

# Unterfahrschutz

Die Stützpfeiler von Leitplanken wirken im Fall des (Un-)Falls wie scharfe Messer:

61 Prozent aller Unfälle von Motorradfahrern auf Strecken mit "Schutzplanken" enden mit schweren oder tödlichen Verletzungen. Zehn Prozent aller Verunfallten, die mit einer Planke kollidieren, sterben. Ein neues System könnte bundesweit Motorradfahrer vor dieser Gefahr schützen: Das so genannte "Euskirchener Modell" eines Unterfahrschutzes (UFS).



Text und Fotos: Timo Großhans/fbn

Der Unterfahrschutz schließt die Lücke zwischen Leitplanke und Straße. Er schützt vor Durchrutschen und Anprallen an scharfkantige Stützpfeiler.

Vor kurzem wurde ein neuer Abschnitt der beliebten Motorradstrecke an der L165 bei Bad Münster-eifel mit dem UFS bestückt. Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Dr. Axel Horstmann (SPD) ließ es sich als Motorradfahrer nicht nehmen, die letzte Schraube persönlich fest zu ziehen. "Motorradfahrer sind zwar

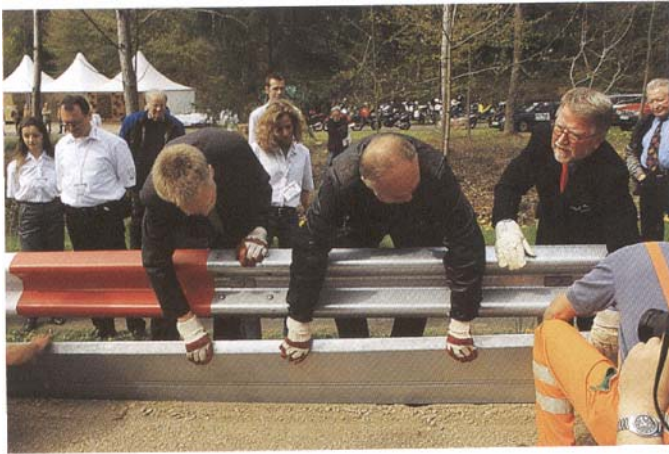
mit dem sechsten Sinn unterwegs, trotzdem sind sie besonderen Gefahren ausgesetzt", so der Minister. "Es vergeht ja kaum ein Wochenende, an dem man nicht von verunglückten Motorradfahrern in der Eifel hört."

Dass es Handlungsbedarf gibt, hat man bei der NRW-Straßen Niederlassung Euskirchen schon vor Jahren ge-

sehen. Ihr Leiter Helmut Nikolaus hat, von einem französischen Modell des VFS inspiriert, für sein Zuständigkeitsgebiet, also die Eifel, die Entwicklung einer Lösung initiiert. Heraus kam der Unterfahrschutz "Typ Euskirchen", der seit 1998 an den Erprobungsstrecken B 256 und L 165 in über 90 Kurven montiert ist.

Eine treibende Kraft auf dem Weg zur Umsetzung ist der Verein MEHRSi; dessen Ziel ist es, den UFS über die Grenzen der Eifel hinaus in ganz Deutschland und auch in Europa zu verbreiten.

Helmut Nikolaus rührt für seine Entwicklung laut die Werbetrömmel: "Das System ist einfach und mit maximal 18 Euro pro Meter sehr kosten-



**Nordrhein-Westfalens Verkehrsminister Dr. Axel Horstmann bei der Montage des Unterfahrschutzes an der L 165 bei Bad Münstereifel. Er ist selbst begeisterter Motorradfahrer und weiß um die Gefahren der Leitplanken.**

günstig. Bautechnisch hat es den entscheidenden Vorteil, dass die bestehende Planke damit nachgerüstet werden kann und keine teure neue Leitschiene montiert werden muss."

Die klassische Leitplanke wurde vor über 40 Jahren entwickelt, um Pkw und Lkw vor dem oftmals gefährlichen Verlassen der Straße zu bewahren. Doch: "Was gut für Autos ist, ist schlecht für Motorradfahrer", formuliert es der Minister griffig. Schon Kollisionen bei niedriger Geschwindigkeit mit scharfkantigen Leitplankenteilen können zu schwersten inneren und äußeren Verletzungen, Gliedmaßen-Amputationen oder zum Tode führen. Der Unterfahrschutz verhindert dies zuverlässig, kann die Abteilung NRW-Straßen anhand ihrer Versuchsergebnisse nachweisen.

Beim "Typ Euskirchen" handelt es sich um ein 370 Millimeter hohes und vier Meter langes Blech, das an zwei Aufhängungspunkten an die Planke geschraubt wird. Es ist laut Vorschrift mit einem Abstand von maximal fünf Zentimetern zum Boden zu montieren, um ein Durchrutschen des Verunfallten zu verhindern. "Hier gibt es aber noch Entwicklungsbedarf", so Axel Schlinging von der Herstellerfirma SGGT; er möchte den Abstand zum Bankett noch weiter verringern, um zu garantieren, dass sich weder Hände noch Füße darunter verkeilen können.

Technisch einfach, aber enorm wichtig zur Verhinderung von Verletzungen ist die gefederte Aufhängung des UFS: Bei einem Aufprall wird die erste Anprallenergie dynamisch abgefedert, bevor der Fahrer an der Planke entlang schlittert-

Einen Punkt galt es bei der Entwicklung des Systems ganz besonders zu berücksichtigen: Zwischen Planke und Unterfahrschutz befindet sich ein Spalt, in den ebenfalls Gliedmaßen gelangen können. Kämen diese mit der Aufhängung in Berührung, würden die Streben wie "Messer" fungieren. "Das ist das gefährliche am „Schweizer Kastenprofil“, kritisiert Andreas Schwill ein ähnliches System des UFS, das im südlichen Nachbarland verwendet wird. Beim "Typ Euskirchen" wurde die Aufhängung deshalb als Winkel ausgeführt-

Damit der UFS nicht nur eine zwar schöne, aber selten umgesetzte technische Innovation bleibt, propagiert der Verein MEHRSi e. V. ("Mehr Sicherheit für Biker") die generelle Montage des UFS an gefährlichen Streckenabschnitten. Einzig zu diesem Zweck wurde der Verein von den Geschwistern Andreas und Monika Schwill und einigen Freunden im August 2003 gegründet. Seitdem finden Sie immer mehr Unterstützung durch Motorradfahrer, Vereine, IGs, Sponsoren und Prominente.

Frühere Vorstöße verschiedener Gruppen und Verbände,

auf die von Leitplanken ausgehende Gefahr hinzuweisen oder eventuelle Unfallfolgen zu mildern, wie etwa die Anbringung von Styropor-Ummantelungen, blieben stets regional und in ihrer Schutzwirkung beschränkt. Styropor-Ummantelungen etwa ver gammeln, werden beschädigt und trotz Sicherungspflicht der Straßenbauämter nicht wiederersetzt.

Auch der ADAC weiß um die Gefahren der Leitplanken und weist auch auf das Pro-

blem hin, "doch meines Wissens haben wir effektiv noch nichts unternommen", kritisiert ADAC-Ehrenpräsident und Motorradfahrer Otto Flimm seinen eigenen Club. Über den Grund der ADAC-Zurückhaltung mochte er nur spekulieren: "Wahrscheinlich deshalb, weil der ADAC den UFS nicht selbst erfunden hat." Otto Flimm wird nun Schirmherr von MEHRSi, um mehr Sicherheit für Motorradfahrer - auch auf der ADAC-Schiene - durchzusetzen.

## Die Triebfedern von MEHRSi



**Andreas und Monika Schwill (hier mit ADAC-Ehrenpräsident Otto Flimm, rechts) sind die Gründer von MEHRSi e. V.: Sie setzen sich für eine bundesweite Anbringung des Unterfahrschutzes ein.**

Es ist die Kraft der Leidenschaft und der Respekt vor den Menschen, was

Andreas Schwill und seine Schwester Monika antreibt. Doch der Einsatz der Geschwister Schwill für mehr Sicherheit von Motorradfahrern ist aus dem Schmerz heraus geboren.

Andreas fährt seit 25 Jahren Motorrad und das durchaus flott und lustvoll schnittig; in sauberer Linie und mit ordentlich Schräglage zirkelt er seine Honda C BR 600 F durch den eben mit UFS komplettierten Streckenabschnitt. "Er kennt hier jeden Meter Asphalt", sagt ein Freund. Andreas und Monika sind in der Eifel aufgewachsen, in Geroldstein. In dieser Vulkanlandschaft mit ihren sanften Hügeln, an die sich tief schwarz betonierte Straßen schmiegen. Morgens, wenn sich die ersten Motorradfahrer zwischen den Wäldern

genüsslich in großen, zufällig gewählten Touren um die Nürburg schwingen, sind sie meist noch feucht. Hier hat Andreas viele Motorrad-Freunde verloren. Nicht selten starben sie an Leitplanken. So wie an dem Tag, als Andreas bei einem tödlichen Unfall zusehen musste. Er fuhr direkt hinter einem, der wegschmierte und in eine Leitplanke rutschte.

Seine Schwester Monika fährt selbst nicht Motorrad. Nicht einmal als Sozia; es ist ihr einfach zu gefährlich. Sie könnte das Motorradfahren hassen, den Bruder vor der Gefahr warnen, verständnislos wegschauen. Doch sie hat Respekt vor seiner Leidenschaft. Und weil sie den Bruder versteht, hilft sie, um "auch für seine Sicherheit zu sorgen." So persönlich wie selbstverständlich ist ihr Motiv.

Monika verspricht: "Jeder Euro, den MEHRSi auftreibt, >

## HUBBRAUM statt LEISTUNG

Dr. Axel Horstmann ist Verkehrsminister von Nordrhein-Westfalen. Er fährt selbst Motorrad und unterstützt den Einsatz des Leitplanken-Unterfahrerschutzes.



### Hatten Sie schon einmal einen Motorradunfall?

Ja, das war vor 25 Jahren. Damals bin ich selbstverschuldet in ein Auto gefahren.

### Gab es seitdem wieder brenzlige Situationen?

Natürlich, beispielsweise hatte ich einmal ein gefährlich blockierendes Vorderrad. Auch deswegen halte ich ABS in Motorrädern für eine gute Sache. Ich besuche auch regelmäßig Sicherheitstrainings.

### Sie sind heute mit einer geliehenen BMW R 1200 C gekommen. Welches Motorrad fahren Sie privat?

Ebenfalls einen BMW-Cruiser, aber eine „Independent“, an der gefällt mir die Ausstattung besser. Ich fahre gerne gemütlich und entspannt. Deshalb ist das für mich das richtige Motorrad.

### Wieviele Zweirad-Kilometer fahren Sie im Jahr?

Als Minister komme ich natürlich nicht oft zum Motorrad fahren.

Derzeit schaffe ich durchschnittlich nur dreitausend Kilometer jährlich.

### Sie unterstützen heute hier ein Projekt, das sich für mehr Sicherheit von Motorradfahrern engagiert. Worin liegen für Sie als aktiver Motorradfahrer die Ursachen vieler Unfälle?

Ich beobachte, dass die allermeisten Motorradfahrer sehr risikobewusst sind und dem entsprechend vorsichtig fahren. Ausnahmen gibt es natürlich immer. Das Problem liegt eher darin, dass die Folgen eines Motorradsturzes so drastisch sind.

### Was halten Sie von Sportmotorrädern mit 170 PS?

Ich weiß nicht, für mich persönlich ist das nichts. Ich stehe mehr auf Hubraum als auf Leistung.

### Sind Sie ein solches Motorrad schon einmal gefahren?

Nein, früher hatte ich eine Yamaha SR 500 und dann eine Drag Star. Der UFS soll vor schweren Verletzungen schützen.

### Rechnet sich dieses System auch volkswirtschaftlich, wenn dadurch weniger Menschen ihre Arbeitskraft verlieren und auch die Sozialsysteme weniger belastet werden?

Ein verlorenes oder zerstörtes Menschenleben kann man gegen nichts aufrechnen. Natürlich sind die Kosten, die bei schweren Unfällen entstehen, horrend. Aber stellen Sie diese Frage mal den Betroffenen oder Angehörigen.

fließt direkt in den Unterfahrerschutz.“ Wie ihre Freizeit. Beide sind voll berufstätig, beide engagieren sich ehrenamtlich. „Mittlerweile gehe ich alleine in Kneipen zum Essen“, sagt Monika. Es tut wohl und es ist erstaunlich, solches Engagement in vor Geizzeit geilen Zeiten zu finden.

Vor knapp einem Jahr wurde der gemeinnützige Verein MEHRSi e. V. gegründet. Schon davor hatten die Schwill mit Helmut Nikolaus von der Straßen NRW Niederlassung Euskirchen Kontakt aufgenommen und ihm das Konzept von MEHRSi vorgestellt. „Er reagierte natürlich zunächst zurückhaltend. Der Verein war noch nicht gegründet und wir waren für ihn irgendwelche Privatpersonen.“ Doch die Schwill ließen sich nicht abschütteln. Die Straßenbaubehörde war zu

diesem Zeitpunkt schon an der Entwicklung des Unterfahrerschutzes, für die Umsetzung fehlte ihr jedoch das Geld.

„Unser Konzept ist es“, so Andreas Schwill, „über den Verein das Geld aus vier Quellen aufzutreiben: von Sponsoren, Herstellern, Behör-

den mit Sicherungspflicht und von Motorradfahrern per Spenden und Mitgliedsbeiträgen.“

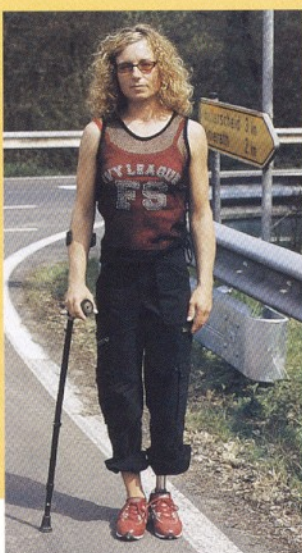
Nachdem der Verein gegründet war und die Schwill sich offensichtlich seriös zeigten, kam die Partnerschaft mit dem "Vater" des Unterfahrerschutzes, Helmut Nikolaus, zustande. Mit MEHRSi-Hilfe bekam der Behörden-Mann die Chance, seine Idee nicht nur im recht kleinen, räumlich beschränkten Euskirchener Raum umzusetzen, sondern den Unterfahrerschutz deutschlandweit bekannt zu machen und das Projekt auch noch finanziert zu bekommen.

Jetzt versucht MEHRSi, weiteres Geld aufzutreiben. „Wir wollen die Zweirad-Hersteller für uns gewinnen. Sie haben jahrelang für die Sicherheit ihrer Motorräder geworben. Wir wollen sie davon überzeugen, dass es sich lohnt, auch mit dem Thema "Sicherheit der Straße" zu werben“, sagt Monika Schwill und denkt an BMW, Honda, Harley-Davidson und alle anderen. Dass die Schwill'sche Idee vorwärts kommt, merkt sie an vielen Punkten: „Die Industrie nimmt uns inzwischen wahr, wir werden von Klubs im ganzen deutschsprachigen Raum eingeladen und auch so mancher Prominente kommt auf uns zu und unterstützt unsere Idee.“

MEHRSi e. V.

Stephanusstraße 18 53894

Mechernich www.mehrsi.de



Aurelia Eichhorn ist Mitglied bei MEHRSi. Mit Anfang Zwanzig verlor sie bei einem Motorradunfall ihr linkes Bein und trägt seither eine Prothese. „Ich selbst kann mich kaum noch daran erinnern, wie es passierte. Es muss so gewesen sein, dass mein Motorrad weggerutscht ist und ich heftig gegen einen Stützpfeiler knallte, dann unter der Leitplanke durchrutschte und im Wald liegen blieb.“ Nun klärt Aurelia Motorradfahrer über die Gefahren von Leitplanken auf und informiert über das Engagement von MEHRSi. „Ich möchte mithelfen, dass in Zukunft Motorradfahrern die schweren Folgen eines solchen Unfalls erspart bleiben.“

## KOMMENTAR

### UFS braucht doch keiner!!!

„Ich bin mir nicht sicher, ob das nötig ist. Ich fahre gut und sicher. An meinem Unfall war nicht ich, sondern der Autofahrer schuld.“

So antwortete kürzlich jemand, der einen schweren Motorradunfall hatte und den ich nach seiner Meinung zum Unterfahrerschutz fragte.

Eine Woche später brach ich zu einem Vergleichstest auf. Wir fuhren in der Gruppe, wie üblich, alle zu dicht aufeinander. Kurz vor dem Reschenpass geschah es, auf einer kleinen, wunderbar kurvigen Straße. Während des Bremsvorgangs vor einer Kurve touchierte mich mein Hintermann. Der Lenkimpuls verpuffte, er stürzte und beide Mopeds rutschten verklumpt gemeinsam in die Planke. Der Kollege blieb knapp vor einem Stützpfeiler liegen, ich selbst hing schon mit Oberkörper, Armen und Kopf über die Planke hinaus und sah zwei Meter Abgrund vor mir. Glück gehabt.

Am nächsten Tag folgte ich ein paar schnellen Jungs einen Dolomiten-Pass hinauf. Ab einer gewissen Höhe wurde es naturgemäß kalt, der Asphalt verlor an Griffigkeit, und Schmelzwasser spülte feinen Sand auf die Fahrbahn. Die Jungs zogen davon. Drei Kurven später sah ich einen von ihnen im Moos liegen. „Abrupter Haftungsverlust an beiden Rädern“, hieß es.

Das Motorrad nietete einen Poller und ein Schild um, der Fahrer flog über einen kleinen Graben hinweg und landete weich im moorigen Gras. Alles war gut, wieder war der Schutzengel im Einsatz.

Beim ersten Unfall hätten wir beide ganz böse an oder unter die Planke rutschen können. Wäre beim späteren Abflug eine Planke in dieser Kurve gestanden, wäre der Fahrer mit Sicherheit nicht humpelnd zum Abendessen erschienen. Und er hätte auch nicht Tiroler Tris, sondern Zwieback und Tee bekommen – wenn überhaupt noch.

Wer mit offenen Augen über Europas Straßen fährt, muss Angst bekommen. Leitplanken sind mit im Stroh versteckten Heugabeln zu vergleichen. Wer würde dort freiwillig hinein springen? Wer Motorrad fahren will, muss diese Gefahr zwangsläufig ausblenden. Aber dank MEHRSi: Besserung ist in Sicht. Allerdings tut gemeinsames Engagement not.

Timo Großhans/fbn