

Durchwachsene Bilanz

Zwischen 2013 und 2020 ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Todesfolge um 41 Prozent gesunken

Von Luc Ewen

Luxemburg. Langfristig gesehen ist Luxemburg was die Verkehrssicherheit angeht auf einem guten Weg, allerdings gibt es einige Wermutstropfen. So lässt sich die Bilanz der Verkehrsunfälle von 2020 gestern durch Mobilitätsminister François Bausch zusammenfassen.

Es sei wichtig, auch in Zukunft die Verkehrsteilnehmer für das Thema Sicherheit zu sensibilisieren. Insgesamt weist die Bilanz 771 Unfälle mit Körperschäden auf. Das sind 22 Prozent weniger als im Vorjahr. 2020 gab es dabei 217 Schwerverletzte, das sind 13 Prozent weniger als 2019, und 744 Leichtverletzte, was einem Rückgang von 29 Prozent gleichkommt. Anders sieht es dagegen bei den Todesopfern aus. Deren waren 2020 mit 26 vier mehr zu beklagen als im Vorjahr, während die Zahl der Unfälle mit Todesfolge um zwei auf 24 stieg. Bei zwei Unfällen sind im vergangenen Jahr gleich zwei Menschen gestorben – im Januar auf der A 6, als ein Lastwagen auf ein Stauende auf fuhr, und bei einer Massenkarambolage im Juli im Tunnel Gousselerberg auf der A 7.

Vergleicht man die Zahlen längerfristig, etwa ab 2013, so lässt sich sowohl bei der Zahl der Unfälle mit Todesfolge oder Schwerverletzten, als auch bei den jeweiligen Opferzahlen eine Tendenz nach unten feststellen. Bei den Todesopfern ist es ein Rückgang von 42, bei den Schwerverletzten von 31 Prozent. Im internationalen Vergleich der Todesfälle durch Verkehrsunfälle pro eine Million Einwohner kommt Luxemburg innerhalb der Europäischen Union somit ins Mittelfeld, auf Platz 13.

Corona und die Verkehrssicherheit

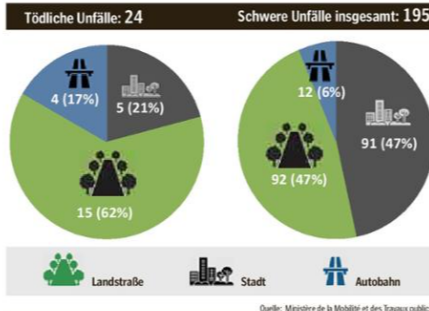
Die Pandemie samt Lockdown und Trend zu Home-Office habe sich auf die Zahl der schweren Unfälle kaum ausgewirkt, so François Bausch. Unfälle mit Todesfolge oder Schwerverletzten entstünden eher selten zu den Stoßzeiten, so der Minister. Im Stau auf dem Weg zur Arbeit ereigneten sich eher harmlosere Auffahrunfälle mit Blechschaden als solche mit schwerwiegenden Folgen.

Allerdings, eine Auswirkung gibt es dann doch: Während der Pandemie haben viele ihre Liebe zum Fahrrad wiederentdeckt und das zeigt sich auch in den Statistiken. Zählungen entlang der Fahrradwege hätten ergeben, dass es einen wahren Fahrradboom gibt. An einigen Stellen habe sich die Zahl der Radfahrten verdoppelt. Gestiegen ist so allerdings auch die Zahl der Unfälle. 2020 kamen drei Radfahrer ums Leben, 35 wurden schwer verletzt. Zum Vergleich: Neun Autofahrer kamen ums Leben und 98 wurden schwer verletzt. Bei Fußgängern waren es vier Tote und 32 Schwerverletzte.

Rückläufig ist dagegen die Zahl der schweren Unfälle mit Motorrädern, auch wenn die Zahl der Todesopfer hier von vier auf sieben gestiegen ist. 43 Schwerverletzte hat es in diesem Bereich gegeben, im Vorjahr waren es noch 59, im Jahr 2019 sogar 85. In diesem Kon-



Tödliche Unfälle nach Straßenart



Zu hohe Geschwindigkeit bleibt die Hauptursache für Verkehrsunfälle. 2020 wurde sie bei neun Unfällen mit Todesfolge und bei 61 Unfällen mit Schwerverletzten als Hauptursache festgestellt.

Foto: Anouk Antony

text unterstreicht der Minister die unternommenen Bemühungen, um etwa Alleen zu sichern. 339 Bäume seien insgesamt hierzulande an Straßenrändern entfernt worden und viele weitere seien im Sinne der Motorradfahrer, etwa mit Leitplanken, abgesichert worden.

15 Todesopfer waren 2020 auf Landstraßen zu beklagen, fünf innerorts und vier auf Autobahnen. 47 Prozent der schweren Unfälle fanden auf Landstraßen statt, 47 Prozent innerorts und nur sechs Prozent auf Autobahnen.

Drogen bleiben tabu

Was die Ursachenforschung angeht, so wurden Geschwindigkeit, Fahrfehler, Fehler gegenüber Fußgängern sowie Alkohol und Rauschmittel als Hauptgründe ausgemacht. Was die Geschwindigkeit angeht, so habe sich die Entscheidung, Radargeräte zu installieren, als richtig erwiesen. Zu Rauschmitteln stellte François Bausch klar, dass egal welche Entscheidung es in Sachen Legalisierung geben wird, Drogen im Straßenverkehr immer tabu bleiben müssten. Hier gelte es, gegebenenfalls zu sensibilisieren. Was das laufende Jahr angeht, so seien in der noch provisorischen Auflistung sechs Todesopfer zu beklagen.

Vorgestellt wurde auch der Synthesebericht der Administration

● Nicht nur tödliche Unfälle, auch solche mit Schwerverletzten sind tragisch.

Mobilitätsminister François Bausch

des enquêtes techniques zu Verkehrsunfällen mit tödlichen Folgen auf öffentlichen Wegen. Die Schlussfolgerungen aus diesem Bericht beziehen sich auf die Installation von Leitplanken um die Folgen von Unfällen zu verringern, die Verbesserung der Baustellensicherung und die Sensibilisierung von Lastwagenfahrern zum Einschalten automatischer Notbremsysteme auf Autobahnen.

Auch bemängelte Verwaltungsdirektor Paul Meyers, dass es kein einheitliches europäisches System gibt, das den Behörden Zugriff auf die gespeicherten Fahrzeugdaten gibt. Hier bestehe Nachholbedarf.

Kommentar

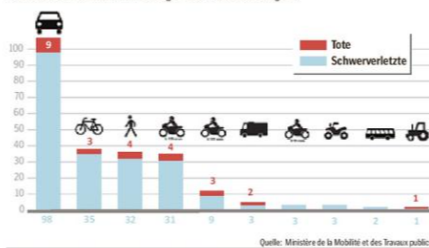
Auf Lebenszeit

Von Luc Ewen

Es sind nicht unbedingt Fahranfänger, also junge Menschen, die am häufigsten in schwere Unfälle verwickelt sind, so Minister François Bausch. Unter den häufigsten Ursachen, die in der Bilanz der Verkehrsunfälle 2020 angeführt werden, befindet sich neben Geschwindigkeit und Suchtmitteln auch – ganz banal – das, was Faute de manoeuvre genannt wird. Fünf Unfälle mit Todesfolge gab es 2020 in der Kategorie der Fahrerfehler und 35 mit Schwerverletzten. Wer seinen Führerschein vor 30 Jahren bestanden hat, muss sich eingestehen, dass seiner viele Regeln im Code de la Route geändert wurden. Auch die Verkehrslage im Allgemeinen ist heute eine andere. Nehmen wir mal das systematische Nutzen der rechten Fahrspur. Was vor 30 Jahren, als es noch fast keinen Kreisverkehr mit mehr als einer Spur gab, richtig war, wird von Jüngeren heute zu Recht als Fahrfehler angesehen. Dennoch nutzen viele gestandene Fahrer unbeirrt im Rond-Point weiterhin nur die Außenspur. Auch sollte man nicht unbedingt von sich selbst behaupten, alle Regeln, die man vor 30 Jahren gelernt hat, heute noch zu kennen. Ist es also normal, dass ein Führerschein quasi lebenslang gültig ist? Darauf angesprochen verweist der Minister auf die geplante Reform des Führerscheins. Es sei wichtig, dabei verstärkt auf Sensibilisierung zu setzen. Der Idee einer obligatorischen Führerscheinprüfung, etwa nach 15 Jahren, erteilt er aber eine Absage. Vielleicht, weil der Aufschrei zu groß wäre, würde der lebenslange Führerschein infrage gestellt? Immerhin waren 14 der 21 Verursacher schwerer und tödlicher Unfälle von 2020 älter als 35 Jahre, also vermutlich keine Fahranfänger. Nur drei waren jünger als 25. Wenn schon nicht eine Führerscheinprüfung nach 15 Jahren, so könnte doch zumindest die obligatorische Teilnahme an einem Sensibilisierungskurs mit Erklärungen der rezenten Änderungen in der Straßenverkehrsordnung in Erwägung gezogen werden. Zumindest eine öffentliche Diskussion darüber sollte stattfinden.

Verkehrsunfälle 2020

Todesfälle und schwere Verletzungen nach Benutzerkategorie



Vergleich 2019 / 2020

