



Töten verboten! Angesichts des dem Auto inhärenten Schädigungspotenzials ist es zweifelhaft, ob die Vision von null Verkehrstoten jemals Wirklichkeit wird.

(Foto: Christian Mosar)

VERKEHRSSICHERHEIT

Vision Zero

Erste Priorität des neuen Transportministers ist, die Anzahl der Verkehrstoten zu senken. Zu diesem Zweck sollen Straßen und Fahrzeuge angepasst und die Kontrollen verschärft werden, fordert die Vereinigung der Verkehrstoten AVR.

Dem Namen nach könnte es die neueste Einsatzdoktrin der Armee oder das ultimative schulpolitische Konzept bezeichnen. Doch "Vision Zero" steht für ein verkehrspolitisches Fernziel: dass niemand mehr im Straßenverkehr sterben soll. Dieses Ziel steht im Mittelpunkt der Forderungen der "Association des victimes de la route" (AVR). Alex Nicola, Vize-Präsident der Vereinigung begrüßt deshalb die Entscheidung der neuen Regierung, der Verkehrssicherheit erste Priorität einzuräumen. "Es wäre falsch, wenn sich die Politiker auf die Schulter klopfen würden, weil die Zahl der Verkehrstoten seit zwei Jahren zurückgeht. Das verdanken wir eher der Automobilindustrie als den verstärkten Kontrollen." Alex Nicola verweist auf die weiterhin steigende Zahl von Unfällen. Bisher habe es nicht an politischen Absichtserklärungen gefehlt, doch die tatsächlich getroffenen Maßnahmen gingen nicht weit genug.

Seit über zehn Jahren setzt sich die AVR für die Interessen von Verkehrstoten und ihren Angehörigen ein. Ausgangspunkt war die Weigerung, Verkehrsunfälle als Normalität hinzunehmen. Immerhin sind in Luxemburg wie in anderen Industrieländern

Verkehrsunfälle eine der häufigsten Todesursachen. Darüber hinaus bedeuten Unfälle mit Körperverletzung eine schwere Belastung für die Betroffenen und ihre Angehörigen. Deshalb beschränkt sich die AVR nicht auf die Betreuung von Verkehrstoten sondern betreibt ein intensives Lobbying für mehr Verkehrssicherheit. Dazu gehören Aktionen wie die - etwas makabren - leeren Stühle als Symbol für die Verkehrstoten auf der Place Clairefontaine.

Unfälle sind vermeidbar

Vorzeigebeispiel für die von der AVR vertretene "Vision Zero" ist Schweden. Dort hat der Verkehrspsychologe Kare Rumar eine Strategie der Firma Dupont zur Vermeidung von Arbeitsunfällen auf das System Straßenverkehr übertragen. Im Oktober 1997 hat das schwedische Parlament das Straßensicherheitskonzept Vision Zero verabschiedet. Seitdem sind in Schweden die Zahlen der Opfer im Straßenverkehr rückläufig.

Die Schweiz hat sich ebenfalls dieser Vision verschrieben. "Es darf im Straßenverkehr keine Todesopfer und keine schwer Verletzten mehr geben. Das Ziel ist bewusst visionär formuliert, "denn eine Vision setzt Energien und

kreative Gedanken frei", so die schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU). Mittelfristig lautet das Ziel, bis 2010 die Zahl der Todesopfer von Verkehrsunfällen von knapp 600 auf 300 zu reduzieren. Unter anderem soll das schweizerische Straßensystem so gestaltet werden, dass "menschliche" Fehler der VerkehrsteilnehmerInnen keine tödlichen Folgen mehr haben können.

Auch in Luxemburg ließen sich viele Unfälle durch straßenbautechnische Maß-

nahmen verhindern, davon ist AVR-Vizepräsident Alex Nicola überzeugt. Man müsse die "points noirs" identifizieren und klären, was die Unfallgefahr ausmacht sowie entsprechende Änderungen vornehmen. Beim Bau des Tunnels Grünwald seien erstmalig in Luxemburg verkehrspsychologische Erkenntnisse systematisch umgesetzt worden: gleichmäßige Beleuchtung, helle Wände, optische Tricks, die eine schmalere Fahrbahn suggerieren.

In einem offenen Brief hatte sich der Präsident der AVR Jeannot Mersch deutlich für die geplante Kameraüberwachung auf den Autobahnen ausgesprochen. Er ziehe einen "Big brother who is watching you" einem "Big Brother who is killing you" vor. Alex Nicola sieht das ähnlich: Ständige Überwachung

führe zu einer Änderung des Verkehrsverhaltens und damit zu weniger Verkehrstoten. Schutz der Privatsphäre ist für ihn kein Thema: "Ich habe kein Problem mit Kameras. Jeder kann mich jederzeit filmen - ich habe nichts zu verbergen."

Gläsern, aber gesund

Befragt, ob er andere, ebenso effiziente Maßnahmen mit der gleichen Überzeugung einfordere, betont Alex Nicola: "Der Vorschlag zur Kameraüberwachung kam von der Regierung, nicht von der AVR." Seine Vereinigung verlange auch, geschwindigkeitsbegrenzende Automatismen in die Fahrzeuge einzubauen. Das kann das Großherzogtum der Automobilindustrie allerdings nicht im Alleingang vorschreiben. Die AVR schlägt vor, die Autos in Luxemburg mit Black Boxes nachzurüsten: Die zeichnen unter anderem die Fahrgeschwindigkeit auf und ermöglichen es gegebenenfalls, Unfallursache und Schuldfrage zu klären.

Die Rolle, die die Wahl der Verkehrsmittel in der Sicherheitsproblematik spielt, ist den VertreterInnen der Verkehrstoten nur am Rande bewusst. Auf die Möglichkeit angesprochen, durch eine Reduzierung des Autoverkehrs niedrigere Unfallzahlen zu erreichen, stimmt Alex Nicola zu: "Das ist ein Teil der Vision Zero." Tatsächlich finden sich solche Überlegungen bei den meisten europäischen Verkehrstotenvereinigungen wieder - in der Regel aber unter "ferner liefen". Die AVR organisierte immerhin im April 2003 in Zusammenarbeit mit Velos-Initiativ und Mouvement écologique eine Konferenz mit dem Titel: "Zufußgehen? - Aber sicher? Strategien und Möglichkeiten, die den Fußverkehr ins Bewusstsein bringen".

Beim Thema Straßengütertransport als Gefahrenquelle findet der AVR-Vize deutliche Worte in punkto Wahl der Verkehrsmittel: "Es sollte viel mehr über die Schiene befördert werden. Um der Bahn Wettbewerbschancen zu geben, muss man die versteckten Subventionen abbauen. So kann es nicht weitergehen."

Raymond Klein

Meine Sicherheit, deine Sicherheit

Ein gutes Beispiel dafür, wie eine rein technische Herangehensweise an das Problem Verkehrssicherheit aussieht, lieferte die Computerzeitschrift c't in einem Anfang August erschienenen Beitrag. Von der Einparkhilfe bis zu den Radarsystemen ACC und SARA wurden Neuentwicklungen in Sachen Komfort und Sicherheit vorgestellt - alle im Dienste einer einzigen Kategorie von VerkehrsteilnehmerInnen, den AutofahrerInnen. Der Autor ging so weit, das Risiko, das einige dieser Systeme für FußgängerInnen darstellen, als vernachlässigbar abzutun. Gewiss, ein automatisches Ausweichsystem könne zur Vermeidung eines Crashes auf den Bürgersteig gelenkt werden und dort PassantInnen verletzen. Da dies aber nur "in einem von tausend Fällen" passiere, sei es akzeptabel und die Kritiker solcher Systeme seien "Dogmatiker", so der Autor.

Reaktionen der Leserschaft blieben nicht aus. Ein Leser bedauerte, dass nur Autoindustrie- und Raser-freundliche Systeme erwähnt würden. Systeme zur automatischen Geschwindigkeitsbegrenzung zum Beispiel kamen im Beitrag nicht vor. Ein anderer argumentierte, die sichersten Straßen seien die, auf denen gar keine Autos fahren: "[Die Sicherheitssysteme] ABS, ACC und FAS machen es nicht moderner und intelligenter, sich in einem Stahlskelett mit 14 m/s durch Wohngebiete zu katapultieren."