

Fazit: Eine wesentliche Voraussetzung für das Funktionieren des gesunden Menschenverstandes im Sinne rationaler Wahlhandlung, nämlich das Verfügen und bewußte Umsetzen notwendiger Informationen, liegt in weiten Bereichen der Straßenverkehrssicherheit nicht vor, und es sind deshalb auch weiterhin „... derartige Berechnungen ...“ erforderlich, im übrigen auch, um der Politik Entscheidungshilfen geben zu können, wie die knappen Ressourcen auch im Verkehrssicherheitsbereich volkswirtschaftlich sinnvoll eingesetzt werden sollten. Dabei können gesamtwirtschaftliche Effizienzüberlegungen in Form der Nutzen-Kosten-Analyse helfen. Wie aber sollte man sie anstellen ohne Informationen über die Unfallkosten?

Davon auszugehen, die Zahl der bislang jährlich getöteten und verletzten Straßenverkehrsteilnehmer sei der von der Gesamtheit der Betroffenen bewußt in dieser Höhe entrichtete Preis für die individuelle Mobilität, würde im übrigen auch verkehrssicherheitspolitischer Attentismus bedeuten. Dazu scheint aber nicht einmal konservativ-liberale Politik bereit – und nicht nur in der Bundesrepublik.

Summary

The author once more (see also: Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 55. Jg. 1984, pp. 125–133) states his reasons for doubting the applicability of the "revealed preference" model to road traffic safety, stressing the need for cost-benefit considerations. His doubts are mainly based on the fact that one of the essential pre-conditions of the model, i. e., adequate information for those concerned, is lacking. Empirical studies on drivers repeatedly confirmed this fact. In addition it has to be considered that of the information received a part is repressed again.

Auf dem Weg in den technokratischen Überwachungsstaat – Eine Antwort auf Marburgers Kritik –

VON ULRICH VAN SUNTUM, BOCHUM

In den Ausführungen *Marburgers* kommt ein grundsätzlicher Dissens unserer Auffassungen bezüglich der Interpretation rationalen Handelns und somit des Stellenwertes der Konsumentensouveränität zum Ausdruck, dessen Bedeutung weit über die Grenzen der Verkehrspolitik hinausreicht.

(1) *Marburger* vertritt den Rationalitätsbegriff des technokratischen Interventionismus: Rational handelt danach, wer objektiv nachvollziehbare Entscheidungen auf der Grundlage vollständiger Informationen trifft. Die Instanz, die aufgrund ihres (scheinbar) überlegenen Informationsstandes darüber entscheidet, was nachvollziehbar bzw. irrational ist, ist der „Experte“, in diesem Fall der „Verkehrsexperte“. Kann ein Autofahrer keine zutreffende Auskunft über Fragen nach Aufprallgeschwindigkeiten, Bremswegen oder Unfallzahlen geben, so gilt seine Inkompetenz als nachgewiesen und es werden zunächst Empfehlungen, bei Nichtbefolgung entsprechende Vorschriften bezüglich seines Verhaltens ausgesprochen. Wohlgedenkt: Es geht hier keineswegs nur um die Internalisierung externer Effekte, sondern um „meritorische Korrekturen“ der Präferenzen selbst.

(2) Die Auffassung, wonach rationale Entscheidungen nur auf der Grundlage vollständiger bzw. „richtiger“ Informationen stattfinden können, ist unhaltbar. Entscheidungen über die Teilnahme am Straßenverkehr sind – ebenso wie unternehmerische Investitionsentscheidungen – grundsätzlich durch Unsicherheit bezüglich der jeweils eintretenden Konsequenzen gekennzeichnet, und zwar sowohl im Hinblick auf deren konkrete Gestalt als auch im Hinblick auf ihre Eintrittswahrscheinlichkeit. Auch die Beschaffung zusätzlicher Informationen braucht dabei keineswegs „rational“ zu sein. Geht nun das Negativergebnis „Verkehrsunfall“ nur mit einer sehr geringen Wahrscheinlichkeit in das Kalkül ein, so kann es sehr wohl sein, daß „Marginalien“ wie Bequemlichkeit, Freude am schnellen Fahren etc. das Übergewicht bekommen; die bewußte Inkaufnahme eines gewissen Unfallrisikos ist daher durchaus mit rationalem Verhalten in diesem Sinne vereinbar, ja letztlich sogar unumgänglich. Dies relativiert nun aber in der Tat die stereotype Forderung nach immer mehr Verkehrssicherheit ganz erheblich, denn es *ist* nur über mehr oder weniger große Risiken für alle Autofahrer zu entscheiden, *nicht* über Tod oder Leben einer bestimmten Auswahl von ihnen. Es gibt nicht „die“ Unfallopfer des nächsten Jahres, deren Leben es zu retten gälte. Vergleiche mit der Ausrottung einer Stadt wie Bochum *sind* daher abwegig.

(3) Entscheidungen unter Unsicherheit können im einzelnen noch weniger als solche unter Gewißheit „objektiv“ danach beurteilt werden, ob sie den Axiomen rationalen

Anschrift des Verfassers:

Prof. Dr. Ulrich van Suntum
Seminar für Wirtschafts- und Finanzpolitik
Ruhr-Universität Bochum
Universitätsstraße 150
4630 Bochum

Verhaltens entsprechen, denn dazu wäre u. a. die Kenntnis der individuellen Risikopräferenzfunktion nötig. Möglich sind allenfalls gewisse Tendenzaussagen für große Grundgesamtheiten. Damit ist aber der Anspruch der Technokraten, irrationales Verhalten feststellen zu können, als reine Anmaßung zurückzuweisen. Er beruht bestenfalls auf einer Mischung von rein technischen Detailinformationen und eigenen Werturteilen, die nicht selten in aussagelosen Leerformeln versteckt werden („Jeder Verkehrstote ist einer zuviel“).

(4) Erst die Tatsache, daß der Verkehrsteilnehmer durch sein Verhalten nicht nur sich, sondern auch andere gefährdet, macht die Verkehrssicherheit überhaupt zu einem politischen Problem, genauer: zu einem öffentlichen Gut. Für das Ausmaß, in dem ein solches Gut sinnvollerweise angeboten werden sollte, gibt es für den realistischen Fall divergierender Präferenzen unter den Verkehrsteilnehmern bislang kein theoretisch befriedigendes und praktisch anwendbares Kriterium. Daher die Forderung nach Einschaltung des gesunden Menschenverstandes (der Politiker); dabei ist zu berücksichtigen, daß

- die Unfallrisiken seit 15 Jahren stetig und nachhaltig gesunken sind;
- Umfrageergebnisse und mehr noch das tatsächliche Verhalten der Verkehrsteilnehmer inzwischen auf ein mehrheitlich ausgeprägtes Bedürfnis nach weniger Reglementierung und zügigem Fortkommen schließen lassen¹⁾.

Somit muß die Frage erlaubt sein, ob wir die Gängelung des Bürgers im Dienste der Verkehrssicherheit nicht schon viel zu weit getrieben haben. Ihre Beantwortung erfordert jedenfalls mehr als die einfache Aufaddition der Verkehrsofener der letzten 30 Jahre.

(5) Schließlich noch ein Wort zu den „Milliardenschäden“ infolge verletzter bzw. getöteter Verkehrsteilnehmer. Soweit es sich um Heil- und Sachkosten handelt, sind sie versicherungstechnisch abgedeckt und werden somit von den Verursachern weitgehend selbst getragen; dies schließt Verbesserungen in dieser Hinsicht (z. B. differenzierte Versicherungsprämien für „Gurtmuffel“) nicht aus.

Soweit es sich um Sozialproduktausfälle aufgrund tödlicher Unfälle handelt, sei ergänzend zu der früher geäußerten Kritik auf folgendes hingewiesen: Wer unter Hinweis auf solche Kosten dem einzelnen Bürger sein sicherheitsrelevantes Verhalten vorschreibt, erhebt letztlich einen gesellschaftlichen Anspruch auf bestimmte Sozialproduktsbeiträge, die der einzelne „der Gemeinschaft schuldet“. Das darin zum Ausdruck kommende Menschenbild ist zutiefst unliberal, ja typisches Kennzeichen östlicher Zentralverwaltungs-wirtschaften („Republikflucht“). Es führt in Verbindung mit der immer weiteren Übernahme individueller Risiken durch das Kollektiv geradewegs in einen bürokratischen Überwachungsstaat Orwell'scher Dimensionen²⁾.

1) Vgl. z. B. die im „stern“ (H. 4/1985, S. 10 ff.) veröffentlichte Allensbach-Umfrage, wonach 56 v. H. der befragten Autofahrer angeben, gern schnell zu fahren und nur 39 v. H. der Autofahrer für „Tempo 100“ votieren, *obwohl* 53 v. H. glauben, diese Maßnahme trage zur Verkehrssicherheit bei. In den Niederlanden spricht sich (lt. „Welt am Sonntag“ vom 20. 1. 1985, S. 23) inzwischen sogar die Polizei für eine Auflockerung des bestehenden Tempolimits aus, da sich ohnehin die Mehrheit der Autofahrer nicht daran hält.

2) Vgl. dazu ausführlicher auch meinen Beitrag: Der gegängelte Bürger – Staatskontrolle statt eigener Verantwortung, in: FAZ vom 18. 1. 1979, S. 9, sowie Heilmann, K., Ohne Risiko kein Fortschritt, in FAZ vom 11. 5. 1985, S. 15.

Summary

The claim of "traffic experts" as regards their interference with the safety aspects of road user behavior is partly based on "irrationalities" of the latter's behavior. However, rational behavior in its various aspects is not subject to objective evaluation. In addition, external costs are given as the reasons justifying the interference. These are, however, largely covered by insurance or are based on a mistaken and, in the last analysis, inhumane notion of justified claims of society with respect to the individual. It is true that traffic safety may be described as being of the nature of a common good in some respects, but it appears doubtful whether further extension of this common good is truly desired by those concerned.