

# Kann uns COVID-19 etwas für die Epidemie der Verkehrssicherheit lehren?

**Verfasser: Dr. Soames Job, BA, PhD, GAICD, 14. April 2020**

*Dr. Soames Job ist Leiter der Global Road Safety Facility und Global Lead for Road Safety bei der Weltbank. Soames hat erfolgreich führende Regierungsorganisationen im Bereich Verkehrssicherheit geleitet (als Exekutivdirektor des Australian National Road Safety Council und des New South Wales Centre for Road Safety), war zuvor Professor für Verkehrssicherheit, Präsident des Australasian College of Road Safety und globaler Berater. Er hat über 80 Länder und Bundesstaaten in Fragen der Verkehrssicherheit beraten und angeleitet. Soames hat über 400 Arbeiten veröffentlicht und (als Teil eines Teams) viele Auszeichnungen für erfolgreiche Leistungen im Bereich der Verkehrssicherheit erhalten.*

Während sich die Welt durch die tragische COVID-19-Pandemie kämpft, könnte es sich auch lohnen, über eine weitere Gesundheitskrise nachzudenken, die seit Jahrzehnten stillschweigend andauert. COVID-19 und Verkehrsunfälle führen zu Leid, Verlust, Tod, Trauer und wirtschaftlicher Not. Bei COVID-19 sind bereits 119.000 Menschen ums Leben gekommen, und weitere werden folgen, zumal die Pandemie Länder mit niedrigem und mittlerem Einkommen trifft, die nur über geringe Kapazitäten zur Bewältigung der Krise verfügen. Bei Verkehrsunfällen werden jährlich 1,35 Millionen Menschen getötet und bis zu 50 Millionen Menschen verletzt.

Es werden verschiedene Vergleiche zwischen COVID-19 und den Todesopfern bei Verkehrsunfällen angestellt. Einige legen nahe, dass das Ausmaß des Verkehrssicherheitsproblems die Schwere der COVID-19-Krise relativiert. Anstatt das Ausmaß des Leidens und der Todesfälle, die durch diese beiden schrecklichen Ursachen verursacht werden, zu vergleichen, können wir möglicherweise umfassendere Lehren ziehen, um viele Leben und viel zukünftiges Leid zu retten. Sechs solcher Lehren, die nach dem Ende von COVID-19 in Betracht gezogen werden sollten, für die Zukunft von Verkehr, Arbeit und Städten werden hier vorgeschlagen.

## **1. Verringerung der Belastung durch den Straßenverkehr.**

Zwar haben Straßensperren enorme wirtschaftliche und soziale Auswirkungen gehabt, doch die während der Sperren festgestellten Vorteile eines verringerten Verkehrsaufkommens sind tiefgreifend und gehen über den wertvollen Rückgang der Verkehrstoten und Behinderten hinaus. Diese Auswirkungen auf den Verkehr rücken den Wert der Expositionsreduzierung als Eingriff in die Verkehrssicherheit in den Mittelpunkt. Bislang wurde die Expositionsreduzierung weitgehend übersehen, weil die Verkehrssicherheit zu eng auf das Straßenverkehrssystem selbst ausgerichtet war. Darüber hinaus bringt die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs auf der Straße eine Vielzahl weiterer Vorteile mit sich: weniger Treibhausgasemissionen sowie Lärm- und Luftverschmutzung, größere Möglichkeiten für aktiven Verkehr, stärkere soziale Eingliederung und Anbindung. Wir sollten die künftigen Chancen nutzen, um diese Vorteile zu nutzen, wenn wir nach der Pandemie die Städte, die Nahverkehrsoptionen wie U-Bahnen, den Wassertransport und die speziellen Bus-Schnellbahnsysteme neu überdenken.

## **2. Wir sollten unser Arbeitsleben, unseren Verkehr und unsere Infrastruktur neu überdenken.**

Viele Aufgaben können nicht von zu Hause aus erledigt werden. Nichtsdestotrotz hat die kreative Anpassung es vielen von uns ermöglicht, dies zu tun, vom Online-Unterricht in Schulen und Universitäten über Arztbesuche bis hin zu vielen Bürojobs. In vielen Fällen erwies sich das Arbeiten von zu Hause aus als effektiver als erwartet und bot die Gelegenheit, die Funktionsweise unserer Gesellschaften zu überdenken, mit Vorteilen, die über das Arbeiten von zu Hause aus hinausgehen. Dabei gibt es wichtige psychologische Aspekte. Längere Heimarbeit ist jetzt zum Teil aufgrund der Beziehungen möglich, die wir vor der COVID-19-Pandemie aufgebaut haben, insbesondere durch persönliche Treffen. Für persönliche Treffen ist es jedoch nicht erforderlich, an fünf Tagen in der Woche im Büro zu sein. Es ist möglich, sich eine Welt vorzustellen, in der die Menschen an zwei Tagen in der Woche physisch zur Arbeit gehen und sich bei persönlichen Treffen auf diese Tage konzentrieren. Wir könnten sogar die Verwendung von nonverbalen Hinweisen in der elektronischen Kommunikation verbessern, um das Einfühlungsvermögen und die Vertrauensbande in der Fernkommunikation zu stärken.

Dies könnte Möglichkeiten für eine außergewöhnliche Neugestaltung unserer Arbeit und unserer Städte eröffnen: Vielleicht könnten ganze Gebäude zu "Hot Buildings" werden, statt nur ein paar Hot Desks. Unternehmen könnten Bürogebäude gemeinsam nutzen, mit selektiver Sicherung von geistigem und anderem Eigentum. Das Bildungswesen könnte dauerhaft zu einer größeren Mischung aus Online- und persönlicher Erfahrung werden, wobei letztere für viele Aspekte der Bildung von wesentlicher Bedeutung sein wird. Der sich bereits abzeichnende Übergang zum Online-Handel könnte sich beschleunigen.

All dies würde den Verkehr tief greifend beeinflussen. Die Verringerung der Notwendigkeit des Pendelns und anderer Reisen könnte stärkere Anreize (oder sogar eine Regulierung) zur Förderung des Massentransports ermöglichen. Der ÖPNV hätte weniger Fahrten zu bewältigen und weniger Anreize zu schaffen, obwohl immer noch Kosten anfallen würden. Ohne solche politischen Interventionen könnte der Anteil der Pendler, die den motorisierten Individualverkehr nutzen, aufgrund des geringeren Verkehrsaufkommens und der Staus steigen. Um dies zu bewältigen, könnte der öffentliche Raum neu gestaltet werden, um den Straßenraum zu verkleinern und seine Umnutzung für aktivere Verkehrsmittel und die Trennung von Mikromobilität aus Sicherheitsgründen zu ermöglichen. Weniger Pendeltage können auch die Nähe zur Arbeit als Faktor verändern, da Wohnimmobilien leichter zugänglich sind, was ein breiteres Spektrum von Lebensstilen ermöglicht. Die künftige Familiendynamik könnte sich mit mehr Elternschaft zu Hause entwickeln. (Es könnte Nachteile zu bewältigen geben: häusliche Gewalt hat mit COVID-19 zugenommen).

### **3. Aufrechterhaltung unserer Werte.**

Das Versäumnis, in der Straßenverkehrssicherheitskrise, die so viele Tote gefordert hat, kraftvoll zu handeln, rechtfertigt nicht, dass man sich in der COVID-19-Krise oder einer anderen Krise nicht um die Rettung von Leben bemüht. Diese Argumente verleiten uns dazu, uns von den Grundwerten zu entfernen, um deren Aufrechterhaltung wir uns wohl bemühen könnten, wozu auch der Wert des menschlichen Lebens gehört. In jeder potenziellen Krise - ob es sich nun um COVID-19, Verkehrsunfälle oder Zivilisationskrankheiten handelt - ist ein Todesfall einer zu viel.

### **4. Wir müssen die Rechenschaftspflicht des Systems anerkennen, anstatt die Verantwortung des Einzelnen zu fordern.**

Als Gesellschaft wird uns gut gedient sein, wenn wir anerkennen, dass die Zahl der Menschen, die bei Verkehrsunfällen oder COVID-19 sterben, sowohl weitgehend von politischen Entscheidungen als auch von der Schuld des Einzelnen abhängt. Dies ist eine gängige Reaktion sowohl auf COVID-19 als auch auf die Todesfälle bei Verkehrsunfällen. Vor der Anordnung von Straßensperren wurde die Annahme sozialer Distanzierungsmaßnahmen der individuellen Verantwortung überlassen. In ähnlicher Weise haben Politiker in vielen Fällen die Verantwortung für Unfalltodesfälle übertragen, indem sie behaupteten, sie seien einfach auf die Verantwortungslosigkeit der Menschen zurückzuführen. Es hat sich wiederholt gezeigt, dass das Vertrauen in die individuelle Verantwortung uns im Stich lässt, auch bei der Verkehrssicherheit und bei COVID-19. Wir sind alle unvollkommen - wir alle schätzen manchmal Risiken falsch ein, machen Fehler und konzentrieren uns unter verschiedenen Umständen auf unsere unmittelbaren Wünsche statt auf das allgemeine Wohl. Deshalb fahren wir zu schnell, gehen andere Risiken ein oder wir machen einfach Fehler. Es kann nur eine vorübergehende Konzentrationsschwäche ausreichen, um einen tödlichen Absturz zu verursachen. Als soziale Wesen, die gerne mit unseren Freunden zusammen sind, genügt vielleicht ein unbeabsichtigter Ausrutscher sozialer Distanzierung oder ein Besuch bei einem asymptomatischen Freund, um COVID-19 zu verbreiten. Die Opfer können völlig unschuldig sein: Sie werden von einem Autofahrer angefahren, der zu schnell fährt, oder sie leben mit einer Person zusammen, die sich nicht sozial distanziert hat.

Individuelle Verantwortung kann helfen, aber unsere kollektive Gesundheit sollte nicht davon abhängen, dass jeder unvollkommene Mensch weiß, was zu tun ist, dass er es tun will und dass es ihm gelingt, es ohne Fehler zu tun. Politiker können diese Situationen beheben, zum einen durch sicherere Straßen - einschließlich Leitplanken, sicherere Fahrzeuge und sicherere Geschwindigkeiten -, die die Folgen menschlichen Versagens vom Tod bis zu Sachschäden verringern, und zum anderen durch die wirksame Durchsetzung von Sperren, die die Infektionsraten stark reduzieren, und durch das Management des Sterberisikos durch Gesundheitssysteme, die von COVID-19-Fällen überrannt werden.

## **5. Auseinandersetzung mit der politischen Dimension.**

Der Verkehrssicherheit im Straßenverkehr kommt traditionell keine politische Bedeutung zu. Wir müssen aus dem wirksamen Druck der Gemeinschaft lernen, der auf eine stärkere öffentliche Politik in Bezug auf COVID-19 ausgeübt wird, einschließlich eines stärkeren Eintretens für wirtschaftliche Vorteile. Die Straßenverkehrssicherheit könnte davon profitieren, wenn wir die Politiker für die tödlichen Verkehrsunfälle zur Rechenschaft ziehen, anstatt die derzeit allgegenwärtige Schuldzuweisung an die Opfer. In beiden Krisen waren die Argumente für die Nichtabspernung oder für hohe Geschwindigkeiten im Straßenverkehr aufgrund mangelnder Beweise naiv. Die Erfahrung von COVID-19 hat gezeigt, wie katastrophal dies ist. Analysen, in denen die wirtschaftlichen Kosten von Pandemien und der wirtschaftliche Wert von Straßensperren ermittelt wurden, haben in der breiten Öffentlichkeit, bei Experten und in den sozialen Medien große Unterstützung gefunden. Ähnliche Analysen der wirtschaftlichen Kosten von Straßenverkehrsunfällen mit Toten und Verletzten, der wirtschaftlichen Kosten höherer Geschwindigkeiten und des wirtschaftlichen Nettonutzens niedrigerer Geschwindigkeiten haben viel weniger Aufmerksamkeit erhalten. Wissenschaftliche Untersuchungen und Ratschläge zur Verkehrssicherheit werden zu oft marginalisiert und das Problem als hartnäckig angesehen. Bei COVID-19 wurden die Ratschläge von Experten beherzigt, wenn auch in einigen Fällen zu langsam, da Billionen von Dollar für die Sache eingesetzt wurden und die Volkswirtschaften durch die Krise hindurch unterstützt wurden. Ein Unterschied, der den Einfluss der Wissenschaft für COVID-19 erleichtern könnte, besteht darin, dass es sich um eine Infektionskrankheit handelt, eine Klasse von Problemen, bei denen wir es gewohnt sind, wissenschaftlichen medizinischen Rat zu akzeptieren.

## **6. Entwicklung einer stärkeren Abschreckung bei Verstößen gegen den Lockdown.**

Schließlich kann die Reaktion auf COVID-19 auch etwas von der Verkehrssicherheitsepidemie lernen. Das Management effektiverer Sperrmaßnahmen, die die Vermeidung von Entdeckungen minimieren und die Abschreckung von gesellschaftlichen Zusammenkünften maximieren, kann Lehren aus erfolgreichen Fällen ziehen, in denen Verkehrsunfälle durch eine gut publizierte, rigorose Durchsetzung reduziert wurden. Gut recherchierte Kommunikation und Durchsetzung verändern nicht nur das Verhalten, sondern verbessern auch die sozialen Normen. Auch sozialer Druck kann helfen: Diejenigen, die die Sperren nicht befolgen, verlängern die Strapazen für alle, so wie Geschwindigkeitsüberschreitungen das Risiko für die umliegenden Verkehrsteilnehmer erhöhen.

Die aktuellen dramatischen Erfahrungen mit COVID-19 bieten eine Orientierungshilfe für die Neugestaltung unserer Arbeit und unserer Städte sowie für eine neu gestaltete staatliche Rechenschaftspflicht für verkehrsbedingte Gesundheitsexternalitäten, insbesondere für Verkehrsunfälle und Todesfälle.

Zusammen mit all dem Leid, den Verlusten und den Umwälzungen von COVID-19 haben wir die Möglichkeit, uns weiterzuentwickeln.

Original: **Can COVID-19 teach us something for the road safety epidemic?** (übersetzt mit deepl.com):

<https://blogs.worldbank.org/transport/can-covid-19-teach-us-something-road-safety-epidemic>