

POSITIONEN der UNFALLFORSCHUNG

Motorradsicherheit

Nr. 04

Im Jahr 2016 starben auf deutschen Straßen 604 Fahrer von motorisierten Zweirädern. Darunter waren 536 Motorradfahrer. Das Risiko, als Biker getötet zu werden, ist rund 18 Mal größer als das eines Pkw-Insassen. Ziel der Aktivitäten der UDV muss es deshalb sein, das Motorradunfallgeschehen an die positive Entwicklung des Unfallgeschehens bei Pkw anzukoppeln.

Fahrzeug

Leistungsgewicht begrenzen

Die genaue Falldatenanalyse zeigt, dass Sportmotorräder mit einem besonders niedrigen Leistungsgewicht und hohem Beschleunigungsvermögen, überproportional in schwere Unfälle verwickelt sind. Vor diesem Hintergrund sollte eine sinnvolle Beschränkung des Leistungsgewichts diskutiert werden.

ABS für alle

Das wirksamste technische System zur Erhöhung der Sicherheit bei Motorrädern ist das Antiblockiersystem (ABS). In diesem Zusammenhang begrüßt die UDV die verpflichtende Einführung von ABS in Europa ab 2016. Allerdings steht die UDV auf dem Standpunkt, dass ABS für jedes motorisierte Zweirad verpflichtend sein sollte und fordert deshalb ABS auch für Fahrzeuge mit weniger als 125 cm³.

Grenzen von Fahrerassistenzsystemen

Zwar sind weitere Fahrerassistenzsysteme (FAS) sehr aufwändig in der

Entwicklung, allerdings zeigen aktuelle Forschungen und auch technische Entwicklungen am Markt, dass hier, anders als noch vor einigen Jahren gedacht, zusätzliche Sicherheit realistisch ist. Vor diesem Hintergrund ist u. a. die Weiterentwicklung des ABS unbedingt zu begrüßen. Das sichere Bremsen in Kurven stellt hier u. a. einen wertvollen Sicherheitsnutzen dar.

Darüber hinaus zeigt eine UDV-Unfallanalyse, dass intelligente Systeme, die mit der Umgebung kommunizieren, die Motorradsicherheit verbessern können. Hier ist vor allem der Linksabbiegeassistent zu nennen, der ein abbiegendes Fahrzeug vor einem herannahenden Motorrad warnt und gegebenenfalls abbremst. Aktuelle Entwicklungen zu einem Notrufsystem für Motorräder (analog zu e-call im Pkw) sind ebenfalls zu begrüßen. Eine aktuelle Studie der UDV zeigt für ein solches System einen Sicherheitsgewinn.

Alternative Fahrwerkskonzepte, die zu einem 3-Rad führen, haben eine hohe aktive Fahrsicherheit, da das Stürzen bei starkem Bremsen und blockierenden Vorderrädern nahezu vermieden werden kann. Damit kann viel kinetische Energie vor einem Unfall abgebaut werden. Solche Systeme sollten weiter Verbreitung finden, auch wenn sie momentan noch von vielen Motorradfahrern belächelt werden.

Passive Sicherheit

Seitens der passiven Sicherheit stehen momentan keine effektiven Sicherheitssysteme am Motorrad zur Ver-

fügung. Airbags haben sich nicht bewährt, da der Biker nicht wie im Pkw am Fahrzeug bzw. dem Sitz fixiert ist und es keine schützende Sicherheitszelle wie im Pkw gibt. Hier könnte das beim BMW C1 umgesetzte Sicherheitskonzept aus Sicherheitszelle und Gurt die Sicherheit von Zweiradfahrern verbessern. Problem ist hier die Akzeptanz der potentiellen Käufer. Eine Kombination aus alternativen Fahrwerks- und Sicherheitskonzept kann zu einem sicheren und umweltfreundlichen urbanen Verkehrsmittel führen.

Bessere Erkennbarkeit

Das Unfallgeschehen zeigt, dass Motorräder von anderen Verkehrsteilnehmern sehr oft übersehen werden. Deshalb sind Maßnahmen zur Erhöhung der Wahrnehmbarkeit/Sichtbarkeit zu begrüßen. Tagfahrlicht für Motorräder stellt hier eine Verbesserung der Situation dar. Idealerweise wird diese Maßnahme mit einer Verbreiterung der schmalen Silhouette des Zweirads kombiniert.

Illegales Tuning erschweren

Vor allem bei Mofa und Mopeds zeigt sich, dass in ca. 50 Prozent unzulässige Manipulationen an den Fahrzeugen vorlagen. In der Mehrzahl waren dies leistungs- und geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen, gefolgt von Licht und Spiegel sowie Höherlegungen. Die UDV fordert deshalb, mechanisches und elektronisches Tuning deutlich zu erschweren.

Straße

Es zeigt sich, dass den Schwerpunkt des Unfallgeschehens mit Beteiligung motorisierter Zweiräder einerseits Landstraßen und andererseits Stadtstraßen bilden. Im Außerortsbereich sind vor allem Streckenabschnitte mit vielen Kurven sowie Abschnitte mit hoher Längsneigung unfallbegünstigend. Kurze Abstände von Kreuzungen und Sichtschränkung im Bereich von Kurven oder Kreuzungen, wie beispielsweise durch Kuppen, Brücken und Dämme, begünstigen zusätzlich Unfälle.

Tempo 80 auf kurvigen Strecken

Innerorts können insbesondere Mängel im Straßenzustand eine ungünstige Wirkung auf das Unfallgeschehen von motorisierten Zweirädern haben. Außerorts ist eine Geschwindigkeitsreduktion auf 80 km/h an Unfallschwerpunkten anzuordnen und durchzusetzen.

„Motorradfreundliche“ Schutzplanken

Weiterhin sind motorradfreundliche Schutzplanken an unfallauffälligen Stellen zu setzen, die mittels zusätzlichem Unterzug ein Durchrutschen des Motorradfahrers oder den Anprall an die Schutzplankenpfosten verhindern helfen.

Mensch

Welche Führerscheine für Biker?

Der Führerscheinwerb für Pkw nach dem Modell „Begleitetes Fahren ab 17 (BF 17)“ hat sich deutlich positiv auf das

Pkw-Unfallgeschehen junger Fahrer ausgewirkt. Es wurde aber nicht explizit untersucht, welcher Einfluss sich auf die Unfälle mit Mofa/Moped/Leichtkraftträder ergibt. Mit BF 17 wird automatisch auch die Erlaubnis erteilt, solche Fahrzeuge zu führen. Ohne praktische Ausbildung für die fahrdynamisch völlig anders reagierenden Zweiräder können also die jungen Leute damit am Verkehr teilnehmen.

Außerdem können ab 2013 Zweiräder mit bis zu 125 cm³ ohne Geschwindigkeitsbeschränkung von 16jährigen mit Führerscheinklasse A1 gefahren werden und damit wesentlich schneller unterwegs sein als bisher. Diese beiden Aspekte führen aus Sicht der UDV zu einem erhöhten Unfallgeschehen. Es sollte also geprüft und umgesetzt werden, welche Möglichkeiten im Rahmen der europäischen Vorgaben bestehen, um die Gefahren zu verringern.

Zusätzlich sollte überlegt werden, ob es überhaupt möglich sein soll, ein motorisiertes Zweirad ohne Führerscheinprüfung (Mofa) fahren zu dürfen, zumal der Anteil der getunten Mofas (die dann quasi Mopeds sind) sehr hoch ist.

Sicherheitstrainings im Straßenverkehr

Die UDV empfiehlt zur Stärkung der Fahrkompetenz und Schulung des Gefahrenbewusstseins dringend allen Motorradfahrern die Teilnahme an einem Sicherheitstraining in regelmäßigen Abständen. Dabei ist ein ausgewogenes Sicherheitstraining sowohl auf dem Platz als auch im Straßenverkehr anzustreben. Diese Schulungen sollten nach Auffassung der UDV für alle Fahrer verpflichtend sein.

Schutzkleidung

Das Tragen von Schutzkleidung ist unerlässlich, um mögliche Unfallfolgen zu reduzieren oder ganz zu vermeiden. Es zeigt sich, dass, mit Ausnahme des Helms, weniger Schutzkleidung (Jacken, Hosen, Schuhe, Handschuhe) getragen wird, je kleiner das Fahrzeug ist. Hier fordert die UDV mehr Anstrengungen, um auf die Wichtigkeit des Tragens von Schutzkleidung, die auch gleichzeitig die Sichtbarkeit erhöht, hinzuweisen.

Darüber hinaus begrüßt die UDV die Entwicklung, vermehrt Airbags in die Schutzkleidung zu integrieren. Die Auslegung solcher Systeme muss unbedingt die Belange des realen Unfallgeschehens berücksichtigen.

Link:

www.udv.de/motorrad

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V. Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
E-Mail: Unfallforschung@gdv.de
Internet: www.udv.de

Unfallforschung
der Versicherer

GDV

Redaktion: Dr. Matthias Kühn, Dr. Jean-Emmanuel Bakaba, Klaus Brandenstein
Erstellt: 07/2017