

Pressemitteilung vom: 12.01.2004  
Autor: Jochen  
Thema: Verkehrssicherheit - Interview mit MEHRSi  
Erschienen auf: www.motorbike-news.de



## **Verkehrssicherheit - Interview mit MEHRSi**

*Das Thema Verkehrssicherheit ist gerade für uns Biker ein spezielles und damit auch ein wichtiges Thema. Um die Todesfalle Leitplanke zu entschärfen sind in den letzten Jahren einige Wege gegangen worden, nur waren diese alle Effektiv??? Jetzt gibt es mit dem Verein MEHRSi e.V. einen Hoffnungsschimmer das es nun doch sicherer wird und die Todesfalle ihren Schrecken verliert. Darüber wollten wir mehr erfahren...*

**Interview mit den Gründern vom MEHRSi e.V. - Geschwister  
Monika und Andreas Schwill  
Ort: MEHRSi-Büro Lessenich  
Datum: Montag, 12.01.2004, 20:00 Uhr**



*Hallo Monika, hallo Andreas*

*wir wollen heute mehr über euer Projekt MEHRSi – Sicherheit für Biker e.V. und die Hintergründe erfahren,*

*Ihr habt euch zur Aufgabe gemacht das Verletzungsrisiko für Motorradfahrer bei der Kollision mit Leitplanken zu verringern, wie seid Ihr auf das so genannte Euskirchener Modell gestoßen ?*

**Antwort Monika (A.M.):** Wir möchten uns herzlich für die Einladung zum Interview bedanken und freuen uns über das Interesse an unserer Arbeit und der Sicherheit aller Biker. Mein Bruder fährt seit 26 Jahren Motorrad und war Zeuge zahlreicher Unfälle. Nicht selten waren es Erlebnisse mit den unterschiedlichsten tragischen Ausgängen, die auch den direkten Bekannten- und Freundeskreis betrafen. Schicksalsschläge aller Dimensionen mit der gesamten Bandbreite der grausamen Konsequenzen: Verluste von Gliedmaßen ebenso, wie Querschnittslähmungen. Die Spitze der Tragik ereignete sich im Sommer 1997. Hier wurde Andreas Zeuge eines Unfalls, bei dem sich ein 23 jähriger Biker am Stützpfeiler den Kopf abtrennte. Ebenfalls ein Bekannter von meinem Bruder.

**Antwort Andreas (A.A.):** Wenn es einen Zeitpunkt gibt sich dafür zu bedanken, dass mir selbst bis heute derartige Schicksale erspart blieben, so ist er spätestens jetzt eingetroffen und das mit einer beispiellosen Deutlichkeit. Und die „Danksagung“ hatte von nun an eine konkrete Aufgabe – „Beseitigung der Todesfalle Stützpfeiler!“

Allem voran war eins ganz klar: Wir werden niemals den Unfall verhindern können, da sich unsere Aufgabe klar der passiven Sicherheit widmet – aber die Folgen müssen drastisch reduziert werden! Die Tatsache vor Augen, dass 71% aller Bikerunfälle auf Fremdverschulden zurück zu führen sind, rechtfertigt jede Maßnahme, die eine entscheidende Verbesserung nach sich zieht.

Die Ausgangsüberlegung war die, wie es zukünftig, (zuerst aus technischer Sicht betrachtet), möglich ist, die Kollision mit dem todbringenden Stützpfeiler GRUNDSÄTZLICH zu vermeiden. Lösungsansätze gab es bis dato zahlreich und in den unterschiedlichsten Formen.

**A.M.:** Wir nehmen für uns keineswegs in Anspruch, Erfinder von Sicherheits-Bewusstsein und innovativer Technik zu sein. Das gab es schon zu allen Zeiten. Nur mit unterschiedlichen technischen Maßnahmen. Und die waren oft in Abhängigkeit von Image und Lobby der Motorradfahrer, gepaart mit den Budgets und dem Willen der zuständigen Behörden. Das Leben zahlreicher Biker hing zu sehr am seidenen Faden behördlicher Entscheidungswillkür. All zu oft sah man sich Situationen ausgeliefert, die an Gladiatorenkämpfe römischer Arenen erinnerten – im Falle der Bikersicherheit zeigte der Daumen meist nach unten! Die Folgen: Wegkreuze als stumme Zeugen, die eine deutliche Sprache sprechen.

**A.A.:** Das „Euskirchener Modell“ bezeichnet das Denk- und Umsetzungsmuster einer Straßenbaubehörde mit Sitz in Euskirchen. Die Technik in Form des Unterfahrschutzes wird von den dortigen Beamten als „Typ Euskirchen“ bezeichnet. Jetzt ist die geographische Heimat des Unterfahrschutzes deutlich, in der auch ich beheimatet bin.

#### ***mb-n***

*Was sind die Vorteile von dieser Art Unterfahrschutz, im Gegensatz zu denen die es in Frankreich oder der Schweiz schon gibt ?*

**A.A.:** Grundsätzlich: Alles, was es für die Biker-Sicherheit schon gibt ist besser als das, was es noch nicht gibt! Trotzdem obliegen auch diese Dinge dem Naturgesetz, dass alles verbessert werden kann. Wir befinden uns niemals im Endstadium einer Entwicklung. Wir sind jedoch der Überzeugung, dass es richtig und notwendig ist, JETZT eine vorhandene und bessere Sicherheitsmaßnahme nach zu rüsten, als auf das non plus ultra zu warten/hoffen. Jeder Tag ohne Unterfahrschutz riskiert die o.g. Folgen. Ich erinnere an Versuche wie Toll Collect, die deutsche Autobahnmaut für LKW's. Hier wollte man das Beste und das Ergebnis ist Null – trotz vorhandener und funktionierender Technik andersorts.

Nun zum Kern Deiner Frage. An der obersten Stelle der Vorteilsliste stehen die Funktionalität und der Preis. Diese Faktoren garantieren das Maximum an Sicherheit und die Chance der flächendeckenden Umsetzung. Nächster Punkt ist die Nachrüstbarkeit in allen Kurven und bei allen Leitplankentypen. Dann folgt die Montagefreundlichkeit und auch die Wartungsfreiheit.

Im direkten Vergleich zum angesprochenen „Schweizer Kastenprofil“ sieht es folgendermaßen aus. Um diese Art der Technik zu installieren, bedarf es der Demontage der vorhandenen Leitplanke – ein krasser Widerspruch zur Biker-Sicherheitsphilosophie. Wir wollen keine Leitplanken! Hier muss aber erst eine Leitplanke demontiert werden, um eine viel teurere (im direkten Preisvergleich zum nachrüstbaren Unterfahrschutz – ca. 8x teurer) aufwendig neu zu platzieren. Summa summarum setzen sich die Kosten für die Kurvenausstattung wie folgt zusammen. Kosten für die Demontage der alten Leitplanke und die ca. 8fachen Kosten für das Schweizer Kastenprofil.

Anders dargestellt: Für das gleiche Geld was 1x Schweizer Kasten verschlingt, installieren wir mehr als 10x Unterfahrschutz, wie wir ihn fordern und fördern.

Das französische System ist ähnlich dem, des „Typ Euskirchen“, jedoch in der Aufhängung anders. Die Gründe hierfür liegen in den unterschiedlichen Grundkonstruktionen, vorrangig in den Trägerpfosten. Trotzdem ist der Ursprung und das Vorbild unseres Unterfahrschutzes das französische System.

**mb-n**

*Über die Funktion und Montage des Systems habt Ihr Info´s auf eurer Homepage, gibt es Unfallberichte und/oder Studien vom Tüv oder ähnlichen Organisationen zu dem System?*

**A.M.:** Ja, die gibt es und sie waren für uns die Voraussetzung, unsere Strategemaßnahmen zu entwickeln. Zahlreiche „Anfahr- oder Anprallversuche“, wie sie in der Behördenfachsprache bezeichnet werden, führten letztendlich zu dem Ergebnis, dass die BAST (Bundesanstalt für Straßenwesen) ihre offizielle Zustimmung erteilt hat. Das zertifizierte Ergebnis ist die DIN EN 1317.

**mb-n**

*Seid längerer Zeit werden aber auch von anderen Organisationen die Ummantelung von den Pfosten der Leitplanken favorisiert, warum ist diese Variante nicht bei euch zu finden?*

**A.M.:** Der Grund dafür ist so einfach, wie naheliegend. Die offizielle Gründung von unserem gemeinnützigen Verein MEHRSi erfolgte im August letzten Jahres und war das erste Etappenergebnis der Zielsetzung, einen wirkungsvolleren Schutz für stürzende Biker und deren Sozius zu erreichen. Hierfür war uns wichtig, neuartige Wege zu gehen – technisch, wie strategisch. So ist der Schaumstoffprotektor (ca. 17 Jahre alt) ein Schutz, der die Kollision mit dem Stützpfeiler nicht verhindert – er dämpft lediglich und das laut Gutachten bis maximal 32 Km/h. Bei den meisten Unfällen reicht das auf Grund höheren Geschwindigkeiten nicht aus. Zu selten bewegen wir uns auf Landstraßen mit 32 Km/h. Zusätzliches Problem ist die Haltbarkeit dieser Ummantelungen. Im Schnitt sind sie auf 5 Jahre begrenzt. Vorausgesetzt, sie wurden nicht vorher schon vom Winterdienst rasiert.

Die Maßnahmen in der Vergangenheit waren richtig und notwendig. Obendrein haben sie unsere Arbeit auch erleichtert. Die Forderung nach mehr Sicherheit für ca. 5 Millionen Biker musste nicht erstmalig von uns ausgesprochen und gefordert werden. Hier haben sich zahlreiche Organisationen und Interessengemeinschaften stark engagiert. Das half uns, bereits gelockerte Türen diverser Amtsstuben noch weiter zu öffnen. Heute sind es genau diese engagierten Biker mit Ihren Vereinen, die sich im Zuge der Sicherheitsinnovation MEHRSi zuwenden. Das geschieht in unterschiedlichen Formen. Angefangen von Mitgliedschaften, über Spenden, bis hin zu Kooperationsverträgen mit der Zielsetzung, der gemeinsamen, schnellen Verbesserung.

**A.A.:** Selbst vorhandene Gelder durch Sammlungen für Schaumstoffprotektoren werden kurzer Hand in Unterfahrschutz investiert – man vertraut auf das know how und die Zielstrebigkeit von MEHRSi.

**mb-n**

*Euer Ziel ist es, die Finanzierung der zusätzlichen Leitplanke über die Mitgliedsbeiträge allein zu decken, aber reichen dazu NUR die Mitgliedsbeiträge aus?*

**A.A.:** Ein klares NEIN! Die Mitgliedsbeiträge sind der notwendige Grundstein für eine solide Basis. Damit dokumentieren wir nach außen die Geschlossenheit unserer Forderung nach längst überfälliger Sicherheit und den Willen, das Schicksal nicht nur in Behördenhände zu legen. Monika und ich werden oft mit dem Argument konfrontiert, dass die Maßnahme – Unterfahrschutz – gefälligst der Staat zu bezahlen hätte. Schließlich habe man ja Steuern bezahlt. Diese Einstellung ist zum Teil verständlich und auch von der emotionalen Haltung nachvollziehbar. Aber was geschieht, wenn der Staat seiner Fürsorgepflicht nicht nachkommen kann, ohne ihm zu unterstellen, dass er unserer Sicherungspflicht nicht nachkommen will. Welche Möglichkeiten bleiben uns

Bikern? Eine Mutter lässt ihr Kind auch nicht verhungern, nur weil sie vom Staat nicht das bekommt, wo sie ein Anrecht drauf hat, oder man Ihr es verspricht. Sie handelt instinktiv und nimmt die Sicherung in eigene Hände.

Die Vorstellung, dass Freunde von mir noch leben würden, wäre MEHRSi schneller auf den Plan gekommen, versetzt uns in die Situation, nicht so argumentieren zu wollen. „Entschuldigung, ich hatte kein Geld für Dein Überleben, lieber Biker“ und dann schön freundlich dem nächsten vorbeifahrenden Biker winken. Sorry – das passt nicht zusammen.

**mb-n**

*Ihr sprecht auf eurer Homepage <http://www.mehrsi.de> auch von Sponsoren, wie können denn Sponsoren euer Projekt unterstützen?*

**A.M.:** Das ist das zweite wichtige Standbein, wovon Andreas gerade sprach. Neben den Mitgliedern müssen sich auch andere, finanzkräftige Institutionen verantwortlich zeigen. Die sind auch in „Lauerstellung“ und beäugen ganz genau die Lage und Entwicklung von MEHRSi. Das können wir wiederum mit Bestimmtheit sagen, weil die Auswertungen unserer Internet-Daten eine deutliche und zugleich positive Sprache spricht. Das Interesse geht von kleineren Gewerbebetrieben bis hin zu den ganz großen Wirtschaftsunternehmen jeglicher Struktur, unabhängig ihres Standortes, weit über die europäischen Grenzen hinaus.

Die Hilfestellung zu unserer Aufgabe kann sehr vielfältig sein. Als erstes kommen solche Firmen in Betracht, die vom Biker leben und von dessen Überleben profitieren – z. B. die Motorradindustrie. Das ist ein Teil in dem Kern des Sponsor-Planetensystems. In dessen Umlaufbahn befinden sich Institutionen, die indirekt davon partizipieren, wie Mineralölkonzerne, Zulieferfirmen usw. Eine weitere Gruppierung besteht aus Versicherungsunternehmen, die ein berechtigtes, wenn auch stark kommerziell geprägtes Interesse an der Unversehrtheit des Bikers haben. Doch genauso wichtig ist der Unterstützer aus dem Einzelhandel. Er und seine motorisierte Zweiradkundschaft haben ein ganz besonderes Interesse, ihre Route von der Geißel „Todesstrecke“ zu befreien. Alle jene mit zukunftsorientiertem Weitblick können MEHRSi ideell und finanziell unterstützen. Mal mehr, mal weniger. Jeder nach seinen Möglichkeiten. Das setzt aber das Verständnis und den Willen zum aktiven Mitgestalten und Mitsichern voraus.

**A.A.:** Das meinen wir auf unserer Homepage mit Solidargemeinschaft.

**mb-n**

*Eventuelle Sponsoren würden vielleicht gerne wissen ob Werbung auf der zusätzlichen Leitplanke denkbar wäre?*

**A.A.:** Das ist leider in Deutschland nicht möglich. Trotz leerer Staatskassen ist ganz klar signalisiert, dass es diese Form von Sponsoring auch in absehbarer Zeit nicht geben wird. Schade, sonst hätten wir in aller kürzester Zeit das Ziel erreicht. Das soll uns aber nicht entmutigen – ganz im Gegenteil. Wir sehen genau in dieser Verbotstatsache einen zusätzlichen Ansporn noch bessere Ideen in noch schnellerer Zeit umzusetzen.

**mb-n**

*Als Sponsor habt Ihr schon das Fahrsicherheitszentrum Nürburgring gewinnen können, wie sieht eurer zukünftige Zusammenarbeit aus?*

**A.M.:** Nach intensiven Gesprächen konnten wir das Fahrsicherheitszentrum als Sponsor für MEHRSi überzeugen. Wir sind gemeinsam der Auffassung, dass hier eine ideale Partnerschaft besteht. Die Aufgabe des Fahrsicherheitszentrums besteht darin, die aktive Sicherheit zu fördern. Dies geschieht durch hervorragende Fahrtrainings mit der Zielsetzung nicht zu verunfallen. Sollte sich ungewollt doch ein Unfall einstellen, so hilft MEHRSi mit der passiven Sicherheit. Der Kreis schließt sich.

An dieser Stelle möchten wir uns nochmals beim Fahrsicherheitszentrum Nürburgring

bedanken für das MEHRSi-Gewinnspiel. Hierzu findet am 01. März eine Ziehung unter allen MEHRSi-Mitgliedern statt, bei der sich 10 Gewinner eines Motorrad-Fahrsicherheitstraining am Nürburgring freuen dürfen. Die gemeinsamen Erfahrungen werden die Zukunft bestimmen.

**A.A.:** Auch wenn man nicht einer von den Zehnen ist, so hat man auch in jedem Fall als MEHRSi-Mitglied bereits gewonnen. Alle Mitglieder erhalten 26 Euro Preisnachlass auf Motorrad-Sicherheitstrainings im Fahrsicherheitszentrum am Nürburgring.

***mb-n***

*Wonach werden die Strecken ausgesucht wo der Unterfahrschutz montiert werden soll?*

**A.A.:** Der Wunsch ist es, alle Kurvenbereiche mit Unterfahrschutz nachzurüsten. Doch das verhält sich so, wie damals auf den Weihnachtswunschzetteln der Kinder: Lange Liste, die von den Eltern zusammen gestrichen wurden. Die Länge unsere Wunschliste ist in Abhängigkeit des finanziellen Aufkommens durch die Mitglieder, Spenden und Sponsoren. Ist eine gewisse Größenordnung erreicht, kann man die Gelder und somit den Ort/die Strecke den Mitglieder-Postleitzahlen zuordnen.

Über alledem steht jedoch die Bedingung der zuständigen Straßenbaubehörde, und davon haben wir ca. 250, dass es sich bei dem zu sichernden Abschnitt um einen Bereich handelt, der in der Vergangenheit Todesfolge bei Motorradunfällen zu verzeichnen hatte. Bitte nicht falsch verstehen. Das ist momentan noch behördliches Vorgehen, mit dem man verhindern möchte, das eine Gemeinschaft ihre „Hausstrecke“ zu Lasten der Allgemeinheit sichert, obwohl sie nicht als besondere Gefahrstrecke eingestuft ist.

***mb-n***

*Haben Sponsoren auf den Montageort Einfluss?*

**A.M.:** Nicht in direkter Form. Dann würde sich MEHRSi in eine Abhängigkeit begeben, die der nötigen Eigenständigkeit im Interesse aller Mitglieder nicht gerecht würde. Sollte ein Sponsor mit dem Millionensäckel klimpern, wären wir die letzten, die ihn wieder unverrichteter Dinge nach Hause schicken würden.

***mb-n***

*Sollte der Unterfahrschutz durch Unfälle, egal jetzt ob PKW oder LKW, beschädigt werden, wer zahlt die Erneuerung des Stückes?*

**A.M.:** Das ist auch eine berechtigte Frage, die uns häufig gestellt wird. Dazu muss man ein wenig den Hintergrund beleuchten. Alles, was im und um unser Straßennetz baulich passiert, verlangt die Zustimmung der dortigen Behörde. Denn es ist ihr „Hoheitsgebiet“! Demzufolge ist die „Sachzuwendung - Unterfahrschutz“, welche von MEHRSi an das Straßenbauamt erfolgt eine Art Besitzerwechsel. Das ist auch gut so und gewollt. Mit der Übergabe verpflichtet sich die Behörde, in Bezug auf die Instandhaltung und im Falle einer Zerstörung durch Unfall zur Schadensregulierung auf eigene Kostenverantwortung.

**A.A.:** Ein konkretes Beispiel: Ein PKW zerstört eine Leitplanke mit nachgerüstetem Unterfahrschutz. Umgehend erfolgt die Reparatur durch die Montagetrupps der Straßenmeistereien. Die Straßenbaubehörde rechnet im Zuge der Schadensregulierung mit der Versicherung des Verursachers ab. So bleibt gewährleistet, dass dort, wo einmal ein Unterfahrschutz nachgerüstet wurde, dieser so lange besteht, wie seine Trägerkonstruktion – nämlich die Leitplanke.

***mb-n***

*Wie reagieren die großen Verbände auf eure Arbeit ADAC und AvD z.B ? Bekommt Ihr auch von da Unterstützung?*

**A.M.:** Mit der Antwort auf diese Frage verhält es sich ähnlich der Antwort zum Thema: Wie Sponsoren unser Projekt unterstützen können.

Es ist ein ganz natürliches Verhalten, das grundsätzlich erst einmal die skeptische Zurückhaltung dominiert. So auch im Fall von ganz großen Verbänden. Doch wir sind im positiven Sinne bei dehnen im Visier und verschiedene Aktivitäten beginnen ihren Lauf. Es ist einfach noch zu früh um das zu erreichen, wozu andere Jahre brauchen. Denn eins ist uns und unserem Verantwortungsbewusstsein sicher: Wir sind es, die in der Bringschuld sind. Und es gilt, genau dieser Verpflichtung so nach zu kommen, dass wir in Kürze ein Unterfahrschutz-Ergebnis präsentieren. Dann klappt 's auch mit den großen Nachbarn.

**mb-n**

*Wie reagieren die Straßenämter / Kreis.- u. Stadtverwaltungen auf eure Arbeit, bekommt Ihr von da Unterstützung, oder ist eher schwerlich mit dem Beamtensystem?*

**A.A.:** Wie eben schon erwähnt, gibt es ca. 250 Ansprechbehörden für MEHRSi. Klar, dass der Amtsschimmel nie der Gleiche ist und uns unterschiedlichste Meinungen uns somit auch unterschiede Unterstützung widerfährt. Von: Mach hoch die Tür, die Tor mach weit, bis; kein Schritt weiter, oder es knallt!

Was wir bis jetzt an Erfahrungen gesammelt haben, war jedoch meistens von Interesse bis Hilfsbereitschaft. Denn das Verhältnis zueinander gibt den Maßstab gemeinsamen Umgangs vor.

Wir kommen schließlich nicht mit leeren Taschen. Der Inhalt ist mindesten bestückt mit konkreten Ideen, die auch das Image der Behörden verbessert. MEHRSi sieht sich nicht in der Rolle des Behördengegners – vielmehr möchten wir uns als Partner verstanden wissen und verhalten uns entsprechend.

**mb-n**

*Wir bedanken uns dafür das Ihr euch für uns Zeit genommen habt und wir wünschen euch alles Gute für euer Projekt, unserer Unterstützung könnt Ihr sicher sein und wir werden euer Projekt weiter verfolgen und drüber Berichten.*

**A.M.:** Wir werden auch zukünftig gerne Rede und Antwort stehen und bedanken uns bei euch für das Interesse.

**A.A.:** Vielen Dank und allen Bikern eine sichere Saison 2004.