

## **ACE kritisiert Motorradhersteller: „Ungestüme PS-Fanatiker“**

### **Leistungsstarke Motorräder häufiger an schweren Unfällen beteiligt**

Stuttgart (ACE) 4. Oktober 2010 – Unmittelbar vor Beginn der Kölner Motorrad-Leitmesse INTERMOT (6. - 10. Oktober 2010) hat der *ACE Auto Club Europa* die Motorradhersteller dazu aufgerufen, sich für mehr Sicherheit von Maschinen und Bikern stark zu machen. Zugleich kritisierte der Club den in der Branche „schon seit Jahren ungebremst betriebenen Wettlauf“ um immer höhere Motorleistung. „Wir sehen ständig, wie neu aufgerüstete Serienmotorräder mit bis zu 200 PS angeboten werden, vermissen aber bei Herstellern und Händlern ein entsprechend großes Engagement, um technische Module zur Unfallverhütung voranzubringen“, kritisierte ACE-Sprecher Rainer Hillgärtner am Montag in Stuttgart. Sein Club fordere, Motorräder serienmäßig mit ABS auszustatten. Statt aber eine technische Offensive zum Ausbau der passiven Sicherheit zu starten, verharren viele Hersteller und Händler immer noch in ihrer Rolle als ungestüme PS-Fanatiker.

### **Tempo 250 km/h nicht mehr außergewöhnlich**

Unter Berufung auf Zahlen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) und des Statistischen Bundesamtes (Destatis) teilte der ACE mit, dass in Deutschland derzeit über eine Million Motorräder zugelassen sind, die eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 Kilometer pro Stunde (km/h) erreichen können. Damit ist laut ACE jedes vierte (27,4 Prozent) zulassungspflichtige motorisierte Zweirad in der Lage, in diesen Hochgeschwindigkeitsbereich vorzustößen. Jedes zwanzigste Motorrad auf Deutschlands Straßen (5,6 Prozent) überschreitet sogar die Marke von 250 km/h. Im Vergleich zu Pkw gibt es ein Drittel mehr Motorräder als Autos, die in diese Tempobereiche eindringen können, erläuterte der ACE.

Im bundesweiten Vergleich liegt der Anteil von Maschinen, die schneller als 200 km/h fahren können, mit knapp 31 Prozent in der Hansestadt Bremen am höchsten. Niedersachsen folgt mit 30 Prozent auf dem zweiten Rang, nur knapp vor dem Saarland (29,8 Prozent). Die geringste Fahrzeugdichte schneller Motorräder ist nach Angaben des ACE in Bayern (24,8 Prozent) und Mecklenburg-Vorpommern (22,1 Prozent) zu verzeichnen.

Als einziges Segment im insgesamt rückläufigen Motorradmarkt bringt es der Bereich der Sport- und Supersport-Maschinen auf deutliche Zuwächse. Innerhalb der letzten zehn Jahre stiegen die Neuzulassungen dieser Klasse von 37,7 auf 46,5 Prozent. Jedes dritte in Deutschland neu zugelassene Motorrad verfügt über eine Motorleistung von mehr als 98 PS.

## **Je höher die PS-Zahl, desto schwerer die Unfallfolgen**

Mit der Motorleistung steigt allerdings auch die Unfallschwere. Obwohl nur jedes fünfte Motorrad über eine Leistung von mehr als 70 kW (95 PS) verfügt sind diese Maschinen an über 54 Prozent der tödlichen und an mehr als jedem dritten von Motorradfahrern verursachten Unfall mit Schwerverletzten beteiligt.

Die Gefahr, in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt zu werden, lag 2009 bei einem Faktor von 8,8 pro 1.000 zugelassene Motorräder. Das Risiko in den Altersklassen über 34 Jahren liegt mit Werten zwischen 5,4 und 6 pro 1.000 deutlich unter dem der jüngeren Fahrer. Auffallend hoch sind die Unfallzahlen der Altersklasse bis 17 Jahre, wo im vergangenen Jahr 196,3 Unfälle pro 1.000 Maschinen passierten. Rechnerisch war fast jeder fünfte Motorradbesitzer unter 18 Jahren an einem Unfall beteiligt.

## **Sicherheit trainieren**

Bikern empfiehlt der ACE, Fahrsicherheitstrainings zu besuchen. Wer souverän auf dem motorisierten Zweirad unterwegs sein wolle, sollte in solchen Kursen wenigstens zu Beginn der Motorradsaison im Frühjahr sein Fahrschulwissen auffrischen. Nicht alle Biker wüssten auch, dass man beispielsweise mit Hilfe einer besonderen Lenkimpulstechnik in einer prekären Kurvenfahrt einen Sturz vermeiden könnte.

## **Motorradunfälle: mehr Leistung, schwerere Unfälle**

- 1 Tempo auf dem Vormarsch**
- 2 Motorradbestand nach Leistung**
- 3 Neuzulassungen: Sportler auf Erfolgskurs**
- 4 Hohe Leistung verkauft sich besser**
- 5 Regionaldaten: schnelle Motorräder nach Bundesländern**
- 6 Beteiligte und Verursacher von Motorradunfällen**
- 7 Eckdaten: von Motorradfahrern verursachte Unfälle**
- 8 Besondere Unfallschwere bei leistungsstarken Bikes**
- 9 Junge Fahrer besonders gefährdet**

Oktober 2010

# 1 Tempo auf dem Vormarsch

Immer mehr Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen sind für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt. Galt Tempo 200 einst als Schallmauer, sind mit Pkw oder Motorrädern erreichbare Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h heute im Bereich des Normalen angesiedelt.

Der Anteil von Personenwagen, die schneller als 200 km/h fahren können, ist in den vergangenen vier Jahren auf mehr als 9,2 Millionen Fahrzeuge angewachsen. Gemessen am Fahrzeugbestand bedeutet dies eine Zunahme von 19,1 auf 22 Prozent. Zugelegt haben auch die Autos, die noch schneller unterwegs sein können: Mehr als acht Prozent erreichen ein Tempo von 220 km/h. Im darüberliegenden Geschwindigkeitsbereich nimmt der Anteil allerdings zusehends ab. Festzuhalten bleibt, dass bei Pkw in allen hohen Tempobereichen Zuwächse zu verzeichnen sind.

Deutlich über den Werten der Personenwagen liegen die Zahlen für Motorräder. Mehr als jedes vierte zulassungspflichtige motorisierte Zweirad erreicht Geschwindigkeiten von mehr als 200 km/h (27,39 Prozent), knapp 11,5 Prozent der Motorräder bringen es auf Spitzengeschwindigkeiten von mehr als 230 km/h. Jedes zwanzigste Motorrad auf Deutschlands Straßen (5,6 Prozent) ist in der Lage, die Marke von 250 km/h zu überschreiten. Damit gibt es ein Drittel mehr Motorräder als Autos, die in diesen Tempobereich eindringen können. Der Anteil dieser Maschinen hat seit 2007 leicht zugelegt – auch wenn die Bestandszahlen unwesentlich gesunken sind.

<b>Fahrzeug-Bestand nach Höchstgeschwindigkeit</b>											
<b>Spitzentempo</b>		<b>über 200 km/h</b>		<b>über 220 km/h</b>		<b>über 230 km/h</b>		<b>über 240 km/h</b>		<b>über 250 km/h</b>	
	<b>Jahr</b>	<b>Anzahl</b>	<b>%</b>	<b>Anzahl</b>	<b>%</b>	<b>Anzahl</b>	<b>%</b>	<b>Anzahl</b>	<b>%</b>	<b>Anzahl</b>	<b>%</b>
<b>Pkw</b>	<b>2010</b>	9.213.141	<b>22,07</b>	3.387.172	<b>8,12</b>	1.739.209	<b>4,17</b>	943.538	<b>2,26</b>	144.401	<b>0,35</b>
	<b>2007</b>	8.864.540	<b>19,1</b>	3.103.829	<b>6,67</b>	1.543.329	<b>3,32</b>	819.680	<b>1,8</b>	130.780	<b>0,28</b>
<b>Moto</b>	<b>2010</b>	1.030.409	<b>27,39</b>	598.071	<b>15,90</b>	431.469	<b>11,47</b>	310.259	<b>8,24</b>	210.748	<b>5,60</b>
	<b>2007</b>	1.061.197	<b>26,9</b>	630.131	<b>16</b>	471.740	<b>11,9</b>	326.166	<b>8,3</b>	214.258	<b>5,42</b>

Prozentangabe bezogen auf Gesamtbestand der Fahrzeuggattung; Datenbasis: KBA

## 2 Motorradbestand nach Leistung

Innerhalb der letzten vier Jahre ist der Motorradbestand von 3.885.572 auf 3.650.111 Fahrzeuge gesunken. Dies kommt einer Abnahme von etwa sechs Prozent gleich.

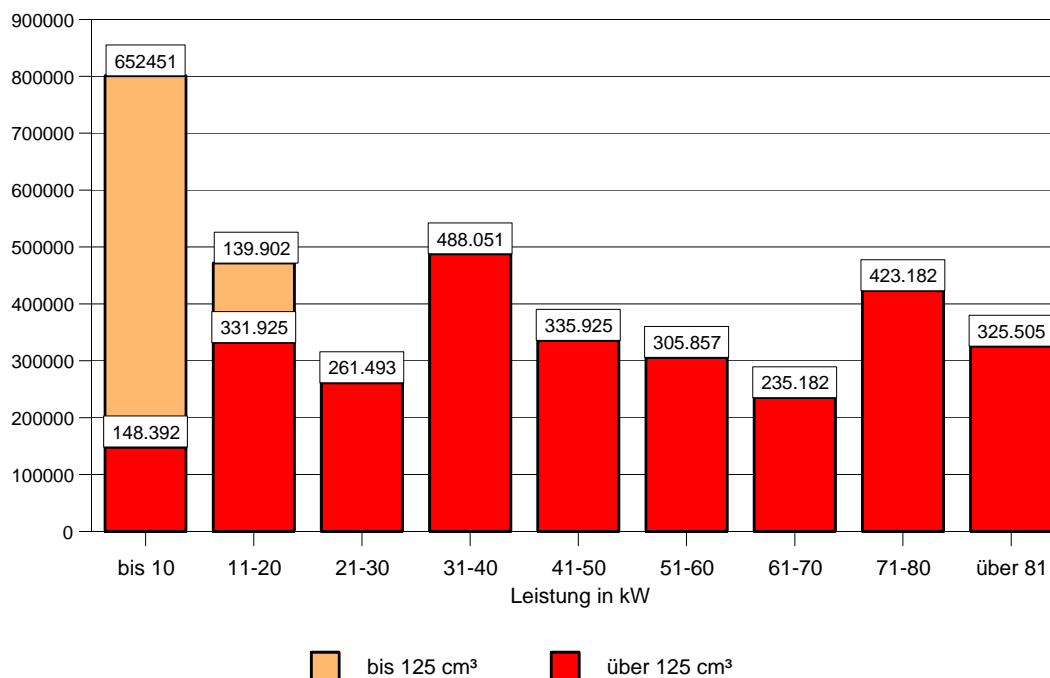
Zulassungspflichtige motorisierte Zweiräder bis 125 Kubikzentimeter, die zum Großteil bereits mit 16 Jahren bzw. mit dem alten Führerschein der Klasse 3 (ausgestellt vor dem 1. April 1980) bewegt werden dürfen, machen ca. 21,7 Prozent des Gesamtbestandes aus.

Ein Drittel des Motorradbestands entfällt mit 33,7 Prozent auf die Gruppe der Maschinen mit bis zu 40 kW (54 PS). In diesem Segment sind auch die Motorräder bis 25 kW (34 PS) enthalten, die nach Erteilung der Führerscheinklasse A (beschränkt) bewegt werden dürfen.

Knapp jede vierte Maschine (24 Prozent) verfügt über eine Motorleistung zwischen 40 kW (54 PS) und 70 kW (95 PS).

Der Anteil der Motorräder mit einer Motorleistung von mehr als 70 kW (95 PS) beträgt 20,5 Prozent.

### Motorradbestand nach Leistung



Datenbasis: KBA, Bestand zum 1.1.2010

### 3 Neuzulassungen: Sportler auf Erfolgskurs

Der Anteil klassischer Motorräder an den Neuzulassungen ist innerhalb der letzten zehn Jahre von 19,35 auf 13 Prozent abgesunken.

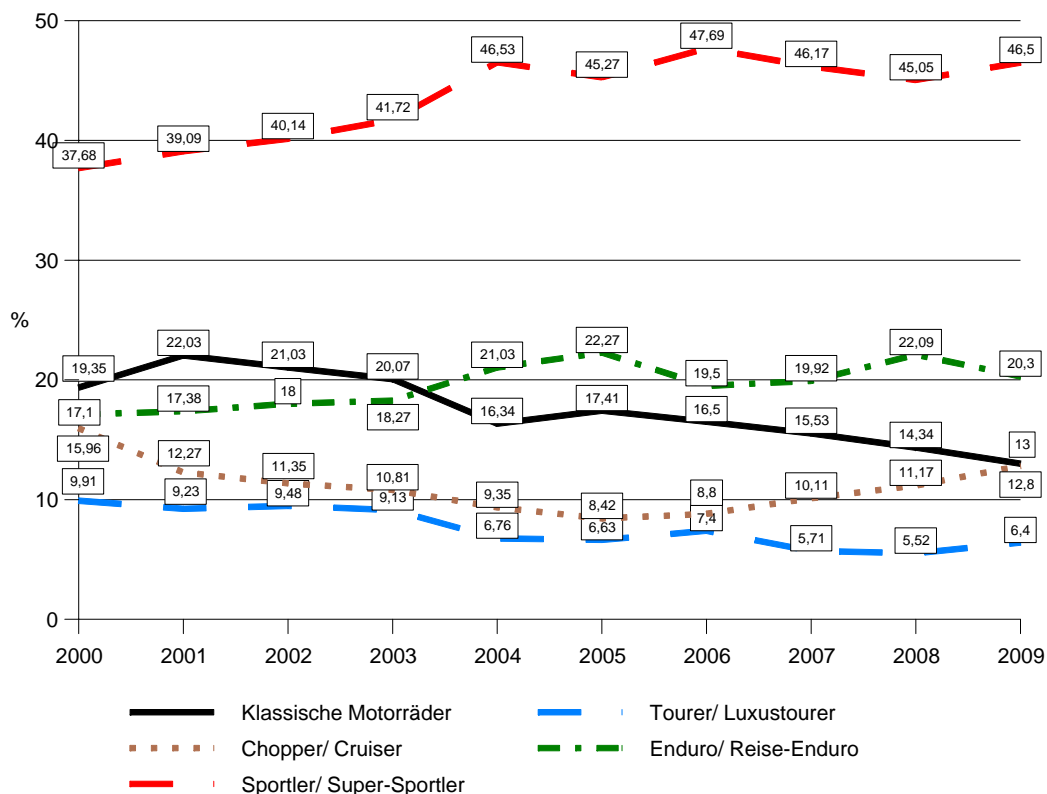
Ebenfalls um etwa ein Drittel gingen die Zulassungszahlen von Tourern und Luxus-Tourern zurück. War noch im Jahr 2000 knapp jedes zehnte Motorrad eine Tourenmaschine, sank deren Anteil an den Motorradzulassungen bis zum Jahr 2009 auf nur noch 6,4 Prozent.

Etwas erholt hat sich der Markt der Chopper und Cruiser. Lag deren Anteil 2000 noch bei etwa 16 Prozent, entschieden sich nach einer längeren Talsohle 2009 immerhin wieder fast 13 Prozent für eines dieser Modelle.

Seit Jahren stabil ist mit Werten um die 20 Prozent das Segment der Enduros und Reise-Enduros. Innerhalb der vergangenen zehn Jahre konnten die mehr oder weniger geländetauglichen Maschinen ihren Anteil an den Neuzulassungen um drei Prozent steigern.

Deutliche Zuwächse sind im Bereich der Sport- und Supersport-Maschinen zu verzeichnen. Deren Anteil kletterte von 37,7 Prozent im Jahr 2000 auf 46,5 Prozent im vergangenen Jahr.

#### Motorrad-Neuzulassungen nach Segmenten



## 4 Hohe Leistung verkauft sich besser

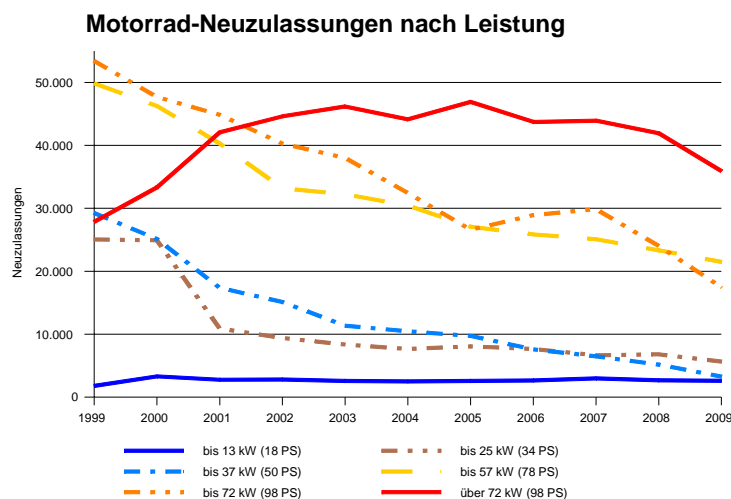
Binnen der letzten zehn Jahre ist die Anzahl der erstmals in den Verkehr gebrachten Motorräder rapide gesunken. Wurden 1999 noch 235.166 motorisierte Zweiräder aller Leistungsklassen neu zugelassen, waren es 2009 nur noch 99.835. Dies kommt einer Abnahme von 42 Prozent gleich. Allerdings ist der Schwund nicht in allen Klassen gleich hoch.

Ein Plus von 68 Prozent konnte in der Klasse bis 13 kW (18 PS) verzeichnet werden. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass es sich hier nur um 2.575 Fahrzeuge handelt, die im vergangenen Jahr neu in den Verkehr kamen.

Auf 22,5 Prozent des ursprünglichen Wertes gingen die Zulassungen in der Klasse bis 25 kW (34 PS) zurück, im Segment der Fahrzeuge mit bis zu 37 kW (50 PS) musste eine Einbuße von 88,9 Prozent hingenommen werden.

Motorräder bis 57 kW (78 PS) wurden zu 56,1 Prozent weniger gekauft, in der Klasse bis 72 kW (98 PS) gingen die Zulassungen um gut zwei Drittel (67,35 %) zurück.

Die einzige Sparte, in der trotz des allgemeinen Rückgangs im Jahr 2009 deutlich mehr Motorräder zugelassen wurden als zehn Jahr zuvor, war die Leistungsklasse der Motorräder über 72 kW (98 PS). Mit einer Anzahl von fast 36.000 Motorrädern wurde fast ein Drittel mehr Maschinen mit sehr hoher Motorleistung verkauft als eine Dekade zuvor. Mit einem Anteil von 36 Prozent hat mehr als jedes dritte in Deutschland neu zugelassene Motorrad eine Motorleistung von mehr als 98 PS.



Datenbasis: KBA/IVM

## 5 Regionaldaten: schnelle Motorräder nach Bundesländern

Über eine Million der in Deutschland zugelassenen Motorräder erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h. Mit einem Bestandsanteil von 27,4 Prozent stößt somit mehr als jedes vierte Motorrad in Hochgeschwindigkeitsbereiche vor. Allerdings ist die Vorliebe für schnelle Maschinen regional unterschiedlich stark ausgeprägt.

Mit knapp 31 Prozent liegt der Anteil von leistungsstarken und somit schnellen Maschinen in der Hansestadt Bremen im bundesweiten Vergleich am höchsten. Fast jedes dritte dort zugelassene Motorrad ist in der Lage, schneller als 200 km/h zu fahren. Das benachbarte Bundesland Niedersachsen kommt mit 30 Prozent auf den zweiten Rang. Nur knapp darunter rangieren die Motorradfahrer im Saarland, die sich zu 29,8 Prozent dafür entschieden haben, im Bedarfsfall richtig schnell sein zu können.

<b>Anteil über 200 km/h schneller Motorräder nach Bundesländern</b>			
Bundesland	Motorradbestand gesamt	Motorradbestand 200 km/h +	Anteil Motorräder 200 km/h + / Gesamtbestand
Hansestadt Bremen	19.318	5.948	30,8 %
Niedersachsen	370.674	111.176	30,0 %
Saarland	55.190	16.426	29,8 %
Schleswig-Holstein	131.261	38.848	29,6 %
Nordrhein-Westfalen	769.611	223.815	29,1 %
Baden-Württemberg	562.510	155.875	27,7 %
Sachsen	136.179	37.522	27,6 %
<b>Deutschland gesamt</b>	<b>3.762.260</b>	<b>1.011.451</b>	<b>27,4 %</b>
Rheinland-Pfalz	217.637	59.600	27,4 %
Berlin	93.478	25.499	27,3 %
Hansestadt Hamburg	48.448	13.085	27,0 %
Hessen	296.276	78.768	26,6 %
Brandenburg	97.476	25.670	26,3 %
Thüringen	82.274	20.701	25,2 %
Bayern	753.790	186.691	24,8 %
Mecklenburg-Vorpommern	52.634	11.627	22,1 %

Basisdaten: KBA, Stand 1.1.2010

Nur unwesentlich darunter liegen die Werte für Schleswig-Holstein (29,6 Prozent) und Nordrhein-Westfalen (29,1 Prozent). Knapp über dem bundesweiten Mittelwert liegen auch Baden-Württemberg (27,7 Prozent) sowie Sachsen mit einem Anteil von 27,6 Prozent.

Etwa dem Durchschnitt entsprechen die Motorradbesitzer in Rheinland-Pfalz (27,4 Prozent) und Berlin (27,3 Prozent). Auch Hamburg (27 Prozent) sowie Hessen (26,6 Prozent) und Brandenburg (26,3 Prozent) kommen sehr nah an den Mittelwert heran.

Fast genau ein Viertel der Motorradfahrer in Thüringen (25,2 Prozent) können eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h erreichen. In Bayern sind es 24,8 Prozent.

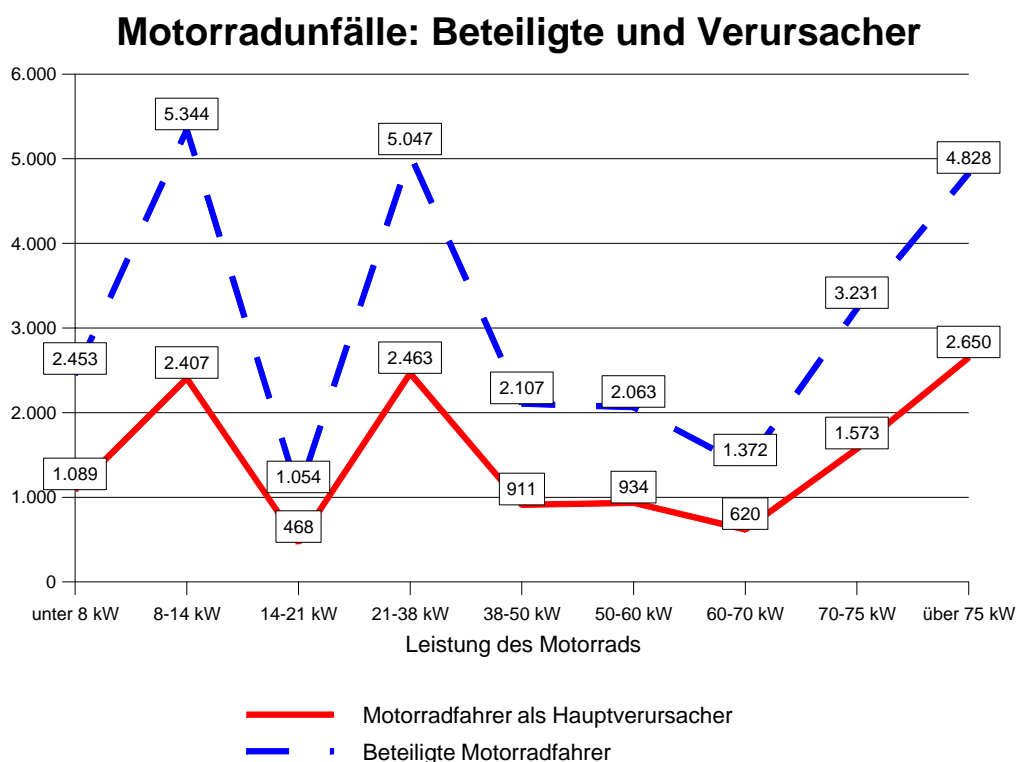
Nicht ganz so ausgeprägt ist das Bedürfnis nach Tempo offenbar in Mecklenburg-Vorpommern, wo 22,1 Prozent der Motorräder die 200-km/h-Marke überschreiten.



## 6 Beteiligte und Verursacher von Motorradunfällen

In der Unfallhäufigkeit spiegeln sich im wesentlichen die Eckdaten des Motorradbestandes wider. Die vom Statistischen Bundesamt erhobenen Werte für die Unfallentwicklung von Motorrädern bis 14 kW (19 PS) sind vergleichbar mit dem hohen Bestand von 125ern. In der Wertereihe bis 38 kW zeichnen sich die hohen Bestände sowohl in der Einstiegsklasse bis 25 kW (34 PS) als auch in der früher beliebten Klasse bis 37 kW (50 PS) ab.

Bei den Fahrzeugen mit über 70 kW (95 PS) ist eine deutlich höhere Unfallbeteiligung zu beobachten. Während in allen anderen Leistungsklassen Motorradfahrer unterdurchschnittlich häufig Verkehrsunfälle mit Personenschaden verschuldeten, steigt die Verursacherquote von Fahrern von Motorrädern über 75 kW (102 PS) sichtbar an.



Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Unfälle mit Personenschaden, Zeitraum 2009

## 7 Eckdaten: von Motorradfahrern verursachte Unfälle

Die Anzahl der Verkehrsoffer – vor allem im Bereich der Getöteten und Schwerverletzten – bei Autounfällen ist in den vergangenen Jahren stetig zurückgegangen. An diesem Verlauf haben technische Entwicklungen zur Verbesserung der passiven Sicherheit von Pkw einen hohen Anteil, vor allem moderne Autos verfügen nicht nur über verbesserten Insassenschutz, sondern sorgen mit Fahrerassistenzsystemen wie ABS und ESP dafür, dass Unfälle vermeidbar werden.

Bei Motorradfahrern besteht die Knautschzone wesentlich aus der Sicherheitsbekleidung, die sie tragen. Technische Hilfsmittel wie ABS haben sich noch nicht im gleichen Umfang wie bei Pkw durchgesetzt. Wesentlicher Faktor zur Vermeidung von Motorradunfällen und ihren Folgen aber bleibt der gewissenhafte Dreh am Gasgriff. Dem Statistischen Bundesamt zufolge wurden 48,5 Prozent der Unfälle mit Personenschaden, an denen Motorräder beteiligt waren, im Jahr 2009 auf das Verschulden der Motorradfahrer zurückgeführt. Leistungsstarke Maschinen waren an diesen Unfällen überproportional beteiligt. Obwohl nur jedes fünfte Motorrad über eine Leistung von mehr als 70 kW verfügt, sind diese Maschinen an über 54 Prozent der tödlichen und an mehr als jedem dritten Unfall mit Schwerverletzten beteiligt.

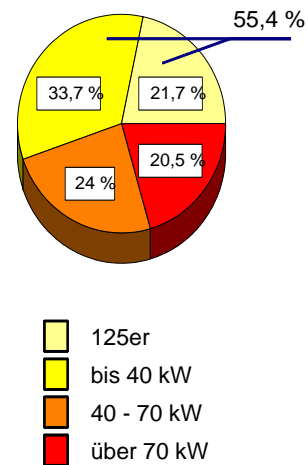
<b>Eckdaten: von Motorradfahrern verursachte Unfälle</b>						
<b>Leistung in kW</b>	<b>Unfälle mit Personenschaden</b>			<b>Verunglückte</b>		
	<b>mit Getöteten</b>	<b>mit Schwer- verletzten</b>	<b>mit Leicht- verletzten</b>	<b>Getötete</b>	<b>Schwer- verletzte</b>	<b>Leicht- verletzte</b>
<b>bis 21</b>	47	1.257	2.660	49	1.328	3.163
<b>21-38</b>	60	997	1.406	62	1.061	1.734
<b>38-50</b>	32	354	525	32	376	673
<b>50-60</b>	22	361	551	23	376	672
<b>60-70</b>	18	239	363	18	254	461
<b>70-75</b>	56	647	870	56	707	1.106
<b>über 75</b>	157	1.255	1.238	161	1.339	1.605
<b>gesamt</b>	392	5.110	7.613	401	5.441	9.414

Nicht aufgeführt wurden Unfälle und Verkehrsoffer ohne Angabe der Motorleistung.  
Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2009

## 8 Besondere Unfallschwere bei leistungsstarken Bikes

Über die Hälfte der in Deutschland zugelassenen Motorräder (55,4 %) verfügt über eine Motorleistung von bis zu 40 kW (54 PS). Betrachtet man die von Fahrern dieser Maschinen verursachten Unfälle, liegt die Quote der Leichtverletzten mit 53,4 Prozent etwa auf dem Niveau des Bestandes. Nur etwa jedes vierte Todesopfer (27 Prozent) dagegen war in dieser Leistungsklasse zu beklagen.

### Motorradbestand nach Leistung



Datenbasis: KBA, Stand 1.1.2010

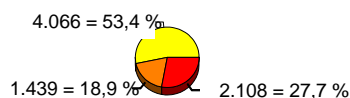
Gleichmäßig unauffällig verlief die Unfallentwicklung im Segment der Motorräder zwischen 40 und 70 kW (55-95 PS). Einem Bestandsanteil von 24 Prozent stehen bei den Zahlen von Getöteten sowie Leicht- und Schwerverletzten je zwischen 18 und 19 Prozent schuldhaftem Unfallbeteiligung gegenüber.

Motorräder mit mehr als 70 kW (95 PS) sind überproportional häufig an schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Bei von Fahrern dieser Motorräder verursachten Unfällen mit Personenschaden betrug die Quote der Leichtverletzten 27,7 Prozent. Allerdings waren hier 37,2 Prozent der Schwerverletzten und 54,3 Prozent der Getöteten zu beklagen.

### Motorradunfälle: Unfallfolgen nach Leistungsklassen

Von Motorradfahrern verursachte Unfälle mit Personenschaden

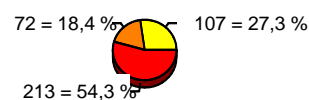
#### Leichtverletzte



#### Schwerverletzte



#### Getötete



■ bis 38 kW   
 ■ 38 - 70 kW   
 ■ über 70 kW

Datenbasis: Statistisches Bundesamt, Zeitraum 2009

## 9 Junge Fahrer besonders gefährdet

Die Gefahr, in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt zu werden, lag 2009 bei einem Faktor von 8,8 pro 1.000 zugelassene Motorräder. Dabei liegt das Risiko in der Altersklasse über 34 Jahren mit Werten zwischen 5,4 und 6 pro 1.000 deutlich unter dem der jüngeren Fahrer. In diesen Jahrgängen fällt auch die Verursacherquote geringer als der Mittelwert von 48,5 Prozent aus.

In der Altersgruppe der 25- bis 34-Jährigen liegt die Gefahr, in einen Unfall mit Personenschaden verwickelt werden, schon bei 11,5 pro 1.000 in dieser Altersklasse zugelassenen Motorrädern. Noch gefährdeter ist die Gruppe der Fahranfänger zwischen 18 und 24 Jahren: Mit einem Wert von 44,8/1.000 leben diese Fahrer fünfmal so gefährlich wie der Durchschnitt.

Erschreckend hoch sind die Unfallzahlen der Altersklasse bis 17 Jahren: Hochgerechnet auf den vorhandenen Fahrzeugbestand dieser Altersgruppe passierten im vergangenen Jahr 196,3 Unfälle pro 1.000 Maschinen. Rechnerisch war fast jeder fünfte Besitzer an einem Unfall beteiligt. Deutlich über dem Durchschnitt lag auch die Verursacherquote von mehr als 55 Prozent.

<b>Motorradunfälle* nach Altersgruppen</b>					
<b>Alter des Halters</b>	<b>Motorradbestand</b>		<b>Unfallbeteiligte Motorradfahrer</b>		<b>Motorradfahrer als Unfallverursacher</b>
	<b>absolut</b>	<b>%</b>	<b>absolut</b>	<b>pro 1.000 zugelassene Motorräder</b>	
<b>bis 17</b>	13.339	0,4	2.618	196,3	55,1 %
<b>18-24</b>	138.889	3,9	6.223	44,8	47,1 %
<b>25-34</b>	428.343	12,2	4.925	11,5	50,2 %
<b>35-44</b>	1.017.718	28,9	5.922	5,8	46,1 %
<b>45-54</b>	1.226.307	34,8	7.152	5,8	43,7 %
<b>55-64</b>	465.529	13,2	2.773	6,0	40,2 %
<b>65 +</b>	228.731	6,5	1.236	5,4	48,1 %

\* Unfälle mit Personenschaden  
Datenbasis: KBA, Statistisches Bundesamt, alle Zahlen für 2009