

## Mit Wissenschaft gegen Motorradunfälle!

Die Vermeidung schwerer Motorradunfälle ist ein besonders schwieriges aber umso wichtigeres Vorhaben. Die Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen auf Basis wissenschaftlich fundierter Erkenntnisse muss auch hier zur Selbstverständlichkeit werden. Bisher bauen viele Motorrad-Sicherheitsmaßnahmen eher auf „Bauchgefühl“ und Klischees auf.

Der Österreichische Verkehrssicherheitsfonds (VSF) ermöglicht durch entsprechende Förderungen eine Intensivierung der wissenschaftlichen Arbeit zur Vermeidung von Motorradunfällen. Im Rahmen einer aktuellen, vom VSF beauftragten, akribischen Motorradstudie wurden genaue Daten zu eigenen Unfällen mit Daten zu Fahrausbildung, Fahrtrainings, Fahrverhalten, Einstellungen etc. in Zusammenhang gebracht. Europaweit erstmals wurden sowohl die Datierungen der Fahrtrainings als auch die Datierungen der eigenen schweren Unfälle erhoben, sowie die effektiven Motorrad-Fahrjahre mit Berücksichtigung von Fahrpausen sowie die jährlichen Kilometerleistungen. Die Berücksichtigung der effektiven Fahrjahre und Kilometerleistungen relativiert so manche bisherigen Vermutungen oder Vorurteile.

Der Datensatz umfasst insgesamt 5.854 ausgefüllte, streng qualitätsgeprüfte Fragebögen, davon 5025 von österreichischen und 642 von deutschen Motorradfahrern, die als Vergleichsgruppe herangezogen wurden.

### Eine Auswahl an besonders sicherheitsrelevanten Ergebnissen:

- Es zeigt sich, dass zwar in den ersten 2,5 bis 3 Jahren bzw. ca. 15.000 Kilometern der „Motorradkarriere“ das Unfallrisiko gut doppelt so hoch ist wie danach. Nach dieser Fahrpraxis bleibt das jährliche Unfallrisiko aber ziemlich konstant und sinkt durch höhere Fahrpraxis nicht. Die Wahrscheinlichkeit eines schweren Motorradunfalls liegt ab dem dritten Fahrpraxisjahr im Durchschnitt bei rund 1% pro Fahrer und Jahr, in den ersten 2,5 Fahrjahren bei 2,2%. Die durchschnittliche Fahrleistung aktiver Motorradfahrer liegt bei rund 5.500 km pro effektivem Fahrjahr (Eigeneinschätzung).  
**Das „Klischee“, dass man beim Motorradfahren nie genug Übung haben kann und eigentlich erst nach einigen hunderttausend Kilometern wirklich fahren kann, stimmt so nicht – zumindest, wenn man es auf die Fahrsicherheit bezieht.**
- Das Motorrad-Unfallrisiko ist, wenn man die Fahrleistungen berücksichtigt, weitgehend **unabhängig von Alter, Geschlecht und Bildung**. Das deutlich erhöhte Risiko bei Neueinsteigern ist bei allen Altersgruppen etwa gleich ausgeprägt, etwas geringer bei den 31- bis 40-Jährigen, offenbar das sicherste Alter für den Motorradeinstieg. Weibliche Fahrer haben – auf Fahrkilometer bezogen – das gleiche Unfallrisiko wie Männer.
- **Motorradtyp und Motorleistung** haben einen geringeren Einfluss auf das Unfallgeschehen als bisher vermutet. Zwar haben Fahrer von Maschinen mit **über 90 PS** mehr als doppelt so viele schwere Unfälle als Fahrer der 30 bis 50 PS-Klasse, fahren aber auch doppelt so viel, womit sich der Unterschied nivelliert. Allerdings gehen Unfälle mit leistungsstärkeren Maschinen (insbesondere ab ca. 130 PS) deutlich häufiger tödlich aus, d.h. die Unfallschwere steigt deutlich mit der Leistung der Maschine.  
Auf gleiche Kilometerleistung und die durchschnittliche fahraktive Zeit bezogen, haben die

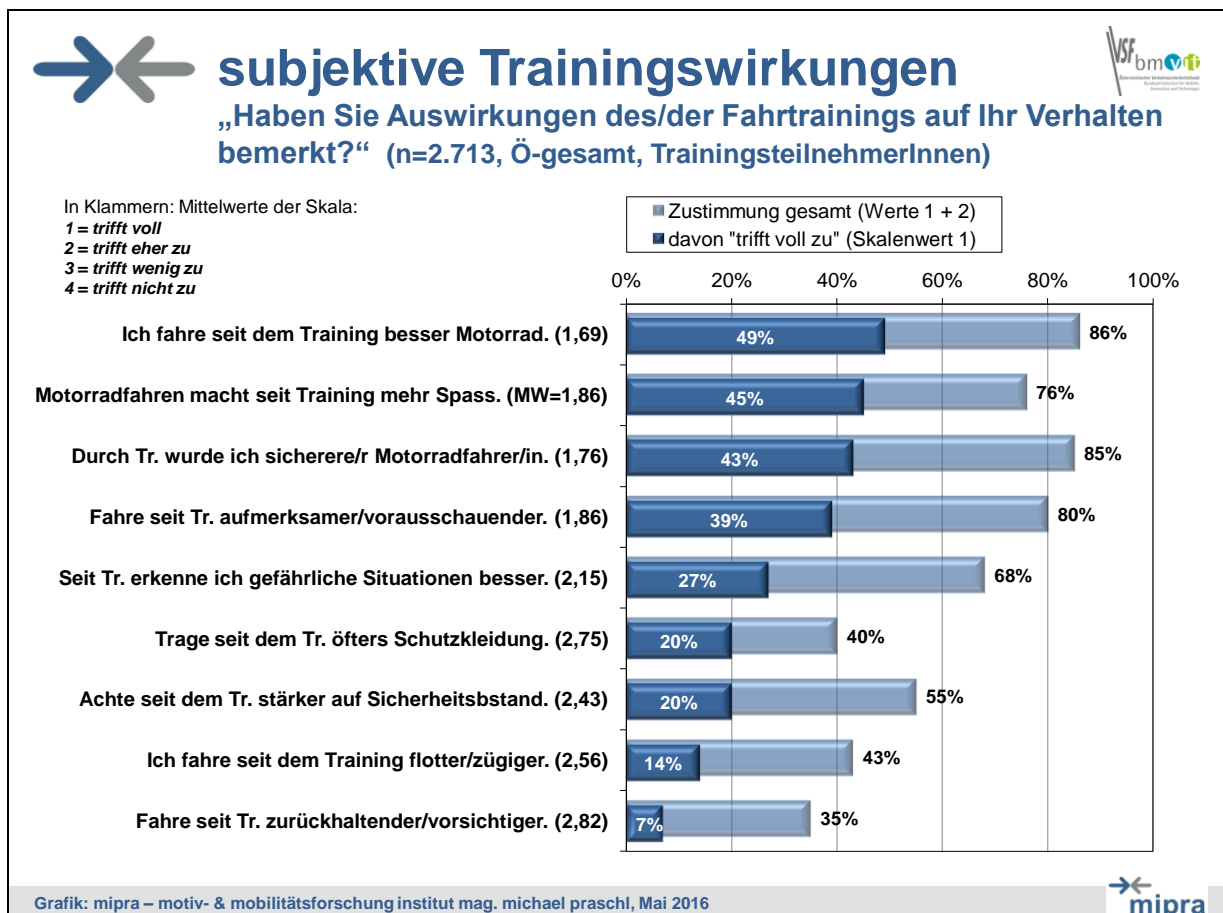
Lenker der Motorradtypen „*Sportmaschine*“, „*Supermoto*“ und „*Naked Bike*“ eine rund 40% höhere Unfallquote als „*Tourer- und Chopper/Cruiser-Fahrer*“, dazwischen liegen „*Sporttourer-*“, „*Enduro-*“ und „*Rollerfahrer*“.

- **Freiwillige Motorradtrainings** kommen bei den Teilnehmern sehr gut an und diese sind auch davon überzeugt, nach dem Training deutlich **besser, sicherer** und **aufmerksamer** unterwegs zu sein. Außerdem macht ihnen das Motorradfahren nach dem Training mehr Spaß. Die Unfallanalysen zeigen, dass ein gutes Fahrtraining das Unfallrisiko pro Kilometer um rund 5 bis 10% senken kann, das **jährliche Unfallrisiko aber unverändert** bleibt und dem der Nicht-Trainingsteilnehmer entspricht. Das liegt daran, dass die Trainingsteilnehmer nach den Trainings um ca. 10% mehr fahren und damit den Sicherheitsgewinn wieder kompensieren. Einerseits nehmen manche vielleicht deshalb an Trainings teil, weil sie zukünftig mehr (z.B. Touren) fahren wollen, andererseits macht manchen das Fahren nach dem Training mehr Spaß bzw. geht leichter von der Hand, was auch zu höheren Kilometerleistungen führen kann. Besonders muss bei den Trainings natürlich darauf geachtet werden, dass die gefährliche **Selbstüberschätzung** der Fahrer nicht weiter zunimmt. Positiv hervorzuheben ist jedenfalls, dass Trainingsteilnehmer deutlich häufiger **angemessene Schutzkleidung** tragen als Nicht-Teilnehmer (74% versus 66%) – auch eine wichtige Wirkung.
- Die Motorradfahrer, die schon Unfälle hatten, wurden danach gefragt, wie der jeweils beschriebene eigene Unfall zu vermeiden gewesen wäre. Am häufigsten wurden hier „**mehr mit Fehlern anderer rechnen**“ (34%), „**geringere Geschwindigkeit**“ (28%), „**höhere Aufmerksamkeit**“ (27%) und „**bessere Gefahrenerkennung**“ (22%) genannt. Diese Selbsterkenntnisse sollten alle Motorradfahrer beherzigen!

## Subjektiv empfundene Trainingswirkungen

Die folgenden Auswirkungen des Fahrtrainings auf das eigene Verhalten wurden von den TeilnehmerInnen bemerkt (Anteil der „trifft zu-“, + „trifft eher zu“-Nennungen, der 4-stufigen Skala).

- **Insgesamt fahre ich seit dem Training besser Motorrad (86%)**
- **Durch das Training wurde ich ein/e sicherere(r) Motorradfahrer/in (85%)**
- **Ich fahre seit dem Training aufmerksamer und vorausschauender (80%)**
- **Das Motorradfahren macht mir seit dem Training mehr Spaß (76%)**
- Seit dem Training erkenne ich gefährliche Situationen besser (68%)
- Ich achte seit dem Training stärker auf den Sicherheitsabstand (55%).
- Ich fahre seit dem Training im Durchschnitt flotter bzw. zügiger (43%)
- Ich trage seit dem Training öfters bzw. bessere Schutzkleidung (40%)
- Ich fahre seit dem Training zurückhaltender und vorsichtiger (35%)



## Wie hätten eigene Unfälle vermieden werden können?

Durch die folgenden Verhaltensweisen/Fähigkeiten hätten die eigenen Unfälle der befragten MotorradlenkerInnen – nach deren eigener Einschätzung – evtl. vermieden werden können (vorgegebene Auswahlliste):

1. **mehr mit Fehlern anderer rechnen (34%)**
2. **geringere Geschwindigkeit (28%)**
3. **höhere Aufmerksamkeit (27%)**
4. **bessere Gefahrenerkennung (22%)**
5. bessere Bremstechnik (18%)
6. bessere Ausweichtechnik (12%)
7. weniger Schreckhaftigkeit (11%)
8. bessere Lenk-/Kurventechnik (11%)
9. bessere Blicktechnik (10%)
10. richtige Selbsteinschätzung (10%)

Sicherheits- und Mobilitätsforscher Michael Praschl: „Neben der generell konsequenten und wissenschaftlich begleiteten Arbeit zur Reduktion der Motorradunfälle wären kurzfristig vor allem wirksame Maßnahmen zur Schärfung des Bewusstseins, dass man als Motorradfahrer **sehr leicht übersehen wird** sowie zur Wahl einer **sicheren Fahrlinie** bzw. zur Vermeidung des Kurvenschneidens zu empfehlen. Fahrtrainings müssen optimal mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen kombiniert werden und verstärkt den **Aspekt der sicheren Fahrlinie** vermitteln, da hier große Wissensdefizite bestehen.

Die sichere Gestaltung der Straßeninfrastruktur sowie das emotionale Reizthema der „angemessenen Fahrgeschwindigkeit“ sind zusätzlich essenziell, ebenso wie Maßnahmen, um die MotorradfahrerInnen unversehrt über die ersten drei Fahrjahre zu bringen. Positive Wirkungen auf die Sicherheit sind durch die – auch nach Meinung der Motorradfahrer selbst - seit 2003 deutlich verbesserte Fahrausbildung und den Trend zu sichereren Motorrädern (weniger Sport- und Supersportmaschinen, mehr ABS-Anteil etc.) zu erhoffen.“

Weitere Informationen: [www.mipra.at](http://www.mipra.at) Kontakt: [institut@mipra.at](mailto:institut@mipra.at) (Michael Praschl)

Weitere empfohlene Kontakte:

**Georg-Scheiblauer** (ÖAMTC-Fahrtrainings) [georg.scheiblauer@oemtc.at](mailto:georg.scheiblauer@oemtc.at) (Er hat uns bei der Gewinnung von BefragungsteilnehmerInnen sehr geholfen. Danke dafür!)

**Hannes Bagar** (1000ps.at-Fahrtrainings): Spezialist für Fahrtrainings auf öffentlichen Straßen.  
[hannes.bagar@aon.at](mailto:hannes.bagar@aon.at), <http://www.varahannes.at/tagestraining.htm> (Das Forum 1000ps.at hat uns ebenfalls bei der Kontaktierung potenzieller BefragungsteilnehmerInnen sehr geholfen. Danke dafür!)

**Martin Winkelbauer** (Motorrad-Ansprechpartner im KFV): [martin.winkelbauer@kfv.at](mailto:martin.winkelbauer@kfv.at)

**Österreichischer Verkehrssicherheitsfonds:**

<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/kontaktpersonen/index.html>