

Bernhard Kliebhan

Der Wahnsinn mit den Auto-Raketen

Warum das Gemetzel auf den Straßen nicht geringer wird

So viel steht fest: Schnelle und starke Autos sind schick, sie heben das Prestige, sie machen das Fahren zum Vergnügen. Und auch das schien bisher festzustehen: Bessere Beschleunigung und höhere Spitzengeschwindigkeit bringen größere Sicherheit und helfen mit, den Verkehr zu entzerren. Aber die Realität auf den Straßen der Bundesrepublik sieht anders aus: Wer schneller fährt, bringt sich und andere schneller um. Bernhard Kliebhan hat die heiligste Kuh der deutschen Autofahrer untersucht. Sein Fazit: Je höher PS-Zahl und Hubraum sind, um so größer ist die Unfallhäufigkeit — um so mörderischer sind die Folgen.

Dr. Hans Scherenberg, Vorstandsmitglied bei Daimler-Benz, sah bereits kilometerlange Staus und Massenkarambolagen. Was die Vision vom Schlachtfeld Autobahn hervorrief, war ein Vorschlag, wie man gerade solches Gemetzel verhindern könnte: nämlich durch eine Drosselung der Fahrzeuggeschwindigkeiten. Der Gedanke, daß Autos nicht unbedingt mit 140, 150 oder noch mehr Kilometerstunden über die Autobahn brausen müssen, erzeugt bei fast allen Automobilproduzenten schlagartig Schreckensvisionen. Die hohe Spitzengeschwindigkeit ist eine der heiligsten Kühe der deutschen Fahrzeughersteller, allein die Andeutung einer Geschwindigkeitsbeschränkung vermag Vorstandsetagen in Panik zu versetzen.

Das meistgebrauchte Argument in der Tempo-100-Debatte hinkt leider vorn und hinten

An Begründungen, warum es auf deutschen Straßen so schnell zugehen muß, ist kein Mangel. Unisono tönt es bei Opel, Mercedes, Volkswagen oder BMW, daß eine gute Beschleunigung nur der Sicherheit dienen könne und die Spitzengeschwindigkeit nicht mehr als ein Abfallprodukt davon sei. Doch an Beweisen dafür, daß das, was als „Aktive Sicherheit“ glorifiziert wird, wirklich etwas mit Sicherheit zu tun hat, hapert es freilich.

Zwar glauben genug Autofahrer dem BMW-Slogan, man könne „dem Unfall aus dem Wege fahren“, doch so recht beweisen läßt es sich nicht.

Das bisher stärkste Argument der Verteidiger hoher Geschwindigkeiten ist die statistische Erkenntnis, daß nur 2,3 Prozent der Unfälle bei mehr als 100 km/st passieren. Aber gerade dieses Argument, das in der Tempo-100-Debatte weidlich ausgeschlachtet worden ist, hinkt vorn und hinten. Denn nicht nur die Zahl der Unfälle ist interessant, sondern besonders ihre Folgen.

Und da sieht die Sache schon ganz anders aus: Über ein Viertel der bei Unfällen

getöteten Insassen lassen ihr Leben bei diesen bescheiden anmutenden 2,3 Prozent. Also: Die Zahl dieser Unfälle ist zwar nicht hoch, doch ihre Folgen sind umso fürchterlicher.

Dies wird den Autofahrern freilich verschwiegen, ebenso, wie es mit den Testergebnissen der industrieeigenen Forschungslabors geschieht. Kaum ein Fahrer, der mit Vollgas über die Autobahn jagt, weiß, daß er einen Frontalzusammenstoß bereits mit 40 oder 50 Kilometern in der Stunde kaum überleben kann. Kaum einer weiß, daß seine Überlebenschance mit steigender Aufprallgeschwindigkeit rapide abnimmt. Für mathematisch Interessierte: die Kollisionsenergie steigt mit dem Quadrat der Geschwindigkeit, ein Unfall mit 80 km/st ist viermal so schwer wie einer mit 40 km/st.

So ist es nur naheliegend, daß ständig schneller werdende Fahrzeuge auch immer folgenschwerere Unfälle hervorrufen. Doch die Hersteller behaupten unverdrossen das Gegenteil. In den Opel-Pressemitteilungen hört sich das so an:

„Die schlimmsten sind nicht die Renner, sondern die Penner . . . es ist erwiesen, daß schnelles Fahren die Aufmerksamkeit schärft . . . langsames Fahren ist vielfach anstrengender . . .“. Der BMW-Chefplaner Joachim Elsholz bemüht die Statistik: „Es ist eine Tatsache, daß die Zahl der Toten und Verletzten je Fahrzeugkilometer erheblich gesunken ist.“

Doch solche „Tatsachen“ werden natürlich dadurch nicht richtiger, daß sie jahrelang wiederholt werden. Wenn sich die Automobilindustrie das abnehmende Unfallrisiko („ . . . je Fahrzeugkilometer . . .“) zuschreibt, schmückt sie sich mit fremden Federn.

Die Zahl der Toten und Verletzten steigt schneller als die Zahl der Unfälle überhaupt

Der statistische Trick ist einfach: Man nehme ohne Differenzierung sämtliche Verkehrstote — Fahrer, Fußgänger, Radfahrer — und vergleiche einfach mit Zulassungs-

zahlen und Fahrleistung. So lange man niemandem verrät, daß heute nur halb so viele Fußgänger sterben wie vor 15 Jahren, und daß es wesentlich weniger Motorräder gibt als früher, kommt der Betrug nicht heraus. Daß es heute in der Frankfurter Innenstadt für einen Fußgänger kaum noch möglich ist, überfahren zu werden, weil er kaum noch ein Bein auf die Fahrbahn bekommt, ist ja kein Verdienst der Automobilindustrie. Was sie dagegen angeht, sind die 10 000 pro Jahr getöteten Fahrzeuginsassen. Die Entwicklung in diesem Teilbereich für erfreulich zu halten, setzt schon Mut voraus.

Denn seit Jahren steigen die Zahlen der Toten und Verletzten hier schneller als die Unfallzahlen überhaupt. Der einzelne Unfall wird immer schwerer, und es drängt sich der Verdacht auf, daß ein Zusammenhang besteht mit den Jahr für Jahr schneller werdenden Fahrzeugen.

Ob langsame oder schnelle Fahrer Staus verursachen — das ist nur eine Frage der Perspektive

In den Augen der Industrie sind es jedoch die „Kleinen“, die die Schuld an der Verkehrsmisere tragen: die Fahrzeuge, die den Trend zum sportlichen Wagen nicht mitmachen konnten oder wollten, die 2CVs, die Käfer, die Mini-Fiats. Sie müssen als Sündenböcke herhalten für Staus und Unfallunfälle, sie werden angeblinkt, mit Hupen bedroht.

Ob sie es sind, die die Staus verursachen, ist freilich eine Frage der Perspektive: Genauso läßt sich argumentieren, daß erst die schnellen, die an einer Engstelle ständig von hinten zuströmen, den Stau produzieren.

Für den Porsche-Fahrer ist der langsamere Opel-GT der Bösewicht, für den ist es der Capri und so weiter. Aber Staus entstehen nicht nur, weil irgendjemand zu langsam fährt, sondern ebenso, weil andere schneller fahren. Ursache ist nicht der langsame Wagen vorn oder der schnelle Wagen hinten, sondern der Geschwindigkeitsunterschied. Nichts spricht dafür, daß die „richtige“ Geschwindigkeit die des BMW ist, vieles jedoch für die des Käfers.

Der Gedanke, schnelles Fahren entzerre den Verkehr, hat mit den Realitäten wenig gemein. Die Wahrheit: „Je schneller gefahren wird, um so weniger Fahrzeuge sind auf der Straße“ (Presse-Info der Opel-Werke) ist Augenschwermerei. Längst wissen Verkehrsplaner, daß bei höheren Geschwindigkeiten die Abstände rasch größer werden und daß die meisten Autos bei Tempo 90 auf die Straße passen würden.



Je schneller, je toter

Warum das nationale Unglück der Geschwindigkeitsbegrenzung uns eher zum Segen bereichern könnte / von Bernhard Kliebhan

Als Scheichs und Ölkonzerne die deutschen zwangen, en bloc die Füße von den Gaspinnen zu nehmen, wurde schlagartig belegt, was Politik und Industrie bisher verschämt verschwiegen hatten — nämlich, daß schnelles Fahren und Straßentote etwas miteinander zu tun haben.

Die Schrecksekunde der Betroffenen war unterschiedlich. Die Automobilindustrie roch am ehesten den Braten und zeterte: „Schluß mit der Geschwindigkeitsbegrenzung!“

Ein bekanntes Hamburger Nachrichtenmagazin holte zwei Wochen drauf zum großen Schlag gegen das nationale Unglück aus. In einer Titelstory zu Tempo 100 konnten Autofahrer das Grausen lernen: einschlafende Fahrer, Massenunfälle, kilometerlange Staus, das totale Verkehrschaos. Was war wirklich dran an den Argumenten? Kurz gesagt: nichts.

Man behauptete, hohe Geschwindigkeiten seien ungefährlich, mickrige 4,6 % der Unfälle passierten bei Tempo 100 und mehr. Damit keiner auf dumme Gedanken kommt, läßt man weg, daß bei diesen paar Unfällen 25 % der Toten zusammenkommen. Oder man fischt sich, wie der ‚SPIEGEL‘, aus rapide fallenden Todesstatistiken das einzige Land (NRW) heraus, in dem die Zahl der Toten leicht anstieg.

Mit solchen statistischen Tricks ist noch lange nicht bewiesen, daß sich durch ein Tempo-Limit die Lage verschlechtert. Dem kann jedoch durch kühne Theorien abgeholfen werden. Der SPIEGEL schleppte den bayerischen TÜV-Psychologen Gerhard Munsch als „Experten“ in den Zeugenstand (Munsch in einem Lehrbuch für Fahrlehrer: „Der Kraftwagen ist das Geschenk des Jahrhunderts. Wer Kraftfahrer ist, hat mehr vom Leben“)

Munsch betete auch brav den ganzen Katalog obskurer Argumente herunter, die dem SPIEGEL und sicherlich auch seinen Anzeigenkunden wie Musik in den Ohren klingen mußten.

Zuerst konstruiert man flugs einen Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit

und Verkehrsfluß nach dem Motto: wenn mehr Fahrzeuge auf der Straße sind, muß man auch schneller fahren, sonst staut es sich. Man kann sich dabei darauf verlassen, daß die meisten Autofahrer nicht wissen, daß schlicht das Gegenteil wahr ist: da mit steigender Geschwindigkeit die Abstände überproportional größer werden, liegt die maximale Kapazität einer Straße etwa bei 90 km/h; schnelleres Fahren setzt wenig Verkehr voraus.

Wer etwas von „unerwünschter Tempogleichheit von Lkw und Pkw“ (Automobilclub von Deutschland) und „gefährlicher Verlängerung des Überholvorgangs“ (der hessische Innenminister Bielefeld) murmelt, kann gewiß sein, daß kritische Reflexion beim Autofahrer kaum aufkommt. Etwas unklar bleibt nur, wer eigentlich behindert wird, wenn alle nur mit 100 überholen.

Doch nun, — unter der Voraussetzung, daß es wirklich Kolonnen gibt — schlägt die Waffe der kritischen Vernunft der Tempo-100-Gegner voll zu. Schlag auf Schlag: Langsames Fahren erhöht den Stress, schläfert ein, führt zu Halluzinationen. ‚SPIEGEL‘-Munsch weiß es ganz genau: „Man kann mit Sicherheit sagen, daß der Mensch umso mehr aktiviert ist, je höher die Geschwindigkeit ist.“

Der Munsch'schen Überzeugung stehen leider ganz andere Forschungsergebnisse gegenüber. Die einzige Reihenuntersuchung über den Zusammenhang von Stress und Geschwindigkeit, die ein Team des Frankfurter Zentrums für Rechtsmedizin durchführte, stellt fest: „In einem schnellen Fahrzeug sinkt die vegetative Spannung selbst bei hohen Geschwindigkeiten stark ab.“

„Aktiviert“ — so stellten die Frankfurter Wissenschaftler fest — werden Fahrer nur, wenn sie eine Situation als riskant empfinden — unabhängig von der Geschwindigkeit.

Wann immer der Zusammenhang zwischen Unfall- und PS-Zahlen untersucht

wurde, war das Ergebnis: je schneller, umso öfter kracht's.

Der HUK-Verband, der als Basis für neue Kasko-Tarife sich die Unfallhäufigkeit der einzelnen Fabrikate ansah, fand zur allgemeinen Verwunderung heraus, daß das PS-stärkere Modell in einem Firmenprogramm immer viel öfter mit den Unfall-Sachbearbeitern in Berührung kam. Woran das liegen könnte, deutet eine Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen an: PS-stärkere Kisten werden brutaler gefahren, zu dichtes Auffahren etwa gehört bei den Schnellen zum guten Ton.

Aber die 100-Gegner haben noch ein Argument auf der Pfanne: der Tempostopp könnte zum wirtschaftlichen Ruin der deutschen Nation führen. Nach ausführlicher Lektüre der SPIEGEL-Story gingen AvD und ADAC Hand in Hand auf die Barrikaden. Weniger im Interesse der Autofahrer als im Interesse der „notleidenden“ Industrie. „Freie Fahrt für Autos und die Automobilwirtschaft“ posaunte der AvD-Pressedienst in die Redaktionen. Und um die vitalen Interessen auch der Käfer-Fahrer herauszuheben, tönt es „Kurzarbeit“ und „Massenentlassungen“. Denn: „Bei Beibehaltung des Tempostopps bleibt die Kaufzurückhaltung für Autos bestehen.“

Nun ist zwar nicht ganz einzusehen, warum der Porsche-Fahrer aus Gram über das verlorene Tempo-Paradies sich vom Auto ab und dem Fahrrad zuwenden sollte. Es wäre eher anzunehmen, daß statt schnellen eher langsame Autos gekauft werden, die Stückzahlen also etwa gleich bleiben. Massenarbeitslosigkeit als Folge eines Modellwandels ist nicht schlüssig. Daß der Produktionsaufwand bei großen oder kleinen Autos sich kaum unterscheidet, kann man selbst in Auto-Werkszeitschriften nachlesen.

Aber es gibt da doch einen subtilen Unterschied zwischen groß und klein: „Mini-Autos = Mini-Gewinne“ heißt eine alte Branchenregel. Womit wir wohl beim Kern der Sache wären.

