



Alleentagung 2012 „Alleen – unser Naturkulturerbe“
26. und 27. November 2012, Stadthalle Boppard

Dipl.-Ing. Chantal PRADINES, All(i)ée - Sachverständige beim Europarat
Risiko korreliert nicht mit Alleenbestand - Neue Wege zur Verkehrssicherheitsbetrachtung
Was die französische Verkehrssicherheitsstatistik uns zeigt

Ein Abkommen von der Straße, gefolgt von einem Aufprall gegen einen Baum, hat in der Regel dramatische Folgen. Gegen solche Unfälle wird das Konzept der fehlerverzeihenden Straße eingesetzt, mit hindernisfreien Seitenräumen bzw. Schutzplanken zur Abschirmung der Hindernisse im sogenannten Schutzraum. Dieses Konzept stößt bei Alleen auf technische und finanzielle Schwierigkeiten, Bäume werden gefällt, und wo Schutzplanken stehen, bilden sie ein seitliches Hindernis, das alljährlich Verkehrsoffer verursacht: Das Konzept der fehlerverzeihenden Straße ist mit den Alleen als Natur-, Kultur- und Landschaftsgut, das durch diverse Regelungen geschützt ist, schwer vereinbar.

Es liegt nahe, wie es für die Sicherheit am Arbeitsplatz die Regel ist, ein differenziertes Vorgehen, das Kultur-, Natur- und Landschaftsgüter von den Auflagen der fehlerverzeihenden Straße freihält, zu fordern. Auch stünde dies im Einklang mit der Lebensphilosophie der Menschen: in unserem Leben hat die Sicherheit nie absoluten Vorrang, weil wir auch Wert auf andere Dinge legen als nur die Sicherheit.

Die eigentliche Ursache dafür, dass für Alleen keine Abstands- und Schutzplankenregelungen gelten sollen, hat ein Vergleich der Verkehrssicherheitsdaten von unterschiedlichen französischen Départements mit unterschiedlichem Alleenbestand gezeigt: Es besteht keine Korrelation zwischen dem Risiko in einem Département im Straßenverkehr getötet oder schwerverletzt zu werden und dessen Alleenbestand. Es spielt keine Rolle ob die Bäume außerhalb der Schutzzone stehen oder nicht, und ob Schutzplanken vorhanden sind oder nicht.

Alleen tragen zur Sicherheit bei, indem sie eine selbsterklärende Straße bewirken, effektiver als Verkehrszeichen sind, um vor Gefahren zu warnen, und die gefahrene Geschwindigkeit direkt erfassbar machen. Studien haben gezeigt, dass sie zur Beruhigung des Verkehrs beitragen. 2007 kam ein offizielles Audit der Verkehrssicherheitspolitiken französischen Départements zum Schluss, dass das Fällen der Alleen als Verkehrssicherheitsmaßnahme aufgegeben werden sollte und eine ganzheitliche Politik, ausgerichtet auf das Konzept der Verkehrsberuhigung und den Erhalt des Naturgutes umgesetzt werden sollte.

Literatur:

- Boudong, C., Ronchin, A., Teule, M. : *Les sens de la route*, CERFISE, 2005. 61 S. ISRN EQ-DRAST-PREDIT-05-31-FR
- Drottenborg, H. : *Are Beautiful Traffic Environments Safer than Ugly Traffic Environments*, Thesis, Lund Institute of Technology, 2002. 112 S.
- Pradines, Ch. : *Road Infrastructures: Tree Avenues in the Landscape*. Council of Europe, 2009. 66 S.
- Pradines, Ch., Marmier, F. : *Infrastructures. Alignements d'arbres et sécurité routière*. RGRA n° 891, 2011, S. 55-63, RGRA, ISSN 1290-256X

Alleentagung Boppard 26./27. November 2012

Alleen – unser Naturkulturerbe

**Risiko korreliert nicht mit Alleenbestand -
Neue Wege zur Verkehrssicherheitsbetrachtung**

Dipl.-Ing. Chantal Prädines

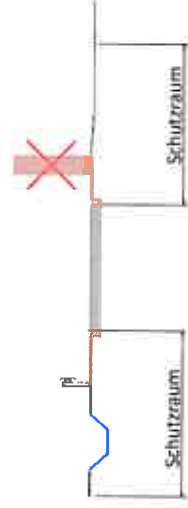
All(hee) – Sachverständigenbüro Boppard

FR

Sicherheit ? Erhalt der Alleen

Fehlerverzeichende Straße

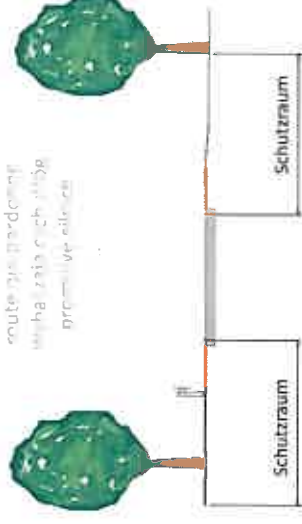
frangibile stradale
Suaie qui partigone
mibaccata cyclodric
premitive allinea



Alleen
Zone de Sécurité
Zone de Sécurité

Fehlerverzeichende Straße

frangibile stradale
Suaie qui partigone
mibaccata cyclodric
premitive allinea



Alleen
Zone de Sécurité
Zone de Sécurité

Fehlerverzeihende Straße

⚠
Sicherheit
+

Erhalt der Alleen

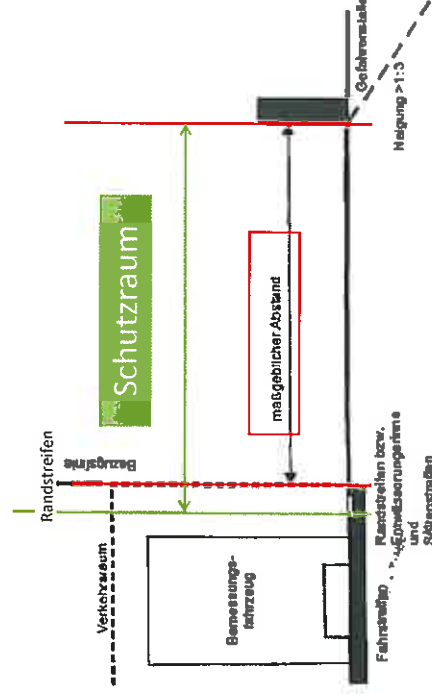
Fehlerverzeihende Straße =

- Bäume fällen
- Bäume in einem größeren Abstand vom Straßenrand pflanzen
- Schutzplanken vor den Bäumen aufrichten

Fehlerverzeihende Straße =

kein Erhalt der Alleen

- Bäume fällen
- Bäume in einem größeren Abstand vom Straßenrand pflanzen
- Schutzplanken vor den Bäumen aufrichten



Fehlervorzeichende Straße =

- Bäume in einem zu geringen Abstand vom Straßennordrand pflanzen
- Schutzplanken vor den Bäumen aufrichten

kein Erhalt der Alleen

unmöglich



FR

FR



Fehlerverzeihende Straße =

Kein Erhalt der Alleen

- Bäume in einem zu geringen Abstand
- Bäume in einem zu geringen Abstand vom Straßengrand pflanzen
- Schutzplanke vor den Bäumen aufrichten

die Tatsache:
 Fehlerverzeihende Straße
 =
 Fällungen ohne
 Nachpflanzungen



2011: einzelne Fällung in einer Allee; Keine Nachpflanzung

Fällung und Nachpflanzung ca. 1984:

Straßenbegleitgrün

Fehlerverzeihende Straße

?
Sicherheit
+
~~Erhalt der Alleen~~

~~Zahl der Baumantallopfer reduzieren?~~

~~Zahl der Verkehrstotopfer reduzieren?~~

Abnahme des Risikos, im Straßenverkehr getötet zu werden!

Accidents personnels
Primes Individuelles

- 1** 100% de prime
- 4** 60% de prime
- 10** 0% de prime
- 9** 0% de prime

- 13** 100% de prime
- 16** 100% de prime
- 18** 100% de prime

- 22** 100% de prime
- 84** 100% de prime
- 95** 100% de prime

Docteur Sécurité routière
véhicule-infrastructure-conducteur

www.sécurité-routière.com

Alleen

www.alleen.be

95 100% de prime

84 100% de prime

22 100% de prime

18 100% de prime

16 100% de prime

13 100% de prime

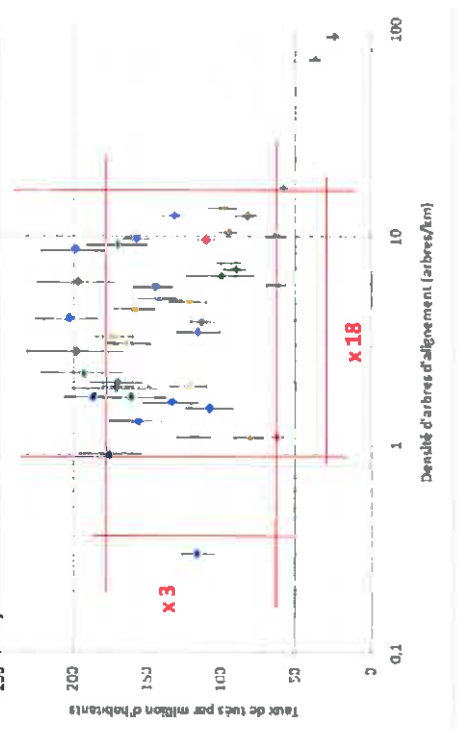
10 0% de prime

9 0% de prime

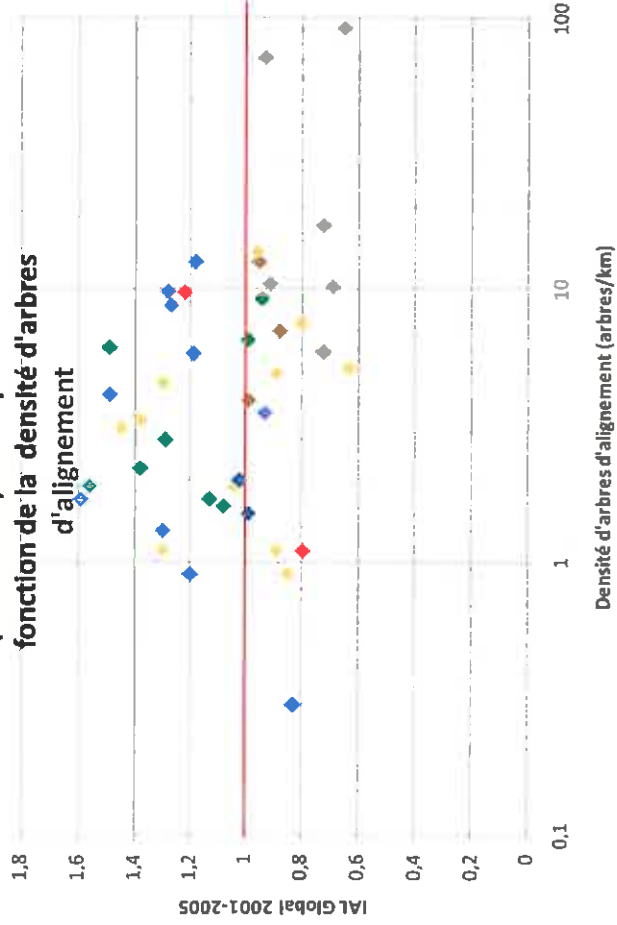
4 60% de prime

1 100% de prime

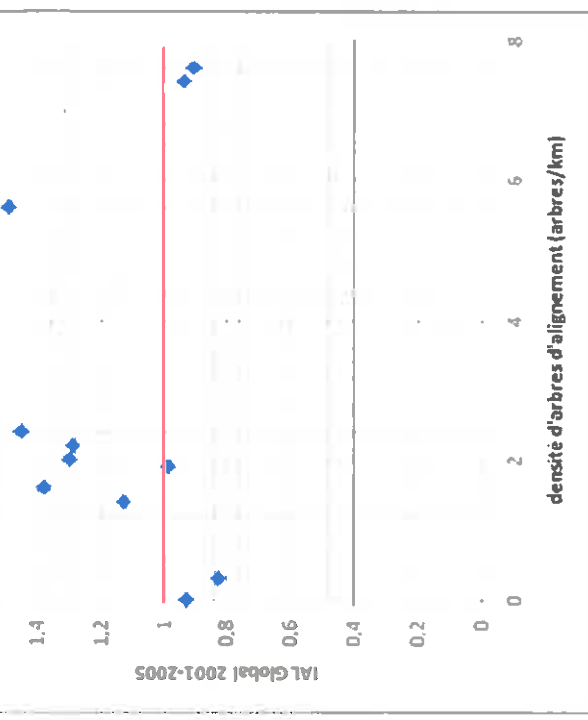
Taux de tués par million d'habitants en fonction de la densité d'arbres d'alignement des départements. (taux moyen 2001-2005, intervalle de confiance à 95%).



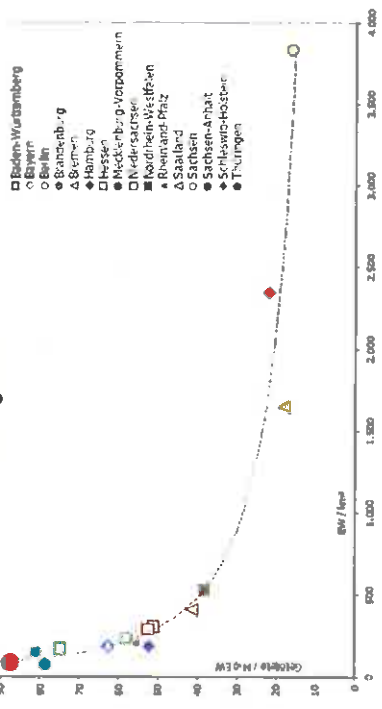
IAL (2001-2005) des départements en fonction de la densité d'arbres d'alignement



IAL en fonction de la densité des arbres d'alignements non isolés situés à moins de 4 m du bord de chaussée



Korrelation zwischen Bevölkerungsdichte und Risiko auf den deutschen Straßen getötet zu werden



Quelle : Verkehrsunfälle 2008 im Land Brandenburg
Berichterstattung - Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Brandenburg





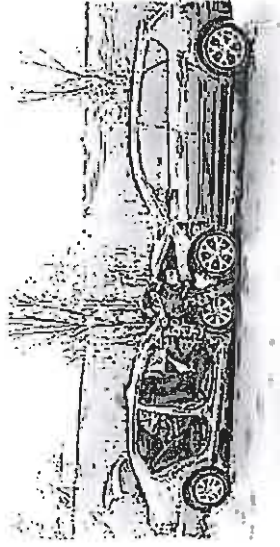


~~fehlerverzeihende Straße~~

angemessene Verkehrsberuhigung







Fehlerverzeihung ?



Differenziertes Vorgehen
bei Kultur-, Natur- und
Landschaftsgütern



keine Abstands- und Schutzplankenregelungen für Allelen

Auto statt Bus / Zug : Risiko x 10

Fahrrad statt Auto : Risiko x 10



Fahrrad statt Bus : Risiko x 100

weil praktischer oder billiger : Risiko x 10

weil umweltfreundlicher : Risiko x 10 x 10

Sicherheit = Nr. 1 in unseren Leben ?

