Ziehharmonika-Effekt

Die Unfallstelle auf der WUN1 mit dem Abzweig (Pfeil) nach Großschloppen. Hier fuhr der letzte Motorradfahrer der Vierergruppe auf. Foto: Polizei Oberfranken

Am 20.5.2013 fährt eine aus vier Motorrädern bestehende Gruppe gegen 16 Uhr auf der Kreisstraße WUN1 von Weißenstadt kommend Richtung Kirchenlamitz. Kurz vor dem Abzweig zur Ortschaft Großschloppen bremst der Führende ab, um nach rechts in die Ortsverbindungsstraße einzubiegen. Zwei nachfolgende Fahrer bremsen ebenfalls problemlos ab,

der letzte der Gruppe fährt jedoch auf den vor ihm fahrenden auf. Beide Fahrer stürzen und verletzten sich leicht. Ein Motorrad prallt gegen einen Wegweiser, den Sachschaden beziffert die Polizei auf 2.000 Euro.

Der Unfallverursacher ist 45 Jahre alt und stammt aus dem Landkreis Hof. Das benutzte Motorrad, eine Honda CBF 1000 A ist seit sechs Jahren auf ihn zugelassen. Eine Blendung der Sonne scheidet aus, denn die stand zum Unfallzeitpunkt im Rücken des nach Osten Fahrenden.
Für ein derartiges Unfallereignis gibt es sicher viele Gründe: Unaufmerksamkeit, Ablenkung durch den Blick aufs Navi oder auf Landschaftsmerkmale, Müdigkeit, Dehydration bei hohen Temperaturen, oder einfach eine Überforderung durch das gefahrene Tempo oder die zu lange Tour. Solange keine unvorhergesehenen Ereignisse eintreten, bilden diese genannten Faktoren allein noch kein aktives Unfallgeschehen.

Kritisch wird es aber dann, wenn wie in diesem Fall nach einer Phase des gemütlichen Dahinrollens für den Schlussfahrer ein gezieltes Bremsmanöver notwendig wird.

Denn nun setzt der Ziehharmonikaeffekt ein. Er bewirkt das Auseinanderziehen einer Gruppe beispielsweise nach einem Ortsendeschild. Je weiter sich dieser Effekt nach hinten fortsetzt, umso mehr muss nun derjenige, der auf Höhe des Ortsschildes beschleunigt, Gas geben. Genau der gleiche Effekt passiert genau umgekehrt beim Abbremsen einer Gruppe. Die ersten Fahrer verzögern noch moderat, aber je weiter sich der Vorgang nach hinten fortsetzt, umso mehr muss nun gebremst werden, um nicht auf den Vordermann aufzufahren. Die hängt mit der Reaktionszeit zusammen, die immer kürzer wird, weil sich die Abstände durch das Abbremsen verkürzen.

Im Idealfall bremsen, wie z. B. auf einer Rennstrecke alle nahezu gleich schnell fahrenden Fahrer auch an einem exakt definierten Punkt ab, nur so kommt es hier nicht zum Ziehharmonikaeffekt. Das ist bei einer touristisch dahinrollenden Gruppe aber natürlich nicht praktikabel. Deshalb kann der Reaktions- und Bremsweg für den Letzten oder weit hinten Fahrenden einer Gruppe schnell zu kurz werden. Bleibt dann auch als letzte Möglichkeit – z.B. wegen Gegenverkehr – keine Ausweichmöglichkeit auf die Gegenfahrbahn, ist ein Auffahren mit den Folgen eines Sturzes unvermeidlich.

Deshalb müssen bei Gruppenausfahrten bereits vor Fahrtantritt folgende Fakten klar sein: Der Vorausfahrende soll „weich“ fahren und abrupte Beschleunigungen und Bremsungen vermeiden. Alle Mitfahrer vermeiden hartes Bremsen, zeigen Richtungswechsel durch Blinken frühzeitig an und werfen, sollte es die Verkehrssituation erlauben einen kurzen Kontrollblick in den Rückspiegel. Notfalls kann nämlich durch kurzes Öffnen der Bremse dem Hintermann der dringend notwendige Platz geschaffen werden.

Wichtig ist auch ausreichender Abstand. Wer zum Schluss fährt, sollte nicht aus Angst, die Gruppe zu verlieren, am Heck des Vordermanns kleben. Besser ist es, die Gruppe mit entsprechendem Abstand von hinten zu beobachten. So kann er frühzeitig auf Geschwindigkeitsänderungen reagieren, ohne an gefährliche fahrphysikalische Grenzen zu gelangen.

"