

GROSSER RAT

Augustsession 2023

Anfrage Cortesi betreffend Minderung der Verletzungsgefahr für Motor- und Fahrradfahrende dank Unterfahrschutz an Leitplanken

Leitplanken reduzieren massgeblich schwere Unfallfolgen, indem sie verhindern, dass Fahrzeuge von der Strasse abkommen. Was für Auto- und Lastwagenfahrer ein Vorteil ist, ist hingegen für Motorrad-, aber auch für Fahrradfahrende oft lebensgefährlich.

Die grösste Gefahr geht dabei nicht unbedingt von den eigentlichen Leitschienen aus, vielmehr sind es die Pfosten, an welchen die Leitplanken befestigt sind, denen Motorradfahrer häufig zum Opfer fallen. Besonders tückisch ist, dass die Pfosten meist über scharfe Kanten verfügen. Abgetrennte Gliedmassen oder auch schwere innere Verletzungen sind bei solchen Unfällen typische Folgen.

Für die Schweiz sind hierzu wenig statistische Daten vorhanden. Eine Studie des Instituts für Zweiradsicherheit in Essen D (ifz) zeigt jedoch, dass fast 61 Prozent der Zweiradfahrer, die von einer Strasse mit Leitplanke ohne Unterfahrschutz abkommen, schwer verletzt oder getötet werden. Schon ein Aufprall mit Tempo 35 gegen einen «formaggressiven Leitplankenpfosten» kann zu schwersten Verletzungen führen.

Für den Kanton Graubünden liegen hingegen exakte Zahlen über Verkehrsunfälle mit Zweiradfahrzeugen vor (Quelle: KAPO GR) und diese zeigen eine unerfreuliche Entwicklung. So wurden im Jahr 2022 allein bei Verkehrsunfällen mit Motorrädern 42 Personen schwer verletzt (+16 gegenüber Vorjahr) und 8 getötet (+4). Bei den stark frequentierten Passübergängen ereigneten sich im Jahr 2022, um drei Beispiele zu nennen, am Flüelapass 14 Unfälle mit 11 Verletzten und einer getöteten Person, am Berninapass 8 Unfälle mit 5 getöteten Personen und am Julierpass 7 Unfälle mit 5 Verletzten. Am Julierpass kollidierten bei insgesamt 13 Motorradunfällen (2021+2022) fünf davon mit der Leitplanke, was fast einem Drittel entspricht. Dieses Beispiel zeigt, dass wirksamen Leitplankenschutzsystemen, wie sie an der Nordseite des Julierpasses mehrheitlich vorhanden sind, eine sehr grosse Bedeutung zukommt. An unzähligen anderen kurvenreichen und vielbefahrenen Strecken sind jedoch nur wenige solcher Unterfahrschütze vorhanden beziehungsweise sie fehlen gänzlich.

Nun sollen nicht etwa auf Kosten der Sicherheit von Auto- und Lastwagenfahrenden Verbesserungen erfolgen. Vielmehr soll auf kurvenreichen Strecken ein Unterfahrschutz unter der bestehenden Leitplanke nachgerüstet werden. Erfolgt dies mit modernen und stossdämpfenden Unterfahrschutzsystemen, kann das Verletzungsrisiko noch signifikanter reduziert werden. Unterfahrschutzsysteme lassen sich nachträglich anbringen und können zudem dank eines Schnellmontagesystems in den Wintermonaten, wo nötig, einfach entfernt werden und beschränken damit den Mehraufwand für den Winterdienst auf ein Minimum.

Fragen an die Regierung:

1. Teilt die Regierung die Meinung, dass Unterfahrschutzsysteme an Leitplanken bei kurvenreichen Strassen den Grad der Verletzung bei gestürzten Motor- und Fahrradfahrern erheblich senken können?
2. Wenn ja, ist die Regierung bereit, bei Kurven mit Unfallhäufungen von Zweiradfahrern sowie präventiv an Strecken mit hohem Motorradaufkommen mit der Montage von geeigneten Unterfahrschutzsystemen die Reduktion des Verletzungsrisikos von gestürzten Zweiradfahrenden zu bewirken?
3. Ist die Regierung bereit, soweit noch nicht erfolgt, mit einer einfachen Erhebung die gefährlichen und noch nicht mit Unterfahrschutzsystemen ausgestatteten Stellen beziehungsweise Strecken zu ermitteln?
4. Ist die Regierung bereit, mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) bezüglich der drei Nationalstrassen im Kanton N13 (San Bernardino), N28 (Prättigau), N29 (Julier) eine sinngemässe Verbesserung anzuregen?

Chur, 2. September 2023

Cortesi, Bachmann, Tomaschett, Atanes, Bavier, Biert, Bisculm Jörg, Bundi, Butzerin, Candrian, Casutt, Crameri (Li Curt), Della Cà, Dürler, Gort, Grass, Hohl, Krättli, Lehner, Mani, Morf, Rauch, Rettich, Roffler, Salis, Saratz Cazin, Sgier, von Ballmoos, Weber