



## Bfu Sicherheitsdossier Motorradverkehr

### Forderungen der IG Motorrad durchwegs positiv vermerkt

Mit ihrem neuen «Sicherheitsdossier Motorradverkehr» legt die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung – eine umfangreiche wissenschaftlich ausgerichtete Analyse vor, in der sie Motorradrelevante Risikofaktoren anhand zahlreicher nationaler und internationaler Statistiken und Berichte analysiert, um anschliessend Lösungsansätze aufzuzeigen, mit deren Hilfe die Sicherheit von Motorradfahrern im schweizerischen Strassenverkehr erhöht werden könnte. Die Betonung liegt hier bei könnte, denn zu welchen der zahlreichen Massnahmenvorschläge die Politik greifen wird, bleibt ihr überlassen. Im Zentrum der Arbeit steht die – keineswegs neue – These, dass der Mensch der grösste Unsicherheitsfaktor im Verkehrssystem wie auch im System Motorrad ist. Doch schon hier überrascht die Studie zum ersten Mal, denn sie anerkennt, dass mit «Mensch» nicht nur der Töfffahrer, sondern auch der Lenker von Drittfahrzeugen gemeint ist, der also, mit dem der Biker viel zu häufig schuldlos kollidiert. Blindheit auf einem Auge kann man der Studie auch weiterhin nicht vorwerfen. Genauso gründlich und – das ist besonders zu begrüssen: unvoreingenommen und kritisch – nimmt sich die Studie andere potenzielle Risikofaktoren vor, um Verbesserungs- und Entwicklungspotenzial zu orten, Unfälle zu vermeiden oder wenigstens ihre Folgen zu mildern: vom Motorrad (Technik, Fahrzeugassistent-Systeme und Design) und Kollisionsfahrzeug (i.d.R. PW) über die Strasseninfrastruktur (Strassenbeläge, Hindernisse, Begrenzungen etc.) und die dafür verantwortlichen Stellen und Gesetze bis zur Schutzbekleidung (Helm, Kleidung, Stiefel etc.). Alles wird unter die Lupe genommen und ausgewertet.

Die Auslegeordnung der Verbesserungsvorschläge ist entsprechend umfassend. Selbstverständlich beinhaltet sie auch repressive Massnahmen wie Kontrollen zur Durchsetzung der gesetzlichen Vorschriften oder die Ausstellung von Fahrausweisen nur noch auf Zeit. Aber das Spektrum geht viel weiter. So wird beispielsweise eine gezielte Sensibilisierung von PW-Fahrern zum sicheren Erkennen von Motorrädern gefordert. Dass die Studie nicht umhin kommt, auch die Motorradfahrer selbst zu mahnen, sich ihrer Risiken bewusst zu sein und die eigenen fahrerischen Grenzen nicht leichtfertig zu überschreiten, was eben viel zu häufig geschieht, ist selbstverständlich.

Erfreulich offen weist die Studie auch auf infrastrukturelle Defizite in der Praxis hin, welche offenbaren, dass die Kenntnisse und/oder die Sensibilisierung auf «Motorräder» bei Ingenieuren und Planern viel zu wenig vorhanden sind. Das führe, so die Studie, bei Planungsabläufen dazu, dass die Eigenheiten des Motorradverkehrs bei Planung, Projektierung, Ausführung und Unterhalt von Verkehrsanlagen oft mangelhaft berücksichtigt werden. Auch das häufig mangelhafte Unterhaltsmanagement der Infrastruktur wird ebenso offen angesprochen wie die Erkenntnis, dass Leit-schranken, wenn sie denn zum Einsatz kommen, gemäss geltenden Vorschriften bereits heute den Ansprüchen von Motorradfahrern genügen müssten. Was sie allerdings nur selten tun. Ganz generell, so die Studie, seien die Anliegen der Motorräder in den VSS-Normen nur am Rande wiederzufinden. Um diese unhaltbaren Zustände zu ändern, fordert sie die Einführung eines Road Safety Audits, eines international längst etablierten standardisierten Verfahrens zur Prüfung von Projekten (Neubau, Umbau, Sanierung) in den verschiedenen Planungsphasen.



## IG Motorrad CI Motards CI Moto

Klare Hinweise gibt die Studie in ihren Vorschlägen auch bezüglich ihrer politischen Realisierbarkeit. Viele Vorschläge sind nur in Absprache – besser im Gefolge – von EU-Vorschriften möglich oder sinnvoll. Andere hingegen nicht.

Insgesamt darf man der bfu und ihrer neuen Studie ein Kränzchen winden. Beide dürften die kritischen Erwartungen vieler Motorradfahrer vor allem mit Blick auf die Sachlichkeit und Unabhängigkeit ihrer Vorschläge und Forderungen verfehlt haben. Bisher wurde in unserem Lande noch keine so umfassende und neutrale Studie über die Sicherheitsaspekte der Motorradfahrer erarbeitet. Die Arbeit zeigt, dass man die politische und wirtschaftliche Bedeutung der Klientele erkannt hat. Auch wenn die Studie an verschiedenen Stellen Zuflucht zu typisch repressiven und häufig zu administrativen Lösungen sucht, so machen diese in der Gesamtheit doch nur einen Teil des Ganzen aus. Fraglich ist allerdings, ob sich die Politiker nicht gerade auf diesen kleinen Teil stürzen werden, weil er einfach umzusetzen, der Bevölkerung klar und leicht zu kommunizieren und ohne grosse Auseinandersetzungen mit eigenen Behörden und Ämtern rasch umzusetzen ist.

Das Sicherheitssystem Motorrad ist äusserst komplex. Daran lässt die Studie keine Zweifel. Den einzig richtigen Lösungsansatz gibt es nicht. Ansatzpunkte für inkrementelle Verbesserungen bieten sich vielmehr auf verschiedenen Seiten an. Ihre Bewertung wird entsprechend unterschiedlich ausfallen. Immerhin haben Fachmedien wie Motorradorganisationen fortan die Chance, sich bei ihren Sicherheitsforderungen an das Astra auf die Erkenntnisse der bfu-Studie zu stützen. Die IG Motorrad ist jedenfalls erfreut, dass ihre wesentlichen verkehrssicherheitsspezifischen Forderungen in der Studie im positiven Sinne aufgeführt und ihre Berechtigung bestätigt werden. Sie sieht sich in ihrem Bemühen bestätigt, gegen die zum Teil diskriminierende Behandlung durch die Behörden und die Ablehnung ihrer Forderungen vorzugehen. Die Aktivitäten der IG Motorrad erfahren damit eine argumentative Untermauerung.

\*

Was ist und will die IG Motorrad?

Die IG Motorrad ist die grösste unabhängige Interessenvertretung von und für Motorradfahrer/innen in der Schweiz. Sie hat 3'000 Mitglieder, ist politisch und kommerziell unabhängig und wahrt die berechtigten Interessen der Motorradfahrer/innen gegenüber Politik und Verwaltung.

Die IG Motorrad hat sich zum Ziel gesetzt, unsinnige und kontraproduktive Projekte und Massnahmen im Rahmen der Verkehrspolitik zu bekämpfen und sich gegen die Diskriminierung von Motorradfahrern einzusetzen. Sie schlägt geeignete Massnahmen vor, um die Sicherheit von motorisierten Zweiradfahrern zu erhöhen und setzt sich für die Durchsetzung dieser Massnahmen mit geeigneten Mitteln ein.

Die IG Motorrad ist seit dem 8. Februar 2003 Mitglied der Federation of European Motorcyclists Associations (FEMA), die die Interessen der Motorradfahrenden aus inzwischen 21 Staaten vertritt und bei der EU, der OECD und der UNO Beraterstatus hat.

Die bisherigen Erfolge beweisen: die IG Motorrad ist ein Engagement, das sich lohnt.

Jörg Nauman  
Mediensprecher  
IG Motorrad  
joerg.naumann@ig-motorrad.ch

Engagement, das sich lohnt!  
IG Motorrad, Postfach 3005, 8021 Zürich  
www.ig-motorrad.ch, mail@ig-motorrad.ch



# **IG Motorrad CI Motards CI Moto**