



Praxishilfen zur Verkehrssicherheit

## Mit dem Motorrad zur Arbeit

**VISION ZERO.**  
Keiner kommt um. Alle kommen an.

### Einleitung

Laut Halterstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes waren in Deutschland zu Beginn des Jahres 2021 knapp 4,7 Millionen Krafträder zugelassen – etwa 900.000 mehr als noch 2010. Darunter sind etwas mehr als 100.000 leichte vierrädrige und fast 50.000 dreirädrige Kraftfahrzeuge. Die überwiegende Mehrheit aber stellen Motorräder.<sup>1</sup>

Dabei ist das Motorrad für die Mehrheit der Fahrerinnen und Fahrer in erster Linie kein Verkehrsmittel, um damit ziel- beziehungsweise zweckgebundene Fahrten wie etwa zur Arbeit, zur Ausbildungsstätte oder zum Einkaufen durchzuführen. Vielmehr nutzt die weit überwiegende Mehrzahl der Fahrerinnen das Motorrad dazu, um „einfach so zum Spaß damit herumzufahren.“<sup>2</sup> Das Motorrad ist ein Freizeitverkehrsmittel – und manchmal auch ein Sportgerät.

#### Den Weg zur Arbeit kenne ich doch...

Fahren Sie Ihren Arbeitsweg mit dem Motorrad gedanklich ab und stellen Sie sich die dabei vorkommenden Verkehrssituationen an Kreuzungen, Einmündungen oder die Vorbeifahrten an parkenden Fahrzeugen vor! Reagieren Sie, wie Sie es aus den Grundregeln des Motorradfahrens kennen? Nie auf die eigene Vorfahrt vertrauen, sichtbar fahren, lieber zu früh als einmal zu spät reagieren.

Hat sich auf Ihrem Arbeitsweg etwas verändert oder ist alles wie immer? Beobachten Sie auf Ihren nächsten Fahrten zur Arbeit bewusst Umgebungsveränderungen wie Baustellen, neu entstandene Fahrbahnschäden oder neue Verkehrszeichen und fahren Ihren Weg dann gedanklichen neu ab! Hat sich Ihr gedankliches Bild verändert?

# Risiken und Gefährdungen

Motorradfahren geht mit einem erhöhten Risiko einher. Das zeigen die Unfallzahlen: Im Jahr 2020 wurden 552 Motorradfahrer getötet – ein Anteil von 20,3 % an allen Verkehrstoten. Mit 11,1 Getöteten pro 100.000 zugelassenen Fahrzeugen liegt das Risiko, bei einem Verkehrsunfall getötet zu werden, für Motorradfahrer um ein Mehrfaches höher als bei Pkw-Insassen (2,5 Getötete pro 100.000 zugelassene Fahrzeuge).<sup>3</sup> Angesichts der geringen Jahreskilometerleistung von Motorrädern – laut Fahrleistungserhebung der Bundesanstalt für Straßenwesen für das Jahr 2014 werden Krafträder durchschnittlich etwa 3.000 km pro Jahr bewegt<sup>4</sup> – liegt das tatsächliche Risiko noch weitaus höher.

Das erhöhte Risiko ist Motorradfahrern bewusst: Nur 3,8 % der Befragten einer Online-Umfrage mit 3.500 Teilnehmenden machen sich gar keine Gedanken über potenzielle Gefahren. Knapp über die Hälfte der Befragten (50,2 %) sind sich eigenen Angaben zufolge der Risiken beim Motorradfahren stets bzw. oft bewusst.<sup>5</sup>

Aus der Sicht von Motorradfahrern ist es im Straßenverkehr besonders gefährlich, sobald:<sup>6</sup>

- **man übersehen wird:**

Die Sorge, von anderen Verkehrsteilnehmenden nicht rechtzeitig wahrgenommen zu werden; z. B. bei einem Linksabbiegevorgang oder in „Tote-Winkel“-Situationen.

- **sich der Straßenzustand abrupt ändert:**

Die Sorge um Griffigkeitswechsel durch wechselnde Fahrbahnbeläge, Bitumenstreifen, Sand und Rallsplitt ist gedanklich bei zahlreichen Motorradfahrern verankert. Auch wetterbedingt sich verschlechternde Fahrbahnzustände werden als gefährlich eingeschätzt.

- **das eigene Fahrvermögen fehleingeschätzt wird:**

Gedanken über das eigene Können spielen insofern eine Rolle, als dass die Tagesform, die Selbsteinschätzung und das eigene Fahrvermögen in bestimmten Situationen Motorradfahrer beschäftigen.

- **Kurven in Schräglage gefahren werden:**

Viele Gedanken machen sich Motorradfahrer um die passende Kurvengeschwindigkeit und die damit verbundene Schräglage, den Verlauf und weiteren Radius der Kurve. Häufig wird auch über mögliches Wegrutschen oder über Hindernisse, unvorhergesehene Ereignisse sowie über einen Aufprall auf ein Hindernis nach einem möglichen Sturz nachgedacht.

Knapp ein Drittel der Unfälle, bei dem Motorradfahrer verletzt oder getötet werden, sind sogenannte Alleinunfälle.<sup>7</sup> Dies sind Fahrten, bei denen die FahrerIn bzw. der Fahrer die Kontrolle über das Motorrad verloren haben, ohne dass andere Personen beteiligt waren. Sobald hingegen andere Verkehrsteilnehmende in einen Motorradunfall verwickelt sind, handelt es sich in drei von vier Fällen um Kollisionen zwischen einem Motorrad und einem Pkw. In rund der Hälfte der Fälle waren die FahrerInnen von Pkw bzw. von Nutzfahrzeugen die Unfallauslöser.<sup>8</sup>

Folgende Situationen passieren immer wieder bei Kollisionen zwischen Pkw und Motorrad:

1. Ein Pkw biegt auf eine vorfahrtsberechtigten Straße ein oder überquert diese, währenddessen sich ein Motorrad auf der vorfahrtsberechtigten Straße von links oder rechts nähert.
2. Ein Pkw biegt nach links ab, obwohl ihm ein Motorrad entgegenkommt.
3. Ein Pkw wendet. Währenddessen nähert sich ein Motorrad von hinten oder kommt dem Pkw entgegen.
4. Ein Motorrad überholt einen Pkw, der währenddessen auf die linke Fahrspur wechselt oder nach links abbiegt.
5. Ein Pkw nutzt zum Überholen die Gegenfahrbahn oder gerät in einer Kurve auf die Gegenfahrbahn, während ein Motorrad entgegenkommt.

Neben diesen „Sicht“-Unfällen, die aus der schlechten Erkennbarkeit von Motorradfahrern aufgrund deren schmaler Silhouette resultieren, erhöhen fahrzeugspezifische Besonderheiten wie etwa die fehlende Knautschzone das Risiko, einen tödlichen Verkehrsunfall zu erleiden. Hinzu kommt, dass Motorradfahrer erheblich mit ihrer Fahraufgabe beschäftigt sind, da Motorräder bei langsamer Fahrt instabil sind, bei schneller Fahrt eher träge reagieren und insgesamt empfindlich gegen Störeinflüsse, wie etwa einen schadhaften Straßenbelag, sind.



# Maßnahmen und Handlungsmöglichkeiten

Die Verkehrssicherheit von Motorradfahrenden wird unter anderem von der infrastrukturellen Ausstattung beeinflusst, für die Kommunen, Kreise oder die Länder verantwortlich sind. Sie können beispielsweise:

- per Unterfahrschutz Motorradfahrende davor schützen, unter der Schutzplanke durchzurutschen oder gegen einen Stützpfeiler zu prallen,
- mit der Abschirmung von Bäumen sowie mit einem möglichst hindernisfreien Seitenraum die Folgen von Abkommensunfällen mindern,
- durch motorradzentrierte Fahrbahnunterhaltungsmaßnahmen Griffigkeitswechseln im Fahrbelag vorbeugen (z. B. vollflächige Deckenerneuerung statt Bitumenstreifen),
- mit separaten Abbiegespuren die Sichtbarkeit für Linksabbiegende verbessern und auch auf verkehrlich unbedeutende Einmündungen hinweisen, um potenziellen Querverkehrsunfällen vorzubeugen.

Weitere Möglichkeiten zur Verbesserung der Infrastruktursicherheit finden sich im „Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot)“.<sup>9</sup>

Auch Unternehmen können positiv Einfluss nehmen. Dies zeigen verschiedene regionale Initiativen zwischen Unternehmen und kommunalen bzw. kreislichen Behörden, denen es gelungen ist, regionale Gefahrenstrecken beziehungsweise risikoreiche Stellen auf den Anfahrtswegen zum Unternehmen zu identifizieren und zu entschärfen. Das Kooperationsprojekt „Sicher in meiner Region – Regio Protect“ vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat sowie den Berufsgenossenschaften und Unfallkassen sowie der interaktive Unfallatlas des Statistischen Bundesamtes zielen auf regionale Unfallbetrachtungen.

Darüber hinaus können Unternehmen:

- mit der Bereitstellung von Schließfächern, Spinden sowie Umkleieräumen die Lagerung der Schutzkleidung optimieren, so dass Helm, Motorradjacke, -handschuhe und -stiefel bei Bedarf auch stets verfügbar sind.
- flexible Dienstzeitregelungen einführen, die dazu beitragen, Zeitdruck auf der Fahrt zu mindern bzw. gar nicht erst entstehen zu lassen.
- Fahrsicherheitstrainings veranlassen, die mit dem Motorrad zur Arbeit pendelnden Beschäftigten dabei unterstützen, Handlungsabläufe zum Erkennen und Reagieren in kritische Situationen aufzubauen.

Sofern eine ausreichend große Anzahl an Beschäftigten mit dem Motorrad zur Arbeit kommt, wäre zudem denkbar, dieser Gruppe die Möglichkeit zu einem Austausch ihrer spezifischen (betrieblichen) Verkehrssicherheitsbelange einzuräumen. Denn wer Situationen kennt, in denen es immer wieder zu Unfällen kommt, kann vorausschauend fahren, kritische Begegnungen bereits im Vorfeld erkennen und Unfälle vermeiden.

Die Motorradfahrenden selbst können mit folgenden Strategien ihre Sicherheit erhöhen:

## • **Adäquater Motorradtyp und Schutzkleidung:**

Der gewählte Motorradtyp sollte zum Einsatzzweck, zum Wunschfahrstil und zur Körpergröße der FahrerIn bzw. des Fahrers passen. Eine gute Schutzkleidung schützt vor schweren Verletzungen.

## • **Vorausschauender Fahrstil:**<sup>10</sup>

In kritischen Situationen sollte man vom Gas gehen, brems- und kupplungsbereit sein und versuchen, die jeweils anderen Verkehrsteilnehmenden auf sich aufmerksam zu machen. Dies kann durch eine leichte Ausweichbewegung geschehen. Auch Hupe und Lichthupe sind möglich, können aber missverstanden werden. Zudem kann das Vorstellen von kritischen Situationen als mentale Vorbereitung helfen, im Ernstfall die eigenen Handlungsstrategien schneller abzurufen und das richtige Manöver schneller einzuleiten. Diese Manöver sollten zuvor praktisch eingeübt werden.

## • **Für Sichtbarkeit sorgen:**

Schlechte Sichtverhältnisse sind unfallbegünstigend. Tief stehende Sonne oder Waldstrecken mit unterbrochener Sonneneinstrahlung überfordern häufig die Wahrnehmung und führen dazu, dass Motorradfahrende übersehen werden. Hier gilt es, optisch auffällig zu fahren und im Zweifel Lichtzeichen zu geben und/oder zu hupen.

## • **Fokussierung auf Fahraufgabe:**

Motorradfahren ist eine Herausforderung, auch weil die Fahrbahn auf Unebenheiten und Schmutz „gelesen“ werden muss. Zum Motorradfahren gehört neben Fairness auch Fitness – wer trainiert und ausgeruht die Fahrt beginnt, kann länger konzentriert fahren und im Ernstfall schneller reagieren. Pausen sind ratsam, weil Fahren mit Motorradbekleidung belastet und zu einem erhöhten Flüssigkeitsbedarf führt.

# Weitere Informationen

<sup>1</sup> Kraftfahrt-Bundesamt (2021, Hrsg.). Der Fahrzeugbestand im Überblick am 1. Januar 2021 gegenüber dem 1. Januar 2020, Flensburg. Verfügbar unter [https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz\\_Bestand/2021/2021\\_b\\_ueberblick.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=1](https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Jahresbilanz_Bestand/2021/2021_b_ueberblick.pdf?__blob=publicationFile&v=1)

<sup>2</sup> Motor Presse Stuttgart (2018, Hrsg.). Motorrad fahren in Deutschland 2018. Fachbereich Research & Services/Media-Marketing Service. Stuttgart. In Teilen verfügbar unter <https://www.mps-vermarktung.de/studien-und-leserwahlen-motorradfahren-in-deutschland-2018/>

<sup>3</sup> Statistisches Bundesamt (Destatis) (2021, Hrsg.). Verkehr. Verkehrsunfälle 2020. Fachserie 8, Reihe 7. Wiesbaden. Verfügbar unter [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/\\_inhalt.html](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/_inhalt.html)

<sup>4</sup> Bundesanstalt für Straßenwesen (2017). Fahrleistungserhebung 2014. Daten & Fakten kompakt der BASt von 04/2017. Bergisch Gladbach. Verfügbar unter [https://www.bast.de/BASt\\_2017/DE/Publikationen/DaFa/Downloads/2017-04.pdf;jsessionid=AEDEEAE666BAE1794F98619D9E9B8EEF.live21302?\\_\\_blob=publicationFile&v=3](https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Publikationen/DaFa/Downloads/2017-04.pdf;jsessionid=AEDEEAE666BAE1794F98619D9E9B8EEF.live21302?__blob=publicationFile&v=3)

<sup>5 & 6</sup> Kuschefski, A., Haasper, M., Vallese, A., Krüsemann, M. (2018). Motorradsicherheit in Deutschland: Einstellungen und Verhaltensweisen mit speziellem Blick auf Fahrer-Assistenzsysteme an Krafträdern, Essen. Verfügbar unter [https://www.ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2020/08/ifz-Studie\\_FAS\\_2020.pdf](https://www.ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2020/08/ifz-Studie_FAS_2020.pdf)

<sup>7</sup> Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (2016, Hrsg.). Risiko im Straßenverkehr: mit dem Auto und dem Motorrad. Bonn. Verfügbar unter <https://www.risiko-check.info/informationen/auto-motorrad.html>

<sup>8</sup> Pschenitzka, M. (2019). Auswertung von Motorradunfällen: Konstellationen, Besonderheiten, Abhilfemaßnahmen. Berichte der ADAC-Unfallforschung. Landsberg/Lech. Verfügbar unter [https://www.adac.de/-/media/pdf/rund-ums-fahrzeug/auswertung\\_motorradunfalle\\_1005kb.pdf](https://www.adac.de/-/media/pdf/rund-ums-fahrzeug/auswertung_motorradunfalle_1005kb.pdf)

<sup>9</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2007, Hrsg.). Merkblatt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken (MVMot). FGSV-Nr.: 314. FGSV-Verlag GmbH, Köln.

<sup>10</sup> Institut für Zweiradsicherheit (2019, Hrsg.). Gefährliche Begegnungen. Situationen erkennen – sicherer fahren. Essen. Verfügbar unter [https://ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2015/02/Gefaehrliche\\_Begegnungen-www.pdf](https://ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2015/02/Gefaehrliche_Begegnungen-www.pdf).

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V., Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (2010, Hrsg.). Motorrad fahren – auf sicherer Straße! Ein Leitfaden für die Praxis. München, Bonn. Verfügbar unter <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/broschueren-flyer/broschuere-motorrad-fahren.pdf>.

## Impressum

### Herausgegeben von

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)  
Jägerstraße 67-69  
10117 Berlin  
T +49(0)30 22 66 771-0  
F +49(0)30 22 66 771-29  
E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de)

### und:

Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW)  
M5, 7  
68161 Mannheim  
T +49(0)621 183-0  
F +49(0)621 183-65919  
E [info@bghw.de](mailto:info@bghw.de)

### Autor:

Ulrich Süßner (BGHW)

### Layout | Satz | Redaktion:

VKM · Verkehrssicherheit  
Konzept & Media GmbH  
Jägerstraße 67-69 · 10117 Berlin

### Bildnachweis: DVR

© BGHW, DVR, 2021