

Das Risiko fährt mit

Vier Millionen Motorradfahrer in Deutschland haben derzeit Hochsaison. Zu oft enden ihre Ausflüge mit schweren oder gar tödlichen Unfällen.

Chemnitz. Margit und Janko Kasper sind leidenschaftliche Motorradfahrer, obwohl die beiden 57-Jährigen zur Arbeit fast nur mit dem Auto fahren. "Die Motorräder sind unser Hobby, unser Freizeitvergnügen. Wenn einem der Fahrtwind um die Ohren weht und der Duft der Wälder in die Nase steigt, dann gehe ich in der Natur auf", sagt die Journalistin. 45 Jahre alt sei sie gewesen, als sie die Frage beschäftigte, womit sie die zweite Lebenshälfte neu ausfüllen könnte. Ihr Sohn hatte sich gerade in einer Fahrschule für den Motorradführerschein angemeldet und gesagt: "Komm doch mit." Die versierte Autofahrerin ging mit. Allerdings bestand der Sohn die Prüfung viel früher als die Mutter. Ein Vierteljahr später stellte Ehemann Janko fest: "Du machst ja Ernst!" Da wollte auch er nicht nachstehen.



Zumindest in solchen Gruppen sind Biker von Autofahrern nicht zu übersehen und zu überhören.
Foto: Janko Kasper

Bis heute unternehmen die Eheleute, die unweit von Crimmitschau leben, jeden Sommer eine Urlaubsreise mit ihren beiden Kawasaki-Maschinen - Margit auf ihrem Chopper, Janko auf einer sportlicheren Tourenmaschine. Österreich, die Toskana und die dalmatinische Küste bis nach Dubrovnik haben sie so erlebt. An den Wochenenden geht es mit Gleichgesinnten in die nähere Umgebung - abwechslungsreich müssen die Strecken sein. Sich in die Kurven legen, Berge ansteuern, das sei Fahrspaß, sagt die 57-Jährige.

Immer wieder spürt die zierliche Frau bei der Zielankunft aber auch verständnislose Blicke. "Jetzt kommen wieder Organspender! Das bekommen wir oft zu hören." Obwohl Margit Kasper im Verlauf von zwölf Jahren schon 13-mal - allerdings eher sanft - gestürzt ist und daher weiß, dass sie einem nicht ungefährlichen Freizeitvergnügen nachgeht, denkt die dreifache Oma nicht ans Aufhören: "So lange es mir Spaß macht, fahre ich Motorrad."

Als Journalistin einer Thüringer Tageszeitung kommen ihr fast täglich Polizeimeldungen über verletzte oder auch tödlich verunglückte Biker auf den Schreibtisch. Sie weiß auch, dass die Verkehrsunfallstatistik für Deutschland Motorradfahrern ein schlechtes Zeugnis über ihre Fahrkünste und ihr Urteilsvermögen ausstellt. 27.618 verunglückten 2012. Laut Deutschem Verkehrssicherheitsrat bauen Biker - gemessen an der Kilometerleistung - achtmal so viele Unfälle wie Autofahrer und sie haben ein 20-mal höheres Risiko, dabei ihr Leben zu lassen.

Laut einer Einschätzung der Unfallforschung der Versicherer (UDV) kamen von den 581 im Vorjahr tödlich verunglückten Bikern 70 Prozent selbstverschuldet ums Leben. Wären bei anderen Freizeitsportarten jedes Jahr so viele Tote zu beklagen, hätte der Staat längst eingegriffen, ist UDV-Chef Siegfried Brockmann überzeugt. Stattdessen gehe Verkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) lieber gegen Fahrrad-Rambos vor, obwohl sie weniger Unfälle verursachen als motorisierte Biker.

In Chemnitz kennt Polizeihauptkommissar Sven Krahnert die Diskussion um die zunehmende Anzahl von Motorradfahrern, auch älterer Jahrgänge, nur zu gut. Während der Bestand an Kraftfahrzeugen insgesamt in Sachsen mit aktuell rund 2,48 Millionen nahezu konstant geblieben ist, hat sich die Anzahl der Motorzweiräder in den vergangenen fünf Jahren von reichlich 130.000 auf 150.560 erhöht. Die Anzahl der Zulassung von fabrikneuen Krafträdern verdoppelte sich innerhalb der letzten zwei Jahre auf 5000.

Der 44-jährige Krahnert weiß, dass man nicht alle Motorradfahrer über einen Kamm scheren kann, dass welche den Rausch der Geschwindigkeit und das Dröhnen ihrer Maschinen ausleben wollen, aber es auch "viele Vernünftige gibt". Zu denen zählt er auch die meisten "Wiedereinsteiger". Das sind jene Fahrer, die sich im fortgeschrittenen Alter ihren Traum von einer schweren Maschine erfüllen. "Sie geben schon mal 12.000 bis 15.000 Euro für ein Motorrad aus. Aber sicher nicht, um damit auf dem Friedhof zu enden", sagt der Polizist.

Viele saßen jedoch vor 20 oder 30 Jahren das letzte Mal auf einem motorisierten Zweirad, meist mit viel weniger PS. Krahnert rät zu einem Fahrsicherheitstraining, wie es beispielsweise der ADAC anbietet. Dabei gehe es nicht nur um das eigene Fahrvermögen, sondern darum, wie man sich auf Fehler anderer Verkehrsteilnehmer einstellt. "Eine Pflicht dazu gibt es allerdings nicht", bedauert der Polizist.

Er hält junge Biker für weit gefährdeter. "Da sind oft Heißsporne mit wenig Erfahrung unterwegs. Die wollen austesten, was ihre Maschine hergibt." Die Polizei kann nur auf den repressiven Weg setzen, das heißt verstärkt kontrollieren. "Die wirksamste Methode ist nach wie vor die Laserpistole zum Messen der Geschwindigkeit. Die Beamten halten die Verkehrssünder an und suchen mit ihnen das Gespräch." Messbar sei die Erfolgsquote nicht, gibt der Beamte zu. Kontrolliert wird auch mit zivilen sogenannten Provida-Fahrzeugen. Sie verfolgen den Raser, stoppen ihn an geeigneter Stelle, wo ihm dann das Video der gerade erfolgten Verkehrsüberwachung vorgeführt wird.

Eine dritte Möglichkeit der Kontrolle bietet der sogenannte Einseitensensor. Dieses Geschwindigkeitsmessgerät steht auf einem Stativ am Straßenrand und schießt ein Foto von hinten, auf dem sowohl die Geschwindigkeit als auch das Kennzeichen erfasst sind. Zeitgleich liefert es ein Foto von vorn zur Identifikation des Fahrers. "Die digitale Fototechnik ist heute so gut, dass sich drei Viertel der Fahrer auf den Fotos trotz Helms erkennen lassen", sagt Verkehrsexperte Krahnert. Er erinnert sich noch gut an einen "Rekordhalter". Als zwischen Frankenberg und Chemnitz Ost auf der A 4 wegen Fahrbahnerneuerung nur Tempo 100 erlaubt war, wurde ein Biker mit 210 Sachen erfasst. Zu drei Monaten Fahrverbot, 600 Euro und vier Punkte in Flensburg wurde er verdonnert.

Zu hohes Tempo ist aber nur ein Problem, mit dem sich die Polizei herumschlagen muss. Ein anderes sind technische Veränderungen an Krädern. Gern wird der Auspuff so manipuliert, dass sich der Lärmpegel erhöht. Die Chemnitzer Polizei konnte jetzt vier Wochen ein neues mobiles Lärmmessgerät testen. Es ist handlich wie ein Sprechfunkgerät, kann aber nur genutzt werden, wenn der Auto- oder Motorradfahrer angehalten wird. Bei einer Yamaha, die bei 5000 Umdrehungen einen Lärmpegel von 91 Dezibel nicht hätte überschreiten dürfen, wurden 102 Dezibel erfasst. Die Chemnitzer Polizei hat jetzt drei Messgeräte beim Innenministerium beantragt.

"Bei normalen Kontrollen stellen wir immer wieder fest, dass die Spiegel zu klein sind, die Beleuchtung unzureichend ist und illegal Xenon-Licht eingebaut wurde", konstatiert Sven Krahnert. Auch hochgebogene und damit nicht lesbare Kennzeichen sowie abgefahrene Reifen, gehören zu den Dauer-Verstößen.

Problemstrecken wie die berühmten 4,5 Kilometer hinauf zum Kyffhäuser-Denkmal, wo sich jedes Wochenende rund 1000 Biker treffen, um zu beweisen, wie sie die 36 Haarnadelkurven meistern, gibt es zwischen Chemnitz und dem Erzgebirge laut Krahnert nicht. Auch die Eheleute Kasper meiden die berühmte Route in Thüringen. Sie wissen, dass es dort kaum einen Meter Straße gibt, auf dem nicht schon ein Biker verunglückte. "Da gibt es welche, die stoppen sogar die Zeit. Denen geht es nicht um den Fahrspaß, sondern um den Kick", sagt Janko Kasper. Auch die Unfallforschung der Versicherer hat herausgefunden, dass knapp 60 Prozent aller tödlichen Biker-Unfälle immer wieder auf denselben Streckenabschnitten passieren. Sie fordern, dass sie mit einem überschaubaren Finanzierungsaufwand entschärft werden.

Das Stichwort heißt: Unterfahrschutz an den Leitplanken. Herkömmliche Leitplanken sind so konstruiert, dass sie Autofahrern Schutz bieten. Der offene Abstand zum Boden birgt aber die Gefahr, dass Biker unten durchrutschen oder gegen den Stützpfeiler der Planke prallen, erläutert Matthias Haasper vom Institut für Zweiradsicherheit in Essen. Das führe nicht selten zu lebensgefährlichen Verletzungen. Der Unterfahrschutz besteht aus einem 37 Zentimeter hohen verzinkten Stahlblech, das an die vorhandene Leitplanke angebracht wird. Damit werde die Lücke zum Boden weitgehend geschlossen, sagt Haasper. Aufhängelaschen aus Stahl an der Rückseite ermöglichen eine einfache Nachrüstung und absorbieren zusätzlich Aufprallenergie. Die Kosten werden mit 30 Euro pro Meter angegeben.

Die Kölnerin Monika Schwill hat nach einem schweren Biker-Unfall ihrer Freundin den Verein Mehrsi (Mehr Sicherheit für Biker) gegründet. Er setzt sich für die Nachrüstung von Schutzplanken mit dem Unterfahrschutz ein. Mehr als 10.000 Kilometer dieser federnd gelagerten Zinkbleche wurden seitdem in Deutschland angebracht. Sachsen hinkt dabei allerdings weit hinterher. Ausgestattet wurden bisher ein 100-Meter-Abschnitt an der Straße zwischen Erdmannsdorf und Augustusburg (Mittelsachsen) sowie Kurven im Erzgebirge in Forchheim, Drebach und Mauersberg. Auch im Müglitztal im Osterzgebirge gibt es an zwei Stellen Anfänge.