

## Motorrad-Sicherheit: Drei Stellschrauben

Von Jens Riedel

**Die Ausstattung mit Sicherheitssystemen hat bei den Motorrädern zwar in den vergangenen Jahren enorme Fortschritte gemacht, auf die Unfallzahlen hat dies bislang jedoch kaum Auswirkung gehabt. Das hat verschiedene Gründe, die der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) auf einer Veranstaltung zum Thema Zweiradsicherheit beleuchtet hat. Das Grundproblem ist bekannt: Motorräder haben weder eine Knautschzone noch ist der Fahrer mit einem Gurt gesichert. Die schmale Fahrzeugsilhouette sorgt außerdem dafür, dass Kräder von anderen Verkehrsteilnehmern leicht übersehen werden oder ihre Geschwindigkeit völlig falsch eingeschätzt wird.**

Das Risiko mit dem Motorrad tödlich zu verunglücken ist rund 17-mal höher als mit einem Pkw – bei deutlich geringerer Jahreskilometerleistung und einem gut 90 Prozent geringeren Bestand. Während die Zahl der Verkehrstoten bei den Autofahrern in den vergangenen 15 Jahren um etwa 63 Prozent zurückgegangen ist, waren es bei den motorisierten Zweiradfahrern rund 37 Prozent. Sie stellen ein Fünftel aller Todesopfer im Straßenverkehr (weltweit sind es – wegen der Millionen und Abermillionen Kradfahrer in Afrika, Asien und Südamerika sogar fast ein Viertel). Experten wie Matthias Kühn, Leiter der Abteilung Fahrzeugsicherheit bei der Unfallforschung der Versicherer, gehen davon aus, dass sich zumindest hierzulande bei den Motorradfahrern nun keine großen Veränderungen mehr ergeben werden.

ABS ist auch bei Krafträdern mittlerweile Standard und seit diesem Jahr verpflichtend für neue Typenzulassungen sowie ab 2017 grundsätzlich für alle Motorräder über 125 Kubikzentimeter Hubraum vorgeschrieben. Doch im Vergleich zum Auto vollzieht sich die Marktdurchdringung deutlich langsamer. Motorräder werden wesentlich länger genutzt. Sie wiesen 2014 ein Durchschnittsalter von über 15 Jahren auf. Neue Sicherheitssysteme mögen daher zwar dem Einzelnen helfen, aber ändern nur wenig am Unfallgeschehen an sich. Zudem dauert es aufgrund der komplizierteren Fahrdynamik von Zweirädern meist wesentlich länger, bis Sicherheitstechniken aus dem Auto adaptiert sind,

Laut Matthias Kühn waren 2014 nahezu die Hälfte aller Landstraßenunfälle von Motorradfahrern Alleinunfälle, das heißt durch Verlust der Fahrzeugkontrolle entstanden. Hauptursache ist zu hohes Tempo. Bei den 52 Prozent der Unfälle, an denen Zweiradfahrer auf der Landstraße beteiligt waren, waren diese zu 39 Prozent auch der Verursacher. In der Stadt, wo vor allem in Ein- und Abbiegesituationen Motorräder mit Autos kollidieren, ist dieser Anteil deutlich geringer. Kaum bekannt ist, dass es auch relativ häufig Auffahrunfälle von Bikern wegen ungenügenden Sicherheitsabstands gibt.

Drei Stellschrauben sehen Fachleute für die Erhöhung der Zweiradsicherheit: Das sind neben der Technik der Fahrer selbst sowie der Straßenbau. Von ABS war schon die Rede. Die Traktionskontrolle ist ein weiteres Feature, das sich immer mehr durchsetzt. Einen Toter-Winkel-Warner gibt es beispielsweise aber derzeit nur bei einem einzigen Modell. Alternative Fahrzeugkonzepte, wie die Dreirad-Roller, können einen Teil zur Steigerung der Sicherheit beitragen. Die Idee einer Sicherheitszelle und eines Sitzgurtes hatte BMW schon einmal verwirklicht. Der Roller C1 setzte sich aber nicht durch. Trotz Abblend-Lichtpflicht kommt langsam auch das deutlich besser wahrnehmbare Tagfahrlicht bei Motorrädern immer häufiger vor, wenn auch in geringen Stückzahlen. Es könnte nach Einschätzung der Unfallforscher auch sinnvoll für die Verbreiterung der Fahrzeugsilhouette genutzt werden.

Für Beate Telingo, die die Fahrerqualifikation der bei BMW Motorrad angestellten Beschäftigten leitet, spielt auch die Bekleidung eine große Rolle. So hat BMW für seine Bekleidungskollektion in Zusammenarbeit mit Alpinestars eine Motorradjacke mit Airbag entwickelt. Während das Helmtragen zumindest in Deutschland kein Thema ist, sinkt die Bereitschaft zu optimaler Schutzbekleidung aber je kleiner die Maschine ist. Telingo plädiert außerdem für regelmäßige Sicherheitstrainings und dafür, die anderen Verkehrsteilnehmer stärker in die Zweiradproblematik mit einzubeziehen. So können zum Beispiel Autohersteller ihren Teil zum stärkeren Schutz von Motorradfahrern beitragen, verweist sie darauf, dass ihr Arbeitgeber alle entsprechenden Pkw-Assistenzsysteme auch auf ihre Erfassung von Krafträdern testet.

Verbesserungspotenzial für sichereres Motorrad fahren bietet auch die Straße selbst. Mit entsprechenden Maßnahmen können zumindest die Unfallfolgen vermindert werden, weiß Diplom-Ingenieur Helmut Nikolaus von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln. Er nennt unter anderem Rüttelstreifen vor Gefahrenpunkten, bessere Einsehbarkeit an Knotenpunkten und rechtzeitige Warnungen vor möglichem Querverkehr sowie Aufstellbereiche für Linksabbieger. Wünschenswert wäre für ihn auch eine bessere Markierung von Kurvenverläufen durch eine konsequente durchgezogene doppelte Mittellinie, verdichtete Leitpfostenfolge oder gestaffelte Richtungspfeile sowie

Tempolimits. Auch hindernisfreie Seitenräume können für Motorradfahrer (über)lebenswichtig sein.

Die meisten tödlichen Motorradunfälle passieren in Kurven. Dabei kosten nicht selten die Leitplanken den Bikern das Leben. Wie wirksam der in der Praxis erprobte Unterfahrschutz „Typ Euskirchen“ ist, hat eine Untersuchung in Bayern ergeben. Dort wurden 428 Kurven auf einer Gesamtlänge von 54 Kilometern damit nachgerüstet. Zwar ging im Untersuchungszeitraum die Zahl der Motorradunfälle insgesamt nicht zurück, wohl aber die Zahl der getöteten Kradfahrer. Sie sank von neun auf null. Die Straßenbauverwaltung errechnete, dass die Baukosten zehnmal niedriger seien als die jährlichen Kosten für die Folgen von Unfällen ohne die Schutzeinrichtung. Eine tägliche Aufgabe der Straßenbaulastträger sieht Nikolaus auch darin, die Fahrbahnoberflächen in gutem Zustand zu halten. Dazu gehören eine homogene Griffigkeit und keine Flickschusterei sowie ein störungsfreier Fahrbahnrand. (ampnet/jri)

## Bilder zum Artikel

---



Motorradfahrer.

---