

Quelle: Freies Wort vom 06.08.2010

Der Abflug ist programmiert

Unfälle gleich serienweise: Bei Regen wird die A 73 zur Aquaplaning-Strecke. Doch die Suche nach den Ursachen des Phänomens gestaltet sich schwierig.

Für die Polizei verbirgt sich das Problem manchmal hinter einer schlichten Nummer. Der "Vierzehner" etwa. Gemeint ist Kilometer 14 auf der Autobahn 73 Suhl - Bamberg. Die Strecke wirkt auf den Autofahrer eher harmlos: Aus Richtung Suhl kommend, führt am Kilometer 14 die etwas abschüssige Autobahn in einer leichten Kurve auf die Talbrücke St. Kilian. Wie heimtückisch das Stück jedoch sein kann, mussten in den letzten vier Wochen gleich Dutzende Autofahrer erleben. Mehrfach war es hier während Gewittergüssen zu Unfällen gekommen. Mindestens zwölf Menschen wurden verletzt, 14 Autos sind Schrott. Ursache: Aquaplaning. Uprötzlich hatten sich Wasserlachen auf der Straße gebildet, in denen die Fahrer die Kontrolle über ihre Wagen verloren. Der Weg endete logischerweise in der Leitplanke. Den Höhepunkt des Geschehens markiert jedoch der Überschlag der Dienstlimousine von Thüringens Regierungssprecher Peter Zimmermann Ende Juli nur ein kleines Stück weiter südlich.

In der Statistik vorn

Die erst wenige Jahre alte Autobahn hat inzwischen einen ziemlich schlechten Ruf. Der Abschnitt zwischen Suhl und Eisfeld gilt als Risiko-Piste. Es scheint, als sei der Abflug von der Strecke bei Regen geradezu programmiert. Ist die Gefahr wirklich so groß oder täuscht einfach nur der Eindruck angesichts der vielen Unfallmeldungen der letzten Zeit?

Normalerweise ist der Zusammenhang zwischen dem Zustand der Autobahn und häufigen Aquaplaning-Unfällen leicht herzustellen. Spurrinnen oder eine fehlende Neigung sorgen dafür, dass sich Wasserlachen bilden, in denen die Reifen der Fahrzeuge aufschwimmen und so den Kontakt zur Fahrbahn verlieren. Doch solche offensichtlichen Schäden gibt es in dem betreffenden Abschnitt nicht. Abgeflogene Autofahrer berichten von regelrechten Wolkenbrüchen, die auf einen Schlag so viel Wasser auf die Straße brachten, dass es gar nicht wegfließen konnte. Doch Gewittergüsse dürften sich nach meteorologischer Wahrscheinlichkeit eher gleichmäßig über die Lande verteilen. Und so bleibt einzig die Statistik, die rätseln lässt. Bei bundesweit rund 20 000 Autobahn-Unfällen mit Personenschaden pro Jahr auf dem rund 12 700 Kilometer langen Autobahnnetz in Deutschland kommt man auf einen Schnitt von knapp 1,6 Unfällen pro Kilometer und Jahr. Drei Crashes innerhalb von vier Wochen - das scheint dann aber doch aus der üblichen Schwankungsbreite einer solchen Statistik heraus zu fallen. Schließlich liegt die 34 Kilometer lange A 73 in Thüringen mit 27 schweren Unfällen im gesamten Jahr 2009 klar unter dem Schnitt. Schon 20 schwere Crashes in den ersten sieben Monaten 2010 markieren da eine deutliche Steigerung.

Es geht immer ums Tempo

Immerhin eine mögliche Erklärung drängt sich dem Betrachter auf: Die Autobahn ist vergleichsweise wenig befahren und landschaftlich recht abwechslungsreich gestaltet. Da macht zügiges Fahren durchaus Spaß. Verleitet das vielleicht zu übermäßigem Tempo? Rein von den Zahlen her könnte das stimmen: Offiziell nämlich wird Aquaplaning als "unangepasste Geschwindigkeit" eingeordnet.

Die Polizei könnte es sich also leicht machen mit der Feststellung: "Zu schnell gefahren." Doch Holger Schulz, Chef der Verkehrspolizei in Zella-Mehlis, reagiert mit Verständnis für die Autofahrer: "Wir haben das im Sicherheitstraining selbst ausprobiert: Es gibt Situationen, da lässt sich sogar mit Tempo 60 der Abflug nicht verhindern." Und manchmal reiche schon der Lastwechsel, wenn der Fuß abrupt vom Gas genommen wird, um ein Auto bei solch widrigen Bedingungen "abzuschießen". Dennoch - auch das macht Schulz deutlich - ist die Geschwindigkeit noch immer das A und O, wenn man etwas gegen die Unfälle tun will.

Läuft es damit auf eine Geschwindigkeitsbegrenzung hinaus - Tempo 80 bei Nässe beispielsweise? Im Internet-Forum unserer Zeitung maulten schon einige Leser: "Müssen wegen der Unvernunft einiger jetzt wieder alle Autofahrer bluten?" Diese Befürchtungen scheinen übertrieben. Denn solch ein Tempolimit findet auch im Erfurter Verkehrsministerium wenig Gegenliebe - wenn auch aus einem ganz speziellen Grund: "Wenn wir jetzt eine Begrenzung schaffen, sagen alle, das sei ja nur, weil ein Regierungsmitglied verunglückt ist", heißt es aus Ministeriumskreisen. Dass ein Limit, das mit solch einem Nimbus vorbelastet ist, von den Autofahrern kaum akzeptiert würde, liegt außerdem auf der Hand.

Der Psycho-Trick

Andere Lösungen, die die Autolenker weniger gängeln, scheinen also angebracht. Auch angesichts der Erfahrungen, die auf der Thüringer Wald-Autobahn bereits gesammelt wurden. Chef-Verkehrspolizist Schulz etwa verweist auf den "Hundertvierunddreißiger". Der Kilometer 134 auf der A 71 (Meiningen in Richtung Suhl) hatte in den letzten Jahren einen ähnlich schlechten Ruf wie Kilometer 14 auf der Schwesterautobahn 73. Hier geht es in einer abschüssigen Rechtskurve hinunter zur Talbrücke Seßlestal. Regelmäßig waren an dieser Stelle Wagen in die Leitplanken gekracht. Waren. Denn seit rot-weiße Kurven-Pfeile die Strecke markieren, sei die Zahl der Unfälle zurückgegangen, sagt Schulz. Ganz ohne Geschwindigkeitsbegrenzung - einfach nur, indem den Autofahrern frühzeitig die riskante Kurve signalisiert wird und die tatsächlich den Fuß vom Gas nehmen. Selbst die Profis von der Polizei verblüfft die Wirkung solcher Verkehrs-Psychologie. Schulz: "Der entscheidende Faktor ist nun einmal der Mensch." Auch wenn die Autos mit ESP, ASR - und wie die elektronischen Helferlein alle heißen - ausgestattet sind, gibt es schließlich nach wie vor Unfälle.

Es soll schnell gehen

Dass man auf der A 73 zu ähnlichen Tricks greift, ist damit wahrscheinlich. Denn jetzt soll sich die Unfallkommission mit dem Problem befassen - und das ohne dass der Abschnitt in der offiziellen Statistik schon als Unfallschwerpunkt auftaucht. Dafür braucht es nämlich fünf Unfälle mit der gleichen Ursache innerhalb eines Jahres. Oder fünf schwere Unfälle innerhalb von drei Jahren. So lange zu warten, wäre allerdings fahrlässig, sind sich die Experten einig.

Die Unterlagen der Südthüringer Verkehrspolizei gehen jetzt jedenfalls an die Unfallkommission, in der auch die Fachleute des Thüringer Landesamtes für Bau und Verkehr sitzen. Hier fällt letztlich die Entscheidung, was im Fall des "Vierzehners" getan werden soll. Und das können bauliche Veränderungen sein, ein Tempolimit, Warnschilder "Achtung, Schleudergefahr bei Nässe" oder eben auch ein paar Kurven-Tafeln. Letztere haben zudem den Charme, dass sie sehr schnell zu installieren und dazu noch relativ preiswert sind.

Aquaplaning - rechtzeitig reagieren

Das Profil von Autoreifen ist so gestaltet, dass es im Normalfall das Wasser auf der Fahrbahn zur Seite ableitet. Schaffen die Reifen dies nicht mehr, weil der Wasserfilm zu dick, die Geschwindigkeit des Fahrzeugs zu hoch oder das Profil zu abgefahren ist, schwimmt der Reifen auf - man spricht von Aquaplaning oder Wasserglätte.

Aquaplaning lässt sich anhand der Bremswirkung des Wasserkeils, der sich vor dem Reifen bildet, wahrnehmen. In solch einer Situation kommt es auf die richtige Reaktion an:

nicht abrupt bremsen oder lenken,

die Kupplung treten (Automatikgetriebe auf "N"),

die Geschwindigkeit so weit reduzieren, bis wieder genug Haftung erreicht ist - das kann auch Tempo 40 auf der Autobahn bedeuten.

Vorbeugend sollten Autofahrer beachten:

Auch wenn die gesetzlich vorgeschriebene Mindest-Profiltiefe von 1,6 Millimeter noch eingehalten ist, erhöhen abgefahrne Reifen die Aquaplaning-Gefahr.

Breite Reifen sind zwar schick, doch auch riskanter für Aquaplaning.

Verschlissene Stoßdämpfer erhöhen das Risiko, aus der Kurve getragen zu werden beziehungsweise in Aquaplaning zu geraten.