

Motorrad

Die Anzahl schwerer Personenschäden bei Motorradfahrern ist im Verlauf des letzten Jahrzehnts um 15 % gestiegen. Beinahe 2/3 der Motorradopfer sind auf Kollisionen zurückzuführen, die sich hauptsächlich an Knoten beim Abbiegen oder Queren ereignen. Hauptkollisionsgrund ist das Missachten des Vortrittsrechts durch die Kollisionsgegner. Mehr als 1/3 der Opfer geht auf das Konto von Schleuder-/Selbstunfällen. Diese sind primär durch unangepasste oder überhöhte Geschwindigkeit verursacht.

Bei den schwer oder tödlich verletzten Motorradopfern konnte zwar von 2007 auf 2008 eine markante Reduktion von 13 % verzeichnet werden, dennoch ergibt sich über das letzte Jahrzehnt insgesamt eine Zunahme von 15 %. Die **10-Jahresentwicklung** der schwer verunfallten Motorradfahrer verlief damit gegenläufig zu allen anderen Verkehrsteilnehmergruppen, bei denen Reduktionen der schweren Personenschäden von mindestens 15 % zu beobachten sind. Der Anteil der Motorrad-Unfallopfer steigt zunehmend an: Während 1998 noch rund 18 % aller Strassenverkehrsoffer Motorradfahrer waren, sind es heute bereits 28 %.

Die Zunahme der schweren Personenschäden ist primär durch die negative Entwicklung bei den 45- bis 64-Jährigen (+63 %) sowie den Jugendlichen (+155 %) bedingt **1**. Bezogen auf die **Motorradkategorien** kann festgestellt werden, dass sich die Opferzahlen in den beiden kleineren Kategorien (Kleinmotorräder und Motorräder bis 125 ccm) auf dem gleichen Niveau bewegen wie vor 10 Jahren. Bei der oberen Kategorie (Motorräder über 125 ccm) ist demgegenüber ein Anstieg um 1/3 zu verzeichnen **5**. Mit gegenwärtig knapp 800 schweren Personenschäden ist dies die Motorradkategorie mit den meisten Opfern.

2008 mussten über 1400 schwer oder tödlich verletzte Motorradfahrer beklagt werden **2**. Die beiden **Unfalltypen**, die mit Abstand die meisten dieser Opfer bedingen, sind einerseits Schleuder-/Selbstunfälle und andererseits Kollisionsunfälle beim Abbiegen oder Queren **4**. Erstere kommen nicht nur häufig vor, sondern sind gleichzeitig auch noch überdurchschnittlich schwerwiegend: Auf 10 000 Personenschäden kommen über 300 Getötete (Letalität: 306). Einzig bei den Begegnungsunfällen ist die Sterbewahrscheinlichkeit noch höher (Letalität: 483).

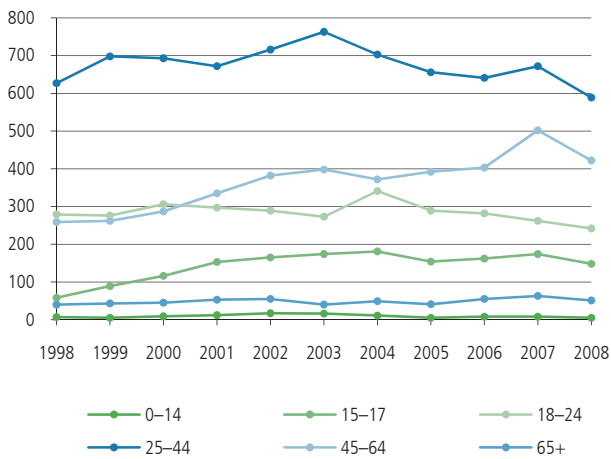
Durch **Schleuder-/Selbstunfälle** wird mehr als 1/3 der schweren Personenschäden verursacht. Der primäre Grund für diese Unfälle liegt in der unangepassten oder überhö-

hten Geschwindigkeit – beinahe die Hälfte ist darauf zurückzuführen **3**. An 2. Stelle der Unfallursachen steht die Mängelkategorie «Unaufmerksamkeit und Ablenkung». Diese wird von der rapportierenden Polizei bei 1/3 der Selbstunfälle registriert. Erwähnenswert ist, dass ein beachtlicher Teil der Selbstunfälle auf mangelhafte Fahrzeugbedienung zurückzuführen ist – ein Indiz dafür, dass Lenker die anspruchsvolle Motorradbedienung nicht immer beherrschen.

Beinahe 2/3 der schweren Personenschäden entstehen bei einer **Kollision** mit einem anderen Verkehrsteilnehmer (zumeist ein PW-Lenker). Mehr als die Hälfte dieser Kollisionen wird ausschliesslich durch Fehler der Kollisionsgegner verursacht (54 %). Die Motorradfahrer sind in 30 % der Kollisionen die Alleinschuldigen, bei den restlichen 16 % verteilt sich die Schuldlast auf beide Parteien. Die Analyse der Unfallursachen ergibt seitens der Motorradfahrer keine Auffälligkeiten, ganz im Gegensatz zu den Kollisionsgegnern, bei denen sich ein sehr prägnantes Bild zeigt **3**: In beinahe der Hälfte aller Kollisionen missachten die Kollisionsgegner das Vortrittsrecht der Motorradfahrer.

Das Unfallgeschehen der Motorradfahrer ist stark durch **saisonale Schwankungen** geprägt **6**. In der Sommerzeit sind deutlich mehr Verkehrsoffer zu verzeichnen als in den Wintermonaten – primär infolge der erhöhten Exposition. Aber nicht nur die Anzahl Unfallopfer, sondern auch die Unfallschwere variiert im Jahresverlauf. Das Risiko eines tödlichen Unfallsausgangs ist in den Monaten Mai bis Juli mehr als doppelt so gross wie im Winter.

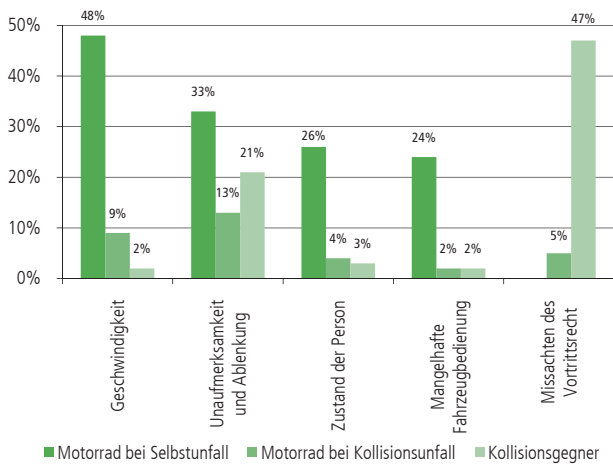
1 Entwicklung der schweren Personenschäden bei Motorradfahrern nach Alter, 1998–2008



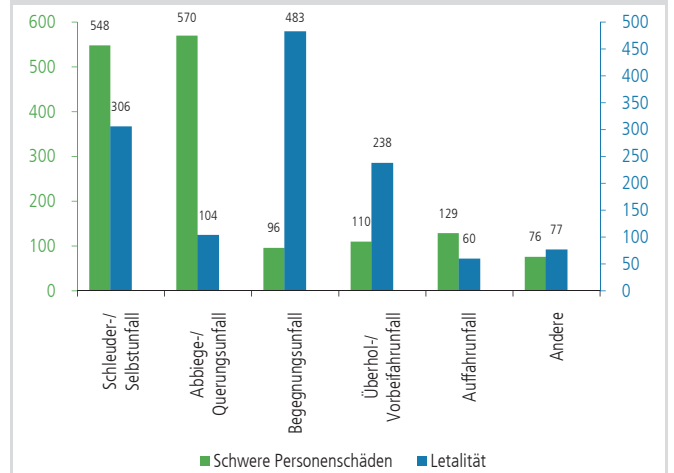
2 Schwere Personenschäden (2008) und Letalität (Ø 1998–2008) bei Motorradfahrern nach Alter

Alter	Schwerverletzte	Getötete	Letalität
0–14	4	1	168
15–17	144	4	67
18–24	229	13	170
25–44	558	31	200
45–64	394	28	192
65+	45	6	388
Total	1 374	83	179

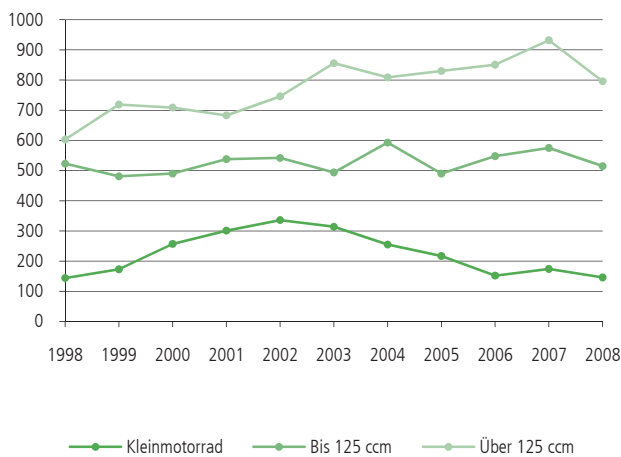
3 Anteil der beanstandeten Personen bei schweren Motorradunfällen nach Mangel, Ø 1998–2008



4 Letalität und schwere Personenschäden bei Motorradfahrern nach Unfalltyp, Ø 1998–2008



5 Entwicklung der schweren Personenschäden nach Motorradkategorie, 1998–2008



6 Letalität und schwere Personenschäden bei Motorradfahrern nach Monat und Wochenabschnitt, Ø 1998–2008

