

Unfallgeschehen auf Landstraßen

Unfälle auf Landstraßen sind besonders schwer. Rund zwei Drittel aller tödlichen Unfälle ereignen sich auf Landstraßen. Über 30% dieser Unfallopfer sterben durch den Aufprall auf Bäume. Den Kraftfahrern sind die mit dem Befahren von Landstraßen verbundenen Gefahren allerdings nicht bewusst, weniger als 10% der Fahrer entwickeln beispielsweise Unsicherheitsgefühle beim Befahren von Alleen. Autobahnen werden von den Verkehrsteilnehmern als gefährlicher eingeschätzt, obwohl auf sie noch nicht einmal ein Fünftel aller Getöteten entfällt.

Die Auswertung von Unfalldaten und die Kategorisierung der Verkehrsvorgänge, die zum Unfall geführt haben, ergeben spezifische Muster, die das Unfallgeschehen auf Landstraßen charakterisieren.

Besonders bedeutsam sind auf Landstraßen die Unfälle auf freier Strecke:

- Etwa die Hälfte aller Getöteten verloren die Kontrolle über ihr Fahrzeug und gelangten in der Folge von der Straße ab. Sie konnten in aller Regel die Gefahren der Straße nicht erkennen, so dass sie ihr Fahrverhalten nicht angemessen wählen konnten. Kurven und Gefällestrrecken sind bei derartigen Unfällen die auffälligsten Bereiche im Straßennetz.
- Ein weiteres Viertel verlor das Leben in Folge einer Kollision mit dem Gegenverkehr.
- An Kreuzungen und Einmündungen verunglücken etwa zehn Prozent der Unfallbeteiligten tödlich. Dies geschieht weniger aus Gründen der Ungeduld der einzelnen Fahrzeugführer, sondern im Wesentlichen aus Einschränkungen der menschlichen Fähigkeiten Geschwindigkeiten und Abstände realistisch einzuschätzen. Mit steigender Fahrgeschwindigkeit werden Geschwindigkeiten unterschätzt und Abstände überschätzt.

Gezielte Maßnahmen können aus Sicht der Unfallforschung der Versicherer in den Bereichen der Straßeninfrastruktur, der Fahrzeugtechnik, der Verkehrsüberwachung und der Information von Verkehrsteilnehmern den Gefahren entgegen wirken. Dazu gehören insbesondere:

- Hindernisfreie Seitenräume mindern die Unfallfolgen von Abkommenunfällen entscheidend. In Bereichen, in denen dies nicht umsetzbar ist, sollten Einrichtungen wie Leitplanken vor bestehenden Hindernissen schützen, hierzu gehört auch der Schutz vor einem Aufprall auf einen Baum.
- Die Durchsetzung angemessener Geschwindigkeit durch Überwachungsmaßnahmen führt dazu, dass von den meisten Fahrzeugführern die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird und die Fahrzeuge auf der Straße verbleiben. Starenkästen haben sich in diesem Zusammenhang besonders bewährt, da sie die Geschwindigkeiten dauerhaft senken und sowohl an einzelnen Stellen (Kurven, Kreuzungen) wie auch linienhaft eingesetzt werden können.
- Sichtbare und ausreichende Beschilderung, die vom Kraftfahrer zu allen Tageszeiten erkannt werden kann, unterstützen die Begreifbarkeit der Straße und erleichtern die

Anpassung des Fahrverhaltens. Sie sollte für sensible Bereiche wie Kreuzungen und Einmündungen oder Kurven zur Grundausstattung der Straße gehören.

- Die Erweiterung einer Straße mit wechselseitiger Zuordnung von Überholfahrstreifen reduziert den Überholdruck der Fahrzeugführer und wirkt effektiv gegen Unfälle, bei denen es in Folge von Überholvorgängen zu einer Kollision mit dem Gegenverkehr kommt.
- Sicherheitserhöhende Fahrerassistenzsysteme wie ESP (Electronic Stability Programm) als Teil der Serienausstattung von Fahrzeugen unterstützen den Fahrer in kritischen Fahrsituationen, in dem sie die Motorleistung drosseln mit der Abbremsung einzelner Räder ein Ausbrechen des Hecks oder der Front gezielt vermieden wird. Sie sollten daher Teil der Serienausstattung von Fahrzeugen sein.
- Der Erwerb des Führerscheins, aber insbesondere die steigende Erfahrung durch die Teilnahme am Straßenverkehr führt zu einem allgemeinen Grundwissen der Verkehrsteilnehmer, wie Straßenverkehr funktioniert und welches Verhalten im allgemeinen angemessen ist, dennoch wird er hierdurch nicht zu Fachmann in Sachen Verkehrssicherheit. Spezifische Gefahren, die er als Laie aber nicht erkennen kann, müssen durch Information einerseits stärker in das Bewusstsein gerückt werden und andererseits muss die Wirkung von Maßnahmen erklärt werden. Starenkästen werden von den Verkehrsteilnehmern zum Beispiel in aller Regel als "Abzocke" wahrgenommen, obwohl sie ein effektives Mittel zum Schutz des eigenen Lebens sind.
- Neben der Information aller Verkehrsteilnehmer sollte zusätzlich zielgruppenorientierte Aufklärung betrieben werden. Verkehrsteilnehmer mit einem erhöhten Unfallrisiko brauchen eigens für sie konzipierte Informationen, ausgehend von den Randbedingungen, die die jeweilige Gruppierung charakterisieren. Dazu gehören Konzepte zur Ansprache der jungen Fahrer zwischen 18 und 25 Jahren, Motorradfahrer, Senioren, Erwachsene mit Kindern im Fahrzeug und andere.
- Jedes Wissen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit kann erst dann für Alle von Nutzen sein, wenn es einerseits Eingang in bestehende Regelwerke für Planer und Straßenbauer findet, neu entwickelte Verfahren in Regelwerken niedergelegt werden und diese in der alltäglichen Arbeit umgesetzt werden. Dazu bedarf es der stetigen Information und Schulung von Entscheidungsträgern und Mitarbeitern in Verwaltung und Planung. Wichtige Sicherheitsregelwerke in Deutschland sind die Merkblätter für das Auswerten von Straßenverkehrsunfällen, die Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen, das Straßensicherheitsaudit und die Empfehlungen für den Schutz gegen Aufprall auf Bäume