



Motorradsicherheit

Beschluss des DVR-Gesamtvorstands vom 30. April 2008 auf der Basis der Empfehlung des Rechtsausschusses, des Ausschusses für Verkehrsmedizin, erste Hilfe und Rettungswesen und des Ausschusses für Verkehrstechnik

Erläuterungen

Die Fakten zum Unfallgeschehen der Jahre 2005, 2006 und insbesondere des Jahres 2007 zeigen eine besorgniserregende Zunahme der Motorradunfälle und der dabei Verletzten und Getöteten.

Detaillierte Fakten und Aussagen über unterschiedliche Unfallparameter sind in Anlage 1 aufgelistet.

Die BASt hat festgestellt, dass es aufgrund der verschiedenen Unfallstrukturen in unterschiedlichen Ortslagen, bei unterschiedlichen Unfalltypen und je nach Unfallgegner und Verursacher nicht „den“ Motorradunfall und somit auch kein „Patentrezept“ gibt. Vielmehr ist eine interdisziplinäre Herangehensweise mit Maßnahmen aus verschiedenen Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit gefragt. Dies umfasst fahrzeug-technische Maßnahmen, Infrastrukturmaßnahmen, verkehrsrechtliche sowie verhaltensbeeinflussende Maßnahmen.

Darüber hinaus wurde in zwei jüngsten verkehrsmedizinischen Studien festgestellt, dass Motorradfahrer in zweierlei Hinsicht in besonderem Maße gefährdet sind: Zum einen durch die Tatsache, dass ein Großteil aufgrund der getragenen dunklen Kleidung schlecht sichtbar ist und zum anderen, dass viele motorisierte Zweiradfahrer nicht ausreichend oder gar nicht durch Motorradkleidung geschützt sind. Rein kinematisch ist die Verletzungsgefahr nach wie vor sehr hoch.

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) hat am 16. Oktober 2007 mit einer Vortrags- und Diskussionsveranstaltung bei der BASt das „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken - MVMot 2007“ vorgestellt. Das Merkblatt gilt in erster Linie für unfallauffällige Bereiche von Motorradstrecken im Zuge bestehender Landstraßen.

Das MVMot ist speziell zugeschnitten als Arbeitsunterlage für die Straßenverkehrsbehörden, die Polizei und die Straßenbauverwaltung sowie für die Verkehrsschau- und Unfallkommissionen zur Identifikation von Unfallhäufungen mit Motorradfahrereteiligung auf Landstraßen. Das Merkblatt gibt den Behörden eine Orientierungshilfe für in Frage kommende Abhilfemaßnahmen.

Zur Vermeidung von Motorradunfällen oder zumindest zur Reduzierung der

Unfallfolgen werden im Merkblatt verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Verdeutlichung der optischen Führung durch Fahrbahnmarkierung, zur Unterstützung der optischen Führung durch senkrechte Leiteinrichtungen und zur Verbesserung der Beschilderung, straßenbauliche und betriebliche Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrbahngriffigkeit und Beseitigung von Hindernissen neben der Fahrbahn, sowie polizeiliche Maßnahmen zur Verkehrsüberwachung und Prävention aufgezeigt.

Aufgrund der vorgenannten besorgniserregenden Entwicklung hat sich der DVR in drei seiner sechs Fachausschüsse intensiv mit der Problematik beschäftigt und Empfehlungen zur Beschlussfassung im DVR-Gesamtvorstand verabschiedet.

Die entsprechenden Empfehlungen wurden als Beschluss des DVR-Gesamtvorstands verabschiedet mit der Bitte um Nutzung

- zur Kommunikation an die entsprechenden Multiplikatoren,
- als Basis für die Öffentlichkeitsarbeit und für die Aufklärungsarbeit,
- für Gespräche mit Motorradherstellern und dem Handel und
- für Gespräche mit dem BMVBS.

Beschluss zur Motorradsicherheit

- In der Öffentlichkeitsarbeit sollte immer wieder betont werden, dass Licht und Sichtbarkeit eine große Rolle spielen, da es immer noch Motorradfahrer gibt, die trotz der Vorschrift in § 17 Abs. 2a StVO ohne Licht fahren und die meisten Motorradfahrer dunkle Kleidung tragen.
- In der Öffentlichkeitsarbeit sollte auch dafür sensibilisiert werden, dass Motorradfahren auch StVO-konform geschehen und trotzdem noch Freude am Fahren („Gefühl der Freiheit“) vermitteln kann.
- Auch wenn ab 25 Jahren der Direkteinstieg auf ein hoch motorisiertes Motorrad möglich ist, sollten die Fahrlehrer/innen dazu motivieren, die Fahrausbildung verstärkt auf leistungsschwächeren Fahrzeugen zu absolvieren und auch nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis zunächst Erfahrungen mit einer solchen Maschine zu sammeln, um Fahrpraxis und Fahrkönnen zu erlangen und die Fahrzeugbeherrschung zu trainieren.
- Besonders Motorradfahrer, die weniger als 1000 km/pro Jahr zurücklegen, sollten darauf aufmerksam gemacht werden, dass mangelnde Fahrpraxis und Unsicherheiten nach längeren Pausen Unfallrisiken in sich bergen.
- Die Industrie sollte preiswerte und gut sichtbare kontrastreiche Schutzkleidung anbieten.
- An die Motorradfahrer und -beifahrer sollte appelliert werden, unbedingt Schutzkleidung einschließlich Protektoren zu tragen.
- Die Ausrüstung von Motorrädern mit ABS ist dringend zu empfehlen. Aus diesem Grund fordert der DVR die Hersteller auf, eine Selbstverpflichtung abzugeben, alle Motorräder mit ABS auszurüsten.
- Die Hersteller sollten eine freiwillige Selbstbeschränkung bei der kW-Leistung eingehen – z.B. nach US-Beispiel 100 PS.
- Das regelmäßige Sicherheitstraining für Motorradfahrer ist dringend zu empfehlen. Es könnte durch eine realitätsnahe Aufklärung über

mögliche Verletzungen in seiner Nachhaltigkeit noch optimiert werden.

- Das BMVBS sollte Sondermittel für eine Untersuchung über die Auswirkung der 1988 eingeführten Tagfahrlichtpflicht bereit stellen.
- Das „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken - MVMot 2007“ sollte durch Bundes- und Ländererlasse den o.g. Verantwortlichen zur Anwendung empfohlen bzw. eingeführt werden.
- Die Einführung des Merkblattes sollte durch eine Präventions- und Pressekampagne auf Bundes- und Länderebene – zum Beispiel im Rahmen der geplanten Nationalen Kampagne Verkehrssicherheit - an ausgesuchten unfallauffälligen Motorradstrecken begleitet werden.
- Der Einsatz von so genannten Rüttelstrecken muss weiter geprüft werden. Die Wirksamkeit von Rüttelstrecken auf das Geschwindigkeitsverhalten der Motorradfahrer ist noch nicht ausreichend nachgewiesen. Es liegen auch noch keine Erkenntnisse zur Verkehrssicherheit dieser Einrichtungen und zum Winterdienst vor. Vorgeschlagen wird die Einrichtung einiger weniger Erprobungsstrecken, um über einen längeren Zeitraum und unter wissenschaftlicher Begleitung entsprechende Erkenntnisse zu gewinnen.
- Das Gebot für die Nachrüstung eines Unterfahrschutzes an Schutzplanken im Verlauf von Motorradstrecken wird begrüßt.
- Der Vorschlag zum Ersatz von Richtungstafeln mit harter Aufstellvorrichtung durch flexible Poller mit Richtungstafeln aus Kunststoff und verdichtet gestellte Leitpfosten wird unterstützt, da damit die Schwere von Motorradunfällen wirksam reduziert werden kann.

Für den Gesamtvorstand:

gez.

Prof. Manfred Bandmann
Präsident

Anlage

Fakten zum Unfallgeschehen 2005, 2006 und 2007:

- Im Jahr 2005 war fast jeder sechste getötete Verkehrsteilnehmer ein Motorradfahrer.
- Im Jahr 2006 gab es fast 33.000 Unfälle mit Personenschaden, an denen Motorräder beteiligt waren.
- 10 % aller Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden waren Motorradunfälle.
- 843 Personen kamen 2006 ums Leben und in 94% (793) der Fälle waren dies die Motorradnutzer (Fahrer/-in oder Beifahrer/-in) selbst.
- 2007 gab es nach gesicherter Auswertung durch das Statistische Bundesamt 829 getötete Fahrer und Mitfahrer von Motorrädern.
- Der Anteil von 17% an allen im Straßenverkehr getöteten Personen zeigt die hohe Unfallschwere von Motorradunfällen.
- Der Bestand an Motorrädern hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht.
- Eine ähnliche Verbesserung der passiven Fahrzeugsicherheit, die zu einer Verringerung der Unfallschwere bei Pkw-Unfällen und damit zu einer überdurchschnittlich positiven Entwicklung der Getötetenzahlen geführt hat, ist bei Motorradunfällen in dem Maße nicht festzustellen.
- Besonders schwerwiegend sind Motorradunfälle auf Landstraßen. Insbesondere die höheren gefahrenen Geschwindigkeiten gegenüber dem Innerortsbereich sowie das Vorhandensein von Knotenpunkten im Vergleich zur Autobahn führen dazu, dass sich dort zwar lediglich ein Drittel der Motorradunfälle mit Personenschaden ereignen, jedoch im Jahr 2006 fast 70% der Getöteten bei Motorradunfällen auf Landstraßen um Leben kamen.
- Ca. 25% der Motorradunfälle sind Alleinunfälle.
- Die häufigsten Unfallursachen sind mit über 50% „nicht angepasste Geschwindigkeit“, es folgen „mangelnder Sicherheitsabstand“ sowie „Fehler beim Überholen“.
- 52% der Unfälle mit Personenschaden, an denen Motorräder beteiligt waren, wurden nicht durch den Motorradfahrer, sondern durch einen anderen Verkehrsteilnehmer verursacht. In erster Linie waren hierfür „Vorfahrts- oder Vorrangfehler“ sowie „Fehler beim Abbiegen, Wenden, Ein- oder Anfahren“ verantwortlich.
- 68% der Motorradunfälle ereignen sich auf Landstraßen und überwiegend bei Tageslicht. Über 80 % der verunglückten Motorradfahrer verletzen sich und 91% der Todesfälle passieren bei guten und trockenen Straßenverhältnissen.
- 21% aller Motorradunfälle gehen laut Polizei auf „nicht angepasste Geschwindigkeit“ zurück, es folgen das Überholen und ungenügender Sicherheitsabstand und Selbstüberschätzung.
- Motorradfahren ist in Deutschland im Wesentlichen eine Freizeitaktivität und ist damit stark von der Witterung abhängig.
- Besonders auffällig ist, dass nicht nur die ganz Jungen zu Tode kommen, sondern die Getöteten überwiegend zu den Altersgruppen der 25-35-, 35-45- und 45-55-Jährigen gehörten und überwiegend männlich sind.