

Presseinformation

Jeder vierte Todesfall auf Landstraßen nach Baumkollision

Die Allee verzeiht keine Fahrfehler

- Außerortsstraßen deutlich gefährlicher als Autobahnen und Stadtverkehr
- Baumanprall ist eine der folgenschwersten Unfallkonstellationen
- Appell der DEKRA Experten: Keine neuen Bäume neben Straßen pflanzen

DEKRA e.V.
Konzernkommunikation
Handwerkstraße 15
D-70565 Stuttgart

www.dekra.de/presse

„Welche Straßen sind am gefährlichsten?“ – auf diese Frage gibt die amtliche Unfallstatistik in Deutschland eine eindeutige Antwort. Die mit Abstand meisten tödlichen Verkehrsunfälle gibt es seit Jahren konstant auf Landstraßen. Hier sind jeweils rund 60 Prozent aller im Straßenverkehr Getöteten zu verzeichnen; im Jahr 2020 waren das 1.592 Menschen. Besonders gefährlich dabei: Kollisionen mit Bäumen am Straßenrand.

Mehr als 400 Verkehrsteilnehmer starben 2020 in Deutschland an Bäumen auf Landstraßen. Der Anteil der Baumunfälle an allen Verkehrstoten auf Landstraßen liegt bei rund einem Viertel und ist ebenfalls seit Jahren fast konstant. Zwar sind die absoluten Unfallzahlen 2020 in der Pandemie zurückgegangen. Der prozentuale Anteil der Baumkollisionen blieb aber so gut wie unverändert.

„Der Anprall an einen Baum mit einer auf Landstraßen üblichen Geschwindigkeit ist unter den überhaupt denkbaren Unfallkonstellationen eine der folgenschwersten“, sagt Peter Rücker, Leiter der DEKRA Unfallforschung. „Die Kraft der Kollision wirkt auf einer sehr kleinen Fläche und setzt enorme Energie frei. Ein Baumanprall mit 80 km/h ist auch in modernsten Fahrzeugen kaum zu überleben.“

Gerade wenn Bäume in regelmäßigem Abstand dicht neben der Straße stehen, kann schon ein kleiner Moment der Unaufmerksamkeit tödlich sein. „Wenn jemand von der Straße abkommt, weicht die Fahrtrichtung ja meist nur um wenige Grad vom Straßenverlauf ab“, so der DEKRA Experte. „In dieser Konstellation wirkt eine Baumreihe wie eine Wand – die Wahrscheinlichkeit einer Kollision liegt nahe 100 Prozent.“ Anders ausgedrückt: Eine Allee verzeiht praktisch keine Fehler.

Das malerische Landschaftsbild hat also seine Schattenseiten. Ein Plädoyer für die Motorsäge leitet der Fachmann aber daraus nicht ab. „Wir reden keineswegs einer großen Abholz-Aktion das Wort“, sagt Rücker. „Es ist aber dennoch wichtig, jeweils vor Ort intensiv darüber nachzudenken, wie gerade die Seitenräume von Landstraßen sicherer gestaltet werden können.“

Erster und wichtigster Schritt ist für den Chef der DEKRA Unfallforschung der Verzicht auf die Neuanpflanzung von Bäumen an Landstraßen: „Ein Baum ist ja

Datum Stuttgart, 10.08.2021 / Nr. 068
Kontakt Wolfgang Sigloch
Telefon direkt 0711.7861-2386
Telefax direkt 0711.7861-742386
E-Mail wolfgang.sigloch@dekra.com

ökologisch gesehen nicht dadurch besonders wertvoll, dass er direkt an einer Straße steht. Wo immer es geht, sollten Seitenräume hindernisfrei sein und im Ernstfall ein vergleichsweise ungefährliches Ausrollen ermöglichen.“ Experten sprechen hier von einer Fehler verzeihenden Infrastruktur.

Darunter können auch bauliche Maßnahmen verstanden werden – dass etwa Alleen oder Einzelbäume an der Straße durch Schutzplanken abgesichert werden. Damit auch Motorradfahrer im Sturzfall gut geschützt sind, sollten diese Schutzplanken unbedingt mit einem Unterfahrschutz versehen sein.

Diskutiert wird auch ein Tempolimit von 80 km/h auf engen Landstraßen – empfohlen vom Deutschen Verkehrsgerichtstag schon 2015, seit Jahren auch gefordert vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR). Eine solche Regelung würde für den DEKRA Experten in die richtige Richtung gehen: „Wir treten seit jeher dafür ein, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit situativ an die Gegebenheiten des jeweiligen Streckenabschnitts anzupassen. Es ist nicht sinnvoll, eine gut ausgebaute, breite, gerade Landstraße und eine kurvenreiche, schmale Strecke über einen Kamm zu scheren.“ Je einleuchtender eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Verkehrsteilnehmer sei, umso größer sei auch die Wahrscheinlichkeit, dass sie sich daran halten. „Schließlich können je nach Situation auch 80 km/h für manche Strecke noch zu schnell sein.“

Grundsätzlich gilt auch für die Landstraße, was allgemein als Grundregel fürs Auto- oder Motorradfahren beherzigt werden sollte: Vorausschauend und nicht zu schnell fahren, genügend Abstand halten, auf Nummer sicher gehen. „Die mögliche minimale Zeitersparnis zum Beispiel durch ein waghalsiges Überholmanöver steht in keinem Verhältnis zum Risiko für einen selbst und andere“, so Peter Rücker.

Bildunterschriften:

Allee 1-3: Das malerische Landschaftsbild der Allee hat seine Schattenseiten in Sachen Verkehrssicherheit.

Nissan Leaf Crash 75 km-h – 1: Der DEKRA Crash-Test mit einem simulierten Baum zeigt, welche verheerenden Folgen ein Baumanprall mit 75 km/h hat.

Über DEKRA

Seit fast 100 Jahren arbeitet DEKRA für die Sicherheit: Aus dem 1925 in Berlin gegründeten Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Verein e.V. ist eine der weltweit führenden Expertenorganisationen geworden. Die DEKRA SE ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft des DEKRA e.V. und steuert das operative Geschäft des Konzerns. Im Jahr 2020 hat DEKRA einen Umsatz von nahezu 3,2 Milliarden Euro erzielt. Rund 44.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind in rund 60 Ländern auf allen fünf Kontinenten im Einsatz. Mit qualifizierten und unabhängigen Expertendienstleistungen arbeiten sie für die Sicherheit im Verkehr, bei der Arbeit und zu Hause. Das Portfolio reicht von

Fahrzeugprüfungen und Gutachten über Schadenregulierung, Industrie- und Bauprüfung, Sicherheitsberatung sowie die Prüfung und Zertifizierung von Produkten und Systemen bis zu Schulungsangeboten und Zeitarbeit. Die Vision bis zum 100. Geburtstag im Jahr 2025 lautet: DEKRA wird der globale Partner für eine sichere und nachhaltige Welt. DEKRA gehört schon heute mit dem Platinum-Rating von EcoVadis zu den Top-1-Prozent der nachhaltigen Unternehmen im Ranking.