

Diese Meldung kann unter <http://www.presseportal.de/pm/53273/1425329/crashtests-2009-landstrassen-wie-sicher-sind-sie-wirklich-mit-bild> abgerufen werden.



Crashtests 2009: Landstraßen - wie sicher sind sie wirklich? (Mit Bild)

18.06.2009 - 16:00 Uhr, AXA Konzern AG

Wildhaus (ots) - Außerorts fühlen sich Verkehrsteilnehmer sicherer als in der Stadt oder auf der Autobahn, dies zeigt eine länderübergreifende Studie der AXA Versicherungen. Doch der Schein trügt - auf Landstraßen kommen jedes Jahr mehr Menschen ums Leben als auf allen anderen Straßen zusammen. Hindernisse am Straßenrand, riskante Überholmanöver sowie unübersichtliche Kurven, Kreuzungen und Einmündungen sind die Ursachen für schwere Unfälle. Die aktuellen Crashtests der AXA und der DEKRA zeigen die häufigsten Unfallszenarien und sollen die Verkehrsteilnehmer für die Risiken und Gefahren auf Landstraßen sensibilisieren.

Zwischen Feldern, Wiesen und Wäldern führt die Landstraße vorbei an Bauernhöfen und kleinen Dörfern. Bäume säumen den Straßenrand und spenden Schatten. Hinter einem Mährescher wartet ein Personenwagen auf die Gelegenheit zum Überholen. Nach einer sanften Kurve verliert er die Geduld, setzt den Blinker und schert im selben Moment aus. Dabei übersieht er das Motorrad, das gerade im Begriff ist, ihn zu überholen - eine Situation, wie sie jederzeit auf der Landstraße passieren könnte. Die ländliche Idylle ist trügerisch.

Auf Landstraßen sind die unterschiedlichsten Verkehrsteilnehmer unterwegs: Motorräder, Personenwagen, Transportfahrzeuge und landwirtschaftliche Maschinen, aber auch Fußgänger, Fahrradfahrer und Reiter. Die Interessen von Berufsverkehr und Freizeitvergnügen überschneiden sich. "Häufig befahren die Verkehrsteilnehmer immer wieder dieselben Strecken in ihrer Region", sagt Anton Brunner, Leiter der Unfallforschung der AXA Winterthur Schweiz, "sie wiegen sich deshalb in Sicherheit und neigen zu überhöhter Geschwindigkeit." In Kurven und unübersichtlichen Strecken können unvermittelt entgegenkommende Fahrzeuge auftauchen - dies ist besonders gefährlich, wenn die Fahrspuren nicht eindeutig getrennt sind. Gerät ein Fahrzeug von der Fahrbahn ab, stellen Bäume, Mauern und Masten am Straßenrand gefährliche Hindernisse dar.

Weiteres Potenzial für die Prävention

2007 kamen in der Schweiz bei insgesamt 5.606 Unfällen ausserorts 196 Personen ums Leben, 1.527 wurden schwer verletzt. Dies ergibt 26 Verkehrstopfer auf eine Million Einwohner. In Deutschland liegt der Schnitt mit 36 Personen je eine Million Einwohner noch höher - insgesamt waren auf deutschen Landstraßen 3.012 Verkehrstopfer zu beklagen. Die Anzahl der Verkehrstoten konnte zwar in beiden Ländern in den vergangenen 15 Jahren auf die Hälfte verringert werden, Experten sehen aber in der Sensibilisierung der Lenker, in straßenbauliche Maßnahmen und verbesserter Fahrzeugsicherheit noch viel Potenzial für eine weitere Reduktion.

Im Bereich der Fahrzeugtechnik hat sich in den letzten Jahren viel bewegt. In Deutschland (2007) verfügen Neuwagen in der Regel standardmäßig über Fahrer- und Beifahrerairbags (97%) und ABS (95%). Die Ausrüstungsquote mit Seitenairbags (78%), elektronischen Stabilitätsprogrammen (67%) und Xenonscheinwerfern (28%) nimmt laufend zu. Eine Studie der Deutschen Bundesanstalt für Straßenwesen (bst) hat jedoch gezeigt, dass aktive Fahrsicherheitssysteme wie ESP vor allem zur Vermeidung von Unfällen dienen, jedoch nur geringen Einfluss auf die Unfallschwere haben. Dies zeigen auch die Crashtests der AXA und der DEKRA. "Um die Unfallschwere zu verringern, reicht die Fahrzeugtechnik alleine nicht aus", erklärt Anton Brunner, "die Lenker müssen sich den Risiken der Landstraße bewusst werden und ihre Fahrweise entsprechend anpassen." Darüber hinaus seien auch straßenbauliche Maßnahmen notwendig, wie etwa zusätzliche Überholstrecken, Kreisel an Knotenpunkten sowie die Entfernung von festen Hindernissen außerhalb der Fahrbahn.

Büsche statt Bäume

Bäume am Straßenrand gehören zum typischen Erscheinungsbild von Landstraßen. Ursprünglich diente das Wurzelwerk dieser Bäume als Erosionsschutz für die meist unbefestigten Straßen - ihr Blätterdach schützte Reisende vor Sonne und Wind. Heutzutage überwiegen jedoch die Nachteile: Als Hindernisse am Straßenrand erhöhen Bäume das Verletzungs- und Tötungsrisiko sowie den Sachschaden bei Unfällen. Bei Sturm und Schneefall gefährden umstürzende Bäume und herabfallende Äste die Sicherheit, bei Sonnenschein löst der schnelle Wechsel zwischen Licht und Schatten ein Flackern aus und irritiert die Lenker. Bei Regen können nasse Blätter zu einer rutschigen Fahrbahn führen. "Trotz eindeutiger Nachteile werden auch heute noch Bäume am Straßenrand nachgepflanzt - meist aus ästhetischen Gründen", erklärt Anton Brunner von der AXA Winterthur Schweiz, "dabei würden Büsche diesen Zweck ebenso erfüllen und zudem Fahrzeuge, die von der Fahrbahn abkommen, verlangsamten ohne die Insassen zu gefährden."

Wie wichtig solche Maßnahmen sind, zeigt eine Studie der Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zur Sicherheit auf Außerortsstraßen: Mit rund einem Drittel der Getöteten auf Landstraßen ist der Aufprall auf Bäume und andere Hindernisse außerhalb der Fahrbahn die

häufigste Ursache von tödlichen Unfällen. Das Risiko bei einem Baumaufprall getötet zu werden, ist für Insassen von Personenwagen doppelt so hoch wie bei anderen Hindernissen, für Motorradfahrer gar dreimal so hoch. "Bei der Kollision mit einem Baum wird die gesamte Aufprallenergie auf eine kleine Fläche am Fahrzeug konzentriert", erklärt Jörg Ahlgrimm, Leiter der Unfallanalyse bei der DEKRA. Überschlägt sich das Fahrzeug und prallt seitlich oder mit dem Dach an einen Baum, wird die Fahrgastzelle so stark deformiert, dass für die Insassen kaum Überlebenschancen bestehen. Dies zeigen die aktuellen Crashtests der AXA und der DEKRA in Wildhaus.

Gefährliche Überholmanöver

Die zweithäufigste Ursache für tödliche Unfälle auf der Landstrasse sind Frontalkollisionen. Der Grund dafür sind meist riskante Überholmanöver, für welche die Gegenfahrbahn genutzt wird. "Unerfahrene Lenker schätzen die benötigte Überholstrecke falsch ein oder nutzen auch schlecht einsehbare Stecken zum Überholen", gibt Jörg Ahlgrimm von der DEKRA zu bedenken. "Die eingesparte Fahrtzeit steht dabei in keinem Verhältnis zum Risiko eines schweren Unfalls."

Die Studie der bfu zeigt: Obwohl die meisten Verunfallten Insassen von Personenwagen sind, ist die Wahrscheinlichkeit einer schweren oder tödlichen Verletzung für Fahrer und Beifahrer von Motorrädern je nach Unfallklasse bis zu 27mal höher als für Personenwageninsassen. Werden außerdem Helm oder Sicherheitsgurt nicht getragen, ist das Risiko schwerer oder tödlicher Verletzungen sechsmal höher. "Im Zweifelsfall sollte man auf das Überholen auf Landstraßen grundsätzlich verzichten", sagt Jörg Ahlgrimm. Um auf viel befahrenen Strecken den Drang zum Überholen zu verringern schlägt er deshalb weitere Überholstrecken mit einer zusätzlichen Fahrspur vor. Würden diese Strecken mit einer klaren und frühzeitigen Signalisierung angekündigt, könnten ungeduldige Lenker auf riskante Manöver verzichten und die Überholstrecken abwarten. An gefährlichen Strecken, wo keine baulichen Maßnahmen möglich sind, seien auch konsequente Überholverbote notwendig, so Ahlgrimm weiter.

Risiko an Knotenpunkten

Ein weiteres Risiko auf Landstraßen stellen Kreuzungen und Einmündungen dar, da sie oft schlecht einsehbar sind. Besonders Motorradfahrer werden aufgrund ihrer schmalen Silhouette und der hohen Beschleunigung zu spät erkannt. An Knotenpunkten ist deshalb bei allen Verkehrsteilnehmern besondere Vorsicht gefragt, auch wenn sie Vortritt haben. "An Kreuzungen mit hohem Verkehrsaufkommen sind aber auch bauliche Maßnahmen wie Kreisel oder Leitinseln gefragt, mit welchen die Fahrtrichtungen getrennt werden können", sagt Anton Brunner von der AXA Winterthur Schweiz.

Handlungsbedarf besteht aber auch bei Einmündungen von Privatstraßen und Feldwegen in Landstraßen: Sie sind in der Regel kaum signalisiert. Landwirtschaftliche Fahrzeuge können unvermittelt auftauchen, die Fahrbahn kreuzen oder abbiegen. "Viele Verkehrsteilnehmer schätzen Erntefahrzeuge aufgrund ihrer geringen Geschwindigkeit als ungefährlich ein und vergessen dabei die Ausmaße dieser Fahrzeuge", warnt Anton Brunner. "Begegnet man einem landwirtschaftlichen Fahrzeug muss man seine Geschwindigkeit anpassen und aufmerksam prüfen, ob ein Kreuzen oder Überholen überhaupt möglich ist." Die aktuellen Crashtests der AXA und der DEKRA zeigen, wie gefährlich Kollisionen mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen sind: Personenwagen und Motorräder geraten bei einem Aufprall unter die Anhänger. Deren Ladekante stellt dabei eine tödliche Gefahr dar.

Fotos, Videos und Statistiken zu den aktuellen Crashtests im Internet:

www.dekra.de/wildhaus

www.axa.de/crashtests

www.axa-winterthur.ch/crashtests

Weitere Informationen

AXA Konzern AG, Konzernkommunikation, +49 221 1 48 2 41 13

DEKRA e.V., Presse und Information, +49 711 7861 2419 Pressekontakt:

AXA Konzern AG
Konzernkommunikation
Sabine Friedrich
Colonia-Allee 10-20
D-51067 Köln
Tel.: (0221) 148 - 31374
Fax: (0221) 148 - 30044
E-Mail: sabine.friedrich@axa.de

Originaltext:

AXA Konzern AG

ISIN:

DE0008410002

Pressemappe:

<http://www.presseportal.de/pm/53273/axa-konzern-ag>

Pressemappe als RSS:

http://presseportal.de/rss/pm_53273.rss2