

Für Biker gefährlicher Schutz

Die Leitplanken können für Motorradfahrer schnell zu einer tödlichen Falle werden

Schutzplanken bieten Autofahrern im Straßenverkehr eine zusätzliche Sicherheit. Für Motorradfahrer dagegen können sie zur tödlichen Falle werden. Die Experten des Instituts für Zweiradsicherheit (ifz) appellieren deshalb an die Straßenbaubehörden, erprobte Schutzsysteme zu warten oder nach Möglichkeit durch neue Systeme mit höherer Wirksamkeit zu ersetzen.

Des einen Freud, des anderen Leid: Während Schutzplanken für vierrädrige Verkehrsteilnehmer einen nützlichen Schutz bieten, sorgen ihre scharfkantigen Trägerpfosten immer wieder für böse Verletzungen bei Zweiradfahrern. Stürzen diese, rutschen sie oftmals über die Straße und prallen mit voller Wucht gegen die Stahlträger.

Die schlimmsten Folgen dieses Aufpralls verhindern so genannte Schutzplankenprotektoren an den Trägerpfosten. Sie bestehen aus Styroporformteilen, die als dicker Mantel um die Pfosten gelegt werden und finden an Strecken Verwendung, die besonders gerne von Motorradfahrern genutzt werden. Neuere Systeme, die einen Anprall an die Pfosten nicht nur entschärfen, sondern verhindern, sind ebenfalls im Einsatz. So gibt es den so genannten „Unterfahrerschutz“, eine zusätzliche Schutzplanke, die unterhalb der Planke knapp über dem Boden montiert wird und damit ein Unterrutschen bzw. einen Anprall an das Pfostensystem verhindert.

Doch so lange die neuen Systeme nicht großflächig installiert sind, müssen die vielfach verwendeten Pfostenummantelungen regelmäßig gewartet werden, denn sie haben nur eine begrenzte Lebensdauer. „Schutzplankenprotektoren unterliegen einem Verschleiß, dem nicht genügend Rechnung getragen wird“, bemängelt Matthias Haasper vom ifz. „Witterungseinflüsse und äußere Beschädigungen können die Schutzwirkung nachhaltig beeinträchtigen“.



Schutzplankenprotektoren an den Trägerpfosten sollen die schlimmsten Unfallfolgen verhindern.
Foto: Leonhard

Auch landschaftsbauliche und verkehrstechnische Pflegemaßnahmen am Straßenrand können ein vorzeitiges Aus für die rettenden Styropormäntel bedeuten. „Beim Schnitt von Gras und Büschen am Straßenrand wird so mancher Protektor durch Mähbalken zerstört“, so Haasper. Kontroll- und Wartungsarbeiten sollten deshalb nach ifz-Meinung intensiviert werden.

An die Motorradfahrer, Straßenbaubehörden, Städte und Gemeinden richten die Essener den Appell, Schutzplankenpfosten regelmäßig zu kontrollieren. Langfristig sollte es jedoch möglich sein, die anfälligen Systeme durch neuere Sicherheitseinrichtungen zu ersetzen.

Auch bauliche Mängel wie großflächige Bitumenflecken oder unübersichtliche Straßenverläufe sind schon so manchem Motorradfahrer zum Verhängnis geworden. Wo vier Räder noch sicher zugreifen, verlieren Zweiräder schnell den Kontakt zur Fahrbahn. Ursache kann in vielen Fällen der Zustand der Straßenoberfläche, die Streckenführung oder die Beschaffenheit des Straßenrandes sein.

Diesen vermeidbaren Risiken ist das ifz schon seit 1984 wissen-

schaftlich und praktisch auf der Spur und hat mit der umfangreichen Publikation „Motorradfreundlicher Straßenbau“ in den letzten Jahren ein international anerkanntes Praxisheft zur Umsetzung von Konzepten für einen motorradfreundlichen Straßenbau installiert.

Die jüngste Auflage präsentiert Unfallanalysen, fahrphysikalische Besonderheiten motorisierter Zweiräder und bautechnische Aspekte der Verkehrswege. Unfallanalysen und wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass viele Motorradunfälle vermieden werden können, wenn die Rahmenbedingungen im Straßenbau für Zweiradfahrer optimiert werden.

Bestandteil der Broschüre ist ein auch „Meldebogen für Motorradfahrer“, der beim ifz angefordert werden kann (www.ifz.de). Wer eine „Problemstrecke“ kennt, kann diese per Formblatt den zuständigen Behörden anzeigen; es reicht eine Abgabe bei der nächsten Polizeidienststelle, die den Eingang der Meldung quittiert. Mit diesem Vorgang ist der Mangel aktenkundig und muss von den Behörden überprüft und gegebenenfalls abgestellt werden.