



Sicherheit an der Straße

Leitplanken aus Stahl begleiten Bayerns Autobahnen und Bundesstraßen auf Tausenden Kilometern. Topmoderne „Super-Rails“ fangen sogar 38-Tonner im Falle eines Unfalls sicher auf.

Mitte August rücken die Männer von Axel Weickmann wieder aus. Mit schwerem Werkzeug und vergleichsweise leichtem Stahl für die Straße. Auf 150 Metern Länge installieren sie an der A9 zwischen Feucht und Allersberg eine sogenannte „Super Rail“. Eine jener ultramodernen Leitplanken, die im Falle eines Unfalls selbst einen 38-Tonner am Durchbruch auf die gegenläufige Fahrbahnseite hindern. „Sehr stabil und sicher, obendrein recyclingfähig

und vor allem kostengünstiger als Beton“, lobt Weickmann, Geschäftsführer des Nürnberger Verkehrstechnik-Unternehmens Bavaria.

Sorgfalt auf Asphalt

Am nördlichen Autobahnring der A99 oder auf der A8 am Irnschenberg stehen seit Langem „Super Rails“, die Fortentwicklung herkömmlicher Stahlenschutzplanken, wie sie im Freistaat Tausende Kilometer von Autobahnen und Bundesstraßen

außerorts begleiten. Nicht viele Laster- und Autofahrer dürften freilich beobachtet haben, dass sich am Fahrbahnrand sukzessive ein Paradigmenwechsel vollzogen hat. Zunehmend errichten Straßenmeistereien lieber hüfthohe Mäuerchen aus Beton statt der metallenen Planken. „Da hat die Beton-Lobby ganze Arbeit geleistet“, mutmaßt Unternehmer Weickmann.

Dabei halten er und seine Kollegen von der „Gütegemeinschaft Stahlschutzplanken“, die bundesweit mehr als 70 Unter-

nehmen wie die Bavaria vertritt, diese Veränderung für einen Irrweg im Straßenbau. Zwar rüsten viele Fahrzeughersteller ihre zwei- und mehrachsigen Produkte zunehmend mit digitalen Assistenzsystemen aus, sodass die Wagen in Zukunft wohl weniger häufig von der korrekten Spur abkommen. Sollten diese aber einmal nicht anschlagen, dann könnten Leitplanken besser dazu beitragen, Menschenleben zu retten, argumentiert der Vorsitzende der Gütegemeinschaft, Volker Goergen. „Der Vorteil von Leitplanken aus Stahl ist, dass sie nachgeben“, erklärt Goergen.

Stabile Pufferzone

Statt die „Wucht des Aufpralls“ an Fahrzeuginsassen zurückzugeben, nehmen Leitplanken nach seiner Darstellung die Energie auf „und leiten das Fahrzeug sanft um“ – anders als Betonmauern, die statisch im Weg stehen und den Aufprall ungefiltert an Fahrer und Beifahrer zurückgeben. Die Baukosten für Betonsysteme liegen nach Goergens Berechnung zwischen 50 und 150 Euro je laufendem Meter, bei Leitplanken zwischen 50 und 90 Euro. Nach Unfällen lassen diese sich noch dazu leichter reparieren, während Betonwälle ersetzt werden müssen.

Dem Tierschutz dienen die Metallsysteme ebenfalls: Kleinere Vierbeiner aus Wald und Wiese neben den Autobahnen oder Bundesstraßen, die auf die Fahrbahn gelangen, können unter ihnen hindurch vor Fahrzeugen flüchten, größere darüber hinwegspringen. Und am Ende ihres Lebenszyklus lassen sich Leitplanken obendrein wiederverwerten – Recycling des wertvollen Stahls statt steinerner Müll zur Entsorgung. Goergen und der Nürnberger Verkehrstechniker Weickmann sind überzeugt: „Leitplanken aus Stahl sind die bessere Alternative.“ ■

”

Leitplanken aus Metall sind sicher und stabil – und noch dazu kostengünstiger.

Volker Goergen,
Ingenieur