

Motorradsicherheit aus Sicht der bfu

Quelle

Schweizerische Beratungsstelle
für Unfallverhütung bfu
Laupenstrasse 11
CH-3008 Bern

Tel. 031 390 22 22
Fax 031 390 22 30
E-mail info@bfu.ch
Internet www.bfu.ch

Kontaktperson

Stefan Siegrist

Text Reaktionen auf den Grundlagenbericht der bfu für eine Verkehrssicherheitspolitik und spätere Gespräche mit der IG-Motorrad haben gezeigt, dass die Position der bfu aus Sicht vieler Motorradfahrer und -fahrerinnen erklärungsbedürftig ist. Es ist der bfu deshalb ein Anliegen, ihre Haltung darzulegen.

1. Motorradsicherheit heute

- Motorradfahren ist durch ein hohes absolutes und kilometerbezogenes Unfallrisiko gekennzeichnet.
- Der Anteil Motorradunfälle am Total der schweren Strassenverkehrsunfälle ist auf 20 % angewachsen, der Anteil am Motorfahrzeugbestand beträgt dagegen lediglich 11.7 %, der Anteil an der Fahrleistung aller Motorfahrzeuge beträgt gar nur rund 3 %.
- Aufgrund der fehlenden Knautschzone sind Motorradfahrer der Kategorie der leicht verletzbaren Verkehrsteilnehmer zuzurechnen.
- 37 % der Motorradunfälle mit Verletzten sind Selbstunfälle, bei rund 63 % handelt es sich um Kollisionen.
- Ein Grossteil der Selbstunfälle (98 %) und 40 % der Kollisionen gehen auf Fehlverhalten von Motorradfahrern zurück, insgesamt sind es 52 Prozent. Demzufolge sind 48 % aller Motorradunfälle fremdverschuldet, bei den Kollisionen liegt der entsprechende Anteil mit 60 % gar noch höher.
- Die steigenden Verkaufszahlen, das zunehmende durchschnittliche Leistungsgewicht und die Liberalisierung der Zugangsbedingungen („Direkteinsteiger“ ab 25 Jahren) dürften zu einer weiteren Zunahme der Motorradunfälle führen.
- Es sind keine wirksamen und mehrheitsfähigen Massnahmen in Sicht, welche eine Halbierung der Zahl schwerer Motorradunfälle bewirken könnten.

2. Vorgehen und Grundsätze der bfu für die Bestimmung wirksamer und realisierbarer Massnahmen

- Die freie Wahl der Verkehrsmittel soll nicht eingeschränkt werden.
- Der Handlungsbedarf ergibt sich durch Unfallhäufigkeit, -schwere und -ursachen.
- Der mögliche Nutzen einer Massnahme muss nachvollziehbar und – so weit vorhanden – auf wissenschaftlichen Grundlagen basierend bestimmt werden (Kriterien: theoretisches Rettungspotenzial, Wirksamkeit, Realisierbarkeit, Beachtungsgrad).
- Wirtschaftliche Massnahmen sind solchen mit einem schlechten Kosten-/Nutzen-Verhältnis vorzuziehen.

3. Mögliche Massnahmen

- Eine Reduktion der Unfallzahlen ist durch Verbesserungen in sämtlichen Bereichen (Fahrzeugsicherheit, Infrastruktur, Gesetzgebung, Kontrollen, Schulung und Sensibilisierung) möglich.
- Da passive Sicherheitsmassnahmen zur Energievernichtung (z. B. Knautschzone) nur vereinzelt möglich sind (z. B. Verbesserung der Leitplanken), muss eine Reduktion des vorhandenen Energiepotenzials schwergewichtig über die Regulierung der Geschwindigkeiten (Einhalten der Vorschriften und Anpassen an die konkrete Verkehrssituation) erfolgen.

- Die wichtigsten spezifischen Massnahmen sind mittelfristig:
 1. Sanierung von Unfallschwerpunkten und Behebung von Mängeln in der Infrastruktur
 2. Geschwindigkeitskontrollen
 3. Verschärfung der Führerausweisregelung (Mindestalter, Stufenführerausweis, obligatorische Weiterbildung)
 4. Förderung der aktiven Motorradsicherheit
 5. Sensibilisierungskampagnen (die sich an Motorrad- und PW-Lenker richten).
- Daneben können Motorradfahrer auch von Massnahmen profitieren, die sich an alle Verkehrsteilnehmer richten (z. B. Optimierung des Rettungswesens, anlassfreie Atemalkoholkontrollen).

4. Laufende bfu-Aktivitäten zur Erhöhung der Motorradsicherheit

- Verkehrstechnische Beratung:
 - Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte für Motorradfahrer beim Einsatz von Schachtdeckeln (Guss oder Asphalt; Einsatz nicht in Fahrbahn, sondern ausserhalb)
 - Schutz vor gefährlichen Hindernissen ausserorts neben der Fahrbahn (Bäume, Pfosten, Signale)
 - Einsatz von Leitplanken prüfen (Notwendigkeit? Einsatz von Schockabsorbieren resp. neu Unterfahrschutz)
 - Unterstützung der Verkehrspolizeien (UR, GL, SZ, GR) bei Aktionen zur Motorradsaison mit speziellen Plakaten und Signalisationen
 - Unfallanalysen von speziellen Motorradrouten (Bsp. Klausen im Auftrag des Kantons)
 - Kontakt mit entsprechenden VSS-Kommissionen zwecks Berücksichtigung der Anliegen der Motorradfahrer (VSS = Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute)
- Jährliche Abgabe eines Plakates für Motorradfahrer zuhänden der Polizei, welche dieses besonders auf Ausserorts- und Bergstrecken aushängt
- Jährlicher Grossversand eines Informationsblattes zum sicheren Motorradfahren an alle Motorradhändler und Fahrlehrer der Schweiz
- Unterstützung der Vorbereitungen zum 2-Phasen-Modell der Fahrausbildung (Inkrafttreten: 1.12.2005). In einer eigens dafür eingesetzten Kommission werden Lehrplan, Prüfung und Handbücher entwickelt.
- Mitarbeit im Fachausschuss Weiterbildung des Verkehrssicherheitsrates, insbesondere in den Kommissionen betreffend Motorrad

5. Geplante bfu-Aktivitäten zur Erhöhung der Motorradsicherheit

- Analyse der Unfallentwicklung und der Unfallursachen
- Umfassende Darstellung der Motorradsicherheit und Analyse von Präventionsmöglichkeiten (Sicherheitsdossier im Auftrag des Fonds für Verkehrssicherheit)
- Einsitz in spezifische VSS-Expertenkommissionen wie z. B. der Gruppe „Passive Sicherheit“ zwecks Inputs der Sicherheitsanliegen, insbesondere Schutz der Motorradfahrer
- Berücksichtigung aller Sicherheitsanliegen inkl. derjenigen der Motorradfahrer bei der systematischen Überprüfung der Normen auf Sicherheitsaspekte (neue VSS-Fachgruppe Sicherheit; Präsidium bfu)