

Bäume am Straßenrand – leider eine Gefahr

Bereits kleine Fahrfehler können schwere Unfallfolgen haben

Von Detlev Lippard



Trügerische Idylle: Landstraßen sind schön, aber gefährlich Foto: GWM

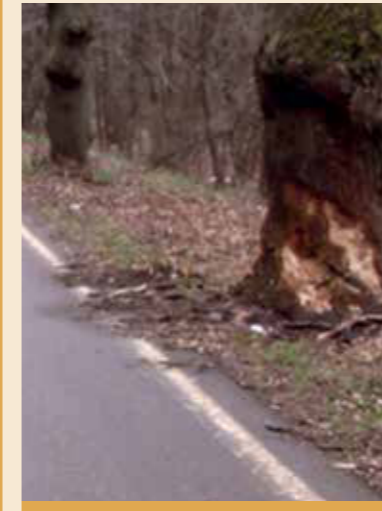
Von Bäumen gesäumte Straßen bieten einen schönen Anblick. Insbesondere Alleen haben als Natur- und Kulturgut einen hohen Wert. Deshalb misst der DVR ihrem Erhalt und Schutz einen hohen Stellenwert bei.

Für Autofahrende bedeuten Bäume am Straßenrand jedoch eine stark unterschätzte Gefahr. Gemäß einer repräsentativen Befragung des DVR vom Dezember 2013 wurde der Baumunfall nur von 22 Prozent „als größte Gefahr“ genannt. Bei einer bundesweiten DEKRA-Umfrage vom selben Jahr hatten vor einem Baumunfall sogar nur zehn Prozent „am meisten Angst“, hingegen 72 Prozent vor einem Unfall mit Wild. Tatsächlich ergibt sich folgendes Bild: Bei Wildunfällen kamen im Jahr 2014 „nur“ 18 Personen auf Landstraßen ums Leben, durch Baumunfälle aber 555

Menschen und damit mehr als ein Viertel der 2.019 Verkehrstoten auf Landstraßen. Woche um Woche starben also mehr als zehn Verkehrstote durch einen solchen Aufprall. Denn Baumunfälle haben eine besonders hohe Unfallschwere.

Der DVR hat mit seiner Strategie Vision Zero das Ziel, die Anzahl und die Schwere der Unfälle von Jahr zu Jahr deutlich abzusenken bis hin zu einem Straßenverkehr möglichst ohne Verkehrstote. Von diesem Ziel ist Deutschland noch sehr weit entfernt. Viele Landstraßen sind noch nicht fehlerverzeihend gestaltet.

Einerseits stellen Bäume an Fahrbahnrandern ein landschaftsprägendes Gut dar. Andererseits sind sie aus Sicht des Autofahrenden mit großen Risiken verbunden. Bäume sind mit dem



Das Foto zeigt einen stark beschädigten, nahe am Fahrbahnrand stehenden Baum. Hier war es zu einem sehr schweren Unfall gekommen, den die Beifahrerin nicht überlebte. Der schwer verletzte Fahrer gab später zu Protokoll, er sei bei der Suche nach einem Radiosender abgelenkt gewesen und deshalb etwas von der Fahrbahn abgekommen. Er könne sich nicht erklären, wie ihm so etwas habe passieren können. Zu schnell sei er nicht gefahren. Dennoch mache er sich große Vorwürfe, dass seine Ehefrau nicht überlebt habe.

Das Sachverständigengutachten bestätigte die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit. Laut Polizeibericht bestand kein Verdacht auf Alkohol, Drogen oder Medikamente, sodass ein Unfall infolge von Ablenkung nahe liegt.

Der Vision-Zero-Ansatz betont, dass der Mensch nicht fehlerfrei agieren kann, aber Fahrfehler ohne schwerwiegende Folgen möglich sein müssen. Diese Unfallstelle hat jedoch keine Sicherheitsreserve, weshalb bereits ein kleiner Fahrfehler gravierende Auswirkungen haben kann. Foto: GDV

Ziel eines weitgehend sicheren Straßenverkehrs nicht ohne weiteres zur Deckung zu bringen. Sehr deutlich lässt sich dies am Beispiel der Alleen illustrieren: Straßenbäume sind aus historischen Gründen gepflanzt worden, um per Kutsche oder zu Fuß Reisende schattenspendend zu flankieren. Maßgebend waren zudem Ästhetik und die räumliche Orientierung. Die Bäume waren der damaligen langsamen Fortbewegung angemessen.

Folgerichtig leitet sich das Wort „Allee“ vom französischen „aller“ (= gehen) her. Die heutigen Fahrgeschwindigkeiten stehen aber den am Straßenrand stehenden Bäumen entgegen. Die früher gegebene gute Verträglichkeit von Baum und Fahrzeug besteht im Automobilzeitalter leider nicht mehr. Es bedarf also verschiedener Schutzmaßnahmen – für Mensch und Baum.

Regelwerke zur Vermeidung von Baumunfällen

Zur Vermeidung von Baumunfällen stehen insbesondere zwei Regelwerke zur Verfügung. Die „Empfehlungen

zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume – ESAB“ und die „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme – RPS“. Obwohl die ESAB bereits aus dem Jahr 2006 stammen, sind sie nach wie vor zu beachten. Sie gelten für das bestehende Straßennetz und betonen das Auffinden unfallauffälliger Bereiche vor der Maßnahmenfindung. Die ESAB stellen einen Kompromiss zwischen den Anforderungen der Verkehrssicherheit und der Landschaftspflege dar.

Die RPS aus dem Jahr 2009 gelten für Baumaßnahmen an Straßen und für

vorhandene Straßen mit Unfallhäufungen. Sie beziehen sich bei Neupflanzungen von Bäumen und beim Ersatz einzelner Bäume in Alleen auf die ESAB. Zusätzlich definieren sie für Bäume sogenannte kritische Abstände: Für Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 bis 100 km/h sind demnach Schutzeinrichtungen beziehungsweise Schutzplanken erforderlich, wenn der Abstand vom Straßenrand zum Baum weniger als 7,50 Meter beträgt.

Die Regelwerke bilden den Stand der Forschung in der Straßenverkehrstechnik ab und stellen mit ihrem



Leider wächst hier eine zukünftige Unfallstrecke heran.

Bereits ein Aufprall auf einen Baum mit noch geringem Stammumfang kann zu schweren Unfallfolgen führen. Deshalb lehnt der DVR eine solche Anpflanzung einer Allee direkt am Fahrbahnrand ab. Foto: GDV



An gefährlichen Stellen dienen Schutzplanken gleichermaßen Mensch und Baum. Foto: TU Dresden

Maßnahmenkatalog ein Instrumentarium geeigneter Schutzmaßnahmen bereit. Die DVR-Forderungen zu Baumunfällen orientieren sich an diesem Regelwerk und unterscheiden

- **Bäume an bestehenden Straßen:** Handelt es sich um eine Unfallhäufung, ist der Katalog möglicher Maßnahmen anzuwenden. In Frage kommt zum Beispiel die Installation von Schutzplanken (siehe Foto). Schutzplanken mindern die Unfallschwere, obwohl damit die Gefahr eines schweren Unfalls mit dem Gegenverkehr einhergehen kann. Insgesamt überwiegen aber die Vorteile deutlich. Nur dann, wenn keine der in den ESAB im einzelnen beschriebenen vielfältigen Maßnahmen dazu geeignet ist, das Unfallgeschehen wesentlich zu verbessern, kommt als Ultima Ratio das Entfernen von Bäumen in Betracht. Vor einer solchen Entscheidung ist

die Beurteilung der zuständigen Unfallkommission zu berücksichtigen und die jeweilige Naturschutz- oder Landschaftsbehörde zu beteiligen.

- **Neu- und Nachpflanzungen:** Grundsätzlich sollte trotz ihrer ästhetischen Qualität möglichst auf die Neupflanzung straßenbegleitender Bäume verzichtet werden, da ein freier Seitenraum am sichersten ist. Werden dennoch Bäume gepflanzt, so sind Schutzeinrichtungen vorzusehen oder ein Abstand zum Fahrbahnrand gemäß den RPS einzuhalten. Bei Nachpflanzungen ist der Ersatz einzelner Bäume gemäß ESAB in eine bestehende Baumreihe (Lückenbepflanzung) ohne weitere Maßnahmen möglich, sofern die Stelle nicht unfallauffällig ist. In einem solchen Fall müssen Schutzeinrichtungen installiert werden.

An Maßnahmen kommen neben den Schutzeinrichtungen insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen (StVO-Zeichen 274), Überholverbote (Z 276), Kurvenzeichen (Z 103 und 105), Richtungspfeile (Z 625), die Härtung des Banketts, die Verbesserung der Griffigkeit der Fahrbahn sowie Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung in Betracht. Bei Motorradstrecken sollten bestehende Schutzplanken mit einem zusätzlichen Unterfahrschutz versehen werden.

Somit liegt zum Schutz vor Baumunfällen ein umfangreiches Instrumentarium bewährter Maßnahmen vor. Dessen Anwendung geschieht zwar je nach Bundesland und Landkreis mit unterschiedlicher Schwerpunktsetzung. Es ist jedoch gemeinsame Praxis, dass das Entfernen von Bäumen eher die Ausnahme ist.



Auch ein einzelner, relativ dünner Baum am Straßenrand kann Menschenleben kosten. Foto: DVR

Berechtigte Kritik der Naturschützer am Regelwerk?

Dennoch wird seitens des Natur- und Landschaftsschutzes am Regelwerk und dessen Umsetzung Kritik geübt. Im Kreuzfeuer stehen insbesondere die RPS. Im November 2015 wurden von zehn Naturschutzverbänden „gemeinsame Forderungen nach ergänzenden Regelungen im Umgang mit der RPS 2009 für Alleen und Baumreihen“ gestellt.

Zum Beispiel wird gefordert, die Vorschriften insbesondere auf Straßen mit einer hohen Verkehrsbelastung zu beschränken. Der DVR sieht diese Forderung sehr kritisch. Denn Unfallanalysen haben gezeigt, dass viele schwere Baumunfälle gerade auf wenig befahrenen Strecken auftreten. Denn leere Straßen laden zum Rasen ein.

Außerdem wird eine flexible Festlegung des Seitenabstands bei Neuanpflanzungen gefordert. Auch diese Forderung liest sich nur im ersten Moment gut, ist aber bei näherem Hinsehen nicht praktikabel. Denn eine jeweilige Berücksichtigung beispielsweise der Gestaltung oder des Zustandes des Fahrbahnbanketts würde letztlich dazu führen, dass keine allgemeinen Grenzwerte mehr festgelegt werden könnten. Der dann große Auslegungsspielraum wäre nicht im Sinne der Verkehrssicherheit.

Eine Reihe weiterer Forderungen hingegen wird vom DVR unterstützt. Zum Beispiel können Nachpflanzungen im Sinne von Lückenbepflanzungen in der Flucht bestehender Alleen erfolgen, wenn die Baumücke im Sinne der ESAB maximal 100 Meter lang ist. Begrüßenswert sind auch

die Forderungen nach vermehrten Geschwindigkeitsbegrenzungen und die Installation von ortsfesten Blitzanlagen an besonderen Gefahrenstellen.

Für den DVR steht der Schutz des menschlichen Lebens an erster Stelle. Seit 1995 haben über 22.000 Menschen ihr Leben durch Baumunfälle an Landstraßen verloren. Es besteht also weiterhin dringender Handlungsbedarf – und zwar am besten im gemeinsamen Dialog der Fachleute aus den Bereichen Verkehrssicherheit und Landschaftsschutz.

Der Autor ist Referatsleiter Straßenverkehrstechnik beim DVR.

dlipphard@dvr.de