

27.05.2014

Presse und Information

Neue Motorradunfall-Studie der Unfallforschung der Versicherer (UDV) zeigt: Fahrertyp hat großen Einfluss auf das Unfallgeschehen

Ulrike Pott (Ltg.)
Tel.: +49 30 2020-5110
Fax: +49 30 2020-6604

Mehr als die Hälfte aller Unfälle (52 Prozent), in die im Jahr 2012 Motorradfahrer verwickelt waren, haben diese auch selbst verursacht. 58 Prozent davon waren Alleinunfälle ohne weitere Beteiligte. Um die Unfallursachen genauer zu analysieren, hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) jetzt 194 schwere Motorradunfälle im Saarland unter anderem direkt an der Unfallstelle detailliert untersucht.

Wichtigste Ergebnisse der Studie: „Junge Fahrer“ und „sportliche Bauform des Motorrads“ sind die wesentlichen Faktoren beim Alleinunfall. Mit der Motorleistung steigt die Häufigkeit selbstverschuldeter Unfälle. Chopper-Fahrer und Besitzer von Touren-Maschinen sind dagegen deutlich seltener in Unfälle verwickelt.

Keine Überraschung ist es, dass Unfälle an Kreuzungen und Einmündungen überwiegend vom Unfallgegner des Kraftrads verursacht werden. Während Stürze und Kollisionen an Kreuzungen allgemein bekannte Unfallkonstellationen mit Motorrädern sind, ist der Auffahrunfall als Gefahr bislang wenig bekannt: „Fast jeder zweite Unfall, den ein Kradfahrer verursacht, ist ein sogenannter Unfall im Längsverkehr“, so Siegfried Brockmann, Leiter der UDV, „typischerweise ein Auffahrunfall.“ Wenn der Motorradfahrer zu wenig Abstand hält oder kurzzeitig abgelenkt ist, hat er bei entsprechender Geschwindigkeit keine Chance mehr zu reagieren. Die Folge fast immer: ein Auffahrunfall mit schwerem Personenschaden.

Nach Brockmanns Ansicht zeigen die Ergebnisse, dass es beim Motorradfahren sehr auf die Fahrweise und die Risikobereitschaft des Fahrers ankommt. Erschwerend kommt hinzu, dass Geschwindigkeitsverstöße von Motorradfahrern praktisch kaum kontrollierbar sind.

Um Motorradunfälle zu reduzieren, fordert Brockmann die schnelle Einführung zusätzlicher technischer Assistenzsysteme, vor allem ABS mit Schräglagenerkennung und Abstandsradar, das den Fahrer nicht nur warnt, sondern durch einen Widerstand im Gasgriff zur Herstellung des richtigen Abstands auffordert. Darüber hinaus sollten regelmäßige, obligatorische Fahrtrainings sowohl das Gefahrenbewusstsein schärfen als auch das Fahrkönnen verbessern.

Gerade bei bekannten Motorradstrecken könne viel für die Sicherheit getan werden. So hätten sich auf Kurvenstrecken mit vielen Motorradunfällen Rüttelstreifen zur Temporeduzierung bewährt. Fahrbahnoberflächen sollten möglichst keine „Überraschungen“ enthalten

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5110
Fax: +49 30 2020-6604

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39

www.gdv.de

und Bitumenflicken sollten zumindest in Kurven unterbleiben. Ist es zum Sturz gekommen, hilft eine Leitplanke mit Unterfahrschutz, schwere Verletzungen zu vermeiden.

Weitere Informationen auf www.udv.de

Folgen Sie uns auf Twitter: www.twitter.com/unfallforschung

Unsere Filme auf YouTube: www.youtube.com/unfallforschung

BLOG: www.verkehrssicherheit.org

Ansprechpartner für Presseanfragen:

Siegfried Brockmann

Tel.: 030 / 20 20 – 58 20

s.brockmann@gdv.de

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) (www.udv.de) im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) (www.gdv.de) forscht und berät seit über 50 Jahren im Dienste der Verbesserung der Sicherheit und der Unfallvermeidung auf Deutschlands Straßen. Sie ist gleichzeitig einer der größten Auftraggeber für universitäre und außeruniversitäre Verkehrssicherheitsforschung. Die UDV pflegt den Austausch mit anderen in der Verkehrssicherheitsarbeit tätigen Institutionen. Die deutschen Versicherer bekennen sich damit ausdrücklich zu ihrer gesellschaftlichen Verantwortung für die Verkehrssicherheit.