

GEFAHR VON

LINKS

**Zu weit links sind immer die anderen.
Eine österreichische Untersuchung im
Realverkehr zeigt, es sind viele. Zu viele.**

Von Nicolas Streblov; Fotos: Hannes Bagar,
jkuenstle.de, Martin Winkelbauer



Gefährliche Begegnung 1



Standfotos aus der Videoaufzeichnung zeigen, bis wohin der Bus ragen würde, plus 50 Zentimeter Sicherheitsabstand



Der weiße Balken macht deutlich, diese beiden wären nie gemeinsam heile durch die Kurve gekommen



Dieser Motorradfahrer rollt auf der sicheren Außenlinie, dürfte so gefahrlos noch viel schräger und damit schneller fahren

Das Erlebnis kennen wir alle: Eine Linkskurve, die Räder ein paar Zentimeter rechts von der Mittel- linie, wähen wir uns auf der sicheren Seite. Bis der Postbus entgegen- kommt, wie aus dem Nichts. Aufrichten, ein paar Meter geradeaus und irgendwie auf der Straße bleiben. Zum Ausgleich ärgern wir uns dann mächtig, wenn drei Rechts- kurven später eine fette Reiseenduro auf unsere Seite ragt. Kann der Kerl nicht rechts fahren? Nein, scheinbar genauso wenig wie wir eben in der Linkskurve mit dem Bus. Aber warum bloß? Was lässt uns diese ebenso gefährliche wie meist unharmonische Linie fahren, die zudem noch weniger Schräglage zu bieten hat?

Die Erklärungsversuche sind vielfältig, sie reichen von schlechter, weil zu kurzer Blickführung, Angst vor Schräglage bis hin zum unglücklichen Versuch, die Ideallinie von Rennfahrern nachzuahmen. Denn triftige Gründe kann es kaum geben, außerhalb von Rennstrecken auf der kürzesten Linie zwischen Anfangs- und Endpunkt der Kurve unterwegs zu sein. Trotzdem sind die Ergebnisse einer Untersuchung des österrei-

chischen Kuratoriums für Verkehrssicherheit in zwei unübersichtlichen Kurven in Kärnten ebenso eindeutig wie erschreckend. „811 Motorradfahrer passierten im Untersuchungszeitraum die (mit Kameras präparierten) Kurven. Davon fuhren nur fünf Prozent auf einer sicheren Fahrlinie. 95 Prozent fuhren die Kurve zu eng. 16 Prozent fuhren so weit links, dass sie mit einem entgegenkommenden Lastwagen oder Omnibus mit Vollüberdeckung kollidiert wären. Alle anderen hätten einen entgegenkommenden Lkw ohne Korrektur der Fahrlinie zumindest mit Teilen von Körper und/oder Fahrzeug getroffen.“ Diese Ergebnisse dürften frei übertragbar sein, zumal die Mehrzahl der beobachteten Motorradfahrer gar nicht aus Österreich stammte. Und sie passen zu den Unfallzahlen. Kollidiert der Motorradfahrer indes gar nicht mit dem Gegenverkehr, weil er die Berührung zwar gerade noch vermeiden konnte, aber anschließend von der Straße fliegt, kann Kurvenschneiden als Ursache schon mal nur schwer bis gar nicht nachzuweisen sein.

Motorradfahrer behaupten auf Nachfrage stets, nur absolut übersichtliche Kur-

ven zu schneiden. Alltagserfahrungen auf der Straße wie bei Motorradtrainings widersprechen dieser Aussage entschieden, weshalb sich die Österreicher entschlossen, eine systematische Untersuchung anzustrengen. Sie stellten in eine unübersichtliche Kurve (die Bildfolgen oben und unten auf dieser Seite) eine Kamera und filmten den Verkehr. Lkw und Busse haben keine Chance, auf ihrer Fahrbahn zu bleiben, können indes erst recht spät wahrgenommen werden. Erst recht aus der Perspektive eines zu weit innen fahrenden Motorradfahrers (Bild Seite 50 oben rechts). Der weitverbreiteten Einschätzung, dann ja „immer noch ausweichen“ zu können, steht die Physik entgegen. Kommen sich zwei Fahrzeuge entgegen, von denen eines (der Bus) etwa Tempo 40 (11 Meter/Sekunde) fährt, das kurvenschneidende Motorrad auf der flachen Linie etwa 60 (16,6 m/s), dann reicht bei 26 Metern Sicht die übliche eine Sekunde Reaktionszeit gerade aus, um das folgende Scheitern zu realisieren. Das Motorrad folgt zwar der Bogenlänge von 40 Metern, hat aber nur maximal 1,4 Sekunden Zeit zu reagieren. „Mal eben ausweichen“ funktioniert dann einfach nicht mehr. Einige Opfer die-

Gefährliche Begegnung 2



Das sieht doch eigentlich harmlos aus, der Motorradfahrer ist ganz auf seiner Fahrbahn. Rechts ist noch jede Menge Platz



Der Postbus kann kaum weiter rechts fahren. Mit seinem raumgreifenden Entgegenkommen müssen wir rechnen



Legt man die Bilder übereinander, wird das Drama sichtbar. Nur ein paar Sekunden Zeitabstand haben es verhindert



Sektoreneinteilung für die Videoanalyse. Grün und Gelb gelten als sichere Bereiche, orange und rot sind tabu



Die Perspektive eines kurvenschneidenden Motorradfahrers. Wo wird er wohl den Kanaldeckel passieren, links oder rechts?

Die Linienwahl bestimmt FAHRSPASS und Sicherheit



Versuche mit Hilfslinien



Markierungen auf einem unfallträchtigen Stück der B 96. Die meisten blieben rechts davon, manche aber auch links (!)



Diese etwas breiteren Markierungen auf der B 95, der Turracherstraße, brachten keine signifikanten Verbesserungen



Diese beiden fahren links der zusätzlichen Hilfslinie. Sie müssten ihre Fahrlinie bei größerem Gegenverkehr noch korrigieren

Die elyptischen Markierungen auf der B 105 Mallnitzerstraße zeigen Wirkung – zumindest auf manche

Kurven schneiden

ses bedauerlichen Irrtums zerschellten an den Felsen im zehn Meter unterhalb der Straße liegenden Wildbach. Denn egal, ob in dieser Situation eine Schreckbremsung durch Wegrutschen des Vorderrades zum Sturz führt, das Motorrad durch die Bremsung aufgerichtet wird oder einfach nur aufgelenkt wird, das Ergebnis ist stets das tangentielle Verlassen der Linkskurve. In diesem Fall mit Anprall an die Leitplanke, Überflug und Landung im Bachbett. „Es ist daher unbedingt zu vermeiden, schon vorab eine Kurvenlinie zu wählen, bei der eine Korrektur im Bedarfsfalle vorgezeichnet ist“

schlussfolgern die Autoren der Studie. Im Alltag ist es erschreckend oft Zufall oder Glück, dass gerade eben kein Gegenverkehr kommt. Dabei hat es doch jeder selbst in der Hand, seine Linie so zu wählen, dass Überleben auch Absicht und nicht nur Glückssache ist. Nur fünf Prozent der in der Untersuchung beobachteten Biker nutzten diese Chance...

Die Kärntner Forscher wollten anschließend herausfinden, ob Motorradfahrer mit aufgemalten Straßenmarkierungen zu einer sichereren Fahrlinie zu bewegen wären. Dazu wählten sie wieder die bewährte Methode der Videobeobachtung. Sie erhoben zunächst die bevorzugte Linienwahl mit nor-

malen Mittelstreifen. An der B 95 Turracher Höhe waren etwas mehr als die Hälfte der Biker im gelben oder grünen Bereich (siehe Bild links oben) unterwegs, die kleinere Hälfte im orangen oder roten, sie ragten also zumindest teilweise auf die Gegenfahrbahn. Mit schmalen Hilfslinien verschob sich das Bild, nun blieben knapp 63 Prozent weiter rechts. Zusätzliche, breitere Markierungen trieben 71 Prozent in den sicheren Bereich. Die B 105 bei Mallnitz zeigte ein extremes Bild: Fast 90 Prozent der Motorradfahrer kreuzten ganz oder teilweise im Gegenverkehr herum. Die Verbesserung war ebenso dramatisch: Durch die aufgemalten elliptischen Markierungen (siehe

großes Bild) ließen sich 80 Prozent der Zweiradler in den gelben oder grünen Bereich locken.

Dieses Ergebnis wirft Fragen auf. Wie kann es sein, dass immer noch bis zu 25 Prozent lieber über potentiell rutschige Markierungen brettern, als die saubere Außenlinie zu wählen? Und kann es wirklich wahr sein, dass so viele Motorradfahrer sich eher von einer simplen Linie als von der Freude an Schräglage, Respekt vor dem Gegenverkehr oder mangelnder Sicht zur Außenlinie bekehren lassen? Hinzu kommt der immer wieder, auch im Rahmen dieser Untersuchung beobachtete Umgang mit Hin-

dernissen in Fahrbahnmitte. Ein Kanaldeckel in einer Linkskurve, deutlich vor dem Scheitelpunkt, zum Beispiel. Auch wenn zum rechten Straßenrand noch genug Platz wäre, fahren die meisten links daran vorbei, selbst wenn sie dann auf die Gegenfahrbahn ragen. Zu kurze Blickführung und schräglagenscheue Linienwahl gehen hier eine unheilvolle Verbindung ein. Leider ist das Phänomen auch bei geübten Motorradfahrern häufig zu sehen, die Außenlinie muss bewusst trainiert werden.

Je breiter die Straße, desto eher bleibt Kurvenschneiden zwar ohne (Unfall-)Folgen. Doch auch in übersichtlichen Kurven versaut einem die Kombination aus zu en-

ger Fahrlinie und zu kurzem Blick spätestens dann den Strich, wenn doch etwas entgegenkommt. Damit es klappt, wenn es eng wird, sollte das „außen bleiben“ in jeder Kurve praktiziert werden, bis es in Fleisch und Blut übergegangen ist. Denn Ankommen darf nicht nur Glückssache sein.

Videotipp: In diesem Youtube-Video des österreichischen Kanals 1000PS zeigt Instruktor Hannes Bagar, der auch die beschriebene Studie mit durchführte, viele praktische Übungen und ab Minute 9.30 einige Ausschnitte aus den Untersuchungsvideos. <https://www.youtube.com/watch?v=x-ev3iEroEU>