Bayerische StaatsBibliothek
Münchener DigitalisierungsZentrum
Digitale Bibliothek

Verhandlungen des Reichstages

Bd.: 215. 1905/06

Berlin 1905/06

4 J.publ.g. 1142 y,A-215
urn:nbn:de:bvb:12-bsb00002825-3

(Prinz zu Schönaich-Carolath.)

(A) Dividende verteilt worden. Das, wird mir jeder zugeben, ist nicht allzu viel für ein industrielles Unternehmen.

Nun aber, meine Herren, muß ich eins sagen: warum sollte die Gesellschaft nicht auf hohe Dividenden hinarbeiten?

(Sehr richtig! bei den Nationalliberalen.)

Das ist doch der Zweck dieser und überhaupt aller industriellen Unternehmen, auf eine möglichst hohe Dividende hinzuarbeiten, und es wäre dies nur dann verwerflich, wenn die Gesellschaft den ganzen Reinertrag in ihre eigene Tasche stecken wollte und für Verbesserungen in ihren Werken und für die Lage ihrer Arbeiter nichts täte. Wenn aber die Gesellschaft für Verbesserung ihrer Werke und für die Lage ihrer Arbeiter viele Hunderttausende jedes Jahr aufwendet, dann sehe ich gar nicht ein, wie man einer Gesellschaft einen Vorwurf machen kann, daß sie hohe Dividenden zu erzielen trachtet; denn die hohen Dividenden kommen nicht nur den Gesellschaftsinhabern, sondern in allererster Linie den Arbeitern selbst zugute.

(Sehr richtig! bei den Nationalliberalen.)

Wie könnten denn alle diese Aufwendungen für die Arbeiter geschehen, wie könnten die Arbeiterwohnungen hergestellt werden, wie könnten die Arbeiter das Gartenland bekommen, wie könnten die Konsumvereine sich halten? Doch nur dadurch, daß die Gesellschaft gute Geschäfte macht. Würde die Gesellschaft schlechte Geschäfte machen und in ihren hier bekrittelten Dividenden zurückgehen, so würde sich etwas sehr Einfaches ergeben: die Lage der Arbeiter würde eine schlechtere werden; etwas anderes würde nicht eintreten.

(Sehr richtig! bei den Nationalliberalen.)

Ich wiederhole also, ich kann es nicht verwerflich finden, wenn solche Gesellschaften darauf bedacht sind, (B) hohe Dividenden zu erzielen und auf einen hohen Reingewinn hinzuarbeiten. Ich setze aber ausdrücklich voraus, daß dieser Reingewinn nicht allein in die Tasche der Unternehmer fließt, sondern, wie ich schon gesagt habe, daß dieser Reingewinn für Verbesserung der Werke selbst und für das Los der Arbeiter Verwendung findet. Meine Herren, je besser es den Arbeitern geht, und je wohler sich die Arbeiter fühlen, desto lieber soll es uns sein, und ich und meine Freunde werden gewiß alles tun, was in unseren Kräften steht, um das Los der Arbeiter auch materiell zu verbessern und für die Besserstellung der Angestellten und Arbeiter fortgesetzt Sorge zu tragen.

Ich glaube damit in der Hauptsache die Punkte, die bezüglich der Schlesischen Zinkhüttengesellschaft neulich seitens des Herrn Abgeordneten Hue hier erwähnt worden sind, wiederlegt zu haben und gehe nun zu einem ganz anderen Thema über.

Meine Herren, am 29. Januar 1904 habe ich mit Unterstützung meiner politischen Freunde eine Resolution zum Reichsamt des Innern eingebracht, welche folgendermaßen lautet:

> Die verbündeten Regierungen zu ersuchen, darauf hinzuwirken, daß tunlichst bald einheitliche landesgesetzliche Bestimmungen erlassen werden, welche geeignet sind, Leben, Gesundheit und Eigentum der Reichseingesessenen vor Unfällen und Schädigungen, welche durch übermäßig schnelles Fahren von Automobilen auf öffentlichen Straßen und Plätzen verursacht werden, in verstärkterem Maße zu schützen, als dies bisher der Fall gewesen ist,
>
> ad 2) von dem Erlaß dieser Bestimmungen dem Reichstag Kenntnis zu geben, zugleich mit einer Übersicht über die Anzahl und den Umfang der bisher innerhalb des Reichsgebiets durch übermäßig schnelles Fahren von Automobilen (C) verursachten Unglücksfälle.

In der Übersicht, welche uns das Reichsamt des Innern über die Beschlüsse des Reichstags gegeben hat, heißt es in bezug auf diese Resolution auf Seite 14 sehr lakonisch:

> Dem Bundesrat liegen behufs Verständigung über den Erlaß gleichartiger Bestimmungen Grundzüge, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen und Plätzen vor.

Nachher heißt es zu meiner Resolution, welche die Haftpflicht betrifft und die beim Reichsjustizamt gestellt war:

> Die Erörterungen dieser Sache werden voraussichtlich in nächster Zeit zum Abschluß kommen.

Meine Herren, mit der „nächsten Zeit", das ist so eine eigene Sache!

(Sehr richtig!)

Ich habe hier allerdings nur einen Zeitungsausschnitt aus der Rede des Herrn Staatssekretärs des Reichsamtes des Innern vom vorigen Jahre. Das ist nun auch bereits wieder ein Jahr her, da sagte der Herr Staatssekretär:

> Die Frage der Regelung des Automobilverkehrs usw. hat eine Regelung noch nicht gefunden; ich hoffe, daß in nicht zu ferner Zeit übereinstimmende Beschlüsse der verbündeten Regierungen in dieser Beziehung vorliegen werden.

Der Herr Staatssekretär sagt dann wegen der Haftpflichtfrage:

> Diese Frage ist noch nicht entschieden; sie wird in der nächsten Zeit unter Zuziehung der Interessenten erörtert werden.

Ich bitte den Herrn Staatssekretär um Vergebung, aber das erinnert mich etwas — ich sage nur: etwas — an das famose Wort des Herrn v. Puttkamer „sofort".

(Sehr gut! und Heiterkeit.) (D)

Ich möchte nun die Frage an den Herrn Staatssekretär richten, was denn nun eigentlich geschehen ist oder geschehen soll. Denn seitdem diese Anträge gestellt sind, sind 2 Jahre ins Land gegangen, seit der letzten Versammlung wieder ein Jahr, und ich werde mir erlauben, aus dem umfangreichen Material, welches ich mir angelegt habe aus allerletzter Zeit, zu beweisen, wie nötig es ist, hier nicht länger zu warten, sondern ein etwas stark beschleunigtes Tempo einzuschlagen.

Zunächst muß ich mich dagegen verwahren, als ob ich irgend welche Gegnerschaft gegen die Verwendung der Automobile hätte. Im Gegenteil, gerade weil ich die große Entwicklung des Automobilverkehrs vorausgesehen habe, bin ich für die Abstellung der Mißbräuche hier eingetreten, insonderheit des übermäßig schnellen Fahrens und der dabei leider so häufig zu Tage tretenden ganz unglaublichen Roheiten.

(Sehr richtig! bei den Nationalliberalen.)

Es ist mir bekannt, daß unsere Automobilindustrie viele Zehntausende von Arbeitern beschäftigt, und daß sie nicht unnötigerweise beunruhigt werden darf. Es ist mir bekannt, daß gerade die deutsche Automobilindustrie in erfreulichster Entwicklung begriffen ist und getrost und zuversichtlich den Wettbewerb mit den Industrien anderer Länder aufnehmen kann. Wer sollte sich nicht darüber freuen, wer sollte nicht diese Entwicklung der deutschen Automobilindustrie mit der größten Genugtuung und Befriedigung begrüßen?! Nichts wäre verfehlter, als diese hocherfreuliche Entwicklung zu hemmen; nichts wäre falscher, als gegen die täglich mehr zunehmende Verwendung des Automobils, insonderheit zu industriellen und gewerblichen Zwecken, zu sein oder derselben die geringsten Schwierigkeiten zu bereiten. Aber ebenso entschieden und nachdrücklich muß aufs neue gefordert werden,

(Prinz zu Schönaich-Carolath.)

(A) daß den Mißbräuchen entgegengetreten werde, und daß Maßnahmen getroffen werden, welche Leben, Gesundheit und Eigentum dritter in ganz anderer und weit wirksamerer Weise schützen, als dies bisher der Fall ist. Wir haben bisher als Antwort immer nur allerlei beruhigende Erklärungen und Versprechungen gehört. Aber dabei ist es auch bisher geblieben. Von Taten der verbündeten Regierungen haben wir bisher nichts gehört! Hoffentlich ist der Herr Staatssekretär diesmal in der Lage, uns nicht bloß auf die Zukunft zu verweisen, sondern uns den Erlaß reichsgesetzlicher Bestimmungen über den Automobilverkehr in bestimmte und recht baldige Aussicht zu stellen.

(Sehr gut! auf verschiedenen Seiten.)

Ich frage mich: haben sich denn die Automobilunfälle vermindert? Gerade das Gegenteil ist der Fall; sie haben sich in wahrhaft erschreckender Weise vermehrt und sind leider eine stehende Rubrik in unserer Tagespresse geworden.

(Sehr richtig! auf verschiedenen Seiten des Hauses.)

Gewiß will ich das Bestreben der Automobilvereine gern anerkennen, welches dahin geht, den Ausschreitungen entgegenzutreten und den unvorsichtigen und rücksichtslosen Fahrern — um mich keines schlimmeren Ausdrucks zu bedienen — die Fahrlizenz zu entziehen und sie nach Möglichkeit zu bestrafen. Aber das kann uns doch in keiner Weise genügen. Ich frage mich immer wieder und erwarte immer wieder eine Antwort darauf: woher kommt es eigentlich, daß das Automobil auf unseren Straßen ein Herrenrecht beansprucht, daß es auftritt, als ob es, das Automobil, der Herr der Straße wäre

(sehr gut!),

und als ob die übrigen nur dazu da wären, gehorsam und untertänig dem Automobil aus dem Wege zu laufen — ich möchte fast sagen: zu stürzen.

(Lebhafte Zustimmung.)

(B) Wie kommt das Automobil dazu, und weshalb lassen die verbündeten Regierungen diesen Unfug noch länger bestehen und dulden ihn?

(Sehr gut! bei den Nationalliberalen.)

Meine Herren, die Klagen über das übermäßige schnelle Fahren, die Klagen darüber, daß die Plaids und die großen Decken über die Nummern geworfen werden, die Klagen darüber, daß die Lampen des Nachts ausgelöscht werden, wiederholen sich tagtäglich.

(Sehr richtig!)

Meine Herren, ich möchte Ihnen nur aus der allerletzten Zeit eine Reihe von Unfällen mitteilen, um dem entgegenzutreten, was ich auch bereits vom Bundesratstisch hier im Reichstage zu hören bekommen habe: es wäre ja gar nicht so schlimm mit den Automobilunfällen! Ich beschränke mich auf einige Fälle der allerletzten Tage des Monats Januar bezw. Dezember 1905.

Unter dem 27. Januar 1906 lesen wir in der „Donau-Zeitung":

> Mühldorf. Gestern überfuhr ein von München kommendes Automobil das zehnjährige Mädchen des Arbeiters Bauer. Die Kleine erlitt gräßliche Verletzungen, unter anderem wurde dem unglücklichen Kinde ein Auge direkt aus der Höhle gedrückt. Das Ableben ist stündlich zu erwarten.

Unter dem 26. Januar 1906 aus der „Barmer Zeitung":

> Ein schwerer Unglücksfall hat sich in der vorletzten Nacht auf der Chaussee Cappenberg-Lünen zugetragen. Als ein Fuhrmann hinter seinem Wagen fortkam, an welchem er die Bremse abgedreht hatte, wurde er von einem ihm begegnenden Automobil überfahren und so schwer verletzt, daß er ins hiesige Krankenhaus gebracht werden mußte. Das Automobil fuhr in schnellem Tempo in der Richtung nach Cappenberg weiter, (C) ohne daß die Insassen sich um den schwer verletzten Fuhrmann kümmerten.

(Hört! hört!)

Am 19. Januar 1906 „Straßburger Zeitung":

> Der 28-jährige Metzgergeselle J. Latzel erlitt einen schweren Unglücksfall. Das Pferd seines Wagens scheute plötzlich vor dem Heranbrausen eines von Straßburg herkommenden Automobils, das Fuhrwerk kam hierbei zu Fall, und Latzel flog so unglücklich von seinem Sitz herunter, daß er einen doppelten Beinbruch davontrug. Er wurde schwerverletzt nach Ittenheim gebracht. Die Insassen kümmerten sich nicht weiter um den Vorfall und rasten, ohne erkannt zu werden, schleunigst von dannen.

(Hört! hört!)

„Frankfurter Zeitung", 29. Dezember 1905:

> Am Abend des zweiten Weihnachtstages ist auf der Provinzialchaussee zwischen hier und Siegen der Hirt Schneider aus Möllmecke in der Nähe dieser Ortschaft von einem Automobilfahrer überfahren und getötet worden. Man fand den Mann sterbend auf der Landstraße liegen, während die Insassen des Automobils weitergefahren sind, ohne sich um den Mann zu bekümmern.

(Hört! hört!)

28. Dezember 1905 die „Post". Aus Plauen:

> Von einem Automobil wurde der Tischlermeister Goeler, der vor seinem Hause gerade einen Sarg ablud, wie der „Voigtländische Anzeiger" meldet, von einem Automobil überfahren und so schwer verletzt, daß er am nächsten Tage starb.

(Hört! hört!)

> Goeler ist 47 Jahre alt und Vater von acht (D) Kindern.

Vom 28. Dezember 1905. Hanau:

> In Gerlingen bei Siegen wurde ein Nachtwächter von einem Automobil überfahren und getötet. Das Automobil entkam unerkannt.

(Hört! hört!)

Wiesbaden während der Saison — in Wiesbaden kommen nämlich fortwährend solche Sachen vor; ich habe aus Wiesbaden im vorigen Jahr auch einen traurigen Vorgang mitgeteilt —:

> Der Architekt X. überfuhr mit seinem Automobil in der Nähe der Fasanerie gestern abend die 30-jährige Witwe, Damenschneiderin Muß, geborene Hartmann. Die Frau war durch Eindrücken des Brustkastens sofort tot. Architekt X. fuhr mit übergroßer Geschwindigkeit, ohne Signal zu geben.

Soll ich auf den entsetzlichen Vorfall zu sprechen kommen, der sich hier in der Nähe von Berlin am 29. November v. J. abgespielt hat, wo eine Gesellschaft nach Mariendorf zurückfuhr, und wo ein eben erst vom Militär entlassener junger Mann, der einzige Sohn seiner Eltern, mit gebrochenem Rückgrat tot aufgefunden wurde, und wo die Automobilisten weitergefahren sind und angeblich geäußert haben: es kann ja nur Geld kosten —?

(Hört! hört! — Zuruf von den Sozialdemokraten.)

Ich möchte dann noch etwas vortragen, was am 7. Februar 1906, also vor 2 Tagen passiert ist. Ich teile den Fall mit, wie er in der Zeitung steht; ich hoffe, er liegt anders. Er ist in der Nähe von Frankfurt a. M. passiert, wo der Führer eines Wiesbadener Automobils ein Bierfuhrwerk überfahren hat. Der Fuhrmann Schmidt wurde getödtet. Man schleppte die Leiche ins Feld und spannte die Pferde aus, um den Anschein

(Prinz zu Schönaich-Carolath.)

(A) eines Überfalles zu erwecken. Die Automobilisten sausten davon.

(Hört! hört!)

Die Obduktion der Leiche ergab indessen eine Kopfwunde, deren Entstehung sich die Ärzte nicht erklären können, sodaß die Annahme, Schmidt sei vom Automobil totgefahren, bestehen bleibt. Hoffentlich bewahrheitet sich diese Meldung nicht.

Ich bekomme heute einen anderen Ausschnitt, der betitelt ist: „Der Schrecken der Straße", wo es sich um ein Fuhrwerk vom Lande handelt. Durch ein Automobil ist ein Pferd scheu geworden, das Pferd brach ein Bein, der Reiter kam mit unerheblichen Verletzungen davon. Der Chauffeur ist festgestellt worden und hat für seine Fahrlässigkeit 50 Mark Strafe zu bezahlen. Er hat Berufung erhoben und wendet ein, nicht zu schnell gefahren zu sein. Er wird aber kostenpflichtig mit seiner unbegründeten Berufung abgewiesen. Nun wird es sich darum handeln, ob im Zivilprozeßverfahren von ihm Ersatz für das wertvolle Pferd zu bekommen ist.

Meine Herren, ich möchte noch eins bemerken. Es ist geradezu grauenhaft, welchen Unfug die Automobile auf dem Lande anrichten.

(Sehr richtig!)

Die Leute fahren mit einer Rücksichtslosigkeit, daß unsere Landleute, die vielfach noch gewohnt sind, mit Ochsen usw. zu fahren, sich fürchten, überhaupt nach der Stadt zu fahren.

(Sehr richtig!)

Da sollte man in diese Bestimmung doch wenigstens diejenige aufnehmen, daß auf das Rufen der Leute, auf ihr Armaufheben usw., wenn sie mit jungen Pferden oder mit Ochsen fahren, die das nicht vertragen können, der Automobilist stoppt und wenigstens so lange wartet, bis das Fuhrwerk vorüber ist. Ich sehe das einfach als (B) Gebot der Pflicht an, wenn ich über Land reite oder fahre und begegne einem Ochsengespann und sehe, daß der Führer über die Tiere nicht Herr ist, daß ich dann stoppe und Schritt reite. Das ist kein Unglück, und dasselbe kann man wohl mit Recht von den Automobilen verlangen. Aber wenn die Herren nur aus Vergnügen oder aus Sport auf unseren Straßen, die wir gebaut und bezahlt haben und mit unserem Geld unterhalten, dahinsausen und überall Beunruhigung und Gefahr auf der Straße verbreiten, so ist das ganz unverantwortlich.

(Lebhafte Zustimmung.)

Wir haben die Straßen gebaut, und der Herr der Straße ist der Automobilist, der nichts gezahlt hat.

Meine Herren, ich habe Ihnen einige Beispiele von auswärts mitgeteilt. Nun bringt mich die Verhandlung des preußischen Abgeordnetenhauses, die eben stattgefunden hat, auf verschiedene Unglücksfälle in den Straßen Berlins. Der Herr Minister des Innern in Preußen hat dort erklärt, im übrigen wolle er die Initiative des Reiches abwarten, indessen, was die Straßen in Berlin anbetreffe, so werde das notwendige geschehen. Aber ach! wie steht es in den Straßen von Berlin aus? Das ist ja furchtbar!

(Sehr richtig! in der Mitte.)

In Ihrer aller Erinnerung ist noch der Unglücksfall des Generals Eisholz oder Elßholz, der vor kurzer Zeit einfach totgefahren ist. Lassen Sie mich einiges anführen, um dem preußischen Herrn Minister des Innern und dem Herrn Staatssekretär des Innern, den wir erfreulicherweise hier sehen, zu beweisen, wie die Fälle in den Berliner Straßen liegen. Die Herren Minister haben jedenfalls so viel zu arbeiten, daß sie nicht dazu kommen, spazieren zu gehen.

(Heiterkeit.)

Da möchte ich mir gestatten, einige Fälle mitzuteilen.

Die „Germania" schreibt am 8. Dezember 1905: (C)

> Ein schwerer Automobilunfall hat sich am ersten Weihnachtstage in der Friedrichstraße zugetragen. Ein unbekannter, etwa 43 Jahre alter Mann war im Begriffe gewesen, vor dem Hause Friedrichstraße 88 den Fahrdamm zu überschreiten, und hatte dabei nicht das Herannahen der Automobildroschke Nr. 4388 bemerkt. Der Chauffeur gab sofort das Warnungssignal, doch war es dem Passanten nicht mehr möglich, dem Bereiche des Automobils zu enteilen. Er wurde auf die Straße geschleudert und trug einen komplizierten Schädelbruch davon. Polizeibeamte brachten den Verunglückten nach der Unfallstation in der Kronenstraße und von dort nach dem Krankenhause in Moabit, wo er hoffnungslos darnieder liegt.

Also nicht in einer Ecke, nicht etwa in Ostpreußen oder einem Winkel vom Großherzogtum Posen oder Schlesien — Gott bewahre! auf der Friedrichstraße zu Berlin. Aber die Zustände sind angeblich durchaus sicher und unanfechtbar!

Vom 4. Januar 1906:

> Von dem Automobil A 2596 wurde am Mittwoch vor dem Hause Bellealliancestraße 105 die unverehelichte Müller beim Überschreiten des Fahrdammes überfahren. Sie wurde durch eine Kopfwunde über dem linken Auge und Ausrenkung der linken Schulter erheblich verletzt. Nachdem der Verletzten auf der Unfallstation ein Notverband angelegt worden war, konnte sie sich nach ihrer Wohnung begeben. Der Kraftwagenführer war natürlich, ohne sich um die Verletzte zu kümmern, fortgefahren.

(Hört! hört!)

Vom 6. Januar 1906: (D)

> Ein Automobilunfall ereignete sich in der Seestraße. Dort wollte die 34 Jahre alte Arbeiterfrau Lehmann in der Nähe der Residenzstraße den Fahrdamm überschreiten, als ein Automobil in großer Schnelligkeit um die Ecke herangesaust kam. Bevor Frau L. zurücktreten konnte, wurde sie von dem Kraftwagen erfaßt und niedergeworfen. Sie erlitt eine schwere Kopfverletzung, sodaß sie nach einem Krankenhause übergeführt werden mußte. Der schuldige Automobilist entzog sich seiner Feststellung durch die Flucht.

(Hört! hört!)

Vom 14. Januar 1906:

> Die 75 Jahre alte Wäscherin Pasche, Prinzen-Allee 16 wohnhaft, wollte am Humboldthain den Fahrdamm überschreiten, wurde dabei aber von einem Droschkenautomobil umgerissen und überfahren. Bewußtlos brachte man sie nach der Unfallstation.

In der Berliner „Post" vom 31. Januar heißt es:

> Gestern verunglückte der 52 Jahre alte Almosenempfänger Josef Bachnack. Der kränkliche Mann wollte an der Taubenstraße den Fahrdamm der Friedrichstraße überschreiten, wurde vom Automobil Nr. 2509 umgerissen und überfahren. Der Verunglückte wurde sofort nach der Unfallstation in der Kronenstraße gebracht, wo bei ihm außer Hautabschürfungen ein komplizierter Oberschenkelbruch festgestellt wurde. Nach Anlegung von Notverbänden kam B. in das Krankenhaus Moabit.

Vom 22. Oktober 1905:

> Von einer Automobildroschke überfahren wurde am Freitag der achtzigjährige Kaufmann Adler

(Prinz zu Schönaich-Carolath.)

(A) in der Nähe des Großen Sterns. Er erlitt so schwere Verletzungen, daß er bald nach seiner Aufnahme im Krankenhause Moabit starb.

Meine Herren, angesichts dieser Unfälle, von denen ich doch nur einen ganz kleinen Teil habe zur Mitteilung bringen können, fragt es sich doch: wie lange soll denn noch gewartet werden? Vor zwei Jahren war die Situation genau wie heute; vor einem Jahre hat der Herr Staatssekretär die Erklärung abgegeben, er hoffe, es würde in Bälde etwas geschehen. Ja, meine Herren, wann wird denn endlich etwas geschehen? Sollen wir im nächsten Jahre wieder hier stehen und dieselben Klagen vorbringen? Ich dächte, es wären doch Unglücksfälle genug geschehen, es wären so viel Schädigungen an Leib und Leben und Gesundheit, so viel Sachbeschädigungen vorgekommen, daß nun endlich etwas Durchgreifendes geschehen müßte. Mein beschränkter Untertanenverstand reicht absolut nicht aus, um zu verstehen, warum es geduldet wird, daß die Automobile mit dieser unerhörten Schnelligkeit hier auch in den belebten Straßen fahren dürfen.

(Lebhafte Zustimmung.)

Uns allen ist es verboten, den Bahnkörper zu betreten; die Bahn hat ihren ganz eng begrenzten Fahrdamm, kein Mensch darf unbefugt herauf, er wird bestraft. Hier erleben wir es, daß mit derselben Geschwindigkeit, wie die Eisenbahn, ja, ich möchte sagen, mit verstärkter Schnelligkeit mitten durch unsere belebten Straßen und Städte gefahren wird. Ja, ist denn das überhaupt erhört, daß man sich so etwas gefallen läßt?

(Sehr richtig!)

Die Geduld des deutschen Publikums ist allerdings sprichwörtlich. Während in allen anderen Staaten, z. B. in England, praktische Gesetze erlassen sind, hinken wir immer noch nach. Ist das die Einlösung des berühmten Wortes (B) des Grafen Bülow: Preußen in Deutschland voran, und Deutschland in der Welt voran —? Die Schweiz ist sehr praktisch; die Schweiz verbietet in der Mehrzahl ihrer Kantone überhaupt das Fahren der Automobile, weil auf diesen Alpenstraßen der größte Unfug angerichtet werden kann, und weil die Leute Leben und Gesundheit riskieren. Wir sind aber in unserer deutschen Dienstfertigkeit, möchte ich sagen, und in unserer deutschen Unterwürfigkeit schon so weit gekommen, daß wir warten und immer wieder warten und nochmals warten, bis es endlich den maßgebenden Faktoren gefällt, dagegen einzuschreiten. Mögen doch die Herren, denen das Vergnügen macht, sich, wie es bei den Rennen geschieht, große Parks mieten, große Gelände mieten, ankaufen, pachten, und mögen sie dann doch auf diesem Gelände ihre Welt- und Automobilfahrten unternehmen.

(Zustimmung und Heiterkeit.)

Dagegen haben wir alle nichts. Aber mitten in unserem bürgerlichen Erwerbsleben und in unserer bürgerlichen Arbeit diese fortwährend einem jeden drohende Gefahr der Automobile, das läßt sich — ich will mich nicht anders ausdrücken — mit keiner Rücksichtnahme entschuldigen. Ich habe gestern wieder gesehen, wie auf dem Königsplatz ein Automobil gesaust kam und drei Damen, die zusammengingen, gezwungen wurden, die Flucht zu ergreifen. Die Damen ergriffen hilferufend die Flucht, die Herren im Automobil schüttelten sich vor Lachen, als die Damen über den Damm rennen mußten und sich an einem Baum festhielten. Wie lange sollen wir da noch warten!

(Sehr richtig! und Bravo!)

Ich will mich resümieren. Ich wünsche der Automobilindustrie jeden Fortgang und möglichstes Gedeihen von ganzem Herzen, und ich werde mich sehr freuen, wenn wir wie bisher hören, daß unsere Automobilindustrie durchaus gleichwertig mit der Automobilindustrie der anderen Länder ist, und ich freue mich, daß viele Zehntausende von Arbeitern in der Automobilindustrie Beschäftigung finden. Aber ich kann nichts Unberechtigtes darin erblicken, wenn ich sage: meine politischen Freunde und ich, wir wollen, daß endlich Maßregeln getroffen werden, um Leben, Gesundheit und Eigentum der Staatsbürger in besserer und wirksamerer Weise zu schützen, als es bisher der Fall gewesen ist. (C)

(Sehr richtig! und lebhafter Beifall.)

Ich möchte nun aber auch die Sache nicht büreaukratisch angefaßt wissen, daß nicht mit Bestimmungen vorgegangen wird, die für den einen Fall gut und vortrefflich sind, für den anderen Fall aber nicht anwendbar sind. Zu diesen angezweifelten und kritisierbaren Bestimmungen gehört auch die: soll man festsetzen, welche Geschwindigkeit ein Automobil haben muß? Ich höre auch von Automobilbesitzern und Automobilsachverständigen, daß das mit der heutigen Konstruktion der Automobile nicht vereinbar wäre. Außerdem ist diese Bestimmung, die ja in England gilt, in vielen Fällen absolut nicht ausreichend, nämlich, wenn die Straßen eng sind und kreuz und quer gehen, wie es oft z. B. in Mitteldeutschland und im Gebirge der Fall ist, oder wenn die Landstraßen eine starke Biegung machen. Wenn da ein Automobil auch mit der vorschriftsmäßigen Geschwindigkeit heransaust, kann es doch Unheil anrichten. Dasselbe Automobil kann aber mit größerer Geschwindigkeit auf einer langen freien Bahn fahren. Der Geschwindigkeitsmesser und die Bestimmung der Schnelligkeit mögen viel für sich haben, sie haben aber auch manches gegen sich.

Das radikalste Mittel ist die Entziehung der Fahrlizenz und die Einführung des Haftpflichtgesetzes für den Fahrbetrieb. Ich muß, offen gestanden, sagen: ich sehe gar nicht ein, warum wir — der Deutsche Juristentag hat sich dafür ausgesprochen, und namhafte Juristen haben wiederholt darüber geschrieben und zugestimmt — davor (D) zurückschrecken sollen, daß die Haftpflicht für Automobile eingeführt wird. Wenn wir ein Haftpflichtgesetz für Eisenbahnen haben, die nur eine bestimmte abgegrenzte Fahrbahn zur Verfügung haben, weshalb sollen wir denn Anstand nehmen, die Haftpflicht für Automobile einzuführen? Das würde die Herren schon vorsichtiger machen.

(Sehr richtig!)

Dann ist angeregt worden, einen Fonds zu bilden von sämtlichen Automobilbesitzern, damit daraus auch die Schäden bezahlt werden können, welche die unbemittelten Automobilbesitzer etwa nicht ersetzen können. Das wäre sehr gut. Ich höre aber wieder von verschiedenen Seiten, daß man gegen die Bildung eines solchen Fonds lebhafte Bedenken hat und erheblichen Widerstand entgegensetzt. Aber, wie gesagt, wer es bezahlt, das mag eine andere Frage sein. Vor allen Dingen verlange ich Bestimmungen, daß der Schaden, der angerichtet wird, ersetzt werden soll.

Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß in Berlin eine Firma Bote und Löscher eine Fahrgeschwindigkeitskontrolle hergestellt hat, die unter Umständen recht praktisch sein kann. Es springt ohne Wissen und Zutun des Automobilleiters ein anderes Licht auf, resp. die Laterne bekommt eine andere Farbe, wenn über eine gewisse Schnelligkeit hinaus gefahren wird. Dieser Automobilschnelligkeitsmesser würde überhaupt seine Berechtigung haben, wenn man eine Schnelligkeit festsetzen würde, eine Schnelligkeit für das platte Land und eine Schnelligkeit für die Städte; aber ich betone auch wieder: so vorteilhaft mir diese Erfindung scheint, so ist das keine genügende Garantie, weil eben die Schnelligkeit so außerordentlich verschieden beurteilt werden muß, je nach der Beschaffenheit der Straße und der Örtlichkeit, wo die gleiche Schnelligkeit in dem einen Falle vollkommen zulässig sein kann, in dem

(Prinz zu Schönaich-Carolath)

(A) anderen nicht, und daß nicht bloß in bezug auf das platte Land und die Städte unterschieden wird. Denn wir kommen auf dem Lande auch durch Dörfer, wo dieselbe Gefahr besteht wie in Städten. Hier müßte durch Einführung des Gesetzes vom 7. Juni 1871 das nötige veranlaßt werden, und wenn das geschehen würde, hoffe ich, daß die Sache sich bessern wird, und daß wir nicht mehr Gelegenheit haben werden, von solchen entsetzlichen Unglücksfällen zu hören, und veranlaßt sind, diese hier zur Sprache zu bringen. Ich bitte den Herrn Staatssekretär, dahin wirken zu wollen, daß nun recht bald etwas Gründliches und Ausreichendes geschieht, um unseren berechtigten Beschwerden Abhilfe zu bringen.

(Lebhafter Beifall.)

Vizepräsident Dr. **Paasche:** Das Wort hat der Herr Bevollmächtigte zum Bundesrat, Staatssekretär des Innern, Staatsminister Dr. Graf v. Posadowsky-Wehner.

Dr. Graf **v. Posadowsky-Wehner,** Staatsminister, Staatssekretär des Innern, Bevollmächtigter zum Bundesrat: Ich will dem Herrn Vorredner sofort antworten. Ich kann ihm versichern, daß ich die Ansichten, die er hier geäußert hat, über die schreienden Mißstände des Automobilverkehrs, über den Verkehr auf unseren Straßen, insbesondere auf den Berliner Straßen vollkommen teile. Was besonders den Verkehr auf den Berliner Straßen betrifft, so muß ich zustimmen, daß auf einzelnen Straßen Zustände eingetreten sind, die auf die Länge unerträglich erscheinen. Der Asphalt ist, wenn nasses Wetter gewesen ist, bisweilen so glatt wie Seife. Auf den überfüllten Straßen bewegen sich die elektrischen Wagen in entgegengesetzter Richtung in so kurzen Zwischenräumen, daß es häufig unmöglich ist, zwischen den Wagen durchzukommen, ohne sein Leben zu gefährden. Die Berliner Straßen

(B) sind zum Teil wahre Rangierbahnhöfe geworden.

(Sehr richtig!)

Ich bin fest überzeugt, auf keinem Bahnhof würde dem Publikum das Überschreiten des Bahnkörpers gestattet, wo ein solcher Zugverkehr herrschte wie auf den Straßen Berlins. Dann der Droschken-, der Automobil-, der Radfahrer-, der Wagenverkehr und, was jetzt das allergefährlichste ist, die kleinen Geschäftsautomobile, die früher durch menschliche Kraft bewegt wurden. Wenn ich die Menschen sah, die da keuchend diese häufig zu schwer belasteten Gefährte bewegten, so mußte ich immer an die Ruderer auf den klassischen Triremen denken. Ich freue mich deshalb, daß diese Gefährte jetzt vielfach durch mechanische Kraft ersetzt sind. Aber bei diesen kleinen Geschäftswagen ist bisweilen die Beleuchtung eine vollkommen ungenügende, und sie fahren häufig mit gefährlicher Schnelligkeit. Selbstverständlich sieht man diese kleinen Automobile im Dunkeln viel schwerer als die größeren Motorwagen. Durch die elektrischen Wagen oder Wagenzüge, die sich in sehr kurzen Zwischenräumen bewegen — man kann das hier am Reichstag sehr oft beobachten —, wird das Gesichtsfeld vollständig verdeckt. Wenn man nun vor oder hinter einem elektrischen Wagen, wenn auch in genügender Entfernung, die Straße kreuzt, dann kommt plötzlich irgend ein Personenautomobil oder ein kleines Geschäftsautomobil oder ein Radfahrer im schnellsten Tempo hinter dem Wagen hervor. Darin liegt eine große Gefahr für das Publikum. Und dann muß ich sagen: der Fuhrwerkverkehr, wie er sich hier auf den Straßen bewegt, scheint mir im Vergleich mit anderen Großstädten ein ziemlich rücksichtsloser. Man sieht selten, daß der Führer eines Wagens, wenn eine gebrechliche Person über die Straße geht, ein langsameres Tempo annimmt; im Gegenteil, der Führer fährt häufig beängstigend dicht an der Person vorbei.

Wenn der Reichstag geschlossen ist, gehe ich sehr häufig (C) am Abend noch ein Stück durch den Tiergarten, weil ich am Tage keine Zeit finde. Ich versichere Ihnen, daß ich dabei wiederholt festgestellt habe, daß Geschäftswagen im allerschnellsten Tempo ohne Laternen gefahren sind.

(Hört! hört!)

Ein Teil dieser Übelstände, die nun einmal mit den Verkehrsverhältnissen einer großen Stadt untrennbar verbunden sind, kann nicht durch Gesetze, sondern nur durch eine sehr aufmerksame und scharfe Exekutive gemildert werden. Darin liegt der Kernpunkt, daß die Beamten, die in verkehrsreichen Städten den Straßendienst haben, nicht nur ihre Stunden abstehen, sondern daß sie wirklich beobachten und gegen Polizeiwidrigkeiten einschreiten.

(Sehr gut!)

Der Herr Vorredner hat auch auf England Bezug genommen. Ich bin in diesem Sommer in England gewesen und habe dort eine große Strecke im Automobil zurückgelegt. In England besteht ein Time limit, eine Zeitgrenze, die nicht überschritten werden darf; die Zeitgrenze ist für die freie Strecke 30 englische Meilen oder 46 bis 47 Kilometer. Auf dem Auto, mit dem ich fuhr, war natürlich eine Uhr, auf der man genau die Schnelligkeit des Wagens beobachten konnte. Wurde diese Zeitgrenze überschritten, so erhob ich Einspruch. Ich überzeugte mich dabei, daß das Automobilfahren eine eigentümliche psychologische Wirkung auf den Passagier ausübt: man verliert nämlich vollkommen das Gefühl für die Schnelligkeit der Bewegung. Darin liegt meines Erachtens die innere Ursache dafür, daß so häufig Automobilisten mit solch übergroßer Schnelligkeit fahren. Wenn man nicht den Blick auf die Uhr richtet, verliert man aber auch das Gefühl für die Gefahr dieser Schnelligkeit. Obgleich ich darauf hielt, daß wir die Zeitgrenze nicht überschritten, bemerkte ich doch, daß wir von einer Anzahl Automobile überholt wurden. Wenn Sie die Berichte des englischen Parla- (D) ments lesen, so werden Sie sehen, daß auch dort diese Automobilfrage sehr eingehend erörtert worden ist. Man wollte auch für die geschlossenen Ortschaften ein Time limit feststellen. Man wendete aber ein, in dieser Schnelligkeitsgrenze liege auch eine gewisse Gefahr, weil dann jeder versuchen werde, diese Schnelligkeitsgrenze unter allen Umständen auszunutzen.

In Deutschland bestehen schon Polizeiverordnungen — ich glaube in allen Staaten — betreffend den Automobilverkehr. Insbesondere ist in diesen Verordnungen die Bestimmung enthalten, daß innerhalb der Ortschaften das Automobil nicht schneller fahren soll als ein trabendes Pferd. Aber, meine Herren, wer kann darüber die Kontrolle ausüben? Eine Uhr, auf der man genau ersehen kann, mit welcher Schnelligkeit das Automobil geht, befindet sich wohl meist auf den Fahrzeugen; aber wir haben noch keine Uhr erfunden, an deren Feststellungen der Inhaber des Automobils nichts ändern kann! Es ist jetzt eine Preisaufgabe ausgeschrieben worden für eine Uhr, auf deren Gang der Automobilist keinen Einfluß hat, sodaß die Polizeibehörde, wenn sie ein angeblich zu schnell fahrendes Automobil anhält, objektiv feststellen kann, mit welcher Schnelligkeit der Wagen gefahren ist. Ich kann dem Herrn Vorredner versichern: mich empört es manchmal geradezu, mit welcher Roheit — ich muß dieses Wort hier aussprechen — Automobilfahrer hier bisweilen fahren, wenn auch die Straße überfüllt ist; aber das ist ihnen offenbar ganz egal!

(Lebhafte Zustimmung.)

Ich teile auch vollkommen die Auffassung des Herrn Vorredners: die Straßen sind von sämtlichen Steuerzahlern gebaut für alle Einwohner und nicht nur dafür, daß einzelne Personen, die ihre Zeit wahrscheinlich zu hoch einschätzen

(Heiterkeit),

(Dr. Graf **v. Posadowsky-Wehner.**)

(A) mit rasender Schnelligkeit darauf fahren zum Schaden ihrer Mitbürger.

Der Herr Vorredner hat deshalb mit Recht Abhilfe gefordert. Meine Herren, an mir hat es nicht gelegen, daß die Sache noch nicht entschieden ist. Aber es mußten sehr eingehende Versuche gemacht werden, insbesondere sehr eingehende Fahrversuche mit verschiedenen Laternen, Nummernschildern usw. bei verschiedenen Schnelligkeiten, ehe man die Grundsätze feststellen konnte, die für ganz Deutschland gelten sollen. Dann sind in Preußen eingehende Berichte seitens der Oberpräsidenten, der Regierungspräsidenten, der Landräte eingefordert. Ich kann aber dem Herrn Vorredner die Versicherung geben, daß in den nächsten 14 Tagen der Bundesrat sich über diesen Entwurf einer polizeilichen Verordnung schlüssig machen wird.

(Lebhaftes Bravo.)

Was die Statistik der Automobile anbetrifft, so habe ich versucht, die Unglücksfälle festzustellen, die sich bisher ereignet haben, und wie sich die Zeitungsnachrichten gegenüber den objektiv ermittelten Tatsachen stellen. Da hat sich allerdings gezeigt, daß diese Zeitungsberichte nicht immer zutreffend sind. Es herrscht infolge der Rücksichtslosigkeit vieler Automobilisten gegen den Automobilismus ein gewisses Gefühl der Erbitterung in der Bevölkerung

(sehr richtig!),

was zum Teil vollkommen berechtigt ist. Ich kenne Gegenden in Deutschland, wo mir Besitzer gesagt haben, besonders in Orten, durch welche eine große Straße führt, man könne die Kinder, das Vieh nicht mehr auf die Straße lassen, man wagte auf der Straße kaum mehr zu reiten oder zu fahren, insbesondere weil sich auch Sonntagsautomobilfahrer herausgebildet hätten

(Heiterkeit),

d. h. Leute, die sich Sonntags ein Automobil mieten und

(B) die nun mit ihrem Führer losfahren, je schneller je besser, vielleicht bisweilen in nicht ganz dispositionsfähigem Zustande.

(Heiterkeit.)

Das sind die allergefährlichsten Leute! Ich habe bei den Erhebungen aber auch ersehen, daß sehr häufig die Preßberichte nicht mit den Tatsachen übereinstimmen, daß sie starke Übertreibungen enthalten. Ich habe ferner einen sehr umfassenden Fragebogen zusammenstellen lassen — wenn sich der Herr Vorredner dafür interessiert, stelle ich ihn ihm gern zur Verfügung —, der für die Zukunft eine ganz genaue Statistik über den Automobilverkehr und über die Unfälle, die durch denselben hervorgebracht sind, ergeben soll. Diese Statistik soll sich, nachdem eine gleichmäßige polizeiliche Regelung der Sache herbeigeführt ist, insbesondere darauf erstrecken, daß auch der Bestand an Kraftfahrzeugen festgestellt wird und zwar getrennt nach Wagen und Fahrrädern, ferner nach der Stärke der Motorkraft und nach dem Verwendungszweck: Personen- oder Lastenbeförderung, Sport- oder berufliche Zwecke. Wenn wir diese Statistik für ein Jahr haben, so werden wir damit auch eine bessere Grundlage besitzen für das, was polizeilich und eventuell gesetzlich zu geschehen hat.

Was nun die privatrechtliche Seite der Sache anbetrifft, so bestand zuerst der Gedanke, eine Zwangsgenossenschaft zu bilden

(sehr richtig!),

sodaß derjenige, der geschädigt ist, nie in der Gefahr ist, etwa an einen Verpflichteten zu gelangen, der zwar rechtlich zum Schadensersatz verurteilt wird, der aber in der Vollstreckungsinstanz nicht gefaßt werden kann, weil er nichts besitzt. Dieser Gedanke ist aufgegeben, erstens weil ziemlich erhebliche juristische Hindernisse vorlagen, und ferner weil mit einigem Recht eingewendet wurde, daß, wenn auch diejenigen Automobilfahrer, die vermögend sind, einen durch ihre Schuld entstandenen Schaden (C) zu bezahlen, nur haftbar sind für die Beiträge zur Zwangsgenossenschaft und nicht für den Schaden selbst, diese Leute dann vielleicht noch rücksichtsloser fahren würden als bisher

(sehr richtig!),

weil sie durch die finanzielle Kraft der gesamten Genossenschaft für den von ihnen angerichteten Schaden gedeckt sind. Deshalb erschien es wenigstens zunächst richtiger, ein Gesetz auszuarbeiten, welches die Haftpflicht für jeden einzelnen Automobilfahrer feststellt. Dies Gesetz ist im Reichsjustizamt fertiggestellt und liegt jetzt dem Bundesrat zur Beschlußfassung vor.

(Lebhaftes Bravo.)

Ob man demnächst weiter geht, um diese persönliche Haftpflicht in die Gesamthaftung einer Zwangsgenossenschaft umzuwandeln — ich spreche selbstverständlich nur von der vermögensrechtlichen, nicht von der strafrechtlichen Haftung —, das bitte ich einer weiteren Erwägung zu überlassen. Ich sehe aber das wirksamste Mittel gegen diese zum Teil unerhörten Auswüchse des Automobilismus darin, daß eine scharfe zivilrechtliche Haftbarkeit des einzelnen Automobilbesitzers festgestellt wird.

(Sehr richtig!)

Sie sehen also, meine Herren, die Sache ist im Gange. Man darf sich aber bei der Beurteilung dieser Frage nicht von einer gewissen persönlichen Erregtheit leiten lassen, die gewiß in jedem entsteht, wenn er solchen Mißbrauch der öffentlichen Straße mit seinen eigenen Augen sieht, wie man ihn bis jetzt in Berlin und Umgegend jeden Tag beobachten kann; denn die Industrie ist so wichtig, und der Ersatz der animalischen Kraft durch die mechanische, eine unter Umständen billigere Kraft, die Schnelligkeit und die Unabhängigkeit, die das Automobil gewährt, auch für den Geschäftsverkehr, sind so wesentliche Fortschritte, daß man die Frage der polizeilichen und gesetzlichen Regelung des (D) Automobilverkehrs mit großer Ruhe und Sachlichkeit behandeln muß.

Es ist eine weitere Frage an mich gerichtet betreffs der Ausführung der internationalen Konvention zum Schutze der für die Landwirtschaft nützlichen Vögel. Wie die Herren wissen, ist diese Konvention 1902 abgeschlossen worden, und wir haben uns in dieser Konvention verpflichtet, sobald sie ratifiziert ist, unser Vogelschutzgesetz vom Jahre 1888 mit den Bestimmungen dieser Konvention in Übereinstimmung zu bringen. Diese Konvention ist bereits ratifiziert worden von Deutschland, Österreich-Ungarn, Belgien, Spanien, Frankreich, Liechtenstein, Monako, Luxemburg, Schweden und der Schweiz, und das Reichsgesetz, welches das Vogelschutzgesetz vom Jahre 1888 in Übereinstimmung bringen soll mit dieser Konvention, ist bereits ausgearbeitet. Wenn es deshalb die Geschäfte des Hauses erlauben sollten, liegt die Möglichkeit vollkommen vor, dieses Gesetzes noch in dieser Session dem hohen Hause vorzulegen und zur Verabschiedung zu bringen.

Vizepräsident Dr. **Paasche:** Das Wort hat der Herr Abgeordnete Korfanty. — Er ist nicht anwesend, er verzichtet.

Das Wort hat der Herr Abgeordnete Rogalla v. Bieberstein.

Rogalla v. Bieberstein, Abgeordneter: Der Herr Abgeordnete v. Gerlach hat gestern in äußerst geschmackvoller Weise ein Telegramm variiert, das ich im Auftrag einer Versammlung des Bundes der Landwirte an den Herrn Reichskanzler gesendet habe. In dem Telegramm war zum Ausdruck gebracht, anknüpfend an „Preußen in Deutschland voran", „Ostpreußen in Preußen voran". Damit sollte gesagt sein, daß wir Ostpreußen die ersten sein wollen, die dem Herrn Reichskanzler auf dem von ihm neu eingeschlagenen Wege einer kraftvollen inneren

Die folgenden Seiten sind entnommen aus:

Augen auf! Das Büchlein zur Unfallverhütung für jung und alt, Berlin 1929, herausgegeben vom Verband der deutschen Berufsgenossenschaften.

Abends beleuchte man das Treppenhaus; wo das nicht möglich ist, betrete man die dunkle Treppe nicht ohne Lampe oder Taschenlaterne.

Beim Fensterputzen stelle man sichere Trittstufen auf und klettere nicht waghalsig auf schmale Fensterbretter.

Die Leitungen von Gas, Wasser und Elektrizität, ihre Hähne und Schaltungen sind in tadellosem Zustand zu halten. Treten ungewöhnliche Störungen ein, deren Ursachen man nicht in der üblichen Weise beheben kann, so lasse man sofort den Fachmann kommen. Größte Vorsicht mit offenem Licht beim Betreten eines Raumes, in dem Gashähne sind! Riecht man Gas, so öffne man sofort die Fenster!

Giftige Flüssigkeiten, wie Schwefelsäure u dgl in unbezeichneten Flaschen, womöglich Bier- und Limonadenflaschen, aufzubewahren, ist eine grobe Fahrlässigkeit! Man klebe auf jede Giftflasche, auf jedes giftige Arzneimittel ein entsprechendes Schild und verschließe alles sorgfältig vor Kindern und Unberufenen.

Seid vorsichtig beim Gebrauch von Tintenstiften! Denn ihr Farbstoff ist stark giftig!

Alles, was Spiritus, Benzin, Petroleum, Gas, Karbid heißt, ist wegen der großen Explosionsgefahr vor leichtfertiger Berührung mit Feuer sorglich zu schützen. Beim Kochenspielen der Kinder auf kleinen Spiritusherden sollte immer ein verständiger Erwachsener zugegen sein. Der Weihnachtsbaum darf nicht zu nahe an Fenstervorhängen und anderen leicht brennenden Stoffen aufgestellt werden. Man sorge daß er feststeht, und daß seine Lichter nicht unbeobachtet brennen, namentlich wenn er durch längeres Stehen schon trocken ist. Mit kochendem Wasser und anderen siedenden Flüssigkeiten gehe man stets vorsichtig um, hüte vor allem kleine Kinder vor ihnen!

Bei den unausbleiblichen Zänkereien und Prügeleien der Kinder halte man streng darauf, daß nicht edle Körperteile durch Roheit und Unverstand verletzt werden. Man verbiete Ohrfeigen, die das Trommelfell verletzen können, das Niederwerfen auf den Hinterkopf, das Umdrehen der Finger, Kratzen, Beißen, Treten und andere unritterliche Kampfarten. Die Kleineren schütze man gegen die Uebermacht der Großen!

Auf der Straße.

Wenn ihr euch in den Straßenverkehr begebt, so bedenkt ihr kaum, wieviel Verantwortung für eure Gesundheit und euer Leben jeder Verkehrsschutzmann, jeder Fahrer und Schaffner von Straßenbahn und Autobus trägt. Er büßt womöglich für eure Unbedachtsamkeit und Torheit mit seinem eigenen Dasein. Unterstützt ihn in seiner schweren Aufgabe durch richtiges Erfüllen eurer Pflichten als Glieder des Verkehrs. Als solche müßt ihr den Weisungen der Fahrer und Schaffner prompt gehorchen, sie nicht durch unnötige Fragen oder Widerreden aufhalten und ablenken. Der Fahrer darf sich im Dienst gar nicht mit den Fahrgästen in Gespräche einlassen. Er hat genug anderes zu beachten, muß beständig die Fülle seiner Vorschriften im Kopfe haben, alle Einzelheiten, Regeln und Zufälligkeiten des ihn umwogenden Verkehrs beobachten, sich womöglich mit Blitzesschnelle zu plötzlichem Halten oder einer scharfen Kurve entscheiden und für jede seiner Handlungen ganz und gar einstehen. Der Schaffner hat auch seine liebe Not mit den oft so unverständigen und rücksichtslosen Fahrgästen, die sich in den Wagen drängen, ehe andere aussteigen konnten, mit Leuten, die nicht tief in den Wagen vorgehen wollen, sondern sich am hinteren Ausgang stauen, mit anderen, die aus den fahrenden Wagen springen, womöglich in falscher Richtung, und über alles, was sie selbst verkehrt machen, mit dem Schaffner oder den Mitfahrenden in Streit geraten.

Merkt euch also im einzelnen folgende Regeln für Fahrgäste der Straßenbahnen und Autobusse:

Bleibt beim Warten auf den Wagen solange wie möglich auf dem Bürgersteig oder den eigens hierfür vorgesehenen Verkehrsinseln!

Unterrichtet euch möglichst schon vor dem Fahrtantritt über die Wahl des richtigen Fahrzeugs, damit ihr nicht durch lange Fragerei seine Wartezeit unnötig verlängert!

Beim Auf- und Absteigen gebt Obacht auf den gesamten Verkehr!

Beim Auf- und Absteigen wartet, bis der Wagen hält!

Springt nie während der Fahrt auf oder ab! Lauft nicht wie rasend auf dem Fahrdamm hinter dem Wagen her!

Besonders gefährlich ist das Auf- und Abspringen von der vorderen Plattform des Triebwagens und auch von der hinteren Plattform, wenn ein Anhänger mitfährt, weil ihr leicht unter die Räder kommt und dann mitgeschleift werdet!

Denkt stets an die Lebensgefahr, in die ihr euch auf offenem Verdeck von Straßenbahn und Autobus bei niedrigen Brückendurchfahrten und an Stellen mit besonders niedrighängenden Leitungsnetzen durch Aufstehen von euren Plätzen begebt. Steigt an solchen Stellen niemals auf das Verdeck!

Steigt auf und ab mit dem Gesicht in der Fahrtrichtung. Steigt ab mit der linken Hand am linken Griff!

Sucht euch im Wagen, wenn ihr keinen Sitzplatz habt, vor allem aber auf der Plattform, einen festen Halt, damit ihr nicht bei einem Ruck oder in der Kurve einem anderen Gast auf den Schoß fallt oder gar auf die Straße stürzt!

Kinder ohne Begleitung von Aelteren gehören in den Wagen! Dort sollen sie, wenn sie kräftig genug sind, bei überfülltem Wagen den Erwachsenen die Sitzplätze lassen Auch Aeltere sollten jedoch auf schwächliche Kinder Rücksicht nehmen!

Alten, gebrechlichen und kranken Menschen bietet gern euren Platz an!

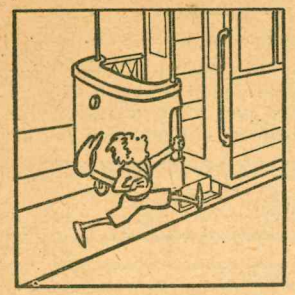
Junge Herren sollen nicht nur schönen jungen Damen ihren Sitzplatz anbieten!

Geht, wenn ihr aussteigen wollt, rechtzeitig zum Ausgang!

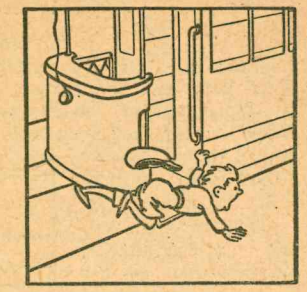
Lehnt euch nicht aus dem Wagen weit heraus, streckt auch nicht die Ellenbogen über die Fenster- und Plattformkante hervor!

Geht besonders vorsichtig um die Wagen herum, namentlich auf deren Rückseite, weil ihr von der Gegenrichtung kommende Wagen nicht rechtzeitig seht!

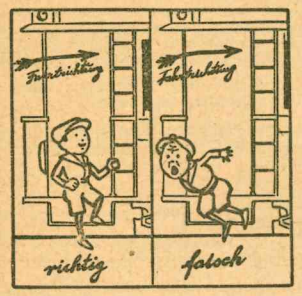
Bewahrt bei Zusammenstößen die Fassung, kreischt nicht unbeherrscht auf und tut nichts Unbedachtes! Seid ihr selbst gut davongekommen, so geht Verletzten hilfreich zur Hand!



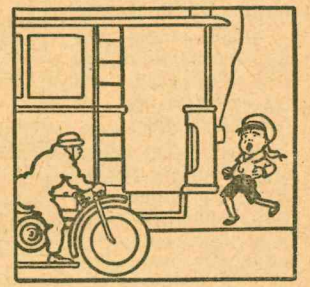
Leichtsinniges Aufspringenwollen auf den fahrenden Wagen.



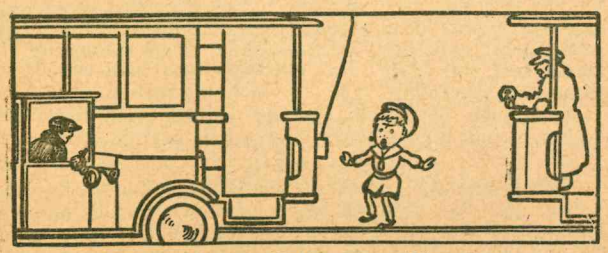
Leichtsinniges Abspringen vom fahrenden Wagen und seine Folgen.



Richtiges Absteigen. Falsches Absteigen.



Vorsichtig hinter dem Wagen herumgehen!



Niemals dicht vor, hinter oder zwischen Wagen über den Fahrdamm gehen!

Regeln für Fußgänger.

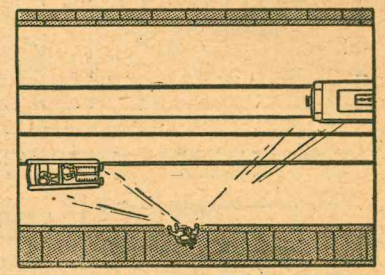
„Wer Eile hat, der gehe langsam!"

Auch **auf dem Bürgersteig** benehmt euch umsichtig! — Geht stets auf der rechten Seite, nicht unnötig dicht an der Bordschwelle! Weicht rechts aus, aber überholt links! Achtet darauf, daß man auf Brücken mit schmalen Bürgersteigen immer nur die rechte Seite entlang geht.

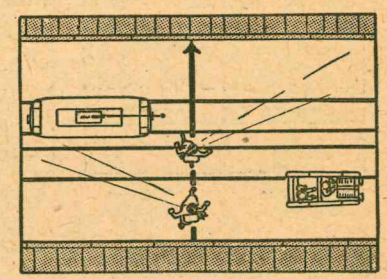
Geht nicht in Reihen nebeneinander, am wenigsten, wo der Verkehr groß ist, bleibt nicht in Gruppen stehen, ihr bildet dann ein Verkehrshindernis!

Werft nicht alte Fahrscheine und andere Papierreste auf die Straße, sie ist kein Mülleimer!

Werft vor allem nicht Obstreste, Kirschkerne, Apfelsinen- und Bananenschalen und dergleichen fort, ihr verschuldet womöglich dadurch Beinbrüche und noch schlimmere Unfälle! Bleibt bei Ansammlungen und Unglücksfällen nicht neugierig stehen, sondern haltet euch nur auf, wenn ihr helfen könnt!



Noch nicht den Fahrdamm überschreiten, da Gefahr!



Jetzt erst Damm überschreiten, erst Augen links, dann rechts!

Führt ihr Hunde aus, so laßt sie ihre Bedürfnisse im Rinnstein und nicht auf dem Bürgersteig verrichten!

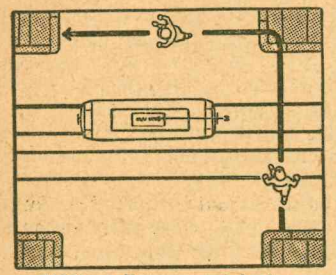
*

Den Fahrdamm überschreitet vorsichtig, besonders bei lebhaftem Verkehr, nicht an jeder beliebigen Stelle, sondern dort, wo es für Fußgänger vorgesehen ist! Ihr haltet sonst den Verkehr unnötig auf und gefährdet euch und andere! Schaut euch vor dem Ueberschreiten nach beiden Richtungen

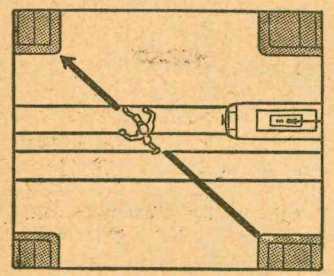
um, erst nach links, etwa bis zur Straßenmitte, und dann nach rechts! Geht auf dem kürzesten Weg, also im rechten Winkel zur Bordkante, über die Straße, und macht auf der Fahrbahn nicht unnötig Zickzackwege!

Springt vor einem Wagen nicht so hastig und ängstlich zurück, daß ihr in ein anderes Gefährt geratet!

Rennt nicht aufgescheucht über den Damm, achtet auf den Verkehr, also lest oder plaudert nicht dabei!



Richtiger Uebergang bei einer Straßenkreuzung.



Falsches Ueberschreiten einer Straßenkreuzung.

Helft Kindern, Greisen und Kranken über den Damm oder bittet einen Schutzmann für euch oder andere um Hilfeleistung!

Tragt nicht Spazierstöcke und Schirme so ungeschickt unterm Arm, oder fuchtelt nicht so mit ihnen herum, daß eure Mitmenschen dadurch in Gefahr geraten!

Bei einer Straßenkreuzung geht nicht schräg, sondern im rechten Winkel erst über den einen, dann über den anderen Damm!

Sucht den Weg über die Straße an einer übersichtlichen Stelle!

Laßt den Wagen ruhig erst vorüberfahren!

Starrt nicht beim Ueberschreiten des Fahrdammes nur die Verkehrszeichen an; ihr könnt im gleichen Augenblick durch einen verkehrswidrig fahrenden Wagen überfahren werden! Sondern arbeitet auch mit eurem Verstand, bewahrt Ruhe und Umsicht, bleibt in schwierigen Fällen lieber stehen, anstatt aufgeregt vor- und zurückzurennen.

Jedermann mache es sich zur Pflicht, stets einen Ausweis mit vollständiger Anschrift bei sich zu tragen, damit bei vorkommenden Unfällen seine Personalien sofort festgestellt und seine Angehörigen benachrichtigt werden können.

Regeln für Radfahrer.

Viele von euch Kindern fahren Rad, zu viele. Denn die Radfahrer sind im Großstadtverkehr meist das größte Hindernis. Kinder betreiben das Radfahren gewöhnlich zum Vergnügen und als Sport. Es kann ja auch sehr schön sein, wenn es ihnen dazu dient, rasch ins Freie zu gelangen, um sich dort zu erholen und zu erfreuen. Aber die Erholung kann durch die Ueberanstrengung des unvernünftig betriebenen Radelns auch ebenso leicht wieder zuschanden gemacht werden, von den vielen Gefahren und häufigen Unglücksfällen, die täglich vorkommen, ganz zu schweigen. Kleinere Kinder sollten nie in lebhafteren Verkehrsgegenden radfahren. Die größeren, die es sich zutrauen, müssen sich bewußt sein, daß sie besondere Pflichten auf sich nehmen, denn sie greifen damit in höherem Maße in die Verkehrsmaschine ein und tragen mehr Verantwortung als Fußgänger und Fahrgäste. Wie jeder Wagenlenker oder Motorradfahrer, müssen auch sie die allgemeinen Fahrregeln genau kennen und beherzigen.

Merkt euch folgende Regeln:

Prüft vor der Fahrt, ob euer Rad in Ordnung ist, Bremse, Kette, Laterne, Bereifung, Glocke usw.

Gebt Warnungszeichen rechtzeitig und deutlich! Fahrt stets rechts, überholt links! Ueberholt ihr ein anderes Fuhrwerk, so fahrt nicht über die Mitte des Fahrdammes hinaus!

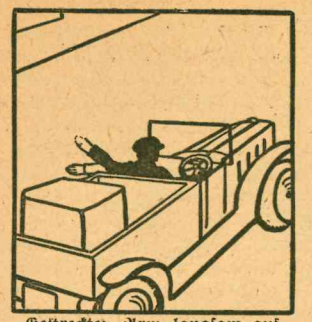
Fahrt mit genügendem Abstand und aufmerksam, damit ihr nicht bei unerwartetem Abstoppen des Verkehrs in die Hinterräder des Vordermannes geratet! Fahrt bei geringer Eigengeschwindigkeit möglichst nahe an der Bordkante, damit euch schnellere Fahrzeuge ohne Mühe überholen können!

Fahrt besonders behutsam an gefährlichen Stellen, bei Straßenkreuzungen, bei Straßenbauten, in gekrümmten und engen Straßen, bei starkem Gefälle usw.

Haltet sorglich Umschau beim Abbiegen, Kreuzen und Umwenden!

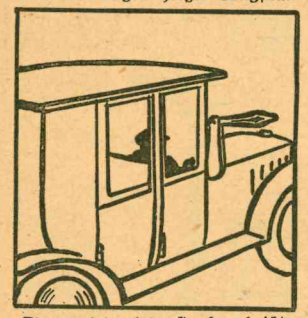
Beim Rechtseinbiegen haltet euch dicht an der Bordschwelle, beim Linkseinbiegen fahrt in weitem Bogen an die rechte Bordschwelle heran! (Vergleiche Abbildungen Seite 22.)

Fahrt möglichst wenig durch stark belebte Straßen! Dort müßt ihr euch der Schnelligkeit des Gesamtverkehrs anpassen.

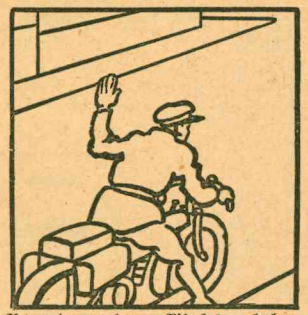


Gestreckter Arm langsam auf- und abbewegen heißt: **Langsam!**

Peitsche seitwärts strecken und nach vorn bewegen heißt: **Ueberholen!**



Signal seitwärts strecken heißt: **Ich biege mit meinem Wagen ab!**



Arm im rechten Winkel erhoben halten heißt: **Halt!**

Achtung! Langsam fahren vor Schutzlinie stehen bleiben.

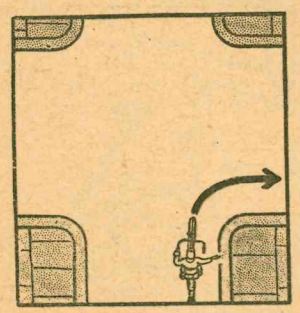
Halt! für alle Fahrzeuge, die von vorn oder hinten kommen.

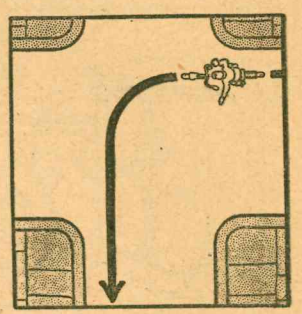
Freie Fahrt! in der angegebenen Richtung.

Jagt nicht wie wild in stillen Straßen, bei schlüpfrigem Pflaster und zur Nachtzeit! Dann, und nicht im gedrängtesten, aber geordneten Verkehr, geschehen die meisten Unglücksfälle. Seid vorsichtig an Haltestellen von Straßenbahn und Autobus, wenn dort Fahrgäste ein- und aussteigen!

Auf Kinder, gebrechliche oder hilflose Menschen, die die Verkehrsregeln nicht kennen oder nicht verstehen, nehmt Rücksicht! Schimpft nicht unbeherrscht und unflätig, wenn es mal nicht nach eurem Kopfe geht!

Hängt euch nicht an andere Fuhrwerke! Beachtet sorglich die Schienen und überkreuzt sie nicht in zu spitzem Winkel! Fahrt nicht Wette mit anderen Fuhrwerken, fahrt nicht nebeneinander! Windet euch nicht um jeden Preis zwischen zwei Fuhrwerken hindurch, ihr riskiert es, zerquetscht

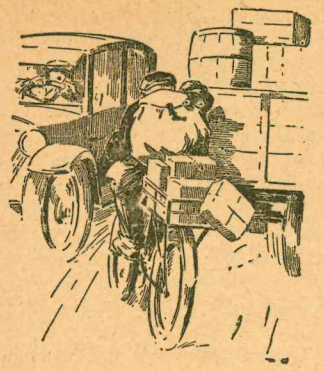




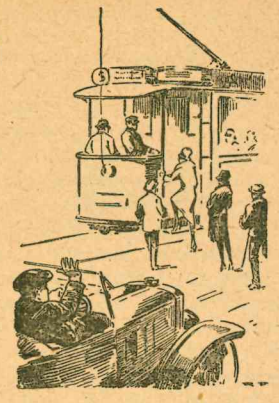
zu werden! Ueberbürdet das Rad nicht durch Mitnahme von zu schweren Lasten, packt sie nicht zu breit auf, nehmt nicht sperrige oder zu lange Gegenstände mit! Macht nicht Fahrkunststücke und steckt nicht übermütig beide Hände in die Taschen! Die Mitnahme einer zweiten Person auf einem einsitzigen Rad ist verboten!

Habt ihr trotz aller Sorgfalt beim Radfahren das Mißgeschick, einen Menschen anzufahren oder mit einem anderen Fuhrwerk zusammenzustoßen, so entzieht euch nicht der Feststellung, sagt ehrlich die Wahrheit, holt euch sofort Zeugen des Vorfalls, macht alle erdenklichen sachlichen Feststellungen, bewahrt die Ruhe!

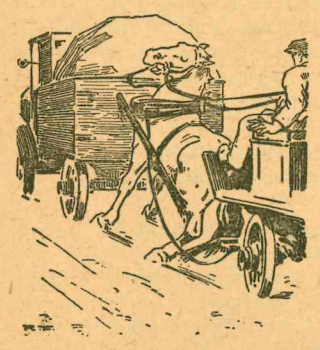
Wollt ihr mit dem Rad ins Ausland, so erkundigt euch vor allem nach den dortigen Verkehrsregeln! Sie sind oft ganz anders als in Deutschland!



Hänge dich nicht an Fahrzeuge, sonst verunglückst du!



Vorsicht an Straßenbahnhaltestellen, vor allem wenn Fahrgäste ein- und aussteigen!



Halte genügend Abstand von anderen Fahrzeugen!

Befördere auf dem Rade keine sperrigen Gegenstände!

Der folgende Text ist ein Spiegel-Artikel vom 28.06.1971 (Ausgabe 27/1971).

„Das Gemetzel, das wir Verkehr nennen"

Am kommenden Wochenende, wenn in Nordrhein-Westfalen und in den Niederlanden die Sommerferien beginnen, erwartet der ADAC „die bisher größte motorisierte Verkehrswelle dieses Jahrhunderts". Drastisch wird dabei wieder die Zahl der Verkehrstoten auf deutschen Straßen ansteigen. Ratlos sehen Politiker und Experten seit mehr als einem Jahrzehnt den wachsenden Unfallziffern zu — der Befund, 90 Prozent aller Verkehrsunfälle seien auf „menschliches Versagen" zurückzuführen, verschleiert häufig die wahren Ursachen des Desasters.

Die Todesmaschinerie, genannt Straßenverkehr, arbeitet mit unbestrittener Präzision: Alle 27 Minuten, haben Statistiker ermittelt, stirbt auf westdeutschen Straßen ein Mensch — alle vier Stunden ein Kind. Doch wenn in den Ferienmonaten Juli/August die schier endlosen Urlauber-Trecks über Autobahnen und Fernstraßen rollen, müssen Unfallhelfer, Ärzte und Sargtischler Überstunden machen.

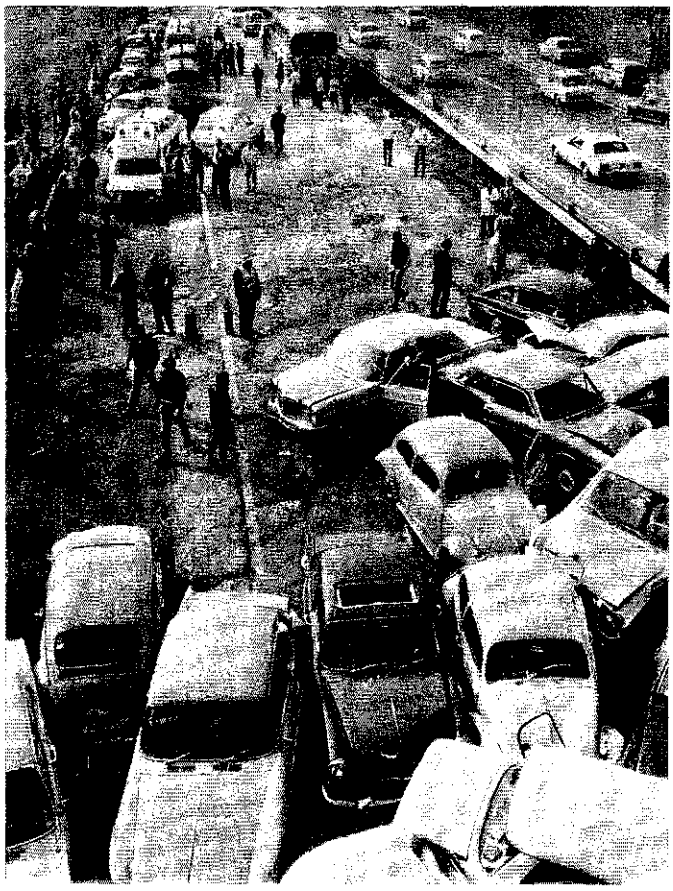
Mehr als 4000 Menschen starben zwischen Anfang Juli und Ende August letzten Jahres auf Westdeutschlands Straßen. Mindestens ebenso viele Unfallopfer blieben am Ende der hektischen Urlaubssaison als Krüppel zurück.

Sie starben wie die drei, die damals bei Husum mit ihrem Wagen gegen eine Leitplanke rasten, oder die zwei, deren Pkw auf der Autobahn München—Salzburg von einem Tank-Lastzug überrollt wurde. Der Blutzoll, den die Nation alljährlich während der Ferienmonate entrichtet, wird in diesem Jahr nicht geringer sein als 1970, eher höher.

Ferienwochen und Feiertage wie Ostern und Pfingsten sind die verlustreichsten Materialschlachten in dem unaufhörlichen Krieg, der Jahr um Jahr, mitten im Frieden, auf westdeutschen Straßen ausgetragen wird. Allein im letzten Jahr forderte er 19000 Tote und 530000 Verletzte.

In „dem Gemetzel des Guerilla-Krieges, den wir euphemistisch ‚Verkehr' nennen" (so der Soziologe Helmut Schelsky), triumphiert das Gesetz des Dschungels, das Recht des Stärkeren: Fast die Hälfte aller tödlich verletzten Verkehrsopfer sind Fußgänger und Radfahrer; Kinder und Greise trifft es besonders hart — jeder achte Verkehrstote ist ein Kind, fast die Hälfte aller getöteten Fußgänger ist älter als 65 Jahre.

Doch auch die jüngeren Erwachsenen sind bedroht: Jeweils zwei von drei Bundesbürgern, die vor Beendigung ihres 35. Lebensjahres sterben, kommen bei Verkehrsunfällen ums Leben. Und Zehntausende jährlich kehren aus den Kliniken und Krankenhäusern als Versehrte zu ihren Familien zurück:



Massen-Unfall: Die Opfer der Katastrophe ...

- querschnittgelähmt, zeitlebens im Rollstuhl wie etwa der Buchhändler Arnold Schneider, 31, der bei einem Autobahn-Unfall eine Rückenmarkverletzung erlitt — schätzungsweise 500 Bundesbürger jährlich teilen sein Schicksal;
- erblindet wie der Monteur Eberhard Weise, 29, der mit dem Kopf gegen die Frontscheibe seines VW-Käfers prallte, als er auf der Bundesstraße 9 einen Chausseebaum rammte — wie ihm erging es im letzten Jahr 250 westdeutschen Verkehrsopfern;
- mit einer Hirnverletzung wie der Kaufmann Uwe Bartels, 42, der seit seinem Unfall von chronischen Krämpfen, Gedächtnisverlust und Konzentrationsschwäche befallen ist — jedes Jahr erleiden rund 60000 Westdeutsche, davon 5000 Kinder, bei Verkehrsunfällen solche Hirntraumen, die in vielen Fällen zu bleibenden Schädigungen führen.

540000 Schwerverletzte sind seit 1960 nach einem Unfall ganz oder teilweise erwerbsunfähig geblieben. Nahezu 176000 Tote wurden in diesem Zeitraum auf westdeutschen Straßen geborgen, fast viermal so viele, wie die US-Streitkräfte während des ganzen Vietnamkrieges bislang einbüßten. In der Todesursachen-Statistik der Bundesrepublik rangieren Verkehrsunfälle schon an fünfter Stelle.

Auf der Suche nach den Fehlerquellen im Verkehrssystem, die das Massensterben auslösen, haben sich die Experten in den letzten Jahrzehnten immer wieder auf die gleiche Diagnose geeinigt: Die blutige Katastrophe auf den Straßen sei fast ausschließlich Folge „menschlichen Versagens" — „Fehlverhaltensweisen der Fahrzeugführer", so lautet der Kommentar in der offiziellen Verkehrsunfall-Statistik, hätten in mehr als 90 Prozent der Unfälle den Ausschlag gegeben.

Doch diese Pauschal-Erklärung für ein scheinbar unvermeidliches Verkehrs-Desaster, die fast alle Schuld auf die naturbedingten Schwächen des anonymen Jedermann abwälzt, nimmt sich eher aus wie ein Versuch zur Flucht aus der Verantwortung.

Wie mit anderen, offenbar unausrottbaren Menschheitsplagen, so haben sich die Deutschen mit dem Massentod im

Straßenverkehr eingerichtet und fast schon abgefunden. In einem kollektiven Verdrängungsprozeß wurden die Verkehrsopfer aus dem Bewußtsein ins abstrakte Reich der Statistik verdrängt — „der massenhafte Tod ist kein Tod", zu dieser Sprichwort-Maxime bekannten sich schon die Griechen der Antike.

Für die 46 Toten beim Zugunglück nahe Radevormwald — das dem menschlichen Versagen nur einzelner zugeschrieben wurde — ordnete die Regierung von Nordrhein-Westfalen Staatstrauer an. Doch zum Gedenken an die 52 Verkehrsopfer, die am gleichen Tag auf westdeutschen Straßen ums Leben kamen, wehte keine Flagge auf Halbmast.

Die Ideologie vom menschlichen Versagen der namenlosen Verkehrsteilnehmer hat in den letzten 20 Jahren verhindert, daß die Verkehrskatastrophe aufgehalten wurde und ihre wahren Ursachen bloßgelegt werden konnten. Alle Klagen über das stetige Ansteigen der Unfallziffern — 12 791 Tote im Jahre 1955, 14 406 im Jahre 1960, 1970 schließlich 19 123 — glichen einer Anzeige gegen Unbekannt, die nur zu halbherzigen und weithin ziellosen Ermittlungen führte.

Versuche, dem wachsenden Unheil zu wehren, richteten sich, ideologiegemäß, überwiegend auf die anonyme Masse der Verkehrsteilnehmer: mit Strafandrohungen, Ermahnungen und dem Bemühen um sogenannte Verkehrserziehung.

Rund fünf Milliarden Mark hat die Regierung in Bonn im Jahre 1970 für den Ausbau des Fernstraßennetzes, also für die Zementierung des Auto-Booms, verwendet — aber nur ein Bruchteil davon, 15,4 Millionen Mark, wurde für Verkehrssicherheit bereitgestellt, und auch davon weniger als die Hälfte für Forschung und Entwicklung auf dem Gebiet des „Straßenwesens" und der Verkehrssicherheit (8,1 Millionen Mark wurden für „Aufklärungs- und Erziehungsmaßnahmen" ausgegeben).

An dieser Kostenverteilung im Bundeshaushalt läßt sich ablesen, weshalb die Unfallzahlen — trotz der Fortschritte im Automobil- und Straßenbau — unablässig weiter ansteigen: Die Frage nach den wichtigsten Ursachen für die massenhaften Verkehrsunfälle ist bislang kaum beantwortet worden. Alle Anstrengungen, die blutigen Folgen der Straßenschlacht zu mildern, blieben Stückwerk und Improvisation.

Zwar, mehr als 100 Forschungsstellen in der Bundesrepublik — Hochschul- und Privatinstitute, Automobilklubs und Versicherungen, gemeinnützige Vereine und Einzelforscher — beschäftigen sich mit der Untersuchung von Unfallursachen. Doch der Strom von Publikationen und Forschungsberichten versickert großenteils unbeachtet in den Spalten esoterischer Fachzeitschriften und in den Schubladen der Experten. Für die Verkehrspraxis, für Gesetzgebung und Unfallvorsorge bleiben die Forschungsergebnisse überwiegend ungenutzt.

Selbst Untersuchungsergebnisse und daraus resultierende Verbesserungen, die Unfälle und schwere Unfallfolgen vermeiden oder doch mildern helfen könnten, werden vielfach nicht beachtet:

▷ Sicherheitsgurte: Obwohl längst erwiesen ist, daß sie die Gefahr schwerer Kopf- und Brustverletzungen um 60 bis 85 Prozent herabsetzen und daß tödliche Unfälle bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h kaum vorkommen, wenn der Fahrer angeschnallt ist, ist der Einbau von Haltegurten in der Bundesrepublik noch immer nicht zwingend vorgeschrieben, anders als beispielsweise in der DDR, in Schweden, Australien, Großbritannien und in den USA. Im innerstädtischen Verkehr schnallt sich nur jeder hundertste westdeutsche Autofahrer an (dabei ereignen sich gerade im Stadtverkehr 40 Prozent aller tödlichen Unfälle).

▷ Kopfstützen: Obgleich Untersuchungen zeigen, daß bei jedem fünften Verkehrsunfall die Autoinsassen Verletzungen der Halswirbelsäule und oft des Rückenmarks erleiden, finden sich Kopfstützen, die sich (in Verbindung mit Haltegurten) bei solchen Unfällen bewährt haben, bislang nur ausnahmsweise in westdeutschen Personenwagen.

▷ Verbundglas-Windschutzscheiben: Die üblichen Windschutzscheiben aus Sicherheitsglas, das beim Aufprall zerbröckelt, führen bei vielen Unfällen zu schweren Augenverletzungen (etwa 95 Prozent aller Augenverletzungen, die in westdeutschen Kliniken behandelt werden, sind Folgen eines Autounfalls). Gleichwohl haben nur zwei Prozent aller bundesdeutschen Autofahrer ihre Wagen, gegen Aufpreis, mit Frontscheiben aus sogenanntem Verbundglas ausstatten lassen (in Italien und in den USA sind Verbundglasscheiben längst Vorschrift).

... aus dem Bewußtsein verdrängt: **Unfalltoter**

Einen Aufpreis zahlen Deutschlands Autofahrer auch für eine Vielzahl von Zusatzeinrichtungen und Zubehörteilen, die nachweislich geeignet sind, die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, und die dennoch äußerst selten zur serienmäßigen Ausrüstung fabrikneuer Automobile zählen: Nebelleuchten und Abschleppseil, Werkzeugkasten und Warndreieck, heizbare Heckscheibe — und selbst der Verbandskasten (den jeder Fahrer laut Vorschrift mit sich führen muß). Folge: Nur jeder vierte Autofahrer besitzt einen Nothilfe-Kasten.

Insgesamt 623 Mark, rund zehn Prozent des Neuwerts, muß der Käufer eines VW-Käfers zulegen, wenn er mehr Sicherheit will, als das VW-Werk ihm serienmäßig offeriert (siehe Graphik Seite 34).

Der Einwand der Automobilfirmen, daß sich bei serienmäßiger Ausstattung der Wagen mit solchem Zubehör der Kaufpreis unzumutbar erhöhen würde, erscheint absurd.

Eine Verbundglas-Frontscheibe für den VW-Käfer kostet kaum mehr als die Radzierkappen und Chromleisten, die — gleichfalls als „Extras" — fast jeden Volkswagen schmücken. Überdies haben die westdeutschen Autokonzerne

während der letzten beiden Jahre die Preise um insgesamt zehn bis 15 Prozent erhöht und dabei mehr Fahrzeuge verkauft als je zuvor in einem vergleichbaren Zeitraum.

Offenbar fänden sich die Automobilfirmen eher bereit, zusätzliche Sicherheit in ihre Wagen einzubauen, wenn der Gesetzgeber sie verbindlich vorschriebe; Konkurrenz-Probleme wären damit ausgeräumt. Doch Georg Leber, zuständig als Verkehrsminister, lehnt es vorerst ab, der Industrie Auflagen zu machen.

Wie im Automobilbau, so sind auch bei der Planung der Verkehrswege Sicherheitsprobleme bislang nur unzureichend erforscht und bereits vorliegende Erkenntnisse erst unvollständig für die Praxis genutzt worden. Noch immer werden gefährliche Kreuzungen und unübersichtliche Einmündungen gebaut, nach längst überholtem Muster.

Straßen und Autobahnen sind mit gefährlichen Hindernissen gespickt; als Gefahrenpunkte entdeckten Verkehrsexperten falsch placierte Brückenpfeiler, Strommasten und Verkehrsschilder, gefährliche Fahrbahnbegrenzungen (sogenannte Rasensteine) und Chausseebäume.

Ungeklärt blieb bislang auch die Frage, ob die geltende Straßenverkehrsordnung geeignet ist, den Verkehrsfluß optimal zu regeln. Niemand hat bisher untersucht, ob es beispielsweise nützlich ist, 135 verschiedene Verkehrszeichen zu verwenden und an Kreuzungen und Straßenecken ganze Schilderwälder zu errichten — ohne Rücksicht auf die Grenzen, die dem menschlichen Wahrnehmungsvermögen gesetzt sind.

„Was ist angemessener Sicherheitsabstand?"

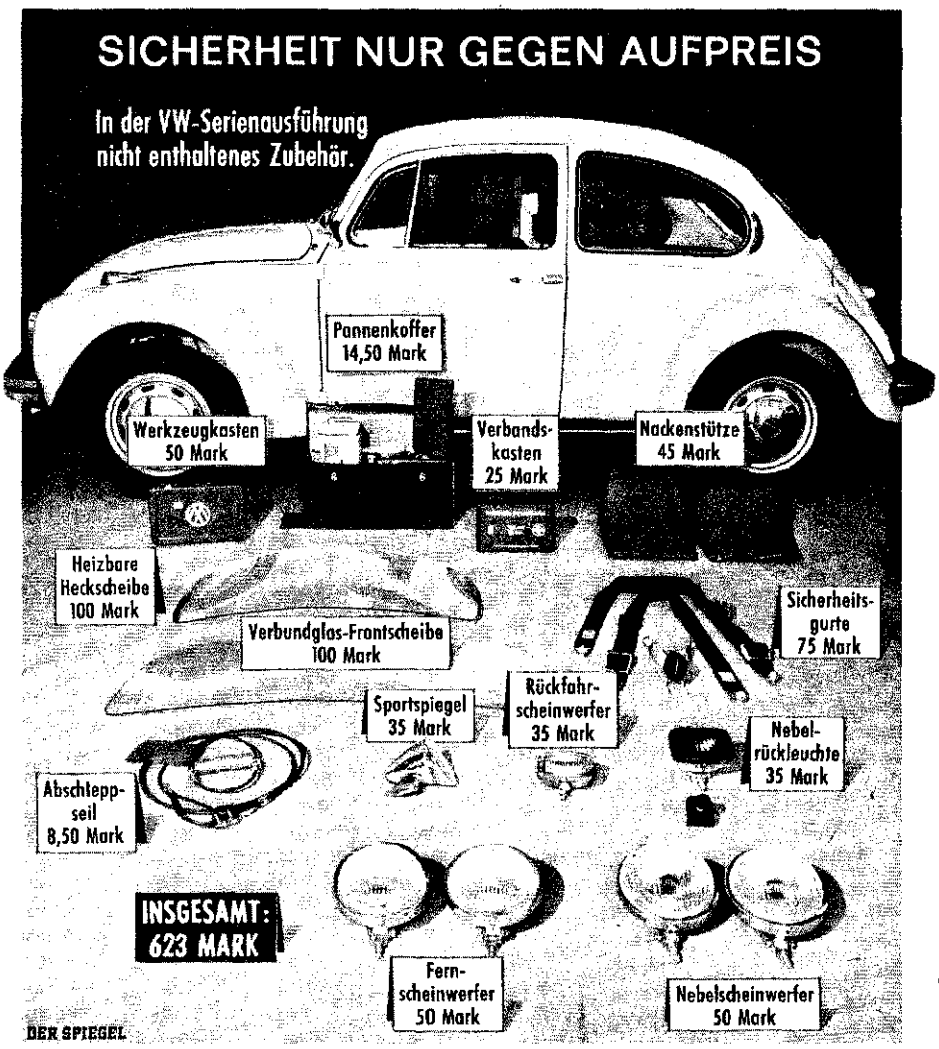
Überdies werde, so meinen die Experten, die gefährliche Kunst, ein Auto zu steuern, dem deutschen Fahrer-Nachwuchs auf nur unzureichende Weise beigebracht. Der Fahrschul-Unterricht dient weithin nur als Prüfungs-Präparierkurs. Und anders als etwa in Frankreich oder Großbritannien müssen in der Bundesrepublik die Anfänger, die laut Statistik häufiger als andere Verkehrsteilnehmer in Unfälle verwickelt werden, ihr Auto weder besonders kennzeichnen noch bestimmte Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten.

Der Fortbildung aller Verkehrsteilnehmer soll eine Verkehrserziehung dienen, deren Nutzen mehr als ungewiß ist. Ob Fernseh-Spots („Der 7. Sinn"), Plakate an den Autobahnen („Abstand halten"), Schautafeln im Stadtzentrum mit stets à jour gehaltenen Unfallziffern oder der Polizei-Verkehrsunterricht für Missetäter dem Tod auf den Straßen wehren können — das vermag niemand zu kontrollieren.

Es gebe „weder eine Didaktik noch eine Effizienzkontrolle der Verkehrserziehung", so klagt Professor Herbert Lewrenz vom Technischen Überwachungs-Verein Norddeutschland in Hamburg: „Kein Mensch weiß, was die Leute sich vorstellen, wenn man ihnen etwas von ‚angemessenem Sicherheitsabstand im Nebel' erzählt."

Erfolgreich, glaubt Lewrenz, könne Verkehrsunterricht ohnehin nur dann sein, wenn zuvor erforscht werde, welche Personengruppen am häufigsten in Verkehrsunfälle verwickelt werden. Allenfalls für Kinder, die vielerorts mit schockfarbenen Kappen und Pelerinen für den Schulweg ausstaffiert werden, gibt es bislang Ansätze einer gezielten Verkehrserziehung.

Allerdings lassen Untersuchungen von Verkehrssoziologen zweifelhaft erscheinen, ob die Ermahnungen zu höherer Verkehrsmoral überhaupt fruchten. Der Mensch, so dozierte der Wiener Verhaltensforscher Professor Otto Koenig, sei „psychisch und physisch nach wie vor Steinzeitjäger"; er jage, wie einst in freier Wildbahn, nun auf den Straßen „Ersatzobjekten" nach. Wie vormals im Busch und auf der Steppe wolle er „imponieren, jagend andere überholen, ein Revier verteidigen, auffallen und Erfolge buchen".



Nur jede vierte Hilfsstation hat Telephon.

Eine Fortsetzung des Klassenkampfes mit anderen Mitteln sieht der Hamburger Soziologe Norbert Schmidt-Relenberg in den Hetzjagden auf Straßen und Autobahnen. In der Arena des Straßenverkehrs entladen sich nach Ansicht des Forschers angestaute Aggressionen gegen die Klassenfeinde von oben (im Mercedes) oder unten (im Volkswagen).

Die kaum lösbare Aufgabe bestehe darin, die Verkehrsteilnehmer zu rationalem Verhalten zu bewegen. Eine wichtige Voraussetzung dafür, so Schmidt-Relenberg, wäre schon erfüllt, wenn der Klassenunterschied zwischen den rivalisierenden, eine Rangordnung symbolisierenden Automarken eingeebnet würde — wenn etwa alle Personenwagen über ungefähr die gleiche Motorleistung verfügten.

Doch nicht nur was Vorbeugung und Verhütung von Unfällen angeht, haben Experten Mängel konstatiert — ähnliches gilt auch für die Minderung der Unfallfolgen, vor allem das Rettungswesen. Am Montag letzter Woche, bei

einem Hearing vor dem Verkehrsausschuß des Bundestages, kamen die Mißstände bei der Unfallrettung zur Sprache (siehe Kasten Seite 41).

Kritisch hat schon vor Jahren der Krefelder Medizin-Professor Kurt Herzog das westdeutsche Rettungswesen untersucht. Gemeinsam mit seinen Studenten und mit Genehmigung der Polizei täuschte Herzog auf den Straßen Nordrhein-Westfalens Verkehrsunfälle vor und beobachtete dabei die Arbeit der Unfallhelfer.

Ergebnis der Experimente: Bei 26 simulierten Unfällen wurden Bewußtlose in keinem Fall sachgemäß (in Seitenlage) gebettet und abtransportiert. Nur zwei Unfallwagen waren mit Sprechfunk ausgerüstet. Sechs führten keinerlei Verbandmaterial bei sich, nur einer brachte Blutersatzmittel mit, lediglich in einem Fall hielt es der Beifahrer für angezeigt, während der Fahrt den Transport des Verletzten im Laderaum zu überwachen.

Ähnlich „niederschmetternde Ergebnisse" (Herzog) sammelte der Professor, als er mit seinem Team die Rettungsstationen des RotenKreuzes in einer Gegend Süddeutschlands inspizierte: Jede zehnte der insgesamt 161 Unfallhilfsstellen war nicht besetzt, nur eine war vorschriftsmäßig beschildert, nur jede vierte war mit einem Telephon versehen.

Dabei wären, wie der Heidelberger Unfallchirurg Eberhard Gögler errechnete, die Kosten für eine Reform des Rettungswesens gering im Verhältnis zu den finanziellen Lasten, die der Volkswirtschaft durch Verkehrsunfälle aufgebürdet werden.

Zwischen 120 000 und 300 000 Mark hat die Gesellschaft für jeden Verkehrstoten aufzubringen, insgesamt jährlich 2,2 Milliarden Mark Renten für Hinterbliebene und Verkehrsinvaliden. Zu Buche schlagen 440 Millionen Mark für die ärztliche Behandlung Verletzter ebenso wie der Arbeitsausfall bei etwa 9,4 Millionen Tagen stationärer Behandlung in den Kliniken.

Aufprall-Unfall am Baum: Nach menschlicher Schuld gesucht

60 000 Autofahrer sind fast blind.

Jährlich mindestens 2500 Verkehrsopfer könnten nach Ansicht Göglers vor dem Unfalltod bewahrt werden, wenn das Rettungswesen reorganisiert würde. Gleichzeitige Anstrengungen, die offenkundigen und häufigsten Fehlerquellen im Straßenverkehr zu bekämpfen, könnten laut Göglers Berechnungen die Totenziffer um 3500, die Zahl der Schwerverletzten um 50 000 senken.

Doch zu kostspieligen Reformen und zur Finanzierung von Forschungsarbeiten haben sich die Verkehrspolitiker bislang nicht entschließen können; sie zogen es vor, den überbordenden Straßenverkehr immer schärfer zu reglementieren und die Masse der Kraftfahrer mit Repressionen zu bedrohen.

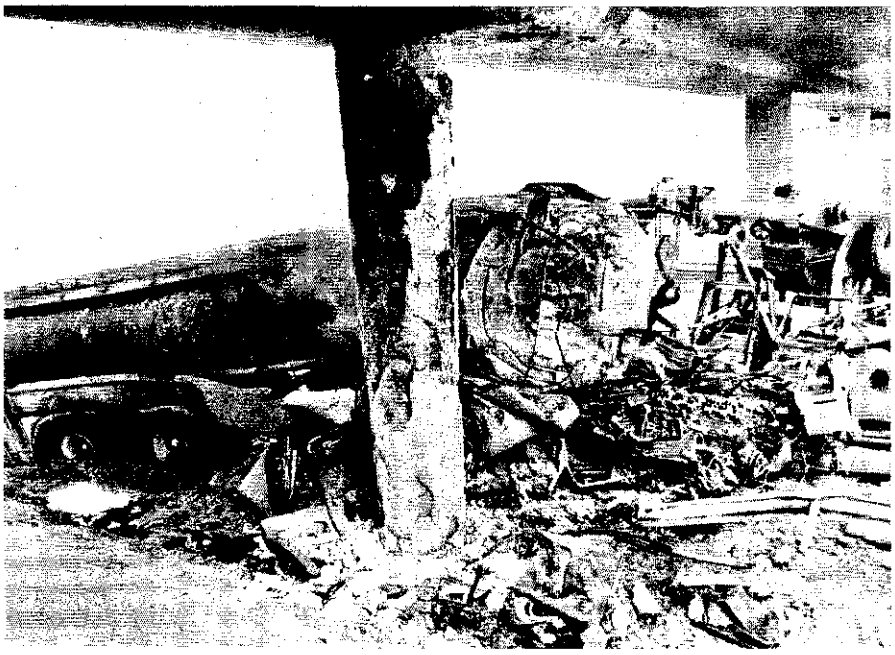
Ende Mai gab Verkehrsexperte Hans Apel, Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Bundestag, die neuesten Pläne bekannt, das wachsende Chaos auf den Straßen restriktiv zu bändigen. Apel forderte unter anderem

- ▷ Zwischenprüfungen und Sehtests für Führerscheininhaber,
- ▷ Herabsetzung der Alkohol-Grenze auf 0,8 Promille,
- ▷ für Landstraßen allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 100 bis 120 km/h.

Der Wert solcher Maßnahmen ist unter Fachleuten seit langem umstritten. Daß eine regelmäßige Überprüfung der Führerscheininhaber auf Fahrtüchtigkeit und Gesundheitszustand angezeigt sei, ist zwar kaum zu bezweifeln. Etwa 60 000 ältere Autofahrer beispielsweise, die ihren Schein noch ohne Sehtest machen konnten, dürften nach einer Schätzung des Münchner Medizin-Professors Herbert Schober „nahezu blind" sein. In Aachen erlitt vorletzte Woche ein 82jähriger Kraftfahrer in seinem Wagen einen Schlaganfall und fuhr in eine Gruppe von Kindern.

Aber alle Versuche, potentielle Unfallfahrer per Test aus dem Verkehr zu ziehen, dürften vor allem an dem dazu notwendigen, enormen Verwaltungsaufwand scheitern. Schon bei einer Nachprüfung im Fünfjahres-Rhythmus wären pro Jahr neben den Neu-Prüflingen rund vier Millionen Alt-Fahrer zu testen.

Eine Herabsetzung der Promille-Grenze halten die Fachleute schon eher für sinnvoll. Bei 30 Prozent aller tödlichen Unfälle ist Alkoholgenuß als Unfallursache zumindest nicht auszuschließen. Den meisten Experten erscheint es jedoch zwecklos, um Promille-Bruchteile zu feilschen — einzig ein generelles Alkoholverbot für Kraftfahrer, so mei-



Aufprall-Unfall am Brückenpfeiler: Wahre Ursachen unerforscht

nen sie, sei geeignet, die Unfallzahlen zu senken.

Daß schließlich „zu schnelles Fahren" in der Liste der Unfallursachen obenanstehe, wird ebensooft behauptet wie bestritten. Befürworter eines Tempo-Limits auf Landstraßen und Autobahnen verweisen etwa auf die Tatsache, daß die Unfälle in geschlossenen Ortschaften um 20 Prozent sanken, nachdem dort — anno 1957 — eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h eingeführt worden war.

„Nur eine Minderheit ist noch unbescholten."

In Frankreich, wo im vergangenen Jahr auf bestimmten Landstraßen die Höchstgeschwindigkeit auf 110 km/h begrenzt wurde, sank die Unfallquote zeitweise um elf Prozent. Dennoch bezweifeln viele Verkehrsfachleute, daß die von Apel vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen den erhofften Effekt bringen würden.

Bei einem Test auf einigen süddeutschen Landstraßen ermittelte das Fachblatt „Auto, Motor und Sport", daß ein Großteil der vorüberfahrenden Wagen Apels geplante obere Tempo-Grenze gar nicht überschritt: Trotz geringer Verkehrsdichte und schönem Wetter fuhren ohnehin nur zwischen zwei und zehn Prozent der Autos schneller als 100 Stundenkilometer — eine entsprechende Vorschrift würde also kaum Veränderungen bringen.

Durch neue Reglementierungen allein, so glaubt denn auch der Hamburger Tüv-Professor Lewrenz, werde es kaum möglich sein, die Unfall-Lawine aufzuhalten. Es komme vielmehr darauf an, nur wirklich sinnvolle Vorschriften zu erlassen und überdies zu gewährleisten, daß sie auch befolgt werden; allein scharfe Kontrollen und harte Strafen für Gesetzesübertreter böten dafür eine Garantie.

Unfallopfer Jugendlicher
Jagd wie in der Steinzeit?

An Kontrolleuren aber mangelt es; die Polizei, so klagt Nordrhein-Westfalens Innenminister Willi Weyer, sei längst „völlig überfordert". Doch selbst wenn es gelänge, Verkehrssünder häufiger als bisher zu fassen und zu bestrafen, bliebe der Erfolg zweifelhaft. Denn Verkehrsvergehen — wie zu schnelles Fahren und selbst Trunkenheit am Steuer — gelten in der Bundesrepublik weithin noch als Kavaliersdelikte.

„Nur eine Minderheit der deutschen Autofahrer", so konstatiert ein Allensbach-Report, „kann sich noch als unbescholten bezeichnen" — laut Umfrage sind 23 Prozent der westdeutschen Kraftfahrer zwei- bis dreimal, 14 Prozent sogar öfter als dreimal mit der Straßenverkehrsordnung in Konflikt geraten. Wo Gesetze derart häufig übertreten würden, so meditierte Professor Lewrenz, müsse gefragt werden, „ob nicht vielleicht die Gesetze schlecht sind".

Offenkundig widersprechen die geltenden Verkehrsbestimmungen nicht selten der Vernunft und menschlichem Instinktverhalten. Es sei natürlich, so Lewrenz, daß Autofahrer, die eine breite Fahrbahn benutzen, das Vorfahrtsrecht für sich beanspruchen, wenn sie an Kreuzungen und Einmündungen schmalere Seitenstraßen passieren. Solchem subjektiven Rechtsempfinden aber trage die Verkehrsordnung häufig nicht Rechnung.

Ähnliches gilt für Tempo-Beschränkungen: Eine Untersuchung des Verkehrspsychologen Bernhard Herwig etwa zeigt, daß sich die Kraftfahrer meist nicht nach Verkehrsschildern, sondern eher „nach der tatsächlichen Verkehrslage" richten; sie mißachten Schilder und Regeln, wenn sie „nicht mehr als sinnvoll erlebt werden" können.

Wenn Verkehrszeichen im Übermaß aufgestellt werden, verlieren sie nach Ansicht Herwigs an Wert. Die Inflation der Gebotstafeln habe schließlich zur Folge, daß die Fahrer die Schilder „auch dann nicht mehr ernst nehmen, wenn ihre Beachtung aus Sicherheitsgründen dringend nötig" wäre.

Die Erkenntnis, daß der immer bedrohlicher werdenden Lage auf Deutschlands Straßen auf dem traditionellen Verordnungsweg nicht mehr beizukommen sei, dämmert allmählich auch den Verantwortlichen in Bonn. Im November vergangenen Jahres hat Verkehrsminister Leber dem Bundestag einen Verkehrsbericht vorgelegt, der ein umfassendes Reformprogramm zur Sanierung des Straßenverkehrs enthält.

Im Kapitel XII (Titel: „Sicherheit im Straßenverkehr") des Verkehrsberichts kündigt Leber verbesserte sicherheitstechnische Vorschriften für den Automobilbau, die Fahrzeugüberwachung und den Straßenbau an.

Ferner verheißt der Bericht eine „Verbesserung der Unfallrettung", Intensivierung der Verkehrserziehung sowie eine „Neuordnung der Schulferientermine". Schließlich gibt der Bericht die Absicht der Bundesregierung kund, die Industrie bei der Entwicklung von „experimentellen Sicherheitsfahrzeugen" zu unterstützen.

Unfallopfer Kind: Recht des Stärkeren?

Fahrbahnbeleuchtung für alle Autobahnen?

Doch das imponierende Reformprogramm verdeckt allenfalls die Schwierigkeiten, die seiner Verwirklichung entgegenstehen. Viele Details des Plans sind noch umstritten, andere würden immense Kosten verursachen.

Die Absicht etwa, auf Autobahnen und Fernstraßen neue, verbesserte Leitplanken zu errichten, führt alsbald zu dem Problem, daß es den Technikern bislang nicht gelungen ist, die optimale

Plankenform zu entwickeln. Der Plan, „die Ausbildung der Bevölkerung in Erster Hilfe" zu intensivieren, erscheint Fachleuten nutzlos. Professor Herzog: „Im statistischen Durchschnitt kommt der einzelne zu selten in die Lage, erste Hilfe leisten zu müssen, im Ernstfall hat er alles vergessen."

Auch das Vorhaben, „Bundesfernstraßen zu beleuchten und dadurch sicherer zu machen", bleibt einstweilen eher utopisch. Weil der Plan von den Experten noch „zurückhaltend beurteilt" wird (Verkehrsbericht), sollen zunächst nur einige Teststrecken beleuchtet werden — Kosten je Kilometer für die Lichtanlagen: 250 000 Mark. Die Aufwendungen für den Unterhalt der Leuchten werden auf jährlich 25 000 Mark pro Kilometer geschätzt.

Angesichts solcher Unsicherheit erscheint die Absicht, die Verkehrsforschung endlich zu koordinieren und für die Praxis nutzbar zu machen, als das Herzstück aller Leber-Reformen. Im Juli soll ein zentrales Institut für Unfallursachenforschung gegründet werden („Zentrale Stelle für Unfallursachenforschung" — Z.U.), das eigene Forschungsprojekte betreiben, bislang verstreute Vorhaben koordinieren und Forschungsergebnisse sammeln soll.

Zuerst wird die Schuldfrage gestellt.

Eine Projektgruppe von Verkehrsexperten, angeleitet vom „Quickborner Team", hat die Z.U.-Gründung vorbereitet und einen Tätigkeitsbericht verfaßt, der unter anderem auch den gegenwärtigen Zustand der Unfallforschung beschreibt — sie befinde sich, so diagnostizierten die Fachleute, im In- und Ausland in einem Stadium hochgradiger Konfusion.

In der Bundesrepublik entdeckten die Rechercheure zwar „einerseits viele Stellen", die „am Rande auch Fragen der Verkehrssicherheit und Unfallforschung behandeln"; doch stellten sie zugleich fest, daß darüber hinaus Institute, „die sich ausschließlich der Unfallursachenforschung widmen, kaum bestehen".

In der Tat fehlt es der Unfall-Wissenschaft an den elementaren Forschungsgrundlagen. Auf der Ebene des internationalen Austauschs sind sich die Experten nicht einmal über die Modalitäten des Bodycounts der Verkehrsopfer einig: In Westdeutschland gilt als Verkehrstoter, wer binnen 30 Tagen nach einem Unfall stirbt, in Italien hingegen ist diese Frist auf nur drei Tage begrenzt.

Aber auch in der Bundesrepublik existieren kaum verläßliche statistische Unterlagen, die über die wahren Ursachen des Massensterbens auf den Straßen Aufschluß geben könnten. Zwar verfügt das Kraftfahrt-Bundesamt, in dessen Verkehrszentralregister alle von der Polizei aufgenommenen Unfall-Erhebungen gespeichert werden, über einen immensen Daten-Fundus. Doch die statistischen Unterlagen werden, so Projektgruppen-Mitglied Lewrenz, „fast ausschließlich zu gerichtsgutachtlichen Zwecken benutzt".

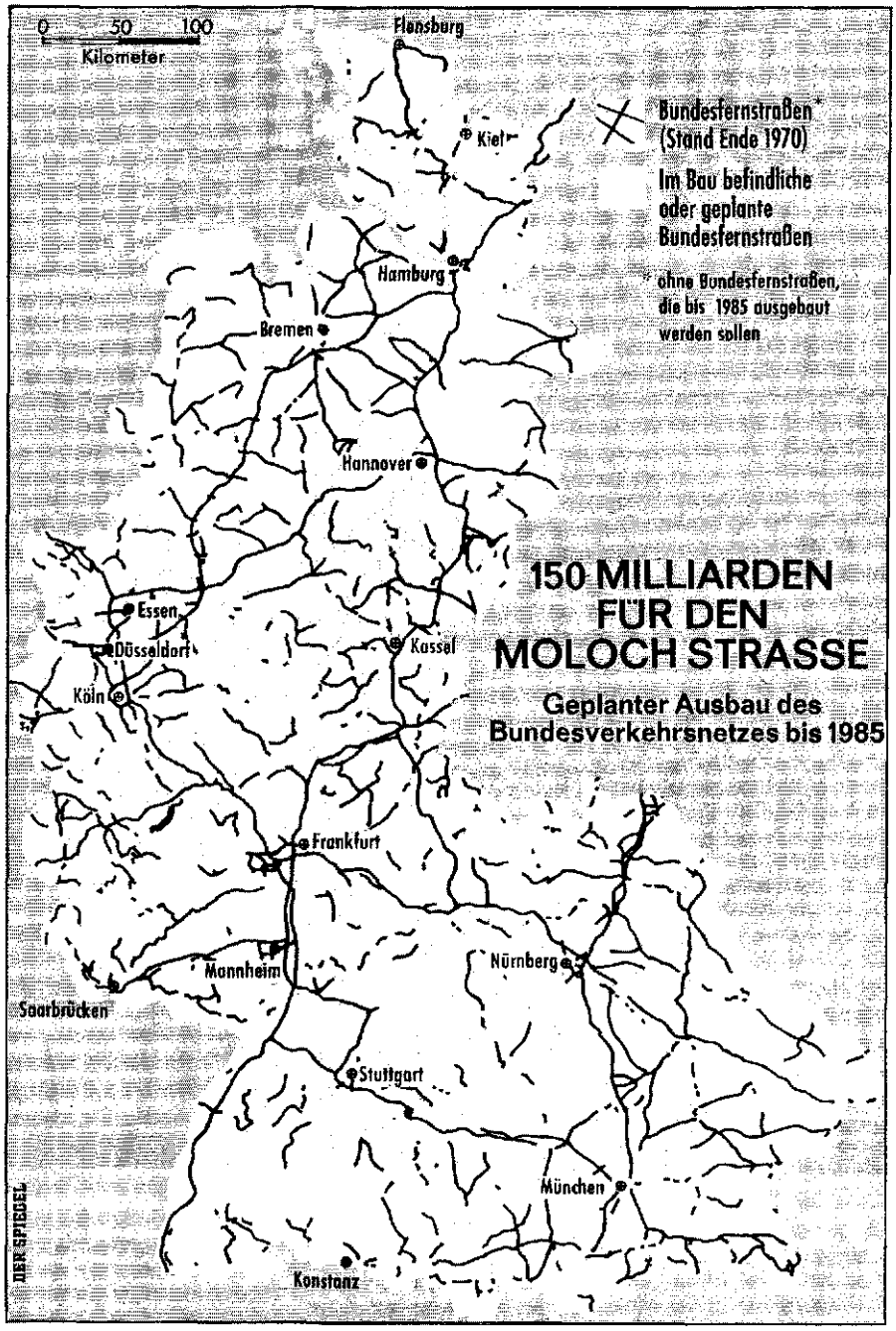
Zu diesem Zweck werden die Flensburger Daten schon bei ihrer Entstehung, am Unfallort, durch vorfabrizierte Filter — sogenannte Status-Formulare der Polizei — gepreßt und aussortiert. In dem Filter bleiben vorzugsweise solche Daten hängen, die (so Lewrenz) „bei der Klärung einer a priori gestellten Schuldfrage helfen könnten", Feststellungen wie etwa „Vorfahrt verletzt", „überhöhte Geschwindigkeit" oder „zu geringer Sicherheitsabstand".

Der Mythos vom menschlichen Versagen.

Der Mythos vom menschlichen Versagen hat hier seinen Ursprung: Auf der Suche nach Schuldbeweisen gegen die Fahrer werden technische Mängel an den Fahrzeugen von den (ohnehin nicht sachverständigen) Polizisten kaum notiert.

Sie werden allenfalls in den Prüfergebnissen der Technischen Überwachungs-Vereine sichtbar; nur 42 Prozent der überprüften Wagen, so die Tüv-Bilanz im Jahre 1970, waren ohne Mängel, 29 Prozent der Fahrzeuge wiesen schwere Mängel auf.

Zuverlässiger als die Polizei-Statistiken, die „in jedem Bundesland, in jeder



Stadt ... auf andere Art und Weise geführt" werden („Auto, Motor und Sport"), erscheinen die Unfall-Daten, die von den Versicherungsgesellschaften gesammelt und ausgewertet werden.

Die Dachorganisation der Haftpflicht-, Unfall- und Kraftverkehrs-Versicherer (Huk-Verband) ist gegenwärtig dabei, die bislang umfänglichste Unfall-Datensammlung mit EDV-Hilfe auszuwerten — insgesamt 90 000 Unfälle (mit Personenschäden) sollen dabei erfaßt und analysiert werden. Ein Teilergebnis dieser Untersuchung (rund 50 000 Unfälle) hat Huk-Vorsitzender Dr. Werner Brugger Ende Mai bekanntgegeben — allerdings nur in einer lückenhaften Übersicht.

Denn die Versicherer denken nicht daran, ihre Forschungsergebnisse vollständig preiszugeben. Die sorgfältig ausgewählten Details des veröffentlichten Brugger-Berichts lassen erkennen, daß die „Versicherungswirtschaft ... nicht anklagen will" (Brugger).

Kunststoffpolster sollen Fußgänger schützen.

So beschränkt sich der Bericht auf lapidare Feststellungen — Angaben etwa über am häufigsten vorkommende Unfallverletzungen: Kopfverletzungen (25 Prozent), Knie- und Halsverletzungen (je 15 Prozent), Brustkorbverletzungen (zehn Prozent). Über die Ursache der Verletzungen wird Genaueres nicht vermeldet; zu erfahren ist allenfalls, daß in rund 17 Prozent die Windschutzscheibe „in den Unfallablauf einbezogen war" oder daß „bei 14 Prozent aller untersuchten Kraftfahrzeuge ... die Lenksäulen in den Innenraum zurückgeschoben wurden".

Zwar habe es sich bei der Untersuchung, so Brugger, „nicht vermeiden" lassen, „die Verletzung jeweils dem betreffenden Unfallfahrzeug mit Angabe der Herstellerfirma und der genauen Modellbezeichnung zuzuordnen". Doch Brugger, Vorstandsmitglied der Münchner Allianz-Versicherungs-AG („Hoffentlich Allianz versichert!"), hält es für geraten, den Fahrern bestimmter Autotypen zu verschweigen, wie gefährlich ihr Fahrzeug ist. Brugger: „Wir können doch die Kraftfahrer nicht verunsichern."

Bisher haben die vorsichtigen Unfall-Forscher nicht einmal die betroffenen Autofirmen von den Gefahrenpunkten unterrichtet, die sie an den verschiedenen Autotypen festgestellt haben. „Wir überlegen noch", so erläutert Brugger, „wie wir es möglich machen können, daß die Techniker im Automobilbau aus unseren Ermittlungen lernen können."

Die Zentrale Stelle für Unfallursachenforschung soll künftig mithelfen, die bislang an Interessengruppen und Vorurteile gefesselte Verkehrswissenschaft zu freier Entfaltung zu bringen. Arbeitsgrundlage der Z.U. muß nach Ansicht von Professor Lewrenz „eine Erkenntnis sein, die sich erst allmählich durchsetzt" — die Einsicht, „daß der Unfallvorgang als ein multifaktorielles Geschehen angesehen werden muß".

Das bedeutet: In Zukunft werden Unfallmediziner, Verkehrsplaner, Automobil- und Straßenbautechniker, Psychologen und Soziologen zusammenarbeiten müssen, um gemeinsam ein umfassendes Gesamtkonzept für die Verkehrssicherheit zu entwerfen.

Ein derartiges Generalprogramm aber ist noch nicht in Sicht; mutmaßlich wird es noch Jahre dauern, bis die Wissenschaftler ein Gesamtkonzept geschaffen haben, das es erlaubt, Prioritäten für die Forschung zu setzen und gezielte, wirkungsvolle Reformen einzuleiten.

So lange aber können die Verkehrspolitiker nicht warten. Konfrontiert mit stetig wachsenden Unfallzahlen, sehen sie sich zum Handeln genötigt, obgleich ihnen dabei eine brauchbare Richtschnur fehlt.

Die Versuche des Leber-Ministeriums, das sieche System des Straßenverkehrs zu kurieren, verfolgen zwei zentrale Ziele:

- Zum einen plant Leber, das Netz der Bundesfernstraßen bis zum Jahre 1985 monumental auszubauen; er legte einen Straßenbau-Bedarfsplan vor, der — würde er realisiert — Investitionen von mindestens 150 Milliarden Mark erfordern würde (siehe Graphik Seite 40).
- Daneben kündigte Leber in seinem Verkehrsbericht eine Verschärfung der Sicherheitsbestimmungen für den Automobilbau an; die Vorschriften würden die Autofirmen zwingen, die Fahrsicherheit ihrer Produkte durch konstruktive Verbesserungen zu erhöhen.

Verkehrsunterricht für Kinder
Methoden noch umstritten

Der Druck auf die Automobilkonzerne entstand zuerst in Amerika, wo der Rechtsanwalt Ralph Nader („Unsafe at Any Speed") seit Jahren die Industrie anklagt, sie baue unsichere Autos. US-Verkehrsminister John Volpe hat seither die Sicherheitsvorschriften rigoros verschärft.

Erstmals 1965 baute die US-Luftfahrtfirma Fairchild Hiller ein sogenanntes Sicherheitsauto, ein Experimentierfahrzeug mit insgesamt 134 neuartigen Sicherheitseinrichtungen. Seither haben Luftfahrt- und Auto-Konzerne in den USA, Frankreich und der Bundesrepublik gleichfalls mit der Entwicklung von experimentellen Sicherheits-Prototypen begonnen — so neuerdings auch Daimler-Benz und

Verkehrsminister Leber, Promillegegner*: Opfer für die heilige Kuh

* Bei der Eröffnung der Aktion „Fahrer ohne Promille"

das VW-Werk in Wolfsburg (siehe Seite 118).

Eine Fülle von gefahrenverhütenden technischen Details — die bewährtesten sollen später in den Serienbau übernommen werden — ist bei den Versuchsfahrzeugen in den letzten Jahren schon entwickelt worden: verschleißlose Bremsanlagen, Blockierschutz-Einrichtungen, elektronische Steuerhilfen, aber auch wassergefüllte Stoßstangen, die bei leichten Zusammenstößen Karosserieschäden verhüten, oder Kühler-Kunststoffverkleidungen, die bei Kollisionen mit Fußgängern die Verletzungsgefahr verringern.

Noch Jahre werden vergehen, bis Sicherheitsautos in Serie gebaut werden können. Aber schon jetzt scheint deutlich, daß Fahrzeuge — rundum ausgestattet mit Knautschzonen, Überrollbügeln und elektronischem Beiwerk — mehr Sicherheit allein den Automobilisten bringen dürften, kaum den übrigen Verkehrsteilnehmern: „Wer glaubt denn ernstlich, das Sicherheitsauto werde Aggressionen am Steuer abbauen?" — so zweifelt Dr. Horst-Ludwig Riemer, Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen. Riemer sieht „schlechte Zeiten" nahen „für Moped- und Radfahrer", vor allem „für die besonders gefährdeten Kinder und alten Menschen, deren Angstgegner die Vollmotorisierung ist".

Das Auto als Lustobjekt abschaffen?

Gerade dieser Vollmotorisierung aber will Verkehrsminister Leber die Wege ebnen. Bis 1985, so der Straßenbauplan, sollen in der Bundesrepublik insgesamt 28 000 Kilometer neue Bundesstraßen und Autobahnen gebaut werden, mehr als viermal soviel wie in den zurückliegenden 13 Jahren. Aber die Fachleute hegen Zweifel, ob der Bauplan zur Befriedigung der bedrohlichen Verkehrssituation beitragen kann.

Bislang wuchs das Verkehrsaufkommen in der Bundesrepublik doppelt so schnell wie das Straßennetz. Allein seit 1968 hat die Zahl der zugelassenen Kraftfahrzeuge um vier Millionen zugenommen — sie stieg von 14 auf 18 Millionen. Wenn sich alle westdeutschen Autos gleichzeitig zu einer Fahrzeugschlange formieren würden, so würde der Abstand von einem Wagen zum nächsten auf sämtlichen Straßen der Bundesrepublik nur 23 Meter betragen.

Zudem zeigen Erfahrungen in den USA, daß jede Erweiterung des Straßennetzes stets eine beschleunigte Zunahme des Automobilbestands — und so der Unfallgefahr — zur Folge hatte.

Prognosen, die eine Sättigung des Automobilmarktes für etwa 1980 voraussagen, stoßen deshalb bei vielen Fachleuten auf Skepsis; das Mißverhältnis zwischen dem — begrenzt ausbaufähigen — Verkehrsraum und dem wuchernden Wachstum des Kraftfahrzeug-Bestands, so glauben sie, werde wohl auch künftig fortbestehen.

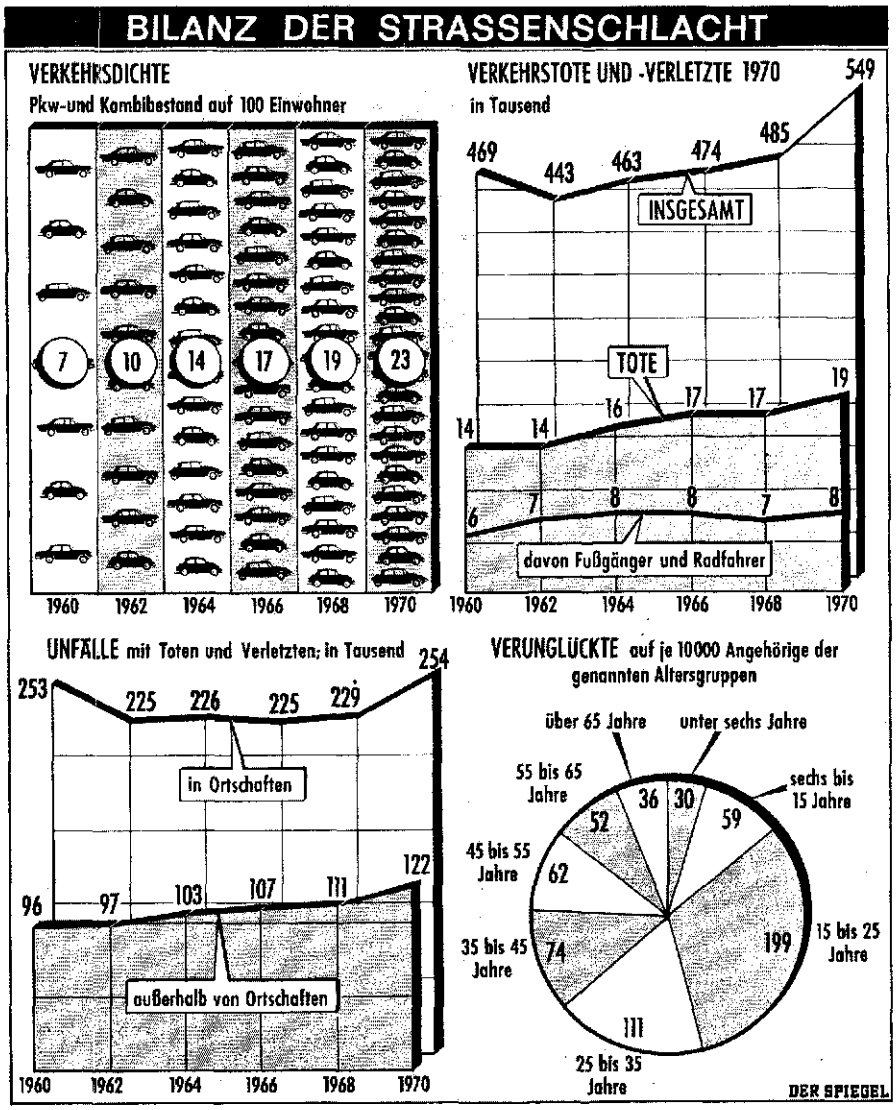
Ein Ausweg aus dem Verkehrsdilemma, scheint es, bietet sich vorerst nicht an — auch wenn Staat und Autofahrer, Industrie und Kommunen bereit wären, die erforderlichen, extrem hohen Sanierungskosten für das marode Verkehrssystem zu zahlen. Immer häufiger diskutieren deshalb progressive Verkehrsplaner die Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, dieses so einseitig aufs Auto fixierte System wenigstens teilweise zu liquidieren und umzugestalten.

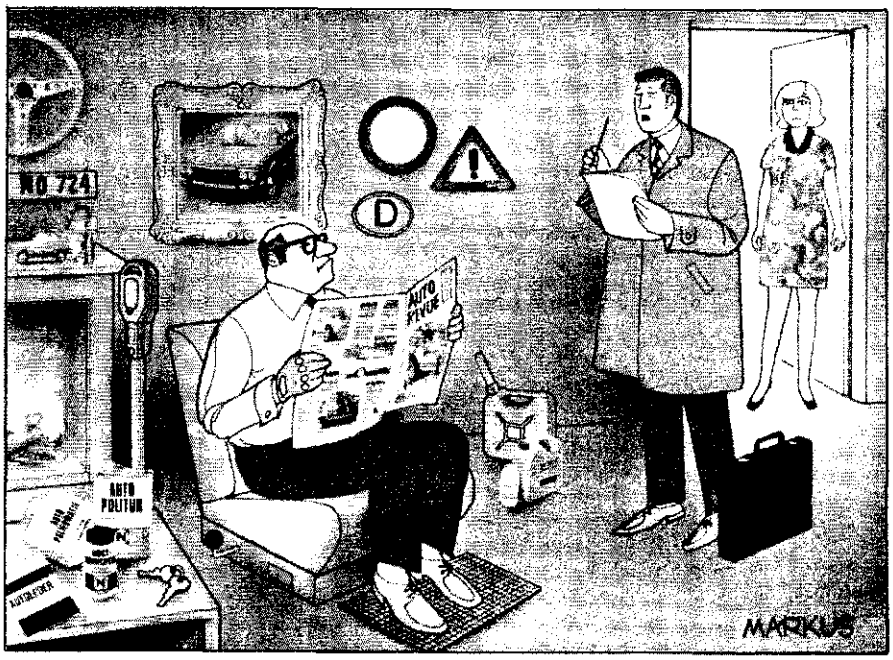
Jusos und Jungdemokraten, aber auch Politiker wie der Münchner Oberbürgermeister Hans-Jochen Vogel erhoben in jüngster Zeit die Forderung, den kostspieligen und mörderischen Autoverkehr einzuschränken (siehe Seite 55) — die öffentlichen Ausgaben für Straßen- und Brückenbau, für Parkplätze, Ampelanlagen und Überwachungsorgane, so verlangen sie, sollten eher für die Entwicklung und den Ausbau leistungsfähiger Massenverkehrsmittel reserviert werden: U-Bahnen, Luft- oder Magnetkissenzüge.

Aber Pläne, das Verkehrssystem derart umzustülpen, stoßen in der Bundesrepublik auf eherne Widerstände: Sie zielen zugleich auf eine Umwälzung im westdeutschen Wirtschaftsgefüge. Denn wie in den USA, wo der mächtigste Auto-Konzern des Landes mit dem Slogan wirbt „Was gut ist für General Motors, ist gut für Amerika", so gilt auch in der Bundesrepublik die Automobilindustrie seit 1945 als tragende Säule der Volkswirtschaft.

Nahezu jeder achte westdeutsche Werktätige lebt direkt oder indirekt von der Auto-Industrie, die in den letzten zehn Jahren ihren Umsatz um 156 Prozent steigern konnte und zum größten Auto-Exporteur der Welt avancierte. Verkehrsminister Leber betrachtet die Entwicklung der Automobilindustrie als „Wohlstandsbarometer" der Nation.

Als Wettermacher fühlen sich denn auch die Mächtigen des Automobilbaus: Die Bosse der Branche, fest entschlossen, ihren seit 20 Jahren unablässig expandierenden Markt zu verteidigen, bilden die einflußreichste Lobby





Aus dem STERN

„Ich mache eine Meinungsumfrage für die Stadtverwaltung und wüßte gern, ob Sie nach Einführung des Null-Tarifs mit der Bahn ins Büro fahren würden."

des Landes. Sie drängen darauf, daß der Straßenbau zügig vorangetrieben wird.

Bis zum Jahre 2000, so prognostizierte vor zwei Jahren auf einem Futurologen-Kongreß VW-Vorstandsmitglied Professor Werner Holste, werde das Auto das beherrschende Verkehrsmittel bleiben. Eine Studie des Mineralöl-Konzerns Shell sagt voraus, daß sich der Kraftfahrzeug-Bestand schon bis 1985 nochmals um die Hälfte vergrößern werde.

Auto-Fachzeitschriften und industrieeigene Propagandablätter, etwa die Shell-Illustrierte „PS", bekräftigen diese Thesen. Der „Zug zum eigenen Auto" sei „nicht aufzuhalten", konstatiert „PS". „Es geht nicht ohne Autos", glaubt auch „Auto, Motor und Sport" und fordert: „Man wird in den nächsten Jahrzehnten sehr viele Straßen bauen müssen."

Trotz steigender Unfallzahlen und nervenverschleißender Verkehrsdichte präsentieren Zeitschriften und Werbung das Auto — Werkzeug tausendfacher Tötung — als kunstvoll stilisiertes, glückverheißendes Lustobjekt: „Nur Fliegen ist schöner."

Und die Deutschen glauben daran. So tief verwurzelt ist die Liebe zum Auto in der Volksseele, daß die Kraftfahrer widerspruchslos bereit sind, einen Großteil ihres Einkommens der „heiligen Kuh Auto" (Professor Karl Steinbuch) zu opfern: rund 15 Milliarden Mark insgesamt in jedem Jahr für Neuanschaffungen, dazu noch drei Milliarden für die Fahrzeugpflege, fast das Doppelte für Zubehör — Sportlenkräder, Sitzfelle oder Rallye-Streifen — und zwölf Milliarden fürBenzin und Öl.

Als bloßes Verkehrsmittel existiert das Auto im Bewußtsein der Deutschen nur zu einem geringen Teil. In den kaum 100 Jahren, seit Gottlieb Daimler das erste Auto baute, ist es, wie der Soziologe Schmidt-Relenberg schreibt, „Medium und Symbol der Freiheit", „Status- und Prestigesymbol" und „Machtwerkzeug" geworden — es biete, so Schmidt-Relenberg, das „Glücksgefühl für jedermann".

Die irrationale Beziehung des modernen Menschen zum Auto, so vermutete schon vor Jahren der US-Soziologe David Riesman, trage entscheidend dazu bei, daß die blutigen Folgen des Autoverkehrs einem gesellschaftlichen Verdrängungsprozeß anheimfallen — dem „Fetisch" Auto zuliebe werde bagatellisiert und mit einem Tabu belegt, was immer die Abschaffung des Autoverkehrs rechtfertigen könnte.

So wird es denn auf die Dauer nur einen Ausweg aus dem Dilemma geben: Notfalls mit Zwang, glauben manche Verkehrspolitiker, müsse die Automobilindustrie veranlaßt werden, ihr hemmungsloses Wachstum zu bremsen.

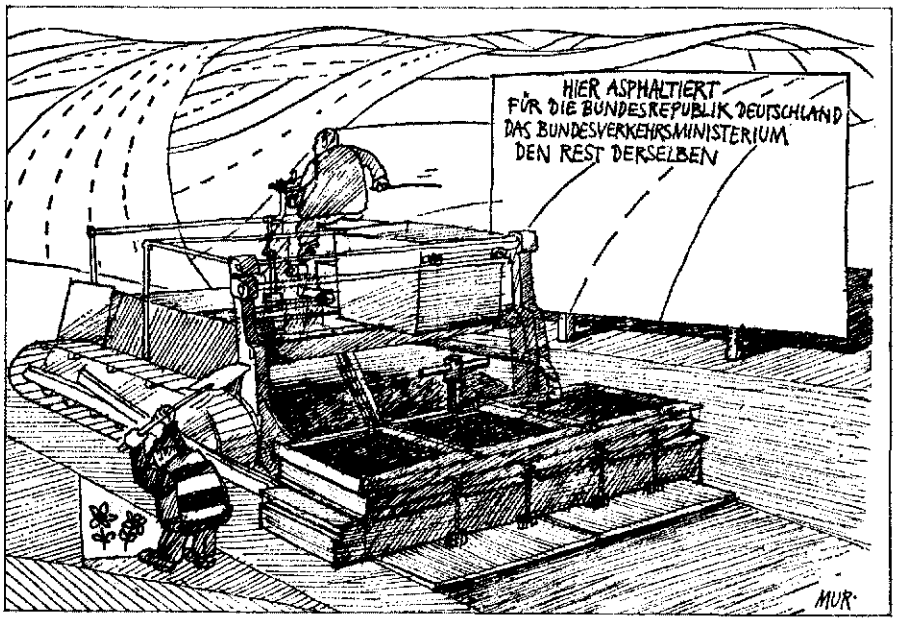
Die „Tatsache, daß die Zuwachsrate der Automobilindustrie bei uns geradezu ein Tabu ist", habe zu „Krebsschäden unserer Gemeinschaft" geführt, klagte unlängst der Münchner OB Vogel; die Auto-Industrie müsse „mit den Machtmitteln dieser Gesellschaft" in die Schranken gewiesen werden.

Zuvor allerdings, so erkannte schon vor 15 Jahren US-Gesellschaftskritiker Riesman, sei es notwendig, eine Wandlung im Bewußtsein der Kraftfahrer-Massen vorzubereiten. Den ins Auto verliebten Bürgern Amerikas, verlangte Riesman damals, müsse ein schmerzhafter Prozeß des Umdenkens abverlangt werden.

Vor der Aufgabe, einen solchen Bewußtseinsvorgang einzuleiten, ist Verkehrsminister Leber bislang zurückgeschreckt. Er habe sich „danach zu richten", so verteidigte er sich in einem Interview mit der „Süddeutschen Zeitung", „was der Bürger im Lande will" — es sei nicht sein Amt, „ihm vorzuschreiben, was er eigentlich wollen sollte".

Eine Zukunfts-Ära ohne Autos aber erschiene den jetzt lebenden Bürgern wohl noch schlechthin unvorstellbar — und das, obwohl vorausschauende Techniker dem Tod des Autos schon entgegensehen.

„Das Auto von heute", prophezeite ein US-Ingenieur, werde weder „als Fahrzeug mit Rädern noch als Schwebeauto eine Zukunft haben". Vielleicht schon der übernächsten Generation, meinte er, „wird es vorkommen wie ein sagenhaftes Wesen aus der Steinzeit".



Lebers Plan

Süddeutsche Zeitung