



Die Veränderung des Fahrerverhaltens als Schlüssel zur Unfallvermeidung

Der Beitrag der Motorradfahrerverbände

Dipl.-Phys. Rolf Frieling
Biker Union e. V., Eschborn



Gliederung

1. **Die Motorradfahrer-Szene in Deutschland**
2. **Die besondere Situation des Motorradfahrens**
3. **Motorradfahrende, alles potentielle Selbstmörder ?**
4. **Was tun die Fahrerverbände ?**



1. Die Motorradfahrer-Szene in Deutschland

- ca. 4,0 Mio. zugelassene Motorräder
- ca. 1,9 Mio Fahrzeuge mit Versicherungskennzeichen



⇒ ca. 5 Mio. Fahrer(innen) von Mofas, Mopeds, Rollern, Motorrädern, Gespannen, Trikes und Quads





Kennzeichen der Motorradfahrer-Szene:

- Motorradfahrende sind ausgeprägte Individualisten
- Trotzdem trifft man sich gerne
 - zu gemeinsamen Ausfahrten
 - an Treffpunkten in landschaftlich schöner Umgebung
- Gruppenbildung nach Fahrzeugtyp (Tourer, Chopper, Sportler, Supersportler, Enduros, Streetfighter usw.), aber auch nach Marke bzw. Fahrzeugmodell
- Internet-Foren als Kommunikationsmedium vor allem für nicht organisierte Fahrende





Die organisierte Motorradfahrer-Szene:

- Markenclubs (z.B. Harleys Owner Group)
- Marken - bzw. modellorientierte Stammtische (z.B. Bandit-Stammtische in vielen deutschen Städten)
- Freie Motorradfahrer-Stammtische
- Motorradclubs mit und ohne Rückenabzeichen (z.B. Hells Angels MC, aber auch viele lokale Familienclubs)
- **Fahrerverbände / Interessenvertretungen**





Fahrerverbände:

- Niedriger Organisationsgrad in Deutschland
- Mehrere, konkurrierende Verbände; nur wenige mit bundesweiter Präsenz
- Reine Freiwilligen-Organisationen
- Die MID Motorrad Initiative Deutschland e.V. als Koordinierungsgremium der deutschen Verbände
- Die FEMA als europäischer Dachverband der Motorradfahrerverbände mit Büro in Brüssel





Die Biker Union e.V.:

- Mit Abstand größte Interessenvertretung in Deutschland
- Gegründet 1986
- Ca. 4.500 Mitglieder bundesweit
- 10 Regionalbüros, ca. 65 BU-Stammtische als Anlaufstellen vor Ort; präsent in allen Bundesländern





Themenschwerpunkte der Verbände:

- „Klassische“ Interessenvertretung (z.B. Lobbyarbeit, Mitarbeit in Gremien, Mitwirkung an Gesetzgebungsverfahren; Kampf gegen Diskriminierung)
- Verbesserung des Images der Motorradfahrenden (z.B. durch Benefizveranstaltungen, Einfluß auf die Berichterstattung in den Medien)
- Eigene Großveranstaltungen
- **Verkehrssicherheitsarbeit**





2. Die besondere Situation des Motorradfahrens

Motorräder sind keine PKWs auf zwei Rädern !

- Unterschiedliche Fahrphysik, empfindlich gegen Störeinflüsse von Außen
- Unterschiedliches Sichtfeld und unterschiedliche Sichtlinien
- Besondere physische und psychische Beanspruchung
- Keine schützende Karosserie
- Technische Sicherheitseinrichtungen nur bedingt einsetzbar



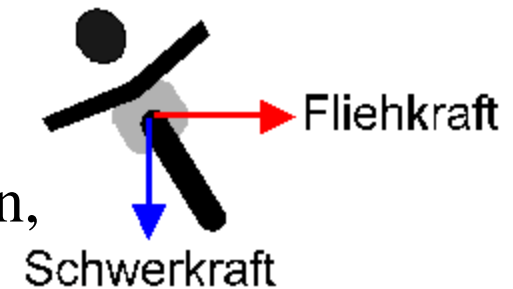
Unterschiedliche Fahrphysik I:

- Einspurfahrzeuge sind bei niedrigen Geschwindigkeiten extrem instabil; das Fahrzeug muß durch ständige Korrekturen im Gleichgewicht gehalten werden
- Mit zunehmender Geschwindigkeit wird der Fahrzeugzustand stabiler; trotzdem müssen Störeinflüsse (z.B. Fahrbahnzustand, Seitenwind) ständig ausgeglichen werden
- Der Fahrende ist integraler Bestandteil des „Systems Motorrad“; bereits eine geringe Veränderung der Sitzposition hat Einfluß auf den aktuellen Fahrzustand



Unterschiedliche Fahrphysik II:

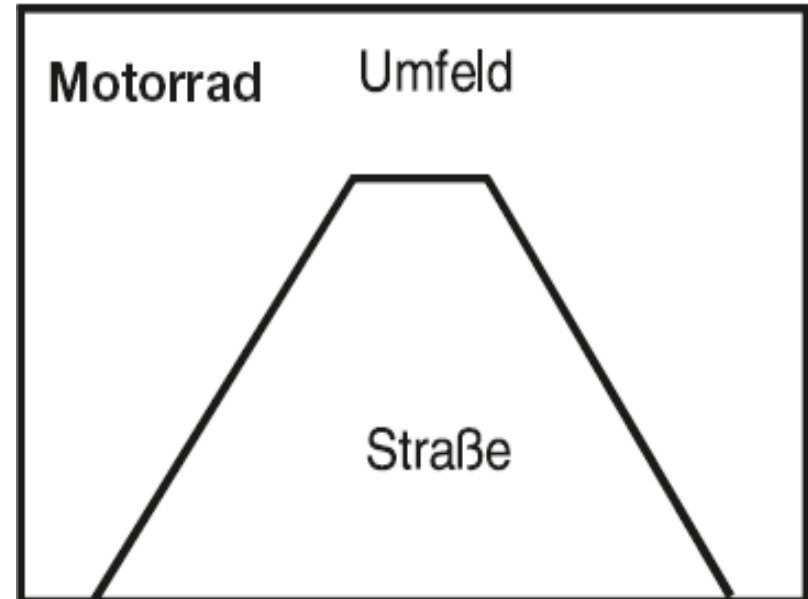
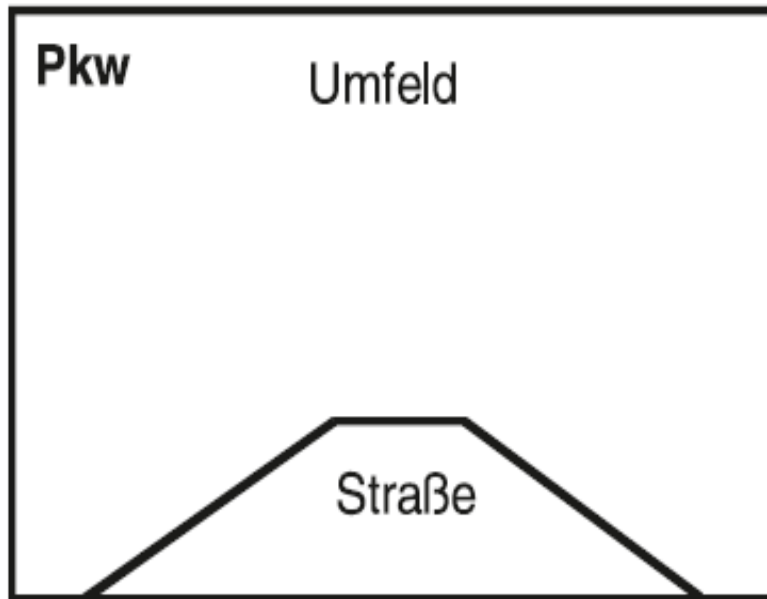
- Zum Durchfahren einer Kurve muß das Fahrzeug in Schräglage gebracht werden; der Grad der Schräglage ist abhängig vom Kurvenradius und der Geschwindigkeit
- Störeinflüsse (z.B. Fahrbahnunebenheiten, Griffigkeitssprünge, Rollsplitt, Änderungen der Geschwindigkeit) müssen dabei fein dosiert ausgeglichen werden



⇒ der Fahrende muß während der Fahrt ständig regelnd in den Fahrzustand eingreifen



Unterschiedliche Blickführung:





Sichtfelder PKW / Jethelm / Integralhelm:





Fahrt im Regen:





Unterschiedliche Sichtlinien:





Physische und psychische Beanspruchung:

- Einwirkung äußerer Kräfte
 - Beschleunigung / Verzögerung
 - Luftwiderstand
 - Turbulenzen durch andere Fahrzeuge
 - Erschütterungen durch unebene Fahrbahn
- Geräusentwicklung im Helm
- Witterungseinflüsse (Regen, Hitze, Kälte, Auskühlung durch den Fahrtwind)
- Tragen motorradspezifischer Schutzkleidung
- Streß durch ständige Einbindung in Regelprozesse





Keine schützende Karosserie:





Technische Sicherheitseinrichtungen nur bedingt einsetzbar:

- Komplexe Fahrphysik des Einspurfahrzeugs
- Hohe Anforderungen an die Ausfallsicherheit
- Fehlender Einbauraum
- Begrenzte Verfügbarkeit und Stabilität der Bordenergie
- Wirtschaftlichkeit der Entwicklung (niedrige Stückzahlen, Modellvielfalt, kurze Produktzyklen, fahrzeugspezifische Anpassungen)
- Kosten in Relation zum Fahrzeugpreis
- Akzeptanzprobleme bei den Nutzern



Erkennbarkeit im Straßenverkehr



Schärft eure Sinne!

Motorradfahrer werden leicht übersehen.

Nähere Informationen finden Sie im Internet unter: www.ifz.de



Erkennbarkeit im Straßenverkehr

- Schmale Silhouette im Vergleich zum PKW
⇒ Abstand und Geschwindigkeit werden falsch eingeschätzt
- Zusätzliche Probleme bei der Einführung von Tagfahrlicht für PKWs





3. Motorradfahrende, alles potentielle Selbstmörder ?

- Motorradfahren ist eine faszinierende, aber auch komplexe und fordernde Tätigkeit
- Motorradfahren hatte schon in den Anfangsjahren das Image einer „Spielwiese für harte Kerle“
- Sportlich ausgelegte Motorräder aktueller Baujahre verfügen über Fahrleistungen vergleichbar mit Formel 1 Rennwagen ohne auch nur annähernd so viel zu kosten
- Manche Hersteller stellen in der Werbung die sportlichen Leistungen ihrer Produkte in den Vordergrund





Motorradfahrende, alles potentielle Selbstmörder ?

- In einer zunehmend stärker reglementierten Welt bleiben immer weniger Möglichkeiten, sich zu beweisen
- „Spaß zu haben“, ohne Rücksicht auf Andere zu nehmen, ist in den letzten Jahren gesellschaftsfähig geworden
- Vor allem männliche Neu- und Wiedereinsteiger mittleren Alters neigen dazu, mit dem Motorrad ihre „Midlife-Crisis“ bewältigen zu wollen; das sportliche Motorrad wird dafür als geeignetes Mittel gesehen



Motorradfahrende, alles potentielle Selbstmörder ?

- Mobile Kamera- und Aufzeichnungssysteme zu erschwinglichen Preisen bieten die Möglichkeit, die eigenen „Heldentaten“ für den Freundeskreis zu dokumentieren
- Mobile Kommunikationssysteme begrenzen das Risiko der Strafverfolgung
- Das weitgehend anonyme Internet bietet die Plattform für die Selbstdarstellung und die Erzeugung von Gruppendruck



Motorradfahrende, alles potentielle Selbstmörder ?

- Nur eine verschwindend geringe Minderheit fällt in diese Kategorie der Motorradnutzer
- Problem:
 - An Motorradstrecken überproportional häufig vertreten
 - Nur schwer für Argumente zugänglich
 - Bestimmen das Bild der Motorradfahrenden in den Medien und der Öffentlichkeit





4. Was tun die Verbände ?

- Einflußnahme auf die „Risikogruppen“ in den eigenen Reihen („Raser sind keine Helden“)
- Langjährige Zusammenarbeit mit der Polizei und anderen Institutionen bei Verkehrssicherheitsaktionen vor Ort
- Hambacher Bikerfest der MID
- Medienarbeit
- European Agenda of Motorcycle Safety
- Veranstaltung von Sicherheitstrainings



Verkehrssicherheitsaktionen vor Ort (Beispiele):

- „Kaffee statt Knöllchen“ am Schiffshebewerk Niederfinow
- Falltorhaus / Schottenring **Aktionstag B 276**
- Gemeinsamer Flyer mit der Polizei im Harz
- Verkehrssicherheitstag an der B 48 im Wellbachtal



Hambacher Bikerfest der MID:

- Motto „für Verkehrssicherheit - gegen Diskriminierung“
- Festveranstaltung im Schloß - Demo - große Bikerparty
- Externen Referenten zum Thema Verkehrssicherheit
- Verleihung des Preises „Die motorradfreundliche Stadt in Deutschland“
- 10. Auflage in 2008

Hinauf, hinauf zum Schloss
Über dem historischen Markt verpacken die

MOTORRAD INITIATIVE
MID
DEUTSCHLAND

9. Hambacher Bikerfest
in Hambach bei Neustadt a.d. Weinstraße
am 4. August 2007

• Biker-Hochzeiten (ab 10.00 Uhr)
Festveranstaltung (ab 13.00 Uhr)
Preisverleihung „Die motorradfreundliche Stadt in Deutschland“ in Preussag bei Schöben
Motorradsegnung 13.00 Uhr Schöben

Demo-Fahrt durchs Elmsteiner Tal (ab 16.00 Uhr)

3. bis 5. August 2007
Große Bikerparty
in 67472 Esthal - Waldfesthalle
freier Eintritt, kostenloser Campground

sponsored by
PAORAMA Hotel
am Rosengarten

Infos: (06473) 606376 - www.mid-motorrad.de



European Agenda for Motorcycle Safety:

- Grundlage der Verkehrssicherheitsarbeit der Verbände auf europäischer Ebene
- Herausgabe der ersten Auflage im Februar 2004
- Grundlegend überarbeitete und erweiterte Fassung erschienen im September 2007





Medienarbeit:

- „Verkehrssicherheit“ als ständiges Thema in den eigenen Publikationen
- Pressemitteilungen zu Verkehrssicherheitsthemen
- Reaktion auf „reißerische“ Berichterstattung
- Stellung von Interviewpartner für Presse, Funk und Fernsehen





Fazit - Teil I:

- Motorradfahren ist eine der faszinierendsten Fortbewegungsmöglichkeiten unserer Zeit
- Risikobewußtes und vorausschauendes Fahren ist für jeden motorisierten Zweiradfahrenden zwingende Voraussetzung zur Vermeidung von Unfällen
- Nicht jeder Motorradfahrer hält sich an die Regel, nicht schneller zu fahren als sein Schutzengel fliegen kann; unsere „Spaßgesellschaft“ fordert gerade unter den Motorradfahrenden jedes Jahr viele Opfer



Fazit - Teil II:

- Repressive Maßnahmen können nur zu punktuellen Verbesserungen führen; im Regelfall verlagern sich die Probleme nach kurzer Zeit auf benachbarte Straßen
- Eine nachhaltige Verbesserung der Verkehrssicherheit kann nur im engen Zusammenspiel aller Beteiligten erreicht werden; dazu zählen auch die Fahrerverbände
- Die Verbände stellen sich dieser Verantwortung und leisten ihren Beitrag - trotz knapper Ressourcen in Freiwilligen-Organisationen



Fazit - Teil III:

- Wir sind die Experten in Sachen Motorradfahren und in Bezug auf die Motorradfahrer-Szene
- Unser Beitrag wird trotz anfänglicher Skepsis von vielen Behörden mittlerweile als ausgesprochen positiv bewertet
- **Nutzen Sie unsere Erfahrung: Binden Sie uns so früh wie möglich in Ihre Projekte ein !**



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit !