Zweimal nicht aufgepasst

Diese Wasserrinne ließ das Gespann beim scharfen Abbiegen umkippen. Foto: Polizei Oberfranken

Fall 1

Am 13.7.2019 um 11.30 Uhr befährt ein 51-Jähriger aus dem Großraum Bamberg mit seinem Gespann, das von einer Moto-Guzzi California 2 angetrieben wird, die Straße „Zur Mühle“.

Diese mündet in einer Bergabpassage auf die Zentbechhofener Straße.

Hier will der Fahrer, der sich nach erfolgter Reparatur auf einer Probefahrt befindet, scharf nach rechts abbiegen. Aufgrund der Fahrbahnbeschaffenheit mit eine gepflasterten Wasserablauf steigt der leere Seitenwagen plötzlich auf und lässt das Gespann nach links kippen. Es kommt zum Sturz, dabei wird der Fahrer schwer verletzt.

Fall 2

Am 4.6.2019 um 7.30 Uhr fährt ein 41-jähriger Motorradfahrer aus dem Landkreis Bamberg mit seiner Suzuki GSF 600 S die Autobahn A 73 in Höhe Breitengüßbach Richtung Bamberg. Kurz zuvor ist es in dieser Fahrtrichtung am Beginn einer Baustelle zu einem Auffahrunfall gekommen, in dessen Folge sich der Verkehr jetzt auf beiden Fahrspuren schlagartig staut.

Der vor dem Motorradfahrer befindliche Pkw-Fahrer bremst deshalb aus ca. 80 km/h so stark ab, dass bei ihm die Warnblinkanlage automatisch aktiviert wird.

Trotz Vollbremsung mit einer fast 24 Meter langen Blockierspur prallt der nachfolgende Motorradfahrer gegen das Heck und Heckfenster des Pkw, kommt infolgedessen zu Sturz und verletzt sich dabei schwer.

Im ersten Fall geht es nur um eine kleine Probefahrt nach einer Reparatur. Der Gespannfahrer kommt dabei bremsend der Berg herunter und will anschließend im spitzen Winkel zügig in die vorfahrtsberechtigte Straße einbiegen. Was bei ebener Fahrbahn kein Problem darstellt, endet hier durch eine eher unscheinbare Bodenerhebung in Form der Wasserablaufrinne mit dem Umkippen des Gespannes.

Dazu kommen die fahrphysikalischen Besonderheiten eines Motorradgespannes. Weil man sich nicht „in die Kurve legen“ kann, besteht bei - üblicherweise rechts angebrachten Seitenwagen - immer die Gefahr, dass das Gespann in einer Rechtskurve durch den aus der Motorradmittelachse wandernden Schwerpunkt nach links kippt. Diese Gefahr ist noch größer, wenn der Seitenwagen nicht durch eine Person als Gegengewicht besetzt und damit relativ leicht ist.

Zwar sind gute Motorradgespanne von ihrer Fahrwerksgeometrie so angelegt und eingestellt, dass bei normaler Beladung - also mit Passagier oder einem

entsprechenden Gewicht - eher das Hinterrad zum Ausbrechen neigt, bevor der Seitenwagen hochkommt.

Bei diesem Unfall kamen jedoch zwei negative Faktoren zusammen: Zum einen war der Seitenwagen sehr leicht, Auslöser aber war die gepflasterte Wasserablaufrinne, die auch mit ihrer geringen Erhebung wir eine zusätzliche Sprungschanze für das bereits im Grenzbereich befindliche Gespann wirkte. Dieser Impuls ließ den Seitenwagen blitzschnell aufsteigen.

Einzige Rettung aus dieser Situation wäre ein scharfer Lenkimpuls nach links gewesen. Ob der Fahrer, überrascht vom plötzlichen Aufsteigen, in der Kürze der Zeit dazu in der Lage gewesen wäre, darf angezweifelt werden.

Solche spitzen Einmündungen, noch dazu bergab, können aber auch für Fahrer eines Solomotorrades zur Falle werden, wenn im Mündungsbereich gestoppt und wieder angefahren wird. Muss jetzt ein weiteres Mal gestoppt werden und der Fahrer befindet sich bereits im Abbiegevorgang, besteht vor allem bei Maschinen mit hoher Sitzposition (oder Menschen mit kurzen Beinen) die Gefahr, dass das Fahrzeug nun zu weit aus der Mittelachse kippt, bevor der Fuß den Boden erreicht. Gerade bei schweren Motorrädern über 200 Kilo ist dann ein

zuverlässiges Abstützen mit dem Bein nicht mehr möglich. Man sollte jetzt nur noch darauf achten, das Bein nicht unter dem umfallenden Motorrad zu platzieren.

Der zweite hier geschilderte Fall hat mit vorausschauender Fahrweise zu tun. Natürlich erwartet man gerade auf der Autobahn keinen plötzlichen Verkehrsstillstand. Tritt er, wie in diesem Fall durch einen Auffahrunfall am Beginn einer Baustelle, jedoch plötzlich und unvorhersehbar ein, wird der Anhalteweg selbst bei einer gefahrenen Geschwindigkeit von 80 km/h sehr lang.

Motorräder haben selbst mit ABS (welches in diesem Modell nicht verbaut war) einen erheblich größeren Anhalteweg als ein Pkw, dem für die geforderte Verzögerung die Aufstandsfläche von vier Reifen zur Verfügung stehen. Beim Motorrad ist es allein die des Vorderradreifens, weil durch die dynamische Achslastverschiebung der Hinterradreifen nahezu keine Verzögerungskräfte übertragen kann.

Ein Pkw ist als Zweispurfahrzeug selbst in Fahrsituationen im ABS-Regelbereich (automatische Aktivierung der Warnblinkanlage) deutlich fahrstabiler als ein Motorrad ohne ABS.

Aus diesem Fall lernen wir deshalb: Wer mit einem Motorrad – noch dazu ohne ABS – auf der Autobahn oder Schnellstraße unterwegs ist, sollte immer mit einem plötzlichen Stau rechnen und seinen Anhalteweg entsprechend großzügig kalkulieren.

Außerdem wird die Warnblinkanlage an modernen Fahrzeugen nicht allein manuell am Stauende vom Fahrer aktiviert, sondern auch durch eine Gefahrenbremsung im oder kurz vor dem ABS-Regelbereich.

Deshalb: Die aktivierte Warnblinkanlage sollten wir nicht allein als Hinweis auf einen Stau verstehen, sondern unter Umständen auch als unmissverständliche Warnung auf eine sehr gefährliche Verkehrssituation.