

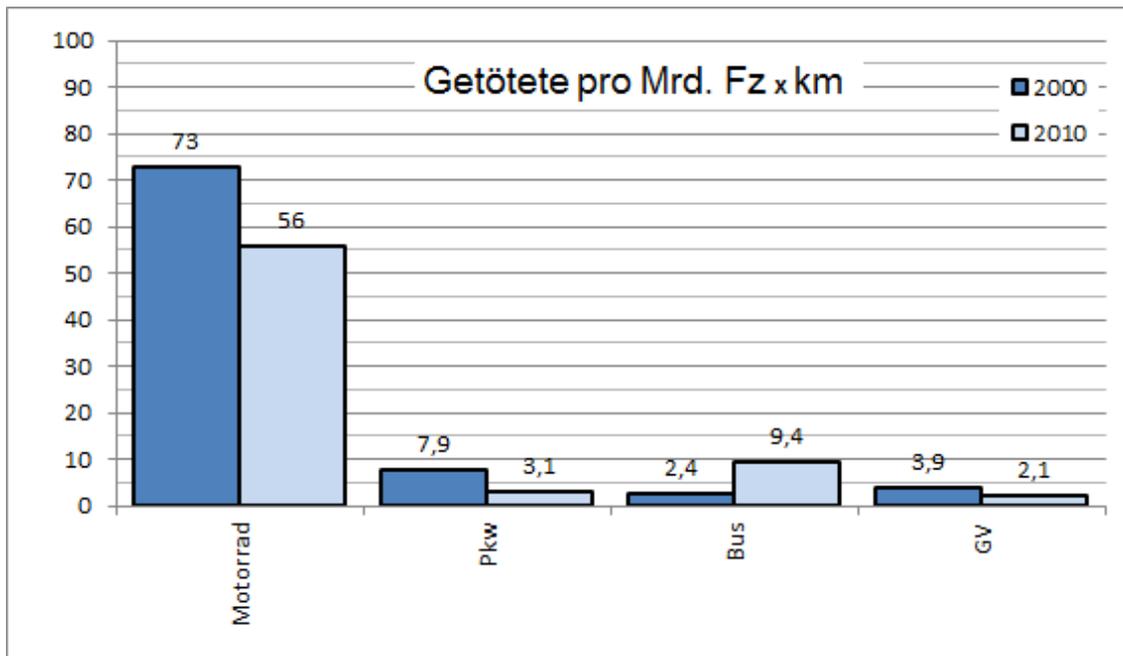
## Motorradsicherheit

Beschluss des DVR-Vorstands vom 30. Oktober 2012 auf Basis der Empfehlungen der Ausschüsse Erwachsene Verkehrsteilnehmer vom 12./13. September 2012, Verkehrstechnik vom 27. September 2012 sowie Fahrzeugtechnik vom 11. Oktober 2012

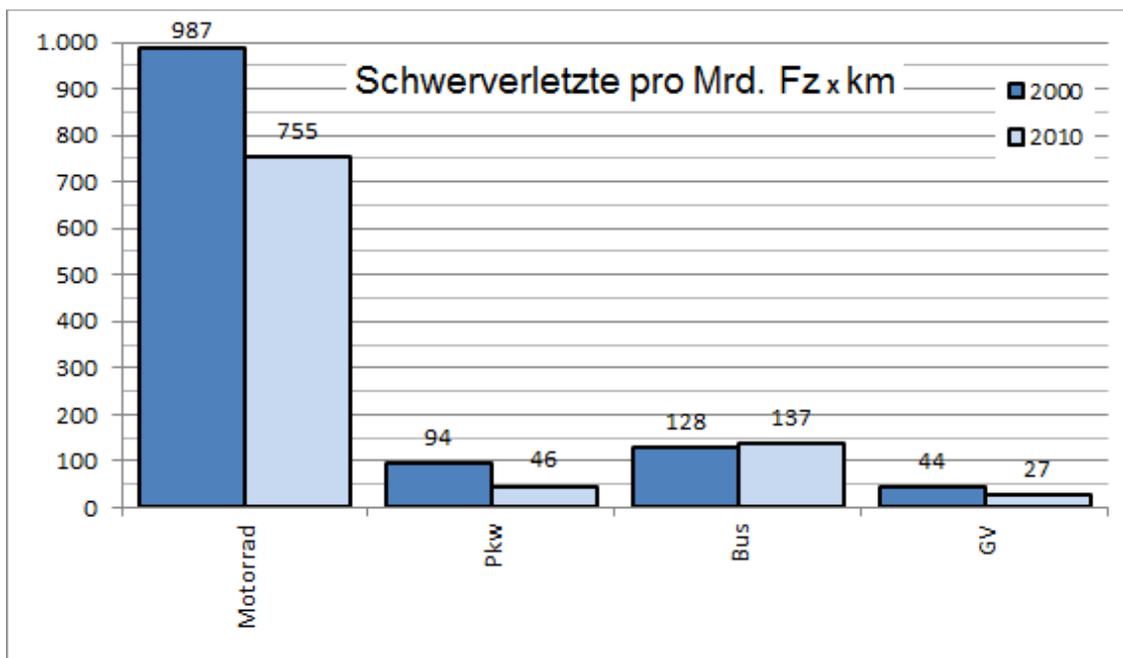
### Erläuterung

Im Überblick die Fakten zum Unfallgeschehen Motorradfahrer 2011:

- Im Jahr 2011 wurden 708 Motorradfahrer im Straßenverkehr getötet. Damit war mehr als jeder 5. getötete Verkehrsteilnehmer ein Motorradfahrer.
- Es handelt sich zu 94% um Männer.
- Der Anteil von 17,6% an allen im Straßenverkehr getöteten Personen zeigt die hohe Unfallschwere von Motorradunfällen.
- 30.680 Motorradfahrer sind bei Unfällen verunglückt.
- Der Bestand an Motorrädern hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich erhöht.
- Besonders schwerwiegend sind Motorradunfälle außerorts (556 Getötete).
- 68% der getöteten Motorradfahrer außerorts waren die Hauptverursacher dieser Unfälle.
- 54,6% der Unfälle mit Personenschaden, die von Motorradfahrern verursacht wurden, waren Alleinunfälle.
- Die häufigsten Unfallursachen sind „nicht angepasste Geschwindigkeit“, es folgen „mangelnder Sicherheitsabstand“ sowie „Fehler beim Überholen“.
- Motorradfahren ist in Deutschland im Wesentlichen eine Freizeitaktivität und ist damit stark von der Witterung abhängig.
- Von den Getöteten kamen 24% im Alter von 25 bis 35 Jahren und 25% im Alter von 45 bis 55 Jahren zu Tode.
- Im Jahr 2010 betrug das Risiko, mit dem Motorrad getötet zu werden das 18fache im Vergleich zum Pkw respektive das 16fache, schwer verletzt zu werden.



Berechnung GDV auf Basis Destatis (Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7, 2000 und 2010) und "VIZ" (Verkehr in Zahlen 2000 und 2010/2011) / BMVBS



Berechnung GDV auf Basis Destatis (Statistisches Bundesamt, Fachserie 8, Reihe 7, 2000 und 2010) und "VIZ" (Verkehr in Zahlen 2000 und 2010/2011) / BMVBS

Auch wenn sich die Zahl der tödlich verunglückten Motorradfahrer in den vergangenen Jahren von 2007 bis 2011 um mehr als 10% reduziert hat, gehört die Gruppe der Motorradfahrer noch immer zu den am stärksten gefährdeten Verkehrsteilnehmern.

## Beschluss

### Prävention

- In der Öffentlichkeitsarbeit sollte immer wieder betont werden, dass Licht und Sichtbarkeit eine große Rolle spielen. Die Vorschrift des § 17 Abs. 2a StVO ist entsprechend zu überwachen.
- Es ist zu begrüßen, dass Krafträdern die Verwendung von Tagfahrleuchten entsprechend den ECE-Regelungen Nr. 53 (Anbau Licht Krad) und Nr. 87 (Tagfahrleuchten) entsprechend einer Anpassung des § 17 Abs. 2a StVO ermöglicht werden soll.
- Besonders Motorradfahrer, die weniger als 1000 km/pro Jahr zurücklegen, sollten darauf aufmerksam gemacht werden, dass mangelnde Fahrpraxis und Unsicherheiten nach längeren Pausen Unfallrisiken in sich bergen. Die Teilnahme an Sicherheitstrainings nach DVR-Richtlinie auf der Straße oder einem Platz ist dringend zu empfehlen.
- Die Konzentration beim Motorradfahren darf nicht eingeschränkt werden.

### Aus- und Weiterbildung

- Der DVR begrüßt, dass das Mindestalter zum Erwerb der Klasse AM auf 16 Jahre festgelegt wurde.
- Der DVR nimmt zur Kenntnis, dass mit der Neufassung der Fahrerlaubnis-Verordnung gemäß RICHTLINIE 2006/126/EG, die ab dem 19. Januar 2013 in Kraft tritt, zwar weiterhin mit Vollendung des 16. Lebensjahres die Klasse A1 erworben werden kann, allerdings die bis dahin gültige Begrenzung der durch Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h für junge Fahrer/innen bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres entfällt.  
Der DVR erinnert daran, dass er die diesbezügliche Entwicklung der Unfallzahlen beobachten und auswerten werde, um ggf. zu einem späteren Zeitpunkt geeignete Schritte einzuleiten. Die Thematik soll im Jahr 2014 wieder aufgegriffen werden.
- Eine gute Motorradausbildung bedarf qualifizierter Motorradfahrerschulen und Motorradfahrerlaubnisprüfungen.  
Dabei ist darauf zu achten, dass die vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte in Theorie und Praxis tatsächlich durchgeführt werden. Eine solide praktische Ausbildung setzt geeignete, passende Motorradkleidung mit Protektoren voraus. Qualifizierte Fahrschulen thematisieren dies vor der Ausbildung. Sämtliche Ausbildungsfahrten sind nur mit geeigneter Motorradkleidung mit Protektoren durchzuführen, wie es die Fahrerlaubnisverordnung für die Prüfungsfahrten regelt.

## Technik/Ausrüstung

- Die Industrie sollte gut sichtbare und kontrastreiche Motorradkleidung mit Protektoren offensiv bewerben.
- An die Motorradfahrer und -beifahrer sollte appelliert werden, unbedingt geeignete Motorradkleidung mit Protektoren zu tragen. Hierbei ist auf die Europäischen Normen hinzuweisen. Für die Sichtbarkeit von Motorradkleidung einschließlich des Helms sollte eine entsprechende Norm in Anlehnung an diejenige für Warnschutzkleidung formuliert werden.
- Die Ausrüstung von Motorrädern und Leichtkrafträdern mit ABS ist dringend zu empfehlen. Der Vorschlag der EU-Kommission für eine Verordnung zur serienmäßigen Ausstattung von Motorrädern ab 125 cm<sup>3</sup> mit ABS ab 2017 für alle neuen Fahrzeuge und ab 2016 für alle neuen Fahrzeugtypen wird ausdrücklich unterstützt. Dieser Vorschlag sollte aus Sicht des DVR Leichtkrafträder mit einbeziehen. Unabhängig davon fordert der DVR die Hersteller schon jetzt auf, eine Selbstverpflichtung abzugeben, alle Motorräder mit ABS auszurüsten.
- Aus fahrphysikalischen Gründen entsteht ein Sicherheitsrisiko, wenn die Motorleistung dem Leergewicht nicht angepasst ist und dadurch außergewöhnlich starke Beschleunigungen möglich werden. Dieser Aspekt sollte mit den Herstellern mit dem Ziel diskutiert werden, diesen Zusammenhang bereits bei der Fahrzeugentwicklung (z.B. ASR, Abhebeererkennung) zu beachten und Marketing und Werbung darauf abzustellen. Auch die Forschung sollte sich dieses Themas verstärkt annehmen, damit über etwaigen Regelungsbedarf entschieden werden kann.

## Straßenbau/Verkehrstechnik

- Der DVR würde es begrüßen, wenn das „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken - MVMot 2007“ in allen Ländern verbindlich eingeführt und beachtet würde, da mit ihm umfassend konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in unfallauffälligen Streckenbereichen aufgezeigt werden. Damit können Motorradunfälle vermieden oder zumindest die Unfallfolgen verringert werden. Es ist nachgewiesen, dass durch ein einheitliches, aufeinander abgestimmtes und verständliches Maßnahmenkonzept eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt werden kann. Das Merkblatt beschreibt hierzu ausführlich:
  - verkehrsrechtliche Maßnahmen (verkehrsregelnde Maßnahmen nach StVO wie Markierung und Beschilderung),
  - straßenbauliche und betriebliche Maßnahmen (Umbau/Erneuerung der Fahrbahn, Entfernung von Hindernissen, Installation passiver Schutzeinrichtungen mit Unterfahrschutz etc.) sowie
  - Verkehrsüberwachung und präventive Maßnahmen.

Besondere Maßnahmen sind dabei:

- Der Einsatz von so genannten Rüttelstrecken mit quer zur Fahrbahn verlaufenden Rüttelstreifen, die als wirkungsvolles und kostengünstiges Mittel insbesondere zur Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit empfohlen werden.
- Die Aufbringung einer durchgezogenen, nach Möglichkeit doppelten Fahrstreifenbegrenzung in Fahrbahnmitte in kritischen Kurvenbereichen.
- Die Anbringung eines Unterfahrschutzes, um die Schwere der Unfallfolgen deutlich zu reduzieren.

Zusammenfassend ist jedoch festzustellen, dass das MVMot nach wie vor nicht die volle Kongruenz zur normativen Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) besitzt; eine entsprechende Anpassung ist daher zwingend erforderlich. Das BMVBS wird vor diesem Hintergrund gebeten, auf der Grundlage der bereits vorgelegten Erkenntnisse bei der nächsten Befassung mit der StVO den verkehrsrechtlichen Rahmen in der StVO zu prüfen und ggf. anzupassen.

Es wird die Schaffung vergleichbarer Standards im Sinne von Best-Practice-Erfahrungen empfohlen:

- Alle Planungen für Neubau- und Umbauvorhaben von Straßen sollen im Hinblick auf Sicherheitsdefizite der motorisierten Zweiräder durch Sicherheitsaudits überprüft werden.
- Die Belange der motorisierten Zweiradfahrer sollten zukünftig in Bestandsaudits bzw. Sicherheitsinspektionen im Bestandsnetz angemessen berücksichtigt werden.
- Von den Baulastträgern sollten für die Umsetzung wirksamer Maßnahmen zur Beseitigung von Unfallhäufungen finanzielle Mittel bereitgestellt werden.
- Die umgesetzten Maßnahmen erfordern die Erfolgskontrolle mittels einer regelmäßigen Betrachtung auftretender Motorradunfälle im Nachher-Zeitraum. Hierbei ist auch eine etwaige Verlagerung von Unfällen auf benachbarte Streckenabschnitte von Bedeutung.

## Überwachung

- Das Unfallgeschehen von Motorradfahrern ist systematisch, detailliert und differenziert sowie zeitnah zu erfassen und auszuwerten. Eine erste, zeitnahe, differenzierte Unfallauswertung ist vorzusehen.
- Das Notrufsystem eCall soll auch auf Motorräder ausgedehnt werden. Es bedarf jedoch noch weiterer Forschungs-, Entwicklungs- und Abstimmungsarbeiten der verschiedenen Beteiligten. Die Unterstützung vor allem seitens der EU und der Mitgliedsstaaten hinsichtlich der Umsetzung von verschiedenen eCall-Konzepten ist notwendig und zielführend.

- Eine intensivierte Geschwindigkeitsüberwachung kann die Verkehrssicherheit vor allem an unfallbelasteten Streckenabschnitten infolge hoher Überschreitungsquoten wesentlich erhöhen. Dabei ist die mobile Überwachungsvariante mit Anhaltekontrolle durch die Polizei zu bevorzugen.

### **Aufklärung**

- Im Rahmen aller möglichen Aufklärungsmaßnahmen sollten Motorradfahrer und Pkw-Fahrer für die besondere Unfallgefährdung von Motorradfahrern und für gegenseitige Rücksichtnahme sensibilisiert werden, um zukünftige Zweirad-Pkw-Kollisionen zu vermeiden.

Für den Vorstand:

gez.

Dr. Walter Eichendorf  
Präsident