Nr. 106 **Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 22/1997**
Sachgebiet 07.4: Straßenverkehrstechnik und Straßenausstattung; Leit- und Schutzeinrichtungen

Bonn, den 16. Mai 1997
StB 13/38.62.00/60 BASt 97

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES

Dienststelle Berlin

Einsatz von Schutzplankenpfostenummantelungen (SPU) an Bundesfernstraßen

Mein Schreiben – StB 13/38.62.00/88 Va 88 –
vom 6. Juni 1989

Zur Minderung von Unfallfolgen beim Anprall von Motorradfahrern an Schutzplanken können die Pfosten mit Schutzplankenpfostenummantelungen (SPU) nachgerüstet werden. Hierfür sind nur die durch die Bundesanstalt für Straßenwesen nach den TL-SPU geprüften Produkte zu verwenden.

Bei der Ausstattung von Strecken ist es erforderlich, nach objektiven Kriterien vorzugehen, die das Unfallgeschehen sowie die örtlichen Besonderheiten der jeweiligen Straßenabschnitte berücksichtigen. Die zuständigen Straßenbauverwaltungen sollen daher künftig in Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden und der Polizei sowie in Zusammenarbeit mit den Motorradverbänden auf lokaler Ebene jene Streckenabschnitte festlegen, die im Rahmen eines eigens dafür aufzustellenden Programmes mit SPU ausgerüstet werden sollen.

In Ergänzung zu den Regelungen der Richtlinien für passive Schutzeinrichtungen an Straßen, Ausgabe 89 – RPS 89 (Bezugsschreiben) bitte ich die folgenden Kriterien für die Ausrüstung vorhandener Schutzplanken mit SPU auf außerörtlichen Bundesstraßen zugrunde zu legen:

SPU sollen angebracht werden,

- wenn an den unten genannten, charakteristischen Streckenabschnitten ein auffälliges Unfallgeschehen nachgewiesen wird oder
- wenn sich nach polizeilichen Erkenntnissen ein Unfallschwerpunkt mit Motorradfahrerbeteiligung abzeichnet.

Bevor eine vorhandene Schutzplanke mit SPU nachgerüstet wird, ist zu prüfen, ob gemäß den RPS 89 an der jeweiligen Stelle tatsächlich eine Schutzplanke erforderlich ist. Entbehrliche Schutzplanken sind gegebenenfalls zu entfernen. Sofern Schutzplanken mit einem zusätzlichen unteren Holm ausgerüstet wurden, um Folgen von Motorradunfällen zu mindern, kommt der Einsatz von SPU nicht in Betracht.

Mögliche, besondere Unfallgefahren für Motorradfahrer können auf Streckenabschnitten gegeben sein mit

- unstetiger Linienführung (Qualität der Radienrelation außerhalb des brauchbaren Bereiches gemäß RAS-L 1995),
- nicht richtliniengerechten Kurven (z. B. Radien unterhalb R_{min}),
- ungünstigem Kurvenverlauf („Hundekurven", d. h. Eilinien bzw. Korbbögen),
- Kurven ohne richtliniengerechte Querneigung,
- sehr hoher Kurvigkeit (KU > 300 gon/km),
- hoher Kurvigkeit in Kombination mit hoher Längsneigung KU > 150 gon/km und s > 4 %,
- Kehren,
- besonderen Gefahren bzgl. der Griffigkeit bei Nässe (z. B. Pflasterstrecken) oder
- abschnittsweiser nicht vorhersehbarer Feuchtigkeitsbildung (z. B. durch schattige Waldlage).

Besondere Unfallgefahren für die Motorradfahrer können auch in Verbindungsrampen von Autobahnknotenpunkten mit nicht richtliniengerechten Trassierungselementen auftreten.

Die Zuständigkeit für die Ausstattung der Bundesfernstraßen mit passiven Schutzeinrichtungen liegt alleine bei den Straßenbaubehörden. An zusätzlichen Streckenabschnitten, für die nach den aufgeführten Kriterien keine besonderen Unfallgefahren für Motorradfahrer gegeben sind, sollte eine Ausrüstung mit SPU auch bei Kostenübernahme durch Dritte nicht erfolgen.

Das nach den genannten Kriterien aufgestellte Ausrüstungsprogramm bitte ich im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zügig umzusetzen. Die Instandhaltung und Reparatur der vorhandenen und neuen SPU sollte im Rahmen Ihrer Erhaltungsmaßnahmen besonders berücksichtigt werden.

Im Interesse der Verkehrssicherheit und einer einheitlichen Straßenausstattung empfehle ich, die Vorgehensweise für die nachträgliche Ausrüstung der Schutzplanken mit SPU auch für die Straßen in Ihrer Zuständigkeit einzuführen.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr.-Ing. Huber

(VkBl. 1997 S. 424)