

Forgiving roads

TÖFF STELLT ANDERE BEDINGUNGEN ALS AUTO



Der Unterfahrerschutz an Leitschranken gehört zu den passiven Massnahmen. Seine Existenz kann optische und damit psychische Sicherheit vermitteln. (Fotos U. Grützener)

Der Unfalltyp «Kollision mit fixem Objekt am Strassenrand» ist trauriger Spitzenreiter in den Statistiken schwerer Unfälle auf Ausserortsstrassen. Das betrifft Autos wie Motorräder. Wie können solche Unfallfolgen in Zukunft minimiert werden? In diesem Zusammenhang wird oft das Schlagwort «forgiving roads» genannt. Es fordert, dass die Infrastruktur den Fahrzeuglenker auch dann schützt, wenn er aufgrund eines Fahrfehlers – der keine Folge einer Übertretung der Verkehrsregeln sein muss – die Kontrolle verliert.

An einem TCS-Symposium wurde über den Begriff «forgiving roads» und vor allem darüber diskutiert, wie die damit verbundenen Forderungen in die Praxis umgesetzt werden können. Aus der Perspektive der IG Motorrad hat Urs Grützener die Anliegen der Motorradfahrer am Symposium vertreten. Dabei wies Grützener darauf hin, dass ein Motorrad eben kein Auto sei und deshalb anderen Gesetzmässigkeiten unterläge, auch wenn beide Fahrzeugkategorien oft – leider auch von

den Behörden – in den gleichen Topf geworfen würden. Als Hauptunterschiede zwischen beiden Fahrzeugkategorien verwies Grützener auf (die)

- markant unterschiedliche Fahrphysik
- besondere Instabilität beim Kurvenfahren
- Anfälligkeit auf Fahrbahnbeschaffenheit (Reibwerte, Form)
- abrupt irreversible Fahrzustände (Sturz)
- den fehlenden physischen Schutz
- kleine Silhouette (Töff wird übersehen, seine Geschwindigkeit unterschätzt)
- andere Wahrnehmung des Verkehrsraumes (Augpunktverschiebung, Sichtfeld)

Erst aktive Massnahmen ...

Wer von motorradgerechten «forgiving roads» spreche, müsse deshalb Aspekte berücksichtigen, die für den Autofahrer weniger relevant seien. Grützener verwies deshalb auf verschiedene Punkte, die für Motorradfahr-

rer höhere Risiken zur Folge hätten als für Autofahrer, deren Vorkommen in der Praxis er zudem durchweg mit Fotos belegte. Er forderte insbesondere den Verzicht auf

- gefährliches Flickwerk (Bitumenschmierereien), erst recht in Kurven
- Splittauftrag, erst recht nicht ohne Vorankündigung
- rechtswidrige Schwellen ausserorts, schon gar nicht in Kurven
- gefährliche Hindernisse auf und neben der Fahrbahn (Verbauungen, Töpfe etc.)
- «Verpollerung» von Strassen; Sicherheit kommt vor ideologischen Massnahmen zur Verkehrslenkung. Autos droht bei einer Kollision mit Pollern höchstens ein Blechschaden, Motorradfahrern aber Schaden an Leib und Leben.
- Fantasiekreisel mit Guillotinencharakter
- «Narrenpfeile»; sie produzieren unterschiedliche Griffigkeit der Fahrbahn und dies womöglich in Kurven, wodurch Motorradfahrer in kritischen Situationen verunsichert werden und abrupt irreversible Fahrzustände provoziert werden können.

... dann passiver Schutz

Diese Liste mit Massnahmen zur Verhinderung von Motorradunfällen krönte Grützener mit der Forderung nach der konsequenten Installation von Unterfahrerschutz an Leitschranken in gefährlichen Kurven, weil diese als Passivmassnahme dazu beitragen, im Fall der Fälle schwere gesundheitliche Schäden oder gar den Tod von gestürzten Motorradfahrern zu verhindern.

Als Fazit wies Grützener darauf hin, dass es beim Töff primär Ziel sei, aktiv Kollisionen und Stürze zu vermeiden. Erst wenn dies nicht gelänge, ginge es darum, die Folgen eines Sturzes zu mildern.

Genau das sei schliesslich der Sinn und das Ziel von «forgiving roads».

UMFRAGE GESTARTET

ERFAHRUNG MIT LEITPLANKEN

Aufgrund von Verzögerungen bei der Definition eines neuen Test-Standards für Leitplankensysteme unterstützt die FEMA die CEN-Arbeit durch einen europaweiten Aufruf zur Sammlung von Unfallberichten und persönlicher Erfahrung mit Leitplanken-Kollisionen. So sollen individuelle Unfallberichte von Fahrern und Verwandten gesammelt werden, welche die Verletzungen beim Aufprall auf Leitplanken beschreiben. Die Umfrage mit 21 Fragen, offen für jedermann, ist online (u. a.) auf Deutsch, Französisch und Italienisch verfügbar (<http://www.femaonline.eu/index.php?page=guardrails>). Die Teilnehmer werden gebeten, so viele Details wie möglich über den Unfall anzugeben, um eine umfassende Datenbank über die einzelnen Fälle aufbauen zu können.



Die Kollision mit einem «Poller» hat für den Autofahrer andere Konsequenzen als für den Töfffahrer.

Urner Passstrassen

KLAUSEN ERFOLGREICH «ENTSCHÄRFT»



Die auffallende Verkehrstafel «Gefährliche Strecke» scheint ihre Wirkung zu haben. In letzter Zeit wurden keine tödlichen Unfälle mehr von der «Lini» gemeldet. (Foto IGM, Jörg Strehler)

Die Urner Passstrassen gehören unbestritten zu den schönsten und anspruchsvollsten Motorradstrecken Europas. Entsprechend viele Biker aus aller Herren Länder sorgen dort für überdurchschnittlich hohe Frequenzen. Die Hotellerie in der Region freut sich offensichtlich, wie die vielen Begrüssungstafeln mit «Bikers welcome» beweisen.

Gemäss der Analyse EuroRAP gehören Urner Passstrassen aber auch zu den gefährlichsten Überlandrouten Europas. Polizei und Behörden des Kantons sind deshalb besonders um die Sicherheit auf den Alpenübergängen bemüht. Doch das je nach Pass mit offensichtlich unterschiedlichem Erfolg. Gemäss aktueller Polizei-Website geschehen die meisten schweren Motorradunfälle am Susten, mit deutlichem Abstand am wenigsten am Klausen. Mit zu dieser überraschenden Situation auf der Verbindungsstrasse der Kantone Uri und Glarus beigetragen haben dürften Massnahmen der Urner Baudirektion, die dem einen Töfffahrer missfallen, einem anderen vielleicht das Leben retten.

Risiko bewusst machen ...

Kennzeichnend für die Gefährlichkeit des Klausenpasses ist (insbesondere entlang der sogenannten Lini kurz unterhalb der Klausenpasshöhe) das unmittelbar neben der Fahrbahn

beinahe senkrecht abfallende Gelände, das keinerlei Fahrfehler verzeiht. In den letzten Jahren hatte es hier mehrere tödliche Motorradunfälle gegeben, weil Motorradfahrer nach einer Kollision über den Strassenrand und in der Folge bis zu 400 Meter nach Aesch geschleudert wurden.

Dieses Risiko galt es, bewusst zu machen. Dazu unterbreitete die IG Motorrad 2006 dem Verantwortlichen der kantonalen Behörde verschiedene Vorschläge. Eine auffallende Signalisation und betonte Markierungen gehörten damals ebenso dazu wie bauliche Massnahmen entlang der Strecke zur Erhöhung der Übersichtlichkeit. Mit einem zweiten horizontalen Rohr am bestehenden Stahlgeländer sollte dem Motorradlenker visuell mehr Sicherheit geboten werden, um ihn vom Fahren auf Kollisionskurs entlang der Strassenmitte abzuhalten. Jörg Strehler von der IG Motorrad hatte diesen gefährlichen Sachverhalt zuvor festgestellt und fotografisch dokumentiert.

Inzwischen ist dieses zweite Rohr installiert, und weitere – vor allem bauliche – Massnahmen wurden umgesetzt. Darüber hinaus hat das Urner Baudepartement zu unkonventionellen Schritten gegriffen, wie das Beispiel der besonders auffälligen Signalisationstafel «Gefährliche Strecke» (s. Foto) zeigt. Hier hatte der Bund vom Kanton verlangt, die

Tafel wieder zu entfernen, da sie nicht der Norm entspreche. Die Tafeln stehen zu unserem Vorteil aber heute noch.

... und danach fahren

Passstrassen stellen hohe Anforderungen an den Biker. Gerade im Herbst bedeutet eine Pässefahrt eine besondere Herausforderung: Nicht nur Alpbahnen können in dieser Jahreszeit für verschmutzte und nasse Fahrbahnen sorgen. In grösseren Höhen und Tunnels sollte zu den Tagesrandzeiten örtlich mit vereisten Stellen gerechnet werden. Hochnebel kann plötzlich die Sicht beeinträchtigen. Zudem werden in Vorbereitung auf den Winter viele Abschränkungen und Absturzeinrichtungen demontiert.

Die IG Motorrad engagiert sich für sichere Strassen, das ändert aber nichts an der Erkenntnis, dass wir uns den Strassenverhältnissen und der Streckenführung primär anzupassen haben. Das Schneiden von Kurven gehört auf kurvenreichen und unübersichtlichen Passstrassen zu den klaren Tabus. Die Realisierung von «forgiving roads» auf Passstrassen wird sehr schwierig umzusetzen sein.

NEUER «SEE US»-FILM

NICHT GESEHEN – GANZ NORMAL

Es ist inzwischen bekannt, dass immer wieder Motorradfahrer von Autofahrern abgeschossen werden. Um eine breitere Öffentlichkeit auf das Problem aufmerksam zu machen, hat die NMCU (Norwegian Motorcycle Union) ein Video gedreht, das sich anzusehen lohnt: <http://www.youtube.com/watch?v=8ynpGFj97lc>. Das Video stellt die Situation so skurril dar, dass sie auf den ersten Blick keinem Vergleich mit der Realität standzuhalten vermag. Auf den zweiten dann schon, wenn man bedenkt, dass 8 von 10 Autofahrern, die mit Motorrädern kollidieren, sie einfach nicht gesehen haben wollen. Wenn BFU und Astra nichts dagegen tun, die NMCU tut etwas. Danke!

IN EIGENER SACHE

Mitglied werden

Willst du auch in 10 Jahren noch mit Freude Motorrad fahren? Dann unterstütze unsere Anliegen mit deiner Mitgliedschaft! Wie du beitreten kannst, erfährst du auf unserer Website: www.ig-motorrad.ch. Hier kannst du auch unseren Newsletter bestellen.

Impressum

Anfragen und Kommentare
IG Motorrad
Postfach 3005
8021 Zürich
mail@ig-motorrad.ch

Redaktion & Gestaltung

joerg.naumann@ig-motorrad.ch

Newsletter und weitere Infos

www.ig-motorrad.ch

www.edelweissbike.com

ACHTUNG!

NEUES PROGRAMM edelweiss 2010 ab jetzt erhältlich.

20 NEUE TOUREN WELTWEIT ERWARTEN DICH!



Hol dir deinen
neuen KATALOG!

GEBÜHRENFREI
AUS EUROPA:
00800.333.593.477
worldtours@edelweissbike.com