

Mehr Sicherheit für Motorradfahrer durch „geschlossene Rückhaltesysteme“!

Fahrer einspuriger Fahrzeuge wurden in der Verkehrswegeplanung in Österreich, insbesondere was die Gestaltung von Rückhaltesystemen (Leitschienen etc.) betrifft, bisher zu wenig berücksichtigt, obwohl sich der Motorradbestand seit den 70er Jahren fast vervierfacht hat. Dies ist mit ein Grund für die hohe Unfall- und Verletzungswahrscheinlichkeit von Motorradfahrern. Wir sehen es als wichtige Aufgabe des Straßenbetreibers, bei Bau und Ausrüstung von Verkehrswegen auch entsprechend auf die Sicherheit von Motorradfahrern Rücksicht zu nehmen. Viele schwere oder sogar tödliche Verletzungen sind nicht unmittelbar auf den Sturz zurückzuführen, sondern viel mehr auf den Anprall des auf der Straße rutschenden Motorradfahrers an einen leider oft scharfkantigen Leitschiene Pfosten. Auch durch ein Verhaken an den einzelnen Bauteilen der Leiteinrichtung können die Sturzfolgen erheblich verschlimmert werden. Motorradunfälle enden in Kurven mit Leitschienen etwa drei mal so häufig tödlich oder mit schwersten Verletzungen als Motorradunfälle an anderen Stellen.

Neben den bautechnischen Maßnahmen, die aktiv zur Verhinderung von Unfällen einspuriger Verkehrsteilnehmer beitragen, wie beispielsweise Griffbarkeit des Straßenbelages, etc. möchten wir hier insbesondere auf die Steigerung der passiven Sicherheit durch geeignete Rückhaltesysteme in Zusammenhang mit der Sicherheit für Motorradfahrer hinweisen.

Es stellt sich daher die Forderung Rückhaltesysteme zu installieren, welche auch der Sicherheit von Motorradfahrern Rechnung tragen. Dies betrifft sowohl die Neuaufstellung, als auch die Adaptierung bestehender Systeme. Die bisherigen Erkenntnisse haben gezeigt, dass eine durchgängig geschlossene und möglichst glatte Oberfläche diese Anforderung erfüllt. Dadurch wird verhindert, dass sich verunfallte Motorradfahrer im Rückhaltesystem verhaken und an den Bauteilen verletzen. Im Falle eines Anpralls in flachem Winkel gleitet der Fahrer entlang der glatten Oberfläche und wird nicht abrupt abgebremst. Damit sinkt die Gefahr schwerer und tödlicher Verletzungen deutlich. Eine Ummantelung der Pfosten mit dämpfenden Materialien ist als kostengünstige Übergangslösung sinnvoll aber auf Dauer nicht optimal, da damit das Problem eines abrupten Anpralls zwar deutlich verringert (50% reduzierte Anprallwucht) aber nicht verhindert wird.

Es muss daher sichergestellt sein, dass auf gesamter Höhe und Länge eine weitgehend geschlossene Oberfläche vorhanden ist. Bei Rückhaltesystemen aus Beton, bei optimierten Lösungen mit doppelten Leitschienen oder speziellen Bleeschürzen ist dies gewährleistet.

Wir meinen, dass die stetig steigende Zahl von Motorradfahrern sowie die erschreckenden Unfallbilanzen diese Maßnahme umgehend erforderlich machen.

Zunächst ist unserer Meinung nach eine Konzentration der Bemühungen auf sogenannte Unfallhäufungspunkte und von Motorradfahrern stark frequentierte Strecken (Kurvenbereiche und andere Gefahrenstellen) erforderlich. Bei Neuerrichtungen von Straßen sollten aber zusätzlich zu den Anforderungen der EN-1317 oben genannte Aspekte bereits in der Planungsphase berücksichtigt werden und nur mehr sogenannte „Motorcycle Friendly Devices“ eingesetzt werden. Die Verankerung dieser Aspekte in der RVS 5.23 und auch in der Europannorm EN-1317 ist daher ein dringendes Anliegen aller Motorradfahrer.