



Deutscher
Verkehrssicherheitsrat

Beueler Bahnhofplatz 16
53225 Bonn

Postfach: 53222 Bonn

Telefon +49(0)228-40001-0
Telefax +49(0)228-40001-67
info@dvr.de • www.dvr.de

Bekämpfung von Baumunfällen im Straßenverkehr

Beschluss des DVR-Gesamtvorstands vom 4. Mai 2009 auf der Basis der Empfehlung des Ausschusses für Verkehrstechnik

Hintergrund

Von 4949 Menschen, die in Deutschland im Jahr 2007 im Straßenverkehr ihr Leben verloren, starben 1051 im Zusammenhang mit einem Aufprall auf einen Baum, das sind 21,2 % der Verkehrstoten. Damit starb jeder Fünfte tödlich Verunglückte bei einem Baumunfall. 6903 Personen wurden schwer verletzt, das sind 9,1 % aller im Straßenverkehr Schwerverletzten. Besonders betroffen sind die größeren Flächenländer Niedersachsen (230 Getötete), Bayern (149), Nordrhein-Westfalen (118), Brandenburg (102) und Baden-Württemberg (101).

Baumunfälle sind eine unterschätzte Gefahr. Kraftfahrer schätzen Kurven (51 %), schmale Straßen (42 %) und Wildwechsel (39 %) als größere Gefahrenquellen ein als Baumalleen und Straßenbäume. Nur 13 % halten Bäume am Fahrbahnrand für gefährlich.

Obwohl die Zahl der Verunglückten bei Baumunfällen rückläufig ist, besteht weiterhin Handlungsbedarf. Grundlagen hierfür liegen mit den "Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB)" vor. Einige Bundesländer haben bereits Schwerpunktmaßnahmen gegen Baumunfälle eingeleitet.

Beschluss zur Bekämpfung von Baumunfällen im Straßenverkehr

Zur Bekämpfung der Baumunfälle appelliert der Deutsche Verkehrssicherheitsrat an die Bundesländer, die ESAB verbindlich einzuführen und umzusetzen.

Sofern nach den in den ESAB formulierten Kriterien keine unfallauffälligen Bereiche identifiziert werden können, sollen ergänzend die im Anhang dieses Beschlusses beschriebenen Kriterien zur Identifizierung unfallauffälliger Bereiche angewendet werden.

Für den Gesamtvorstand:

gez.

Prof. Manfred Bandmann
Präsident

Anhang: Erläuterungen zu den Instrumentarien und Maßnahmen

Anhang zur Vorstandsvorlage „Bekämpfung von Baumunfällen im Straßenverkehr“ (April 2009)

Erläuterungen zu den Instrumentarien und Maßnahmen

Zur Erreichung des Ziels einer nachhaltigen Bekämpfung von Baumunfällen setzt jedes Bundesland seine **Unfallkommissionen** oder speziell eingerichtete **Kompetenzteams** ein, um baumunfallauffällige Bereiche zu identifizieren. Bei Baumunfällen besteht bisher das grundsätzliche Problem, dass das Gesamtstraßennetz von schweren bzw. schwersten Unfällen der Kategorien 1 und 2 betroffen ist, ohne dass es sich dabei immer um Unfallhäufungen handelt. Eine exakte **Unfallanalyse** ist die Voraussetzung dafür, Maßnahmen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume dort zu ergreifen, wo eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass sich auch in Zukunft Unfälle dieser Schwere ereignen. Werden die vorgeschlagenen Maßnahmen ausgeführt, können unfallauffällige Stellen fast vollständig entschärft werden.

Zur **Identifikation** von auffälligen Bereichen mit Baumunfällen sind die ESAB heranzuziehen. Können dennoch keine unfallauffälligen Bereiche identifiziert werden, sollten folgende Kriterien zugrunde gelegt werden: Um **unfallauffällige Bereiche** handelt es sich, wenn sich in einem Zeitraum von 5 Jahren an einer Stelle mind. 2 Baumunfälle (nach ESAB mind. 3 Baumunfälle) oder auf einem Streckenabschnitt von 3 Kilometern mind. 3 Baumunfälle ereignet haben. Die Unfallschwere ist für die Festlegung des Kriteriums ohne Belang. Zum anderen müssen auch die Stellen identifiziert werden, die eine hohe Wahrscheinlichkeit für ein Abkommen mit gleichzeitigem Aufprall auf einen Baum aufweisen. Als **sonstiger auffälliger Bereich** sollte eine Stelle dann eingestuft werden, wenn sich in einem Zeitraum von 5 Jahren (nach ESAB ein Jahr) innerhalb von 300 Metern mind. 1 Baumunfall und 3 oder mehr Fahrunfälle ereignet haben.

Zur systematischen Erfassung aller Unfälle mit Abkommen von der Fahrbahn ist eine **Sonderkarte** anzulegen (Aufprall auf Bäume und sonstige Hindernisse, Abkommen ohne Aufprall). **Jeder Baumunfall mit schwerem Personenschaden** ist durch die zuständige Stelle unverzüglich einer Ursachenanalyse zu unterziehen, um gegebenenfalls sofort Abhilfemaßnahmen einleiten zu können. Darüber hinaus sollte im Rahmen der regelmäßigen **Verkehrsschauen** zur Unfallprophylaxe das Gefährdungspotenzial durch Bäume festgestellt werden.

Eine besondere Bedeutung kommt dem Einbau **passiver Schutzeinrichtungen (Schutzplanken)** zu. Passive Schutzeinrichtungen tragen zu einer deutlichen Verminderung der Unfallfolgen bei. Identifizierte unfallauffällige und sonstige auffällige Bereiche (Baumgruppen, Einzelbäume, Baumreihen, Alleen) sind mit passiven Schutzeinrichtungen auszustatten/nachzurüsten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Motorradfahrer beim Aufprall auf passive Schutzeinrichtungen bezüglich der Unfallschwere besonders gefährdet sind. Daher ist an allen unfallauffälligen und sonstigen auffälligen Bereichen ein **Unterfahrschutz** für Motorradfahrer anzubringen. Dies gilt vor allem auf Streckenabschnitten mit hoher Abkommenswahrscheinlichkeit in Kurven und an unfallauffälligen Bereichen mit Motorradfahrerbeteiligung.

Die Bereitstellung von Fördermitteln für ein **nationales Programm für passive Schutzeinrichtungen** könnte einen hohen Beitrag für mehr

Verkehrssicherheit auf allen Landstraßen leisten. Neben dem Einbau von passiven Schutzeinrichtungen trägt die Anordnung von restriktiven situativen **Geschwindigkeitsbeschränkungen mit regelmäßiger Geschwindigkeitsüberwachung** zu einer nachhaltigen Entschärfung auffälliger Bereiche bei.

Neue Bäume am Fahrbahnrand wachsen innerhalb weniger Jahre zu gefährlichen Hindernissen heran. Daher sollten **Neuanpflanzungen** von Alleen und **Nachpflanzungen** in der Regel nicht erfolgen. Sofern dennoch Bäume gepflanzt werden, sind neben einem ausreichenden Abstand zur Fahrbahn zusätzlich passive Schutzeinrichtungen vorzusehen. Bei Neuanpflanzungen ist folgendes zu beachten: Die "Richtlinien für das Pflanzen von Straßenbäumen" sollten sich nicht nur auf Straßen des Bundes beziehen, sondern auch für Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen Anwendung finden.

Ferner werden die in den ESAB genannten Maßnahmen empfohlen, d.h. bauliche, betriebliche, verkehrstechnische und straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verringerung von Baumunfällen, wobei der empfohlenen Verkehrsüberwachung durch Polizei und Kommunen eine große Bedeutung zukommt.

Der DVR und seine Mitglieder begleiten und unterstützen das Verkehrssicherheitskonzept gegen Baumunfälle durch **Aufklärungsmaßnahmen** und eine offensive **Öffentlichkeitsarbeit**.

Quellen:

Statistisches Bundesamt Deutschland

Bundesanstalt für Straßenwesen

Unfallforschung der Versicherer

Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB), 2006

Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken – MVMot, 2007