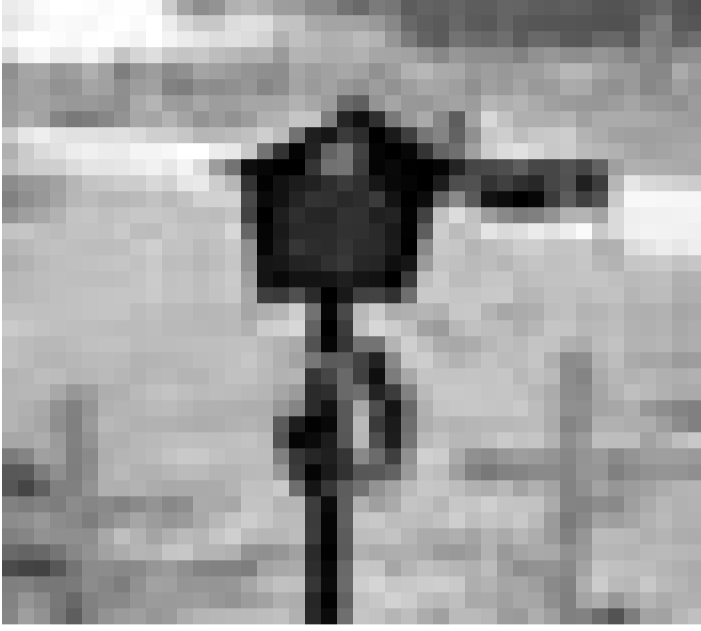


AUTO- UND LKW-VERKEHR

Zahlen und was sie verbergen



Blutzoll, Wegezoll.

(Foto: Alptraum Auto)

Spricht man über Verkehrstopfer, so denkt man zuerst an Tote und schwer Verletzte. Doch die Verkehrsmittel Auto und LKW verursachen zahlreiche weniger augenfällige Schäden.

"Jeder Verkehrstote ist einer zu viel." Dieser oft wiederholte Satz mag als Ermahnung gemeint sein, er lenkt aber auch ab von einer anderen Frage: Gibt es in Luxemburg zu viele Verkehrstopfer, im Sinne von mehr als anderswo? Die Zahlen deuten darauf hin. 2003 kamen in Deutschland acht Verkehrstote auf 100.000 EinwohnerInnen, in Frankreich waren es 9,61. Luxemburg kommt auf 11,8 Tote. Bei der Vorstellung der Unfallstatistik 2003 rechnete das Transportministerium allerdings vor, wenn man die GrenzgängerInnen einbeziehe, komme man auf 9,49 Verkehrstote pro 100.000 "Einwohner".

Eine solche einseitige Korrektur dient dazu, die Lage zu beschönigen, hat aber keinerlei statistischen Wert. Eigentlich müsste man ja die Familienmitglieder der GrenzgängerInnen hinzurechnen, dafür aber auch alle tödlichen Unfälle jenseits der Grenze mitzählen. Auch andere Faktoren machen einen Vergleich schwierig: In Luxemburg sind besonders viele Autos ange-

meldet, teilweise aber wiederum von GrenzgängerInnen. Andererseits dürfte die im Durchschnitt zurückgelegte Strecke pro Auto und auch pro EinwohnerInnen wesentlich niedriger liegen als in größeren Ländern. Zahlen über die insgesamt in Luxemburg zurückgelegten Kilometer, die einen guten Vergleich der Verkehrssicherheit ermöglichen würden, gibt es leider keine.

Andere Faktoren, die zu einer niedrigeren Zahl von Verkehrstopfern als im Ausland führen müssten, sind: Der Anteil der Autobahnen am großherzoglichen Straßennetz ist überdurchschnittlich hoch, die Fahrzeuge sind im Durchschnitt weniger alt und die Rettungsdienste sind recht effizient. Alles in allem kann man davon ausgehen, dass Luxemburg im Bereich Verkehrssicherheit ein Defizit gegenüber seinen Nachbarländern aufweist.

Die ungezählten Opfer

Doch die von Politik und Medien immer wieder aufgegriffene Zahl der Verkehrstoten ist nur die Spitze des Eisbergs, in Luxemburg wie anderswo. Für 2003 zum Beispiel kommen zu den 48 Todesopfern 315 schwer Verletzte und 734 leicht Verletzte hinzu. Darüber hinaus gibt es die sekundären Schäden, die vor allem von Vereinigungen wie der AVR thematisiert werden: berufliche Probleme, Trennungen, Angstzustände, Depressionen bis hin zum Selbstmord bei Opfern und ihren Angehörigen.

Der Kreis der Verkehrstopfer lässt sich aber viel weiter ziehen. Problematisch ist der Auto- und LKW-Verkehr nicht nur wegen der zahlreichen Unfälle, die damit einhergehen. Vor allem die Umweltschäden, die der motorisierte Verkehr verursacht, sind enorm. Smog, krebserregende Russpartikel aus Dieselmotoren und die allgemeine Belastung der Atemluft bewirken Gesundheitsprobleme und Todesfälle. Auch der CO₂-Ausstoß mit seinen Folgen für das Erdklima wird in ein paar Jahrzehnten "Verkehrstopfer" erzeugen, die heute nicht erfasst werden.

Weitere Schäden, die sich direkt auf den Menschen auswirken, sind der von Kraftwagen verursachte Lärm und die Freisetzung giftiger Substanzen bei ihrer Produktion, ihrem Betrieb und ihrer Entsorgung. Andere Umweltschäden wirken sich nur indirekt auf die Lebensqualität der Menschen aus, so zum Beispiel die Zerschneidung der natürlichen Lebensräume durch den Straßenbau und - oft vergessen - die zahlreichen überfahrenen Wild- und Haustiere.

Als Verkehrsmittel hat das Auto charakteristische Eigenschaften, die sich auf die physische und psychische Gesundheit seiner Nutzer auswirken. Der Komfort, quasi ohne den Einsatz von Körperkraft von Punkt A zu Punkt B gebracht zu werden, trägt einiges zu den Übergewicht- und Fettsucht-Problemen in den hochentwickelten Ländern bei. AutofahrerInnen stehen auch stärker unter Verkehrs-Stress als FußgängerInnen. Hinzu kommt, dass ihnen die körperlichen Bewegung als Ventil fehlt, was zum Phänomen der Road Rage führt: FahrerInnen, die Verkehrsregeln absichtlich missachten, einander beschimpfen und sogar handgreiflich werden. Schließlich verstärkt der massive Rückgriff des Privatautos auch die soziale Isolation in den modernen Gesellschaften. FußgängerInnen und BenutzerInnen des öffentlichen Transportes dagegen haben viel Gelegenheit Kontakte zu knüpfen.

Ein hoher Preis

Volkswirtschaftliche Betrachtungen zeigen, dass der Einsatz von Auto und LKW in der Regel sehr ineffizient ist. Sie können als Verkehrsmittel nur bestehen, weil sie versteckt subventioniert werden, an erster Stelle durch den Straßenbau und -unterhalt. Die Unwirtschaftlichkeit fängt beim Rohstoff- und Energieverbrauch für die Produktion an und setzt sich mit dem teuren Unterhalt fort. Bei Grundstückwerten von mehreren hundert Euro pro Quadratmeter stellen die zahlreichen Parkflächen in den Städten eine gigantische Masse von totem Kapital dar. Für den wirtschaftlichen Impact der Verkehrsunfälle gibt es Statec-Daten bis 1990. Damals machten allein diese Unkosten schon 2,4 Prozent des Bruttoinlandsproduktes aus.

Die für den Autoverkehr aufgewendeten Mittel fehlen einerseits für sonstige Zwecke wie Ausbildung, Gesundheitsversorgung und Altenpflege. Andererseits verstärkt der hohe Ressourcenverbrauch noch das weltweite Problem der Ausbeutung des Südens durch den Norden. Am gravierendsten ist dabei der ineffiziente Einsatz von Treibstoffen in LKW und Privatwagen. Um die Ölversorgung unter anderem für dieses Verkehrsmodell sicherzustellen, werden nicht nur Bevölkerungen enteignet und Diktaturen unterstützt, es werden sogar Kriege geführt.

Weniger Fahrzeuge, weniger Tote

Verkehrstopfer - der Begriff lässt sich auf zwei Arten lesen: Opfer, im Sinne von "victime" von Fehlfunktionen im Straßenverkehr oder Opfer, im Sinne von "sacrifice", die die Gesellschaft dem Götzen Auto darbringt. Dass Kraftfahrzeuge gefährlich sind und es auf absehbare Zeit auch bleiben werden, nehmen wir um der Bequemlichkeit willen in Kauf, ja, ein Leben ganz ohne Auto ist in unserer Gesellschaft kaum vorstellbar. Dabei wissen wir, dass das Unheil jedes Jahr Hunderte von Menschen trifft - und hoffen, dass wir und unsere Angehörigen nicht darunter sind.

Intelligentere Fahrzeuge, Sicherheitsmaßnahmen beim Straßenbau, ja, sogar eine strengere Bestrafung von Fehlverhalten helfen bestimmt, die Zahl der Opfer zu senken, den Blutzoll herunterzuhandeln. Doch dabei kuriert man mit großem Aufwand die Symptome, statt möglichst vorbeugend zu wirken. Beispiel Kontrollen: Geschwindigkeitsvorschriften möglichst flächendeckend zu überwachen bringt hohe Kosten mit sich und gefährdet die Privatsphäre der FahrerInnen. Dabei würde es reichen, wenn man in die Fahrzeuge geschwindigkeitsbegrenzende Automatismen einbauen würde.

Grundsätzlich stellt sich die Frage, ob der massive Einsatz der Verkehrsmittel Auto und LKW nicht ein Irrweg der Menschheitsgeschichte ist. Städte und Wohnsiedlungen ließen sich durchaus so anlegen, dass die meisten Wege zu Fuß und längere Strecken wie das Pendeln zum Arbeitsplatz mit kollektiven Verkehrsmitteln zurückgelegt werden könnten. Das Gros der Warentransporte müsste über die Schiene erfolgen. Eine solche Wende in der Verkehrspolitik würde mittel- bis langfristig sowohl die Unfallzahlen gegen Null tendieren lassen als auch die anderen vom Straßenverkehr ausgehenden negativen Effekte weitgehend beseitigen.

"Sichere Straßen für Kinder", lautet das Motto der diesjährigen Europäischen Woche der Mobilität (16. bis 22. September). Statt fluoreszente Aufkleber zu verteilen oder Fahrradhelme zu testen, lanciert der Verkehrsclub Deutschland bei dieser Gelegenheit eine Kampagne für einen nachhaltigen Nahverkehr. "Statistiken belegen, dass ein direkter Zusammenhang zwischen der Anzahl der Menschen, die im städtischen Verkehr getötet werden, und der Anzahl der Autofahrten besteht", so der VCD. Das statistische Bundesamt hat die Zahl der getöteten Insassen pro 100.000 Personenkilometer für diverse Verkehrsmittel berechnet: 0,16 beim Bus, 0,56 bei der Bahn, 2,34 beim Flugzeug und 7,31 beim motorisierten Individualverkehr. Dabei sind getötete Nicht-Insassen, zum Beispiel FußgängerInnen, noch nicht einmal eingerechnet.

Ein beeindruckendes Beispiel für den Zusammenhang von Verkehrsmitteln und Verkehrstopfern bot seinerzeit die deutsche Einheit. 1990 wurde mit dem Schlachtruf "Freie Fahrt für freie Bürger" das DDR-Tempolimit ausgehebelt. Zahlreiche neue und schnelle West-Autos wurden verkauft. Daruffhin verdoppelte sich schlagartig die Zahl der auf den Straßen Ostdeutschlands Verletzten und Toten. Der Weg zurück ist steiniger, zumindest in den hoch entwickelten Teilen der Welt. Doch die kolumbianische Hauptstadt Bogotá, einst sehr stark vom Autoverkehr gebeutelt, zeigt, wie viel eine konsequente Politik erreichen kann. 2001 wurde dort der Transmilenio, ein Expressbus-System eingeführt. Daruffhin verfünffachte sich die Zahl der BenutzerInnen des Busnetzes. Zusammen mit der Anlage einer großen Fußgängerzone und eines Radwegenetzes führte das zu einer Senkung der Verkehrstoten um fast die Hälfte.

Im Koalitionsabkommen der Luxemburger Regierung werden Verkehrssicherheit, Optimierung des Schienengüterverkehrs und Förderung des öffentlichen Transportes getrennt aufgeführt. Dabei sind die effizientesten Maßnahme im Sinne der "Vision Zero" die Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Schiene und die des Autoverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel. Jeder Prozentpunkt, der im Modal Split vom Verkehrsmittel Auto auf Bus oder Zug übergeht, dürfte etwa einem Verkehrstoten weniger entsprechen.

Raymond Klein



Keine Chance für den Dachs. Überfahrene Tiere gehören zu den nicht mitgezählten Opfern des Autoverkehrs.

(Foto: Alptraum Auto)