

Dichtung und Wahrheit

UNFÄLLE UND IHRE STATISTISCHEN FOLGEN.

Statistiken erweitern unseren Horizont und helfen, die Welt besser zu begreifen. Sie sind aber auch anfällig für Manipulationen und Fehlinterpretationen. Darunter leidet das Verkehrsmittel Fahrrad – Radfahren erscheint häufig als viel risikoreicher, als es ist.

Der Blick in die Kristallkugel kann unter Umständen mehr Klarheit verschaffen als eine Statistik mit mangelhaftem Datenmaterial oder fragwürdigen Interpretationen.

Ob Bestsellerlisten, Arbeitslosenquote oder gewonnene Zweikämpfe beim Fußballspiel: Statistiken sind allgegenwärtig. Was mit den ersten Volkszählungen vor etwa 5.000 Jahren begann, ist in jeden Lebensbereich vorgedrungen. Die Zahlenwerke sind komprimierte und vereinfachte Darstellungen der Realität und damit ausgesprochen praktisch. Mit ihnen können Literaturfreunde herausfinden, welcher Roman zurzeit besonders beliebt ist, die Regierung, ob sie es geschafft hat, die Arbeitslosigkeit zu senken und der Fußballtrainer, ob er seine Spieler häufiger Zweikämpfe üben lassen muss.

Isolierte Betrachtung. Die Aussagekraft von Statistiken ist jedoch abhängig vom Datenmaterial, auf dessen Grundlage sie steht, und von der Interpretation ihrer Ergebnisse. Zahlen können nicht gegen absichtliche oder unabsichtliche Manipulationen protestieren, weshalb sich so mancher an ihnen vergreift, um eigene Interessen oder Überzeugungen zu stützen – und das betrifft auch Radfahrer.

Nicht erst, seitdem Verkehrsminister Dr. Peter Ramsauer im Oktober die Helmpflicht für Radfahrer ins Spiel brachte, weil die Helmtragequote unter zehn Prozent gefallen sei, ist das Thema Sicherheit und Regelakzeptanz bei Radfahrern regelmäßig Gegenstand von Diskussionen. In diesem Zusammenhang werden oft Statistiken herangezogen. Sie sollen belegen, dass Radfahren eine gefährliche Tätigkeit ist, betrieben von besonders risikobereiten Menschen mit wenig Achtung vor den Verkehrsregeln. Auch Minister Ramsauer hält Radfahrer für eine gefährdete Spezies: „Wir beobachten mit großer Sorge und Betroffenheit, dass das Unfallgeschehen bei Fahrradfahrern dramatisch zunimmt, gerade im städtischen Bereich“, gab er zu Protokoll. Wo er diese dramatische Zunahme sieht, bleibt sein Geheimnis, denn die Unfallstatistik 2010 weist weniger Unfälle und Todesopfer bei Radfahrern auf, als der langjährige Durch-

schnitt. Der Minister demonstriert eine beliebte Praxis, Statistiken zu verzerren: die isolierte Betrachtung von Einzelaspekten. Was in der Helmpflicht-Debatte geflüssentlich übersehen wird, sind die Opferzahlen bei Fußgängern und Autofahrern, die deutlich häufiger verunglücken. Wenn Helme bei Radfahrern vor Kopfverletzungen schützen, dann können sie das auch bei anderen Verkehrsteilnehmern, diskutiert werden Fußgänger- oder Autofahrerhelme dennoch nicht.

Blinde Flecken. Die Aussagekraft der Unfallstatistik des Statistischen Bundesamts leidet insgesamt unter einer mangelnden Differenzierung. „Die amtliche Verkehrsunfallstatistik hat zahlreiche systembedingte Schwächen und blendet Teile des Verkehrsgeschehens aus. So werden Fußgänger nicht erfasst, die ohne Beteiligung eines Fahrzeugs verunglücken. Fußgänger, die bei Glatteis stürzen, zählen also nicht mit, Radfahrer schon“, sagt Roland Huhn, Rechtsreferent des ADFC. Viele Aussagen sind erst aus der selbstständigen Analyse der Basisdaten abzuleiten, zum Beispiel zur Frage der Hauptverursacher von Unfällen. Radfahrer sind in 42 Prozent der Fälle Hauptverursacher, dabei sind auch die Unfälle von Radfahrern untereinander und Alleinunfälle eingeschlossen, bei denen natürlich immer ein Radfahrer schuld ist. Anders sieht das bei Unfällen mit Autos aus: Fast 74 Prozent der Autofahrer sind Hauptverursacher bei Unfällen mit Radfahrern, bei Lastwagen sind es sogar 78 Prozent. Da können noch so viele rücksichtslose Radfahrer ohne Licht über rote Ampeln und durch die Medien rauschen: Offenbar müssen sich Kraftfahrer deutlich mehr um ihre eigene Regelakzeptanz sorgen als um die der Radfahrer. Auch aus dem Bundesverkehrsministerium heißt es: „Die Behauptung, dass Radfahrer an der Mehrzahl der Unfälle schuld seien, kann aus den Veröffentlichungen der Straßenverkehrsunfallstatistik widerlegt werden.“



Opfer einer ungenauen Statistik:
Die Kategorie „Schwerverletzte“ unterscheidet nicht, ob Unfallopfer vollständig genesen oder lebenslang geschädigt sind.

Hinsicht erfolgreich war. Deshalb arbeitet die BAST nach Angaben des Verkehrsministeriums bereits an einer Definition für eine neue Kategorie „lebensgefährlich verletzt“.

Korrekt verzerrt. Selbst wenn die Erhebung der Daten keinen Anlass zur Klage gibt, kann man die Darstellung nach persönlichem Gusto färben. Verschweigt man wichtige Bezugsgrößen, wirken Zahlen schnell dramatischer, als sie in Wirklichkeit sind. Prozentzahlen sind dafür ein beliebtes Mittel. Möchte zum Beispiel eine Zeitung eine dramatische Entwicklung im Straßenverkehr vermelden, könnte sie titeln: „16 Prozent mehr getötete Kinder im Straßenverkehr als 2009!“ Diese Zahl ist korrekt. Wer aber nun überlegt, seine Kinder nicht mehr auf die Straße zu lassen, sollte sich die anderen Zahlen zu Gemüte führen: Insgesamt kamen 2010 104 Kinder ums Leben, bedauerlicherweise 14 mehr als im Vorjahr. Die Zahl der Todesopfer bei Senioren über 65 Jahren liegt jedoch bei 910, auch im Verhältnis zum Bevölkerungsanteil ist das Todesrisiko in dieser Gruppe deutlich höher als bei Kindern. Bei den Senioren gab es aber einen deutlichen Rückgang der Unfallzahlen – für eine knackige Titelzeile eignet sich ein Anstieg bei toten Kindern deshalb wesentlich besser.

Einen anderen Weg, mit Prozentangaben falsche Vorstellungen zu wecken, beschritt der Berliner Tagesspiegel: Unter der Überschrift „Hochrisiko-Gruppe Radfahrer“ berichtete die Zeitung im November über die Zunahme des Radfahreranteils unter den getöteten Verkehrsteilnehmern in Berlin von 14 auf 22 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Das klingt erschreckend. Bei solch kleinen Fallzahlen spielt häufig aber auch der Zufall eine Rolle, weshalb nur eine Betrachtung mehrerer Jahre eine brauchbare Auskunft geben kann. Im letzten Jahr verunglückten sechs Radfahrer in Berlin tödlich – ein historischer Tiefstand. Eine gestiegene Gefahr für Radfahrer in den vergangenen Jahren ist nicht zu erkennen. Auch der steigende Radverkehrsanteil trägt seinen Teil dazu bei: „Die Zahl der verletzten und getöteten Radfahrer wird oft unabhängig davon genutzt, wie hoch ihr Anteil am Gesamtverkehr ist. Die relative Gefährdung für den einzelnen Radfahrer kann aber trotz gestiegener Unfallzahlen gesunken sein, wenn der Radverkehrsanteil wie in den vergangenen Jahren gewachsen ist“, sagt Martin Jobst, Leiter des ADFC-Fachausschusses Rad-

Welche Mängel sich durch ungenaue Unfallaufnahmen ergeben, zeigt sich bei der Zahl der für Radfahrer oft besonders folgenschweren Rechtsabbiegeunfälle. Sie lässt sich allenfalls schätzen, weil bei der Unfallaufnahme die Richtung des Abbiegevorgangs nicht aufgenommen wird. Eine genauere Analyse von Radfahrerunfällen könnte aber zeigen, in welchen Situationen Radfahrer besonders gefährdet sind und wie elektronische Abbiegeassistenzsysteme solche Unfälle vermeiden helfen könnten. Die Technik für diese Systeme ist entwickelt, und sie werden zum Teil schon erprobt. Laut Bundesverkehrsministerium sind bereits zwei Studien der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) und der Unfallforschung der Versicherer zum Thema im Gange.

Ein weiteres problematisches Detail der Unfallstatistik ist die Unterscheidung der Unfallfolgen. Bislang wurden „Schwerverletzte“ in der Unfallstatistik als Personen definiert, die nach einem Unfall mindestens 24 Stunden lang in einem Krankenhaus zur Behandlung waren. Ob die Gesundheit eines Unfallopfers vollständig wiederhergestellt werden kann, oder ob es den Rest seines Lebens im Rollstuhl verbringt, wird dabei nicht unterschieden. Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit muss es sein, nicht nur das Todesrisiko von Verkehrsteilnehmern zu reduzieren, sondern auch die Spätfolgen zu minimieren. Geht die Zahl der Todesopfer zulasten einer steigenden Zahl Überlebender mit lebenslanger Beeinträchtigung zurück, kann das niemand als entscheidenden Fortschritt der Verkehrssicherheit betrachten. Mit der ungenauen Kategorie „Schwerverletzte“ lässt sich kaum beurteilen, ob eine Maßnahme zur Verkehrssicherung in dieser

TIPP

Wer sich von frisierten Statistiken nicht täuschen lassen will, findet in Walter Krämers „So lügt man mit Statistik“ (ISBN 3492264131) das richtige Handwerkszeug, sich zu wappnen.

verkehr, der sich seit Jahren mit Unfallstatistiken beschäftigt. Auch der Tagesspiegel erkannte: „Unter diesem Gesichtspunkt hat sich die Unfallstatistik sogar gebessert“ – im Verhältnis zum gestiegenen Radverkehrsanteil sind weniger Radfahrer in Unfälle verwickelt. Ohne Bezugsgröße sind Prozentzahlen deshalb wenig aussagekräftig.

Mit dem gleichen Prinzip, mit dem der Tagesspiegel Radfahrern ein hohes Unfallrisiko attestiert, könnte man auch die Fahrradhelmpflicht in Australien als Erfolg verkaufen: Schließlich sank die Zahl der Todesopfer und Kopfverletzungen bei Radfahrern nach deren Einführung. Erst bei der Betrachtung des Radverkehrsanteils wird klar, dass die Helmpflicht für die Sicherheit der Radfahrer eine desaströse Wirkung hatte. Der Anteil der Radfahrer am Straßenverkehr ging so weit zurück, dass im Verhältnis zu den Unfallzahlen die Gefahr, auf dem Fahrrad zu verunglücken, deutlich gestiegen war.

Dass andere Maßnahmen als eine Helmpflicht die Sicherheit für Radfahrer wirksamer erhöhen können, zeigt der Blick auf Statistiken in den Niederlanden: Auf der gut ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur in den Niederlanden werden 28 Prozent aller Wege per Rad zurückgelegt. Doch ist die Gefahr als Radfahrer bei einem Unfall zu sterben, deutlich geringer als in Deutschland – gerechnet auf eine Million gefahrener Kilometer kommen 1,1 Radfahrer zu Tode, in Deutschland sind es 1,7. Eine Helmpflicht gibt es in den Niederlanden nicht – und die Helmtragequote tendiert gegen null.

○ René Filipppek



Wie lassen sich Statistiken interpretieren?

Eine isolierte Betrachtung von einzelnen Aspekten verzerrt jede Statistik.