

## Baumunfälle

**Bäume am Straßenrand werden von den Kraftfahrern selten als gefährliche Hindernisse wahrgenommen. Dabei führen Baumunfälle oftmals zu sehr schweren Unfallfolgen. Der ADAC betreibt seit vielen Jahren Aufklärung und setzt sich für die sichere Gestaltung der Straßenseitenräume ein.**

### Sachstand

Der Aufprall auf feste Hindernisse neben der Fahrbahn ist zwar nur für 16 % der im Straßenverkehr Verunglückten, jedoch 37 % der Getöteten verantwortlich. Fast die Hälfte dieser Opfer stirbt bei der Kollision mit einem Baum; im Jahr 2017 waren dies in Deutschland insgesamt 559 Personen. Mit 474 Todesopfern ist der Baumunfall vor allem ein Landstraßenproblem.

Die schweren Unfallfolgen von Baumunfällen resultieren daraus, dass Fahrzeuge nach einem Fahrfehler häufig mit der Seite oder dem Dach auf einen Baum prallen. Die Schutzsysteme des Fahrzeuges (deformierbare Strukturen im Vorderwagen, steife Fahrgastzelle, Airbag) können ihre Wirkung dann kaum entfalten. Aber auch bei einem Frontalanprall aus 100 km/h kann selbst ein 5-Sterne Fahrzeug die Passagiere nicht schützen.

Um die tragischen Folgen von Baumunfällen zu reduzieren, muss man diese möglichst verhindern oder zumindest die Anprallgeschwindigkeit deutlich reduzieren. Wirksame Maßnahmen können auf drei Ebenen ansetzen:

### Fahrer

Der Fahrer steht unbestritten zuvorderst in der Verantwortung, durch umsichtige und defensive Fahrweise Unfälle zu verhindern. Die tödliche Gefahr durch Baumunfälle ist jedoch vielen Verkehrsteilnehmern gar nicht bewusst. Durch Information kann die Akzeptanz für z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen in Alleen gesteigert werden.

### Fahrzeug

Auch die besten passiven Sicherheitssysteme eines Fahrzeuges alleine reichen nicht aus, um einen Baumunfall bei typischer Landstraßengeschwindigkeit zu überleben. Fahrerassistenzsysteme wie Spurverlassenswarner, Spurhalteassistent und vor allem das schon weit verbreitete elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) haben große Potenziale,

das Abkommen von der Fahrbahn zu verhindern. ESP trägt auch dazu bei, dass ein Fahrzeug frontal und nicht seitlich mit einem Hindernis kollidiert.

### Straße

Große Sicherheitsreserven bestehen in der Gestaltung des Straßenumfeldes. Viele Außerortsstraßen sind von Bäumen gesäumt, oftmals unmittelbar am Fahrbahnrand. Während es sicher nicht angemessen ist, alle Straßenbäume zu entfernen, soll doch die Verträglichkeit mit schnellem Kraftverkehr in jedem Einzelfall analysiert und bewertet werden.

Für baumbestandene Straßen sind die höchsten Anforderungen an den Entwurf, die bautechnische Ausführung und den betrieblichen Unterhalt der Straße zu richten, damit möglichst wenige Abkommensunfälle auftreten.

Über die Anforderungen der *Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäumen* (ESAB 2006) hinaus empfiehlt der ADAC:

- Im unmittelbaren Straßenumfeld sollten bevorzugt Büsche statt Bäume gepflanzt werden.
- Alle Neupflanzungen von Bäumen sollten bereits zum Zeitpunkt der Pflanzung mit Schutzeinrichtungen gesichert werden. Nach 5 Jahren stellen Bäume ein tödliches Hindernis dar.
- Unabhängig vom bisherigen Unfallgeschehen sollten vor Straßenbäumen im Bestand systematisch Schutzeinrichtungen nachgerüstet werden.
- Auf typischen Motorradstrecken sollten Stahlenschutzplanken mit einem zusätzlichen Unterfahrschutz ausgestattet werden.
- Wo die Absicherung mit Schutzplanken technisch oder finanziell nicht möglich oder aus gestalterischen Gründen nicht erwünscht ist, z.B. in Alleen, sollte die zulässige Geschwindigkeit reduziert und wirkungsvoll überwacht werden.
- Straßen mit hoher Verkehrsbedeutung sollten aus Alleen herausgenommen werden.