

Verkehr

Tempo 80, damit es nicht kracht – Unfallrisiko Landstraße

von Peter Schlanstein

Das Risiko, einen schweren Verkehrsunfall zu erleiden, ist in Deutschland auf keiner Straßenart so hoch wie auf Landstraßen. Zwar ereignen sich die weitaus meisten Personenschadenunfälle innerorts, doch das Verhältnis kehrt sich gravierend um, wenn die Zahl der Getöteten betrachtet wird. Ursächlich hierfür ist vor allem die nicht angepasste und überhöhte Geschwindigkeit, deren Ausmaß sowohl auf die Kollisionswahrscheinlichkeit als auch auf die Schwere des Schadens unmittelbaren Einfluss nimmt. Wenn die Bundesregierung das selbst gesetzte Ziel erreichen möchte, die Zahl der Verkehrstoten in der Dekade bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren¹, muss sie sich den dafür wichtigen Potenzialen stärker zuwenden. Dazu hat u. a. auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag 2015² einige praktikable Empfehlungen herausgearbeitet.

Trügerische Idylle

Alleen und Landstraßen, die zwischen Feldern, Wiesen und Wäldern an Bauernhöfen und kleinen Dörfern entlang führen, sind beliebt, aber außerordentlich gefährlich. Nach aktuellen Daten ereignen sich dort knapp 25 Prozent aller in Deutschland registrierten Unfälle mit Personenschaden. Zugleich zeichnen sich die Landstraßenunfälle durch eine besonders hohe Unfallschwere aus: Fast zwei Drittel der im Straßenverkehr tödlich verletzten Verkehrsteilnehmer, im Jahr 2014 waren es über 2.000 Menschen im Bundesgebiet, kamen auf Landstraßen ums Leben.³ Ursächlich hierfür sind oft überhöhtes Tempo oder Fehlbeurteilung von Abstand und Geschwindigkeit entgegenkommender Fahrzeuge.

Die Folgen des hohen Tempos sind gewiss auf allen Straßen dramatisch, wie die aktuellen Zahlen des Statistischen Bundesamtes belegen. Geschwindigkeit ist in Deutschland bei allen schweren Unfällen die meistgenannte Ursache. So gingen 2014 bei über 45.000 Unfällen mit Personenschaden insgesamt 1.155 Getötete, das sind mehr als ein Drittel aller Todesopfer im Straßenverkehr, und über 61.000 Verletzte (16 Prozent aller Verletzten) auf zu schnelles Fahren zurück.⁴ Die überproportional hohen Anteile der Geschwindigkeitsopfer an den Verunglückten zeigen sich seit Jahren weitgehend konstant. Das heißt, es sind noch immer zu viele motorisierte Verkehrsteilnehmer zu schnell unterwegs. Doch besonders auf Landstraßen beeinflussen die höheren Fahrgeschwindigkeiten ganz erheblich die Schwere der Unfallfolgen. Denn dort existieren in der Regel keine fehlerverzeihenden Seitenräume, wie diese auf Autobahnen zum Standard zählen. Dazu müssten u. a. verschiedenste Hindernisse beseitigt oder z. B. durch geeignete Schutzplanken abgesichert werden.

Bäume an Landstraßen – „Mörder“ am Straßenrand

Auf Landstraßen wird das Unfallgeschehen maßgeblich von drei Gefahrenbereichen geprägt. Dies sind Konflikte an Kreuzungen und Einmündungen, Kollisionen im Gegenverkehr sowie so genannte Fahrnfälle, d. h. Abkommen von der Fahrbahn mit oft einhergehenden Baumunfällen. Zwar ziehen Alleeen sich wunderschön durch die sommerliche Landschaft. Aus dem scheinbar friedlichen Rahmen fällt aber eines häufig heraus: ein Straßenkreuz am Wegesrand. Von 3.339 Menschen, die in Deutschland im Jahr 2013 im Straßenverkehr ihr Leben verloren, starben 507 im Zusammenhang mit einem Aufprall auf einen Baum an Landstraßen. Damit verlor jeder vierte außerorts (ohne BAB) tödlich Verunglückte bei einem Baumunfall auf Landstraßen sein Leben. 3.990 Personen wurden dabei schwer verletzt, das sind 16 Prozent aller Schwerverletzten auf Landstraßen. Einige Bundesländer weisen sogar

noch wesentlich höhere Anteile auf. Seit 1995 eine gesonderte „Baumunfallstatistik“ eingeführt wurde, haben knapp 22.000 Menschen ihr Leben durch Aufprall auf einen Landstraßenbaum verloren.⁵

Leider werden diese Gefahren von den meisten Verkehrsteilnehmern unterschätzt. Wie sonst wäre es erklärbar, dass Menschen erkennbar ohne Risikobewusstsein mit Geschwindigkeiten um 100 km/h im Abstand von etwa einem Meter an tödlichen Hindernissen vorbeischnellen.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) wird zur Lösung der Problematik in einem interdisziplinären Kongress im Juni 2015 insbesondere folgenden Fragen nachgehen:

- Welche Maßnahmen zum Schutz vor Baumunfällen sind effizient und effektiv?
- Inwieweit können Schutzplanken dazu beitragen, Unfallfolgen deutlich zu vermindern?
- Welche Geschwindigkeitsbeschränkungen sind zwingend erforderlich, um der Gefahr für Leib, Leben oder Gesundheit wirksam begegnen zu können?
- Können regelmäßige Geschwindigkeitsüberwachungen helfen, Unfälle zu reduzieren? Ist das Konzept der „fehlerverzeihenden Straße“ mit Alleen vereinbar?
- Können Fahrdynamikregelungen (ESP) den Kontrollverlust von Fahrzeugen beeinflussen?
- Sind Alleenschutz und Verkehrssicherheit überhaupt vereinbar? Und wenn ja, wie am besten?⁶

Todesrisiko bei Unfällen auf Landstraßen am höchsten

Der so genannte Fahrnfall, ausgelöst also durch den Verlust der Kontrolle über das Fahrzeug, stellt außerhalb von Ortschaften regelmäßig den häufigsten Unfalltyp dar. Bei ihm kommt es infolge unkontrollierter Fahrzeugbewegungen zu einem Zusammenstoß mit anderen Verkehrsteilnehmern – oder die Fahrbahn wird verlassen, und es folgt oftmals der Baumunfall.

Bei solchen Fahr- bzw. Spurverlassensunfällen ist zugleich die Lebensgefahr im Vergleich zu den übrigen Konfliktsituationen, aus denen Unfälle entstehen, deutlich größer. Fahrnfälle haben außerorts (ohne Autobahnen) mit über 45 Prozent der Getöteten den größten Anteil an den tödlich Verunglückten. Auch bei den Schwerverletzten liegt die Häufigkeit des Fahr- bzw. Spurverlassensunfalls mit 43 Prozent eindeutig an der Spitze der Unfalltypen.⁷

Die Dominanz dieses Unfalltyps hat ihre Ursachen vielfach in einer zu hohen, oft dem Streckenverlauf unangepassten Geschwindigkeit oder in Fehleinschätzungen des Straßenzustands bei verschiedenen Witterungsverhältnissen.

Unfallbegünstigende Faktoren: Geschwindigkeit und Überholen

Bei dem hohen Anteil von Alleinunfällen auf Landstraßen zeigen sich besondere Probleme für die Gruppe der Motorradfahrer, die in den vergangenen Jahren nicht in gleichem Maße wie andere Verkehrsteilnehmer am Rückgang der Getötetenzahlen im Straßenverkehr partizipiert hat. Sowohl das grundsätzliche Verletzungsrisiko auf Motorrädern als auch die bei Unfällen konkret eintretenden Schadensfolgen sind für deren Benutzer deutlich gravierender als bei anderen Verkehrsteilnahmearten.

Motorradfahrer haben in Deutschland einen Anteil von 1,7 Prozent aller Kfz-Fahrleistungen⁸, tragen aber einen Blutzoll von einem Viertel (25 Prozent)⁹ aller bei Verkehrsunfällen getöteten Kfz-Nutzer. Damit ist die Gefahr, auf dem Motorrad bei Unfällen getötet zu werden, fast 15-fach so hoch wie beim Durchschnitt aller Kfz-Nutzungsarten. Betrachtet man die jährliche Kilometer-Leistung und dabei auftretende Unfallfolgen konkret fahrzeugbezogen, wird deutlich, dass alle 21,7 Mio. km ein Motorradfahrer im Verkehr stirbt und alle 387,3 Mio.

km ein Autofahrer.¹⁰ Somit ist das statistische Todesrisiko auf dem Motorrad 18-mal so groß wie im Auto.

Fast drei Viertel aller bei Motorradunfällen getöteten Personen verunglücken in Deutschland auf Landstraßen. 2014 waren es 445 der 613 Opfer von Motorradunfällen, die auf den Alleen und Außerortsstraßen ihr Leben verloren haben (73 Prozent).¹¹ Demzufolge erweist sich das Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen – und dort insbesondere bei den Motorradfahrern – immens hoch.

Das Wagnis des Motorradfahrens

Motorräder werden zumeist in der Freizeit, nach dem Feierabend, am Wochenende oder im Urlaub gefahren. Motive liegen oft darin, der alltäglichen Routine zu entkommen, Verantwortlichkeiten abzustreifen sowie Ruhe und Erholung zu finden. Motorradfahrer erscheinen als Hedonisten. Ihr eskapistisches Verhalten äußert sich in einer Befreiung. Das Motorradfahren dient der Selbstfindung und vermittelt allgemein eine gute Stimmung durch ungewöhnliche Bewegungsformen. Im bewussten Erleben von Geschwindigkeit, Beschleunigung, Verzögerung und Kurvenschräglage geht der Akteur vollständig in seiner Tätigkeit auf und befindet sich jenseits von Angst und Langeweile. „Die Motivstruktur hat viel gemeinsam mit Leuten, die andere Sportarten ausüben, zum Beispiel mit Drachenfliegern, Alpin-Skiläufern, Springreitern, Surfern und Wildwasserkanuten“, erklärte der Diplom-Psychologe Dr. Hartmut Kerwien in einem DVR-Symposium zu den Beweggründen des Motorradfahrens.¹² Der maximale Genuss dieser Sportart werde unter Risikobedingungen erzielt, was heiße, dass „die Möglichkeit eines Schadens gegeben ist“. Gerade bei sportlichen Tätigkeiten sei das „Immer besser werden wollen“ eine Haupttriebfeder. Dazu gehören auch das Meistern von Herausforderungen und das Austesten der fahrphysikalischen und persönlichen Leistungsgrenzen.^{13, 14}

Der besondere Reiz des Motorradfahrens, die Schräglagen in Kurven und die enorme Beschleunigung, erscheinen auf Landstraßen zugleich als Problem. Hierbei können wichtige Aspekte des Verkehrsgeschehens übersehen werden. Aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeiten kommt es zu besonders folgenschweren Unfällen u. a. mit Anprall an Bäumen. Stürzt ein Motorradfahrer, entstehen erhebliche Gefahren infolge von Hindernissen im Seitenraum oder Leitplanken, soweit letztere nicht, wenigstens auf bekannten Motorradausflugstrecken und Bereichen mit einer Häufung von Motorradunfällen, als Elemente der passiven Sicherheit mit Unterfahrschutz versehen sind.

Auf Landstraßen ist die nicht angepasste Geschwindigkeit bei Motorradfahrern das am häufigsten zu Unfällen führende Fehlverhalten. Die Biker können sehr schnell weit höhere Geschwindigkeiten erreichen als andere Verkehrsteilnehmer. Zugleich sind sie – leider – deutlich weniger gegen Verletzungen geschützt.

Der Deutsche Verkehrsexpertentag 2014 forderte deshalb u. a., das Motorradfahren auf Landstraßen gegen die hohen Gefahren bei Fehlverhalten durch geeignete Überwachungstechnik mit Einbeziehung der Halterhaftung¹⁵ sowie durch bessere Straßenausstattung wie geeignete Schutzplanken in Zukunft wirkungsvoller zu schützen.¹⁶

Überholen: Russisches Roulette auf der Landstraße

Neben den oft hohen Fahrgeschwindigkeiten vergrößert die steigende Verkehrsdichte auf Landstraßen das Risiko des Überholens, denn die verfügbaren Zeit- und Streckenlücken für solche Vorgänge verkleinern sich zunehmend. Vor allem für die übrigen Verkehrsteilnehmer ist es ein Albtraum, wenn ihnen bei der Fahrt auf einer zweistreifigen Landstraße plötzlich

Fahrzeuge nebeneinander mit hohem Tempo entgegenkommen. In einer solchen Situation können Bruchteile von Sekunden über Leben und Tod entscheiden.

Dass später regelmäßig dem Überholenden die Unfallverursachung vorgeworfen wird, bedeutet für das Opfer nicht den geringsten Trost. Die Verunglückten tragen zum Teil schwerste Schäden davon und haben sodann – unter den Verletzungen leidend – sich oftmals gegen unberechtigte Leistungsablehnungen oder ungebührliche Leistungsverzögerungen der Versicherer zur Wehr zu setzen.¹⁷

Mehr Sicherheit auf Landstraßen

Da 2014 insgesamt 60 Prozent aller Verkehrsunfallopfer in Deutschland (2.018 von 3.378), gegenüber 58 Prozent im Vorjahr, auf Außerortsstraßen (ohne Autobahnen)¹⁸ gestorben sind, bedeutet es ein vorrangiges Ziel, die Verkehrssicherheit auf Landstraßen zu erhöhen. Dafür sehen die „Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)“¹⁹ künftig eine stärkere Standardisierung neuer Landstraßen vor.²⁰ Je nach Verbindungsfunktion im Straßennetz sowie dem Verkehrsaufkommen sind in den RAL – mit deutlich unterschiedlichen Entwurfs- und Betriebsmerkmalen – vier Landstraßentypen für den Neubau sowie auch für den Um- und Ausbau vorhandener Straßen vorgesehen. Diese Standardisierung soll die Bereitschaft der Kraftfahrer zu gleichartigem und sicherem Verhalten fördern.

Die geplante Standardisierung vergleicht Christian Lippold mit dem Pawlowschen Reflex, der heute schon eintrete, wenn ein Kraftfahrer das blaue Schild „Autobahn“ (Z. 330 StVO) sehe. Er wisse genau, was auf ihn zukomme: eine Autobahn mit Mittelstreifen, Überholmöglichkeit ohne Gegenverkehr und ohne Vorfahrtbeachtung mangels plangleicher Knotenpunkte. Beim Fahrer laufe ein Automatismus ab, und dies sollte, wenigstens in Ansätzen, künftig auch bei Landstraßen möglich sein.²¹

Landstraßen sollen dann von Pkw und Motorrädern gleichmäßig mit einer der jeweiligen Netzfunktion angemessenen Geschwindigkeit befahren werden. Zu diesem Zweck wird den Landstraßen, und zwar jeder der vier unterschiedlichen Entwurfsklassen (EKL), eine feste Planungsgeschwindigkeit zugeordnet, die sich an der Netzfunktion orientiert. Diese bestimmt die fahrdynamisch begründeten Grenzwerte der einzelnen Entwurfparameter.

Zwar ist die Planungsgeschwindigkeit nicht identisch mit der nach der StVO oder der durch die Straßenverkehrsbehörde angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Zweckmäßig erscheint es aber, dieses Entwurfsprinzip mittels Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Übereinstimmung mit der standardisierten Planungsgeschwindigkeit zu unterstützen. In jedem Fall soll der Verkehrsteilnehmer aber immer sofort augenfällig erkennen können, auf welcher Straße er sich befindet – und was dazu verkehrsrechtlich grundsätzlich relevant ist. Dieses Erkennungsmerkmal macht nach Auffassung Lippolds, der den Lehrstuhl „Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen“ der TU Dresden leitet, in besonderem Maße die gut sichtbare besondere Markierung aus.²² Deshalb soll es künftig wenige verschiedene Straßentypen geben, die jeweils als solche einheitlich und leicht erkennbar sowie voneinander unterscheidbar sind. Bezweckt wird dadurch ein Fahrverhalten, das der Straße entspricht und dadurch deutlich weniger gefahren- und unfallträchtig ist.

Schmalspur-Landstraßen sollen Tempo drosseln

Aus- und Neubauten von Landstraßen werden indes aufgrund erheblicher finanzieller Aufwendungen – und besonderer Kosten für Sicherheit, Lärmschutz und Naturschutz – auf

absehbare Zeit nur in seltenen Fällen realisierbar sein. Deshalb kommt der Sicherung von Erhalt und Betrieb des vorhandenen Netzes eine größere Bedeutung zu.

Ältere Landstraßen sind häufig Orte einer schimärischen Schönheit. Da sie zu Todesfällen werden können, müssen sie dringend intensiver angegangen werden.

Die Geschwindigkeit lässt sich – wie nach dem Bericht des Verkehrswissenschaftlers Lippold durch einen bundesweiten Großversuch in verschiedenen Bundesländern festgestellt wurde – besonders wirksam auch an längeren Landstraßenabschnitten mit mehreren, d. h. in gewissen Abständen linienhaft dort angeordneten ortsfesten Überwachungsanlagen durchgängig auf ein angemessenes niedrigeres Niveau reduzieren, was dort zu ganz erheblichen Rückgängen der Unfälle und schweren Unfallfolgen geführt habe.²³ Für die durchaus erreichbare Akzeptanz solcher „Starenkästen“ sollte in der Öffentlichkeit aber deutlich gemacht werden, dass es hier nicht um ein „Abkassieren“, sondern um eine höhere Verkehrssicherheit geht.

Wer Überholunfälle vermeiden will, sollte das Überholen sichern – oder verbieten. Mit dem künftigen Zwei-plus-eins-Querschnitt kann das nur besser werden. Wer die Knotenpunktunfälle reduzieren möchte, muss die Konflikte in den Knotenpunkten verringern und die schwächeren Verkehrsteilnehmer, d. h. die Radfahrer, schützen. All das habe man mit dem neuen Regelwerk (RAL) berücksichtigt, erläuterte Lippert die Planungs- und Entwurfsziele der Richtlinie.²⁴

Die beabsichtigte Wirkung der RAL wird aber wohl erst dann voll zur Entfaltung kommen, wenn die Standardisierung flächenhaft im Netz der bestehenden Straßen vorhanden ist. Da dieser Prozess sich über eine erhebliche Zeitspanne erstreckt, erscheint es notwendig, eine Strategie zu entwickeln, mit der man dem für neue Straßen geschaffenen Prinzip in der Praxis, d. h. auch im Netz der alten Landstraßen, möglichst bald nahe kommt.

Deshalb arbeitet die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) nun an einem „Merkblatt für die Übertragung des Prinzips der Entwurfsklassen nach den RAL auf bestehende Straßen“. Hier gehe es vor allem darum, u. a. durch Markierungen und Verkehrszeichen, zum Beispiel mittels breitenreduzierter Kernfahrbahnen und Tempolimits bei schmalen Landstraßen, das bestehende Netz zu optimieren, d. h. die Voraussetzungen festzulegen, „damit auch die Straßenbauverwaltungen etwas damit anfangen können, also dass es funktioniert“, sagte Lippold. Man wolle aber keinesfalls abgeminderte Entwurfs Elemente für den Bestand, sozusagen „Entwurfsrichtlinien light“ einführen.²⁵ Der Abstimmungsprozess dürfte hierzu noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Ruf nach mehr Sicherheitsaudits

Um eine Landstraße sicherer zu gestalten, müssen die Kosten nicht unbedingt hoch sein. Häufig zeigen sich die Defizite bereits in der Planung. Oftmals habe man – vom sachkundiger Straßenbauer bis zur ministeriellen Ebene im hierarchischen Prüfungsverfahren – einfach nicht über praktische Sicherheitsbelange ausreichend nachgedacht, erklärte Andreas Bark²⁶ von der Technische Hochschule Mittelhessen. Um hier Abhilfe zu schaffen, sprach der Straßenbau-Wissenschaftler sich für verstärkte Sicherheitsaudits aus.

Mit diesem Verfahren prüfen unabhängige Fachleute die Planunterlagen bei Neu- und Umbauten; meist geschieht dies im Auftrag der Straßenbauverwaltung. 2002 wurden die Empfehlungen für das Sicherheitsaudit für Straßen in Deutschland eingeführt und die ersten Auditoren geschult. Die Audits tragen dazu bei, potenzielle Schwachstellen und

Unfallgefahren zu erkennen. Bei Landstraßen zählen Audits bislang – leider – nicht zum Standard.

Eine systematische und unabhängige Ermittlung der Sicherheitsdefizite bei Straßenbaumaßnahmen sollte deshalb insbesondere auch auf Landstraßen künftig sicherstellen, dass

- die sicherheitsbezogenen Festlegungen der technischen Regelwerke beachtet werden (Minimalforderung),
- eine sichere Benutzung der Verkehrsanlage für alle relevanten Verkehrsteilnehmer möglich ist und
- die Verkehrssicherheit im Abwägungsprozess ausreichend berücksichtigt wird.

Heute sei die Planungsqualität sehr unterschiedlich, betonte Straßenbau-Professor Bark. Zum Teil bestünden gravierende Sicherheitsdefizite, Abweichungen vom technischen Regelwerk seien oftmals nicht nachvollziehbar und begründbar. Die Trassierung erfolge oftmals im Grenzbereich, unter Umständen würden Mindestwerte oder die Relationstrassierung nicht eingehalten, d. h. es komme evtl. zu einem abrupten Wechsel der Krümmung bei aufeinander folgenden Kurven. Auch sei die Ausarbeitung der Planung teilweise unvollständig und in Einzelfällen sogar mangelhaft. Weiterhin werde im Abwägungsprozess die Verkehrssicherheit der Varianten meistens nicht berücksichtigt. Varianten mit gravierenden Sicherheitsdefiziten würden im untereinander erfolgenden Vergleich nicht automatisch ausgeschlossen. Schließlich hätten im Entscheidungsprozess die Belange Kosten und Umwelt gegenüber der Verkehrssicherheit oft einen wesentlich höheren Stellenwert.

Sicherheitsrelevanten Aspekten der Straßenplanung durch Audits mehr Geltung zu verleihen, sieht Verkehrswissenschaftler Bark aber als unverzichtbar an. Sie sollten deshalb in allen Straßenbauverwaltungen, Landkreisen und Kommunen zum Standard werden, und zwar von der Vorplanung über den Vor- und Ausführungsentwurf über die Verkehrsfreigabe bis zum Bestandsaudit. Im Vergleich zu den vermeidbaren Unfallkosten seien die Kosten für Sicherheitsaudits gering, beteuerte Bark.

Optimierung der Verkehrsüberwachung und -sicherheitsberatung

Verkehrsunfälle mit schweren Folgen ereignen sich naturgemäß häufig im Zusammenhang mit hohen Geschwindigkeiten, aber weniger auf Autobahnen als auf Landstraßen. Hohe Fahrgeschwindigkeiten und Geschwindigkeitsdifferenzen, wechselnde Qualitäten der Fahrbahn, Probleme mit dem Gegenverkehr, unübersichtliche Kurven, oft ungünstige Möglichkeiten zum Überholen, niveaugleiche Kreuzungen und unmittelbar auftretende ungeschützte Hindernisse, zum Beispiel Bäume direkt am Fahrbahnrand, sind die Ursachen für schwere Unfallfolgen.

Solche Gefahren werden in der Bevölkerung deutlich unterbewertet, obwohl auf Landstraßen seit Jahrzehnten der höchste Anteil der Verkehrstoten zu verzeichnen ist. Neben den Sicherheitsmängeln an der Verkehrsanlage fehlt es bei Kraftfahrern häufig an der mangelnden Einsicht. Auf Landstraßen unterschätzen sie den Einfluss vorhandener Hindernisse im Seitenraum der Fahrbahn auf die Verletzungsgefahr. Zugleich führt aber auch eine – im Vergleich zu städtischen Straßen – völlig unzureichende Überwachung zu Sicherheitsdefiziten. So wundert es nicht, wenn außerhalb von so genannten Starenkästen, die öfter an Kreuzungs- oder Einmündungsbereichen eingesetzt werden, Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts wenig Beachtung finden.

Häufig wird auch die Länge der für das Überholen auf Landstraßen benötigten Strecke unterschätzt. Da der Überholende zeitweilig den Fahrstreifen für den Gegenverkehr benutzen muss, darf deshalb nur überholt werden, wenn eine ausreichende Sichtmöglichkeit auf die freie Strecke besteht. Doch auch für diesen Fall ist gefahrloses Überholen nicht ohne weiteres möglich, da Gegenverkehr auftauchen kann und einzukalkulieren ist, weshalb die frei einsehbare Strecke etwa doppelt so groß sein muss wie der benötigte Überholabschnitt. Im Bereich von Einmündungen und Kreuzungen ist gefahrloses Überholen ohnehin nicht möglich. Vielfach wird dies von Kraftfahrern leider außer Acht gelassen.

Der hohe Einsatz verspricht kaum Gewinn: Überholen auf zweispurigen Landstraßen bedeutet oftmals ein unkalkulierbares Risiko. Wer es eingeht, wird letztlich allenfalls nur ein paar Sekunden Vorsprung gewinnen.

Experten fordern deshalb häufig mehr Überholverbote und eine effektivere Überwachung auf Landstraßen durch die Polizei.²⁷

Darüber hinaus bedarf es besserer Kenntnis und erhöhter Aufmerksamkeit für das Beurteilen sicherer Überholsichtweiten und generell für die Gefahren beim Überholen auf Landstraßen. Dieses Wissen sollte schon in der Fahrschul Ausbildung und auch durch intensivere Ansprache in der Verkehrsaufklärung, insbesondere bei der Zielgruppe junger männlicher Fahrer, stärker vermittelt werden.

Forderungen des Verkehrsgerichtstags

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat sich 2015 in außergewöhnlich umfänglicher Weise – neben der Fortbildung des Rechts – um die Erhöhung der Verkehrssicherheit bemüht. Zum eigens eingerichteten Arbeitskreis „Unfallrisiko Landstraße“²⁸ fordern die Goslarer Experten zur Reduzierung der Motorradunfälle, die Möglichkeiten des einschlägigen und zurzeit fortgeschriebenen Merkblatts (MVMot)²⁹ an bekannten Motorradstrecken konsequent umzusetzen. Danach darf zum Beispiel in Kurvenbereichen die Installation von Schutzplanken nur mit Unterfahrschutz erfolgen. Notwendige Sicherheitsmaßnahmen sollten nicht länger an Finanzierungsproblemen scheitern. Deshalb fordert der Arbeitskreis, zu diesem Zweck auskömmliche Mittel bei den Straßenbaulastträgern bereitzuhalten.

Bei hoher Geschwindigkeit bilden Bäume und andere Hindernisse im Seitenraum von Landstraßen eine tödliche Gefahr. Zwischen den Ortschaften ist das „Abkommen von der Fahrbahn“ mit einem Drittel aller Personenschadensunfälle (34 Prozent) die häufigste Unfallart. Dadurch haben 36 Prozent der auf Landstraßen Getöteten ihr Leben verloren. Deshalb empfiehlt der Arbeitskreis, bei Neu-, Um- oder Ausbauten wie auch im Bestand durch geeignete Schutzeinrichtungen die Folgen von Unfällen so gering wie möglich zu halten oder aber an Landstraßen die Hindernisse von vornherein zu entfernen.

Zur Reduzierung schwerer Unfälle durch hohes Tempo und zugleich geringem Abstand von Hindernissen neben der Fahrbahn fordert der Gerichtstag ferner, im Landstraßennetz generell eine niedrigere Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h, statt bisher 100 km/h, anzuordnen und diese als gesetzliche Regel in § 3 StVO für alle Fahrzeuge zu verankern. Diese Geschwindigkeit soll künftig auch für Lkw (Fahrzeuge mit zulässigem Gesamtgewicht über 7,5 t) erlaubt, also von bisher 60 km/h heraufgesetzt werden. Dies würde infolge der Homogenisierung bzw. Verstetigung des Geschwindigkeitsverhaltens der Kraftfahrer zu wichtigen zusätzlichen Sicherheitseffekten führen, wie einem Rückgang der Geschwindigkeitsdifferenzen und zugleich einer Minderung des Überholdrucks.

Ausreichend breite und gut ausgebaute Landstraßen mit großräumiger oder überregionaler Verbindungsfunktion sollten von dieser Begrenzung ausgenommen und streckenbezogen mit einer höheren Geschwindigkeit wie z. B. 100 km/h beschildert werden.

Überdies wird empfohlen, außerorts in Bereichen unzureichender Sichtweite Überholverbote mehr als bisher anzuordnen. Dazu müsste zunächst die Ermächtigungsgrundlage in § 45 Abs. 1 bzw. 9 StVO modifiziert werden. Nach dieser zur Reduzierung des Schilderwaldes geschaffenen Vorschrift sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen gestattet, wo dies auf Grund der besonderen Umstände „zwingend geboten“ ist. Die vermehrte Anordnung von Überholverböten auf Landstraßen erfordert also eine Ausnahme von den extrem engen Voraussetzungen des § 45 Abs. 9, um nicht auf die – in der Realität wohl nur selten anzutreffenden - Fälle beschränkt zu bleiben, wo sich die Anordnung unter Verkehrssicherheitsaspekten als absolut unabdingbar erweist. Die verbreitete Ausweisung von Überholverböten möchten die Experten durch die Öffnung der Vorschrift ausdrücklich fördern.

Mit Blick auf weitere Fortschritte in Richtung „Vision Zero“, der Strategie zur Vermeidung tödlicher und schwerer Unfälle im Straßenverkehr, die durch die Bundesregierung zwar nicht als Ziel ausgegeben, aber doch als Leitbild reklamiert wird, bleiben erhebliche Anstrengungen notwendig. Wenn bis 2020 – wie in Deutschland angestrebt – die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr auf unter 2.000 sinken soll, was gegenwärtig, in der Mitte der Dekade, beinahe wie eine Utopie erscheint, gilt es besonders, die Landstraßen sicherer zu gestalten, wo 60 Prozent der Opfer zu beklagen sind. Um dem Ideal einer sicheren Straße möglichst nahe zu kommen, fehlt es oft noch an den dazu erforderlichen finanziellen Mitteln. Allerdings lassen sich bereits „für kleines Geld“ einige wirkungsvolle Maßnahmen realisieren. Nicht zuletzt es bleibt Aufgabe der Verkehrspolitik, die nötigen Rahmenbedingungen zu gestalten, und sei es wenigstens durch bessere Regeln des Verkehrsrechts.

Fußnoten:

1 BMVI (2011): Verkehrssicherheitsprogramm 2011, Berlin, S. 4

2 53. Deutscher Verkehrsgerichtstag, Arbeitskreis IV: Unfallrisiko Landstraße, vom 28. bis 30. Januar 2015 in Goslar

3 Statistisches Bundesamt (2015): Verkehr – Verkehrsunfälle Dezember 2014, Fachserie 8/Reihe 7, Wiesbaden, S. 14

4 Vgl. ebd., S. 5, 46

5 Deutscher Verkehrssicherheitsrat – DVR (2015): Bäume an Landstraßen? Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Widerstreit, 21. DVR-FORUM Sicherheit und Mobilität am 16.06.2015 in Köln

6 Ebd.

7 Statistisches Bundesamt (2014): Verkehr – Verkehrsunfälle 2013, Fachserie 8 Reihe 7, Wiesbaden, S. 67

8 BMVI (2014): Verkehr in Zahlen 2014/2015, Hamburg, Berlin, S. 153

9 Vgl. Statistisches Bundesamt (2015), a. a. O., S. 14, 15

10 Vgl. Fußnoten 8 und 9

11 Statistisches Bundesamt (2015), a. a. O., S. 14

12 DVR-Presseseminar „Geschwindigkeit“ am 26./27.11.2007 in Bonn

13 Vgl. Schlanstein, P. (2008): Geschwindigkeit und Unfallrisiko, in: Polizei, Verkehr + Technik (PVT), Heft 3/2008, S. 94 ff.

- 14 Vgl. Below, A. von/ Holte, H. (2014): Psychologische Aspekte des Unfallrisikos für Motorradfahrerinnen und –fahrer, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 247, S. 12-24 (m. w. N.)
- 15 Vgl. zur Halterhaftung im fließenden Verkehr: Schlanstein, P. (2014): Rückschau auf den Deutschen Verkehrsgerichtstag 2014., in: PVT, Heft 2/2014, S. 10 ff.
- 16 Deutscher Verkehrsexpertentag der Gesellschaft für Ursachenforschung bei Verkehrsunfällen e.V. (GUVU), Köln, Kongress am 13. und 14. März 2014 in der Deutschen Hochschule der Polizei, Münster-Hiltrup
- 17 Vgl. Schlanstein, P. (2009): Zurück zu den Wurzeln der Verkehrssicherheitsarbeit, in: PVT, Heft 5/2009, S. 167 ff.
- 18 Vgl. Statistisches Bundesamt (2015), a. a. O., S. 14, 15
- 19 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (2013): RAL – Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, Köln
- 20 Vgl. Diehl, P. (2013): Neue Richtlinien für die Anlage von Landstraßen, in: Verkehrsdienst, Heft 7/2013, S. 179-181.
- 21 Lippold, Prof. Dr. C. (2014): Sicherheit durch funktionsgerechte Standardisierung von Landstraßen, Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag, a. a. O.
- 22 Ebd.
- 23 Ebd.
- 24 Ebd.
- 25 Ebd.
- 26 Bark, Prof. Dr. A. (2014): Sicherheitsaudits von Außerortsstraßen, Vortrag beim Deutschen Verkehrsexpertentag, a. a. O.
- 27 Schlanstein, P. (2014): Das Risikopotenzial auf Landstraßen senken, in: Verkehrsdienst, Heft 8/2014, S. 212 ff.
- 28 53. Deutscher Verkehrsgerichtstag, a. a. O.
- 29 Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV (2007): Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMo), Köln