

# „Stumme Killer am Straßenrand“

Fast 900 Menschen sind im vergangenen Jahr in Deutschland bei Verkehrsunfällen, die an Straßenbäumen endeten, gestorben. Ihr Tod hat Familien, Freunde und Bekannte in Trauer und Verzweiflung gestürzt – aber auch die provokante Frage aufgeworfen: Gehören Bäume an den Straßenrand oder in den Wald?

VON ULRICH BEHMANN

Himmelfahrt, 13. Mai 2010, 4.49 Uhr. Auf der Kreisstraße 12 – zwischen der Jugendanstalt und dem Ortseingang von Tündern – spielt sich eine Tragödie ab. Ein VW Golf kommt von der Fahrbahn ab, prallt frontal gegen eine Platane – und geht wenige Sekunden später in Flammen auf. Eingeklemmt hinter dem Steuer sitzt ein 33 Jahre alter Familienvater; er verbrennt im Wrack. Ein sogenannter Baum-Unfall, der furchtbarer nicht sein kann. Nach solchen Verkehrsunfällen fragt man sich: Wie wäre das Unglück wohl ausgefallen, wenn dort kein Baum gestanden hätte?

Baum-Unfälle waren auch im vergangenen Jahr immer noch die häufigste Einzelursache von tödlichen Verkehrsunfällen in Deutschland (20 Prozent). Einige Bundesländer wiesen sogar noch wesentlich höhere Anteile auf – so starben in Mecklenburg-Vorpommern 43 Prozent der bei Verkehrsunfällen Getöteten bei Baum-Unfällen, in Brandenburg waren es 39 Prozent und in Niedersachsen 29 Prozent. Insgesamt kamen 2009 840 Menschen bei Baum-Unfällen ums Leben. Damit sind seit 1995, dem Jahr der Ein-

führung der Baum-Unfallstatistik fast 23.000 Menschen bei Unfällen, die an Straßenbäumen endeten, gestorben. Die Gefahr für Verkehrsteilnehmer, nach einer Kollision mit einem Baum getötet zu werden, ist etwa 2,3-mal höher als bei einem durchschnittlichen Verkehrsunfall auf Landstraßen. Vor 1995 seien die Auswirkungen von Unfällen nach einem Aufprall auf Hindernisse am Fahrbahnrand bundesweit unbekannt gewesen, behaupten die Unfallforscher Dr. Jean Emmanuel Bakaba und Dr. Matthias Kühn in einer Studie von 2009. „Ich liebe Bäume sehr, aber sie gehören in den Wald“, sagt der Hamelner Rettungsassistent Arne Schöbel (21) – und fügt hinzu: „Für mich sind Straßenbäume stumme Killer.“

Auf die Gefahr, die von Straßenbäumen ausgeht, wurde in Hameln bereits im Jahr 2003 hingewiesen. Nach 22 Baum-Toten in nur drei Jahren hatten Experten im Kreis Hameln-Pyrmont Alarm geschlagen. Kontroverse Diskussionen folgten. Im Kern waren sich alle Behörden einig: Neuanpflanzungen an Straßen soll es nicht mehr geben. „Das ist auch noch heute die Meinung, die wir mit fester Überzeugung vertreten“, sagt der



13. Mai bei Tündern: Bei diesem Baum-Unfall kommt ein 33 Jahre alter Familienvater ums Leben. Er ist im Wrack verbrannt.

Foto: ube

scheidende Geschäftsführer der heimischen Unfallkommission, Dieter Frede. „Autofahrer müssen vor schwerwiegenden Unfallfolgen bewahrt werden.“ Zahlen belegen: Durch überhöhte Geschwindigkeit und Fahrfehler kommt es immer wieder zu folgenschweren Verkehrsunfällen, die an Bäumen enden – auch im Weserbergland: Im Jahr 2000 waren es fünf von 13, 2001 zehn von 17 und 2002 sieben von 23 Menschen, die im Kreis Hameln-Pyrmont an Bäumen ihr Leben ließen. Zwischen 2003 und 2009 starben im Zuständigkeitsbereich der Inspektion Hameln-Pyrmont/Holzminde 24 von 89 tödlich Verletzten an Bäumen. Das sind 27 Prozent aller Todesopfer.

Ein Videofilm, der einen Versuch von Unfallforschern zeigt und den die Dewezet auf ihrer Homepage ([www.dewezet.de](http://www.dewezet.de)) veröffentlicht, veranschaulicht eindrucksvoll, wie schrecklich Unfälle an Bäumen enden und wie wenig Seitenairbags oder die Fahrzeugstruktur zur Abmilderung des Aufpralls beitragen können. Ergebnis: Schon ein seitlicher Aufprall an einen Baum mit 55 km/h hat für die Fahrzeuginsassen schwerste oder gar tödliche Verletzungen zur Folge. Bei einem Crash mit 90 km/h – eine durchaus realistische Geschwindigkeit in Alleen, in denen die Bäume ungeschützt am Straßenrand stehen – zerteilt oder zerfetzt der Baum das Auto regelrecht: Die Insassen haben nach Meinung der Unfallforscher in so einem Fall keine Überlebenschance mehr. „Deshalb ist es wichtig, dass die Verantwortlichen die Probleme erkennen und die richtigen Maßnahmen ergreifen, zumal die Autofahrer Alleen subjektiv als wenig gefährlich empfinden“, sagt Klaus Brandenstein von der Unfallforschung der Versicherer, und tritt für ein konse-

quentes Handeln ein. „An erster Stelle muss die sorgfältige Analyse des Unfallgeschehens stehen. Arbeiten die Unfallkommissionen, die dafür zuständig sind, sorgfältig und konsequent und werden deren vorgeschlagene Maßnahmen dann auch umgesetzt, können die Stellen im Straßennetz, an denen immer wieder schwere Baum-Unfälle passieren, fast vollständig entschärft werden, ohne dass dabei die Kettensäge oder die Axt zum Einsatz kommen müssen“, so Brandenstein. Denn ein Entfernen von Bäumen ist in den allermeisten Fällen gar nicht notwendig.

In der Praxis haben sich Schutzplanken und die Festlegung einer Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h in Alleen als sehr wirksam erwiesen. Diese Höchstgeschwindigkeit muss – vor allem an Unfallhäufungen – allerdings konsequent überwacht werden, damit sie eingehalten wird. Allein damit ließen sich an Unfallschwerpunkten schwerste und tödliche Unfälle um 50 bis 80 Prozent reduzieren, meinen die Wissenschaftler.

Das Land Niedersachsen hat reagiert und Kompetenzteams „Baum“, die Teil der Verkehrs- und Innenministerium im Jahre 2007 eingeleiteten Kampagne gegen Baum-Unfälle sind, ins Leben gerufen. Wie bei kommunalen Unfallkommissionen sind darin Experten von Polizei, Straßenbausträgern und andere Fachbehörden vertreten. Früher, so der Leiter der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hameln, Markus Brockmann, seien nur die Unfallschwerpunkte unter die Lupe genommen worden. „Heute ist das anders. Nach jedem schweren Baum-Unfall untersucht das Kompetenzteam, ob es etwas zu tun gibt.“

Am 4. Februar schleuderte der VW Lupo einer jungen

Hamelnerin auf der völlig vereisten Kreisstraße 28 zwischen Herkendorf und Hemeringen frontal gegen eine Birke – für die junge Frau kam jede Hilfe zu spät. „In diesem Fall sind wir zu dem Schluss gekommen, dass der Baum an dieser Stelle eine Gefahr darstellt und entfernt werden muss“, sagt Brockmann. Nach einer Serie von schweren Verkehrsunfällen auf der Landesstraße 432 zwischen Bösingfeld und Grupenhagen wurde nach Angaben der Landkreis-Behörde am 8. September während einer Verkehrsbesprechung beschlossen: Die Bäume müssen gefällt werden. Grund: Es gibt dazu keine Alternative.

Die Niedersächsische Straßenbaubehörde in Hameln pflanzt nach Angaben ihres Leiters Markus Brockmann längst keine Bäume mehr neben neuen Straßen. „Es sei denn, es werden dort ohnehin Schutzplanken installiert und wir können die Bäume dahinter setzen“, sagt Brockmann. Seine Behörde sei nach dem Naturschutzgesetz zwar dazu verpflichtet, alle Straßenbäume, die aus welchen Gründen auch immer gefällt werden mussten, zu ersetzen. „Aber wir machen das jetzt nur noch an Wirtschaftswegen oder im Wald. Neben Schnellstraßen pflanzen wir konsequenterweise Büsche.“

Das Landesamt tut vermutlich gut daran, so zu handeln. Denn: Nach Auffassung von Rechtsexperten könnten Neuanpflanzungen sogar verfassungswidrig sein, wenn diese nicht mit Schutzplanken abgeschirmt werden. In einem im März 2001 veröffentlichten Rechtsgutachten kommt Prof. Dr. Gerrit Manssen, Inhaber des Lehrstuhls für öffentliches Recht an der Universität Regensburg, zu dem Schluss, dass diejenigen, die an neuen Straßen Bäume pflanzen ohne gleichzeitig

Schutzplanken zu errichten mit Amtshaftungsansprüchen rechnen müssen. Manssen begründet das so: „Der Staat ist verpflichtet, im Rahmen des finanziell und organisatorisch Möglichen Leben und körperliche Unversehrtheit seiner Bürger zu schützen. Dazu gehört auch, dass die technische Gestaltung der Straßen und des Straßenumfeldes so beschaffen ist, dass Unfälle möglichst vermieden werden oder zumindest glimpflich ablaufen. Das gilt selbst dann, wenn der Verkehrsteilnehmer durch pflichtwidriges Handeln (z.B. überhöhte Geschwindigkeit, Alkohol) zu diesen Unfällen beiträgt. Deshalb widerspricht es unter dem Aspekt der Schutzpflichtfunktion des Artikels 2, Absatz 2, Satz 1 dem Grundgesetz, wenn außerhalb geschlossener Ortschaften an Straßen Bäume neu angepflanzt werden, ohne dass die Verkehrsteilnehmer durch Leitplanken geschützt werden. Es handelt sich also um eine objektiv verfassungswidrige Maßnahme.“ Er stehe auch heute noch zu seiner Rechtsauffassung, sagt Professor Manssen im Dewezet-Gespräch. Sein Gutachten habe seinerzeit Diskussionen angestoßen. „Schließlich hat es neue Richtlinien zum Schutz vor Unfällen mit Bäumen gegeben, doch: Unter dem enormen Druck von Umweltschützern wurden die Vorgaben sehr weich formuliert. Es liegt weitgehend im Ermessen des jeweiligen Straßenbaulastträgers, was er tut.“

► Welche furchtbaren Folgen ein Baum-Unfall haben kann, zeigt ein Film der Dekra. Die Experten simulierten den Pfahlanprall eines Opel Omega B (Baujahr 1994) mit 97 km/h bei einem Aufprallwinkel von 23 Grad. Zu sehen ist der Test im Internet bei [www.dewezet.de](http://www.dewezet.de)

## KOMMENTAR

### Tödliches Grün

VON ULRICH BEHMANN

Man glaubt es kaum: Das Risiko, dass bei einem Unfall ein Baum im Weg steht, ist in Niedersachsen am höchsten. Laut Auto Club Europa (ACE), der die Zahlen des Statistischen Bundesamtes ausgewertet hat, sind 2008 in unserem Land 95 Kraftfahrzeuge je 1000 Kilometer Straßennetz gegen einen Baum geprellt. Zum Vergleich: Im Saarland waren es 75 Unfälle und in Brandenburg 74 Kollisionen. Dass Bäume nicht an den Straßenrand gehören, steht wohl außer Frage. 23.000 Menschen sind seit Einführung der Baum-Unfallstatistik im Jahre 1995 allein in Deutschland bei Verkehrsunfällen, die an Straßenbäumen endeten, ums Leben gekommen. Das ist eine traurige Zahl, die die große Gefahr widerspiegelt, die von Bäumen ausgeht. Innerhalb von 15 Jahren ist quasi eine Kleinstadt ausgelöscht worden.

Es ist zu begrüßen, dass sich mittlerweile kommunale Unfallkommissionen und

seit 2007 auch spezielle Kompetenzteams um das Phänomen „Baum-Unfall“ kümmern. Die Arbeit der Experten trägt womöglich erste Früchte, denn die Zahl der Baum-Unfälle geht zurück. Innenminister Uwe Schünemann sagt, die Zusammenstöße mit Bäumen hätten im vergangenen Jahr um mehr als 300 auf 3520 reduziert werden können. Zu verdanken sei das der engen Zusammenarbeit von Verkehrsministerium, Verkehrsbehörden, Straßenbauämtern und Unfallforschern.

Obwohl die Zahl der Verunglückten bei Baum-Unfällen rückläufig ist, besteht weiter Handlungsbedarf. Keinesfalls sollten alle Alleen abgeholzt werden, doch: Überall dort, wo Bäume zu einer tödlichen Gefahr heranwachsen, muss jetzt mutig agiert werden. Das bedeutet: Entweder Schutzplanken vor die Stämme setzen, oder: Bäume entfernen und durch schöne Hecken ersetzen, die zugleich eine Fangzaunwirkung haben.

[u.behmann@dewezet.de](mailto:u.behmann@dewezet.de)

