

THEMA

REGARDS

VERKEHRSSICHERHEIT

Mehr Blitze, weniger Tote

Joël Adami

Ein neues Aktionsprogramm soll für mehr Verkehrssicherheit in Luxemburg sorgen. Doch für die wichtigste Maßnahme fehlt der politische Mut.

2018 sind 36 Menschen im luxemburgischen Straßenverkehr zu Tode gekommen, sieben mehr als im Vorjahr. Auch die Zahl der Schwerverletzten ist von 224 im Jahr 2017 auf 234 gestiegen. Der generelle Trend zeigt seit Anfang des Jahrhunderts eigentlich nach unten, doch während des letzten Jahrzehntes haben die Zahlen eher stagniert. Von der „Vision Zero“, also null Verkehrstoten und null Schwerverletzten im Straßenverkehr, ist das Großherzogtum immer noch weit entfernt. Der zuständige Minister François Bausch (Déi Gréng), der schon in seiner ersten Legislaturperiode entsprechende Maßnahmen ergriffen hatte, hat am vergangenen Montag ein neues Maßnahmenpaket vorgestellt. Die 31 Maßnahmen gehen jedoch nicht allen Akteur*innen weit genug.

„Die Zahlen aus dem Vorjahr belegen, dass man sich im Bereich der Verkehrssicherheit nicht einfach zurücklehnen darf“, erklärte Bausch bei der Vorstellung des neuen Aktionsplans für Straßensicherheit. Der ähnelt seinem Vorgängerdokument recht stark, obwohl einige Maßnahmen neu hinzugekommen oder weggefallen sind. „Rund zwei Drittel der Punkte sind präventive Maßnahmen, das andere Drittel ist repressiv“, fasste der Minister zusammen.

Der Aktionsplan wurde von der „Table ronde sécurité routière“ ausgearbeitet, in der mehrere Ministerien, die Polizei, die Staatsanwaltschaft und zivilgesellschaftliche Organisationen wie die Sécurité routière, der ACL und die Association nationale des victimes de la route zusammen-

arbeiteten. Schon 2014 hatte diese Arbeitsgruppe einen Aktionsplan ausgearbeitet. Damals waren bereits die gleichen elf Herausforderungen definiert worden, die der „Vision Zero“ in Luxemburg noch im Weg stehen.

Blitzer überall

Diese Herausforderungen sind eng mit den häufigsten Unfallursachen verknüpft. An erster Stelle steht überhöhte Geschwindigkeit: 2018 war zu schnelles Fahren die Ursache für beinahe die Hälfte aller tödlichen Unfälle und für ein Viertel der Unfälle mit Schwerverletzten. Das deckt sich auch mit Erkenntnissen aus der Verkehrsforschung: Je schneller ein Auto unterwegs ist, umso länger die Reaktions- und Bremszeit und umso mehr tödliche kinetische Energie wird bei einem Aufprall freigesetzt. Bausch will dem mit mehr Geschwindigkeitskontrollen entgegenwirken. Künftig werden also mehr Radargeräte die Fahrer*innen in Luxemburg blitzen: sowohl fest installierte als auch mobile Modelle, die etwa bei Baustellen zum Einsatz kommen. 2018 blitzten die Geräte 250.000-mal – überhöhte Geschwindigkeit ist also keine Seltenheit im luxemburgischen Straßenverkehr.

Zusätzlich zu den „einfachen“ Blitzern wird noch dieses Jahr ein Streckenradar („Section control“) auf der N11 zwischen Gonderingen und Waldhof installiert. Nach dem Pilotprojekt sollen weitere folgen, zum Beispiel in Tunneln. „Gerade dort, wo Autobahntunnel breiter angelegt sind, rasen viele. Die Konsequenzen von Unfällen in Tunneln sind sehr dramatisch, weswegen wir dort auf jeden Fall solche Streckenradare anbringen wollen“, so Bausch. Der Fakt, dass bei dieser Technik jedes Auto erfasst wird, bringt immer wieder



FOTO: PHERE



Überhöhte Geschwindigkeit ist die Hauptursache für tödliche Verkehrsunfälle. Die Regierung will mit mehr Kontrolle dagegen vorgehen.

Datenschützer*innen auf den Plan. In Deutschland wurde das System sogar vom Bundesverfassungsgericht als verfassungswidrig bezeichnet.

Keine allgemeine Geschwindigkeitsreduzierung

Die maximal erlaubte Geschwindigkeit soll in Einzelfällen herabgesetzt werden, etwa an Stellen, an denen sich Unfälle häufen. Zonen, in denen lediglich 30 oder 20 Stundenkilometer erlaubt sind, sollen baulich angepasst werden. „Es ist ein Problem, wenn in einer Straße nur 30 km/h erlaubt sind, die aber den Eindruck erweckt, dass man dort 100 fahren könnte“, erläuterte der Minister, der auch auf manchen Staatsstraßen den Verkehr beruhigen will. Neben einer neuen Broschüre für Gemeinden zur Gestaltung von 30er-Zonen will Bausch auch eine Gesetzesgrundlage für Fahrradstraßen schaffen.

Während andere Länder, die die „Vision Zero“ verfolgen, ihre allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung nach unten korrigieren, will Luxemburg dies nicht. „Für unser Straßennetz ist es angepasster, wenn wir punktuelle Begrenzungen einführen und vor allem die Geschwindigkeiten auf manchen Strecken, wie zum Beispiel auf der N7 zwischen Troisvierges

und Ettelbrück, vereinheitlichen. Wir sollten dennoch mit offenem Geist beobachten, was in unseren Nachbarländern passiert.“ Dabei gäbe es jetzt schon viele Argumente, für eine Geschwindigkeitsreduzierung.

Die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu verringern, kann Studien zufolge die Todesrate um 20 Prozent senken. Bei Unfällen mit Fußgänger*innen überleben bei Tempo 30 ganze 90 Prozent, während es bei Tempo 50 lediglich die Hälfte sind. Reduzierte Geschwindigkeiten senken auch den Schadstoffausstoß und sorgen dafür, dass der Verkehr besser fließt. Paul Hammelmann, Präsident der Sécurité routière, betonte auf der Pressekonferenz, seine Organisation habe sich ein Tempolimit von 80 km/h auf Landstraßen gewünscht. Sonst hatte Hammelmann jedoch nur Lob für den Aktionsplan übrig.

Alkoholtests und Nulltoleranz

Fehlverhalten wie das Überfahren der Sicherheitslinie oder die Missachtung von Vorfahrtsregeln sind ebenfalls für viele Todesfälle und schwere Verletzungen verantwortlich. Deswegen soll die Führerscheinausbildung überarbeitet werden und die Fahrlehrer*innen sollen strenger kontrolliert werden. Diverse Kampagnen

sollen für vorsichtigeres Fahren sensibilisieren, vor allem bei jüngeren Fahrer*innen, die überdurchschnittlich häufig in schwere Unfälle verwickelt sind. Auch die medizinische Überprüfung von älteren Fahrer*innen soll in Zukunft kein Tabu mehr sein. An Ampeln will Bausch ebenfalls Geräte einsetzen, die jene Fahrer*innen erfassen, die das Rotlicht missachten. Dieses Verhalten sei in Luxemburg „ein regelrechter Volkssport“, dem er ein Ende setzen wolle, so Bausch.

Alkohol und andere Drogen sind im Straßenverkehr ebenfalls sehr gefährlich. Alkohol war bei zehn Prozent der schweren Verkehrsunfälle mit im Spiel, illegale Drogen bei lediglich zwei Prozent. Dennoch will François Bausch den erlaubten Blutalkoholwert nicht weiter heruntersetzen, während er für Cannabis auch nach dessen Legalisierung keinerlei Toleranz sieht. Um Alkoholkonsum als Unfallursache zu reduzieren, setzt die Regierung auf die Verteilung von Atemalkoholtests in Bars und Clubs und eine europäische Regelung für verpflichtende Alkohol-Zündschlossperren.

Auch bei weiteren Sicherheitsfunktionen in Autos hofft Bausch auf europäische Regeln, die künftig für standardmäßig sicherere Fahrzeuge sorgen sollen. Der Transportminister kündigte auch eine baldige Reform

des Taxisystems an, die digitale Angebote stärker in Betracht ziehen würde. Dies, um Feuerwütigen neben Nachtbussen eine weitere Alternative zu bieten. Dem Dienst „Uber“ erteilte Bausch jedoch eine Absage - Arbeitsrechte müssten in jedem Fall eingehalten werden.

Grundsätzlich finden sich im Aktionsplan für Verkehrssicherheit viele Ansätze, die dazu beitragen können, Unfälle zu vermeiden. Dabei werden jedoch einige Bereiche und Maßnahmen ausgespart, die nicht nur für mehr Sicherheit, sondern auch für die dringend benötigte Verkehrswende sorgen könnten. Neben der bereits erwähnten allgemeinen Geschwindigkeitsreduzierung würde dazu auch ein konsequenter Umbau des öffentlichen Raumes zählen. Weniger motorisierter Verkehr würde gerade im innerörtlichen Raum weniger Unfälle bedeuten. Stattdessen soll die Kampagne „Gitt siichtbar“ weitergeführt werden, die jedoch implizit den Opfern, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs waren, die Schuld daran gibt, dass sie überfahren wurden. Dabei könnten Staat und Gemeinden mit einer besseren Straßenraumgestaltung viel dafür tun, dass die schwächsten Verkehrsteilnehmer*innen „siichtbar“ werden und die „Vision Zero“ näher rückt.