

Unfallforschung Leitplanken

CRASHTESTS. Leitplanken werden für Motorradfahrer oft zu Leidplanken. Eine Untersuchung der Dekra-Unfallforschung zeigt, wie Folgen eines Motorrad-Anpralls deutlich verringert werden können.



Dass selbst ein eher harmloser Ausrutscher verheerende Folgen haben kann, wenn der Motorradfahrer in Kontakt mit Leitplanken (amtsdeutsch: Schutzplanken) oder deren Pfosten kommt, ist spätestens seit den Bemühungen des Instituts für Zweiradsicherheit (IfZ), die scharfkantigen IPE 100-Pfosten zu ummanteln, vielen bekannt. Eine Untersuchung der Dekra-Unfallforschung, die im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) lief, brachte mit umfangreichen Crashtests an verschiedenen Schutzeinrichtungen erstmals genaue Erkenntnisse.

Der aufrechte und rutschende Anprall eines mit einem Dummy besetzten Mittelklasse-Motorrades gegen eine konventionelle Stahlschutzplanke ergab Werte, die bei einem Realunfall zu dauerhaften Unfallschäden oder gar tödlichen Verletzungen geführt hätten. "Besonders bedrohlich sind Unfälle, bei denen sich der Fahrer unter der Planke verhakt oder am Pfosten hängen bleibt", analysierte F. Alexander Berg, Leiter der Dekra-Unfallforschung, das Datenmaterial.

An der konventionellen Distanzschutzplanke verhakte sich der Dummy in den Zwischenräumen, was im realen Unfallgeschehen ebenfalls zu schwersten Verletzungen führen würde. Weniger schlimme Verletzungsfolgen waren bei beiden Anprallarten an Betonschutzwänden, wie sie oft an Autobahn-Baustellen eingesetzt werden, zu verzeichnen. "Obwohl sich diese Elemente nicht verformen, ist hier beim streifenden Anprall das Risiko geringer", betonte Berg, verwies aber auf eine Gefahr: "Der Motorradfahrer kann leicht auf die Fahrbahn zurück geschleudert werden."

Als Alternative konstruierten die Dekra-Unfallforscher eine neue Schutzplanke, die neben dem in der Schweiz genutzten, geschlossenen Kastenprofil einen Unterzug aus Stahlblech besitzt. "Alle Crashtestarten ergaben hier ein nochmals deutlich geringeres Verletzungsrisiko", bilanzierte der Leiter der Dekra-Unfallforschung: "Der Dummy glitt an der Planke ab, ohne sich zu verhaken oder mit dem Pfosten zu kollidieren. Zudem hielt der relativ weiche Stahlunterzug die Belastungen weit unterhalb den Grenzwerten und das Motorrad wurde nicht auf die Fahrbahn zurück geschleudert."

Mit BASt-Unterstützung wird die sicherheitsoptimierte Schutzplanke an einer Versuchstrecke im hessischen Taunus getestet. "Da diese Art vergleichsweise teuer ist, sind die Chancen für einen flächendeckenden Einsatz in absehbarer Zeit eher gering", fürchtet Uwe Ellmers von der Bundesanstalt wohl zu Recht.

Bis dahin helfen nach Ansicht von IfZ-Leiter Elmar Forke nur die Verwendung der segensreichen Pfostenummantelungen und eine "Nachsorge" an bereits entschärften Strecken: "Viele dieser Anpralldämpfer werden durch Mähen oder Schneeräumung beschädigt und verlieren so ihre Wirkung."