

Motorradverkehr

Motorradfahren erfreut sich grosser Beliebtheit, ist jedoch nicht ungefährlich. Pro Fahrkilometer ist das Risiko, schwer oder tödlich verletzt zu werden, für Motorradfahrende rund 20-mal höher als für PW-Insassen. Für eine erfolgversprechende Unfallprävention sind wissensbasierte Massnahmen notwendig, deren Wirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit gegeben sind.

Problemstellung

Motorradfahrende machen bei Unfällen, die in der Schweiz polizeilich erfasst werden, einen Anteil von 28 % an allen schweren Personenschäden aus. Pro Jahr registriert die Polizei über 5000 verletzte – davon circa 1500 schwer – und rund 90 getötete Motorradfahrende. Unter Berücksichtigung der Dunkelziffer sind es sogar rund 15 000 Verletzte. Das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko der Motorradfahrenden hatte sich in den 80er- und 90er-Jahren markant und kontinuierlich reduziert. In den letzten 10 Jahren hat sich dieser Trend nicht mehr fortgesetzt – im Gegensatz etwa zur Unfallentwicklung bei PW-Insassen. Es besteht dringender Handlungsbedarf zur Förderung der Sicherheit im Motorradverkehr.

Vorgehen und Zielsetzung

Die bfu hat mit dem Sicherheitsdossier «Motorradverkehr» ein Nachschlagewerk zur Sicherheit der motorisierten Zweiradfahrenden (exkl. Mofafahrende) erarbeitet. Dargestellt wird zum einen das Unfallgeschehen der Motorradfahrenden. Zum anderen werden aufgrund einer systematischen Risikoanalyse zu den Faktoren a) Motorradfahrende selbst, b) Motorräder, c) Lenkende der Kollisionsfahrzeuge, d) Kollisionsfahrzeuge, e) Infrastruktur und f) protektive Ausrüstung Empfehlungen für zielführende Präventionsarbeit formuliert.

Ergebnisse

Aufgrund der gesichteten Literatur hat sich gezeigt, dass die überwiegende Anzahl der Motorradunfälle primär auf den Faktor Mensch zurückzuführen ist. Dabei spielen sowohl die



Motorradfahrenden selbst wie auch die Lenkenden der potenziellen Kollisionsfahrzeuge eine zentrale Rolle. PW-Lenkende nehmen den motorisierten Zweiradverkehr oft gar nicht oder zu spät wahr. Die gegenseitige Wahrnehmung ist durch gezielte Massnahmen zu fördern (z. B. im Rahmen der Grund- und Weiterausbildung). Wie bei allen Verkehrsteilnehmenden ist auch für Motorradfahrende ein defensiver Fahrstil die beste Sicherheitsstrategie. Insbesondere durch eine angemessene Geschwindigkeitswahl liessen sich viele Selbstunfälle und Kollisionen verhindern. Eine motorradgerechte Infrastruktur ist

eine weitere wichtige Voraussetzung für sicheres Motorradfahren. Auf der Ebene der Fahrzeugtechnik könnte primär die Pflicht zur Ausrüstung der Motorräder mit Antiblockiersystemen (ABS) einen bedeutenden Sicherheitsgewinn bringen, was aber nur in Einklang mit der EU realisierbar ist. Seitens der potenziellen Kollisionsfahrzeuge sollten die bisherigen Anstrengungen der Automobilindustrie zum Partnerschutz vermehrt auch auf die Sicherheit der Motorradlenkenden ausgerichtet sein. Protektive Bekleidung kann selten lebensbedrohliche, aber oft leichte und mittelschwere Verletzungen verhindern.

Sehr empfehlenswerte Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Motorradfahrenden

In der Grundausbildung von PW-Lenkenden und Motorradfahrenden (Verkehrskundeunterricht, Fahrstunden) oder den WAB-Kursen Motorradverkehr thematisieren (z. B. mit Fahrerlebnissen oder Fahrsimulatoren spezifische Eigenheiten des Motorradverkehrs veranschaulichen)

Bei Motorradfahrenden Verstärkung der polizeilichen Geschwindigkeitskontrollen (idealerweise mit Anhalteposten, aber ressourcenintensiv) in Kombination mit Kommunikationskampagnen zu den Kontrollen

0,0 Promille für alle Neulenkenden

Meinungsmacher (Motorradverbände, spezifische Zeitschriften) in ihren zielgerichteten Sicherheitsbemühungen unterstützen

Mittels Versicherungsprämien ein Anreizsystem zur Förderung von Antiblockiersystemen (ABS) und Integralbremssystemen (CBS) beim Motorrad schaffen

Korrekte Umsetzung der Zweiphasen-Fahrausbildung fördern

Ingenieure und Planer bei Erstausbildung sowie (wünschenswerterweise obligatorischer) Weiter-/Fortbildung bzgl. Verkehrssicherheit allgemein und motorrad-spezifischer Themen sensibilisieren

Road Safety Audits als standardmässige Projektphase einführen

Road Safety Inspections durchführen, mit Schwerpunkt «Kollisionsobjekte am Strassenrand» und «Belagsschäden»

Bessere Berücksichtigung der Anliegen des Motorradverkehrs in den VSS-Normen

Auf Bundesebene sicherstellen, dass die kantonalen und kommunalen (Strassen-)Baugesetze Bestimmungen enthalten, dass die Strasseninfrastruktur dem aktuellen Stand der Technik entsprechen muss

Zusammenarbeit in internationalen Normengremien zur Optimierung der Schutzwirkung von Helmen

Überzeugen der Motorradfahrenden bzgl. der Wichtigkeit protektiver Bekleidung (Witterungsschutz, Sichtbarkeit und Protektion) durch indirekte und direkte Kommunikationsformen; Fördern von Testfahrten beim Kauf eines Helms und protektiver Bekleidung

Zusammenarbeit mit Motorradverbänden, um in Fachzeitschriften auf die qualitativen Unterschiede von protektiver Bekleidung hinzuweisen

Folgerungen

Zur Reduzierung von schweren Verletzungen im zunehmenden Motorradverkehr bedarf es edukativer, repressiver, fahrzeugtechnologischer und infrastruktureller Massnahmen (siehe Tabelle). Der Faktor Mensch spielt bei der Unfallverhinderung eine zentrale Rolle. Die Basis für ein adäquates Risikobewusstsein bei Motorradfahrenden und bei den Lenkenden der potenziellen Kollisionsfahrzeuge muss in der Grundausbildung und Weiterbildung gelegt

werden. Sicheres Motorradfahren bedarf motorrad-spezifischer Fahrfertigkeiten und Erfahrung in der Anwendung. Motorradfahrenden, die auf öffentlichen Strassen Grenzerfahrungen suchen, ist mit Überwachung des geltenden Rechts Einhalt zu gebieten. Eine normkonforme Infrastruktur ist zwar eine notwendige, nicht aber hinreichende Voraussetzung für sicheren Motorradverkehr.

Quelle: Walter E, Cavegn M, Scaramuzza G, Niemann S, Bächli-Biétry J. Motorradverkehr. Bern: bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung; 2009. bfu-Sicherheitsdossier 05

© bfu/FVS 2009, Abdruck unter Quellenangabe erwünscht

Herausgeberin und Kontakt:

bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung, Postfach 8236, CH-3001 Bern
Tel. +41 31 390 22 22, Fax +41 31 390 22 30, info@bfu.ch, www.bfu.ch

Esther Walter
Tel. +41 31 390 22 03, e.walter@bfu.ch