

Leitplanken statt Leidplanken

Ein neuer Unterfahrschutz soll Motorradfahrer vor schweren Verletzungen schützen / Privatinitiative unterstützt Behörden



Keine Frage: So hilfreich die vor rund 40 Jahren in Deutschland eingeführten Leitplanken im Falle eines Unfalles für Autofahrer zumeist sind, so lebensgefährlich können sie für Motorradfahrer werden. Denn rutscht ein Biker nach einem Sturz unter die Planken und prallt gegen die harten, scharfkantigen Pfosten, ist das Verletzungsrisiko enorm. 61 Prozent aller Leitplanken-Unfälle, so sagen es offizielle Zahlen, enden mit schweren oder tödlichen Verletzungen des Zweiradfahrers. Das soll anders werden, und vielerorts hat der Aufbruch in ein neues Leitplanken-Zeitalter schon begonnen. Federführend beim „Projekt Unterfahrschutz“ – kurz: UFS – ist Helmut Nikolaus, Leiter der Straßenbaubehörde Euskirchen, in dessen Zuständigkeitsbereich die Zahl der an Leitplankenpfosten verunglückten Motorradfahrer besonders hoch ist. Der Grund: Die Eifel ist ein überaus beliebtes und stark frequentiertes Motorradrevier.

Bereits in den vergangenen Jahren war immer wieder versucht worden, besonders gefährliche Straßenabschnitte wie Autobahnabfahrten und serpentinreiche Strecken zu entschärfen. Zum ei-



nen durch Doppel-Leitplanken oder aber durch Styropor-Ummantelungen der Leitplankenpfosten, die sich aber bei stärkerem Anprall als wenig wirksam erwiesen haben.

Der neue Unterfahrschutz „Typ Euskirchen“ dagegen scheint das Problem zu lösen. Denn die federnde Aufhängung des Bleches, das die Lücke unterhalb der Leitplanke schließt, fängt gestürzte Motorradfahrer dynamisch ab und lässt sie

Risiko: Nach einem Sturz, vor allem in Kurven, sind die Pfosten der Leitplanken lebensgefährlich. Ein neuer Unterfahrschutz (kl. Foto) soll Leben retten. Fotos: rtn/Ritter, fbn

im Idealfall an der Planke entlangrutschen; weil auch die Pfosten abgedeckt sind, sinkt das extreme Verletzungsrisiko deutlich. Zudem ist die Montage des 37 Zentimeter hohen Stahlprofils problemlos und kostengünstig: Rund 20 Euro sind es pro laufendem Meter. Längst hat die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) das von Helmut Nikolaus entwickelte System für gut und einsetzbar befunden; und auch der 42. Deutsche Verkehrsgertstag in Goslar im Januar dieses Jahres hatte empfohlen, „besondere Gefahrenstellen, vor allem in Kurvenbereichen namentlich durch UFS an Schutzplanken zu entschärfen“.

Allerdings: Trotz des relativ günstigen Preises für das Euskirchener System setzt sich der Schutz nur langsam durch; der Grund ist vor allem die Ebbe in den öffentlichen Kassen. Hier unterstützt die Behörden nun eine Privatinitiative, die es sich zur Aufgabe gemacht hat, Geld

für den verstärkten Einsatz des UFS aufzutreiben. „Mehr Sicherheit für Biker e.V.“ heißt der Verein – kurz: MehrSi. Gegründet wurde MehrSi von den Geschwistern Andreas und Monika Schwill, die in der Eifel leben und schon mehrfach schwere Biker-Unfälle an Leitplanken erleben mussten. Neun Monate nach der Gründung zählt MehrSi bereits mehr als 500 zahlende Mitglieder; auch die Zweiradindustrie – so die Vorstellung der Geschwister Schwill – soll sich beteiligen, Gespräche laufen bereits. Prominente Fürsprecher hat der Verein in-

Mobiles Leben am Mittwoch

Unter anderem mit einem Fahrbericht vom neuen Honda Civic 2.0 Sport

zwischen ebenfalls gefunden: ADAC-Ehrenpräsident Otto Flimm, selbst seit vielen Jahren begeisterter Motorradfahrer, und der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Axel Horstmann (SPD) teilen sich die Schirmherrschaft; TV-Prominenz und bekannte Namen aus dem Motorsport haben MehrSi ebenfalls ihre Unterstützung zugesagt.

Nicht zuletzt dank des MehrSi-Engagements ist der Einsatz des „UFS Typ Euskirchen“ auf dem Weg zur nationalen Sache: Mittlerweile haben Straßenbauämter in Aachen, Trier, Bensheim und Neunkirchen die Planken nachgerüstet; auch in verschiedenen bayerischen Regionen kommt der Unterfahrschutz bereits zum Einsatz. Und jenseits der Grenzen besteht ebenfalls Interesse, so Marko Mauer von der Herstellerfirma SGGT: „Luxemburg hat acht Kilometer bestellt, nach England sind die ersten Planken für Teststrecken geliefert worden und belgische Behörden haben sich für die zusätzliche Beplankung entschieden.“

Dass jeder Kilometer Leitplanke an deutschen Straßen nachgerüstet wird, ist unwahrscheinlich – das wissen auch Andreas und Monika Schwill. Aber, so ihre Hoffnung: „Wir wären schon froh, wenn wir es gemeinsam mit den Behörden schaffen würden, die wegen vieler Kurven besonders gefährlichen Streckenabschnitte im Bundesgebiet, an denen es immer wieder zu Unfällen mit schweren Verletzungen kommt, wirksam und auf Dauer zu entschärfen.“ In einem Satz: Leidplanken sollen dort wieder zu Leitplanken werden.

Ulf Böhringer

Weitere Infos: www.mehrsi.de