

Unfallforschung kompakt Nr. 103

Motorradfahren in Gruppen



Impressum

Herausgeber

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Telefon 030 / 20 20 – 58 21, Fax 030 / 20 20 – 66 33
www.udv.de, www.gdv.de, unfallforschung@gdv.de

Redaktion

Antje Lang
Dr.-Ing. Matthias Kühn

Realisation

pensiero KG, www.pensiero.eu

Bildnachweis

Titelbild: Harald Almonat (UDV);
die Nutzungsrechte der in dieser Broschüre
abgebildeten Fotos liegen bei der
Unfallforschung der Versicherer bzw. beim GDV.

Erschienen: 10/2020



Inhalt

04 Einleitung

04 Methodik

13 Fazit

Einleitung

Motorradfahren ist in Deutschland mit einem hohen Risiko verbunden. Etwa 20 Prozent der Getöteten bei Verkehrsunfällen sind Fahrer:innen motorisierter Zweiräder. Das Risiko als Motorradfahrer:in getötet zu werden ist, bezogen auf die Fahrleistung, mehr als 20 mal höher als das von Pkw-Fahrer:innen. Ziel erfolgreicher Präventionsarbeit muss es daher sein, alle Aspekte des Unfallgeschehens von Motorradfahrer:innen zu verstehen, um geeignete Maßnahmen zu erarbeiten. Dazu zählt auch das Fahren in Motorradgruppen respektive das entsprechende Unfallgeschehen zu verstehen.

Methodik

UDB

Die Unfalldatenbank der Unfallforschung der Versicherer (UDB) ist repräsentativ für das Kraftfahrzeug-Haftpflichtschadensgeschehen der Deutschen Versicherer. In der UDB werden nur Haftpflichtschäden mit mindestens einer verletzten Person und einem Schadenaufwand ab mindestens 15.000 € erfasst. Der Datenbestand mit über 10.000 Unfällen wächst kontinuierlich an. In der UDB sind 2.345 Unfälle mit Beteiligung von Motorradfahrer:innen erfasst. Diese Unfälle wurden für die vorliegende Studie detailliert analysiert.

Unfallgeschehen

Bei den 2.345 analysierten Unfällen waren insgesamt 2.849 Motorradfahrer:innen betroffen. Die Analysen bestätigten die naheliegende Vermutung, dass hier nicht nur allein bzw. einzeln Fahrende verunfallten, sondern auch Motorradfahrer:innen, die gemeinsam in einer Gruppe fuhren (Abb. 1-2).

Motorradfahrten

Abbildung 1 · Unfälle mit Motorradfahrer:innen

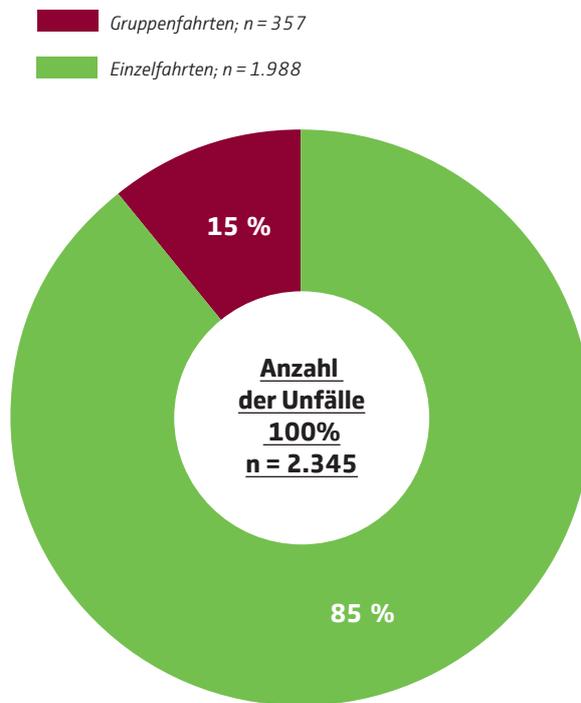
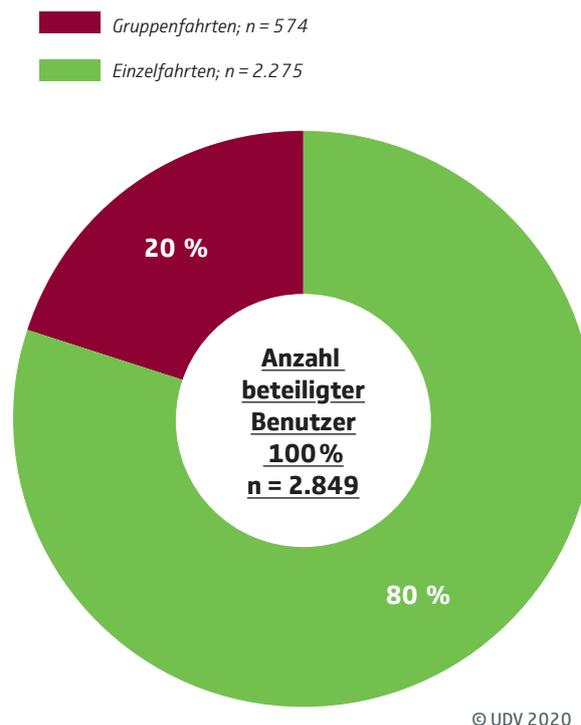


Abbildung 2 · Beteiligte an Unfällen von Motorradfahrer:innen



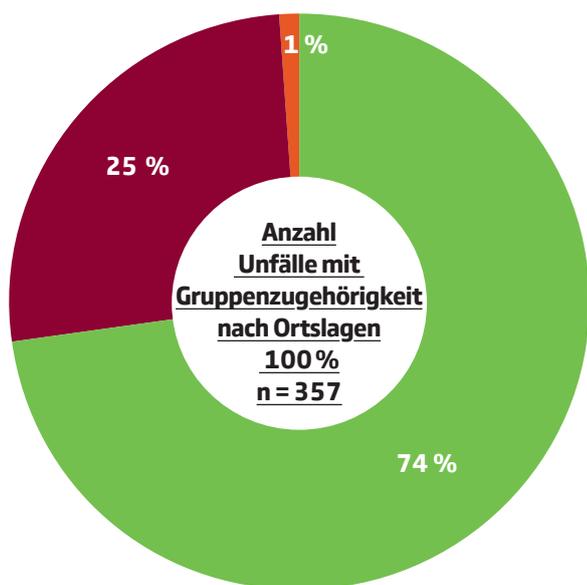
Um herauszufinden ob bzw. inwieweit sich das Unfallgeschehen bei Gruppenfahrten gegenüber den Allein- bzw. Einzelfahrten von Motorradfahrer:innen unterscheidet, wurden detaillierte Analysen zwischen den Vergleichsgruppen durchgeführt.

Im Folgenden werden hier die auffälligsten Unterschiede benannt. Beginnend mit der Analyse der Unfälle nach Ortslagen fiel auf, dass sich 74 Prozent der Unfälle von Motorradgruppen außerorts ereigneten, während der Anteil in der Vergleichsgruppe der Einzelfahrten nur 44 Prozent betrug (Abb. 3–4). Dies spiegelt sehr wahrscheinlich die Routenwahl bei Gruppenfahrten wider, bei denen es sich ja fast ausschließlich um Freizeitfahrten handelt. Im Gegensatz dazu spiegeln die Unfallörtlichkeiten bei Einzelfahrten das gesamte Nutzungsspektrum eines Zweirades wider – also auch das als Pendlerfahrzeug in der Stadt o.ä.

Motorrad-Gruppenfahrten

Abbildung 3 · Unfälle mit Gruppenzugehörigkeit nach Ortslagen (100 %; n = 357)

- Unfälle außerorts; n = 264
- Unfälle innerorts; n = 91
- Unfälle unbekannt; n = 2

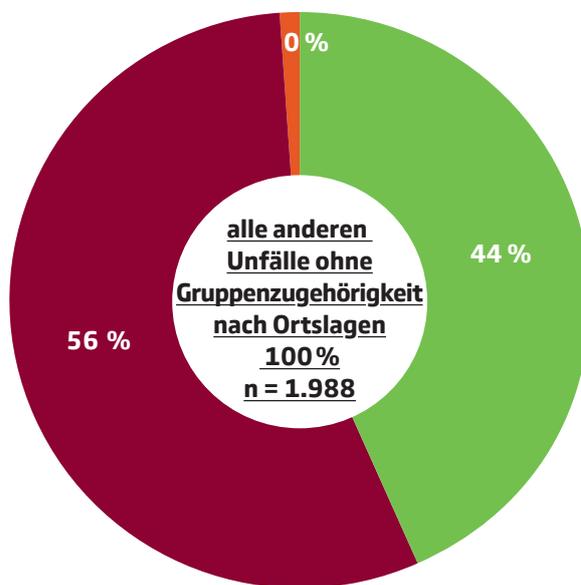


© UDV 2020

Motorrad-Einzelfahrten

Abbildung 4 · alle anderen Unfälle ohne Gruppenzugehörigkeit nach Ortslagen (100 %; n = 1.988)

- Unfälle außerorts; n = 867
- Unfälle innerorts; n = 1119
- Unfälle unbekannt; n = 2

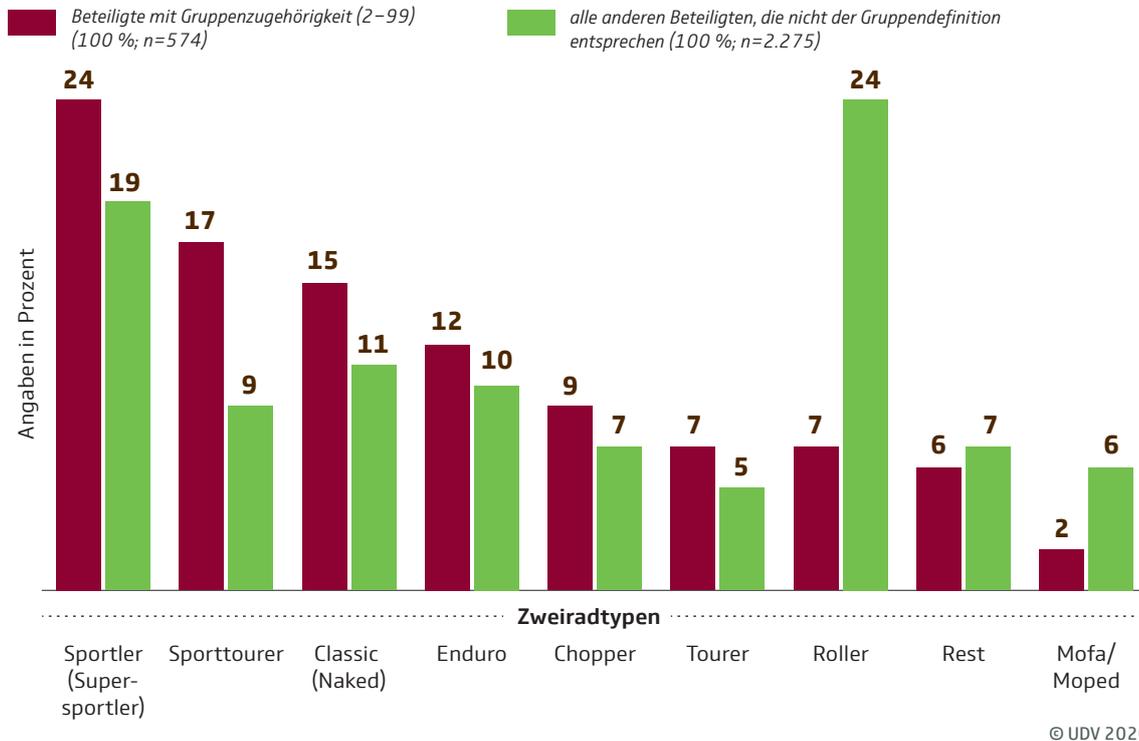


© UDV 2020

Unterschiede werden auch bei den verunfallten Zweiradtypen deutlich. Während bei den Einzelfahrten der am häufigsten verunfallte Typ mit einem Anteil von 24 Prozent der Roller war, sind dies bei den Gruppenfahrten mit 24 Prozent sportliche Maschinen. Allgemein fällt hier im Vergleich zu den Einzelfahrten eine Verschiebung hin zu fahrspaßorientierten bzw. größeren Zweiradtypen auf (Abb. 5).

Motorradfahrten im Vergleich: Beteiligte Zweiradtypen

Abbildung 5 · Gruppen- vs. Einzelfahrten



Grundsätzlich lässt diese Analyse allerdings keine Aussagen zum Nutzungsverhalten bei Gruppenfahrten zu. Vielmehr kann sie nur das Unfallgeschehen bewerten und Hinweise auf ein mögliches Nutzungsverhalten geben.

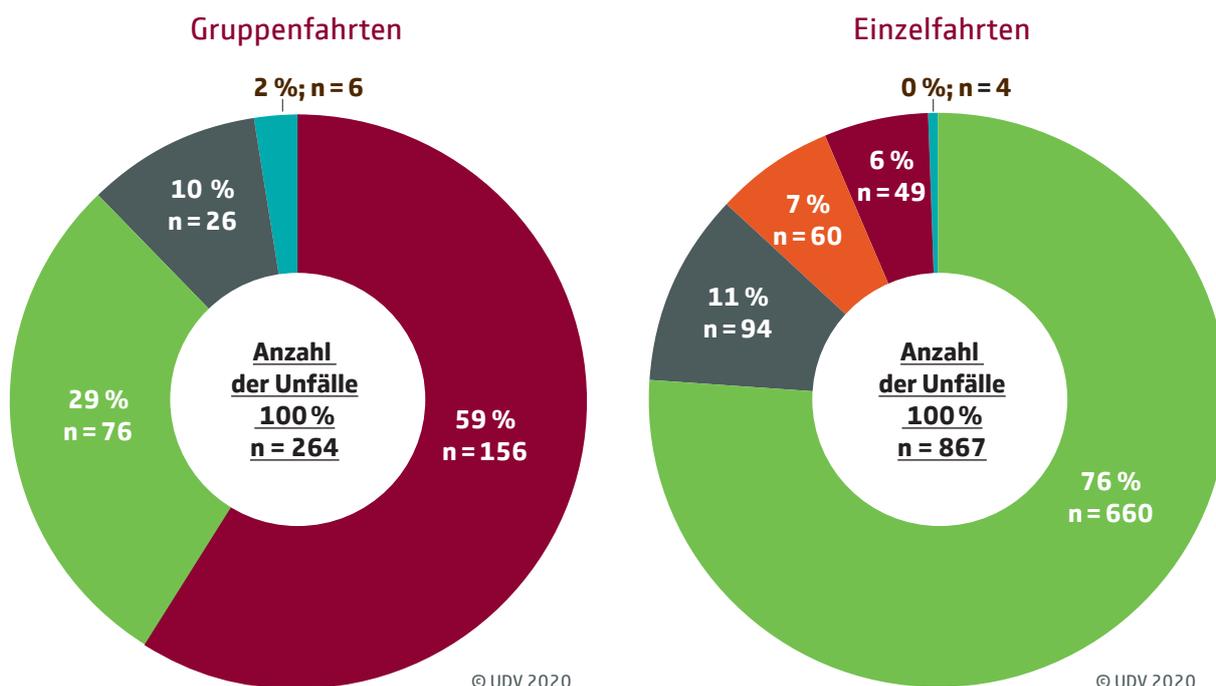
Ausgehend von diesen ersten deutlichen Unterschieden erfolgte eine weitere Vertiefung der Analyse im Hinblick auf das Unfallgeschehen außerorts, um die typischen Unfallszenarien bei Gruppenfahrten mit Motorrädern beschreiben zu können.

Auffallend ist der Unterschied der jeweiligen Kollisionsgegner in den Unfällen. Bei den Unfällen mit Motorradgruppen waren die Kollisionsgegner zu 59 Prozent andere Zweiräder. Im Vergleich dazu waren dies bei den Unfällen im Rahmen von Einzelfahrten zu 76 Prozent mehrspurige Fahrzeuge (Abb. 6).

Der sehr hohe Anteil von Motorradfahrer:innen als Kollisionsgegner bei Gruppenfahrten lässt auf weitere involvierte Gruppenmitglieder bei diesen Unfällen schließen und erscheint bei näherer Analyse als ein hervorstechendes Merkmal von Gruppenfahrten.

Motorradfahrten außerorts im Vergleich: Kollisionsgegner

Abbildung 6 · Gruppen- vs. Einzelfahrten

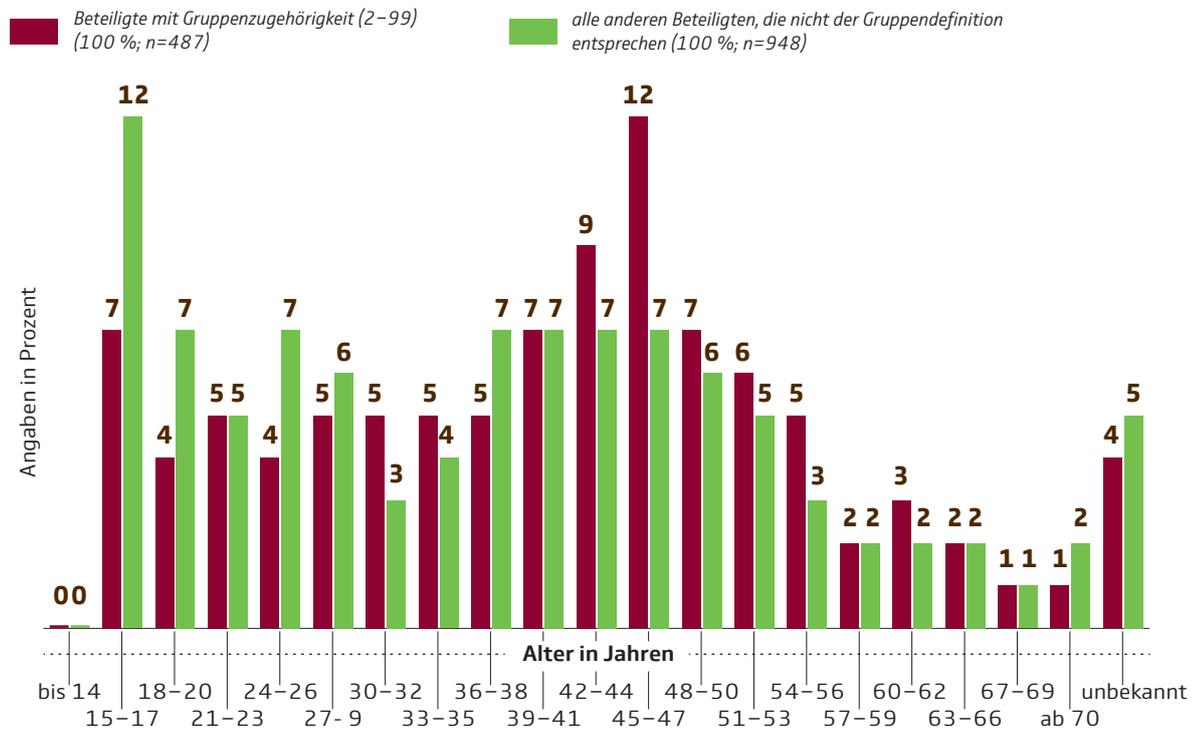


Vergleicht man die Altersverteilung aller Verunglückten, so beträgt der Anteil der 42- bis 47-jährigen bei Gruppenfahrten 21 Prozent im Vergleich zu 14 Prozent bei Einzelfahrten (Abb. 7). Verglichen mit den Einzelfahrten ist der Anteil älterer Verunglückter ab 42 Jahre bei Gruppenfahrten höher. Dagegen ist

wiederum der Anteil von jüngeren Verunglückten bis 42 Jahre bei Einzelfahrten höher. Unterstützt durch allgemeine Erfahrungswerte kann man hier Hinweise für die höhere Attraktivität der Gruppenfahrten als Freizeitgestaltung bei älteren Motorradnutzern ableiten.

Motorradfahrten außerorts im Vergleich: Altersverteilung

Abbildung 7 · Gruppen- vs. Einzelfahrten



© UDV 2020

Betrachtet man auf der Unfallebene die Konfliktsituation, die zu einem Unfall führte (Unfalltyp), so stechen bei den Gruppenfahrten der Fahrnfall (36%) und der Unfall im Längsverkehr (32%) hervor (Abb. 8). Um einen Fahrnfall handelt es sich, wenn der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert, wohingegen der Konflikt beim Unfall im Längsverkehr durch sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegende Fahrzeuge gekennzeichnet ist. Bei 225 Unfällen der drei häufigsten Unfalltypen verunglückten insgesamt 360 Mitglieder der Motorradgruppen, dazu zählen die Fahrer:innen wie auch die mitfahrenden Aufsassen.

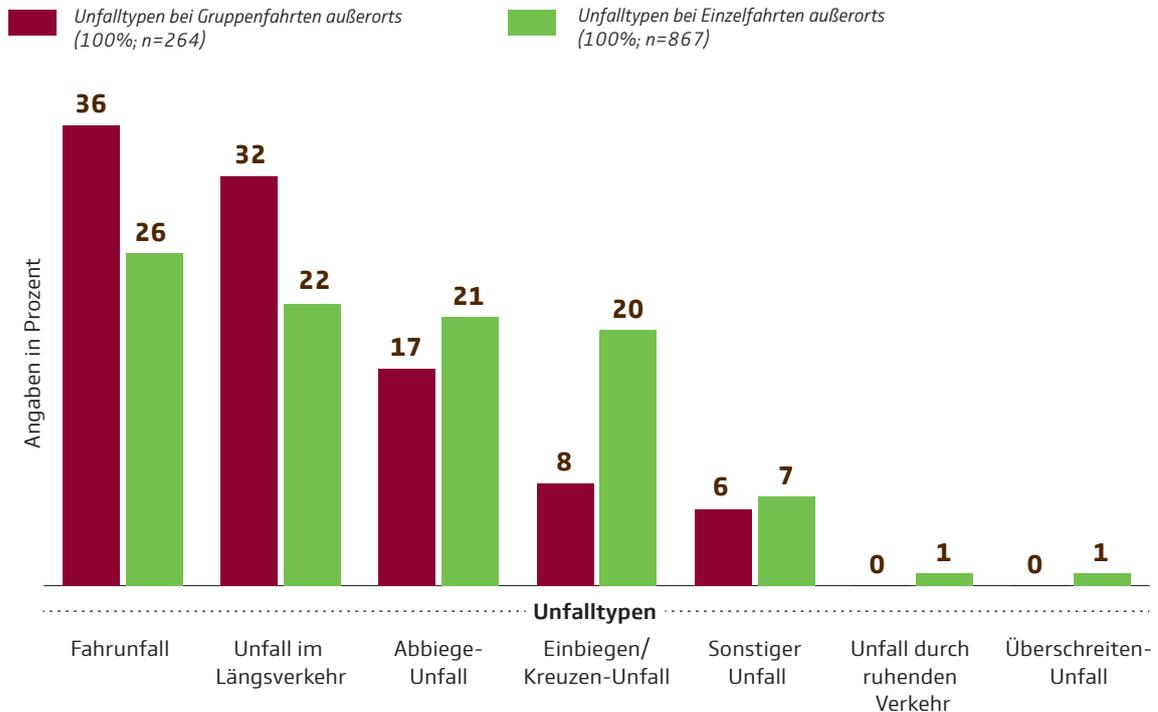
Unfälle bei Einzelfahrten weisen eine gleichmäßigere Verteilung der Unfalltypen auf, ohne dass ein Unfalltyp dominiert. Der Anteil von Unfällen beim

Abbiegen oder Einbiegen/Kreuzen ist hier höher als bei den Gruppenfahrten. Ein Grund kann in der Streckenwahl liegen: Bei einer Gruppenfahrt als reiner Freizeitfahrt ist man in der Streckenwahl freier und würde komplexe Kreuzungen bzw. hohes Verkehrsaufkommen etc. eher meiden. Bei Einzelfahrten, z.B. täglichem Pendeln zwischen Wohnort und Arbeitsplatz, ist dies so nicht möglich.

Die detaillierte Betrachtung von Fahrnfällen bei Gruppenfahrten ergab einen hohen Anteil (61%) von Zusammenstößen mit entgegenkommenden Fahrzeugen. Bei der Vergleichsgruppe liegt der Anteil dagegen bei 50 Prozent und der Anteil der Unfälle mit einem Abkommen von der Fahrbahn ist vergleichsweise hoch (Abb. 9).

Motorradfahrten außerorts im Vergleich: Betrachtung der Unfalltypen

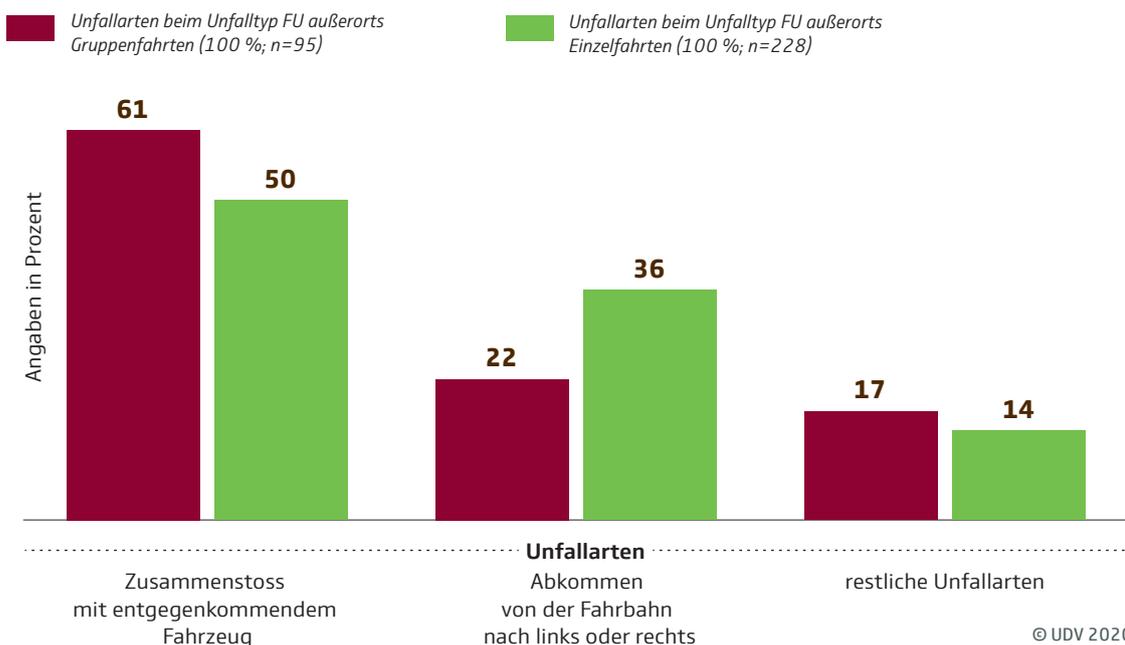
Abbildung 8 · Gruppen- vs. Einzelfahrten



© UDV 2020

Motorradfahrten außerorts im Vergleich: Unfalltyp „Fahrrunfall (FU)“

Abbildung 9 · Gruppen- vs. Einzelfahrten



© UDV 2020

Dieser hohe Anteil von Fahrurfällen bei Gruppenfahrten und den Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen erfordert eine genauere Betrachtung. Auffallend ist hier das Fehlverhalten der Fahrer:innen in Motorradgruppen in Bezug auf die Wahl der Geschwindigkeit, die StraBenbenutzung und das Überholen (Abb. 10).

Ein ähnliches Bild zeichnet sich für das Fehlverhalten von Fahrer:innen in Motorradgruppen bei Fahrurfällen und dem Abkommen von der Fahrbahn ab. Auch hier ist das Fehlverhalten des Fahrzeugführenden mit 67 Prozent in Bezug auf die Wahl der Geschwindigkeit, den Abstand und die StraBenbenutzung auffällig (Abb. 11).

Motorrad-Gruppenfahrten auBerorts: Unfalltyp „Fahrurfall (FU)“

Abbildung 10 · Betrachtung der Unfallart „Zusammenstoß mit entgegenkommendem Fahrzeug“; (100 %; n=58)

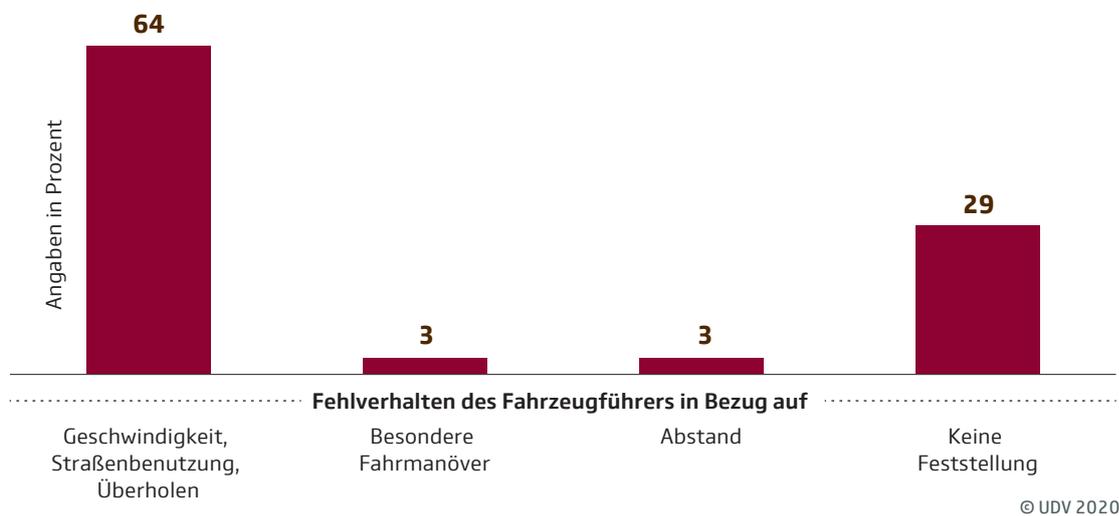
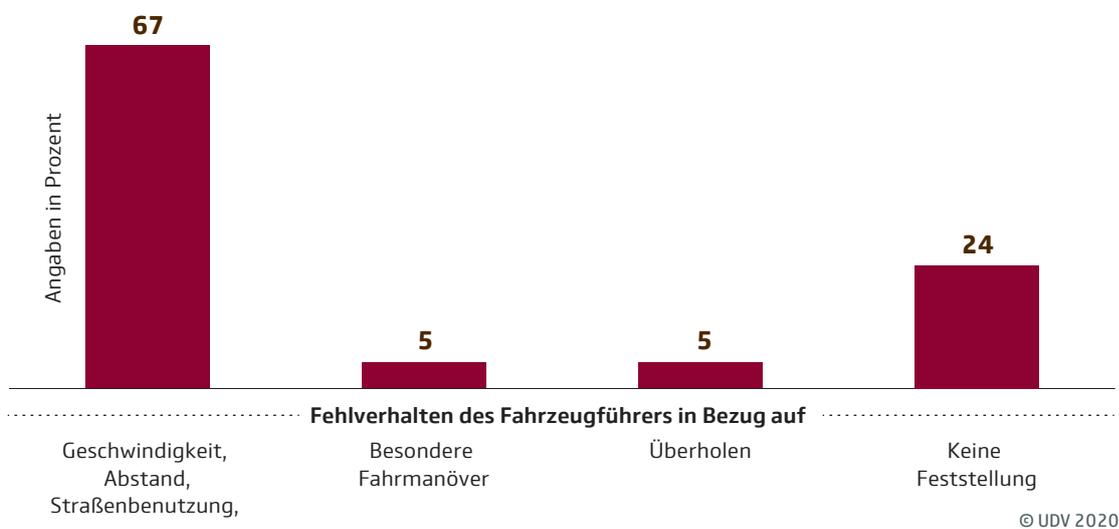


Abbildung 11 · Betrachtung der Unfallart „Abkommen von der Fahrbahn nach links oder rechts“; (100 %; n=21)



Typische Unfallabläufe

Nach Einzelfallanalysen der Unfälle in der UDB können zusammenfassend typische Unfallabläufe und Ursachen bei Unfällen mit Motorradgruppen herausgestellt werden, die die allgemeinen Aussagen der vorigen Seiten unterstützen und veranschaulichen (Abb. 12). Vor allem überhöhte Geschwindigkeit als auch zu geringer Sicherheitsabstand lassen sich als Ursachen für das Unfallgeschehen von Fahrten in Motorradgruppen identifizieren. Aus Sicht der Präventionsarbeit scheint hier vor allem – wie so oft bei Unfällen mit Motorradfahrer:innen – die Aufklärung der Motorradfahrer:innen, aber auch aller anderen Verkehrsteilnehmer, die gebotene Lösung zu sein und nicht allein technische Maßnahmen der Infrastruktur oder der Fahrzeugtechnik.

Geschwindigkeiten

Bei überhöhter Geschwindigkeit der Motorradgruppe oder einzelner Gruppenmitglieder werden die Motorradfahrer:innen aus Ihrer optimalen Fahrspur getragen und reichen somit über die Mittellinienführung. Es kommt zur Kollision mit dem Gegenverkehr.

Der Gegenverkehr, u.a. ebenfalls Gruppenmitglieder einer anderen Motorradgruppe, reagieren ihrerseits beim Erkennen der Gefahrensituation mit dem Aufrichten ihrer Maschinen, was wiederum eine Kollision durch z.B. Auffahren, Abbremsen, Ausweichen der eigenen nachfolgenden Gruppenmitglieder nach sich zieht. Infolge der gestürzten Motorradfahrer:innen rutschen deren führerlose Maschinen entweder in den Gegenverkehr oder verursachen bei nachfolgenden Gruppenmitgliedern riskante Fahrmanöver, die wiederum weitere Unfallfolgen nach sich ziehen.

Überholen

Gruppenmitglieder überholen und geraten dabei in den Gegenverkehr und kollidieren mit einzeln fahrenden Motorradfahrer:innen, die meist auch schlecht erkennbar sind.

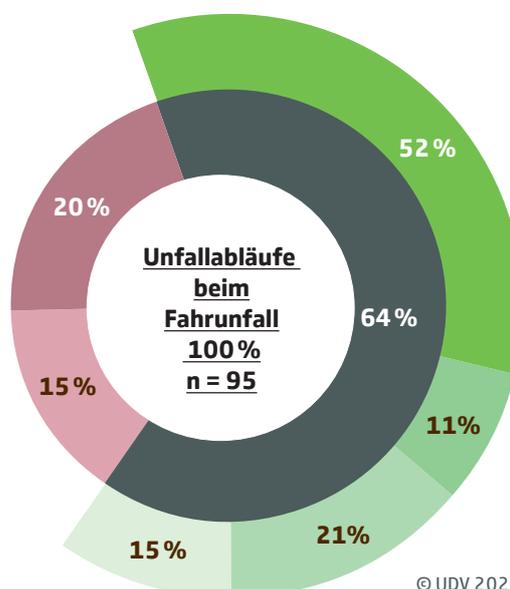
Dies führt zu Schrecksituationen, infolge derer z.B. mit dem Aufrichten der Maschine im Kurvenbereich reagiert wird. Das wiederum führt zum Heraustragen aus der Fahrspur.

Des Weiteren ist beim Überholen der eigenen Gruppenmitglieder der seitliche, vordere und hintere Abstand zum nachfolgenden Gruppenmitglied häufig zu gering. Auch die Überschätzung der Leistungsfähigkeit der eigenen Maschinen, insbesondere bei Überholvorgängen, führt zu riskanten Fahrmanövern.

Motorrad-Gruppenfahrten außerorts: Unfallablauf

Abbildung 12 · Typische Unfallabläufe beim Fahrnfall (100 %; n=95)

- Gruppenfahrer:in gegen eigenes Gruppenmitglied; n = 19
- Sturz eines Gruppenmitgliedes; n = 14
- Kollisionen von Gruppenfahrer:in mit Gegenverkehr; n = 61
- ... als Gruppenfahrer:in in mehrspurigen Gegenverkehr; n = 32
- ... als Gruppenfahrer:in in anderen Gruppen-Gegenverkehr; n = 7
- ... als Gruppenfahrer:in gegen Einzelfahrer:in; n = 13
- ... als Einzelfahrer:in in Gruppen-Gegenverkehr; n = 9



© UDV 2020

Sicherheitsabstand

Zu geringer Sicherheitsabstand hat häufig zur Folge, dass das jeweils nachfolgende Gruppenmitglied das Fahrmanöver oder die Fahrrihtungsänderung vorausfahrender Gruppenmitglieder zu spät wahrnimmt und daraus abrupte Fahrmanöver resultieren, die dann einen Unfall zur Folge haben. Ebenso ermöglicht dieser geringe Sicherheitsabstand kein Wiedereinscheren von Motorradfahrer:innen bei einem abgebrochenen Überholvorgang mit den entsprechenden Unfallfolgen.

Abstimmungsverhalten und Unaufmerksamkeit

Im Unfallgeschehen festzustellen ist u.a. das mangelnde Abstimmungsverhalten der Gruppenmitglieder untereinander sowie die Unaufmerksamkeit der nachfolgenden Gruppenmitglieder, insbesondere bei Abbiegevorgängen vorausfahrender Gruppenmitglieder.

Im Gegenzug ist auch eine Art Zugzwang bzw. Gruppendynamik erkennbar. Beim Überholen anderer Verkehrsteilnehmer durch einige Motorrad-Gruppenmitglieder oder auch beim Abbiegen wird das deutlich. Dieses Verhalten verleitet den Rest der Gruppe ihnen zu folgen, ohne auf die tatsächlich vorherrschende Verkehrslage zu achten.

Fazit

Motorrad-Gruppenfahrten weisen im Unfallgeschehen Besonderheiten auf und unterscheiden sich von den bekannten Unfallmustern bei Motorrad-Einzelfahrten. Ein hervorstechender Unterschied liegt im sehr hohen Anteil von involvierten und verunfallten Gruppenmitgliedern.

Bei allen 225 Unfällen waren insgesamt 360 fahrende Mitglieder der Motorradgruppen involviert. Eine ungünstige Gruppendynamik sowie die Fehleinschätzung der Motorradfahrer:innen in Bezug auf die gewählte Geschwindigkeit, den Sicherheitsabstand und die eigene Unaufmerksamkeit scheinen ursächlich für diese Unfälle.

Die folgenden Maßnahmen können helfen, diese Unfälle zukünftig zu reduzieren:

- Vermeidung von überhöhten und unangepassten Geschwindigkeiten,
- ausreichender Sicherheitsabstand zu den vorausfahrenden Gruppenmitgliedern,
- Vermeidung des Nebeneinanderfahrens von Gruppenmitgliedern,
- Überholvorgänge nur dann einleiten, wenn es die Verkehrssituation zulässt,
- besseres und eindeutiges Abstimmungsverhalten der Gruppenmitglieder untereinander.

A large grid of small dots arranged in approximately 30 rows and 40 columns, intended for taking notes.



Wilhelmstraße 43 / 43G
10117 Berlin
Tel.: 030 / 20 20 - 58 21
Fax: 030 / 20 20 - 66 33

unfallforschung@gdv.de
www.udv.de
www.gdv.de

[f facebook.com/unfallforschung](https://www.facebook.com/unfallforschung)
[t Twitter: @unfallforschung](https://twitter.com/unfallforschung)
[y www.youtube.com/unfallforschung](https://www.youtube.com/unfallforschung)