



Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen

Postanschrift:
Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung NRW · 40190 Düsseldorf

Landesbetrieb Straßenbau NRW
Postfach 4669

48026 Münster

Bezirksregierungen
Arnsberg, Detmold, Düsseldorf,
Köln und Münster
Dezernat 53

mit Abdruck für die Straßenbaubehörden/Straßen-
verkehrsbehörden der Kreise, Kreisfreien Städte
sowie Großen und Mittleren kreisangehörigen Gemeinden

nachrichtlich:

Deutscher Städtetag
Nordrhein-Westfalen
Lindenallee 13-17

50968 Köln

Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
Kaiserswerther Straße 199-201

40474 Düsseldorf

Landkreistag
Nordrhein-Westfalen
Liliencronstraße 14

40472 Düsseldorf

Innenministerium NW
Haroldstraße 5

40213 Düsseldorf

Dienstgebäude und Lieferanschrift
Haroldstraße 4
40213 Düsseldorf

Telefon +49 (0) 2 11 / 837 - 02
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 2200

Bearbeiter/in Herr Wendt
Durchwahl +49 (0) 2 11 / 837 - 4558
Telefax +49 (0) 2 11 / 837 - 4372

Datum
03. August 2004

Aktenzeichen (bei Antwort bitte angeben)
III B 3 – 75-05/15 – 1071/04

Schutzplanken; Unterfahrschutz an Einfachschutzplanken nach dem „System Euskirchen“

Einsatzkriterien der BASt (März 2004) für Schutzeinrichtungen mit geringerem Verletzungsrisiko für Motorradfahrer

- Anlagen:
1. Erlass des BMVBW vom 15.07.2004 – S 28/38.62.00/22 F 03
 2. Einsatzkriterien für Schutzeinrichtungen mit geringerem Verletzungsrisiko für Motorradfahrer;
 3. Einzelheiten zu Anprallprüfungen an Schutzeinrichtungen

Mit Erlass vom 11.04.2001 hatte ich im Benehmen mit dem Innenministerium NW die örtlich zuständigen Straßenverkehrs- und Straßenbaubehörden aufgefordert, die Außerortstrecken von Bundes-, Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, auf denen sich vermehrt Verkehrsunfälle mit Personenschaden (Kategorien 1 bis 3) mit Beteiligung von Motorrädern ereignet haben, im Rahmen einer Sonderuntersuchung zu überprüfen und geeignete Maßnahmen, u.a. gegen kritische Aufpralle an Schutzplanken, zu treffen. Dabei hatte ich unter Pkt. 1.3 des Erlasses um Prüfung gebeten, ob durch die Montage von Sonderprofilblechen nach französischem Vorbild unterhalb der Einfachschutzplankenholme („System Euskirchen“) ein zusätzlicher Sicherheitsgewinn erreicht werden kann. Gleichzeitig hatte ich das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen gebeten, an diesem System Anfahrversuche durchführen zu lassen.

Diese Anfahrversuche haben im Sommer 2002 stattgefunden. Nach Genehmigung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen habe ich mit Erlass vom 15.01.2003 die Verwendung des „Systems Euskirchen“ unter bestimmten Einschränkungen vorläufig freigegeben, um in Kurven mit Kradunfällen bereits zeitnah für mehr Schutz sorgen zu können.

Nach Anfahrversuchen an weiteren Schutzsystemen, Diskussion der geeigneten Einsatzbereiche der geprüften Systeme und Erarbeitung eines entsprechenden Papiers hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nunmehr „Einsatzkriterien für Schutzeinrichtungen mit geringerem Verletzungsrisiko für Motorradfahrer“ vorgelegt. Diese Einsatzkriterien stellen die derzeit vorliegenden Erkenntnisse dar und geben Handlungsempfehlungen für solche Fälle, in denen aufgrund des örtlichen Unfallgeschehens akuter Handlungsbedarf besteht.

Hiermit führe ich die „Einsatzkriterien für Schutzeinrichtungen mit geringerem Verletzungsrisiko für Motorradfahrer“ in Nordrhein-Westfalen ein und bitte, ab sofort danach zu verfahren. Im Interesse einer einheitlichen Handhabung innerhalb Nordrhein-Westfalens würde ich es begrüßen, wenn Sie die „Einsatzkriterien“ auch für die Straßen Ihres Geschäftsbereiches (Kreis-, Gemeindestraßen) einführen würden.

Auf Folgendes weise ich besonders hin:

An der Einfachen Schutzplanke (ESP) mit Unterfahrschutz nach dem „System Euskirchen“ wurden Anprallprüfungen nur für Pkw (nicht für Motorräder) durchgeführt. Für Motorradfahrer ist die Schutzwirkung aber unstrittig. Für Pkw besteht allerdings eine erhöhte Wahrscheinlichkeit, dass ein mit hoher Geschwindigkeit aufprallendes Kraftfahrzeug durch ein „Aufsteigen“ am Unterfahrschutz bei gleichzeitigem Herunterziehen des Holms die Schutzeinrichtung überquert. Der Unterfahrschutz schwächt somit die Rückhaltefähigkeit der ESP. Deshalb sollte das „System Euskirchen“ nur dann uneingeschränkt eingesetzt werden, wenn die zulässige Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge oder die mittlere tatsächliche Geschwindigkeit für Pkw geringer ist als 70 km/h. Bei höheren Geschwindigkeiten sollte das Schutzsystem nur dann verwendet werden, wenn der vorgesehene Einsatzort keine Auffälligkeiten im Unfallgeschehen **mit PKW** aufweist. „Auffälligkeiten“ bedeutet dabei nicht, dass eine Unfallhäufungsstelle im Sinne des Gemeinsamen Runderlasses des IM und des MVEL vom 22.05.2003 (MBI. NW, S. 545) vorliegen muss. Maßgebend sind vielmehr folgende punkthafte Konzentrationen von **Pkw-Unfällen mit Abkommen von der Fahrbahn**:

- 3 oder mehr Unfälle der Kategorien 1 bis 4 in einem Jahr,
 - 3 oder mehr Unfälle der Kategorien 1 bis 3 in drei Jahren oder
 - 2 oder mehr Unfälle der Kategorien 1 und 2 in drei Jahren
- auf einem Straßenabschnitt (z.B. Kurve) von bis zu 500 m Länge.

Das „System Euskirchen“ sollte nicht „um jeden Preis“ eingesetzt werden, wenn dadurch die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt werden muss. In solchen Fällen sollte vielmehr geprüft werden, welches der nachfolgenden Schutzsysteme

- Kastenprofil mit Unterfahrschutz,
- EDSP mit untergehängtem zweiten Holm (gemäß RPS 89),
- EDSP mit untergehängtem Unterfahrschutz (wie bei „Typ Euskirchen“; bislang jedoch noch nicht in Anprallversuchen getestet; im Einzelfall Zustimmung des MVEL einzuholen)

nach Abwägung ihrer Vor- und Nachteile (vgl. Abschnitte 5 bis 7 der Einsatzkriterien) für die örtlichen Verhältnisse eher in Frage kommt.

Sollte erfahrungsgemäß vorwiegend mit rutschenden Anprallen von Motorradfahrern zu rechnen sein, so sollte dem System der Vorzug gegeben werden, das nur eine geringe Spaltbreite (max. 5 cm) zwischen Holm und Unterfahrschutz und zwischen Unterfahrschutz und Bankett aufweist.

Schutzplankenummantelungen (SPU) bieten bei höheren Geschwindigkeiten keinen ausreichenden Schutz für gestürzte Motorradfahrer. Ihr Einsatz sollte daher auf solche Straßenabschnitte begrenzt werden, die nur mit geringen Geschwindigkeiten befahren werden (z.B. Spitzkehren).

Im Übrigen wurde vermehrt festgestellt, dass SPU im Rahmen von Schutzplankenreparaturen nicht ersetzt wurden. Ich bitte daher, den Ersatz von SPU - falls nicht

bereits geschehen - zukünftig in die Reparaturverträge aufzunehmen. Dasselbe gilt
sinngemäß für den Unterfahrschutz.

Im Auftrag

gez.
René Usath