

Unfallbilanz 2023:

„Es braucht einen Mentalitätswechsel im Verkehr“

„19-jähriger Autofahrer stirbt bei Unfall“, „Drei Menschen bei Verkehrsunfall schwer verletzt“, „Frontalkollision mit zwei Toten“. So etwas lesen wir täglich in der Zeitung und haben uns offenbar an solche Überschriften schon gewöhnt: Das Risiko, bei einem Verkehrsunfall zu Schaden zu kommen ist überall sehr groß. Dennoch nehmen wir das tägliche Gemetzel auf unseren Straßen als Gesellschaft eher achselzuckend hin – solange wir nicht selbst betroffen sind oder jemand aus der Familie oder dem engeren Freundeskreis.

Dabei sterben jeden Tag acht Menschen auf Deutschlands Straßen und 1.000 werden verletzt – jeden Tag.

Im vergangenen Jahr gab es in Deutschland mehr als 2,5 Mio. polizeilich erfasste Verkehrsunfälle (+ 4,5%). Bei rund 290.000 Unfällen gab es Tote oder Verletzte – ein Anstieg zum Vorjahr. Insgesamt starben bei Straßenverkehrsunfällen 2.817 Menschen, 52.465 wurden schwer und 311.196 leicht verletzt. Das sind insgesamt 29 Tote und 2.527 Verletzte mehr als im Vorjahr.

Jeder einzelne Unfall, jeder verletzte oder getötete Mensch, ist ein individuelles Drama, für ihn persönlich, aber auch für die Familien. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) hat in einer Studie festgestellt, dass vom Unfalltod eines einzelnen Menschen durchschnittlich 113 weitere Personen erheblich belastet werden: Die Familie des Opfers, aber auch Rettungskräfte, Sanitäter, Notfallseelsorger*innen, Ärzte und natürlich auch der/die Unfallgegner.

444 getötete Radfahrer*innen, 432 getötete Fußgänger*innen

Die mit Abstand meisten tödlich Verunglückten saßen in einem PKW (1.183). Die zweitgrößte Gruppe der tödlich Verunglückten waren Motorradfahrende (493). Es kamen 444 Radfahrende ums Leben, 30 weniger als im Vorjahr, und 432 Zufußgehende (erheblicher Anstieg um 64). 20 der Getöteten waren mit einem Elektrokleinstfahrzeug unterwegs (z.B. E-Scooter).

Bei den Verletzten liegen wiederum PKW-Insassen vorn (177.582 Verletzte), gefolgt von Radfahrenden (94.117) und Zufußgehenden (28.048)

Für 67% der Unfälle sind PKW und LKW hauptverantwortlich

Fahrerinnen und Fahrer von PKWs waren für 62% aller Unfälle mit Personenschaden hauptverantwortlich. Bei knapp 18% waren es Radfahrende, bei jeweils gut 5% LKW-Fahrende und Motorradfahrende. 2,8% aller Unfälle mit Personenschaden wurden von Fußgänger*innen hauptverursacht, 2,1% von Elektrokleinstfahrzeug-Nutzenden.

Neue Studie macht Mut. Aber werden die Erkenntnisse auch umgesetzt?

Eine neue Studie im Auftrag des Verkehrsministeriums von Baden-Württemberg zeigt nun, dass eine deutliche Reduktion schwerer Unfälle durch eine verbesserte Infrastruktur und angepasste Verkehrsregeln realisierbar ist. Die Studie gibt konkrete Hinweise, wie eine Reduktion der Verkehrstoten um 60% und der Verletzten um 40% bis 2030 erreicht werden kann. <https://www.aktivmobil-bw.de/aktuelles/news/auf-dem-weg-zur-vision-zero/vom/13/3/2024>

Praxis-Erfahrungen aus der Stadt Lyon nach zwei Jahren Tempo-30

Was bringt Tempo-30 in den Städten? Inzwischen liegen hierzu diverse Auswertungen vor. Die neueste stammt aus der französischen Großstadt Lyon. Hier wurde vor zwei Jahren Tempo-30 auf 80% aller Straßen eingeführt. Das Ergebnis: 35% weniger polizeilich erfasste Unfälle und 39% weniger schwere Unfälle mit Personenschaden.

Deshalb sollten wir in Deutschland eine gründliche Debatte beginnen über die Mentalität, die wir als Gesellschaft zum Thema Verkehr verinnerlicht haben.

Zur gesellschaftlichen Verkehrsmentalität, die das Ergebnis der Verkehrspolitik vieler Jahrzehnte ist, gehört z.B. eine Hierarchie der Wichtigkeiten. Mehrheitlich sind wir so geprägt, dass der Kfz-Verkehr wichtiger ist als beispielsweise der Fuß- und Radverkehr. Das spiegelt sich auch in der Platzverteilung wider: Die Breite von Fahrbahnen wird kaum hinterfragt, aber für den Rad- oder Fußverkehr ist letztlich „leider nicht mehr genügend Platz vorhanden“.



Jede Menge Verkehrsraum für Autos – Zufußgehende und Radfahrende werden an den Rand gedrängt.

Weiterhin ist es allgemeiner Glaube, dass es immer schnell gehen muss. Die „Flüssigkeit des Verkehrs“ steht hierzulande sogar als oberstes Ziel im gültigen Straßenverkehrsgesetz. Deutschland ist das einzige europäische Land ohne Tempolimit auf Autobahnen und um jede Geschwindigkeitsreduzierung innerorts oder auf Landstraßen gibt es erbitterte Auseinandersetzungen. Bei dieser Gemengelage wundert es nicht, dass ein zu schnelles Fahren (z.B. 40km/h in Tempo-30 Zonen oder 60km/h auf innerörtlichen Straßen) als „normal“ gilt und kaum jemand deshalb ein „schlechtes Gewissen“ hat. Polizeiliche Geschwindigkeitskontrollen werden vielfach nicht als Maßnahmen zur Verkehrssicherheit, sondern als „Abzocke“ empfunden. Tempolimits auf Landstraßen oder Überholverbote werden regelmäßig ignoriert.

Einige Quellen:

<https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/verletzte-fahrzeugart.html>.

<https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Tabellen/hauptverursacher-fahrzeugart.html>

<https://www.runtervomgas.de/ratgeber-und-service/unfallursachen/die-haeufigsten-unfallursachen/>

<https://www.zeit.de/mobilitaet/2024-03/frankreich-lyon-tempo-30-bilanz-positiv>

Albert Herresthal am 5. April 2024