Bewertung der Leitplankenproblematik

- Protektoren schützen nur bis ca. 35...40 km/h
- Doppelleitplanken sind ein starrer Verbund mit den Pfosten, die Aufprallenergie wird voll vom Motorradfahrer aufgenommen.
- Wir fordern den Unterfahrschutz. Er schließt mit dem Boden bis auf 5 cm ab und schützt die MotorradfahrerInnen wirksam vor einem Kontakt mit dem Pfosten.
  Die federnde Aufhängung des Unterfahrschutzes nimmt einen beträchtlichen Teil der Aufprallenergie auf.

Fotos: R. Susott, B. Bauer, KW

Unsere Forderungen

Bei der Planung und beim Bau von Straßen müssen die Sicherheitsbedürfnisse der MotorradfahrerInnen berücksichtigt werden.

Leit- und Schutzeinrichtungen sowie der Straßenbelag müssen für alle Straßenbenutzer ungefährlich gestaltet werden.

info@kuhle-wampe.de
www.kuhle-wampe.de

ViSdP: Tim Becker, Postfach, 63553 Mainhausen

Verband der Motorradclubs Kuhle Wampe

Sichere Straßen für MotorradfahrerInnen

Beispiele aus dem „Euskirchener Modell“

Das „Euskirchener Modell“

Dieses Modell wurde vom Rheinischen Straßenbauamt Euskirchen entwickelt.

Mit abgestimmten Maßnahmen konnte die Zahl der schweren Motorradunfälle gesenkt werden.

Die hier beschriebenen Maßnahmen wurden an der L165 (von Münstereifel/Eicherscheid nach Schuld) umgesetzt.

Seit Umsetzung des Modells im Jahr 2000 bis zum Sommer 2003 hat sich im Kreis Euskirchen auf den entschärften Streckenabschnitten kein tödlicher Motorradunfall mehr ereignet.

Fakten

1987-1996 (ohne 1990) gab es im Kreis Euskirchen 48 Tote bei Motorradunfällen.

Davon starben 26 in Kurven, 17 davon beim Aufprall auf den Leitplankenpfosten.

- Jeder 3. Verkehrstote im Sommer ist ein Motorradfahrer.
- Die tödlichen Unfälle treten oft in schnellen Kurven von heute gut ausgebauten Straßen der 60er und 70er Jahre auf.
- T-Kreuzungen sind Unfallschwerpunkte. Deshalb hier die Begrenzung auf 70km/h. Die Geschwindigkeit eines herannahenden Motorrads kann von vielen PKW-Fahrern nicht eingeschätzt werden.

Unfall-Analyse und Forschung

- Die Unfallschwerpunkte wurden mittels „Steckkarten“ (Landkarten mit Stecknadeln) ermittelt.
- Im Projekt „Außerort-Sicherheit“ wurden die Daten (Polizei, Versicherungen, Gutachter, eigene Begehungen) jedes tödlichen Motorradunfalls analysiert.
- Auf Grund dieser Erkenntnisse wurde eine Reihe von Unfallverhindernden Maßnahmen entwickelt.

Bauliche Maßnahmen Beschilderung und Markierung

- Unfallfolgen vermindern:
  Anlegen eines „Verzeihenden Straßenrandes“.
  Leitplanken entschärfen.
  Hindernisse und Verkehrsschilder aus der Sturzzone entfernen.
- Kurven optisch verdeutlichen:
  Rot-Weiße oder Neonfarbige Pfeile.
  Beschilderung auf beiden Straßenseiten bei besonderer Gefahrenlage. Doppelte durchgezogene Linien um die Fahrbahnen eindeutig zu teilen und zu verschmälern.

L165 bei
Münstereifel-Eicherscheid

Verhaltensändernde Maßnahmen

- Überholverbote, Geschwindigkeitsbegrenzungen
- Kontrolle und Durchsetzung dieser Maßnahmen durch die Polizei

Leitplanken

Leitplanken sind für Motorradfahrer eine tödliche Gefahr. Beim Sturz kommt es oft zur Kollision mit dem Leitplanken-Pfosten. Abtrennung von Gliedmaßen, Wirbelsäulen-Verletzungen und tödliche Schädelverletzungen sind die Folgen.

Die bisher verwendeten Protektoren und die klassische Doppelleitplanke haben sich als nur bedingt wirksam erwiesen.

Im Euskirchener Modell wurde das federnd untergehängte Sonderprofil als Unterfahrschutz erprobt. Es wird mit zwei Laschen unter die bestehende Planke montiert. Hier gibt es mittlerweile Empfehlungen und Freigaben durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt).

Kostenvergleich

- Protektor:
  20 EURO (für 1 Pfosten zum nächsten - also 4 m zuzüglich dem ersten Pfosten) - Haltbarkeit max. 5 Jahre
- Doppelleitplanke:
  80 EURO/m, somit 320 EURO für 4 m
- Unterfahrschutz nach Euskirchener Muster:
  18 EURO/m, somit 72 EURO für 4 m