

REGARDS

VERKEHRSSICHERHEIT

Mit oder ohne Axt?

Richard Graf

Ein zahlreiches und streitlustiges Publikum fand am Dienstag im Oekozenner zusammen, um Luxemburgs spezielle Hassliebe zu Bäumen am Straßenrand zu diskutieren.

„Bis jetzt gab es in diesem Jahr vier Unfälle mit tödlichem Ausgang, davon zwei an Bäumen. Das sind fünfzig Prozent, das kann man so nicht hinnehmen.“ Als der Méco am vergangenen Dienstag zu seiner Konferenz „Baumalleen und Straßenbäume: Spagat zwischen erhaltenswerten Kulturgütern und Verkehrssicherheit“ einlud, wurde teilweise recht heftig diskutiert.

Zuvor hatten die beiden geladenen ReferentInnen Chantal Pradines, Expertin beim Europarat und Autorin eines Berichts, der 2012 zur Vorbereitung einer europäischen Konvention zur Landschaftsgestaltung veröffentlicht wurde, sowie Karl Friedrich Voss, Verkehrspsychologe und Vorsitzender des Bundesverbandes niedergelassener Verkehrspsychologen, sich bemüht, der Stigmatisierung der Straßenbäume als „Ursache“ tödlicher Unfälle entgegenzutreten.

Statistische Serien sind im kleinen Luxemburg generell ein Problem, und ein Gesamtbild, das auf der Grundlage von vier Unfällen gezeichnet wird, dürfte ohnehin wenig aussagekräftig sein. Oder, wie Chantal Pradines anführte, nur weil statistisch die meisten Menschen im Bett sterben, würde deshalb niemand die Bettruhe als wichtigste Todesursache betrachten. Trotzdem gilt in manchen konkreten Fällen die Feststellung: Wäre der Baum, an den jemand gefahren ist, nicht dagewesen, wäre der Fahrer noch am Leben. In Hinsicht der Statistik ist an dieser Argumentation nichts auszusetzen, absurd ist sie in anderer Beziehung.

Chantal Pradines setzte bei ihrem Referat bei der Renaissance an - oder

kurz davor - als nach und nach Alleen im heutigen Sinne entstanden. Dabei konnte sie verdeutlichen, dass trotz des französischen Ursprungs das Aufkommen von Alleen schon damals ein europaweites Phänomen war, das von Italien bis nach Skandinavien reichte und unser Landschaftsbild nachhaltig prägte. Neben praktischen Erwägungen, zum Beispiel der Abgrenzung der privaten Flächen vom öffentlichen Straßenraum oder der Lenkung des Verkehrs etwa bei intensivem Schneefall - weshalb sich Baumalleen vor allem in Skandinavien einer besonderen Beliebtheit erfreuen - gibt es auch ästhetische Beweggründe, die zur Ausbreitung der Baumalleen und allgemein der Bäume im Straßenraum geführt haben.

Kulturgut

Die Manier des französischen Gartens, der mit symmetrischen und geradlinigen Formen vor allem das Spiel mit der Perspektive zu seinem Hauptanliegen machte, wurde vielfach kopiert, sodass der englische Schriftsteller Arthur Young bei seinem Frankreichbesuch im Jahre 1790 schwärmte, in Frankreich glichen die öffentlichen Räume eher Gärten als Straßen.

Aber nicht nur die Schönheit der Landschaft spielte bei der Verbreitung der Baumalleen eine Rolle. Heute sind vor allem die ökologischen Aspekte von Bedeutung, wie etwa der Erhalt der Biodiversität. So erreichen Straßenbäume oft ein hohes Alter, was zum Aufkommen einer ganz speziellen Flora und Fauna führt. Und sie sind Carbon-Speicher - oft die letzten in urbanisierten Gebieten.

In Schweden gelten Baumalleen als unverzichtbare Biotope und sind entsprechend geschützt; in Mecklenburg-Vorpommern ist ihr Erhalt sogar als staatliche Aufgabe in der Landesverfassung niedergelegt. Dabei



Tourismus und Automobilindustrie setzen vielfach auf den Zauber, der von Baumalleen ausgehen kann - wie bei dieser Vorlage zu einer Italienausstellung.

kommen neben naturschützerischen Aspekten auch wirtschaftliche Argumente zum Tragen: Die weitgehend erhaltenen Alleen in Ostdeutschland haben einen hohen Stellenwert in der Tourismus-Werbung.

Die Werbewirksamkeit von Alleen hat nicht zuletzt auch die Automobilindustrie entdeckt. Folgt man manchen ihrer Werbebildern und -filmen, stellt sich Fahrspaß viel eher auf baumgesäumten, einsamen Landstraßen als auf überfüllten Autobahnen ein.

Noch bis in die Zeit kurz nach dem Zweiten Weltkrieg konnte nicht nur in Luxemburg eine Ausweitung der Baumalleen beobachtet werden. So war die frühere Landstraße zwischen Luxemburg und Ettelbrück in jener Zeit fast durchgängig als Baumallee angelegt.

Eine Bedrohung des Alleenbestands wurde erst in den 1960ern und -70ern spürbar. Zu Anfang dieses Jahrhunderts entstand dann auf Ebene des Europarates der Wille, dieser Entwicklung entgegenzuwirken.

Chantal Pradines, die ihre Karriere als Ingenieurin bei der französischen Straßenbauverwaltung begonnen hatte, versuchte in ihrem Vortrag, den Zielkonflikt zwischen Straßensicherheit und Erhaltung zahlreicher von ihr minutiös dokumentierter Kulturgüter aufzulösen, indem sie die Bedeutung der Randbepflanzung von Straßen auch als Sicherheitsoption für den Verkehr hervorhob.

Verkerseziehung

Ein Aspekt, dem der zweite Redner des Abends, Karl-Heinz Voss, insofern beipflichtete, als er das Problem eingrenzte. Denn die klassischen Unfälle „Auto gegen Baum“ mit tödlichem Ausgang ereignen sich in aller Regel außerhalb bewohnter Gebiete. Und die Opfer beziehungsweise Verursacher sind überdurchschnittlich

häufig jüngere Autofahrer männlichen Geschlechts.

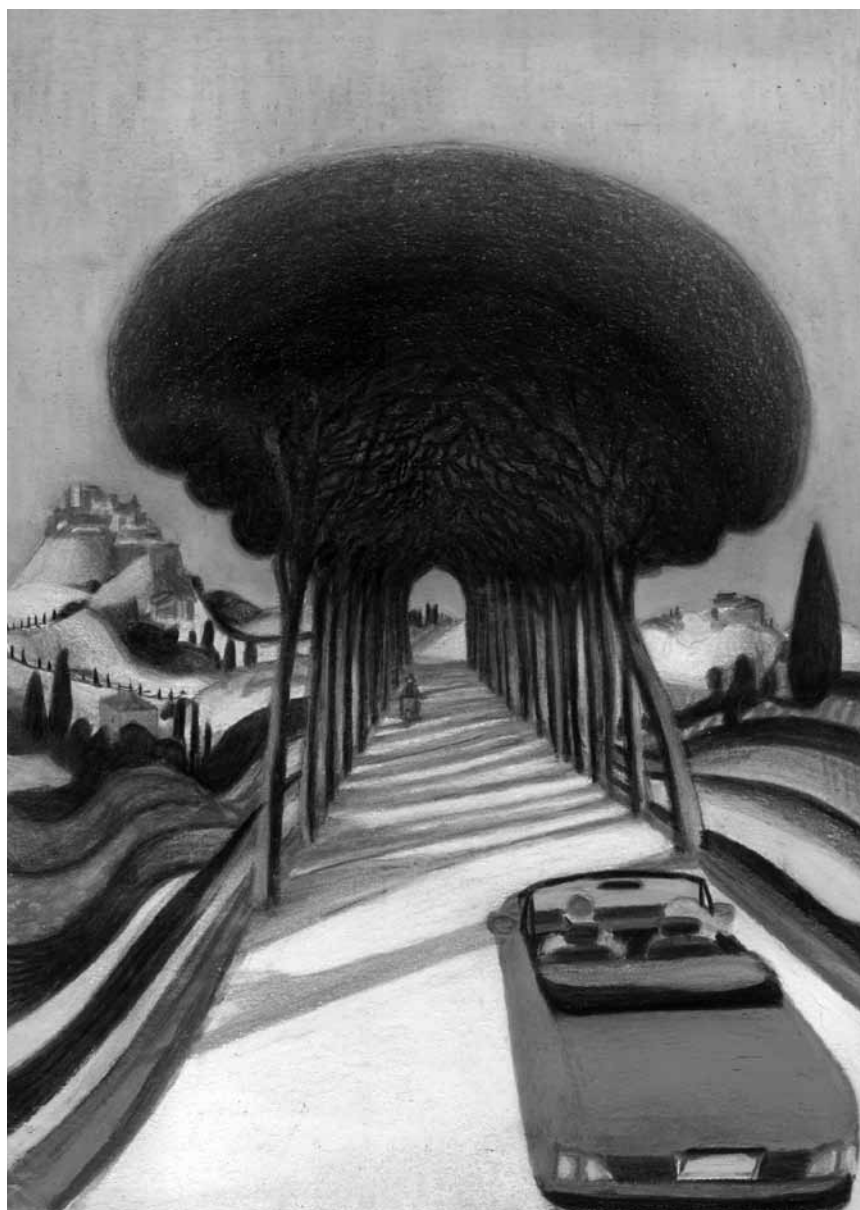
Dass der Rückgang der Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahrzehnten dem technischen Fortschritt im Bereich der aktiven und passiven Sicherheit zu verdanken sei, lässt Voss ebenfalls nur teilweise gelten. Die Zunahme des Verkehrs habe allgemein dazu geführt, dass immer mehr „abhängige“ Verkehrssituationen entstanden sind und die Zahl der „unabhängigen“ Ereignisse abnimmt.

Eine abhängige Situation entsteht nach Voss dann, wenn unser Verkehrsverhalten von anderen direkt beeinflusst wird. Etwa durch vor uns fahrende oder sogar schleichende oder stehende Autos, die uns ein bestimmtes Verhalten abverlangen, das auch für jeden leicht erfassbar ist.

Von unabhängigen Verkehrssituationen spricht er dagegen, wenn das Verhalten des Fahrers sozusagen komplett selbstbestimmt ist, wie eben auf einer wenig befahrenen Landstraße. Diese zumeist als „angenehm“ empfundenen Umstände bergen aber die Gefahr des Irrtums oder des erhöhten Risikos, da Unfallgefahren nicht mehr antizipiert werden.

Unerfahrene oder aber weniger risikobewusste Fahrer sind deshalb einem statistisch nachweisbaren höheren Risiko ausgesetzt. Auch wenn Voss sich in manchen Fällen durchaus für die Beseitigung von direkten Hindernissen - also auch Bäumen - ausspricht, misst er verkehrserzieherischen Maßnahmen einen hohen Stellenwert bei. Wobei ihn allerdings seine langjährige Tätigkeit als Verkehrspsychologe nicht unbedingt optimistisch stimmt, was die Bereitschaft Einzelner zu einem Umdenken betrifft.

Wichtig erscheint Voss das Bewusstmachen von Gefahren, und dabei können, so sein Argument, Baumalleen sogar hilfreich sein. Als in den 1960ern und 1970ern wegen



des erhöhten Verkehrsaufkommens an vielen Stellen das „unabhängige“ Fahren durch das Anlegen breiterer Straßen, die zudem mit großzügigen Vorfahrtsregeln bedacht wurden, begünstigt wurde, verringerte sich das Wissen um die Gefahren. Auch spart die Führerschein-Ausbildung Fahrsituationen auf risikoreichen Landstraßen oft aus: Geprüft wird vor allem das Verhalten im urbanen Verkehr.

In der anschließenden Diskussion wurden von einigen Anwesenden teilweise andere statistische Erhebungen herangezogen, die einen eindeutigen Zusammenhang der Verkehrstoten mit dem Vorhandensein von Bäumen aufzeigen.

Chantal Pradines wies allerdings auf eine andere Konstante hin, wobei außerorts zwei Drittel der tödlichen Unfälle auf Kollisionen mit anderen Autos zurückzuführen sind: Überhöhte Geschwindigkeit und Abkommen von der Fahrbahn, oft unter Einwirkung von Alkohol oder anderer Drogen, oder Fälle von Übermüdung erforderten andere Lösungen als umfassende Baumfällaktionen.

Die Diskussion mit dem Publikum bekam, am Vorabend der parla-

mentarischen Debatte zu den ersten Ergebnissen der neu eingeführten Radarkontrollen, eine gewisse Aktualität, als ein Vertreter des Nachhaltigkeitsministeriums bestätigte, dass es derzeit kaum fixe Radare in Baumalleen gibt. Der Grund: diese gehören eben - anders als einige spektakuläre Unfälle in jüngster Zeit vermuten ließen - nicht zu den gefährlichsten Streckenabschnitten.

Für den Méco bleibt der Spagat bestehen: Ja sagen zu Baumfällungen an besonders gefährlichen Stellen, aber festhalten am Prinzip, dass die Alleen und Bäume erhalten werden müssen, sofern es keine triftigen Gründe für deren Entfernung gibt.

Offen blieb auch die Frage ob es trotz (oder wegen?) der grünen Führung des Umwelt- und Transportministeriums zu einem Tabubruch gekommen ist und das Fällen von Bäumen derzeit größere Ausmaße annimmt als in den Jahren davor. So jedenfalls lautete das Fazit aus dem Publikum - sowohl von Seiten der KritikerInnen als auch der BefürworterInnen einer Verkehrsberuhigung mit der Axt.