

URL: <http://www.swp.de/ulm/nachrichten/suedwestumschau/anstieg-bei-toedlichen-motorradunfaellen-im-land-16408125.html>

Autor: Lukas Wetzel, 02.11.2017

Anstieg bei tödlichen Motorradunfällen im Land

STUTTGART:



ABS und Trainings: Für sicheres Motorradfahren lässt sich einiges tun. Fotograf: © Marc Xavier – Fotolia.com

Zuerst kommt seine grüne Kawasaki beim Überholen in einer Kurve ins Schlittern, dann prallt der 29-jährige Motorradfahrer auf die Leitplanke, stößt kurz darauf gegen eine Straßenlaterne. Noch an der Unfallstelle erliegt er den Verletzungen. Der tödliche Unfall ereignete sich Mitte September zwischen Heidenheim und Mergelstetten. „Man müsste wie ein Michelin-Männchen aussehen“, um bei einem schweren Motorradunfall geschützt zu sein, sagt der Unfallexperte Siegfried Brockmann. Denn auch moderne Schutzkleidung bietet im Ernstfall nur begrenzt Schutz.

Noch immer tritt der schlimmste Fall häufig ein: 58 Motorradfahrer kamen in Baden-Württemberg in der ersten Jahreshälfte um, das ist jeder vierte Verkehrstote. Im Vorjahreszeitraum starben hingegen nur 31 Motorradfahrer – eine Steigerung um 87 Prozent. Doch woher rührt dieser Anstieg?

Einfache Erklärungen gibt es nicht, auf lange Sicht betrachtet ist der Trend eher rückläufig (siehe Grafik). Ein Grund für Ausschläge nach oben könne das Wetter sein, sagt Carsten Dehner vom Innenministerium. Schönes Wetter, gerade an Wochenenden, locke viele Motorradfahrer auf die Straße. Dadurch erhöhe sich auch die Zahl der Unfälle.

Aufgerüstet mit ABS

Siegfried Brockmann sieht das anders. Er leitet die Unfallforschung der Versicherer, eine Forschungseinrichtung, die sich für die Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung in Deutschland einsetzt. Wenn er sich Motorradunfälle ansieht, sieht er vor allem einen entscheidenden Faktor: den Fahrer. „Man kann ein Motorrad technisch kaum schützen“, sagt Brockmann. „Man kann es nicht mit sechs Airbags ausstatten. Es kommt daher stark auf den Fahrer selbst an.“

Der müsse im Ernstfall sofort und „automatisiert“ reagieren können. „Ein einziges Fahrsicherheitstraining bringt nicht viel“, sagt Brockmann. Das sei „wie beim Tennis“: Nur durch viel Übung könne man schwierige Situationen meistern. Auch erfahrene Fahrer seien daher nicht vor Unfällen gefeit, denn es komme auf die Erprobung von Krisensituationen an – was regelmäßige Sicherheitstrainings böten. Brockmann empfiehlt, mindestens alle zwei Jahre ein solches Training zu absolvieren. Das Ziel: vorausschauendes Fahren.

Und doch: Auch auf der technischen Ebene wurde etwas für den Schutz von Motorradfahrern getan. Die Motorräder sind zunehmend mit einem Antiblockiersystem (ABS) ausgestattet. Das dürfte ein Grund dafür sein, dass zwischen 2000 und 2016 die Zahl tödlich verunglückter Motorradfahrer bundesweit von 945 auf 536 sank – ein positiver Trend, der jedoch mit Vorsicht zu betrachten ist. Denn prozentual betrachtet stieg der Anteil getöteter Motorradfahrer im Vergleich zu anderen Verkehrsteilnehmern um 4,1 Prozent an.

Die Wirkung des ABS belegt eine Studie der ADAC Unfallforschung aus dem Jahr 2014: Zu 21 Prozent aller Motorradunfälle wäre es demnach nicht gekommen, wenn die Motorräder über ein ABS verfügt hätten. Bereits 1988 brachte BMW das erste Zweirad mit ABS auf den Markt. 2017 trat nun eine EU-Verordnung in Kraft, die vorschreibt, dass alle neuen Motorräder mit ABS ausgestattet sein müssen. Ein Manko: Die Verordnung gilt nur für Motorräder mit einem Hubraum von über 125 cm³. Ausgenommen sind somit Leichtkrafträder, die besonders häufig Minderjährige fahren. Bundesweit verunglückten letztes Jahr 45 minderjährige Kraftradfahrer tödlich.

Leitplanken mit Unterfahrschutz sollen ebenfalls helfen, Menschenleben zu retten. Häufig rutschen Motorradfahrer unter der Leitplanke durch und erleiden dabei schwerste Verletzungen. Die gemeinnützige GmbH MEHRSi („Mehr Sicherheit für Biker“) treibt deren Ausbau voran. Ihr Ziel: die Leitplanken an allen für Motorradfahrer gefährlichen Kurven mit einem Unterfahrschutz auszustatten.

Polizeikontrollen seien nur bedingt effektiv, sagt Brockmann – Wirkung zeigten nur solche, bei denen die Raser angehalten würden. „Es dauert ziemlich genau fünf Minuten, dann fährt keiner mehr zu schnell“, erklärt Brockmann.

Eine Notlösung sind Rüttelstreifen auf der Fahrbahn. Wo sie angebracht wurden, zwingen sie Raser zum Runterbremsen. Nur eine Streckensperrung wäre laut Brockmann drastischer. Denn Rüttelstreifen könnten „ganze Strecken unattraktiv machen“ – zulasten der verantwortungsvollen Motorradfahrer. Ohnehin: „Hardcore-Fahrer, die die Straße für eine Rennstrecke halten, kriegt man durch keine Maßnahme in den Griff.“

Alle Rechte vorbehalten Vervielfältigung nur mit schriftlicher Genehmigung Copyright by SÜDWEST PRESSE Online-Dienste GmbH - Frauenstrasse 77 - 89073 Ulm