

Das Euskirchener Modell

Fotos: Hubert Hecker, Thomas Zimmermann, Thomas Schmieder, Archiv TF



Beamte des Rheinischen Straßenbauamts entwickelten mit Herz und Verstand einen kostengünstigen Unterfahrschutz an Leitplanken. Und sie zeigten Zivilcourage, damit ihr innovatives System auch zum Einsatz kommen durfte ...

Es herrscht ein konstruktives Gewusel, in dem schmucklosen 70er-Jahre-Büro am Stadtrand von Euskirchen. Während Helmut Nikolaus, der Leiter des Rheinischen Straßenbauamts, noch im Nachbarraum telefoniert, betrachten drei seiner Leute großflächige Wand-Karten. Verschiedene Stecknadeln zeigen Art und Schwere aller Unfälle mit Personenschaden auf den Straßen im Kreisgebiet an. Heute kommt ein Acht-Millimeter-Stecknadelkopf in einem schwarzen Quadrat dazu. Es gab einen tödlichen Verkehrsunfall am vergangenen Wochenende. Da muss die Tagesordnung hinten anstehen.

Der Nadelstich geht offenbar auch unter die Haut. Eigentlich ist der Unfallort schon im Nach-

barkreis, sind die Zuständigkeiten klar geregelt. Aber die Männer können es nicht lassen. Schließlich kommt die Straße ja aus ihrem Kreis, da werden sie ja wohl mal vorbeischaun dürfen, bei den lieben Kollegen. Kein Zweifel, auf diesen Fluren weht ein besonderer Geist. Beharrlich, engagiert und verantwortungsbewusst, passen die Beamten dieser besonderen Behörde nicht in gängige Klischeevorstellungen.

Nun, Helmut Nikolaus und etliche seiner 250 Untergebenen fahren selbst Motorrad, kennen die landschaftlichen Reize der Nordeifel. Sie haben aber auch die Unfallzahlen in Nürburgring-Nähe präsent. Auf Außerorts-Straßen war jeder fünfte getötete Verkehrsteilnehmer Motorradfahrer.



Stets auf der Suche nach sicheren Lösungen: Amtsleiter Helmut Nikolaus, der eigentlich schon lange pensionierte Verkehrssicherheits-Ingenieur Franz Schillberg und Bau-Ingenieur Peter Hermes (von rechts nach links).

Von 1987 bis 1996 waren dies im Kreisgebiet 48 Tote, zwölf davon nach einem Aufprall gegen eine Leitplanke in Kurven. Einer der Fahrer war der beste Freund des Sohnes von Herrn Nikolaus. Das war 1993, aber der Schmerz scheint noch da zu sein. Zumal es auf einer »seiner« Straßen passierte ...

»Auch uns«, berichtet Hel-

mut Nikolaus, »ist die Zahl der Motorrad-Unfälle und deren Verletzungsschwere bis heute zu hoch«. Schon lange war bekannt, dass Motorradfahrer an Leitplanken oftmals schwere Verletzungen erleiden, mehr als hundert Fahrer kommen jährlich allein in Deutschland an dem mörderischen Metall zu Tode. Wernach

einem Sturz an ihre Träger-Pfosten anprallt, dem droht die Gefahr, dass Gliedmaßen abgetrennt werden. Dies gilt vor allem für die scharfkantigen Doppel-T-Träger (»I-Pfosten«) älterer Bauart.

»Wir haben daher überlegt, wie Stellen, an denen Schutzplanken wirklich nötig sind, für Motorradfahrer sicherer werden können«, erläutert Helmut Nikolaus. Natürlich geht es auch darum, zu prüfen, wo Leitplanken vielleicht überflüssig sind. Vor Gräben, Abhängen oder Hindernissen sind stählerne »Schutzplanken« sinnvoll. Immerhin starb im Jahr 2002 jeder vierte aller 7000 Verkehrstoten in Deutschland an einem Baum. Allerdings dienen die »Leidplanken«, die vor solchen Kollisionen bewahren sollen, primär dazu, aufprallende Pkw und Lkw abzuhalten. Deshalb müssen sie relativ steif und stabil sein.

Im Jahr 1998 fand die Behörde eine Lösung, die allen gerecht wird. Bau-Ingenieur Peter Hermes brachte aus dem Urlaub Fotos von französischen Doppelplanken mit, die den rührigen Rheinländern als Vorbild dienten. Ihr an schon bestehenden Einfachplanken nachträglich zu montierender Unterfahrschutz »Typ Euskirchen« aus dünnem Stahlblech vereint viele Vorteile. Er wird pro 4-Meter-Abschnitt nur mittels zweier Aufhängelaschen an der bestehenden Leitplanke, nicht an den Pfosten, befestigt. Die dazu nötigen Bohrungen sind ohnehin vorhanden,



das macht die Montage einfach und schnell; die vor Korrosion schützende Verzinkung bleibt vollständig erhalten.

Ferner federt das komplett elastisch aufgehängte System in ganzer Länge nach und nimmt dadurch Verformungsenergie auf. In Längsrichtung gibt es keine Lücken oder Vorsprünge, ein in spitzem Winkel anprallender Fahrer kann an der unteren Planke entlanggleiten, ohne hängen zu bleiben; die Bewegungsenergie wird schonend langsam abgebaut.

Nur einen Haken gab es zu Anfang: Das Euskirchener System war offiziell ungeprüft und damit nicht legal. Trotzdem rüsteten seine Initiatoren noch 1998 auf eigene Faust an der beliebten Motorradstrecke bei Schleiden-Schöneseifen die erste Leitplanke mit ihrem Unterfahrschutz nach. »Hätten wir nach Richtlinie arbeiten wollen, hätten wir die bisherigen Planken abreißen und dort bereits zugelassene Doppel-

schutzplanken montieren müssen. Das aber wäre unbezahlbar geworden«, erklärt Franz Schillberg. Der Ex-Verkehrssicherheits-Ingenieur steht dem Straßenbauamt weiterhin mit Rat und Tat zur Seite, das ist eine Ehrensache.

»Wir haben es halt als Modellprojekt beim Ministerium angemeldet«, ergänzt der Amtsleiter augenzwinkernd. Für ein deutsches Amt revolutionär. »Wir wussten ja aus unseren Unfall-Analysen, wo so etwas Sinn macht.« Bis heute hat seine Behörde in Eigenregie rund 60 Leitplanken in Kurven motorradfreundlich nachgerüstet, auf jeweils 100 bis 300 Meter Strecken-Länge.

Von Anfang an war den Euskirchenern klar, dass ihr System preiswert ist, es kostet inklusive Montage ganze zwölf Euro je laufenden Meter. Zum Vergleich: Am Feldberg in Hessen wurde im Jahr 2000 das

Im Jahr 1985 brach sich der vorausfahrende Freund von Hubert Hecker am Leitplankenpfosten das Genick. Nach daraufhin 16 Jahren Motorradpause fragt er sich heute, »ob er wohl an einem solchen Unterfahrschutz überlebt hätte«. Doch wie das gestellte Foto unten zeigt, warten weiterhin überall viele Pfosten auf Entschärfung (u.).

»Schweizer Kastenprofil« montiert, das mit seinen überall abgerundeten Ecken in einem Crash-Test der Dekra auch bei Überflug des Fahrers sehr sicher abgeschnitten hätte. Aber diese Art Doppelplanke kostet 60 bis 80 Euro je Meter, das ist in Zeiten chronisch knapper Kassen zu teuer. Zumal nicht alle Politiker Motorradfahrer als schützenswerte Gruppe ansehen. Um so ehrenvoller, dass sich die Euskirchener ihr System nicht patentieren ließen, um seine flächendeckende Verwendung zu vereinfachen.

Und es kam zur ersten Bewährungsprobe: Im Juli 2000 prallte ein Motorradfahrer auf der B 258 bei Schleiden im flachen Winkel mit einer Geschwindigkeit von zirka 100 km/h gegen eine solche Schutzplanke mit Unterfahrschutz. Ihn beschrieb er später als lebensrettend und bedankte sich bei der Straßenbauverwaltung:

Zwölf Euro pro Meter, von denen später ein Leben abhängen kann

»Ich weiß nicht, wie ich das gutmachen kann.«

Fast drei Jahre nach diesem Vorfall hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) nach langwieriger Prüfung den Euskirchener Unterfahrschutz im Januar 2003 offiziell genehmigt, jetzt dürfen ihn die rund 250 Straßenbauämter in Deutschland flächendeckend verbauen. Sofern sie davon wissen. Für Nordrhein-Westfalen gilt bereits ein ministerieller Erlass, der an dafür prädestinierten Streckenabschnitten die



Verwendung des potenziellen Lebensretters empfiehlt.

Die rheinische Schutztruppe hat im Einbauhinweis für die Straßenmeistereien an-

Nun ist dieser günstige Unterfahrschutz endlich auch offiziell genehmigt

gewiesen, zwischen Unterfahrschutz und bestehender Leitplanke bzw. Bankett (Boden) höchstens fünf Zentimeter Abstand zu lassen, um ein Durchrutschen von Körpergliedmaßen zu verhindern. »Erforderlichenfalls ist das Bankett mit Erde aufzufüllen.« Wer das formuliert hat, weiß, dass es jeden Fahrer treffen kann: bei Nässe, wenn Rollsplitt, Öl oder Laub in einer nicht einsehbaren Kurve lauern, oder wenn man in Paniksituationen das Vorderrad überbremst und kein ABS hat.

Warum verbaut das Amt dann nicht einfach die Styropor-Ummantelungen (Anprall-Dämpfer) an den Leitplanken-Pfosten? Die sind immerhin schon seit 1997 genormt und republikweit von vielen Motorrad-Initiativen gespendet und montiert worden. »Weil Anpralldämpfer nur bedingt schützen«, schränkt Helmut Nikolaus ein. »Auch mit ihnen gibt es oftmals tödliche Verletzungen, davor können sie nur bei einer maximalen Anprallgeschwindigkeit von 30 bis höchstens 45 Stundenkilometern bewahren«. Sie seien nur bis Tempo 32 auf Wirksamkeit getestet.

Gestürzte Fahrer bauen über den Asphalt rutschend nur wenig Tempo ab. Entsprechend hoch ist die kinetische Restenergie beim Aufprall. Nikolaus' Behörde verbaut diese Ummantelungen daher nur in Kehren, wo das gefahrene Tempo niedrig ist. Hauptproblem der Protokollen: Die Aufprallfläche bleibt klein, die wirksamen Kräfte somit hoch. Durch das abrupte Abbremsen wird der Körper zudem schlagartig gestaucht. Auch gegen die

Gefahr des Hängenbleibens an der Planke oder dem ummantelten Pfosten, etwa mit dem behelmten Kopf, wappnen sie nicht. Und ihre Lebensdauer ist auf bestenfalls fünf Jahre begrenzt. Meist ist sie durch mechanische Beschädigung, wie unbedarften Einsatz von Mähmaschinen, geringer. Ist das Styropor aber erst einmal beschädigt, nimmt die Verwitterung zu, die Schutzwirkung rapide ab.

Daher gelten Doppelplanken heute als bessere Lösung. Wenn

man sich an sie einmal richtig gewöhnt hat, fährt man nur noch mit einem mulmigen Gefühl an konventionellen Planken vorbei. Das weiß auch der SPD-Abgeordnete Ludwig Wörner im bayerischen Landtag.

Der Fahrer einer BMW K 1200 RS stellte im September 2001 einen »Antrag zum verbesserten Unterfahrschutz bei Motorradunfällen an Leitplanken«. Erfreulich fiel dann der Parlaments-Beschluss vom Dezember 2001 aus: »Die Bayerische Staatsregierung wird aufgefordert, darauf hinzuwirken, dass bei Straßenneubauten und im bestehenden

Straßennetz Schutzplanken an Straßenabschnitten mit auffallend erhöhten Unfallgefahren für Motorradfahrer durch Zusatzkonstruktionen in geeigneter Weise abgesichert und die Verletzungsgefahren verunglückter Motorradfahrer dadurch vermindert werden.« Bemerkenswertes Amtsdeutsch.

Den Worten folgten bald Taten. An der Kesselbergstraße zwischen Kochel und Mittenwald sind schon Unterfahrschutzplanken montiert. Dank des Euskirchener Modells darf dieses Beispiel nun einfach und kostengünstig Schule machen.

Thomas Schmieder



Aktionen mit Augenmaß

Nach sieben tödlichen Motorradunfällen an der L 165 zwischen Münstereifel/Eicherscheid und dem Ort Schuld von 1992 bis 1996 wurde der Ruf nach Streckensperrungen laut. »Aber ich halte diese für ein ungeeignetes Mittel«, bekennt Amtsleiter Helmut Nikolaus. So erklärte er den acht Kilometer langen Abschnitt zum Modellfall, an dem ab Mitte 1997 alle Sicherheitsregister gezogen wurden:

In Kurven und vor Kreuzungen und Einmündungen wurden »Doppelsperrlinien« (Foto oben) statt unterbrochener Mittellinien aufgepinselt. Sie warnen vor gefährlichem Überholen, führen zur optischen Verengung des Fahrstreifens und lassen entgegengesetzt fahrende Verkehrsteilnehmer mehr Abstand voneinander halten. Jene Motorradfahrer, die

Kurven zu früh einlenken oder schneiden, hindern Doppellinien daran, in Linkskurven mit dem Kopf in die Gegenfahrbahn zu ragen. Dafür empfiehlt die Behörde Abstände von 50 bis 80 Zentimetern zwischen den parallelen Linien. Der Erfahrung nach werden sie in nicht zu langen Abschnitten als Hemmschwelle gut respektiert.

Für die verbesserte optische Führung in Kurven dienen neue Richtungstafeln und dichter gesetzte Leitpfosten, wirksam vor allem bei Dunkelheit. Dazu kommen beidseitig aufgestellte Verkehrsschilder und Hinweistafeln, die sich speziell an Bikerichten (»Ra-

sen ist out«). Bei Bedarf wäre auch die Querneigung der Straße Gripfördernd erhöht worden (!). Klar, dass man sich generell gegenüber der Bitumen-Problematik aufgeschlossen zeigt. In besonders »kritischen Kurven« wurde der neue Unterfahrschutz an die Leitplanken gebaut, bei genügend Geld in den Finanz-Töpfen können weitere folgen.

Nur einen Trumpf konnte das Amt an der L 165 nicht ausspielen – Kreisverkehre an Kreuzungspunkten, wie sie das Amt seit den 80er-Jahren verbaut. »Sie bieten enorme Sicherheitsvorteile, wegen der erzwungenen Langsamkeit im Begegnungsbereich«, erläutert Helmut Nikolaus. »Früher hatten wir im Kreis Euskirchen 30 bis 35 Unfall-Knotenpunkte, die sind heute alle entschärft«. In Kreisverkehren gebe es nur sehr selten tödliche Unfälle; obwohl oder gerade weil der Verkehr mit ihnen flüssiger fließt als an Ampeln und auch weniger Wartungskosten verursacht.

