

## Eugen F. Schildknecht

### Versagt die Gesellschaft auf den Straßen?

*Nicht nur der einzelne Verkehrsteilnehmer muß lernen, am Verkehrsgeschehen verantwortlicher teilzunehmen, sondern auch die öffentlichen Stellen müssen das Ihre beitragen, damit die Gefahren für Leben und Gesundheit herabgesetzt werden. (Vergleiche dazu den Vorspann zum vorausgehenden Beitrag von Griesl.) red*

#### 1. Versagen und Mängel im Straßenbau

Im Prinzip gibt es drei Gruppen von Maßnahmen zur Ordnung und Sicherung des Straßenverkehrs. Auf Anhub mag überraschen, daß wir die baulichen, also nicht den Menschen, in den Vordergrund stellen; und wenn wir auf ein Wortspiel an der Grenze der Platitude Bezug nehmen: „Leute von heute sind dazu gezwungen, in Fahrzeugen von morgen auf Straßen von vorgestern zu zirkulieren“. In der Tat entspricht nach wie vor auch in Mitteleuropa mindestens ein Teil des Straßenverkehrsnetzes nicht den heutigen Anforderungen. Es handle sich dabei — sagte ein Zürcher Magistrat in bewußt überspitzter Formulierung — um „mittelalterliche, staubfrei gemachte Karrenwege, auf denen sich nunmehr der Motorfahrzeugverkehr abspielt.“

Der Straßenverkehr — ein System voller Unsicherheitsfaktoren

Während bei Schiene und Luftverkehr alle nur erdenklichen Anstrengungen unternommen werden, um mit technischer Hilfe die „natürlichen Risiken“ auf ein kaum unterbietbares Minimum zu senken, muß sich der Motorfahrzeuglenker auf einem System voller Unsicherheitsfaktoren bewegen. Die Situation wird noch erheblich dadurch verschärft, daß es bei Automobilisten und Motorradfahrern praktisch keine Selektion gibt, es sei denn, man würde die Führerprüfungen als solche betrachten. Wer aber weiß, wie es z.B. in manchen südlichen Ländern bei einer „Fahrprüfung“ her geht, der muß solchen Methoden jeden selektiven

Charakter, auch den Präventiveffekt absprechen. Bei den Motorfahrzeuglenkern geht es jedenfalls höchstens um die Schlechtesten-Ausscheidung, niemals um eine Besten-Auslese wie bei Flugzeug- oder in bescheidenerem Rahmen bei Lokführern.

Überforderung der Motorfahrzeuglenker durch gemischten Verkehr

Zudem sind Motorfahrzeuglenker häufig total überfordert. Auf Eisenbahngleisen verkehren ausschließlich Züge, in Luftkorridoren nur diejenigen Maschinen, denen die betreffende Route von den zuständigen Towers zugeteilt wird. Wie aber sieht es auf einer Gemischtverkehrsstraße aus? Hier findet sich vom Huhn über das Kind, den erwachsenen Fußgänger, den Zweiradfahrer, den Mopedbenutzer, den Motorradfan, den Automobilisten bis zum Lastenzug und überschweren Sondertransporten alles. Man braucht sich das allgemeine Durcheinander bloß einmal vor Augen zu halten und einen Moment darüber nachzudenken, wie grundverschieden die Funktionsweisen, Gesetzmäßigkeiten und Automatismen dieser einzelnen Arten von Verkehrsteilnehmern sind, um mit Dankbarkeit festzustellen, daß offenbar nur eine andere Macht die unübersehbare Katastrophe verhütet. Was vielerorts noch heute an Straßenverkehrsnetz angeboten wird, widerspricht elementarsten Erkenntnissen des Verkehrsingenieurwesens. *Gemischter Verkehr zum Beispiel ist hochgradig gefährlich.* Zusammen mit anderen Einflüssen verursacht er mehr Todesopfer als alle Seuchen des Mittelalters zusammen.

Ein Straßennetz mit zahlreichen bekannten, jedoch nicht sanierten Gefahrenstellen

Allein im schweizerischen Hauptstraßennetz gibt es rund 3.000 *Gefahrenstellen*, die von der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) ermittelt und den zuständigen Behörden zur Kenntnis gebracht werden. Zahlreiche derartige „Punkte“, an denen es immer wieder zu folgenschweren Unglücksfällen kommt, harren indessen seit Jahren der Sanierung. Das ist in Deutschland und Österreich genau so der Fall.

Schon zufolge seines Ursprungs weist also das heutige Straßennetz *schwere Mängel* auf (Führung, Trassierung, Sichtverhältnisse, Unterhalt usw.). Der spätestens seit Ende des Zweiten Weltkriegs dringend notwendig gewordene Entmischungsprozeß schreitet penibel langsam voran. Nicht einmal eines der ältesten Postulate — nämlich *Radwege* — wurde (mit Ausnahmen) bis jetzt erfüllt, über die Beseitigung von Bahnübergängen streitet man jahrzehntelang (weil nach dem Verursacherprinzip in erster Linie der Straßenverkehr für die Kosten aufzukommen hätte), einwandfreie ortsfeste Beleuchtung gehört außerorts immer noch zu den Seltenheiten, innerorts entsprechen die Systeme zum Teil den Auffassungen der dreißiger Jahre.

Zu später und zu langsamer Bau von Autobahnen

Obschon *Autobahnen* im Vergleich zu Kantonsstraßen (in Deutschland und Österreich Bundesstraßen) *vier- bis fünffache Sicherheit* aufweisen, infolgedessen zur Erhaltung von Gesundheit und Menschenleben entscheidend beitragen, bei vernünftigen Geschwindigkeiten den Pneu- und Treibstoffverbrauch stark reduzieren, enorme Sachwerte vor sinnloser Zerstörung bewahren, unzähligen Dörfern entlang von Durchgangsstraßen die Wohnlichkeit zurückgegeben und wichtige ökologische Funktionen haben, mußte um diesen Straßentyp in der Schweiz jahrzehntelang gekämpft werden. Als es gar um die „verfeinerte“ Sicherheit ging, zum Beispiel *Leiteinrichtungen*, brachen zwischen deren (richtig beratenden) Anhängern und der zuständigen Bundesbehörde nahezu Feindseligkeiten aus. Nebel- und Glatteis-Warnvorrichtungen existieren bis jetzt höchstens auf kurzen Versuchsstrecken, in Autobahntunnels ist die anfänglich mustergültige, tageslichtähnliche Verhältnisse erzeugende Beleuchtung vielerorts wieder um ein Drittel oder gar die Hälfte reduziert worden. Dies, obschon einwandfrei feststeht, daß intervallfreies, nicht blendendes Licht überall in hohem Maße zur *Steigerung der Sicherheit* beiträgt.

Bedeutende Fortschritte ...

Man mag von wohlwollender ausländischer oder selbstüberheblicher schweizerischer Seite einwenden, das Land verfüge in Wirklichkeit über ein vorzügliches Straßenverkehrsnetz. Unbestritten bleibt natürlich, daß auch auf diesem Gebiet *bedeutende Fortschritte* erzielt worden sind. Objektiv besehen und gemessen am heutigen Erkenntnisstand ist es aber mit den eingangs erwähnten baulichen Maßnahmen zur Ordnung und Sicherung des Straßenverkehrs noch lange nicht zum besten bestellt. In baulicher Hinsicht wurde jedenfalls die Verantwortung gegenüber dem (für Staat und Gesellschaft so wichtigen) Phänomen „Straßenverkehr“ bis jetzt nie in vollem Umfang wahrgenommen. Statt dessen wälzte man die Schuld für die daraus resultierenden Folgen kurzerhand auf den einzelnen Lenker ab. Was heißt zum Beispiel „Nichtanpassen der Geschwindigkeit an die gegebenen Straßenverhältnisse“, wenn der Verlauf einer Fahrbahn für den Lenker überhaupt nicht erkennbar ist oder wenn er optisch sogar irreführt wird?

... trotz mißbrauchter „Referendumsdemokratie“

Für nichtschweizerische Leser ist nun zum besseren Verständnis eine Erklärung überfällig. Die *Referendumsdemokratie* helvetischer Prägung gehört wahrscheinlich zu den kompliziertesten Staatsformen überhaupt. Sie steht — abgesehen von einigen Staaten der USA — allein auf weiter Flur. Außer gegen einzelne Dringlichkeitsbeschlüsse kann in der Schweiz ungefähr gegen jedes Sachgeschäft auf kommunaler, kantonaler und eidgenössischer Ebene das Referendum ergriffen werden. Man versteht darunter das Sammeln der gesetzlich vorgeschriebenen Zahl von Unterschriften gegen irgendeinen parlamentarischen Beschluß, zum Beispiel ein Raumplanungsgesetz oder einen Kredit für die Erneuerung des Rollmaterials städtischer Verkehrsbetriebe. Gelingt es den Gegnern, die Bevölkerung im Abstimmungskampf von der Unzweckmäßigkeit des Gesetzes oder des Kreditbeschlusses zu überzeugen, kommt es

überaus häufig zu einem Nein. Hiedurch aber werden *technische Notwendigkeiten vereitelt*, beispielsweise also der Bau einer öffentlichen Unterführung mit Rolltreppe an einer Stelle, wo sich Fahrverkehr und Fußgänger ununterbrochen ebenso hinderlich wie gefährlich in die Quere kommen. *Mißbrauch des Referendumsrechts* ist übrigens zur politischen Waffe in der Hand der extremen Linken geworden. Man kann Staat und Gesellschaft auch in Anwendung von Volksrechten aushöhlen! In der Schweiz werden immer wieder auch Verkehrsprojekte mit Hilfe mehr oder weniger demagogisch beeinflusster Volksabstimmungen zu Fall gebracht.

## 2. Verkehrsgesetzgebung — noch mehr Einheitlichkeit und weniger Rücksichtnahme auf Interessen der Autoindustrie!

Zurück zum Straßenverkehr, der nicht nur mit baulichen Mitteln und den verfeinerten Methoden der Verkehrstechnik, sondern auch *mit Hilfe der Gesetzgebung sicherheitsmäßig beeinflusst* werden kann. Während baulich — wie ausgeführt — ein verhängnisvoller Rückstand zu verzeichnen ist (und sich als Folge der Rezession wahrscheinlich noch ausprägen wird), entsprechen die europäischen Straßenverkehrsgesetze weitgehend dem effektiven Stand der Dinge. Von Einheitlichkeit aller wichtigen Vorschriften ist man aber trotzdem noch ziemlich weit entfernt. Auch in der Handhabung (Durchsetzung) der Gesetze spielen übrigens *wirtschaftliche Interessen* eine un menschliche Rolle. Obschon heute nicht mehr die geringsten Zweifel darüber bestehen und unter anderem von der Bundesanstalt für Straßenverkehr in Köln aufgrund einer umfassenden Studie attestiert wird, daß die in der Schweiz gültige Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h auf Autobahnen Zahl und Schwere der Unfälle beträchtlich zu senken vermag, dürften in der Bundesrepublik „gesamtwirtschaftliche“ Erwägungen den Ausschlag zugunsten bloßer Richtgeschwindigkeiten geben, auch wenn nicht minder eindeutig feststeht, daß diese das Temponiveau und die Gleich-

mäßigkeit des Verkehrsflusses überhaupt nicht zu beeinflussen vermögen. *Staat und Gesellschaft nehmen also eher eine große Zahl von Schwerverletzten und Todesopfern in Kauf, als der Automobilwirtschaft und den damit verknüpften Branchen auch nur bescheidene Opfer zuzumuten. Das ist zutiefst unchristlich.*

## Rechtsstaatliche Exzesse um Sicherheitsgurten

Die Rechtsanwendung läßt sich indessen auch künstlich verhindern, und zwar mit Hilfe dessen, was man „rechtsstaatlichen Exzeß“ nennen könnte. Vorschriften ohne Sanktionen sind so gut wie sinnlos. Deshalb wurde das Nichttragen der Sicherheitsgurten in der Schweiz zum strafbaren Tatbestand erklärt (Bußgeld 20 Franken). Ein Automobilist zog in der Folge seinen Fall bis an das Bundesgericht, das die Rechtsgrundlage für die Bußenerkenntnis aus rein formalrechtlichen Gründen als zu schmal bezeichnete. Resultat: Die bislang hohe Tragquote brach in sich zusammen und erreichte schon wenige Wochen nach dem letztinstanzlichen Entscheid wieder den deprimierend niederen Stand vor Einführung des Tragzwangs. *Das vielgepriesene Prinzip der Freiwilligkeit hat also total versagt, obschon sämtliche wissenschaftliche Untersuchungen darin übereinstimmen, daß Gurten hervorragenden Schutz vermitteln* und höchstens in 0,6 Prozent der Fälle — zusammen mit anderen Einwirkungen — selber einmal ausnahmsweise Verletzungsursache werden könnten. Jedenfalls darf der Einfluß der Gesetzgebung auf die Verkehrssicherheit in einem demokratischen Rechtsstaat nicht überschätzt werden. Mehr und mehr stellt sich in diesem Zusammenhang sogar die Frage, ob *überspitzte Rechtsstaatlichkeit nicht zum gegenteiligen Effekt führen könnte* — vielleicht auf dem Umweg über die Anarchie ...

## 3. Informationsaufgaben — ein mühsames Geschäft

Übrig und im Mittelpunkt zugleich bleibt der Mensch in seiner Widersprüchlichkeit.

Obschon selber mit Informationsaufgaben auf diesem Gebiet betraut, mißt der Verfasser diesem Teil der Unfallverhütung im Straßenverkehr eine eher untergeordnete Bedeutung bei. Manchmal scheint ihm, es sei „Hopfen und Malz verloren“.

#### Größte Chancen bei den Kindern

Wirklich beeinflußbar (und das im besten Sinne des Wortes) dürften nur Kinder sein, die heute zwar weitherum von Verkehrsunterricht profitieren, jedoch meistenorts nur im Rahmen des Tropfens auf den heißen Stein. Das sogenannte Mittelalter wird zwar mit einer Fülle von Informationen gefüttert (Presse, Radio, Fernsehen, Plakate, Mahnwände, Flugblätter, Kinodiapositive), nimmt aber die „Lehre“ überhaupt kaum zur Kenntnis. Selbst blutüberströmte Verkehrsoffer erfüllen ihre „abtempierende“ Wirkung bei Erwachsenen höchstens während Stunden, in seltenen Fällen einigen Tagen.

#### Abbauerscheinungen bei und Schutzbedürftigkeit der älteren Menschen

Sehr schwierig ist es, an betagte Menschen heranzukommen. Hier könnte man an der (vermeintlichen oder tatsächlichen) Starrköpfigkeit oft halbwegs verzweifeln. Und fast jedem Unfallverhüter gebriecht es an der Geduld, den natürlichen Abbauerscheinungen des Alters gerechter- und vernünftigerweise angemessene Rechnung zu tragen. Erst recht setzt sich die überwältigende Mehrheit der Verkehrsteilnehmer über die Tatsache erhöhter Schutzbedürftigkeit von Mitmenschen vorgerückten Alters hinweg.

#### Weckung der Verantwortung für das Leben ...

Zusammenfassend läßt sich also feststellen, daß das Straßenverkehrssystem nach wie vor erhebliche technische Mängel aufweist, die Gesetzgebung ex natura rerum zwar einen ordnenden Einfluß hat, aber nur von beschränktem Ausmaß (allein schon deshalb, weil es nahezu überall an den erforderlichen Kräften zur Überwachung und Durchsetzung fehlt), und der direkten Einflußnahme auf den Menschen

sehr enge Grenzen gesetzt sind. Die beiden Seelen in der Brust verlangen einerseits nach „schärferen“ Maßnahmen, andererseits setzen sie sich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln zur Wehr, wenn die persönliche Freiheit angeblich eingeeignet zu werden droht. *Der Bezug auf die Gemeinschaft, praktisch also die Integrität von Gesundheit und Leben der Mitmenschen, fehlt fast vollständig.* Von den volkswirtschaftlichen Schäden, die das Unfallgeschehen verursacht, machen sich ohnehin die wenigsten eine Vorstellung. Bei Strafgerichtsverhandlungen über fahrlässige schwere Körperverletzung oder Tötung sind vom einfältigen Grinsen bis zum Achselzucken alle Varianten völliger Verständnislosigkeit feststellbar. Allzu oft begreift der Angeklagte selbst in diesem Stadium nicht, was er eigentlich angerichtet hat.

#### ... und Aufarbeitung der Massendelinquenz

Ein Strafrechtslehrer sprach zutreffend von „Massendelinquenz im Straßenverkehr“, was interessierte Kreise (die Automobil-Lobby) nicht daran hindert, ständig nach „Entkriminalisierung des Verkehrsstrafrechts“ zu rufen: Ausgerechnet hier, wo es um die unwiederbringlichen *Rechtsgüter Gesundheit und Leben* geht!

#### Möglichst konkrete Informationen!

Bei dieser Ausgangslage ist es für Kirche und Seelsorger zweifellos außerordentlich schwierig, einen konkreten Beitrag an die Besserung der Verhältnisse zu leisten. Immerhin bestehen gewisse Möglichkeiten der Einflußnahme auf die Gemeinde. Allgemeine Formulierungen wie „Achtung vor dem Leben“ oder Hinweise auf Gebote dürften jedoch ihren Zweck weitgehend verfehlen. *Unfallverhütung im Straßenverkehr kann nicht konkret genug sein.* In der Schweiz wurde eine Aktion mit einem denkbar ästhetischen Plakat „Achte den anderen“ durchgeführt. Zwei höflich gelüftete Edenhats sollten dabei die gegenseitige Achtung, Respektierung der mitmenschlichen Sphäre, Rücksichtnahme symbolisieren. Leider erwies sich die Übung als kompletter Fehlschlag. „Liebe Deinen Nächsten wie

Dich selbst“ stellt an das geistige Übersetzungsvermögen der meisten Menschen ohnehin viel zu hohe Ansprüche. Selbst dem leichtverständlichen Rat „Was Du nicht willst, das man Dir tu, das füg auch keinem andern zu“ wird bekanntlich nicht nachgelebt.

Ein Beispiel für Jugendliche

Sinnvoll ist nur eine Methode: mit jungen Leuten Notfallstationen und Paraplegiker-Zentren aufzusuchen, um ihnen die Folgen des Rasens und Fahrens ohne Schutzhelm vor Augen zu führen, bei der Erwachsenenbildung mit Hilfe von Spezialisten klipp und klar über die Wirkung von Sicherheitsgurten orientieren zu lassen, mit Beagten wiederum elementaren Verkehrsunterricht zu betreiben. Das sind selbstverständlich nur Beispiele, die andeuten wollen, daß Unfallverhütung unter allen Umständen *gezielt* betrieben werden muß. Daneben können und sollen zweifellos Grundsätze des christlichen Zusammenlebens aufgezeigt und zum Straßenverkehr in Beziehung gesetzt werden. In einer Missionen Cattolica Italiana sollte dem Gastarbeiter schonungslos vor Augen geführt werden, was er riskiert, wenn er sein Kleinkind auf dem Schoß der neben ihm sitzenden Ehefrau mitführt. Obschon von der „Holzhammermethode“ weise dotiert Gebrauch zu machen ist, kann es auch in einer von der Kirche organisierten Zusammenkunft nicht schaden, wenn ein Unfallchirurg Farbdiapositive von Unfallopfern zeigt. Mit der Reproduktion von Autowracks beeindruckt man heute niemanden mehr. Harte Situationen erfordern harte Maßnahmen.

*Die Kirche sollte sich für die Verwirklichung erfolgversprechender Maßnahmen aktiv einsetzen,*

also beispielsweise konkret dazu auffordern, bestimmte Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuführen (und strikte einzuhalten), Motorradsturzhelme auch über kurze Strecken konsequent zu tragen, auf Alkoholgenuß vor Beginn einer Fahrt zu verzichten, keinen Meter ohne Sicherheitsgurt zurückzulegen. So wie man sich für die Erhaltung des nichtgeborenen Lebens ein-

setzt, sollte endlich der *Kampf um den Schutz des geborenen Lebens* aufgenommen werden. Allzu viel — es darf sicher in aller Offenheit ausgesprochen werden — haben die Kirchen in dieser Beziehung noch nicht getan. Hirtenbriefe rein betrachtenden Inhalts dürften jedenfalls wenig wirkungsvoll sein.

Gleiches gilt leider von Parteien, die sich „christlich“ nennen. In der Schweiz hat sich zum Beispiel die CVP gegen die Herabsetzung der Innerorts-Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 km/h ausgesprochen. In der Bundesrepublik Deutschland wurden die 130 km/h auf Autobahnen mit Hilfe der CDU/CSU im Bundesrat vorläufig zu Fall gebracht. Weder die Kirche noch die ihr nahestehenden Parteien und Gruppierungen dürfen zur Entwicklung des Unfallgeschehens im Straßenverkehr weiter schweigen und erst recht nicht erfolversprechende Maßnahmen torpedieren. Tut im Gegenteil um Gottes willen etwas Tapferes!

## **Reinhard Kuster**

### **Menschenrechte — Möglichkeiten und Verpflichtung der Kirchen**

*Die Kirchen haben sich nicht nur um eine ständige Vertiefung der Menschenrechte aus den Quellen der Heiligen Schrift heraus zu bemühen, sondern sie sind in der Nachfolge Jesu verpflichtet, sich weltweit für die Wahrung der Menschenrechte einzusetzen. Zum „Jahr der Menschenrechte“ werden darum nicht nur allgemeine und theologische Informationen angeboten, sondern auch gezeigt, wie Christen und kirchliche Stellen konkret für bedrängte Menschen eintreten und ihnen helfen können.*  
red

Die Abgeordnetenversammlung des Schweizerischen Evangelischen Kirchenbundes hat im Juni 1975 ein *Programm zur Unterstützung der Menschenrechte und zur Bekämpfung von Diskriminierung und Rassismus* einstimmig gutgeheißen. Die