

ÖSTERREICHS ZEITSCHRIFT

6
Aug./Sept. 2017

FÜR SCHRÄGES LEBEN

MOTORRAD
MAGAZIN

MOTORRAD MAGAZIN



BMW HP4 RACE
SO FÄHRT SICH DAS
80.000-EURO-TRAUMBIKE

ABGEHOBEN!

WER IST DER OFFROAD-CHAMPION?

**BMW R1200 GS RALLYE • KTM 1290 SUPER ADVENTURE R
DUCATI MULTISTRADA 1200 ENDURO**

+ **JOGLAND** Weekend in wilden Wäldern ■ **SPORTREIFEN** Wer bietet mehr Grip?
HARLEY ROAD KING SPECIAL Harter Zucker! ■ **CAMPING** Vintage-Trip nach Jesolo



„EIN PROZENT PRO JAHR“

Exklusiv im Motorradmagazin: Mag. Michael Praschl über die Ergebnisse der größten heimischen Studie zur Sicherheit am Motorrad. Wie riskant sind wir wirklich unterwegs? Und wo lauern die größten Gefahren?



Ihre Studie hat sich ja ganzheitlich dem Thema Motorradsicherheit gewidmet. Wovon hängt sie nun ab?

Insgesamt gibt es sehr viele Klischees, die wir nun aus dem Weg räumen können. So hören wir etwa jedes Frühjahr die Warnung, dass die erste Ausfahrt besonders gefährlich wäre. Das stimmt nicht. Im Frühling haben wir nicht auffällig viele Unfälle, bei den ersten Ausfahrten sind die meisten Fahrer offenbar vorsichtig. Wirklich gefährlich wird es an den Schönwetterwochenenden im Sommer, wo jeder denkt, dass er schon gut in Übung ist. Deswegen erzeugt die Prognose „Schönwetter“ in jedem Motorrad-Sicherheitsforscher ein unangenehmes Gefühl. Das Wetter ist also ein wesentlicher Einflussfaktor. Haben wir eine sehr schlechte Unfallbilanz, dann gab es viele Schönwetterwochenenden und umgekehrt – dieser Zusammenhang ist sehr stark.

Trotzdem gehen die Unfallzahlen in der langen Sicht zum Glück zurück ...

Richtig, in den vergangenen zehn Jah-

ren hat sich einiges zum Guten geändert. In etwa bis zum Jahr 2007/2008 lag der Schnitt über 20 Jahre betrachtet ungefähr bei 100 Motorrad-Todesopfern pro Jahr. Danach kam es zu einer Reduktion und wir haben seit damals um gute 20 Prozent weniger – im Schnitt rund 80 pro Jahr. Doch die Zahl ist natürlich immer noch weitaus zu hoch, vor allem in Relation zu Pkw-Unfällen. Bei Pkw gibt es derzeit „nur“ doppelt so viele Unfälle mit Todesfolge, obwohl zehnmal mehr Pkw zugelassen sind und diese mehr als die 20-fache Fahrleistung erbringen. Das bedeutet: Ein Motorradfahrer setzt sich gegenüber einem Autofahrer dem zehnfachen Risiko aus. **Worauf ist diese Reduktion der Unfallzahlen zurückzuführen?**

Ich sehe zwei Auslöser: Zum einen hatten wir eine Änderung der Fahrschul-ausbildung im Jahr 2003, mit verpflichtenden Fahrtrainings und vor allem dem Stufenführerschein. Mit einer Zeitverzögerung von sechs, sieben Jahren nach dieser Reform sind die Unfall-

zahlen um rund 20 Prozent zurückgegangen. Das geht sich zeitlich plausibel aus. Parallel gab es dazu sicher auch technische Fortschritte der Fahrzeuge, die Durchdringung mit ABS hat zugenommen, auch die übrige Technik hat sich verbessert. Dafür hat sich aber auch die Motorleistung zum Teil deutlich erhöht, was ein gewisses zusätzliches Risiko mit sich bringt. Wobei – das haben wir auch in der Studie herausgefunden – höhere Motorleistung nicht zu mehr Unfällen führt. Um konkret zu sein: Ab 90 PS verzeichnen wir zwar mehr Unfälle, allerdings wird mit stärkeren Motorrädern auch mehr gefahren. Auf den Kilometer, also auf Fahrleistung, bezogen, erhöht sich das Unfallrisiko nicht. **Also ist das Vorurteil von „schweren Maschinen als Gefahrenquelle“ ein Mythos?** Die Zahl der Unfälle bleibt pro gefahrenen Kilometer gleich, unabhängig von der Motorleistung. Allerdings steigt mit sehr hoher Motorleistung – damit meine ich 130 PS aufwärts – die Unfallschwere deutlich an. Von den Unfällen,

die passieren, ist ein wesentlich höherer Anteil tödlich als bei weniger Motorleistung. Wir verzeichnen auch ein paar Unfallarten, die bei leistungsstarken Motorrädern häufiger vorkommen als bei schwächeren, etwa der Unfall in der Linkskurve.

Warum gerade diese Kurve?

Die Linkskurve ist eine besonders gefährliche Situation, da man hier leichter rechts von der Fahrbahn abkommen kann – wo möglicherweise eine Leitschiene steht. Außerdem tendieren manche Fahrer zum Kurvenschneiden und ragen dann mit dem Oberkörper über die Mittellinie – was vielen gar nicht bewusst ist. Kommt dann ein Auto entgegen, muss gar nicht eine Kollision die Folge sein – oft reicht schon das Korrigieren der Fahrlinie, um am Kurvenausgang Probleme zu bekommen, vor allem, wenn man im Grenzbereich unterwegs ist. Übrigens ein Problem für die Statistik: Man muss durch ein entgegenkommendes Fahrzeug die Fahrlinie korrigieren und kommt rechts von der Fahrbahn ab – und schon gilt diese Situation als Alleinunfall.

Überwiegen andere Unfall-Szenarien auch in speziellen Motorradklassen?

Interessant ist, dass Überholunfälle in allen Leistungsklassen ungefähr gleich häufig passieren. Hier spielt die Einstellung der Fahrer eine wesentliche Rolle. Fahrer, die sich selbst als flott bis sportlich einstufen, haben deutlich mehr Überholunfälle als andere, die sich als gemütlichen Typ bezeichnen.

Wie sieht die Verteilung von Geschlecht, Alter, Bildung bei den Unfällen aus?

Da haben sich einige spannende Einblicke ergeben. Da wir genau gefragt haben, wie lange man schon fährt und welche Pausen man dazwischen gemacht hat, haben wir entdeckt, dass pro effektivem Fahrjahr und auf den gefahrenen Kilometer bezogen alle Alters- und Bildungsgruppen sowie beide Geschlechter das gleiche Unfallrisiko haben. Bei Frauen gibt es zwar absolut gesehen viel weniger Unfälle, doch das

Ja, das können wir bestätigen. Unsere Arbeit ist ja eine Langzeitstudie. Wir haben Motorradfahrer aller Altersgruppen über ihre gesamte Motorradkarriere befragt und da lässt sich dieser Effekt bei Wiedereinsteigern nicht erkennen. Der einzige wirkliche Gefahrenfaktor: Ein Neueinsteiger hat ungefähr das 2,2-fache Risiko in seinen ersten zweieinhalb bis drei Jahren. Die ersten 15.000 bis 20.000 Kilometer sind also überdurchschnittlich gefährlich – unabhängig vom Alter. Aber: Bei der Gruppe

„Die Linkskurve ist eine besonders gefährliche Situation, da man hier leichter rechts von der Fahrbahn abkommen kann – wo möglicherweise eine Leitschiene steht.“

liegt daran, dass ihre Kilometerleistung im Schnitt geringer ist. Interessant war auch, dass Frauen und Männer den gleichen Unfallarten ausgesetzt sind. Damit unterscheiden sich Motorrad- und Autounfälle deutlich. Bei Autounfällen erkennen wir nämlich eine sehr starke Bildungsabhängigkeit. Bei Fahrern mit Matura gibt es ebenfalls keine geschlechterspezifischen Unterschiede, allerdings weisen Männer ohne Matura – und da vor allem jüngere – ein deutlich erhöhtes Unfallrisiko auf.

Das bedeutet, dass die oft geäußerte Behauptung, Wiedereinsteiger im mittleren Alter wären besonders gefährdet, auch nicht stimmt?

der 31- bis 40-Jährigen ist das Risiko bei Neueinsteigern zwar auch erhöht, aber weniger ausgeprägt. Das beste Alter, um mit dem Motorradfahren zu beginnen, wäre laut Statistik also zwischen 31 und 40. Das ist auch nachvollziehbar. In dieser Dekade ist man noch aufmerksam und fit, aber trotzdem besonnen und kann das Risiko richtig einschätzen. **Der Stufenführerschein für junge Neueinsteiger ist also berechtigt?**

Dass man am Anfang ein höheres Risiko hat, ist ein wichtiger Ansatzpunkt für eine Erhöhung der Motorradsicherheit. Man sollte noch genauer betrachten, wie man Fahrer sicher durch die ersten drei Jahre bringt. Daher ist der



PEMA
www.pema-mt.at

Unsere Partner:






Profitiere von langjähriger Rennsporterfahrung!

Service für Racing und Straße!



TOURATECH
NEUE IDEEN FÜRS MOTORRAD

Made for Adventure. Bei uns findest Du das Motorradzubehör und die Fahrer-Ausstattung, auf die du dich immer verlassen kannst – egal ob Straßen-Genusstour oder Offroad extrem...

Touratech Baden
Tel. 0 22 52 / 25 43 00
Vöslauerstraße 67
info@touratech.at
www.touratech.at



„Wichtig ist, dass man als Motorradfahrer die größten Gefahren kennt und sich in diesen Situationen zurücknimmt und besonders aufmerksam ist.“

Stufenführerschein sinnvoll, auch wenn sich die Jungen vielleicht darüber ärgern, wenn sie auf kleinere Motorräder verwiesen werden. Da muss man einfach Geduld haben.

Wenn ich sehr, sehr viel fahre – senke ich durch diese Routine mein Unfallrisiko?

Erstaunlich wenig. Das ist auch ein klassisches Klischee: Der Motorradfahrer kann nie genug üben. Aber um mich sicher auf der Straße zu bewegen, muss ich, wie gesagt, die ersten drei Jahre mit rund 20.000 Kilometern gut hinter mich bringen und danach ändert sich nach unseren Erhebungen am Unfallrisiko kaum mehr etwas. Jeder Fahrer hat ein rund einprozentiges Unfallrisiko pro Jahr – da reden wir von Unfällen, die verletzungsbedingt zumindest eine Spitalsbehandlung notwendig machen. Und diese Wahrscheinlichkeit von 1:100 ist nicht gering, vor allem im Vergleich mit einem Lottogewinn; der liegt bei 1:8 Millionen. Wenn ich 30 Jahre lang fahre, dann sind es bereits 30 Prozent Wahrscheinlichkeit, dass ich einmal wegen eines Motorradunfalls im Spital lande.

Man könnte so zu der Meinung kommen, dass gegen Motorradunfälle kein Kraut gewachsen ist ...

Das Risiko ist einfach vorhanden, und auch wenn ich zu keiner extremen Fahrweise neige. Obwohl ich mit geringerer Geschwindigkeit – ganz banal –

das Risiko immer reduzieren kann, weil ich ja eine viel längere Reaktionschance habe.

Dennoch: Irgendwas muss man ja machen können! Was sind die wichtigsten unmittelbaren Maßnahmen beim Motorradfahren, um sicherer unterwegs zu sein?

Da wird natürlich zu allererst gefordert: Trainings machen! Die Evaluation der Fahrsicherheitstrainings war auch ein Hauptgrund für unsere Studie. Und da haben wir festgestellt: Trainings sind sehr zu empfehlen vor allem aus eigenem Nutzen. Die Leute sind davon begeistert. Motorradfahren macht nach einem Training mehr Spaß, weil ich unter anderem gelernt habe, wie ich das Bike besser in der Hand habe. Man profitiert also auf jeden Fall sehr vom Training, doch eine Senkung der Unfallwahrscheinlichkeit haben wir nicht beweisen können. Motorradfahrer, die an einem Training teilgenommen haben und welche, die nicht teilgenommen haben, haben laut unseren Ergebnissen die gleiche Anzahl an Unfällen. Auch vor und nach einem Training bleibt das Risiko in etwa gleich. Allerdings: Eine wichtige Trainingswirkung ist, dass Teilnehmer signifikant häufiger gute Schutzkleidung tragen. 74 Prozent der Trainingsteilnehmer gegenüber 66 Prozent bei Nichtteilnehmern: Allein diese Tatsache ist bereits ein wichtiger Effekt der Trainings.

Wie könnte man einen Unfall dann vermeiden?

Interessant: Wir haben alle Teilnehmer der Studie, die bereits einen Unfall hatten, befragt, wie sie ihn am ehesten hätten vermeiden können. 34 Prozent meinten: Mehr mit Fehlern anderer rechnen. Das ist übrigens aus meiner Erfahrung einer der wichtigsten Grundsätze des Motorradfahrens. 28 Prozent sagten: Wäre ich mit geringerer Geschwindigkeit unterwegs gewesen, hätte sich der Unfall vermeiden oder dessen Folgen stark vermindern lassen können. Fast ebenso viele – 27 Prozent – gaben zu Protokoll: Höhere Aufmerksamkeit hätte geholfen. Und 22 Prozent meinten schließlich: Eine generell bessere Gefahrenerkennung wäre wichtig gewesen.

Was können wir davon für die Praxis ableiten?

Wichtig ist, dass man als Motorradfahrer zentrale Gefahren kennt und sich in diesen Situationen zurücknimmt oder besonders aufmerksam ist. Das wäre zum Beispiel, wie anfangs erwähnt, die Linkskurve. Kurvenschneiden sollte man generell vermeiden, da besteht enormes Unwissen bei der Wahl der richtigen Fahrlinie. Eine riesige Gefahr für Motorradfahrer ist auch das linksabbiegende Auto. Entgegenkommende Motorradfahrer werden von diesen oft übersehen, ebenso von hinten kommende, überholende Motorradfahrer. Ich bin bis zu meinen 52. Lebensjahr viel Motorrad gefahren und immer nach dem Motto: „Der sieht mich nicht.“ In mindestens 100 Fällen war das auch so. Passiert ist zum Glück nie etwas.

Hat sich durch das Autofahren mit Licht etwas verändert?

Noch ein Klischee: „Fahren mit Licht für Autos – eine Katastrophe für Motorradfahrer.“ Alle, die das wissenschaftlich untersucht haben, mussten feststellen, dass es keinen Einfluss auf das Motorradfahrerrisiko hat. Übrigens profitieren ja auch Motorradfahrer von

Autos mit Licht, beispielsweise beim Überholen: Da ist es von fundamentaler Bedeutung, dass man ein entgegenkommendes Auto sehr schnell erkennt.

Und der Unterfahrschutz bei Leitplanken? Was bringt der?

Einen erstaunlichen Effekt: Es gibt zwar keine offizielle Auswertung dazu, doch die Profis in den Straßenmeister-eien haben mir bestätigt, dass in den Kurven, wo dieser Leitplankenschutz montiert wurde, signifikant weniger Unfälle passieren. Offenbar senden diese Elemente eine unterbewusste Warnfunktion aus, quasi: „Oje, das dürfte eine gefährliche Kurve sein.“ Damit wäre der Unterfahrschutz eigentlich eine Bewusstseinsbildungsmaßnahme vor Ort und weniger ein Akt, um die Konsequenzen zu lindern.

Bleibt noch die Straßenqualität. Wenn man die verbessern würde ...

... dann passiert mitunter genau der ge-

genteilige Effekt. Wenn ich eine Straßenoberfläche so gestalte, wie es die meisten Motorradfahrer fordern – schön eben und mit viel Grip ausgestattet – dann explodieren dort fast die Unfallzahlen. Wir haben das im Höllental erlebt: Da wurde die Straße ausgebessert und danach gab es 16 Unfälle gegenüber zwei im Vorjahr bei schlechten Verhältnissen. Doch natürlich kann man Straßen beim Ausbessern nicht bewusst „uneben“ machen. Interessant ist, dass gleich geklagt wird, wenn es auf einer schlecht ausgebesserten Strecke zu einem Unfall kommt. Wird eine feine, tolle Straße gebaut und danach vervierfachen sich die Unfälle, dann erhebt natürlich keiner Einspruch. Deswegen ist Motorradfahren und die entsprechende Unfallforschung so ein schwieriges Thema: Die Emotionen spielen immer mit.

Herzlichen Dank für das Interview!

ZUR PERSON

Mag. Michael Praschl, 57

Motiv- und Mobilitätsforscher in Wien, bis vor zwei Jahren auch selbst Motorradfahrer, betreibt seit 30 Jahren ein eigenes Institut („mipra“). Schwerpunkte seiner Arbeit sind neben der Forschung auch die Evaluation von Kampagnen, Entwicklung von Projekten im Mobilitätsbereich; seit 2007 ist er u.a. auch Mitglied der RVS Arbeitsgruppe „Motorradsicherheit“.

ZUR STUDIE

Die umfassende und in dieser Form international erstmals durchgeführte Studie zur Motorradsicherheit wurde vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds (angesiedelt im BMVIT) im Auftrag gegeben und finanziert. Im Rahmen der Studie wurden 7000 Fragebögen ausgefüllt, 5800 davon wurden schließlich nach strenger Qualitätsprüfung für die Ermittlung der Studienergebnisse herangezogen. Die Durchführung der gesamten Studie nahm rund 1,5 Jahre in Anspruch, es ist die wohl umfassendste Erhebung von Daten, die in Österreich zu diesem Thema jemals durchgeführt wurde.

AUTHENTIC SOUL.

V9



**NEW V9.
JETZT 4-JAHRE-WERKSGARANTIE AUF V9 BOBBER UND
V9 ROAMER! DEIN HÄNDLER INFORMIERT DICH GERNE.**

AKTION GÜLTIG BIS ENDE AUGUST 2017. NICHT MIT ANDEREN RABATTEN KOMBINIERBAR.



WWW.MOTOGUZZI.AT

MOTO GUZZI®