

Leserbrief zu „Der Tod kommt in Alleen“ von Marion von Imhoff in der MAZ vom 25.06.2015

Presseschelte ist meine Sache nicht; beim Lesen dieses Artikels hat mich jedoch schon nach der Überschrift meine gewohnte Zurückhaltung verlassen. Ich will auch keine Wortklauberei betreiben, aber wenn in einer Allee abgängige Bäume nachgepflanzt werden, dann spricht man gewöhnlich von Nachpflanzung. Aufforstung geschieht in der Regel auf Flächen, auf denen ein Wald entstehen soll.

Doch nun zum Dilemma zwischen Alleenerhalt und Verkehrssicherheit: Bäume am Straßenrand stellen unbestritten ein Hindernis für den dar, der von der Fahrbahn abkommt. Wenn ein Fahrzeug gegen ein Hindernis prallt, sei es eine Laterne, ein Brückengeländer, ein Haus oder eben ein Baum, sind die Folgen für die Unfallbeteiligten, insbesondere wenn sie über einen Sachschaden hinausgehen, dramatisch und zu bedauern. Das gilt ganz besonders, wenn sie völlig Unschuldige treffen. Doch ist es nicht wichtiger, anstatt die Hindernisse zu beseitigen, die wirklichen Unfallursachen wie überhöhte Geschwindigkeit, Unaufmerksamkeit, Ermüdung und Alkohol- bzw. Drogeneinfluss auszuschalten und damit das Abkommen von der Fahrbahn zu verhindern? Nur in den seltensten Fällen wird übrigens bei unbelebten Hindernissen über ein Entfernen nachgedacht. Geht es dabei um Bäume, hat manch ein Verkehrssicherheitsexperte jedoch schnell die Säge zur Hand.

Dabei sollte jedoch nicht vergessen werden, dass Alleen gesetzlich geschützt sind. Neben der positiven ökologischen Wirkung, indem sie die Straße in die Landschaft einbinden, sind sie von kulturhistorischer Bedeutung für unser Land. Zudem vermitteln sie dem Verkehrsteilnehmer optische Führung und Orientierung im Raum sowie ein Bewusstsein für Geschwindigkeit und Gefahr und bewirken so einen Abbau riskanten Verhaltens. Denn es ist nicht zu unterschätzen, welchen Einfluss die Art der Verkehrsbeteiligung auf das Risiko, im Verkehr getötet zu werden, hat. Ein Blick auf die Unfallstatistik zeigt, dass gemessen an der Zahl der zurückgelegten Fahrkilometer pro Person das Risiko, im PKW getötet zu werden 14 mal höher ist als im Bus und sogar 60 mal höher als in der Bahn. Das begründet sich durch die umfangreicheren Sicherheitsvorkehrungen in öffentlichen Verkehrsmitteln und durch einen größeren Ausschluss von menschlichem Versagen.

Trotz des deutlich höheren Risikos fahren Menschen Auto statt Bahn oder Bus, auch mit ihren Kindern und Enkeln. Sie tun es, weil es schneller und bequemer oder weil es billiger ist. Sie entscheiden bewusst gegen mehr Sicherheit. Und oftmals blenden sie das Risiko aus, denn dem Verkehrsteilnehmer von heute wird suggeriert, dass die Straßen (und die Autos) immer sicherer werden. Verkehrsexperten vom Schlage des im Artikel zitierten Siegfried Brockmann verfolgen die Philosophie von der fehlerverzeihenden Straße. Statt beim Verkehrsteilnehmer das Risikobewusstsein zu wecken und verantwortliches Handeln im Straßenverkehr zu fördern, wollen sie alle Hindernisse – und insbesondere die Bäume am Straßenrand – aus dem Weg räumen.

Dabei gibt es auch in Alleen viele Möglichkeiten, die Sicherheitslage zu verbessern: Neben baulichen Maßnahmen, indem bspw. die Griffigkeit des Belages verbessert und Kurven entschärft werden, sind das verkehrstechnische Maßnahmen wie Schutzplanken und Gefahrenhinweise. Vor allem Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrsüberwachung tragen nachweislich zur Senkung der Unfallzahlen bei. Seit dem Alleenerlass von 1998 (80 km/h in Alleen) und dem Landstraßenerlass von 2011 (70 km/h in unfallträchtigen Alleenabschnitten ohne Leitplanken) ist in Brandenburg eine überdurchschnittliche Senkung der Unfälle mit Todesfolge im Bereich von Geschwindigkeitsbegrenzungen zu verzeichnen. Der Rückgang von 243 Toten im Jahr 1998 auf 54 im Jahr 2013 macht das deutlich. Doch auch jeder dieser Toten ist einer zuviel. Es ist jedoch ein Trugschluss zu glauben, dass die Zahl der Verkehrstoten durch den Verzicht auf Alleen an Landstraßen gesenkt werden kann.

Der Autofahrer darf nicht durch eine vermeintlich sichere Straße aus der Verantwortung entlassen werden. Denn die fehlerverzeihende Straße wird es nie geben.