

Bitumen- Rallye
der
Biker Union e.V.

im

Kreis

Darum geht es:

„...verlor wegen überhöhter Geschwindigkeit die Kontrolle über sein Motorrad und kam in einer Kurve von der Fahrbahn ab ...“

Oft gelesen. *Richtig gelesen?* Solche oder ähnliche Presstexte kommen bei den Lesern ganz unterschiedlich an..

Rudi M. aus E. (Autofahrer seit Wehrmachtsführerschein und ADAC- Mitglied): „Raser! Wird mit 150 rumgeballert sein und nun hat er sich lang gemacht.“

Wachtmeister H. aus F.: „Eindeutig überhöhte Geschwindigkeit in einer unübersichtlichen Kurve. Haben wir fünf mal im Jahr. Aber wir machen ja schon Geschwindigkeitskontrollen.“

Bikerkollege O.: „Es fing an zu nieseln, und wir sind deutlich langsamer als die erlaubten 80 gefahren. Plötzlich rutschte seine Maschine weg. Beim Bremsen ging auch mir die Fuhre weg, und ich konnte mich gerade noch auf der Gegenfahrbahn abfangen. Unmöglich was zu machen...“

Anwalt vom Verunglückten: „Bitumenpfusch. Die Kurve wurde unsachgemäß, großflächig mit Bitumen ausgebessert. Schadensersatz!“

Straßenmeisterei: „Bei der Kontrolle letztes Jahr war noch alles in Ordnung. Von der Gefahrenstelle wussten wir nichts.“

Die Folgen:

Die Verantwortlichen trifft keine Schuld, weil sie ja nichts wussten und das Ausbessern von Straßenschäden mit Bitumen vielerorts noch als anerkannte Methode angewandt wird.

Die Geschwindigkeitskontrollen bei schönem Wetter beseitigen nicht die Gefahr. Denn die ist in diesem Fall nicht auf dem Motorrad zu suchen.

Der Biker bleibt auf seinem (hoffentlich nur) Blechschaden sitzen - wegen überhöhter Geschwindigkeit und obendrauf der Gefahrenhaftung von Haus aus.

Das Straßenbauamt rechnet und findet, dass eine Sanierung der Strecke bei der angespannten Haushaltslage nicht machbar ist.

Es wird - amtlich angemessen - als Gefahrenabwehr das Warnschild „Rutschgefahr bei Nässe“ in Verbindung mit Tempo 20 aufgestellt.

Ergebnis: An der Ursache des Unfalls hat sich nichts geändert.
Im Gegenteil: Durch Ignorieren (von Amts wegen?) der Fahrphysik kann der Maschine – Straße - Konflikt verschärft werden.

- 0-20 km/h ist der instabile Bereich. Ohne ständiges Gegenlenken würde das Bike umkippen, weil die Kreiselkräfte noch nicht ausreichend sind eine Richtung beizubehalten.
- 20-40 km/h stellt den quasi- stabilen Bereich dar. Die aufgebaute Richtungsstabilität kann sehr leicht durch äußere Einflüsse gestört werden. (Bodenwellen, Schlaglöcher)
- Ab ca. 40 km/h- die Kreiselmomente können Kippmomente (durch Bodenwellen, Lenkkorrekturen,...) wieder aufheben. Die Fuhre läuft stabil.

Aber nur so lange, wie die Reifen was zu beißen haben. Mit genügend Haftung.

Wie kommts?

Im günstigsten Fall handelt es sich einfach um Unkenntnis über die Besonderheiten der Fortbewegung auf zwei Rädern gegenüber dem Auto. Die Ursache von anfangs unerklärlichen Unfällen oder Stürzen liegt oftmals direkt auf der Straße.

Unser Rudi M. aus E. weiß nicht, dass im Protokolldeutsch die überhöhte Geschwindigkeit in keinsten Weise mit dem zulässigen Tempo zusammenhängt. Selbst bei gefahrenen und bewiesenen 30 würde unser Wachtmeister nichts anderes schreiben.

Wachtmeister F. erkennt nicht die Unfallsystematik im Umfeld „Straßenbau“ und gibt in seinem Bericht die für ihn einzig logische Sturzursache an, da es sich um einen sogenannten „Alleinunfall“ handelt. Er kennt als Autofahrer nicht die gefährliche Situation von Beinahestürzen durch wechselnde oder zu niedrige Haftung. Sein Auto versetzt es einige Zentimeter auf einer solchen glatten oder unebenen Fläche, die er durch einen Dreh am Lenkrad ausgleicht. Dem Biker, dem die gesamte (ca. 1/6 von einem PKW) Aufstandsfläche wegrutscht und/oder es die Spur versetzt, wird er immer die alleinige Schuld geben. Den Schlag und das Abfangen eines sogenannten Spurversatzes oder der Reibwertsprung (μ -spot) liegen außerhalb seiner Wahrnehmung.

Die Entscheider mit dem Geldbeutel sind mehr Juristen als Biker oder Straßenbauer. Damit machen sie die Straßenmeisterei unglücklich und delegieren eine Verschärfung der Gefahr. Mit dem Beschildern der Gefahrenstelle soll formell die Haftung an den Biker zurückgegeben werden.

Und hier setzen wir mit unseren Meldebögen an. Wir spielen den Ball wieder zurück - genau an die richtige Stelle! Neben dem Ziel, einzelne Gefahren beseitigt oder beschildert zu sehen, geht es uns hauptsächlich um den Dialog und das Bewusstsein, Bitumen von vornherein als ungeeignetes Material zu vermeiden. Wir werden uns die Position, Gesprächspartner auf gleicher Augenhöhe zu sein, erarbeiten.

Das Problem Bitumen:

Das Zeug lässt sich gut verarbeiten, ist kostengünstiger als abfräsen und neu asphaltieren - und ist sauglatt.

In den Merkblättern für die Erhaltung von Asphaltstraßen werden Ausbesserungsverfahren unter Verwendung von Bitumen nur für lokal begrenzte Schäden (Nähte, Risse, Fugen) empfohlen. Der ursprüngliche Lebensraum von Bitumen ist lediglich die Abdeckung von Fahrbahnsensoren etc. - und auch dort nur in verträglichem Umfang.

Die gespritzte oder geschlammte Bitumenschicht wird (bei sachgerechter Ausführung) mit Brechsand oder Edelsplitt abgestreut und gewalzt, um die geringe Griffigkeit von Bitumen zu verbessern. Letzter Punkt wird oftmals nur dem folgenden Verkehr überlassen. Bei guter Nutzung der Straße geht diese Griffigkeit aber wieder schnell verloren. Der Splitt drückt sich unter die Oberfläche oder wird weggerissen. Auf so eine Stelle ist unser Unglücksbiker geraten. Die Straßenmeisterei hat nur die Auflage, alle zwei Jahre nach dem Rechten zu sehen und evtl. eine Reibwertprüfung zu machen.

Solch mehr oder weniger blanker Bitumen ist je nach Wetter unterschiedlich glatt. Trocken besitzt er noch ca. ein Drittel der Haftung von normalem Asphalt. Nass entspricht sein Reibwert dem von Glatteis oder nassem, rostfreien Stahl ($\mu=0,2$).

Auch höhere Temperaturen erzeugen das gleiche Problem wie Nässe. Zusätzlich verformt sich der Bitumen dabei sehr leicht. Wer jetzt an 45°C im Schatten denkt, pokert zu hoch. Die höhere Temperatur beginnt ab 23°C.

Mehrere Ausbesserungsarbeiten lassen eine Straße mit sehr unterschiedlicher Haftung und unebener Oberfläche (Buckelpiste) entstehen, auf der neben dem Bitumen auch noch Störungen über das Fahrwerk die Stabilität vermindern.

Für die Praxis bedeutet das:

Die theoretisch maximale Schräglage sinkt auf Bitumen von 45 Grad (Hockenheim oder so) auf nur noch 15 Grad. Nun gut. Die meisten von uns bewegen ihr Bike sowieso nicht über 20-25 Grad hinaus. Der Rest ist aber kein „Sicherheitsabstand“, weil der Kopf, Vorausfahrende, eine Bodenwelle oder die Trittbretter in diesem Bereich bereits die Sturzgrenze sein können. Die Schräglage hängt auch nur indirekt mit der Geschwindigkeit zusammen. Ein breiter Reifen und niedriger Schwerpunkt brauchen bei gleicher Geschwindigkeit mehr Schräglage, als z.B. eine KTM.

Logischerweise verliert der Biker auch beim Bremsen auf Bitumen - selbst die mit ABS.

Mit einem Warnschild ist vielleicht so etwas erkennbar, und man könnte ja noch vorher absteigen und schieben. Denn gerade bei Nässe sind Bitumenflicken nur mit viel Glück und Gespür zu erkennen - oftmals aber nicht.

Also:

Zuviel Schräglage auf Bitumen = Sturz, auch weil Wegrutschen noch mehr Schräglage erzeugt. Da nicht beide Räder gleichzeitig auf dem Flicker sind, versetzt es zusätzlich die Spur.

Bremsen auf Bitumen = Das Gleiche, weil das richtungsführende Vorderrad blockiert, und nun keine Kreiselmoment mehr hat. Der geringste Lenkereinschlag lässt die Fuhre umkippen.

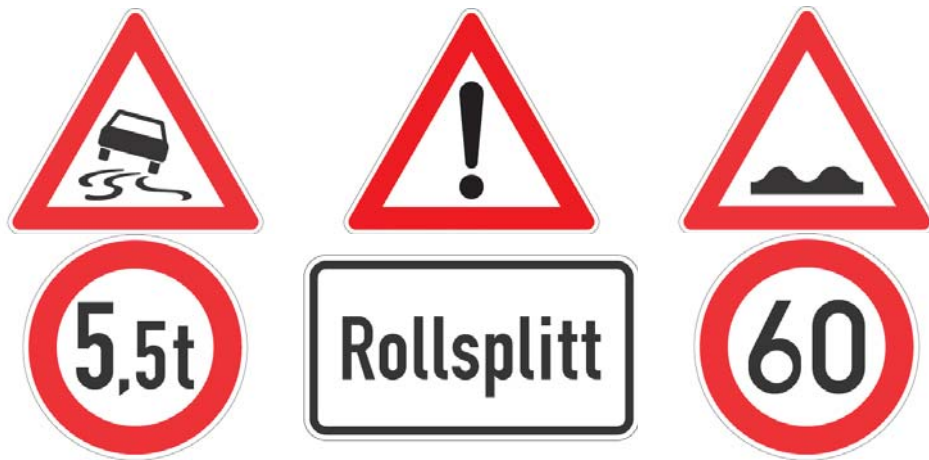
Was tun Wir? Bitumenrallye!!!

Mit dem amtlichen Bekanntmachen einer Gefahrenstelle bringen wir die Verantwortlichen in Handlungszwang. Sie haben nun die Möglichkeit, die Gefahr zu beseitigen oder erkennbar zu machen. Vielleicht retten wir damit einige Biker!

Passiert ein Unfall, kommen sie nicht mehr mit einem flammenden Plädoyer der Unwissenheit durch.

Damit helfen wir den Bikern, die nach uns kommen und auf solch einer von uns gemeldeten Stelle, stürzen. Wir wollen eine Verbesserung und nicht nur mehr Schilder.

Bei solchen Schildern wird's interessant:



So was suchen wir:



- Besonders vor Kreuzungen und Verkehrsknotenpunkten (wegen Bremsen und Haftreibung)
- Besonders in Kurven (wegen 15 Grad und wegrutschen...)
- Unterschiedliche Griffigkeiten in Kurven - besonders gefährlich auf unebener Straße.
- Zu hohe Fugenstreifen, die verhindern, dass Regenwasser von der Straße abfließen kann.
- Rillen oder Fräsungen (quer und längs), vor Kreuzungen, in Kurven

Und so sieht der Meldebogen aus. Zum Kopieren den aktuellen von www.BU-Bitumen.de laden.

Im Sinne der Verkehrssicherheit und zum Wohle aller:



Meldebogen – Straßenbauliche Probleme für Motorradfahrer

Motorradfreundlicher Straßenbau – Motorradfahrer für Motorradfahrer

Reg.-Nr. BU-Bitumendatenbank

Hiermit möchte ich,

Name: _____

Straße: _____

Wohnort: _____

Telefon: _____

- dem zuständigen Straßenverkehrsamt
 der Straßenbaubehörde _____ (Ort)
 der Polizeibehörde

folgende Probleme für Motorradfahrer melden:

I. Ort

- Gemeindestraße** Name: _____ oder
 Kreisstraße zwischen den Orten: _____
 Landesstraße
 Bundesstraße
 Autobahn Fahrtrichtung: _____ km: _____

II. Kritischer Bereich – Fahrbahnoberfläche

- | | | |
|--|---|---|
| <input type="checkbox"/> Rollsplitt
<input type="checkbox"/> keine Vorwarnung
<input type="checkbox"/> Schilder stehen länger als 14 Tage | <input type="checkbox"/> Bitumen
<input type="checkbox"/> großflächige Bitumenausbesserungen / Sturzgefahr
<input type="checkbox"/> in der Kurve | <input type="checkbox"/> Markierungen der Straße
<input type="checkbox"/> zu hohe / nicht griffige Seitenmarkierung
<input type="checkbox"/> zu hohe / nicht griffige Mittelmarkierung |
| <input type="checkbox"/> geflickte Fahrbahn
<input type="checkbox"/> unterschiedl. Fahrbahnhöhen
<input type="checkbox"/> unterschiedl. Griffigkeit – glatt | <input type="checkbox"/> verschmutzte Fahrbahn
<input type="checkbox"/> Öl
<input type="checkbox"/> Diesel
<input type="checkbox"/> Schmutz
<input type="checkbox"/> kein Warnschild | <input type="checkbox"/> Spurrillen
<input type="checkbox"/> Längsfräsungen
<input type="checkbox"/> Querfräsungen
<input type="checkbox"/> keine Temporeduzierung
<input type="checkbox"/> keine Warnschilder |
| <input type="checkbox"/> Fahrbahn allgemein
<input type="checkbox"/> starke Querneigung
<input type="checkbox"/> Kanaldeckel an kritischen Fahrbahnstellen
<input type="checkbox"/> abgesenkte oder erhöhte Kanaldeckel
<input type="checkbox"/> extrem breite Stahldehnfugen (Brücken)
<input type="checkbox"/> Sonstiges _____ | <input type="checkbox"/> Sonstiges
<input type="checkbox"/> Hindernis auf der Fahrbahn
<input type="checkbox"/> Verschobene Baustellenabgrenzung
<input type="checkbox"/> _____ | |

III. Kritischer Bereich – außerhalb des Fahrbahnraumes

- | | | |
|---|---|--|
| <input type="checkbox"/> Schutzplanken
<input type="checkbox"/> keine oder defekte Pfostenummantelungen
<input type="checkbox"/> Sonstiges _____ | <input type="checkbox"/> Sichtbarkeit / Einsehbarkeit
<input type="checkbox"/> Kurve nicht einsehbar
<input type="checkbox"/> Kreuzung nicht einsehbar
<input type="checkbox"/> Einmündung nicht erkennbar
<input type="checkbox"/> Hindernisse am Fahrbahnrand
<input type="checkbox"/> Fahrbahnschwellen nicht erkennbar
<input type="checkbox"/> keine Vorwarnschilder
<input type="checkbox"/> verdeckte Schilder | Beschilderung
<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> 
<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> 
<input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/>  <input type="checkbox"/> 
<input type="checkbox"/>  andere Geschwindigkeit auf _____ km/h |
|---|---|--|

Ich bitte Sie, diesen Vorgang aktenkundig zu machen und für eine schnellstmögliche Abhilfe an der kritischen Stelle für Motorradfahrer zu sorgen. Die Gefahr, dass Motorradfahrer oder -fahrerinnen wegen des Problems stürzen, halte ich für zu groß, so dass ich diese Meldung hiermit nach bestem Wissen an die zuständige Behörde weitergebe.

Ort: _____ Datum: _____ Unterschrift: _____

Strecke durch? Das passiert noch:

- Wichtig für die Datenbank und das Wiederfinden ist die Eindeutigkeit und Nachvollziehbarkeit der Fundstelle auf einer Landkarte. Optimal sind diese Angaben, die auf jedem vierten Leitpfosten (alle 200m) stehen sollten und zwischen welchen Orten die Gefahrenstelle liegt:



- Das letzte Foto einer aufgenommenen Gefahrenstelle sollte der Meldebogen selbst sein!!! Alles Andere ist eine Mörderarbeit, um die Bilder einem Meldebogen zuzuordnen.
- Meldebogen mit nettem Brief beim Landrat, etc. abgeben (Tipp: Einwurfeinschreiben ist billiger) Entwürfe der Anschreiben können unter www.bu-bitumen.de runtergeladen werden.
- Kopie Meldebogen und Fotos mailen an BU.Bitumen@web.de (mit Ortsangabe und Hinweis zu welchem Meldebogen das Bild gehört); oder unter www.BU-Bitumen.de den Online- Bogen ausfüllen
- Anschließend bekommen die Meldebogen eine Registriernummer (Beispiel: SEB385001 – heißt SE= Kennzeichen Ort/Kreis der Fundstelle; B385= Straße; 001= laufende Nummer. Damit ist jede Meldung eindeutig und regional zuzuordnen) und werden in die Bitumendatenbank aufgenommen.
- Nach einer angemessenen Zeit werden die gemeldeten Stellen noch mal angefahren und kontrolliert, ob was verbessert oder ausgeschildert wurde. Deswegen den Bogen sorgfältig ausfüllen!

Für Anwälte, Freunde etc. können wir bei Angabe einer evtl. Sturzstelle sofort nachvollziehen, ob wir hier bereits tätig waren. Dann können wir eine Kopie des Meldebogens mit Abgabedatum zur Verfügung stellen.

Bitte haltet weiterhin die Augen offen und meldet auch von anderen Orten solche Gefahrenstellen an uns.

Checkliste:

- | | |
|-----------------------------|----------------------------------|
| ✓ Namen der Gruppe notiert? | ✓ Fotoapparat? |
| ✓ Genug Meldebögen? | ✓ Zollstock/ Maßband? |
| ✓ Straßenkarte dabei? | ✓ GPS? Koordinaten wären super!! |
| ✓ Warnweste? | ✓ Handschuhe an und Helm auf? |
| ✓ Stifte? | |

Notizen:
