Aus heiterem Himmel

Am 17. Juli 2016 befahren gegen 15:45 Uhr zwei Motorradfahrer die A 73 in Richtung Lichtenfels. In Höhe der Ausfahrt Ebensfeld beginnt neben der Gegenfahrbahn ein aufgeschütteter Lärmschutzwall, der ca. 500 m nach der Ausfahrt endet. An dieser Stelle kommt der erste Fahrer auf einer Kawasaki Versys 1000 plötzlich ins Schlingern. Der Grund hierfür ist nicht mehr eindeutig feststellbar, dürfte aber mit großer Sicherheit im plötzlich auftretenden Seitenwind liegen. Die aufnehmenden Polizeibeamten protokollieren später böigen Seitenwind von der Talseite.

Die Maschine ist mit Topcase und Seitenkoffern ausgestattet, der hintere Reifen bis zum Minimum abgefahren.

Aufgrund der plötzlichen Fahrwerksunruhe bremst der erste Fahrer stark von 219 km/h auf 120 km/h ab. Ein Sachverständiger kann diese Geschwindigkeitsdifferenz später anhand der Trackaufzeichnung auf dem mitlaufendem Navi auslesen. Der zweite Fahrer auf einer Kawasaki Ninja ZX 12 R reagiert ebenfalls mit einer Notbremsung, fährt aber trotzdem auf den vorausfahrenden auf. Beide Fahrer kommen mit ihren

Fahrzeugen zum Sturz, dabei wird der vorausfahrende vom nachfolgenden Motorradfahrer tödlich verletzt.

Der Pfeil markiert die Stelle, an der böiger Seitenwind am Ende des Lärmschutzwalls das Motorrad zum Schlingern brachte. Foto: Polizei Oberfranken

Anhand der Schilderung scheint es sich um ein tragisches Unfallereignis zu handeln. Beide Fahrer waren miteinander bekannt und hatten eine gemeinsame Tour unternommen. Der vorausfahrende Fahrer galt mit 43 Jahren und 20-jährigem Führerscheinbesitz für Motorräder als erfahren.

Das plötzliche Schlingern der vorausfahrenden Maschine war nicht unfallursächlich, der Fahrer konnte durch starkes Herunterbremsen um 100 km/h das durch den Seitenwind entstandene Schlingern beherrschen.

Der in diesem Fall zu geringe Sicherheitsabstand des nachfolgenden Fahrers, gibt diesem keine Chance, auf das Bremsmanöver zu reagieren oder auszuweichen. Beim Auffahren auf die vordere Maschine kommt es zum Sturz und tödlichen Aufprall auf den vorderen Fahrer. Der auffahrende 32-Jährige wird dabei schwer verletzt.

Die verunfallte Kawasaki Versys 1000 ist wie bauartähnliche Bikes ein komfortables Tourenmotorrad, das durch hohen Schwerpunkt und großflächige Seitenverkleidung empfindlich auf Seitenwind reagieren kann. Koffer und Topcase verschieben die Balance nach hinten und verstärken damit die Neigung zum Aufschaukeln bei Höchstgeschwindigkeit.
Foto: Polizei Oberfranken

Beide Fahrer waren miteinander bekannt und – so ist anzunehmen – kannten die Fahrweise des jeweils anderen. Die Autobahn ist an dieser Stelle problemlos im Hochgeschwindigkeitsbereich über 200 km/h zu befahren, es gibt dort weder scharfe Kurven noch unübersichtliche Stellen. Am Unfalltag war die Fahrbahn trocken. Der plötzliche Seitenwind am Ende des Lärmschutzwall traf den Vorausfahrenden deshalb wie aus heiterem Himmel und zwang ihn zu einer Notbremsung.

Aus Sicht des nachfolgenden war es unerklärlich, warum der vorausfahrende plötzlich so stark bremste: die Fahrbahn war frei, es waren keine Kurven oder andere Verkehrsteilnehmer in Sicht. Damit gab es keinerlei Grund, an dieser Stelle die Geschwindigkeit so stark zu reduzieren.

Bei einer Geschwindigkeit von 219 km/h legt das Motorrad in der Sekunde knapp 61 m zurück. Bei der nach der Notbremsung gefahrene Geschwindigkeit von 120 ein paar sind es noch 33 m/s. Das bedeutet, dass dem nachfolgenden Fahrer inklusive Reaktionszeit maximal 3 Sekunden bleiben, um seine Geschwindigkeit durch eine Notbremsung ebenfalls zu

reduzieren, oder am vorausfahrenden vorbei zu fahren. Abrupte Lenkbewegungen, um den Vorausfahrenden durch einen Schlenker zu umfahren, sind in diesem Geschwindigkeitsbereich aufgrund der hohen auf die Räder wirkenden Kreiselkräfte unmöglich.

Aus diesem tragischen Unfallereignis können wir zwei Dinge für sicheres Fahren lernen. Zum einen bedeuten hohe Geschwindigkeiten auf der Autobahn in jedem Fall auch entsprechend große Sicherheitsabstände. Grundsätzliche Voraussetzung ist dabei auch in Zweiergruppen das versetzte Fahren. Das bedeutet, dass abwechselnd ein Fahrer am rechten und einer linken Fahrstreifenrand fährt. Damit bleibt bei einer plötzlichen Bremsung bis zum nächsten Vordermann „auf seiner Seite“ mehr Platz..

Die zweite Lehre aus diesem Unfall: selbst auf einem gut ausgebauten Autobahnstück bei bestem Wetter und wenig Verkehr lauern für den Motorradfahrer unsichtbare Gefahren. Böiger Seitenwind ist unsichtbar und kündigt sich nicht an. Vielleicht wäre an der Unfallstelle ein entsprechendes Warnschild hilfreich.

Auch die Macht der Gewohnheit spielt eine Rolle. Gerade bei langen schnellen Fahrten auf Autobahnen

setzt ein Gewöhnungseffekt ein, weil der einen umgebende Verkehr im gleichen Geschwindigkeitsbereich unterwegs ist und so das Gefühl für die hohe Geschwindigkeit verloren geht. Zahlreiche Unfälle von Motorradfahrern, die nach langen schnellen Autobahnetappen in der Ausfahrt aus der Kurve fliegen, unterstreichen diesen Effekt sehr eindrucksvoll.