vermutlich vielmehr, so scheint es, „Opfer“ eines Problems geworden, das für monetäre Wertansätze (die bei dem von *Helms* gewählten umfassenden Ansatz natür-

- 4) *Praxenthaler, H.*, Verkehrsunfallforschung, eine interdisziplinäre Aufgabe, in: *Arzt + Auto*, April 1978, S. 38. Ähnlich auch *Niklas*: „... denn im Verkehr sind es Menschen, die es vor der Unfallsituation mit all ihren Folgen zu bewahren gilt; die optimale Verwendung der zur Realisierung dieses Zieles verfügbaren Mittel, das intensive Bemühen um einen effizienten Einsatz der Ressourcen kann keine kontroverse Forderung sein.“ *Niklas, J.*, Nutzen-Kosten-Analysen von Sicherheitsprogrammen im Bereich des Straßenverkehrs (= Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V. (VDA), Nr. 7), Frankfurt/M. 1970, S. 4.
- 5) Vgl. *Hansmeyer, K.-H., Nelsen, W.*, Die Berechnung der Unfallfolgekosten der Verkehrsunfälle in der Bundesrepublik (= Verkehrswissenschaftliche Veröffentlichungen des Ministeriums für Wirtschaft und Verkehr Nordrhein-Westfalen, Heft 39), Düsseldorf 1958.
- 6) Vgl. *Bögel, H. D.*, Die volkswirtschaftliche Bedeutung der Straßenverkehrsunfälle in der Bundesrepublik Deutschland (= Gutachten des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln), unveröffentlichtes Manuskript, Köln 1966.
- 7) Vgl. *Niklas, J.*, Nutzen-Kosten-Analysen . . . , a.a.O.
- 8) Vgl. *Helms, E.*, Ökonomische Grundlagen zur Erfassung der Unfallkosten im Straßenverkehr, Diss. Bonn 1971.
- 9) Ein ähnlicher Ansatz über gesamtwirtschaftliche Produktionsfunktionen ist später auch von *Jäger* versucht worden. Vgl. *Jäger, W.*, Gesamtrechnung von unfallinduzierten Schäden auf den volkswirtschaftlichen Produktionsprozeß (= Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 7), Köln 1977.

lich hoch waten) auch heute noch Bedeutung hat. Die ermittelten Geldbeträge sind selten — nicht einmal immer von denen, die sie errechnet hatten — ohne relativierenden Blick auf die jeweilige „bewertungspolitische Landschaft“ akzeptiert und benutzt worden. Diese Bereitschaft, möglicherweise für die erhoffte grundsätzliche Durchsetzung der „ökonomischen Meßlatte“ bei der Höhe der Wertansätze Kompromisse einzugehen, hat sich nicht ausgezahlt, sondern immer wieder, insbesondere bei Nichtökonomern, Zweifel am Verfahren und damit an der Legitimation monetärer Bewertung in diesem Bereich überhaupt hervorgerufen.

1973 gab dann die Forschungsvereinigung Automobiltechnik e. V. gemeinsam mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), bei der ein Jahr zuvor ein neuer Bereich Unfallforschung¹⁰⁾ eingerichtet worden war, beim Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln ein Gutachten in Auftrag, in dem ein standardisiertes und für ein breites Maßnahmenpektrum anwendbares Verfahren zur Durchführung von Nutzen-Kosten-Untersuchungen entwickelt werden sollte, das 1976 vorgelegt wurde¹¹⁾. Dieses Gutachten hat in der Folgezeit die Diskussion monetärer Wertansätze für die Personenschäden weitgehend bestimmt, nicht zuletzt, weil es eine Differenzierung der Verletzungskategorien über die üblichen drei Klassen von Getöteten, Schwerverletzten und Leichtverletzten hinaus in sogenannte AIS-Klassen¹²⁾ vornahm. Die in diesem Gutachten ermittelten Werte sind in aktualisierter Form in den Entwurf der RAS-W und die Bundesverkehrswegeplanung¹³⁾ eingegangen und stellen auch die Basis der jährlich von der Bundesanstalt für Straßenwesen für den Bundesminister für Verkehr durchgeführten Schätzung der Unfallkosten in der Bundesrepublik dar (vgl. Tabelle).

Die Werte für Schwer- und Leichtverletzte müssen allerdings in Zukunft nach unten korrigiert werden. Dies hat sich aus einer neueren Analyse von 6000 Unfallakten der gesetzlichen Unfallversicherungen und Krankenkassen ergeben¹⁴⁾.

Welche Rolle spielen diese Bewertungsverfahren heute für die Maßnahmenträger, sind ihrer Ergebnisse entscheidungsrelevant geworden?

- 10) Eine der vier Abteilungen dieses Bereichs heißt „Effizienzkontrolle“. In ihr ist neben einer Fachgruppe „Wirksamkeitsuntersuchungen“, die für das Mengengerüst zuständig ist, mit der Fachgruppe „Maßnahmenbeurteilung, Wirtschaftlichkeitsanalyse“ die ökonomische Aufgabenstellung der Unfallforschung institutionalisiert.
- 11) Vgl. *Jäger, W., Lindenlaub, K.-H.*, Nutzen/Kosten-Untersuchungen . . . , a.a.O.
- 12) Die AIS (Abbreviated Injury Scale) teilt die Verletzungen in 6 Schwereklassen ein:

AIS 1	= leicht verletzt
2	= mäßig verletzt
3	= ernsthaft verletzt (nicht lebensgefährlich)
4	= ernsthaft verletzt (lebensgefährlich, Überleben wahrscheinlich)
5	= ernsthaft verletzt (Überleben ungewiß)
6 – 9	= tödliche Verletzungen
- 13) Vgl. Arbeitsausschuß „Wirtschaftlichkeitsfragen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Richtlinien für die Anlage von Straßen (RAS) Teil: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen (RAS-W), unveröffentlichter Entwurf vom März 1982. Vgl. auch Bundesminister für Verkehr, Gesamtwirtschaftliche Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen — Bewertungsverfahren im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans 1980 (= Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 59), Bonn-Bad Godesberg 1980.
- 14) Vgl. *Krupp, R., Joó, S.*, Umfang und Schwere dauerhafter Personenschäden im Straßenverkehr (= Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Heft 77), Köln 1982.

Tabelle: Schätzung der Unfallkosten 1982 in Mio DM

Kostensatz in DM 1)	io. no. BAB	Kosten für Getötete	Kosten für Schwer- verletzte	Kosten für Leicht- verletzte	Kosten für Sachschäden mit Personen- schaden	Kosten für Unfälle mit nur Sachschaden		Summe
						von 1000 DM oder mehr bei einem der Beteiligten	von weniger als 1000 DM bei jedem der Beteiligten	
		(725.000)	(82.000)	(7.500)	(11.900) (19.500) (43.000)	(12.600) (15.300) (22.300)	(3.900) (4.300) (4.500)	
Innerhalb von Ortschaften		3.160	6.485	1.692	2.955	4.473		
Außerhalb von Ortschaften ohne BAB		4.673	4.416	645	1.864	1.317		keine Aufteilung möglich
BAB		582	477	126	635	862		
Zwischensumme außerhalb von Ortschaften		5.256	4.894	771	2.499	2.179		
Summe: innerhalb und außerhalb von Ortschaften		8.416	11.378	2.463	5.454	6.651	3.160	37.523
		Summe Personenschaden: 22,3 Mrd. DM		Summe Sachschaden: 15,3 Mrd. DM				Summe 37,5 Mrd. DM

1) BASt-Schätzungen auf der Basis von *Emde, W., Ernst, R., Frensch, J., Krupp, R., Meewes, V., Schilberg, F., Einheitliche Kostensätze für die volkswirtschaftliche Bewertung von Straßenverkehrsunfällen*, in: *Straße und Autobahn*, Heft 9/1979, S. 397/398.

Die Liste von Sicherheitsmaßnahmen, für die allein die Bundesanstalt für den Bundesminister für Verkehr Wirtschaftlichkeitsüberlegungen durchgeführt hat oder durch Forschungsaufträge hat durchführen lassen, ist inzwischen lang (vgl. Übersicht) und umfasst auch Maßnahmenbereiche, die man lange Zeit für im Sinne von § 7 BHO bzw. § 6 HGrG ungeeignet hielt, wie etwa Maßnahmen im Fahrerlaubnis- und Ausbildungssektor.

Gerade im zuletzt genannten Komplex sind dabei nicht immer komplette Nutzen-Kosten-Untersuchungen möglich, aber – wie sich häufig herausstellt – auch gar nicht nötig. Oft zeigt sich nämlich schon bei einer Gegenüberstellung von minimalen Kosten und höchstem denkbarem Nutzen (dem sogenannten Nutzenpotential) einer Maßnahme, ob Wirtschaftlichkeit überhaupt erreichbar erscheint. Auf diese Weise steht dann eine zielführende, sehr forschungswirtschaftliche und in vielen Fällen auch durchschlagende Entscheidungshilfe zur Verfügung, obwohl Kosten und Wirkungen im Detail nicht bekannt sind. Nach diesem Verfahren konnten z. B. recht eindeutige Empfehlungen im Hinblick auf allgemeine Einbauvorschriften für Verbundglaswindschutzscheiben und Kopfstützen

Übersicht: Nutzen-Kosten-Analysen oder Nutzenpotentialabschätzungen für Verkehrsicherheitsmaßnahmen

Maßnahme	Zeitpunkt	Ergebnis
Höchstgeschwindigkeit 100 km/h auf Landstraßen	1975	Nutzen-Kosten-Differenz 16 – 135 Mio DM.
Höchstgeschwindigkeit 130 km/h auf Autobahnen verglichen mit einer sogenannten Richtgeschwindigkeit von 130 km/h	1977	Bei geringer Beeinträchtigung des Wirtschaftswachstums wären die Nutzen einer Richtgeschwindigkeitsregelung größer als die Kosten, bei starker Beeinträchtigung des Wirtschaftswachstums lägen die Nutzen unter den Kosten.
Ausdehnung der Höchstgeschwindigkeit für Omnibusse auf Autobahnen von 80 km/h auf 100 km/h	1980	Der Nutzen-Kosten-Vergleich gab keine Anhaltspunkte dafür, Tempo 100 oder Tempo 80 vorzuziehen.
Einbau von Verbundglaswindschutzscheiben	1976	Geschätzter Maximalnutzen je Jahr 285 Mio. DM, Kosten je Jahr zwischen 110 und 340 Mio. DM, da der Nutzen bei steigender Gurtanlagequote sinkt, ist er wahrscheinlich kleiner als die Kosten.
Einbau von Kopfstützen auf den Vordersitzen	1976	Geschätzter Maximalnutzen 240 Mio. DM/Jahr, Kosten zwischen 120 und 240 Mio. DM pro Jahr, Nutzen übersteigen die Kosten nur bei günstigsten Bedingungen, vor allem erst dann, wenn die Sitzverankerungen erheblich verstärkt werden.
Sicherheitsgurtanlagepflicht in Pkw	1978	Bei niedrigen Kosten Nutzen durch Erhöhung der Anlagequote um 1 %-Punkt von ca. 40 Mio. DM/Jahr.

Maßnahme	Zeitpunkt	Ergebnis
Mitführlpflicht für Feuerlöcher in Pkw	1979	Nutzen höchstens 90 Mio. DM/Jahr, Kosten 125 – 250 Mio. DM/Jahr.
Schutzhelmtragepflicht auch für Mofablenutzer	1980	Nutzen mehr als doppelt so hoch wie die Kosten.
Sicherheitsgurteinbau- und Tragepflicht in Omnibussen	1981	Kosten erheblich höher als Nutzen.
Verkürzung der Untersuchungsfristen (Technische Überwachung) für ältere Pkw	1983	Der maximal zu erwartende Nutzen durch die Verbesserung der Verkehrssicherheit von 165 Mio. DM/Jahr ist geringer als die Kosten.
Fahrerlaubnis auf Probe (Klasse 3)	1982	Nutzenpotential 1,2 bis 3,6 Mrd. DM/Jahr, Kosten von 0,2 Mrd. DM/Jahr.
Zweiphasige Ausbildung (Klasse 3)	1982	Nutzenpotential 6 Mrd. DM/Jahr, Kosten: 0,85 Mrd. DM/Jahr.
Nachsehlungskurse für junge Kraftfahrer	1983	Bei 100 000 nachgeschulten Kraftfahrern Nutzen von ca. 80 Mio. DM/Jahr bei Kosten von ca. 50 Mio. DM/Jahr.
Nachsehlungskurse für wiederholt alkoholauffällige Kraftfahrer	1983	Bei 100 000 nachgeschulten Kraftfahrern Nutzen von mindestens 640 Mio. DM/Jahr, Kosten von ca. 160 Mio. DM/Jahr.
Ausschalten von Lichtsignalanlagen bei Nacht	o. J.	Nutzen von ersparter Energie und geringerer Lärmbelastung liegen unter den Kosten durch zusätzliche Unfälle.
Schutzplanken am rechten Fahrbahnrand von Autobahnen	o. J.	Ein gegenüber heute vermehrter Einsatz von Schutzplanken erbrächte ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis.

in Pkw ebenso wie für die schon angesprochenen Ausbildungs- und Nachsehlungsmodelle erarbeitet werden (vgl. Übersicht).

III. Ordnungspolitische Kritik der Bewertungsverfahren

Neuerdings ist an den beschriebenen Verfahren und ihren Ergebnissen grundsätzliche Kritik geübt worden mit dem Vorschlag, „... bei der Entscheidung für oder gegen Sicherheitsmaßnahmen im Straßenverkehr derartige Berechnungen außer acht zu lassen und stattdessen dem ‚gesunden Menschenverstand‘ wieder mehr Raum zu geben“¹⁵⁾. Diese

15) van Suntum, U., Methodische Probleme der volkswirtschaftlichen Bewertung von Verkehrsunfällen (= Diskussionspapier Nr. 2, Ruhr-Universität Bochum), Bochum 1983, S. 18.

Kritik ist um so ernster zu nehmen, als sie aus dem „eigenen Lager“ der Ökonomen kommt¹⁶⁾.

Den Ausgangspunkt der Auseinandersetzung mit der Kritik van Suntums bilden deren Schlußbemerkungen, weil sie deutlich machen, unter welchem wirtschaftspolitischen credo seine Argumentation steht:

„Das Verdienst der subjektiven Betrachtungsweise ist es in diesem Zusammenhang, den verantwortlichen Politikern zweierlei klar zu machen, daß nämlich

- einerseits Entscheidungen, deren Konsequenzen vorwiegend von den Betroffenen selbst zu tragen sind, diesen tunlichst auch selbst überlassen bleiben sollten;
- andererseits kollektiv zu treffende Entscheidungen keineswegs immer zugunsten höherer Sicherheit (und damit in der Regel zugunsten weiterer Reglementierungen) fallen müssen, sondern die Präferenzen der Betroffenen durchaus auch in die andere Richtung gehen können“¹⁷⁾.

Beiden Aussagen kann man im Grundsatz zustimmen (auch wenn man auf die absichernden Vokabeln „vorwiegend“ und „keineswegs immer“ verzichten würde, die das ganze ja wieder in Frage stellen), denn natürlich spricht vieles dafür, der Konsumenten- oder hier besser Betroffenensoveränität bei öffentlichen Maßnahmenentscheidungen mehr Raum zu geben¹⁸⁾.

Die aus der Theorie tatsächlicher Wahlhandlungen abgeleitete Vorstellung, es bedürfe keiner expliziten Quantifizierung der Unfallkosten, „... weil die Aktionen der Verkehrsteilnehmer bereits implizit ihre Bewertung zum Ausdruck bringen“¹⁹⁾, oder an anderer Stelle („Aus der Tatsache, daß 1979 40 % der Autofahrer auf das Angurten verzichtet haben, muß geschlossen werden, daß der Nutzen für sie geringer war als die Kosten bzw. Unannehmlichkeiten – wie ‚irrational‘ dies dem außenstehenden Verkehrsstatistiker auch immer erscheinen mag“²⁰⁾), muß allerdings korrigiert werden. Um einen solchen Schluß ziehen zu können, wäre auf Seiten der Wahlhandelnden, wenn auch nicht vollständig, so doch immerhin ein Minimum an Information sowohl über die Kosten (die ja nicht nur den Kaufpreis des Gurtes umfassen) wie über die Nutzen vonnöten²¹⁾. Davon

16) Wenn auch mit Formulierungen, die im vorliegenden Zusammenhang bislang weitgehend Nicht-Ökonomen vorbehalten waren, so z. B.: „Der Wert eines Menschenlebens – so sollte man meinen – ist unendlich oder jedenfalls nicht monetär erfaßbar, und es mutet geradezu makaber an, hierfür einen wie auch immer gewonnenen Geldbetrag einzusetzen.“ (Ebenda, S. 2 f.). Auf die Tatsache, daß der Verfasser gegen dieses „wie auch immer“ später selbst verstößt – denn auch die von ihm favorisierte subjektive Zahlungsbereitschaft für mehr Verkehrssicherheit ebenso wie die von ihm schließlich in Grenzen dann doch zugelassene Nettorechnung haben, wenn vielleicht auch indirekt, Bezüge zu monetären Größen – sei hier nur hingewiesen.

17) Ebenda, S. 18 f.

18) Vgl. hierzu auch Marburger, E.-A., Nutzen-Kosten-Analyse – Nutzwertanalyse – Zur Frage ihrer Anwendung, in: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 54. Jg. (1983), S. 106 f.

19) van Suntum, U., Methodische Probleme . . . , a.a.O., S. 17.

20) Ebenda, S. 14.

21) Willeke, R., Kentner, W., Die Kosten der Umweltbelastung durch den Verkehrslärm in Stadtgebieten (= Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Nr. 31), Bentheim 1975, S. 36 ff. Vgl. auch Marburger, E.-A., Die ökonomische Beurteilung der städtischen Umweltbelastung durch Automobilabgase – Methoden und Quantifizierungsversuche – (= Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität zu Köln, Nr. 30), Düsseldorf 1974, S. 133 ff.

kann aber — selbst z. B. bei einer relativ bekannten Einrichtung wie dem Sicherheitsgurt — überhaupt nicht die Rede sein: Dem Gurtutzer wie dem „Gurtmuffel“ sind weder seine eigenen, noch gar die externen volkswirtschaftlichen Kosten des Anlegens und des Nichtanlegens auch nur annähernd bekannt, er kennt mehrheitlich nicht einmal die Wirkungen des Gurtes. So befürchtet trotz ständiger Aufklärungskampagnen nach wie vor ein erheblicher Teil der Autofahrer, in bestimmten Unfallsituationen durch den Gurt Nachteile zu erleiden²²⁾, obwohl inzwischen die Quote der tatsächlichen Verschlimmerungsfälle mit höchstens 1 % eindeutig durch gerichtsmedizinische Befunde an großen Verletzten- und Getötetenkollektiven²³⁾ gesichert ist.

Auch die unterschiedlichen Anlegequoten auf verschiedenen Straßentypen widersprechen der Vorstellung, der Autofahrer verhielte sich wenigstens für sich selbst rational: Im Herbst 1983 trugen in der Bundesrepublik auf Autobahnen 81 %, auf der Landstraße 65 % und innerorts gar nur 44 % der Autofahrer den Sicherheitsgurt²⁴⁾, obwohl das Risiko, einen Unfall mit Personenschaden zu erleiden (gemessen als Zahl der Unfälle/10⁶ Fz-km) auf der Autobahn mit 0,17 bei weitem am kleinsten ist und über die Außerortsstraße mit 0,68 auf 2,3 innerorts — also das 13fache gegenüber der Autobahn — ansteigt. Würden die Autofahrer ihr Gurtanlegeverhalten doch nur daran orientieren! Und noch etwas zum Sicherheitsgurt: Nur etwa 4 % der in der zitierten Untersuchung von *Volks* befragten Autofahrer wußten, daß man sich bei einem Unfall gerade noch bei einer Geschwindigkeit von etwa 10 km/h abstützen kann, um sich vor Verletzungen zu schützen, mehr nicht. Die übrigen nannten erheblich höhere und damit falsche Geschwindigkeiten (im Durchschnitt 33 km/h!).

Angesichts dieser empirischen Befunde verbietet es sich, davon auszugehen, eine gegebene Anlegequote (und dies gilt noch mehr für weniger greifbare Maßnahmen) sei das Ergebnis eines rationalen Abwägungsprozesses von Nutzen und Kosten der Autofahrer, und seien es nur die privaten, die *van Suntum* im übrigen ja für sehr bedeutsam hält²⁵⁾.

Überlegungen, die Zahlungsbereitschaft der Autofahrer für eine Erhöhung der Überlebenschance von 99 % auf 99,5 % (Unfälle mit Getöteten sind trotz allem, gemessen am Umfang der Verkehrsteilnahme, nach wie vor ein seltenes Ereignis) zu messen²⁶⁾, bleiben deshalb, und *van Suntum* räumt das auch selbstkritisch ein²⁷⁾, utopisch.

Seine Kritik an der Schadenserfassung anhand von Sozialproduktberechnungen²⁸⁾ ist sicher berechtigt, in ihrer Grundsätzlichkeit aber nicht neu. Und was nützt es schließlich, diese Anknüpfung zwar durch eine möglicherweise umfassendere, aber bislang unspezifizierbare „Bevölkerungs-/Wohlfunktionsfunktion“ ersetzen zu wollen, deren Erstellung er

22) Vgl. *Volks, H.*, Stellungnahme zur Entwicklung der Gurtanlegequote, unveröffentlichtes Manuskript, Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1980.

23) Vgl. *Beier, G., Schuller, E., Schwarz, H., Spann, W.*, Unfälle mit schwerverletzten und getöteten Gurtträgern, in: *Schutzwirkung von Sicherheitsgurten*, Band I: Gurtunfälle (= Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Nr. 34), Köln 1980, S. 5 ff.

24) Vgl. *Meyer, L.*, Das Sicherheitsgurtanlegeverhalten von Pkw-Insassen — Ergebnisse der Erhebung vom September/Oktober 1983, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 1983.

25) Vgl. *van Suntum, U.*, *Methodische Probleme . . .*, a.a.O., S. 6.

26) *Ebenda*, S. 12.

27) *Ebenda*, S. 13.

28) *Ebenda*, S. 4.

selbst für überaus schwierig und wegen ihrer denkbaren Konsequenz jedenfalls in bevölkerungsreichen Ländern sogar für zynisch hält²⁹⁾.

Akzeptiert werden müssen hingegen *van Suntums* Einwände gegen Inkonsistenzen bei der Ermittlung der sogenannten objektiven Wertansätze, so z. B. die Vermengung von Ertragswertprinzip mit abschreibungstechnisch erfaßten Kosten, die in der Vergangenheit angefallen sind³⁰⁾. Zu beachten ist auch der Vorwurf, daß — für bestimmte Bevölkerungsgruppen möglicherweise negative Ergebnisse ökonomischer Kalküle (z. B. für den immer wieder zitierten Zebrastreifen vor einem Altenwohnheim) — nicht explizit deutlich gemacht, sondern oft genug schamhaft in Durchschnittsrechnungen versteckt werden³¹⁾.

Dies sollte nicht sein, spricht aber andererseits nicht gegen ökonomische Wertansätze. Vielmehr muß, auch wenn dies *van Suntum* als Rechtfertigung nicht ausreicht, die Beschränkung der ökonomischen Meßlatte auf Ökonomisches sichergestellt werden. „Der ethische Aspekt ist nicht Gegenstand unserer Untersuchung; er wird sich immer einer definitiven Bewertung auf der Ebene wirtschaftlicher Größen entziehen“³²⁾. Hier sind — auch auf Seiten der Ökonomen — schwere Sünden einzuräumen. Ökonomische Analysen sollten sich deshalb jeglicher Hilfs-, Ausweich- und Analogrechnungen enthalten, um glaubwürdig zu sein. Daß dies möglicherweise den Anwendungsbereich des ökonomischen Instrumentariums einengt, ist in zwingender Selbstbeschränkung hinzunehmen.

IV. Ergebnis

Die in der Überschrift gestellte Frage wird eindeutig bejaht. Sollen verkehrspolitische und damit auch verkehrssicherheitspolitische Entscheidungen in der Welt, in der wir leben, wenigstens ansatzweise rational im Sinne minimierten volkswirtschaftlichen Ressourceneinsatzes vorbereitet werden, sind ökonomische Kalküle unverzichtbar. Dies gilt solange, wie vorgefundene Handlungsergebnisse (z. B. die gerade erhobene Gurtanlegequote) nicht den Anspruch rationaler Abwägung von Vor- und Nachteilen stellen können — sowohl der privaten wie der öffentlichen.

29) *Ebenda*, S. 4 f.

30) *Ebenda*, S. 8.

31) *Ebenda*, S. 7.

32) *Willeke, R., Jäger, W., Lindenlaub, K.-H.*, Ein Optimum an Sicherheit — Nutzen/Kosten-Untersuchungen für Verkehrssicherheitsmaßnahmen (= Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA), Nr. 25), Frankfurt/M. 1978, S. 14.