

Hätten massivere Leitplanken den Frontalunfall verhindert?

Ein LKW durchbricht auf der A 1 die Mittelleitplanke und verursacht ein Verkehrschaos. Die Schweizer Absperrungen seien ungenügend, sagen Kritiker. Wie es andere Länder halten und welche Alternativen es gibt.



1 | 14 Die Baumaschine sperrt die Strasse in Richtung Zürich: Die Unfallstelle in Luterbach. Bild: Keystone (14 Bilder)



Zwölf Verletzte, 50 Meter zerstörte Leitplanke, mehrere beschädigte Fahrzeuge und ein riesiges Verkehrschaos zum Feierabend: Die Folgen des gestrigen Unfalls auf der Autobahn A 1 bei Luterbach sind enorm. Ein Lastwagen mit einer tonnenschweren Baumaschine auf dem Anhänger durchbrach die Mittelleitplanke und kollidierte mit einem LKW und einem Kleinbus. Die Beteiligten – darunter auch drei Kinder – kamen mit Verletzungen davon. Man spricht von Brüchen, Prellungen und Schock. Mit Ausnahme von einer Person konnten bis heute alle das Spital wieder verlassen.

Am Tag danach kommt die Frage auf, wie der schwere Unfall vermieden oder die Auswirkungen zumindest verringert hätten werden können. Fakt ist, dass die Mittelleitplanke den Lastwagen nicht stoppen konnte. Bis zu 50 Meter der Absperrung wurden beim Aufprall zertrümmert. Welche Kräfte müssen Leitplanken in der Schweiz aushalten? Gesetzlich festgehalten ist in der Schweiz die Rückhaltstufe H1. Sie hält einem zehn Tonnen schweren Fahrzeug bei einer Geschwindigkeit von 70 Kilometern pro Stunde stand. Dies entspricht einem kleineren Lastwagen. Einen Reisecar oder einen grossen Lastwagen vermag sie nicht zu stoppen.

Strengere Standards im Ausland

Für den Verein für Fahrzeug-Rückhaltesysteme aus Beton (FRSB) ist dies klar zu wenig. «Der Schutz der Verkehrsteilnehmer vor Frontalkollisionen auf Schweizer Autobahnen ist mangelhaft», sagt Geschäftsführer Jan Kottucz. Bestätigung seiner Aussage bringt ihm ein Blick über die Landesgrenzen. Deutschland, Portugal, Irland, England und Norwegen beurteilen die Sicherheitsstandards auf Schweizer Autobahnen als ungenügend. In diesen Ländern gilt für Rückhaltesysteme im Mittelstreifen mindestens die Stufe H2 (16 Tonnen bei 80 km/h). In Österreich sind teilweise nur Mittelleitplanken der Stufe H3 (13 Tonnen bei 70 km/h) erlaubt.

Von Michèle Widmer 28.05.2014

Artikel zum Thema

«Ein tonnenschwerer Steinbrecher liegt auf der Fahrbahn»



Interview Nach dem LKW-Unfall bei Luterbach ist die A 1 gesperrt – mitten im Feierabendverkehr. Wie lange dauert die Bergung noch? Und wie können Autopendler den Stau umgehen? Kapo-Sprecher Andreas Mock ist vor Ort. [Mehr...](#)
Michèle Widmer, 27.05.2014

Nach LKW-Unfall auf A1: Stau löst sich auf

Die stundenlange Totalsperre der A1 bei Luterbach SO ist aufgehoben. Der Verkehr rollt wieder in beide Richtungen. [Mehr...](#)
28.05.2014


























Video

▶ Animation Betonsystem. (Quelle: FRSB)

Video

▶ Animation Stahlsystem. (Quelle: FRSB)

Die Schweiz hat die tiefste Rückhaltstufe

Land	Mittelstreifen	Randstreifen	Anprallheftigkeit
 Italien	 H4b	 H2	ASIA, B
 Österreich	 H3	 H2	ASI B
 Frankreich	 H2	 H2	ASIA, B, C
 Norwegen	 H2	 H2	ASI B
 Deutschland	 H2	 H1	ASIA, B, C
 Portugal	 H2	 H1	ASI B
 England	 H2	 N2	ASIA, B
 Irland	 H2	 N2	ASIA, B
 Schweiz	 H1	 H1	ASI B

Rückhaltstufen H1-H4b

Abstufung nach Grösse der Aufprallenergie, der eine Einrichtung standhalten können muss.

 N1	 N2	 H1	 H2	 H3	 H4b
1500 kg 80 km/h	1500 kg 110 km/h	10000 kg 70 km/h	16000 kg 80 km/h	13000 kg 70 km/h	38000 kg 65 km/h

Rückhaltstufen ASIA, B, C

Die ASI-Werte A, B und C beziehen sich auf die Sicherheit der Insassen eines Fahrzeug. Der Wert ASIA bietet die höchste Sicherheit.

Quelle: Verein für Fahrzeug-Rückhaltssysteme aus Beton

Am strengsten sind die Sicherheitsvorkehrungen auf italienischen Autobahnen: Hier kommen in Mittellinien nur Absperrungen der Stufe H4b zum Einsatz. Diese Barriere stoppt ein 38 Tonnen schweres Fahrzeug mit einer Geschwindigkeit von 65 Kilometern pro Stunde.

Kritik an Varioguard

Rund 24 Stunden nach dem schweren Unfall ist die A 1 bei Luterbach heute wieder normal befahrbar. Mittlerweile hat das Strassenunterhaltsteam ein Provisorium im Mittelstreifen errichtet. Bis die definitive Mittelleitplanke neu installiert ist, kann es mehrere Tage dauern.

Eingebaut wird die Stahlleitplanke Varioguard (Stufe H1). Das Bundesamt für Strassen (Astra) setzt beim Grossteil der Schweizer Autobahnen auf das Produkt der Stufe H1. Angesprochen auf die Kritik heisst es dort: «Leitplanken können nicht für jeden denkbaren Fall ausgelegt werden», so Astra-Sprecher Thomas Rohrbach. Grundsätzlich gelte, je stumpfer der Aufprallwinkel und je höher die Last, desto geringer die Rückhaltewirkung. Zudem verweist er auf das aktuelle Unfallgeschehen in der Schweiz. [Die Unfallstatistik vom März 2014](#) weist im fünfjährigen Mittel einen markanten Rückgang bei den schweren Personunfällen auf Autobahnen und Autostrassen aus. Rohrbach wertet dies als Bestätigung für die eingesetzten Sicherheitssysteme.

Für Kottucz ist dieses Argument schwammig. Die sinkende Unfallzahl sei nicht nur auf die bessere Sicherheit auf den Strassen, sondern eher auf die grösseren Sicherheitsstandards in Fahrzeugen zurückzuführen. «Mit einer höheren Rückhaltstufe hätte der Unfall mit grosser Wahrscheinlichkeit verhindert werden können», sagt er. Für ihn ist es unverständlich, warum man nicht mehr in die

Die Redaktion auf Twitter

Stets informiert und aktuell. Folgen Sie uns auf dem Kurznachrichtendienst.

[@tagesanzeiger folgen](#)

Blog



Sicherheit der Verkehrsteilnehmer investiert.

Sechs Prozent schwere Fahrzeuge auf der A 1

Für die Festlegung der Normwerte wägt das Astra zahlreiche, auch landestypische Faktoren gegeneinander ab. Dabei spielt laut Rohrbach auch die Wahrscheinlichkeit von Unfällen eine Rolle. «Der Einsatz von härteren Systemen mit höherer Aufhaltstufe vermindert die Durchbruchwahrscheinlichkeit lediglich beim Anprall von schweren Fahrzeugen», sagt er. Auf der A 1 betrage der Anteil von Fahrzeugen mit einem Gewicht von mehr als 3,5 Tonnen etwas mehr als sechs Prozent. Hingegen erhöhten sich bei diesen Systemen aufgrund des härteren Aufpralls das Verletzungsrisiko und die Verletzungsschwere für den Unfallverursacher.

Aus demselben Grund kommen laut Angaben des Astra häufiger Absperrungen aus Stahl, und nicht aus Beton zum Einsatz. Stahl reagiert beim Aufprall elastischer und nimmt einen Teil der Energie auf. «Für PW-Insassen sind Stahlbarrieren sicherer als Betonelemente», sagt Rohrbach. Ob Beton oder Stahl, die in der Schweiz eingesetzten Systeme genügen alle dem mittleren ASI-Wert B. Er beurteilt die Anprallheftigkeit bei einem Unfall.

Für Beton spricht laut Kottucz der Schutz von Lenkern von Kleinstfahrzeugen wie Motorradfahrern. Aufgrund der geschlossenen Bauweise könnten sie nicht auf die Gegenfahrbahn geschleudert werden. Zudem seien Betonelemente günstiger in der Anschaffung und im Unterhalt, würden rund 25 Jahre länger halten und müssten nicht durch aufwendige Grabungsarbeiten im Boden verankert werden.

Nach dem gestrigen Unfall analysiert die Kantonspolizei Solothurn nun die Ereignisse. Sobald die Polizei ihre Arbeit abgeschlossen hat, untersucht das Astra die Geschehnisse detailliert und prüft allfällige zu treffenden Massnahmen. (Tages-Anzeiger)

(Erstellt: 28.05.2014, 15:28 Uhr)