

Abwärtstrend tödlicher Verkehrsunfälle gerät ins Stottern

Von Hans-Robert Richarz

Noch ist das Jahr nicht vorbei und die Zahl schlimmer Verkehrsunfälle noch längst nicht addiert und analysiert, doch alle Zeichen deuten daraufhin: „In Deutschland werden 2014 voraussichtlich erstmals seit 2011 wieder mehr Menschen im Straßenverkehr ums Leben kommen als im Vorjahr“, sagte Professor Rodolfo Schöneburg, Vorsitzender der VDI-Gesellschaft Fahrzeug- und Verkehrstechnik, auf einem Workshop mit Experten des Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) in Karlsruhe. Damit wird seit Einführung einer gesamtdeutschen Unfallstatistik zum zweiten Mal die Zahl der Todesopfer wieder steigen.

Vision Zero, also das Ziel, Straßen und Verkehrsmittel so sicher zu gestalten, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr zu beklagen sind, tauchte in den 1990er-Jahren in Schweden erstmals auf. Da Menschen Fehler machen würden, müsse das Verkehrssystem so gestaltet werden, dass diese Fehler nicht zu lebensbedrohlichen Verletzungen seiner Nutzer führen. Dieser Vision schlossen sich in den vergangenen Jahren immer mehr Unternehmen, Kommunen und Vereine an, so zum Beispiel der Deutsche Verkehrssicherheitsrat, Daimler, die OECD, die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung sowie die Europäische Kommission. Doch das EU-Ziel einer Reduzierung der Verkehrstotenzahlen um die Hälfte zwischen 2010 und 2020 erweist sich nun zumindest in Deutschland anspruchsvoller als gedacht.

Nach Ansicht des VDI lag der lang anhaltende Trend zu weniger Todesopfern seit 1991 in hohem Maße am verbesserten Insassenschutz in Personenwagen. Auf Pkw-Insassen entfallen inzwischen nur noch etwa die Hälfte der Verkehrstoten. Dagegen sind ungeschützte Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Zweiradfahrer immer mehr die Leidtragenden. Sie verunglücken zwar zumeist in Unfällen mit Pkw oder Nutzfahrzeugen, sind aber durch Aufprallmaßnahmen an Fahrzeugen nur schwer zu schützen.

Langfristig könnten Fahrerassistenzsysteme dazu beitragen, Fußgänger und Radfahrer

besser zu schützen, und Ingenieure sind auch gefragt, wenn komplexe Verkehrssituationen wie Kreuzungen als Unfallschwerpunkte entschärft werden sollen. Damit solche Maßnahmen allerdings von durchschlagendem Erfolg begleitet sind, könnten Jahrzehnte vergehen. Rodolfo Schöneburg ist davon überzeugt, „dass es spektakuläre Fortschritte, wie früher bei der Einführung der Anschnallpflicht in Deutschland, durch neue Fahrzeugtechnologien daher kurzfristig nicht geben wird“.

Eine spezielle Gefahrenquelle stellte der Experte ganz besonders in den Mittelpunkt, die Pedelecs oder E-Bikes. Mit denen können auch Untrainierte deutlich höhere Geschwindigkeiten erreichen als normale Radfahrer und auch entsprechend schwerer verunglücken. Schöneburg: „Die zunehmende Beliebtheit dieser Fahrzeuge lässt einen künftigen Anstieg an tödlichen Unfällen befürchten.“ (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Professor Rodolfo Schöneburg.
