

# **Motorradsymposium Berlin 21./22. September 2009**

## **Empfehlungen**



## Workshop Fahrer und Recht

Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Motorradfahrer ist nicht hinnehmbar. Die Ursachen der Unfälle sind vielschichtig. Es sind vielfältige Maßnahmen zu ergreifen, damit Fehler nicht mit dem Tod oder einer schweren Verletzung bestraft werden. Motorradfahrer sind in nicht geringem Maße selbst die Verursacher.

Der Workshop „Fahrer und Recht“ des internationalen Motorradsymposiums empfiehlt:

- Zur Stärkung ihrer Fahrkompetenz und Schulung des Gefahrenbewusstseins ist allen Motorradfahrern die Teilnahme an einem Sicherheitstraining in regelmäßigen Abständen dringend zu empfehlen. Dabei ist ein ausgewogenes Sicherheitstraining sowohl auf dem Platz als auch im Straßenverkehr anzustreben. Evaluationen sind vorzusehen. Alle Verbände und Institutionen im Umfeld der Motorradfahrer sollen zur Teilnahme an Sicherheitstrainings motivieren.
- Eine zielgruppenorientierte Verkehrsüberwachung ist neben der Verkehrsunfallprävention notwendig. Dabei hat sich u.a. der Einsatz von Videokrädern bewährt.
- Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind alle möglichen gesetzlichen Rechtsinstrumente konsequent auszuschöpfen.
- Die Medien werden aufgefordert dem Beispiel der Motorradindustrie zu folgen und auf die Darstellung riskanter Fahrweisen im Straßenverkehr zu verzichten, damit Fahrer nicht animiert werden, diese Fahrweise im Straßenverkehr auszuleben.
- Es wird empfohlen, eine Plattform zum Erfahrungsaustausch aller Beteiligten zur Verkehrssicherheit rund um das Motorradfahren einzurichten.

# Workshop

## Fahrzeug und Infrastruktur

1. Motorradsicherheit erfordert ein Zusammenwirken verschiedener Akteure auf unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern. Eine isolierte Betrachtung von Sicherheitsdefiziten für motorisierte Zweiradfahrer ist allerdings nicht zielführend, sondern die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist im Zusammenhang zu betrachten und bei der Maßnahmenfindung zu berücksichtigen. Die Erfahrungen und Auffassungen von Interessenverbänden sollen bei der Entwicklung von Regelungen und Maßnahmen eingehen.
2. Die Bedeutung des motorisierten Zweiradverkehrs in der öffentlichen Wahrnehmung sollte durch geeignete Strategien unterstrichen werden.
3. Es sind drei Gruppen bei motorisierten Zweiradverkehr zu unterscheiden, die unterschiedliche Anforderungen an Infrastruktur und Fahrzeuge stellen:
  - I. Die jugendlichen Mofa- und Rollerfahrer überwiegend innerorts zu allen Tageszeiten. Ihnen gilt die besondere Aufmerksamkeit an Kreuzungen und Einmündungen.
  - II. Die Alltagsfahrer auf Stadt- und Landstraßen, die zur Arbeit oder Ausbildung fahren. Sie erwarten eine gute Wahrnehmung durch andere Verkehrsteilnehmer.
  - III. Die Freizeitfahrer mit Motorrädern und Motorrollern vor allem auf Landstraßen. Sie sind häufig in am Wochenende, nur bei gutem Wetter und im nachgeordneten Straßennetz unterwegs, eine gute Trassierung mit großen Radien und komfortabler Querschnittsgestaltung meidet diese Gruppe eher.
4. Im Bereich Infrastruktur – Verkehrstechnik für Straßen – sind vorrangig Anforderungen zu stellen, um Unfälle möglichst weitgehend zu vermeiden. Die Umsetzung der Maßnahmen nach dem Merkblatt „MV-Mot“ der FGSV in Deutschland wird für erforderlich gehalten. International wird die Umsetzung vergleichbarer Standards empfohlen, wobei die nationalen Erfahrungen im Sinne eines best-practice-Ansatzes zu nutzen sind:
  - a. Neubau- und Umplanungsvorhaben von Straßen sollen im Hinblick auf Sicherheitsdefizite der motorisierten Zweiräder auditiert werden. Im Bereich des Straßenbestandes ist dies zumindest für die von Motoradfahrern frequentierten Strecken zu fordern.
  - b. An Signalanlagen sind generell gesicherte Phasen für Linksabbieger vorzusehen. Dies ist von Bedeutung für Zweiräder wegen deren hoher Annäherungsgeschwindigkeit und schweren Unfallfolgen.

- c. Besonders wo Freizeitfahrer (III) häufig unterwegs sind gilt die Forderung der Schaffung hindernisfreier Seitenräume. Wenn dies nicht möglich ist und passiver Schutz erforderlich wird, ist dieser motorradfreundlich d.h. mit Unterfahrschutz auszurüsten. Weitere Forschung soll zeigen, ob und wieweit obere Abdeckungen zukünftig weitere Verbesserungen bringen können.
- d. Als Mittel der letzten Wahl sind auch fahrdynamisch wirksame Maßnahmen wie Rüttelstrecken empfehlenswert.
- e. Für wirksame Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungen sollen finanzielle Mittel von Seiten des Baulastträgers eingeplant werden.
- f. Für Arbeiten an der Fahrbahnoberfläche sind Hinweise zu entwickeln, wie Griffigkeitsunterschiede vermieden werden können.

5. Im Bereich der Fahrzeugtechnik und der sicheren Fahrzeugausstattung formuliert die Arbeitsgruppe folgende Folgerungen:

- a. Zur Verbesserung der Problematik schlechter Wahrnehmung von Zweirädern werden einerseits das Tragen auffälliger Schutzkleidung und andererseits die Nutzung spezieller Tagfahrleuchten gefordert.
- b. Die gegenseitige Information und Warnung an gefahrenträchtigen Stellen und vor Konfliktsituationen mittels vehicle-2-X-Techniken bedarf weiterer Forschung und sollte unter Einbeziehung der motorisierten Zweiräder vorangetrieben werden. Wo notwendig, sind von der Infrastrukturseite die Voraussetzungen (Sensorik) für eine vehicle-2-Infrastructure-comunication zu schaffen.
- c. Wichtig für die Sicherheit bei Kurvenfahrt und beim Bremsen ist die Fahrstabilität der Fahrzeuge. Die Ausstattung mit Anti-Blockier-System zeigt positive Entwicklungen und führt zur Forderung, dass die weitere Verbreitung (gesetzliche Maßnahmen im Sinne von Wirkvorschriften) zu fördern ist. In diesem Zusammenhang wird die Selbstverpflichtung der Motorradhersteller ausdrücklich begrüßt. Ferner ist die Forschung zu intensivieren um weitere Systeme mit derartigen Wirkungen zu entwickeln bzw. deren Nutzen nachzuweisen. Ein Beispiel dafür sind dreirädrige Fahrzeuge neuerer Entwicklung.

6. Für die Forschung ergeben sich folgende Folgerungen aus der Diskussion:

- a. Es ist zu prüfen, welche aus dem Pkw-Bereich bekannten Sicherheitsmaßnahmen, insbesondere FAS sinnvollerweise auf das PTW-system übertragen werden können.
- b. Weitere Forschung ist zum risikoerhöhenden Einfluss des Leistungsgewichtes und zu daraus abzuleitenden Maßnahmen erforderlich.