



Bäume am Straßenrand:

Kein Platz für Kreuze an „Straßen die verzeihen“.

denn: Jeden kann es treffen

Tödliche Falle: Schon bei kleinen Fahrfehlern können Bäume an Landstraßen für Autofahrer zu einer tödlichen Gefahr werden. Fahrzeuge werden von Bäumen beim Aufprall regelrecht "zersägt". Hierüber sind sich alle Fachleute einig.

Geschwindigkeit etwa 70 km/h + seitlicher Aufprall (mit Seitenairbag)

Keine Chance zu Überleben bzw. Gefahr von lebensgefährlichen Verletzungen

Weil aber Menschenleben und Gesundheit wertvoller sein sollten als Bäume entlang der Landstraßen sollte man entsprechende Maßnahmen zum Schutz von Mensch und Baum treffen.

Noch immer ist der Baumunfall auf Landstraßen die häufigste Einzelursache von tödlichen Verkehrsunfällen (über 20%), Tendenz steigend (2009-2011). Allein in den letzten 20 Jahren (1991- 2011) starben in Luxemburg über 250 Menschen durch Baumunfälle. Mehr als Tausend wurden zum Teil schwer verletzt!!

Seit Einführung der Unfallstatistik in Luxemburg vor 60 Jahren haben sogar schätzungsweise mehr als 600 Menschen ihr Leben durch einen Aufprall auf einen Baum verloren. Über 3400 wurden schwer verletzt.

Denn nicht jede Kollision mit einem Baum hat als Ursache zu hohe Geschwindigkeit oder Alkohol hinter dem Lenkrad. Oft genügt schon ein kleiner Fahrfehler, Ablenkung, Unwohlsein oder Müdigkeit. Junge unerfahrene Fahrer sind hier übermäßig stark „vertreten“.

Laut Statec Unfallstatistik haben 2010 **60% der Opfer zwischen 18-24 Jahren** ihr Leben durch eine Kollision mit einem Baum verloren.



Da bei Kollisionen mit Bäumen die Schwere der Verletzungen grösser ist als bei anderen „Unfall“ursachen, bietet nach Ansicht vieler Verkehrsexperten keine andere erprobte Maßnahme soviel Potenzial, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten signifikant zu senken.

→ Die meisten Baumunfälle geschehen auf Landstraßen. Dabei ist das Risiko getötet zu werden **sechsmal höher** als beim Abkommenunfällen ohne Aufprall auf ein Hindernis.

Ist es nicht auch unsere Pflicht unsere Kinder und Jugendlichen zu schützen und unseren Nachkommen weniger gefährliche Straßen zu hinterlassen?

Im Schnitt stirbt in einer vier Kilometer langen ungeschützten Allee alle fünf Jahre ein Mensch. Beispiel Strecke Larochette-Medernach (12 Tote während 20 Jahren, davon die meisten durch Kollision mit einem Baum). Genaue Daten über Schwerverletzte fehlen.

Wird nichts unternommen, dann werden wir in Zukunft noch Hunderte von Toten und Schwerverletzten zu beklagen haben. Viele Leben werden viel zu früh, oft unschuldig (Beifahrer, Insassen) ausgelöscht oder zerstört. Viele Betroffene werden sehr lange an ihren schweren Verletzungen zu leiden haben. Familien werden zerstört, Freunde werden leiden....



Das bedeutet jedoch keinesfalls, dass alte, landschaftlich wertvolle Alleen alle abgeholzt werden sollen!

Von Verkehrsexperten empfohlene Maßnahmen:

→ Absenkung der Höchstgeschwindigkeit um 20 km/h an neuralgischen Punkten

Parallel dazu eine fachgerechte Sensibilisierung über unangepasste Geschwindigkeit in Baumalleen und die Konsequenzen bei einer Kollision mit einem Baum. Denn dicht am Fahrbahnrand stehende Bäume werden nur von etwa 13 Prozent der Autofahrer überhaupt als Gefahr wahrgenommen (ACL).

→ In Frage kämen an bestimmten Stellen außerdem Kurvenbegradigungen und Verbesserung der Fahrbahnoberfläche.(Audit de sécurité). Hierbei müssten dann allerdings einige wenige Bäume, nahe am Straßenrand verschwinden, hier könnten als Kompensation später niedrige dünnstämmige Hecken angepflanzt werden.

→ Installation von Schutzplanken an bestehenden Alleen



Bild 3: Beispiel für Schutzplanken bei Bäumen mit ausreichendem Abstand zum Fahrbahnrand

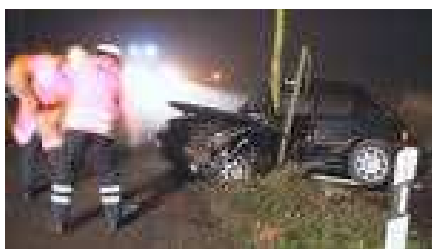


Bild 4: Beispiel für Schutzplanken bei Bäumen mit geringem Abstand zum Fahrbahnrand

Der Aufprall auf Schutzplanken führt zu deutlich geringeren Unfallfolgen als der Aufprall auf Bäume. Schutzplanken führen bei Abkommenunfällen zu etwa vergleichbarer Unfallschwere wie freie Seitenräume. Die Kosten liegen nach Berechnungen der Versicherer (GdV) deutlich unter den volkswirtschaftlichen Schäden eines Unfalls. (Nutzen/Kosten Verhältnis über $\geq 5:1$). Holz Leitplanken sind ebenfalls eine Möglichkeit / Alternative um einen Aufprall auf Baume am Straßenrand zu vermeiden (da wo kein LKW Verkehr)

Eine solche bauliche Maßnahme bedeutet auch eine **nachhaltige, dauernde Verringerung der Gefahr**, die im Gegensatz zu Geschwindigkeitskontrollen oder Sensibilisierung nur einmalig zu erfolgen hat.

→ Bei all diesen Maßnahmen sollen einzelne Bäume die nur 20cm (Zentimeter) vom Straßenrand entfernt stehen, entfernt werden.



- **Wichtig → Genereller** Verzicht auf Anpflanzung von Bäumen entlang neuen Straßen

Bäume, die entfernt werden müssen weil sie krank und „baumfällig“ sind und somit eine eventuelle Gefahr darstellen, sollten keinesfalls **durch Neuanpflanzung ersetzt werden!**



Strecke Mersch-Angelsberg

Als mögliche Kompensationsmaßnahmen bietet die AVR das Gebiet um das Verkehrsopferdenkmal und den Erinnerungswald „beim Schlass“ der Gemeinde Junglinster an.

Zitat:

„Unter Berücksichtigung der heute möglichen Fahrgeschwindigkeiten und im Hinblick auf die veränderten Verkehrssicherheitsbedürfnisse passt m.E. der Sicherheitsstandard der Postkutschenzeit nicht mehr zur heutigen Zeit.“

Alwin SEIFERT in Vereinbarkeit der Bepflanzung an Straßen mit den Verkehrssicherheitsbedürfnissen unseres Jahrhunderts.

Quellen:

„Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume, ESAB“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Unfallforschung der Versicherer (UDV) Siegfried Brockmann

Volker MEEWES: Aufprallgeschwindigkeiten, Unfälle und Unfallfolgen von Baumunfällen

Schutz von Mensch und Baum, Deutscher Verkehrssicherheitsrat, GDV

Dieter ELLINGHAUS: **Liebe macht blind**, die unterschätzte Gefährdung durch Bäume am Straßenrand