



Praxishilfen zur Verkehrssicherheit

VISION ZERO.
Keiner kommt um. Alle kommen an.

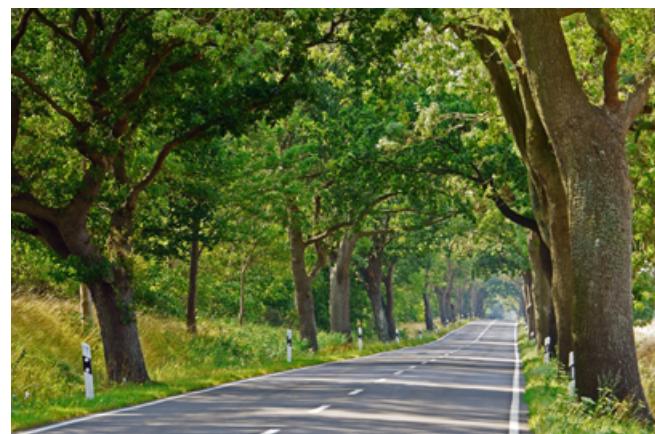
Fahren auf Landstraßen

Einleitung

Bundes-, Landes- und Kreisstraßen werden umgangssprachlich als Landstraßen bezeichnet. Als außerörtliche Straßen, die nicht innerhalb von Städten und Gemeinden verlaufen, durchziehen sie auf knapp 230.000 km Länge die Bundesrepublik – ohne Autobahnen. Prozentual haben die Landes- und Staatsstraßen (rund 87.000 km) sowie die Kreisstraßen (knapp 92.000 km) den größten Anteil am außer- bzw. überörtlichen Straßennetz. Jedoch wird der Großteil des Verkehrs auf den Bundesautobahnen und Bundesstraßen abgewickelt, die mit 13.000 km bzw. mit 38.000 km eine geringere Gesamtlänge aufweisen.¹

Landstraßen werden von ihren Nutzenden oftmals als sicher, freundlich und vertraut wahrgenommen. Die oft gut sichtbare Natur, ein häufig weiträumiges – und sicher manchmal auch ablenkendes – Blickfeld, das Fehlen einengender Elemente wie Lärmschutzwände oder Schutzplanken sowie eine sich manchmal sehr der Landschaft anpassende Trassenführung führen dazu, dass das Fahren auf Landstraßen mit Entspannung und Wohlbefinden, Fahrspaß und Freiheit verbunden wird.

Über Unwohlsein oder Angst wird nur selten berichtet, auch wenn auf Landstraßen verschiedene am Verkehr teilnehmende Personen unterwegs sein können, denn nicht immer laufen parallel zur Landstraße begleitende Fuß- und Radwege. Auch die Gefahr von Baumunfällen wird deutlich unterschätzt.²



Gefährdungen

Die Gefährdungen auf Landstraßen sind vielfältig. Das können sein:

- hohe Geschwindigkeiten auf Bundesstraßen, durch gute Ausbaustandards und fehlende Randbebauung,
- schmale Fahrbahnquerschnitte mit unübersichtlicher Straßenführung,
- Licht-Schatten-Wechsel, die Abstands- und Geschwindigkeitsschätzungen erschweren,
- Überholddruck durch unterschiedliche Geschwindigkeiten,
- nah stehende Bäume, deren Laub die Fahrbahn im Herbst sehr rutschig machen kann,
- geflickte Fahrbahnen und abgefahrene Bankette,
- plötzlicher Wildwechsel.

Auch die Unfallzahlen auf Deutschlands Landstraßen sprechen eine klare Sprache: Dort gibt es deutlich mehr schwere Unfälle als auf Autobahnen oder innerorts. Im Jahr 2020 verunfallten mehr als die Hälfte aller im Straßenverkehr Getöteten auf Landstraßen. Das bedeutet:

- Von insgesamt 2.719 Getöteten verunglückten 1.592 auf außerörtlichen Straßen (ohne Autobahnen).³
- Während 2020 innerorts vier Getötete auf 1.000 Unfälle mit Personenschäden kamen, lag der Wert für Autobahnen bei 21 und für die Landstraßen bei 24.⁴

Folgende Unfallarten sind auffällig:⁵

- 30 % der Unfälle mit Personenschäden sind Unfälle durch Abkommen von der Fahrbahn. Da Bäume, Mauern oder Masten bei Unfällen nicht nachgeben, sind diese Abkommenunfälle häufig folgenschwer. Auch Wildunfälle können sich ggf. hinter dieser Unfallkonstellation verbergen, wenn dem Wild ausgewichen und infolgedessen die Fahrbahn verlassen wurde.
- Bankette sind nicht für die Belastung durch den Schwerverkehr wie Lkw oder Traktoren ausgelegt. Deshalb sind Fahrbahnen schmäler, als sie optisch wirken.
- Jeder fünfte Landstraßenunfall mit Personenschäden ist eine Kollision mit einbiegenden oder kreuzenden Fahrzeugen. Besonders betroffen sind Motorradfahrende.
- Bei etwa 16 % der Unfälle ist ein Zusammenstoß mit einem vorausfahrenden oder wartenden Fahrzeug zu verzeichnen – etwa Unfälle mit Landmaschinen, die sich hinter Kurven oder Kuppen befinden.
- Landwirtschaftlicher Verkehr führt häufig zu Fahrbahnverschmutzungen, die gerade im Herbst zu glatten Fahrbahnen führen – die sogenannte „Bauernglätté“.
- Etwa jeder neunte Unfall ist ein Gegenverkehrsunfall. Häufig, wenn trotz Gegenverkehr, unklarer Verkehrslage oder gar im Überholverbot überholt wird.

Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten

Infrastrukturell

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Landstraßen zählt unter anderem die Beseitigung von Unfallhäufungsstellen. Auch Neubaumaßnahmen etwa im Rahmen von Netzlückenschlüssen erhöhen die Verkehrssicherheit. Weil solche baulichen Maßnahmen Vorlaufzeiten erfordern, kommen vorab oft Straßenverkehrstechnische Sofortmaßnahmen zum Einsatz. Dazu gehören etwa:

- die Schaffung möglichst hindernisarmer Seitenräume,
- die Installation von Schutzplanken vor Bäumen und an den Stellen, an denen ein hindernisarmer Seitenraum nicht möglich ist,
- die Herstellung eines Banketts auf Fahrbahnniveau, sodass beim Abkommen von der Fahrbahn die Gegenlenkreaktion möglichst nicht im Schleudern oder in einer Gegenverkehrskollision endet,
- die Markierung einer eigenen Linksabbiegespur in Knotenpunkten sowie die Sichtbarmachung von Einmündungen,
- die Freigabe von Überholvorgängen nur auf Abschnitten mit ausreichend Sichtweite,
- die Anordnung und Überwachung von Überholverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen sowie
- die Geschwindigkeitsreduktion an Einmündungen, Kreuzungen oder anderen gefährlichen Stellen.

Betrieblich

Unternehmen können die verkehrsplanerischen Bemühungen um mehr Verkehrssicherheit auf Außerortsstraßen damit flankieren, dass sie:

- bedenken, wie Stress und Zeitdruck dazu führen können, dass die Beschäftigten aus Ungeduld oder aus dem Wunsch heraus, die terminlichen Vorgaben zu erfüllen, zu schnell fahren.
- eine Disposition verfolgen, die nicht nur Reserven für Unvorhergesehenes einplant, sondern auch den unterschiedlichen Fahrgeschwindigkeiten auf Außerortsstraßen Rechnung trägt.
- mit Betriebsanweisungen anzeigen, dass schnelles Fahren unternehmensseitig unerwünscht ist und daher etwa auf zweistreifigen Landstraßen nur das Überholen von langsam fahrenden Fahrzeugen wie Traktoren oder Landmaschinen gestattet ist.
- Seminare anbieten, regionale Unfallschwerpunkte analysieren und diesen besondere Aufmerksamkeit widmen. Dies kann durch das Projekt „Sicher in meiner Region“ realisiert werden. (www.sicher-in-meiner-region.de)

Zusätzlich können Unternehmen betriebliche Fahrzeuge anschaffen, in denen Fahrassistenzsysteme (FAS) verbaut sind. Diese erleichtern das Fahren und erhöhen so die Verkehrssicherheit. Zu den FAS gehören:

- **Intelligente Lichtsysteme** wie Kurven-, Abbiege-, LED-Licht, Lichtassistent, adaptiver Fernlichtassistent und weitere, intelligente Systeme leuchten die Fahrbahn optimal aus, weil sie eine flexible Lichtverteilung im gesamten Ausleuchtbereich haben. So werden andere Verkehrsteilnehmende frühzeitiger erkannt und Unfälle mit unbeleuchteten Verkehrsteilnehmenden werden verhindert. Da gezielt abgeblendet wird, werden vor- ausfahrende und entgegenkommende Fahrzeuge nicht geblendet.

• **Nachtsichtassistent**

Er erzeugt ein Infrarotbild des Fernlichtbereichs im Armaturenbrett. Der Sichtbereich der Fahrerin bzw. des Fahrers wird erweitert, Unfällen mit unbeleuchteten Verkehrsteilnehmenden und Wildunfällen kann so entgegengewirkt werden.

• **Verkehrszeichenassistent**

Er erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote, sodass unabsichtliche Übertretungen vermieden werden.

• **Spurhalteassistent**

Er warnt vor Annäherung an den Fahrbahnrand und lenkt das Fahrzeug ggf. selbstständig wieder zurück – sofern die Fahrbahnmarkierung eine permanente Detektion zulässt.

Die FAS benötigen eine (betriebliche) Einweisung. In deren Rahmen sind auch potenzielle Risiken anzusprechen. Wenn etwa schneller gefahren wird, weil FAS zu einem überhöhten Sicherheitsgefühl beitragen oder Fahrende die physikalischen und technischen Grenzen des Fahrzeugs nicht mehr erkennen. Auch Fahrsicherheitstrainings illustrieren und thematisieren die Funktionsweisen, Einsatzmöglichkeiten und -grenzen von FAS.

Individuell

Für die Nutzenden von Landstraßen gilt: Immer mit allem rechnen und Tempo runter. Zum einen, weil neben Pkw und Lkw auch landwirtschaftliche Fahrzeuge, Motorräder, zu Fuß Gehende sowie Radfahrende auf Landstraßen unterwegs sein können. Zum anderen, weil schmale, kurvige oder mitunter auch verdreckte oder vielfach instand gesetzte Fahrbahnen hohe Geschwindigkeiten gar nicht zulassen. Sofern Tempolimits angeordnet sind, müssen diese befolgt werden, weil sie auf versteckte Gefahren hindeuten.

→ **Kaum Zeitersparnis durch Überholen**

Ein Feldversuch des ADAC hat demonstriert: Selbst durch exzessives Überholen, aber ohne Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, kann allenfalls 10 % der Fahrzeit eingespart werden. Fahrzeitgewinne resultieren fast ausschließlich durch das Überholen von Lkw bzw. Traktoren. Etwas langsamer fahrende Pkw halten dagegen kaum auf. Mit wachsenden Verkehrsstärken sinken die Zeitgewinne je überholtem Fahrzeug immer weiter, da kurz darauf das nächste Fahrzeug überholt werden muss.⁶

Auch zur Vermeidung von Wildunfällen gilt: Tempo runter! Kollisionen mit Wildtieren sind häufige Landstraßenunfälle, die vor allem in der Dämmerung passieren. Bei einem unvermeidbaren Zusammenstoß mit Wild empfiehlt es sich, zu bremsen, die eigene Fahrlinie zu halten und nicht auszuweichen. Ein Abkommen vom Fahrstreifen oder der Fahrbahn und eine Kollision mit dem Gegenverkehr oder einem Baum am Straßenrand haben oft deutlich schwerwiegender Folgen als der Zusammenprall mit Wild.

Auch das Auffrischen des eigenen Wissens und Könnens beim Verhalten nach Unfällen rettet Leben. Dazu gehören unter anderem das Absichern von Unfallstellen und Sofortmaßnahmen der „Ersten Hilfe“.

→ **Ihnen bekannte Landstraßen: Sicher, fehlerverzeihend, selbsterklärend?**

Gestaltung und Zustand einer Straße beeinflussen die Verkehrssicherheit: Sogenannte „fehlerverzeihende“ Straßen und ihr Umfeld haben Sicherheitsreserven. Fahrfehler führen dann nicht zum Unfall bzw. Unfallfolgen sind weniger schwer. Zudem entspricht deren Gestalt den Erwartungen ihrer Nutzenden. Gefahrenstellen sind erkennbar, negative Überraschungen bleiben aus.

Prüfen Sie, welche Gefahrenpunkte eine von Ihnen häufiger genutzte Landstraße ggf. aufweist. Bitte achten Sie darauf, ob Ihr Fahrverhalten und Ihre Geschwindigkeit mit der Gestaltung von Fahrbahn und Seitenraum verträglich sind.

Weitere Informationen

¹ Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) (2020, Hrsg.). Verkehrs- und Unfalldaten. Kurzzusammenstellung der Entwicklung in Deutschland. Bergisch Gladbach. Verfügbar unter https://www.bast.de/DE/Publikationen/Medien/VU-Daten/VU-Daten.pdf?__blob=publicationFile&v=4

² Ellinghaus, D.; Steinbrecher, J. (2003). Fahren auf Landstraßen. Traum oder Albtraum? Uniroyal Verkehrsuntersuchung Nr. 28. Köln/Hannover. Verfügbar unter <http://www.ifaplan-institut.de/wp-content/uploads/2016/10/buch28.pdf>

³⁻⁵ Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Verkehrsunfälle 2020. Fachserie 8, Reihe 7, Berlin. Verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html

⁶ Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2012, Hrsg.). Sichere Landstraßen in Deutschland. Analyse und Bewertung, Kennziffern, Maßnahmen und Handlungsfelder. München. Verfügbar unter <https://www.adac.de/-/media/pdf/vek/fachinformationen/verkehrssicherheit/sichere-landstrassen-adac-bro.pdf>

Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW) (2020, Hrsg.). Fahrsicherheitstraining. FAQ Fahrsicherheitstraining - Fragen rund um das Fahrsicherheitstraining. Verfügbar unter <https://www.bghw.de/weiterbildung-services/fuer-sie-zusammengestellt/faq-haeufige-fragen-bghw/haeufige-fragen-zum-arbeitsschutz>

Deutscher Verkehrsgerichtstag (2015, Hrsg.). Empfehlung. Arbeitskreis IV Unfallrisiko Landstraße. 53. Deutscher Verkehrsgerichtstag, 28.-30.01.2015, Goslar. Verfügbar unter https://www.deutscher-verkehrsgerichtstag.de/images/empfehlungen_pdf/empfehlungen_53_vgt.pdf

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) (Hrsg.). Sicherheitstrainings und -programme. Berlin. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/site/sht-shp.aspx>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR). Unfallkasen & Berufsgenossenschaften (Hrsg.). Eco Safety Trainings. Verfügbar unter <https://www.ecosafetytrainings.de>

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR). Unfallkasen & Berufsgenossenschaften (Hrsg.). Sicher in meiner Region – Regio Protect UVT. Verfügbar unter <https://www.sicher-in-meiner-region.de>

Unfallforschung der Versicherer (UDV) (2015, Hrsg.). Verkehrsgerichtstag 2015. Unfallrisiko Landstraße. Pressemitteilung vom 29.01.2015. <https://m.udv.de/de/medien/mitteilungen/verkehrsgerichtstag-2015-unfallrisiko-landstrasse>



Impressum

Herausgegeben von

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.
(DVR)
Jägerstraße 67-69
10117 Berlin
T +49(0)30 22 66 771-0
F +49(0)30 22 66 771-29
E info@dvr.de

und:

Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW)
M5, 7
68161 Mannheim
T +49(0)621 183-0
F +49(0)621 183-65919
E info@bghw.de

Layout | Satz | Redaktion:

Verkehrssicherheit
Konzept & Media GmbH (VKM)
Jägerstraße 67-69 · 10117 Berlin

Bildnachweis: Pixabay

© BGHW, DVR, 2022

Autor:

Ulrich Süßner (BGHW)