



Bäume sehen schön aus, sind aber für Verkehrsteilnehmer eine tödliche Gefahr. Schutzplanken und niedrige Geschwindigkeiten helfen.

Landstraßen – schön und gefährlich

Gefahren, Risiken, drei typische Unfallabläufe und Maßnahmen

Das Fahren auf Landstraßen macht den meisten Verkehrsteilnehmern Freude. Man verbindet gedanklich damit die angenehme Ausflugsfahrt, möglichst bei schönem Wetter und mit Blick in die abwechslungsreiche Landschaft. Kaum tritt beim Befahren von Landstraßen das Gefühl einer großen Gefahr oder die Notwendigkeit zu besonderer Vorsicht in das Bewusstsein. Die meisten Autofahrer sind der Meinung, dass eher auf den Autobahnen die Gefahr eines schweren oder tödlichen Unfalls droht, tatsächlich kommen die meisten Menschen bei Verkehrsunfällen auf Landstraßen ums Leben. In Umfragen hat sich gezeigt, dass Autofahrer Landstraßen als vertraut und freundlich erleben, dass sie deshalb das Risiko der eigenen Fahrweise unterschätzen und dass sie ihr Verhalten dementsprechend nicht an die sicher empfundene

aber tatsächlich gefährliche Verkehrssituation anpassen.

Die Verkehrsunfallstatistik zeigt dagegen diese Gefahren deutlich auf. Im Jahr 2010 sind auf Landstraßen 2.207 Menschen getötet und 24.343 schwer verletzt worden. Dies sind 60 Prozent aller Verkehrstoten. In 2011 haben diese Zahlen noch zugenommen. Allerdings sind die Entwicklungen in den Bundesländern und auch innerhalb der Bundesländer durchaus nicht einheitlich. Dies zeigt, dass die bisherigen positiven Entwicklungen im Verkehrssicherheitsbereich nicht automatisch auch zukünftig eintreten und dass besondere Anstrengungen, die zur Verbesserung der Sicherheit auf Landstraßen unternommen werden, sich nachhaltig positiv auswirken.

Warum aber sind den meisten Auto- und Motorradfahrern diese Gefahren nicht bewusst? Die Nähe zur Natur, das Fehlen

bedrohlich wirkender Elemente und die Vertrautheit mit der gesamten Umgebung wiegen die Lenker von Fahrzeugen in trügerischer Sicherheit. Möglicherweise treten noch die Erfahrung von Komfort und das Bewusstsein eines technisch optimierten Fahrzeugs hinzu, was den Gedanken an unangenehme Ereignisse, wie Unfall, Verletzung oder Tod weit in den Hintergrund drängt. Kaum jemand ist aber

auch der Auffassung, dass diese „nur statistischen“ Gefahren ihn persönlich betreffen könnten. Das Risiko wird verdrängt oder es wird darauf verwiesen, dass es nur bei besonders rücksichtsloser oder zumindest leichtsinniger Fahrweise auftreten kann. Tatsächlich ist es zwar ein vergleichsweise erhöhtes Risiko der jungen Menschen festzustellen, aber darüber hinaus ist es tatsächlich ein Querschnitt durch die Bevölkerung, der als Opfer von Verkehrsunfällen auf Landstraßen zu beklagen ist. Es muss auch betont werden, dass jede zweite bei Verkehrsunfällen getötete Person nicht in erster Linie Schuld am Unfall hat, d. h. beispielweise als betroffener Fahrer im Gegenverkehr oder als Mitfahrer nicht durch eigenes Verhalten wesentlich zur Vermeidung des Unfalls oder seiner Folgen beitragen konnte. Deshalb ist die subjektive Sicherheit oder die Erwartung,



Autor: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Reinhold Maier, Technische Universität Dresden, Vortrag beim Parlamentarischen Abend 2012 von DVW und DVR

bei hoher Aufmerksamkeit und ausreichender Fahrerfahrung könne schon nichts passieren, falsch und trügerisch.

Im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesverkehrsministeriums wird dieser Sachverhalt ernst genommen, zumal sich ein hoher Prozentsatz der Landstraßen in direkter Zuständigkeit von Bundesländern und – im Fall von Bundesfernstraßen – des Bundes selbst befinden. Damit trifft diese Gebietskörperschaften auch die Pflicht zur sicheren Planung und zum sicheren Betrieb dieser Straßen. Es werden dazu im Sicherheitsprogramm wesentliche Handlungsfelder auf Basis von Erkenntnissen über Unfallschwerpunkte angesprochen, mit denen sich Sicherheitsmaßnahmen beschäftigen sollen. Dabei stehen folgende Unfallabläufe im Vordergrund der Überlegungen:

Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten sind Kollisionen von Fahrzeugen im Gegenverkehr besonders folgenschwer. Ursächlich sind meist Fehler beim Überholen, wobei die Straßengestaltung mit den erforderlichen oder nicht erforderlichen ausreichenden Sichtfeldern eine große Rolle spielt. Da die Autofahrer Sichtweiten und Geschwindigkeiten in vielen Fällen nicht zutreffend einschätzen können, müssen sehr deutliche Informationen durch Verkehrszeichen, also Gebote und Verbote ausgesprochen werden. Die Bedeutung solcher Regeln steigt insbesondere dann, wenn Verkehrsteilnehmer dies überhaupt nicht einsehen: Wo die Einsicht in ein Überholverbot groß ist, ist richtiges Verhalten eher selbstverständlich und möglicherweise sind Schilder dann entbehrlich.

Ebenfalls mit sehr hohen Kollisionsgeschwindigkeiten treffen Linksabbieger und Gegenverkehr an Kreuzungen und Einmündungen aufeinander. Gesicherte Linksabbiegemöglichkeiten sind oft durch Abbiegesignale an Lichtsignalanlagen, in bestimmten Fällen auch durch Kreisverkehre zu schaffen.

Sehr häufig ist bereits über Unfälle beim Abkommen von

der Fahrbahn berichtet worden. Daher kann als bekannt vorausgesetzt werden, dass vor allem die Fahrgeschwindigkeit, aber auch ungeschützte Hindernisse neben der Straße zu besonders schweren Folgen derartiger Fahrfehler führen, während die Häufigkeit des Abkommens selbst kaum vermindert werden kann.

Diese drei typischen Unfallabläufe treten regelmäßig bei Unfallanalysen und Untersuchungen über die Sicherheitsdefizite von Landstraßen auf, sie prägen etwa 80 Prozent der Unfälle mit schweren Folgen auf Landstraßen. Darin mit deutlichem Gewicht, wenn auch regional sehr unterschiedlich verteilt, sind auch Motorradunfälle enthalten.

Wirksame Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen sind weitgehend bekannt. Die aktuellen Richtlinien für die Straßengestaltung tragen dem Rechnung, indem zukünftig das Überholen auf Streckenabschnitten konzentriert werden soll, an denen dies mit geringerer Gefahr möglich ist, indem zusätzliche Überholfahrstreifen angeboten werden und auf anderen Abschnitten das Überholen weitgehend unterbunden werden soll. An Kreuzungen soll nach den Richtlinien der Schutz für Linksabbieger gewährleistet sein. Auch die Notwendigkeit zur Sicherung der Seitenräume überall dort, wo sich gefährliche Hindernisse befinden, ist in den Richtlinien verankert. Es ist aber offensichtlich erforderlich darauf hinzuweisen, dass Bäume nicht nur ein Straßenbild freundlich prägen, sondern an Straßen Menschen töten können. Aufpralldämpfer oder Schutzplanken können Mensch und Baum retten. Natürlich sind diese Einrichtungen an den für Motorradfahrer besonders interessanten Strecken so auszuführen, dass für Motorradfahrer die Verletzungsgefahren vertretbar bleiben.

Schließlich muss auch daran erinnert werden, dass in der Öffentlichkeit unbeliebte Maßnahmen, wie Überwachungsmaßnahmen der Geschwindigkeitsbegrenzungen dem

Schutz von Menschenleben und Gesundheit dienen. Eine Diskriminierung oder absichtliche Verunglimpfung dieser lebensnotwendigen Hilfen für mehr Sicherheit als „Wegelagerei“ ist völlig kontraproduktiv, eine konstruktive Auseinandersetzung mit der Notwendigkeit solcher Maßnahmen ist dringend erwünscht. Derartige Ansichten und Darstellungen in der Öffentlichkeit beruhen schlichtweg auf Unkenntnis und richten großen Schaden an.

Selbstverständlich reicht alleine eine sichere Gestaltung von Landstraßen nicht aus, um den Defiziten vollständig entgegen zu wirken. Technische Maßnahmen helfen gegen Unfallhäufungen oder bei Sicherheitsdefiziten, die bei der Planung oder im laufenden Betrieb erkannt werden. Die sichere Gestaltung bedarf aber in jedem Fall auch der Akzeptanz durch die Nutzer des Straßenraums, also der Verkehrsteilnehmer.

Ein Ziel gemeinsamer Aufklärung durch Medien und meinungsprägende Personen sollte sein, Einrichtungen zur Geschwindigkeitsminderung und Verdeutlichung des richtigen Verhaltens als Schutz und Hilfe zu begreifen. Verkehrsteilnehmer könnten dann ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung und Überholverbote als Warnung und Hilfe erkennen und derartigen Einrichtungen mit Verständnis, vielleicht sogar Wohlwollen begegnen. Schließlich geht es bei der Einhaltung sinnvoller und sicherheitsrelevanter Verkehrsregeln nicht um staatliche Überwachungs-willkür, sondern um Schutz für das eigene und fremde Leben. Verständnis und Einsicht bei den Verantwortlichen in den Straßenbauverwaltungen sowie bei den politischen Entscheidungsträgern ist erforderlich, damit die notwendigen Mittel bereitgestellt werden. Dabei ist nicht nur an Geld zu denken, sondern auch an das Engagement von Personen, die sich der Sicherheitsarbeit widmen. Dies ist keine interessante Nebensache, sondern eine zentrale Aufgabe aller für Landstraßen Verantwortlichen.

Unser aktiver Beitrag zum Klimaschutz: Sprintsparstunde auf der AUTO MOBIL INTERNATIONAL in Leipzig.



Audi



CITROËN

HONDA
The Power of DreamsHYUNDAI
NEW THINKING.
NEW POSSIBILITIES.

LADA



PEUGEOT

RENAULT
DRIVE THE CHANGE

ŠKODA



SUBARU

SUZUKI
Way of Life!

TOYOTA

www.pro-saubere-luft.de
Das Kfz-Erneuerungsprogramm
des Verbandes der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK)

Unterstützt durch

