Better safe than sorry

Studierende haben einen Pin entwickelt, der Kinder in Echtzeit vor Verkehrsgefahren warnen soll. Unsere Autorin fragt, ob nicht eher der Verkehrsminister einen Anstecker bräuchte, der ihn anschreit

Von **Susanne Schwarz** (Text) und **Christiane Voß** (Grafik)

Achtung, Auto!, so schallt es aus den kleinen Ansteckern, die zwei Kinder in einem Comic des Bundesverkehrsministeriums tragen. Mit der Illustration bewirbt das Ministerium auf X den Gewinner eines Hochschulwettbewerbs um „innovative Lösungen für einen verantwortungsvollen Umgang mit Künstlicher Intelligenz". EduPin heißt das Produkt. Es ist ein Button für die Kleidung, der Kinder in Echtzeit vor potenziellen Gefahren im Straßenverkehr warnen soll.

Eine 41-jährige Frau und ihr 4-jähriges Kind sind seit zwei Wochen tot. Ein 83-jähriger Mann hat sie in Berlin-Mitte angefahren. Laut Polizei fuhr der Fahrer viel zu schnell und vor allem falsch, wollte auf einem Radweg neben der Straße einen Stau überholen. Er verletzte dabei auch noch weitere Personen, teilweise schwer.

Das wahnwitzige Missachten von Verkehrsregeln zum eigenen Vorteil macht den Fall außergewöhnlich. Menschen sind gestorben, weil ein Mann nicht im Stau stehen wollte. Todesfälle im Straßenverkehr sind aber auch sonst gar nicht so selten: Im vergangenen Jahr sind in Deutschland 2.830 Menschen bei Unfällen im Straßenverkehr ums Leben gekommen, hat das Statistische Bundesamt vor Kurzem bekannt gegeben. Zwar gab es 1970 noch etwa 21.000 Verkehrstote und 1998 knapp 8.000. Aber dieser langfristige Abwärtstrend hat vor allem mit Einführungen wie Gurtpflicht und Airbags zu tun, die verhindern, dass Autofahrende sich selbst und andere Autofahrer im Verkehr töten. Autos werden sicherer, aber Radfahrende und Fußgänger:innen verunglücken immer noch zu viele. Achtung, Auto.

Das Gerät, das Studierende der TU München entwickelt haben, ist sicher irgendwie nützlich. Es soll zum Beispiel Kindern auch Verkehrsregeln spielerisch beibringen. Warum nicht. Aber von dem Ministerium, das jegliche auch noch so sanfte Einschränkung für Autofahrer:innen verhindert, als „innovative Lösung" angepriesen?

Es ist wie das Pfefferspray, das man Frauen in die Hand drückt, um sich gegen in der Regel männliche Angreifer zu wehren. Vielleicht im Ernstfall hilfreich. Aber der Missstand ist natürlich nicht behoben, wenn auch die letzte weiblich gelesene Person ein Selbstverteidigungs-Ass ist. Der Fehler liegt schon darin, dass die Vorsicht überhaupt nötig ist – und dass die Verantwortung bei den potenziellen Opfern einer Tat landet.

In eine ähnliche Richtung gehen auch Vorschläge, die Städte mit Pollern zu füllen, die Straßen physisch von Radwegen und Bürgersteigen trennen. Temporär hilft das vielleicht, hätte Mutter und Kind zum Beispiel im aktuellen Fall wahrscheinlich geschützt. Poller sind schnell zu bauen, eigentlich ganz praktisch. Bestimmt kann man auch Design-Wettbewerbe veranstalten, um die Pfosten interessant

Sechs Wege, nicht unter die Räder zu kommen

Immer noch sterben viel zu viele Fußgänger:innen und Fahrradfahrer:innen im Stadtverkehr oder werden verletzt. Was kann man dagegen tun?

2 Fahrtests einführen

Die Idee

Regelmäßige Führerscheintests für Autofahrer:innen

Das bringt's

Die meisten Menschen machen ihren Pkw-Führerschein in jungen Jahren. Dann gilt er in Deutschland grundsätzlich für immer – auch wenn sie eine Weile nicht Auto fahren, ihnen ihre Gesundheit zu schaffen macht und sie deshalb weniger sicher unterwegs sind. Regelmäßige Fahrprüfungen und Gesundheitschecks könnten helfen.

Daran hakt's

In 14 europäischen Ländern sind zumindest Gesundheitstests schon lange Standard, zum Beispiel in Belgien und Portugal. Trotzdem haben EU-Politiker:innen bisher eine europaweite Regel verhindert – vor allem deutsche Abgeordnete der SPD, CDU und FDP. Sie setzen auf die Eigenverantwortung der Fahrer:innen: Wer lange nicht gefahren ist, sich nicht mehr fit genug fühlt, wer merkt, dass die Sehkraft nachlässt oder dass Schulterblicke anstrengend werden, verzichte meist von sich aus aufs Autofahren. Oder lasse sich von sich aus medizinisch untersuchen.

Ein Problem ist auch, dass die Debatte sich oft auf ältere Fahrer:innen beschränkt. In Italien etwa müssen alle, die einen Führerschein haben, regelmäßig eine Fahrtauglichkeitsprüfung machen. Bei Tests für Ältere ist die Datenlage nicht ganz eindeutig. Einige Studien haben ergeben, dass Senior:innen aus Angst vor der Prüfung ihren Führerschein abgeben, auf andere Verkehrsmittel umsteigen und dort ihre Unfallquoten steigen. Sogenannte Rückmeldefahrten haben in Untersuchungen besser abgeschnitten: Autofahrer:innen lassen sich auf einer standardisierten Strecke freiwillig von Fahrlehrer:innen oder Verkehrspsycholog:innen begleiten und bekommen Feedback zur Fahrweise.

Nanja Boenisch

3 Erste Reihe für Fahrräder

Die Idee

Breite Streifen, auf denen sich Radfahrer:innen an Ampeln vor den Autos aufstellen dürfen

Das bringt's

Die Autos stehen schon Schlange vor der roten Ampel. Die Gelegenheit für Radfahrer:innen, ein paar Meter gut zu machen, regelkonform rechts an ihnen vorbeizufahren und gleich vorne an der Ampel zu warten. Nur: Wer jetzt links abbiegen will, muss die Autofahrer:innen meistens doch wieder passieren lassen. Wer geradeaus fährt, muss rechtsabbiegende Pkw fürchten.

Die sogenannten aufgeweiteten Radaufstellstreifen, kurz Aras, sollen das ändern. Aras sind markierte Flächen, die sich vor der Autospuren der Ampel über die gesamte Fahrbahnbreite erstrecken. Es gibt sie schon in mehreren deutschen Städten, zum Beispiel in Potsdam und Hamburg. Wenn Radler:innen auf dem Aras vor den Autos warten können, ist Abbiegen einfacher. Vor allem aber sind sie für Autofahrende besser zu sehen und damit sicherer. Wichtig ist, dass es zusätzlich eine Radspur rechts der Autos auf dem Weg zur Ampel gibt, damit die Fahrradfahrer:innen überhaupt auf dem Aras ankommen. Und noch sicherer wird es mit bunten Markierungen: Rote Einfärbungen auf der Fläche vor den Autos halten Pkw-Fahrer:innen öfter davon ab, doch kurz drüber zu fahren.

Daran hakt's

Wenn Kommunen dort Platz für Fahrräder schaffen wollen, wo sich bisher ein Fahrstreifen für Autos befindet, müssen sie das aufwendig begründen. Das liegt an der Straßenverkehrsordnung, der fließende Verkehr der Pkw hat Vorrang. Jeder neue Radweg gilt als Eingriff. Besondere Gefahrenstellen können einen Eingriff rechtfertigen – oft aber nur dann, wenn es schon mal Unfälle gab.

Nanja Boenisch