

TITEL/Motorrad

Start in die Motorradsaison 2001

Von Michael Zielasko

Sehnsüchtig hängen die Blicke der Biker an den Lippen der Wetterkundler. Wann wehen endlich die ersten lauen Lüftchen? Wann vertreiben die ersten kräftigen Strahlen der Frühlingssonne das triste Nieselgrau von Deutschlands Straßen? Luftdruck geprüft, Felgen blitzblank, Öl gewechselt, Batterie eingebaut, Bremsen ok; die Feuerstühle glänzen im Stall, die Asphalttritter sind bereit für den Start in die neue Motorradsaison. Die Formationen, denen die Autofahrer bald wieder auf den Straßen begegnen werden, müssen nicht so bedrohlich aussehen wie auf dem dpa-Foto, das einen gemeinsamen Ausflug von Hell's Angels und Bandidos zeigt.

Zwar wurden im Jahr 2000 fast neun Prozent weniger Motorräder über 125 Kubikzentimeter neu zugelassen als im Vorjahr, doch scheint die Popularität motorisierter Zweiräder ungebrochen. Das meint zumindest der Branchen-Lobbyist Industrie-Verband Motorrad Deutschland e. V. (IVM). Besonders Frauen würden immer öfter lieber selbst Gas geben. Nach Berechnungen des Hersteller-Verbandes (<http://ivm.motorrad.net>) ist die Zahl der Frauen, die von Mitte 1999 bis Juli 2000 ein Motorrad zugelassen haben, um rund 28 Prozent zum Vorjahreszeitraum gestiegen. Nicht selten würden aber die Maschinen auf den Namen des männlichen Partners eingetragen. Die Gruppe der weiblichen Biker dürfte also noch größer sein.

Erstmalig einen Bestand von über fünf Millionen Krädern hatte das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg (www.kba.de) zum 1. Juli 2000 ermittelt. 3.337.848 Motorräder und Roller mit einem amtlichen Kennzeichen sowie 1.724.945 Mofas, Mopeds und Mokicks mit einem Versicherungskennzeichen knattern, bollern, cruisen, touren, sprinten und brettern über die Straßen.

Nach wie vor dominiert das klassische Straßenbike den Motorradmarkt. Mit etwa einem Drittel des Bestandes führt das altbewährte und offensichtlich beliebte Krad vor den Enduros, Choppern, sportlichen Maschinen und Tourenmaschinen. Den stärksten Sprung nach vorn aber haben die so genannten Super-Sportler geschafft. Zwar belegen die PS-starken Renner den geringsten Marktanteil, doch übertreffen sie mit fast 14 Prozent Veränderung zum Vorjahr die Bestandszahlen der anderen Kategorien deutlich.

Weniger Motorradunfälle

Positives vermeldete das Statistische Bundesamt in Wiesbaden zum Thema Motorradunfälle bei der Vorstellung der vorläufigen Unfallzahlen für das Jahr 2000. Zwar seien in die Berechnung nur elf Monate eingegangen, und Hamburg, Saarland und Schleswig-Holstein konnten nur mit ihren Vorjahreszahlen bewertet werden, doch lasse sich ein eindeutiger Trend erkennen. 944 Motorradfahrer verunglückten demnach im letzten Jahr tödlich. Im Vergleich zum Vorjahr sind dies 2,2 Prozent weniger (1999: 965). Fast drei Viertel der tödlichen Motorradunfälle, meldete der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (www.dvr.de), ereignen sich auf Landstraßen. Der in Bonn ansässige Verein wies zudem darauf hin, dass Biker häufiger Unfallopfer als Unfallverursacher sind. Meist würden andere Verkehrsteilnehmer die Vorfahrt der Motorradfahrer missachten.

Mit 8,3 Prozent besonders stark zurückgegangen ist die Zahl der schwer verletzten Biker. Waren 1999 noch 13.619 Personen gezählt worden, verminderte sich die Zahl im Jahr 2000 auf 12.493. Deutlich

gesunken ist ebenso die Menge der leicht verletzten Kraftradfahrer: 26.266 gegenüber 28.151 in 1999 ermittelten die Wiesbadener Statistiker. Das ergibt eine Abnahme um 6,7 Prozent. Insgesamt sind damit in 2000 rund 3000 Personen weniger bei Motorradunfällen zu Schaden gekommen als im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres. Die Begründung des Rückgangs um 7,1 Prozent (39.703 zu 42.735) fällt dem Statistischen Bundesamt eher schwer. Auf Nachfrage von DEUTSCHE POLIZEI vermutete ein Mitarbeiter, die geringeren Zahlen seien möglicherweise auf das oft zu Touren wenig einladende, recht durchwachsene Wetter des letzten Jahres zurückzuführen.

Unterm Helm das graue Haar

Ein Vergleich des Bestandes an Krafträdern nach Altersgruppen bringt es ans Licht. Zwischen Juli 1998 und Juli 2000 nahm die Zahl der Biker zwischen 18 und 34 Jahren von 1.161.855 auf 1.084.067 ab. Um 288.610 Personen auf nunmehr 1.393.211 stieg in dieser Zeit aber die Gruppe der 35- bis 55-jährigen Kraftradfahrer. Mittlerweile lassen die älteren Semester mit 51,2 Prozent Anteil die Gruppe der 18- bis 34-Jährigen mit 39,9 Prozent deutlich hinter sich. 1998 hatten die Jüngeren mit 46,8 Prozent zu 44,4 noch knapp die Nase vorn. Durchaus bemerkenswert ist die Zunahme der Biker in der Alterskategorie zwischen 65 und 69. Während 1998 immerhin 26.773 Personen registriert waren, steigerte sich die Zahl bis 2000 um über 10.000 neue Halter auf 36.813.

Die erfreuliche Unfallentwicklung kann indes nicht mit der gestiegenen Abgeklärtheit und Erfahrung der mit den Tücken und Gefahren des Straßenverkehrs schon länger vertrauten Motorrad-Liebhaber begründet werden. Das Statistische Bundesamt verzeichnete bei den vorläufigen Zahlen einen deutlichen Rückgang der Unfälle gerade bei jüngeren Fahrern.

Ab der Altersklasse 35 bis 44 nahm die Unfallhäufigkeit um 1,1 Prozent dann wieder zu. Die 45- bis 54-Jährigen legten gleich um 5,5 Prozent zu. Spitzenreiter sind die Fahrer ab 65. Sie schraubten die Statistik um 10,7 Prozent in die Höhe. Die 55- bis 64-Jährigen gelten da wohl als einziger Lichtblick. Mit 0,1 Prozent weniger Unfällen hielten sie das Banner der reiferen Biker hoch. Mehr Statistisches zum Thema Verkehr gibt's unter www.statistik-bund.de.

DEUTSCHE POLIZEI nimmt in dieser Ausgabe den Auftakt der Motorrad-Saison zum Anlass, einige der vielen Facetten des Themas "Motorrad" zu beleuchten.

(aus [DEUTSCHE POLIZEI 4/2001](#))