

Das IRT-Modell

● EUROPÄISCHES FAHRAUSBILDUNGSPROGRAMM FÜR MOTORRADFAHRER



Ein Projekt
der Federation
of European Motorcyclists'
Associations




ON THE MOVE
Mehr Straßenverkehrssicherheit
in Europa



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

***Europe Direct soll Ihnen helfen, Antworten auf
Ihre Fragen zur Europäischen Union zu finden.***

**Gebührenfreie Telefonnummer (*):
00 800 6 7 8 9 10 11**

(*) Einige Mobilfunkanbieter gewähren keinen Zugang
zu 00 800-Nummern oder berechnen eine Gebühr.

Zahlreiche weitere Informationen zur Europäischen Union sind verfügbar über Internet,
Server Europa (<http://europa.eu>).

Katalogisierungsdaten befinden sich am Ende der Veröffentlichung.

Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2011

ISBN 978-92-79-17356-1
doi:10.2832/129

Europäische Kommission
Generaldirektion Mobilität und Verkehr
Strassenverkehrssicherheit und Gefahrgütertransport
<http://ec.europa.eu/roadsafety>

© Europäische Union, 2011
Nachdruck mit Quellenangabe gestattet.

Fotos mit freundlicher Genehmigung von FEMA

Printed in Belgium
GEDRUCKT AUF ELEMENTAR CHLORFREI GEBLEICHTEM PAPIER (ECF)

A large orange circle is positioned in the upper right quadrant of the slide, serving as a background for the title text.

Das IRT-Modell



Inhalt

Entwicklung eines europäischen Modells für die Fahrausbildung von Motorradfahrern	4
Leitung des IRT-Projekts	5
Das IRT-Modell „Europäisches Fahrausbildungsprogramm für Motorradfahrer“	6
Grundlegende Bestandteile der Fahrausbildung für Motorradfahrer	6
Ein modulares Konzept für den stufenweisen Erwerb der Fahrerlaubnis	6
 Vor dem praktischen Teil: das theoretische Element des IRT-Programms	 8
1. Verkehrsregeln	8
2. Schilder und Markierungen	10
3. Mechanik und Dynamik	11
4. Gefahrenbewusstsein	12
5. Helme und geeignete Kleidung	13
6. Soziale Verantwortung	15
7. Beeinträchtigung	16
8. Einstellung und Verhalten	17
 Beherrschung des Motorrads: das Element „Fahrzeugbeherrschung“ des IRT-Programms	 18
1. Kennenlernen des Fahrzeugs	18
2. Erstes Fahren	21
3. Gangschaltung, Bremsen und Richtung	25
4. Lenken und Gegenlenken	30
5. Manöver bei niedriger Geschwindigkeit	33
6. Gefahrenmanagement	36
 Sicherheit im Straßenverkehr: das Element „Verhalten im Straßenverkehr“ des IRT-Programms	 40
1. Positionierung im Verkehr	42
2. Abstand und Geschwindigkeit	46
3. Kurven und Kehren	48
4. Kreuzungen	52
5. Überholen	56
6. Autobahnen	59
7. Vorausschauendes Fahren	62
8. Gemeinsames Motorradfahren	67
9. Streckenplanung	70
 Anerkennungen	 72



Entwicklung eines europäischen Modells für die Fahrausbildung von Motorradfahrern

Das IRT-Modell „Europäisches Fahrausbildungsprogramm für Motorradfahrer“ wurde im Rahmen des IRT-Projekts entwickelt. Dieses Projekt wurde von der Generaldirektion Energie und Verkehr der Europäischen Kommission, der FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations – Dachverband der europäischen Motorradfahrerverbände), der Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM), der Association des Constructeurs Européens de Motocycles (ACEM) und Vägverket, der nationalen Straßenverkehrsbehörde Schwedens, gemeinsam finanziert.

Das Projekt zur Entwicklung eines europäischen Modells für die Fahrausbildung von Motorradfahrern (TREN-SUB-2003-S07.30333), auch als „Initial-Rider-Training“-Projekt bekannt, befasste sich mit dem allseits bekannten Problem, dass in Europa bei der Fahrschulausbildung von Motorradfahrern große Unterschiede hinsichtlich Qualität und/oder Bereitstellung der Ausbildung bestehen.

Das IRT-Projekt beschäftigt sich mit einem der Hauptprobleme, das im Hinblick auf die Qualität der Fahrausbildung von Motorradfahrern eine Rolle spielt: die Konzentration auf die Beherrschung des Fahrzeugs, die zu Lasten des Gefahrenbewusstseins sowie der Einstellung und des Verhaltens des Fahrers geht. Der Zusammenhang zwischen dem übersteigerten Selbstvertrauen von Fahranfängern, die Gefahren nicht erkennen und Risiken eingehen, und einer Motorradausbildung, bei der die Beherrschung des Fahrzeugs zu sehr im Vordergrund steht, ist seit Langem bekannt. Dennoch sind dem IRT-Aufsichtsgremium keine früheren ernsthaften oder systematischen Maßnahmen zur Entwicklung eines Fahrschulbildungsprogramms bekannt, das sich um ein ausgewogenes Verhältnis zwischen der Fahrzeugbeherrschung und dem Bewusstsein für Gefahren im Straßenverkehr auch nur bemüht, geschweige denn dieses verwirklicht.

Wir sind davon überzeugt, dass das IRT-Projekt dies erfolgreich umgesetzt hat. Das IRT-Modell „Europäisches Fahrausbildungsprogramm für Motorradfahrer“ ist in Zusammenarbeit mit anerkannten Experten entstanden, die ein breites Interessensspektrum in den Bereichen Motorradfahren, Ausbildung und Straßenverkehrssicherheit vertreten. Mit diesem Programm kann die Beherrschung des Fahrzeugs vor dem Hintergrund ihrer Relevanz für das Gefahrenumfeld des heutigen Straßenverkehrs vermittelt werden. Gleichzeitig wird unterstrichen, dass

der Fahrer die Hauptverantwortung für seine eigene Sicherheit trägt. Das IRT-Aufsichtsgremium ist davon überzeugt, dass das IRT-Modell in vielen Bereichen der Ausbildung für den Motorradführerschein, wie sie derzeit in der Europäischen Union angeboten wird, eine echte Verbesserung darstellt.

Der modulare Aufbau und das pädagogische Konzept des IRT-Modells für ein europäisches Fahrausbildungsprogramm können außerdem eine echte Verbesserung im Hinblick auf die Bereitstellung der Fahrausbildung bringen. Das Programm wurde zwar in erster Linie für die Fahrschulausbildung entwickelt, es kann aber auch in zahlreichen informellen Ausbildungssituationen eingesetzt werden. Für Familienangehörige oder Freunde, Motorradclubs oder Sicherheitsorganisationen, die Motorradfahrern – häufig dort, wo professionelle Ausbildung gar nicht oder nur in mangelhafter Qualität angeboten wird – ein gutes, sicheres Fahrverhalten vermitteln möchten, ist das Programm eine große Hilfe.

Zur Unterstützung dieser wesentlichen Ziele wurden im Rahmen des IRT-Projekts der interessante und innovative Bereich des e-Coachings und dessen potenzieller Beitrag zur Verbesserung der Fahrausbildung für Motorradfahrer berücksichtigt. Insbesondere sollen die Fahranfänger dadurch virtuellen Gefahrensituationen ausgesetzt werden, ohne dass sie tatsächlich gefährdet sind. Die Arbeit des IRT-Aufsichtsgremiums hat ergeben, dass ein e-Coaching-Ansatz, wie im Final Technical Implementation Report (Abschlussbericht zur technischen Umsetzung) und im Bericht des Hypermedia-Laboratoriums der Technischen Universität Tampere vorgesehen, tatsächlich das Potenzial hat, einen bedeutenden Beitrag zur Sicherheit von Motorrad- und Motorrollerfahrern zu leisten. Das IRT-Aufsichtsgremium ist der Ansicht, dass seine Arbeit zu dieser Frage unbedingt weiterverfolgt werden muss und sieht die Europäische Kommission als einzige Institution, die dazu in der Lage ist.

Ein Motorrad oder ein Motorroller bietet vielen Menschen Freiheit und Flexibilität. Das Fahren macht Spaß und kann aufregend sein. Es darf aber nicht übersehen werden, dass der Fahrer verletzbar ist. Auch wenn er selbst keine Schuld trägt, wie es bei den meisten Unfällen der Fall ist, ist die Wahrscheinlichkeit einer Verletzung ohne diverse passive Sicherheitsmaßnahmen, die Motorradfahrern zur Verfügung stehen, größer.



Das IRT-Modell für ein europäisches Fahrausbildungsprogramm in seiner derzeitigen, aus den drei Elementen „Theorie“, „Fahrzeugbeherrschung“ und „Verhalten im Verkehr“ bestehenden Form bietet Fahranfängern die besten Voraussetzungen, die Herausforderungen zu meistern sowie eventuelle Gefahren zu erkennen und richtig darauf zu reagieren. Die Situation kann zudem durch Ergänzung eines vierten e-Coaching-Elements weiter deutlich verbessert werden.

Die Schlussfolgerungen und Empfehlungen des IRT-Projekts dienen in keiner Weise der Verfolgung bestimmter Interessen. Das Projekt verfolgt einzig und allein die Absicht, künftige Motorrad- und Motorrollerfahrer besser auszubilden und ihre Sicherheit zu erhöhen.



Leitung des IRT-Projekts

Es wurde ein Aufsichtsgremium eingerichtet, das bisher viermal getagt hat, nämlich am 18. und 19. Januar sowie am 22. und 23. März 2005 in Brüssel, am 3. und 4. Oktober 2005 in Paris und am 5. März 2007 wieder in Brüssel.

Die Mitglieder des IRT-Aufsichtsgremiums in alphabetischer Reihenfolge:

- * **Dr. Hans-Yngve Berg**, Sachverständiger für Fahrschulausbildung, Vägverket, Schweden.
- * **Jacques Compagne**, Generalsekretär der ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles – Verband der europäischen Motorradhersteller), Belgien.
- * **Achilles Damen**, Staatsanwalt und Vorsitzender der Commission for Mobility, Transport, Road Safety and Public Policy des internationalen Motorradverbands FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme), Niederlande.
- * **Aline Delhaye**, Generalsekretärin der FEMA (Federation of European Motorcyclists' Associations – Dachverband der europäischen Motorradfahrerverbände), Belgien.
- * **Professor Erik Duval**, Katholische Universität Löwen, Leiter der Forschungsabteilung zu Hypermedien und Datenbanken sowie Präsident der Ariadne Foundation, Belgien.
- * **Dr. Marie-Axelle Granié**, Forschungsleiterin im Bereich Entwicklungspsychologie, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, Frankreich.
- * **Ian Lee**, Leiter des Fahrausbildungsprogramms der British Motorcyclists Federation (Britischer Motorradfahrerverband), Vereinigtes Königreich.
- * **Brane Legan**, Polizeibeamter, Fahrlehrer, verantwortlich für die Fahrausbildung (Auto und Motorrad) an der slowenischen Polizeischule, Chefausbilder für Sicherheit, Motorrad- und Autofahren beim slowenischen Automobil- und Motorradverband.
- * **Marc O'Loideoin**, Chefausbilder im Rahmen des Star Rider Training Scheme, Irland.
- * **Antonio Perlot**, PR-Manager bei der ACEM (Association des Constructeurs Européens de Motocycles – Verband der europäischen Motorradhersteller) und ehemaliger FEMA-Generalsekretär, Belgien.
- * **Dr. Pekka Ranta**, Forschungsleiter, Hypermedia-Laboratorium, Technische Universität Tampere, Finnland.
- * **Roger Renoy**, Leiter der nationalen Polizeifahrschule, Belgien.
- * **Filip Sergeys**, verantwortlich für Ausbildung und Simulation, Honda Europe, Belgien.
- * **Peter Smirz**, Vizepräsident des internationalen Verbands für Verkehrserziehung (IVV) und Leiter einer führenden Fahrschule, Österreich.



Neben den oben genannten ständigen Mitgliedern haben die folgenden Personen ebenfalls an Sitzungen des Aufsichtsgremiums teilgenommen:

- * **Robin Cummins**, ehemaliger leitender Fahrprüfer, Driving Standards Agency, Vereinigtes Königreich.
- * **Duarte Forjaz**, Motorradfahrerausbildung, Federação Nacional de Motociclismo (nationaler Motorradverband), Portugal.
- * **Silvio Manicardi**, Bereichsleiter, Honda Europe Motorcycles, Italien.
- * **Trevor Wedge**, leitender Fahrprüfer, Driving Standards Agency, Vereinigtes Königreich.

Dieser Aufbau umfasst vier Elemente: *Theorie, Fahrzeugbeherrschung, Verhalten im Verkehr* und *e-Coaching*. Innerhalb dieser Elemente wurden die wesentlichen Aspekte ermittelt. Die ersten drei bilden die Grundlage für das Modell eines europäischen Fahrausbildungsprogramms für Motorradfahrer. Das Aufsichtsgremium ist davon überzeugt, dass das Modell in dieser Form eine umfassende, geschlossene und kostengünstige Initiative für eine europäische Fahrausbildung von Motorradfahrern darstellt. Zudem gehen alle Elemente auf die zentralen Probleme Gefahrenbewusstsein, Gefahrenvermeidung sowie Einstellung und Verhalten des Fahrers ein.

Die Ausarbeitung des vierten Elements, e-Coaching, hängt davon ab, ob die Schlussfolgerungen des IRT-Projekts und der im Final Technical Implementation Report (Abschlussbericht zur technischen Umsetzung) enthaltenen Empfehlungen von der Europäischen Kommission angenommen werden.

6

Das IRT-Modell „Europäisches Fahrausbildungsprogramm für Motorradfahrer“

Der Aufbau und die Präsentationsform des Modells für ein europäisches Fahrausbildungsprogramm für Motorradfahrer wurden vom IRT-Projekt Koordinator Robert Tomlins konzipiert. Ausgearbeitet wurde das Modell von der IRT-Fahrlehrer-Arbeitsgruppe. Dieser Arbeitsgruppe gehörten zwei erfahrene Fahrlehrer der nationalen Polizei, Roger Renoy (Belgien) und Brane Legan (Slowenien), drei führende Fahrlehrer, Peter Smirz (Österreich, Vizepräsident des IVV, der internationalen Fahrlehrerorganisation), Marc O'Loideoin (Irland) und Ian Lee (Vereinigtes Königreich) sowie der IRT-Projekt Koordinator an, der auch dieses Handbuch verfasst hat.

Grundlegende Bestandteile der Fahrausbildung für Motorradfahrer

Im Rahmen des IRT-Projekts mussten die wesentlichen Bestandteile eines Modells für ein europäisches Fahrausbildungsprogramm für Motorradfahrer bestimmt werden. Es mussten ein Aufbau für das Modell und auch ein Format sowie eine geeignete Präsentationsform für die zugehörigen Elemente und Aspekte entwickelt werden.

Ein modulares Konzept für den stufenweisen Erwerb der Fahrerlaubnis

Die Vorteile eines modularen Konzepts erschienen insbesondere im Hinblick auf den stufenweisen Erwerb der Fahrerlaubnis für Krafträder interessant, wie er in der zweiten und dritten europäischen Richtlinie über die Fahrerlaubnis vorgesehen ist.

Dementsprechend, und wie in Abbildung 1 dargestellt, wurden die verschiedenen Aspekte der Elemente, die den Ausbildungsanforderungen für die Fahrerlaubnis einer bestimmten Unterklasse von A entsprechen, ermittelt. Bei Anwendung dieses Konzepts in seiner konsequentesten Form muss ein Motorradfahrer, der einen Führerschein einer niedrigeren Unterklasse wie beispielsweise A1 besitzt und einen Führerschein der Klasse A2 oder A erwerben möchte, nur noch eine Ausbildung über die zusätzlichen Aspekte absolvieren, die in der Ausbildung für den A1-Führerschein nicht behandelt werden.

Als der Vorschlag für die dritte europäische Richtlinie über den Führerschein das Gesetzgebungsverfahren durchlief, wurde deutlich, dass seine Definition der stufenweisen Fahrerlaubnis eine sehr eingeschränkte Definition sein würde. In der endgültigen Fassung der in Anhang VI zur Richtlinie dargelegten Mindestanforderungen an die Fahrerschulung werden die bisherige Ausbildung und Erfahrung des Fahrers offenbar außer Acht gelassen. Ungeachtet dessen erhoffen sich die IRT-Projektpartner von einer eventuellen Überarbeitung von Anhang VI, dass die Logik des



modularen Ansatzes des IRT-Projekts künftig bei den gesetzlichen europäischen Anforderungen berücksichtigt wird.

Der modulare Aufbau des IRT-Modells „Europäisches Fahrausbildungsprogramm für Motorradfahrer“ sollte beibehalten werden. So kann es um zusätzliche Programme erweitert werden

und dadurch bestimmten Umständen oder Anforderungen gerecht sowie problemlos weiterentwickelt werden. Beispielsweise ließe sich ein Programm für Motorradfahrer, die nach längerer Pause wieder ein Kraftrad fahren möchten, aus den Elementen und Aspekten des IRT-Modells für ein europäisches Programm zusammensetzen.

AM	1a, 2a, 3, 4a, 4b, 6a, 7, 8	AM	1a, 2, 3a, 3d, 4, 5	AM	1a, 2, 4a, 4b
A1	1a, 2a, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A1	1b, 2, 3b, 3c, 4, 5, 6a, 6b	A1	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6
A1/B	3, 4a, 4b, 5, 6a	A1/B	1b, 2, 3b, 3c, 4, 5, 6a, 6b	A1/B	1b, 3a, 3b, 4b
A2	1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A2	1b, 1c, 2, 3b, 3c, 3d, 4, 5, 6a, 6b	A2	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9
A	1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 6a, 6b, 7, 8	A	1b, 1c, 2, 3b, 3c, 3d, 4, 5, 6a, 6b	A	1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9

Theorie	Fahrzeugbeherrschung	Verhalten im Verkehr
1 Verkehrsregeln	1 Kennenlernen des Fahrzeugs	1 Position
a Allgemeine Regeln und Vorschriften	a Automatische Bedienelemente	a Langsamer als Verkehr
b Regeln und Vorschriften für Autobahnen	b Manuelle Bedienelemente	b Mit dem Verkehr
2 Schilder und Markierungen	c Fortschrittliche Bremssysteme	2 Abstand
a Allgemeine Schilder und Markierungen	2 Erste Bewegungen	3 Kurven und Kehren
b Schilder und Markierungen für Autobahnen	3 Gangschaltung, Bremsen und Richtung	a Rechts
3 Dynamik von Motorrädern	a Automatik	b Links
4 Gefahrenbewusstsein	b Schaltgetriebe	4 Vorausschauendes Fahren
a Andere Verkehrsteilnehmer	c Separate Bremssysteme	a Andere Verkehrsteilnehmer
b Umwelt und Infrastruktur	d Fortschrittliche Bremssysteme	b Umgebung und Infrastruktur
5 Helme und geeignete Kleidung	4 Lenken und Gegenlenken	5 Kreuzungen
6 Soziale Verantwortung	5 Manöver bei niedriger Geschwindigkeit	6 Überholen
a Lärm	6 Gefahrenmanagement	7 Autobahnen
b Erste Hilfe und Unfälle	a Ausweichen	8 Motorradfahren in einer Gruppe
7 Beeinträchtigung	b Bremsen in einer Notsituation	9 Streckenplanung
8 Einstellung und Verhalten		

1a, 1b, 2a, 2b, 3, 4a, 4b, 5, 7, 8	4, 5, 6a, 6b	1a, 1b, 2, 3a, 3b, 4a, 4b, 5, 6, 7, 8, 9
e-Coaching. Virtuelle, risikofreie Konfrontation mit Gefahren und Konsequenzen von Einstellung und Verhalten.		

Abbildung 1: Die erste Strukturmatrix des IRT-Modells zeigt die Relevanz dieses modularen Konzepts für ein System der stufenweisen Fahrerlaubnis.



Vor dem praktischen Teil: das theoretische Element des IRT-Programms

Es ist bekannt, dass die theoretische Ausbildung der Motorradfahrer bisher unterschiedlich ausfiel. Häufig mussten lediglich Verkehrsschilder und Fahrbahnmarkierungen richtig erkannt und die grundlegenden Verkehrsregeln beherrscht werden, oftmals sogar ohne eine Erläuterung, warum diese notwendig sind. Es war nur selten der Fall, dass der theoretische Unterricht darüber hinaus ging und eine Reihe wichtiger Themen behandelte, über die der angehende Motorradfahrer, der nachstehend auch einfach als Fahrer bezeichnet wird, wenigstens Grundkenntnisse besitzen sollte.

Dementsprechend wurden folgende für die theoretische Ausbildung relevante Aspekte festgestellt: Verkehrsregeln, Verkehrsschilder und Fahrbahnmarkierungen, Mechanik und Dynamik des Motorrads, Helm und geeignete Kleidung, soziale Verantwortung, Beeinträchtigung, Gefahrenbewusstsein, Einstellung und Verhalten. Das *theoretische Element* des IRT-Modells sollte dazu dienen, den Motorradfahrer mit dem europäischen Fahrausbildungsprogramm vertraut zu machen. Das heißt, dieser Teil sollte vor der Vermittlung der Fahrzeugbeherrschung und ihrer Aspekte stattfinden.

1. Verkehrsregeln

Bei diesem Aspekt werden dem angehenden Motorradfahrer alle Verkehrsregeln und -vorschriften vermittelt, die für ihn relevant sind.

Internationale Abkommen und Übereinkommen

Die allermeisten Vorschriften, die für öffentliche Straßen, Straßenfahrzeuge und Straßenverkehrsteilnehmer gelten, wurden über internationale Abkommen eingeführt. Hier sind die Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1968 über den Straßenverkehr und über Straßenverkehrszeichen zu nennen. Vorschriften für die Fahrzeugkonstruktion, die beispielsweise regeln, wie laut ein Motorrad sein darf, werden durch Richtlinien der Europäischen Union und das Übereinkommen der Vereinten Nationen von 1998 über die Festlegung globaler technischer Regelungen vorgegeben.

8

Theorie	Fahrzeugbeherrschung	Verhalten im Verkehr
1 Verkehrsregeln	1 Kennenlernen des Fahrzeugs	1 Position im Verkehr
2 Schilder und Markierungen	2 Erstes Fahren	2 Abstand und Geschwindigkeit
3 Mechanik und Dynamik	3 Gangschaltung, Bremsen und Richtung	3 Kurven und Kehren
4 Gefahrenbewusstsein	4 Lenken und Gegenlenken	4 Kreuzungen
5 Helme und geeignete Kleidung	5 Manöver bei niedriger Geschwindigkeit	5 Überholen
6 Soziale Verantwortung	6 Gefahrenmanagement	6 Autobahnen
7 Beeinträchtigung		7 Vorausschauendes Fahren
8 Einstellung und Verhalten		8 Gemeinsames Motorradfahren
		9 Streckenplanung



Der wesentliche Vorteil für den Fahrer besteht darin, dass er dadurch bei Fahrten ins Ausland kaum andere Regeln und Vorschriften einzuhalten hat.

Der Sinn von Verkehrsregeln

Beim Fahren eines Motorrads oder Motorrollers auf öffentlichen Straßen gibt es praktisch zu jedem Aspekt des Fahrens ein oder mehrere Vorschriften. Jedes Fahrzeugdetail, die Frage, wer fahrberechtigt ist und wie das Fahrzeug gefahren werden darf, sowie das Straßensystem, auf dem gefahren wird – all das ist genau geregelt.

Der angehende Motorradfahrer sollte den Grund für diese Vorschriften kennen. Sie dienen dazu, ein gefährliches Umfeld zu regeln, in dem sehr viele Teilnehmer miteinander konkurrierende und riskante Ziele verfolgen.

Zudem wurden die allermeisten Vorschriften als Reaktion auf tatsächliche Probleme erlassen. Sie sind keine Verbote um der Verbote willen, sondern existieren, weil ihre Nichtbeachtung negative Folgen haben kann.

Angehende Motorradfahrer müssen viele dieser Vorschriften kennen und sie einhalten. Die meisten Regeln sind gesetzlich bindend. Das heißt, wer dagegen verstößt, kann bestraft werden und kann die Fahrerlaubnis sowie das Recht, auf öffentlichen Straßen Motorrad zu fahren, verlieren.

Mehr Sicherheit

Der angehende Motorradfahrer sollte sich vor Augen führen, dass hinter den einzuhaltenden Regeln und Vorschriften meistens ein realer Sicherheitsaspekt steht.



Beispielsweise werden Geschwindigkeitsbegrenzungen unter Berücksichtigung der jeweiligen örtlichen Situation und der damit verbundenen Risiken festgelegt. Ein Fußgänger, der von einem Auto mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h angefahren wird, hat eine Überlebenschance von mehr als 90 Prozent. Bei 70 km/h sind ein tödlicher Ausgang und trauernde Familienangehörige und Freunde kaum vermeidbar.

Dementsprechend gibt es an bestimmten Stellen Überholverbote, weil eine Senke oder eine Kurve die Sicht auf den entgegenkommenden Verkehr oder eine Kreuzung behindert, an der mit Gegenverkehr zu rechnen ist.

Nationale Straßenverkehrsordnungen

In allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union muss eine Person, die eine Fahrerlaubnis der Klasse A erwerben möchte, eine theoretische Prüfung bestehen, bevor der praktische Teil der Fahrausbildung beginnen kann.

Die zum Bestehen einer solchen Prüfung notwendigen Kenntnisse sind in der Regel Bestandteil der nationalen Straßenverkehrsordnung.

Der angehende Motorradfahrer sollte sich vor allem darüber im Klaren sein, dass die Kenntnisse zum Bestehen der theoretischen Prüfung die Voraussetzung dafür sind, sich die Fähigkeiten und das umfassendere Wissen anzueignen, die erforderlich sind, um ein Motorrad oder einen Motorroller auf den heutigen Straßen sicher zu fahren.

2. Schilder und Markierungen

Bei diesem Aspekt wird dem angehenden Motorradfahrer vermittelt, wie wertvoll die auf Verkehrsschildern enthaltenen Informationen sowie Fahrbahnmarkierungen sind.

Schilder und Markierungen

Der angehende Motorradfahrer weiß, dass die Fähigkeit, Verkehrsschilder und Fahrbahnmarkierungen anhand ihrer Form und Bedeutung zu verstehen, eine grundlegende Voraussetzung für das Bestehen der theoretischen Prüfung ist.

Vor allem handelt es sich hierbei um Informationen, die dem Fahrer als ständige, situationsbezogene Erinnerung an die einzuhaltenden Regeln und Vorschriften dienen. Diese Informationen sind außerdem hilfreich, um einschätzen zu können, welches Verhalten sicher und vernünftig ist.

Linien und Markierungen auf der Fahrbahn

Der angehende Motorradfahrer sollte wissen, dass die Linien und Markierungen auf der Fahrbahn den gleichen Geltungsbereich haben wie die Verkehrszeichen am Straßenrand. Grundsätzlich bedeuten durchgezogene Linien ein Verbot. Wenn sie in der Mitte der Fahrbahn verlaufen, dürfen sie nicht überquert werden. Am Straßenrand stehen sie für eingeschränktes Parken. Die Markierungen für Fußgängerüberwege sowie Bus- und Radfahrstreifen sind ebenfalls wichtig.

Bedeutung der Form

Der angehende Motorradfahrer wird erkennen, dass die Form eines Verkehrsschildes in der Regel auf seine Bedeutung schließen lässt.

Runde Schilder sind in der Regel Vorschriftzeichen, die Ge- oder Verbote (mit roter Umrandung) aussprechen.



Dreieckige Schilder sind Gefahrzeichen, die auf Gefahren hinweisen. Wenn die Spitze nach unten zeigt, sind sie zu befolgen. Zeigt die Spitze nach oben, dienen sie als Hinweis.



Rechteckige Schilder sind Richtzeichen, die Informationen enthalten und oftmals die Richtung weisen.





3. Mechanik und Dynamik

Dieser Aspekt macht den angehenden Motorradfahrer mit der Funktionsweise der Maschine vertraut sowie mit der Notwendigkeit, sie zu pflegen.

Zwei Kreisel

Das Verhalten und die Steuerung eines Motorrads bzw. Motorrollers sind anders als bei anderen Kraftfahrzeugen. Das liegt in erster Linie daran, dass die beiden Räder als Kreisel fungieren, wenn sie in Bewegung sind. Je schneller sie sich drehen, desto größer ist der Kreiseleffekt.

Bei einem Kreisel wird eine Richtungsänderung dadurch erzielt, dass Kraft in die Richtung ausgeübt wird, die der Richtung, die eingeschlagen werden soll, entgegengesetzt ist.

Das heißt, auf einem Motorrad, das sich mit 20 km/h oder mehr fortbewegt, müssen Sie auf der linken Lenkerseite Druck nach links vorn ausüben, um nach links abzubiegen. Wider Erwarten ändert die Maschine die Richtung nicht nach rechts, sondern nach links, also in die entgegengesetzte Richtung der ausgeübten Kraft. Bei geringerer Geschwindigkeit verhält es sich jedoch umgekehrt.

Man spricht von umgekehrtem Lenkverhalten oder Gegenlenken. Wenn der angehende Motorradfahrer lernt, das Fahrzeug zu beherrschen und zu fahren, wird ihm dieses Verhalten klar, und er eignet es sich an.

Prüfen, ob alles in Ordnung ist

Der angehende Motorradfahrer muss sich darüber im Klaren sein, dass die Motorräder oder Motorroller, die er nutzt, Maschinen sind, die wie alle Maschinen regelmäßig überprüft, gewartet und repariert werden müssen.

Der Umfang der erforderlichen Reparaturen hängt auch davon ab, wie regelmäßig Kontrollen und Instandhaltungsarbeiten durchgeführt werden. Was zunächst mit einer kleinen Justierung getan wäre, kann sich zu einer großen Reparatur auswachsen, wenn nichts unternommen wird. Diese kann mit hohen Kosten verbunden sein, und während der Reparatur kann das Motorrad nicht genutzt werden.

Der angehende Motorradfahrer muss sich mit der Betriebsanleitung der Maschine vertraut machen. Diese enthält viele nützliche Informationen und vor allem eine Liste der Teile, die in bestimmten Intervallen überprüft und gewartet werden müssen.

Ungeachtet der Vorschriften in der Betriebsanleitung sollte sich der angehende Motorradfahrer angewöhnen, die wichtigsten Funktionen seines Motorrads oder Motorrollers mindestens einmal wöchentlich und vor jeder längeren Fahrt zu überprüfen.

Dabei sollten stets folgende Elemente überprüft werden: Funktionstüchtigkeit der Bremsen und Zustand ihrer Mechanismen und Bremsklötze oder -beläge, Dichtungen für das Gabelöl, Druck und Zustand der Reifen, Schmierung und Spannung der Kette, Ölstand, Batteriezustand und Hinweise auf auslaufendes Öl, auslaufende Hydraulik- und Kühlflüssigkeit oder auslaufenden Kraftstoff.

Der angehende Fahrer sollte sich vor Augen führen, dass eine gut gepflegte Maschine weniger schnell eine Panne hat oder einen Unfall verursacht bzw. daran beteiligt ist.

Langsamer werden und anhalten

Während der Fahrt kann das Motorrad mit den Bremsen verlangsamt oder angehalten werden. Die Bremsen werden mit Hand- und/oder Fußhebeln betätigt. Dabei wird verschleißfestes Material auf eine Scheibe oder Trommel gedrückt, die an den Rädern befestigt ist.

Kraftübertragung auf die Räder

Wenn der Motor läuft und ein Gang eingelegt ist, drehen sich die Räder, und die Maschine bewegt sich vorwärts. Um den Motor auszukuppeln und einen Gang einzulegen, ohne dass das Motorrad nach vorn springt, wird die Kupplung verwendet.

Bei Maschinen mit Automatikgetriebe ist die Betätigung der Kupplung automatisch mit dem Gashebel verbunden, der die Geschwindigkeit des Motors regelt.



4. Gefahrenbewusstsein

Bei diesem Aspekt wird der angehende Motorradfahrer an das Konzept des Gefahrenbewusstseins und dessen Bedeutung für das gute und sichere Fahren eines Motorrads herangeführt.

Sehen und Erkennen

Der angehende Fahrer muss wissen, dass das Erkennen potenziell gefährlicher Situationen eine der wichtigsten Fähigkeiten ist, die es für den Erhalt einer Fahrerlaubnis der Klasse A zu erlernen gilt. Man nennt dies Gefahrenbewusstsein.

Das Erlernen und Entwickeln dieser lebenswichtigen Fähigkeit hängt von verschiedenen Dingen ab. Zunächst muss ein Motorradfahrer lernen, wohin er den Blick richten sollte. An zweiter Stelle muss bewusst wahrgenommen werden, was dort zu sehen ist. Als Drittes müssen ein oder mehrere Faktoren in Bezug auf ihr Gefahrenpotenzial und die damit zusammenhängenden Anforderungen an den Fahrer erkannt werden.

Wurde eine potenziell gefährliche Situation erkannt, muss der Fahrer in der Lage sein, die Anforderungen zu beurteilen und entsprechend darauf zu reagieren, um Schaden zu verhindern oder in Grenzen zu halten. Nur so kann der angehende Motorradfahrer ein Gefühl für eine Reihe von Situationen und zu berücksichtigende Aspekte unter den verschiedensten Umständen entwickeln.

Position, Geschwindigkeit und Abstand

Der angehende Fahrer muss lernen, dass seine Position auf der Straße, die Geschwindigkeit des Motorrads und die Entfernung von einer bestimmten Straßenstelle oder anderen Verkehrsteilnehmern Einfluss auf seine Fähigkeit haben, potenziell gefährliche Situationen zu erkennen und richtig einzuschätzen.

Position, Geschwindigkeit und Abstand bestimmen tatsächlich häufig, ob eine Situation möglicherweise gefährlich wird und dementsprechend reagiert werden muss. Zu schnelles Fahren, zu dichtes Auffahren und/oder die falsche Position auf der Straße spielen bei den meisten Verkehrsunfällen eine Rolle.

Straßenverhältnisse

Der angehende Motorradfahrer sollte wissen, dass ein sicheres Fahrverhalten auch von den Straßenverhältnissen abhängt. Erstens haben Bauart, Belag und baulicher Zustand der Straße Einfluss auf die Maschine und deren Beherrschung durch den Fahrer. Zweitens hängt das Entstehen von potenziell gefährlichen Umständen von der Art der Straße sowie vom Verkehrsaufkommen und der Zusammensetzung des Verkehrs ab.

Andere Verkehrsteilnehmer

Die Bedürfnisse und das wahrscheinliche Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer zu kennen, ist für den angehenden Motorradfahrer von entscheidender Bedeutung. Auch wenn sich das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer nie genau vorhersehen lässt, kann ein Motorradfahrer dennoch lernen, wie sich beispielsweise der Fahrer eines Schwertransporters oder eines Busses vermutlich verhalten wird, und dann Position, Geschwindigkeit und Abstand entsprechend anpassen.



Dementsprechend kann das wahrscheinliche Verhalten von Fußgängern antizipiert werden, z. B., wenn ein Fußgänger die Straße überquert, um den Bus zu erreichen. Kinder und ältere Menschen sind in ihrem Verhalten weniger vorhersehbar. Daher wird der angehende Motorradfahrer lernen, dass häufig mit allem gerechnet werden muss.

Wetter und Beleuchtung

Regen, Wind und starke Sonneneinstrahlung, ganz zu schweigen von Schnee und Eis, können für den Motorradfahrer gefährlich werden, ebenso wie eingeschränkte Sicht, die den Fahrer trotz Straßenbeleuchtung beeinträchtigen kann.

5. Helme und geeignete Kleidung

Dieser Aspekt stellt die Wichtigkeit geeigneter, möglichst hochwertiger Schutzkleidung für den Motorradfahrer vor.

Tragen eines Helms

Der angehende Motorradfahrer weiß zweifellos, dass das Tragen eines Helms mit sehr wenigen Ausnahmen, beispielsweise für langsame Mopeds, in allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union Pflicht ist.

Selbst wenn es nicht gesetzlich vorgeschrieben wäre, einen Helm zu tragen, wäre ein Motorradfahrer stets gut beraten, dies zu tun. Durch das Tragen eines Helms wurden und werden viele Leben gerettet und Verletzungen verringert.

Der Motorradfahrer sollte sich jedoch im Klaren darüber sein, dass er durch einen Helm nicht unverwundbar wird. Der Schutz durch den Helm hat seine Grenzen. Die Verzögerungskräfte, die einsetzen, wenn der Kopf mit einer Geschwindigkeit von mindestens 50 km/h auf einen harten Gegenstand trifft, reichen selbst bei unversehrtem Helm aus, das Gehirn so sehr zu schädigen, dass der Fahrer nur eine geringe Überlebenschance hat. Das sollte der angehende Motorrad- bzw. Motorrollerfahrer niemals vergessen.

Ein Helm bietet aber noch weitere Vorteile. Bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h von einem Insekt getroffen zu werden, ist wirklich schmerzhaft, und auch Regen, Kälte und Lärm sind mit einem guten Helm besser zu ertragen.

Auswahl eines Helms

Dem angehenden Motorradfahrer steht ein großes Sortiment an Motorradhelmen zur Auswahl. Allerdings gibt es nur zwei Grundtypen und zwei verschiedene Varianten.

Zum einen gibt es den Integralhelm mit fester Kinnpartie. Der Fahrer sieht durch eine Öffnung, die mit einem klappbaren Visier abgedeckt ist. Eine Variante besteht darin, dass die gesamte Front des Helms einschließlich Visier nach oben geklappt werden kann. Dies erleichtert das Aufsetzen, und der Fahrer kann mit anderen sprechen, ohne den gesamten Helm abnehmen zu müssen.

Zum anderen gibt es den Jethelm, mit oder ohne Visier. Bei einem Jethelm ohne Visier muss zusätzlich eine Schutzbrille oder ein anderer wirksamer Augenschutz getragen werden.

Helme bestehen in der Regel aus zwei Arten von Werkstoffen: einem mit Glas- und Kohlenstofffasern verstärkten Harz und Polycarbonat. Ganz gleich, für welchen Helm sich der Motorradfahrer entscheidet: Dessen Funktion sollte nicht durch eine zusätzliche Lackierung oder durch Aufkleber beeinträchtigt werden. Der Helm sollte in jedem Fall über die vorgeschriebenen CE- und nationalen Sicherheitskennzeichnungen verfügen.

Ein Motorradfahrer sollte sich stets für einen Helm entscheiden, der perfekt sitzt und angenehm zu tragen ist. Es ist ratsam, den besten Helm zu kaufen, den man sich leisten kann. Der Motorradfahrer sollte sich jedoch nicht zu sehr von einer besonders schönen Lackierung leiten lassen. Es ist sinnvoller, die schlichte Ausführung eines besseren Helms zu kaufen als einen günstigeren Helm mit einer attraktiveren Lackierung.

Ein erfahrener Motorradfahrer ist ein guter Einkaufsberater. Auch Ausgaben von Motorradzeitschriften, die regelmäßig Testergebnisse zu Helmen veröffentlichen, sind hilfreich. Aspekte wie Geräuschkämpfung, seitliches Blickfeld, Bedienerfreundlichkeit des Visiers, Gewicht und Belüftung sollten bei der Wahl ebenfalls berücksichtigt werden.



Klare Sicht

Die Pflege des Visiers bzw. der Schutzbrille kommt dem Motorradfahrer zugute. Beim Reinigen sind in jedem Fall die Empfehlungen des Herstellers zu befolgen. Wenn diese nicht bekannt sind, sollte das Visier mit viel Wasser und Spülmittel gereinigt, abgespült und mit einem weichen Tuch abgetrocknet werden.

Ein stark verkratztes Visier ist nachts und bei Regen extrem gefährlich. Es sollte unbedingt ausgetauscht werden.

Bei Kälte und Feuchtigkeit beschlägt das Visier. Der angehende Motorradfahrer muss unter diesen Umständen für eine gute Belüftung und dafür sorgen, dass das Visier mit einem Anti-beschlagmittel behandelt wurde.

Schutzkleidung

Es liegt auf der Hand, dass Motorradfahrer angemessene Kleidung tragen sollten. Dennoch halten sich nicht alle Motorradfahrer daran. Es mag zwar gut aussehen, bei Sonnenschein in T-Shirt, kurzer Hose und Sandalen Motorrad zu fahren, doch tatsächlich ist dies äußerst unvernünftig.

Ein Sturz kann selbst bei geringer Geschwindigkeit zu schmerzhaften und manchmal entstellenden Verletzungen führen. Die menschliche Haut ist einfach nicht dafür geschaffen, der rauen Oberfläche einer normalen Straße standzuhalten. Eine Jeans, ein langärmeliges Oberteil und Turnschuhe bieten ein Mindestmaß an Schutz, der durch spezielle Motorradkleidung noch deutlich verbessert werden kann.

Ähnliches gilt für das Fahren bei schlechtem Wetter. Ohne geeignete Jacke, Hose, Handschuhe und Stiefel können Nässe und Auskühlung einem Motorradfahrer derart zusetzen, dass er Schwierigkeiten hat, die Maschine sicher zu bedienen.

Motorradfahrer sollten stets versuchen, die bestmögliche Ausrüstung anzuschaffen, die sie sich leisten können. Wie beim Helmkauf sind Empfehlungen aus Motorradzeitschriften ein guter Ratgeber beim Einkauf, auch was das Preis-Leistungs-Verhältnis angeht.

Jacke und Hose

Beim Kauf eines Motorradanzugs, bestehend aus Jacke und Hose oder einer einteiligen Kombination, gibt es viel zu bedenken.

Zur Eingrenzung der enormen Auswahl in puncto Art, Stil, Gewicht und Material ist es sinnvoll zu wissen, welche Anforderungen der Anzug erfüllen muss.

Gewicht, Material und die Frage, ob der Anzug ein herausnehmbares Futter haben sollte, hängen von dem Temperaturspektrum ab, in dem er getragen werden soll. Die Passform sollte in diesem Zusammenhang ebenfalls eine Rolle spielen. Der Fahrer sollte außerdem wissen, ob er darunter weitere Kleidung tragen möchte.

Wenn der Anzug über Protektoren verfügt, muss er besonders gut passen. Protektoren für Ellbogen, Schultern, Knie und Hüfte funktionieren nicht, wenn das Kleidungsstück zu groß ist und die Protektoren bei einem Unfall beweglich sind.

Wie wasserdicht die Kombination sein soll, hängt davon ab, inwieweit der Motorradfahrer mit nassen Witterungsbedingungen rechnet und ob zusätzlich ein leichter Regenanzug infrage kommt.

Auch hier ist es ratsam, die sich die beste Ausrüstung anzuschaffen, die das Budget erlaubt. Außerdem sollte der angehende Motorradfahrer auf das CE-Zeichen achten. Dadurch wird ein Mindeststandard in Bezug auf Qualität und Leistung garantiert.

Handschuhe und Stiefel

Handschuhe und knöchelhohe Stiefel bieten Schutz bei einem Unfall. Wie viel Schutz geboten wird, hängt von der Qualität der Produkte ab. Auch hier sollte man nicht sparen.

Handschuhe und Stiefel sollten vor allem wasserdicht sein, da sie schon bei einem Schauer nass werden und erst nach Stunden oder sogar Tagen wieder trocken sind.

Schutz für das Gehör

Wie im Abschnitt zur Auswahl eines Helms erwähnt, ist die Geräuschdämpfung für den angehenden Motorradfahrer ein wichtiger Aspekt.

Schon ab einer Geschwindigkeit von 90 km/h können die entstehenden Geräusche das Gehör des Fahrers dauerhaft schädigen. Speziell bei längeren Fahrten ist es ratsam, Ohrstöpsel zu tragen.



6. Soziale Verantwortung

Dieser Aspekt macht den angehenden Motorradfahrer mit der Notwendigkeit vertraut, Rücksicht auf andere zu nehmen und auf sie zu achten.

Erste Hilfe und Unfälle

Der angehende Motorradfahrer sollte sich darüber im Klaren sein, dass Grundkenntnisse in erster Hilfe sprichwörtlich Leben retten können. Diese Kenntnisse sollten vor Beginn der Motorradausbildung vorhanden sein.

Wer auf einen verletzten Motorradfahrer trifft, sollte nie versuchen, dessen Helm abzunehmen, es sei denn, er wurde dafür entsprechend ausgebildet. Ein Verletzter sollte außerdem nur dann bewegt werden, wenn er sich in einer lebensbedrohlichen Lage befindet. Es sollte umgehend ein Rettungsdienst verständigt werden.

Rücksichtnahme gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern

Bevor der praktische Teil der Motorradausbildung beginnt, sollte sich der angehende Motorradfahrer vor Augen führen, dass im heutigen Verkehr niemand allein auf der Straße fährt oder sie überquert.

Motorradfahrer sollten sich stets verantwortungsbewusst verhalten sowie die Bedürfnisse und das wahrscheinliche Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer berücksichtigen. Sie sollten wissen, dass ihr Verhalten Auswirkungen auf die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer hat und dementsprechend natürlich auch auf ihre eigene Sicherheit.

Auf Fußgänger müssen Motorradfahrer besonders achten. Ein Fußgänger, der die Straße überqueren möchte, sieht das Motorrad bzw. den Motorroller möglicherweise nicht oder kann dessen Geschwindigkeit oder Absichten nicht richtig einschätzen. Dies trifft besonders auf ältere Menschen und Kinder zu, die mit den Gedanken vielleicht bei etwas anderem sind, etwa ihrer Lieblingsfernsehsendung, zu der sie rechtzeitig zu Hause sein möchten, oder dem Ball, dem sie hinterher laufen.



Fahrradfahrer bedürfen ebenfalls besonderer Rücksichtnahme. Sie fahren zwar auf derselben Straße und ebenfalls auf zwei Rädern, doch die Geschwindigkeit ist eine völlig andere – und damit sind auch die Fahreigenschaften anders.

Die Eigenschaften von Fahrzeugen mit vier oder mehr Rädern sind von Motorradfahrern ebenfalls zu berücksichtigen. Bei großen Lkw ist die Sicht des Fahrers oftmals eingeschränkt, und Motorradfahrer sollten Positionen vermeiden, in denen sie vom Fahrer leicht übersehen werden können. Fahrer von Pkw mit ABS (Antiblockiersystem) und Schlupfregelung wissen womöglich nicht, dass die Fahreigenschaften eines Motorrads auf nasser Straße stärker eingeschränkt sind.

Ärger mit den Nachbarn

Der angehende Motorradfahrer sollte wissen, dass der Lärm von Motorrädern und Motorrollern gemeinhin als eines der störendsten Geräusche gilt.

Vielen Motorradfreunden gefällt das von ihrer Maschine verursachte Geräusch. Doch sie sollten in ihrem Fahrverhalten stets darauf achten, dass das Umfeld möglichst wenig gestört wird. Unter keinen Umständen sollten sie den Schalldämpfer so verändern, dass der Lärm noch lauter wird, oder ein nicht zugelassenes System montieren.

Verärgerte Nachbarn werden sich eher für eine motorradfeindliche Gesetzgebung aussprechen.

Konsequenzen

Motorradfahrer sollten sich darüber im Klaren sein, dass nicht nur sie selbst unter den Konsequenzen eines Verkehrsunfalls zu leiden haben. Ganz gleich, ob sie selbst den Unfall verschuldet haben oder ein anderer Verkehrsteilnehmer: Als Familienangehöriger zu erfahren, dass der Sohn oder die Ehefrau einen Unfall hatte, ist eine erschütternde Erfahrung.

Ein Motorrad oder Motorroller hat weder Airbag noch Sicherheitsgurt. Das sollte der angehende Motorradfahrer berücksichtigen und seine Fahrweise so anpassen, dass es gar nicht erst zu solchen Folgen kommt.

7. Beeinträchtigung

Bei diesem Aspekt werden die gefährlichen Auswirkungen erläutert, die Alkohol, Drogen und Medikamente sowie Krankheit und Müdigkeit auf das Fahren des Motorrads oder Motorrollers haben können.

Erschöpfung

Durch Müdigkeit werden auf europäischen Straßen etwa ebenso viele tödliche Unfälle verursacht wie durch Alkohol und Drogen zusammen. Der angehende Fahrer sollte sich darüber im Klaren sein, dass selbst die Müdigkeit nach einem normalen Arbeitstag die Aufmerksamkeit und die Reaktionsfähigkeit des Fahrers beeinträchtigen kann. Kommt noch eine abendliche Veranstaltung oder Sporttraining hinzu, können die Auswirkungen in der Summe gefährlich werden. Es ist keine gute Idee, nach der Arbeit noch eine längere Fahrt zu unternehmen.

Auf einem Motorrad kann man genau wie am Steuer eines Autos einschlafen. Daher sollten Motorradfahrer eine Pause einlegen und sich gut ausruhen, wenn sie müde sind.

Alkohol und sonstige Drogen

Motorradfahrer sollten wissen, dass gesellschaftlich anerkannte Drogen oder Freizeitdrogen die Fahrtüchtigkeit beeinträchtigen und die Wahrscheinlichkeit einer Beteiligung an einem Unfall erhöhen.

Bei vielen Verkehrsunfällen ist Alkohol eine der Hauptursachen. Mehr als 15 000 Menschen sterben jedes Jahr auf den Straßen Europas bei Unfällen, die auf Alkoholgenuss zurückzuführen sind. Die Fahrtüchtigkeit wird auch durch Alkoholmengen beeinträchtigt, die nach den nationalen Gesetzen noch zulässig sind, und selbst bei geringen Mengen Alkohol ist das Risiko einer Verletzung oder von Schlimmerem unverhältnismäßig höher.

Alkohol vermindert zunächst die Reaktionsfähigkeit und dann das Urteilsvermögen des Fahrers. Steigt der Alkoholpegel weiter, werden auch das Gleichgewicht und die Koordinationsfähigkeit beeinträchtigt. Zur Veranschaulichung: Um die Reaktionsfähigkeit einer durchschnittlichen Person um 50 Prozent herabzusetzen, reichen bereits 0,5 Promille (Milligramm pro Liter Blut) aus.



Dies entspricht dem gesetzlichen Grenzwert in 23 Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Das bedeutet: Bei einer Geschwindigkeit von 90 km/h ist ein Motorradfahrer bereits zwölf Meter näher an einem Auto, das vor ihm auf die Straße gefahren ist, bevor er überhaupt beginnt, ihm auszuweichen. Bei 1,5 Promille ist die Wahrscheinlichkeit, einen Unfall zu verursachen, 200 Mal höher als ohne Alkohol.

Alle anderen gesellschaftlich anerkannten Drogen und Freizeitdrogen sind beim Motorradfahren ebenfalls zu vermeiden. Sie wirken zwar auf unterschiedliche Weise auf Körper und Geist, doch alle beeinträchtigen die Sinneswahrnehmung in irgendeiner Form und dadurch auch das Urteilsvermögen und die Fahrtüchtigkeit. Es sollte außerdem bedacht werden, dass Alkohol und Drogen häufig noch längere Zeit im Körper nachwirken.

Krankheit und Medikamente

Selbst leichte Erkrankungen wie eine Erkältung können Wahrnehmung, Fahrtüchtigkeit und Urteilsvermögen des Fahrers einschränken. Im Normalfall muss unter diesen Umständen nicht auf das Motorrad oder den Motorroller verzichtet werden. Doch der Motorradfahrer sollte seine Fahrweise entsprechend anpassen. Schließlich kann es irritierend und auch unangenehm sein, mit einem Helm auf dem Kopf niesen zu müssen.

Bei schwereren Erkrankungen sollte sich der Motorradfahrer überlegen, ob die Fahrtüchtigkeit dadurch ernsthaft eingeschränkt ist. Auf das Motorrad zu verzichten kann durchaus sinnvoll sein. Selbst Schmerzen wie Kopfweg, Ohren- oder Zahnschmerzen und Muskelzerrungen können das Fahrvermögen beeinträchtigen. In diesen Fällen ist gesunder Menschenverstand gefragt.

Die Wirkung von verschreibungspflichtigen oder in der Apotheke frei erhältlichen Medikamenten auf den Fahrer ist ebenfalls zu berücksichtigen. Bei vielen Medikamenten zur Linderung der Symptome einer Erkältung oder Grippe wird davor gewarnt, mit dem Auto oder Motorrad zu fahren.

Dies sollte stets überprüft werden, sofern erforderlich durch Rückfragen beim Arzt oder Apotheker. Wenn die Möglichkeit besteht, dass das Medikament die Fahrtüchtigkeit beeinflusst, sollte der Motorradfahrer entweder das Medikament nicht einnehmen oder das Motorrad bzw. den Motorroller nicht benutzen.

8. Einstellung und Verhalten

Dieser Aspekt betrifft die Notwendigkeit, dass der angehende Motorradfahrer erkennen muss, dass in erster Linie er selbst für die Sicherheit verantwortlich ist.

Einstellung und Verhalten bilden den letzten Aspekt des theoretischen Elements des IRT-Modells, und der angehende Motorradfahrer steht kurz vor dem nächsten Schritt auf dem Weg zu einer Fahrerlaubnis der Klasse A. Er wird sich dabei eine Reihe von Fähigkeiten und Kenntnissen aneignen, die für ein sicheres Fahren auf den heutigen Straßen unerlässlich sind.

Die Beherrschung des Fahrzeugs und das sichere Fahren im Straßenverkehr unter den verschiedensten schwierigen Umständen und Bedingungen setzen den Willen voraus, die nötige Geschicklichkeit, Kompetenz und Sicherheit sowie ein Gefahrenbewusstsein zu entwickeln.

Dies ist jedoch nur ein Teil der Voraussetzungen, die der Motorradfahrer erfüllen muss. Vor allem muss sich der Fahrer darüber im Klaren sein, dass seine Einstellung und sein konsequentes Verhalten absolut wichtig sind.

Die Bedürfnisse und Absichten anderer Verkehrsteilnehmer einschätzen und potenziell gefährliche Situationen erkennen zu können, sind enorm wichtige Fähigkeiten. Der Fahrer muss jedoch einsehen, dass nur er selbst in der Lage ist, sein Verhalten zu steuern und Geschwindigkeit, Position und Abstand rechtzeitig anzupassen. Nur so kann er richtig reagieren.



Beherrschung des Motorrads: das Element „Fahrzeugbeherrschung“ des IRT-Programms

Innerhalb des Elements der Fahrzeugbeherrschung sind die folgenden Aspekte zu nennen (in der Reihenfolge der Betrachtung): *Kennenlernen des Fahrzeugs, erstes Fahren, Gangschaltung, Bremsen und Richtung, Lenken und Gegenlenken, Manöver bei niedriger Geschwindigkeit und Gefahrenmanagement.*

Diese Aspekte werden detailliert erläutert. Der Schwerpunkt liegt darauf, das Bewusstsein für Gefahren zu schärfen sowie die Einstellung gegenüber Gefahren und die Verhaltensweisen bei Gefahren zu schulen. Für jeden einzelnen Aspekt sind Schulungen vorgesehen. Die entwickelten Übungen wurden bei Testfahrten im Rahmen des IRT-Projekts geprüft.

Dabei wurden folgende Punkte als besonders wichtig erkannt:

- * Erforderliche Vorkenntnisse des Fahrschülers für das Erlernen der einzelnen Aspekte.
- * Situation, auf die sich der Fahrlehrer einstellen muss; besondere Gefahren und die im Zusammenhang mit dem betreffenden Aspekt zu beachtenden Einstellungen und Verhaltensweisen, nicht nur im Zusammenhang mit den Übungen, sondern auch bei Fahrten auf öffentlichen Straßen.
- * Die vorzuführenden und durchzuführenden Übungen.
- * Kriterien für die Analyse des Fortschritts vor dem Wechsel in die nächste Stufe.

1. Kennenlernen des Fahrzeugs

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Bei diesem Aspekt geht es vornehmlich darum, dass der Fahrer das Gewicht des Motorrads und den möglichen Schaden, den das Motorrad insbesondere bei Geschwindigkeit anrichten kann, einzuschätzen lernt.

Ein zweiter Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung und Stärkung des Gespürs für Gefahren und der in der Theorie behandelten Einstellungen und Verhaltensweisen.

Anforderungen an den Fahrlehrer

- * Hinweise für den Fahrlehrer durcharbeiten.
- * Rechtliche Anforderungen prüfen.
- * Vorkenntnisse des Fahrschülers prüfen.
- * Wichtigste Bedienelemente erläutern und demonstrieren.
- * Benutzung des Motorrad-Haupt- und Seitenständers demonstrieren.
- * Ausbalancieren demonstrieren und Komponenten betrachten.

Theorie	Fahrzeugbeherrschung	Verhalten im Verkehr
1 Verkehrsregeln	1 Kennenlernen des Fahrzeugs	1 Position im Verkehr
2 Schilder und Markierungen	2 Erstes Fahren	2 Abstand und Geschwindigkeit
3 Mechanik und Dynamik	3 Gangschaltung, Bremsen und Richtung	3 Kurven und Kehren
4 Gefahrenbewusstsein	4 Lenken und Gegenlenken	4 Kreuzungen
5 Helme und geeignete Kleidung	5 Manöver bei niedriger Geschwindigkeit	5 Überholen
6 Soziale Verantwortung	6 Gefahrenmanagement	6 Autobahnen
7 Beeinträchtigung		7 Vorausschauendes Fahren
8 Einstellung und Verhalten		8 Gemeinsames Motorradfahren
		9 Streckenplanung



- * Bedeutung des Gefahrenbewusstseins sowie der richtigen Einstellung und des richtigen Verhaltens herausstellen.
- * Erste Einschätzung zur Einstellung des Fahrschülers vornehmen.

Vorkenntnisse des Fahrschülers

- * Verkehrsregeln, Schilder und Markierungen.
- * Theoretische Kenntnisse über die Dynamik von Motorrädern.
- * Soziale Verantwortung.
- * Auswirkungen des Konsums von Drogen oder Alkohol.
- * Bedeutung von geeigneter Kleidung.

Übungen

- * Richtige Position auf dem Motorrad, sodass alle Bedienelemente erreicht werden.
- * Auf- und Absteigen vom Motorrad bei verwendetem Haupt- oder Seitenständer.
- * Ein- und Ausklappen des Haupt- und Seitenständers.
- * Balance halten und Motorrad bei ausgeschaltetem Motor bewegen.
- * Einführung in die Bedienelemente bei ausgeschaltetem Motor und ausgeklapptem Hauptständer.
- * Motor anlassen und abstellen (u. a. per KILLSCHALTER).
- * Sicherheits- und Wartungsprüfungen.

Bewertung

Der Fahrschüler sollte sicher auf- und absteigen, die richtige Fahrposition einnehmen und das Motorrad bei ausgeschaltetem Motor bewegen können und über Grundkenntnisse der Bedienelemente verfügen sowie den Motor sicher anlassen und abstellen und Sicherheitsprüfungen durchführen können.

Hinweise für den Fahrlehrer

Vorbereitung und Planung

Der Fahrlehrer sollte die Stunde intensiv vorbereiten. Das Programm wird zwar im Wesentlichen durch die verfügbaren technischen Möglichkeiten bestimmt, aber Themen wie das Vorwissen des Fahrschülers können entweder separat oder immer einmal wieder an verschiedenen Punkten besprochen werden.

Rechtliche Anforderungen

Der Fahrlehrer muss die Bedeutung dieser von Land zu Land unterschiedlichen Voraussetzungen unbedingt verdeutlichen. Wenn beispielsweise ein Versicherungsschutz vorgeschrieben ist oder der Fahrschüler nachweisen muss, dass er die theoretische Prüfung bestanden hat, dann ist der Fahrlehrer verpflichtet, vom Fahrschüler die entsprechenden Nachweise einzufordern.

An dieser Stelle sollte auch das Tragen des Helms besprochen werden. Dabei sollte es um Vorzüge und Probleme, verschiedene Helm- und Passformen sowie akustische Eigenschaften und den Tragekomfort gehen.



Erläuterung und Vorführung

Bei der ausführlichen Erläuterung und kompetenten Demonstration der Übungen sammelt der Fahrlehrer Hinweise auf die Einstellung, das Vertrauen, die Fähigkeiten und die Körperhaltung des Fahrschülers.

Die Einstellung des Fahrschülers und seine Herangehensweise an das Motorradfahren stehen dabei dauerhaft auf dem Prüfstand. Wenn der Fahrschüler mit einem offensichtlich aggressiven oder riskanten Fahrstil auffällt, sollte dies in der Art und Weise, in der auch die Erläuterungen und Vorführungen erfolgt sind, angesprochen werden.

Wenn der Fahrschüler auf Erfahrungen mit anderen Fahrzeugtypen verweist, muss ihm deutlich gemacht werden, dass diese für das Motorradfahren nur bedingt relevant sind.

Es sollte vor allem immer daran gedacht werden, dass die Fähigkeit des Fahrers, Informationen aufzunehmen und zu verarbeiten begrenzt ist. Nach Möglichkeit sollten im Unterricht unterschiedliche Motorradtypen und -größen zum Einsatz kommen.

Übungen

Auf- und absteigen und richtig sitzen

Der Fahrschüler übt das Auf- und Absteigen von dem auf seinem Hauptständer stehenden Motorrad. Anschließend übt er das Auf- und Absteigen bei ausgeklapptem Seitenständer und ohne Ständer. Dabei sollte auch auf besondere Probleme wie Gepäckboxen eingegangen werden.

Wenn das Motorrad auf dem Hauptständer steht und der Fahrschüler auf dem Motorrad sitzt, prüft der Fahrlehrer, ob er eine mittige Position eingenommen hat, die Hände nicht angewinkelt sind, die Füße auf den Fußrasten aufliegen und der Rücken gerade ist.

Haupt- und Seitenständer nutzen

Der Fahrschüler übt im Stehen und im Sitzen das Einklappen des Hauptständers. Hierbei geht es vor allem um den richtigen Einsatz der Handbremse und, wenn der Fahrer steht, um dessen Position, damit das Gewicht des Motorrads vom Oberschenkel gehalten wird.

Beim Setzen des Motorrads auf den Hauptständer muss der Fahrer immer stehen. Die genaue Vorgehensweise ist bei jedem Motorrad anders. Wichtig ist jedoch jeweils die Position des Fahrers, der das Motorrad mit einer Hand am Lenker und mit einer am dafür vorgesehenen Griff festhält und den Hauptständer mithilfe des Fußes ausklappt.

Auch die Verwendung des Seitenständers sollte geübt werden: Fahrer mit weniger Kraft können anstelle des Hauptständers auch den Seitenständer verwenden.

Balancieren und manövrieren

Der Fahrschüler sollte üben, wie er das Motorrad mithilfe der Füße vor- und zurückschieben und um 90 Grad drehen kann.

Balancieren und manövrieren (Fortsetzung)

Neben dem Motorrad stehend sollte der Fahrschüler eine Reihe von Bewegungen vor- und rückwärts üben, die das Manövrieren des Motorrads in beengten Räumen, beispielsweise in einer Garage oder einem Pulk geparkter Motorräder, simuliert.

Neben dem Motorrad stehend sollte der Fahrschüler üben, das nur auf den Rädern stehende Motorrad mit einer Hand auszubalancieren.

Hauptbedienelemente

Der Fahrlehrer erläutert dem auf dem Motorrad sitzenden Fahrschüler (das Motorrad steht dabei auf dem Hauptständer) die verschiedenen Bedienelemente. Der Fahrschüler muss sich so weit mit den Bedienelementen vertraut machen, dass er sie nach Nennung durch den Fahrlehrer zügig und fehlerfrei findet.

Anschließend führt der Fahrlehrer die weiteren Bedienelemente vor, die nicht mit dem Anlassen und Abstellen des Motors sowie mit Schaltung, Kupplung und Bremsen zusammenhängen.

Motor anlassen und abstellen

Der Fahrlehrer erklärt dem auf dem Motorrad sitzenden Fahrschüler (das Motorrad steht dabei auf den Rädern) ausführlich, wie der Motor gestartet und abgestellt wird. Für diese Vorgänge gibt es sehr hilfreiche Checklisten. Auf der Checkliste für das Anlassen des Motors sind folgende Punkte zu nennen: Benzinhahn auf? Choke ein? Gang raus? Seitenständer eingeklappt? Kupplung gezogen? Zündung an? KILLSCHALTER aus? Bremshebel gezogen? Richtige Drosselklappeneinstellung? Starter betätigen!

Der KILLSCHALTER darf nur in Notsituationen bzw. unter bestimmten Umständen, die den Fahrschüler unmissverständlich vermittelt werden müssen, betätigt werden.

Auf dem Motorrad sitzend darf der Motor vom Fahrer nur mit Helm angelassen werden.



Sicherheitsprüfungen

Vor dem Übergang zum nächsten Aspekt zeigt der Fahrlehrer dem Fahrschüler eine Reihe von Kontrollen, die regelmäßig durchzuführen sind, um die Fahrtüchtigkeit des Motorrads zu überprüfen. Hierzu gehören (falls zutreffend): Funktionstüchtigkeit der Bremsen und Zustand der Bremsklötze, Dichtungen für das Gabelöl, Luftdruck und Zustand der Reifen, Schmierung und Spannung der Kette, Füllstand des Motoröls und Hinweise auf auslaufendes Öl oder auslaufenden Kraftstoff.

Es sollte unbedingt darauf eingegangen werden, dass diese Prüfungen sehr wichtig sind, auch wenn sie nicht Bestandteil der Führerscheinprüfung sind.

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Der Fahrer muss sich bewusst sein, dass das Motorrad durch sein Gewicht und die Tatsache, dass es nur auf zwei Rädern steht, eine Gefahr darstellt. Beim Umkippen kann das Motorrad erheblich beschädigt werden, und für den Fahrer und Personen in der Umgebung besteht die Gefahr schwerer Verletzungen. Der Fahrlehrer muss darauf hinweisen, dass das Gefahrenpotenzial durch die Bewegung des Motorrads entsprechend ansteigt.

Es muss herausgestellt werden, wie wichtig die richtige Einstellung und das richtige Verhalten sind. Dem Fahrschüler muss verdeutlicht werden, dass Unfälle nicht einfach so passieren, sondern immer eine Ursache haben.

Bewertung

Vor dem Übergang zum Aspekt *Erstes Fahren* muss sich der Fahrlehrer vergewissern, dass der Fahrer richtig auf dem Motorrad sitzt, sicher auf- und absteigen und Haupt- und Seitenständer verwenden kann sowie die Bedienelemente und ihre Funktionsweise kennt und in der Lage ist, den Motor anzulassen und abzustellen sowie Sicherheitsprüfungen vorzunehmen.

2. Erstes Fahren

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Bei diesem Aspekt geht es darum, dass der Fahrschüler die Dynamik des Motorrads versteht und das Motorrad jederzeit beherrscht. Dabei geht es nicht nur um Geschicklichkeit und Können, sondern vor allem um die richtige Einstellung gegenüber dem Motorrad.





Ein zweiter wichtiger Punkt ist die Bedeutung der Tatsache, dass der Fahrer alles im Auge behalten muss: nicht nur die Bedienelemente, sondern auch mögliche Gefahrenquellen.

Vorkenntnisse des Fahrschülers

- * Aspekte der Theorie.
- * Auf- und absteigen und richtig auf dem Motorrad sitzen.
- * Haupt- und Seitenständer verwenden.
- * Balancieren und manövrieren mit möglichst wenig Kraftaufwand.
- * Motor anlassen und abstellen.
- * Sicherheitsprüfungen vornehmen.

Anforderungen an den Fahrlehrer

- * Hinweise für den Fahrlehrer durcharbeiten.
- * Vorgehensweise beim Kuppeln und Schalten erläutern.
- * Betrieb des Bremssystems erläutern.
- * Einlegen des ersten Gangs, Einkuppeln und Anhalten erläutern.
- * Position im Bezug auf den Fahrschüler, damit Fehler bemerkt und korrigiert werden können.
- * Erläutern, auf was der Fahrschüler besonders achten muss.
- * Übungen erläutern und demonstrieren.
- * Einstellung des Fahrschülers weiterhin beobachten.

Übungen

- * Gang einlegen und einkuppeln.
- * Erste Bewegung mit den Füßen auf dem Boden.
- * Vorwärts fahren und anschließend bremsen, nur linker Fuß unten.
- * Erste Kurven; beide Füße unten.
- * In einer Spur bei konstanter niedriger Geschwindigkeit fahren; beide Füße oben.
- * In einer Spur mit variierender geringer Geschwindigkeit fahren.

Bewertung

Der Fahrlehrer vergewissert sich, dass der Fahrschüler die Bedienelemente sicher und korrekt verwenden und mit Gefühl schalten und kuppeln, beschleunigen und bremsen kann.

Der Fahrlehrer prüft, ob der Fahrschüler weiß, auf welche Dinge in seinem Sichtfeld er sich konzentrieren muss, und ob er seinen Blick entsprechend ausrichtet.

Hinweise für den Fahrlehrer

Vorbereitung und Planung

Der Fahrlehrer muss sich bei der Vorbereitung dieses Aspekts der Tatsache bewusst sein, dass der Fahrschüler intensiv und ununterbrochen seine Aufmerksamkeit benötigt.

Weder Fahrlehrer noch Fahrschüler sollten sich durch andere Schüler oder sonstige Umstände ablenken lassen.

Für die Übung sollte ein Bereich des Übungsgeländes aufgesucht werden, an dem der Fahrlehrer Fahrschüler und Motorrad unter Kontrolle hat und wo eine möglichst geringe Gefahr von Verletzungen besteht, wenn der Fahrer die Kontrolle über das Motorrad verliert.

Rechtliche Voraussetzungen und Sicherheitsanforderungen

Falls es sich beim Übungsplatz um einen öffentlich zugänglichen Platz handelt, muss der Fahrlehrer dafür sorgen, dass die im jeweiligen Land geltenden Regeln (z. B. Versicherungsschutz) erfüllt werden.

Helm und Schutzkleidung des Fahrschülers müssen immer in einwandfreiem Zustand sein.

Erläuterung und Demonstration

Der Fahrlehrer muss sich der Tatsache bewusst sein, dass die ersten Bewegungsübungen von Aspekt 2 die Grundlage für die Schulung bilden. Wer sich hier genügend Zeit lässt, profitiert später davon. Um die Kompetenz und die Sicherheit des Fahrschülers zu stärken, nutzt der Fahrlehrer jede Gelegenheit zu Erläuterungen und Demonstrationen.

Dabei sollte der Fahrlehrer darauf achten, die Übungen und Demonstrationen nicht immer auf gleiche Weise zu erläutern, sondern auf die Persönlichkeit und die Fähigkeiten des Fahrschülers einzugehen. In einigen Fällen kann eine Demonstration eines besonders gefühlvollen Umgangs mit Kupplung und Gashebel eine perfekte Erläuterung sein. In anderen Fällen kann ein solches Vorgehen einem ohnehin schon angeknacksten Selbstvertrauen den Rest geben.

Die Aufmerksamkeitsspanne des Fahrschülers sollte genau beobachtet werden, damit eine Ermüdung durch rechtzeitige Pausen vermieden werden kann.

Nach Möglichkeit sollte der Fahrlehrer eine Position einnehmen, in der er an den Lenker fassen kann, wenn dem Fahrschüler die Kontrolle über das Motorrad zu entgleiten droht.



Übungen

Gang einlegen und einkuppeln

Bei einem Motorrad mit Automatikgetriebe muss der Fahrlehrer den Bezug zwischen dem Gashebel und der Zunahme der Drehzahl und dem Punkt, an dem sich das Motorrad in Gang setzt, erläutern und demonstrieren.

Bei einem Motorrad mit Schaltgetriebe muss der Fahrlehrer die Verwendung der Kupplung und im ersten Gang bei behutsamer Betätigung von Kupplung und Gashebel den Schleifpunkt erläutern und demonstrieren.

Diese Übung kann durchgeführt werden, wenn der Fahrschüler auf dem Motorrad sitzt und seine Beine den Boden berühren (beide Ständer eingeklappt). Dabei steht der Fahrlehrer neben dem Fahrschüler bzw. vor dem Motorrad – über dem Vorderrad, den Scheinwerfer vor dem Oberkörper – oder sitzt auf dem Soziussitz. Die Hände des Fahrlehrers müssen sich nah am Lenker und in der Nähe des KILLSCHALTERS befinden.

Ziel der Übung ist es, dem Fahrschüler das Gefühl dafür zu vermitteln, wann sich das Motorrad in Gang setzt.

Erstes Fahren

Vor den ersten Bewegungen mit Motorkraft muss die Verwendung der Bremsen erläutert und demonstriert werden.

Hierfür ist es wichtig, den Fahrschüler darauf hinzuweisen, sich nicht unmittelbar auf das Geschehen vor dem Vorderrad zu konzentrieren, sondern weiter voraus in Fahrtrichtung zu schauen.

Außerdem muss der Fahrlehrer auf den rückwärtigen Verkehr achten.

Die ersten Bewegungen bestehen darin, dass der Fahrschüler den ersten Gang einlegt, per Schulterblick auf den rückwärtigen Verkehr achtet und dann das Motorrad langsam wenige Meter mit Motorkraft bewegt, ohne dabei die Füße auf den Fußrasten aufzusetzen.

Anschließend soll das Motorrad wieder zum Stillstand kommen, indem der Fahrschüler vom Gas geht und auskuppelt. Anschließend soll in den Leerlauf geschaltet werden.

Bei dieser Übung geht der Fahrlehrer neben dem Fahrschüler her.

Bremsen verwenden

Der Fahrlehrer erläutert und demonstriert die Funktion der Vorder- und Hinterradbremse und die Notwendigkeit eines koordinierten Einsatzes der beiden Bremssysteme. Dabei sollte auch die behutsame und abgestimmte Verwendung von Kupplung, Gashebel und Bremsen erläutert und demonstriert werden.

Mit dem rechten Fuß auf der Fußraste bewegt der Fahrschüler das Motorrad langsam vorwärts, geht dann vom Gas, betätigt Vorder- und Hinterradbremse und betätigt die Kupplung. Nachdem das Motorrad zum Stillstand gekommen ist, soll in den Leerlauf geschaltet werden.

Während der Übung geht der Fahrlehrer neben dem Fahrschüler her.





Erstes Abbiegen

Vor dem ersten Richtungswechsel erklärt und demonstriert der Fahrlehrer die unterschiedliche Dynamik des Motorrads beim Fahren mit niedriger und mit hoher Geschwindigkeit. Dabei sollte auch erläutert und demonstriert werden, wohin der Fahrschüler beim Abbiegen schauen muss.

Der Fahrschüler legt den ersten Gang ein und bewegt das Motorrad langsam wenige Meter vorwärts und biegt dann allmählich nach links ab. Sobald ein Winkel von ca. 90 Grad erreicht ist, fährt der Fahrschüler wieder geradeaus und setzt die Fahrt noch einen oder zwei Meter fort. Anschließend hält er das Motorrad an, indem er die Vorderradbremse und die Kupplung betätigt, und schaltet in den Leerlauf. Bei dieser Übung geht der Fahrlehrer neben dem Fahrschüler her.

Wenn der Fahrlehrer den Eindruck hat, dass der Fahrschüler mit Kupplung und Gashebel umgehen kann, kann er ihn auch auffordern, sofort nach dem Losfahren mit der 90-Grad-Linkskurve zu beginnen und anschließend noch rund einen Meter geradeaus zu fahren und dann anzuhalten.

Wenn der Fahrschüler das Linksabbiegen beherrscht, wird die Übung mit dem Rechtsabbiegen wiederholt.

Mit konstanter niedriger Geschwindigkeit fahren

In der nächsten Übung muss der Fahrschüler sein Motorrad bei einer langsamen Geradeausfahrt beherrschen.

Dabei soll es nicht darum gehen, so langsam wie möglich zu fahren, sondern die richtige Balance zwischen geringer Geschwindigkeit und Stabilität beim Geradeausfahren zu finden.

Auch hier ist es wieder wichtig, dem Fahrschüler klar zu machen, dass er nicht unmittelbar vor das Vorderrad schauen darf, sondern zu einem Punkt, den er in rund sechs Sekunden erreichen wird.

In dieser Phase entwickelt sich häufig die schlechte Angewohnheit, nicht weit genug nach vorn zu schauen. Der Fahrlehrer muss dem Fahrschüler deutlich machen, dass er einem Hindernis nicht mehr ausweichen kann, wenn er es erst unmittelbar vor dem Auftreffen mit dem Vorderrad sieht.

Der Fahrschüler legt den ersten Gang ein und behält den linken Fuß zuerst noch am Boden. Erst nach einiger Zeit befinden sich beide Füße auf den Fußrasten. Der Fahrlehrer geht neben dem Motorrad her, und der Fahrschüler hält auf sein Kommando an, indem er Bremse und Kupplung betätigt und in den Leerlauf schaltet.

Langsam fahren und Geschwindigkeit variieren

Der Fahrlehrer erläutert und demonstriert, wie sich die Geschwindigkeit des Motorrads bei langsamer Geradeausfahrt variieren lässt. Die ist die erste Übung mit direktem Bezug zu einer alltäglichen Verkehrssituation.

Der Fahrschüler legt den ersten Gang ein und stellt seinen linken Fuß auf den Boden. Bei der Fahrt befinden sich beide Füße auf den Fußrasten. Nach ein paar Metern Fahrt mit komplett eingekuppeltem Gang gibt der Fahrschüler allmählich Gas.

Dabei soll eine Geschwindigkeit von rund 8 km/h erreicht und einige Meter aufrechterhalten werden, anschließend soll das Gas weggenommen und das Motorrad zuerst mittels Motorbremse und anschließend mit Bremsen und Kupplung zum Stillstand gebracht werden. Sobald das Motorrad zum Stillstand gekommen ist, soll in den Leerlauf geschaltet werden.

Wenn der Fahrlehrer der Auffassung ist, dass der Fahrschüler dazu in der Lage ist, können verschiedene Varianten der Übung durchgeführt werden. Die Übung kann wiederholt werden, ohne dass das Motorrad vollständig zum Stillstand kommt, und es können auch Perioden unterschiedlicher niedriger Geschwindigkeiten mit und ohne Zwischenstopp gefahren werden.

Insbesondere soll der Fahrschüler lernen, wann die Kupplung ein Stück gezogen werden muss, um den Vorwärtsdrang des Motors nicht vollständig auf die Räder zu übertragen.

Innerhalb dieser Variationen soll auch geübt werden, auf welche Weise die Bremsen eingesetzt werden können, damit der Fahrschüler lernt, wie die Vorder- und Hinterradbremsen ansprechen.



Gefahren, Einstellung und Verhalten

Der Fahrlehrer vermittelt in den Übungen des Aspekts *erstes Fahren*, dass die Dynamik des Motorrads erhebliche Gefahren für den Fahrer und andere Verkehrsteilnehmer birgt.

Der Fahrschüler muss sich bewusst machen, dass er für das Motorrad verantwortlich ist und dass er durch seine Einstellung und sein Verhalten bestimmen kann, ob er und andere Verkehrsteilnehmer gefährdet werden.

Bei diesen Übungen muss der Fahrschüler immer darauf hingewiesen werden, vorausschauend zu fahren, d. h., sich nicht unmittelbar auf das Geschehen vor dem Vorderrad zu konzentrieren. Nur so erhält der Fahrer Kontrolle über das Motorrad und kann sich an die anderen Verkehrsteilnehmer und die Straßenbedingungen anpassen sowie mögliche Gefahren rechtzeitig erkennen und sich darauf einstellen.

Bewertung

Der Übergang zum nächsten Aspekt darf erst erfolgen, wenn der Fahrschüler nach Einschätzung des Fahrlehrers ein zufriedenstellendes Kompetenzniveau erreicht hat. Die Zeit, die sich Fahrlehrer und -schüler beim Einüben der grundlegenden Fähigkeiten zum Beherrschen des Motorrads nehmen, zählt sich später aus.

Der Fahrschüler muss sich mit den grundlegenden Bedienelementen des Motorrads auskennen und diese koordiniert verwenden können. Er muss in der Lage sein, die Übungen mehrmals sicher und kontrolliert durchzuführen.

Der Fahrlehrer muss die Gewissheit haben, dass der Fahrschüler die Bedeutung der eigenen Einstellung und des eigenen Verhaltens kennt und weiß, auf welche Stelle er seinen Blick konzentrieren muss.

3. Gangschaltung, Bremsen und Richtung

A. Automatik

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Der Fahrschüler muss wissen, wohin er beim Starten, Fahren bei verschiedenen Geschwindigkeiten und beim Richtungswechsel blicken muss.

Der Fahrschüler muss allmählich den Effekt von Gas und Bremse auf die Straßenlage erkennen und sich der Bedeutung von Sicherheitsabständen und vorausschauender Fahrweise bewusst werden.

Vorkenntnisse des Fahrschülers

- * Auf- und absteigen, richtig auf dem Motorrad sitzen und das Motorrad bei ausgeschaltetem Motor schieben.
- * Motor anlassen und abstellen, auf Ingangsetzen warten, Gashebel verwenden und Anfahren.
- * Beziehung zwischen Gashebel und Drehzahl, Wirkung der Motorbremse und Wirkung der Bremsen.
- * Bedeutung der Frage, wohin der Fahrer bei der Fahrt schauen muss.

Anforderungen an den Fahrlehrer

- * Hinweise für den Fahrlehrer durcharbeiten.
- * Vorkenntnisse des Fahrschülers prüfen.
- * Bedienelemente zur Änderung der Geschwindigkeit und zum Bremsen erläutern und demonstrieren.
- * Lenken und Gegenlenken und die Relevanz beim Richtungswechsel erläutern.
- * Variation der Geschwindigkeit mit und ohne Bremsen sowie Richtungswechsel bei unterschiedlichen Geschwindigkeiten demonstrieren.
- * Bedeutung des Gefahrenbewusstseins sowie der richtigen Einstellung und des richtigen Verhaltens bei den Übungen herausstellen.
- * Einstellung des Fahrschülers weiterhin beobachten.



Übungen

- * Fahren ohne Richtungsänderung, Variation der Geschwindigkeit ohne den Einsatz der Bremsen.
- * Fahren ohne Richtungsänderung, Variation der Geschwindigkeit mit Gashebel und beiden Bremsen.
- * Richtungsänderung in lang gezogenen Kurven und Variation der Geschwindigkeit zwischen den Richtungsänderungen.

Bewertung

Der Fahrlehrer muss sich sicher sein, dass der Fahrschüler behutsam auf bis zu 25 km/h beschleunigen und das Tempo ohne Zuhilfenahme der Bremsen wieder auf Schrittgeschwindigkeit verlangsamen kann.

Der Fahrschüler muss das Tempo durch den richtigen Einsatz von Gashebel und Bremse auf 35 km/h erhöhen und wieder auf Schrittgeschwindigkeit verlangsamen können.

Der Fahrschüler muss in der Lage sein, bei der Fahrt mit niedriger Geschwindigkeit mit einem Wendekreis von ca. 15 m die Richtung zu ändern. Bei der Fahrt muss er jeweils in die richtige Richtung blicken.

Hinweise für den Fahrlehrer

Vorbereitung und Planung

Der Fahrlehrer muss die Übungen im Hinblick auf den verfügbaren Platz auf dem Übungsplatz, die Zahl der Fahrschüler und der verfügbaren Motorräder planen. Nach Möglichkeit sollten unterschiedliche Motorradtypen und -größen zum Einsatz kommen.

Wenn mehrere Fahrschüler unterrichtet werden, müssen die Übungen so organisiert sein, dass die Fahrschüler ausreichend Abstand voneinander haben und sich nicht gegenseitig gefährden.

Erläuterung und Demonstration

Der Fahrlehrer muss die Übungen immer im Hinblick auf die Relevanz für den realen Straßenverkehr erläutern. Falsche Verfahren und gefährliche Praktiken dürfen auf keinen Fall demonstriert werden!

Wenn bei einer Gruppe von Fahrschülern Motorräder mit Schalt- und Automatikgetriebe eingesetzt werden, ist darauf zu achten, dass die unterschiedlichen Positionen der Bedienelemente nicht zu Verwirrung führen.

Bei der Erläuterung und Demonstration der Übungen geht der Fahrlehrer auf die Einstellung, das Vertrauen, die Fähigkeiten und die Körperhaltung des Fahrschülers ein.

Die Einstellung des Fahrschülers und seine Herangehensweise an das Motorradfahren stehen dabei dauerhaft auf dem Prüfstand. Wenn der Fahrschüler mit einem offensichtlich aggressiven oder riskanten Fahrstil auffällt, sollte dies in der Art und Weise, in der auch die Erläuterungen und Demonstrationen erfolgt sind, angesprochen werden. Der Fahrlehrer muss unmissverständlich auf die Konsequenzen eingehen, die ein derartiges Verhalten im Straßenverkehr hat.

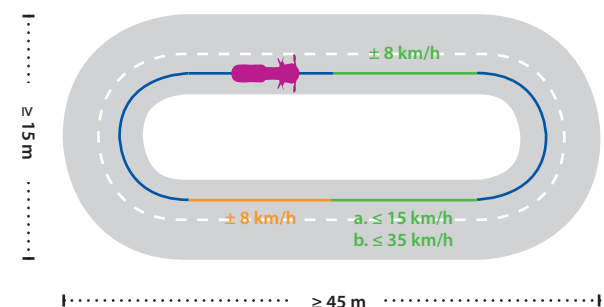
Wenn einem Fahrschüler offensichtlich das nötige Selbstvertrauen fehlt, muss dies ebenfalls in den Erläuterungen und Demonstrationen berücksichtigt werden.

Die Fähigkeit des Fahrers, Informationen aufzunehmen und zu verarbeiten, muss immer wieder aufs Neue beurteilt werden. Dabei sollten erzielte Fortschritte immer anerkannt werden.

Wenn sich in einer Übung eine gefährliche oder potenziell gefährliche Situation ergibt, muss der Fahrlehrer die Übung sofort abbrechen.

Übungen

Geschwindigkeitskontrolle mit dem Gashebel



Der Fahrlehrer erläutert und demonstriert, wie sich die Geschwindigkeit des Motorrads bei langsamer Fahrt mit dem Gashebel variieren lässt, und hebt die Bedeutung der Frage, wohin der Fahrer bei der Fahrt schauen muss, hervor. Der Fahrer fährt nach Spiegel- und Schulterblick geradeaus los und erhöht allmählich die Geschwindigkeit.



Nach ein paar Metern reduziert er ohne Bremsen die Geschwindigkeit auf Schrittempo. Nach einigen Metern im Schrittempo wiederholt er das Gasgeben und Langsamerwerden. Mit zunehmender Sicherheit kann die Geschwindigkeit allmählich auf 25 km/h erhöht werden. Zum Schluss der Übung wird das Motorrad mithilfe der Bremsen zum vollständigen Stillstand gebracht.

In dieser Übung soll der Fahrschüler selbst entscheiden, wann er beschleunigt und Gas wegnimmt.

Beim Anhalten bleibt der rechte Fuß auf der Fußraste, der linke Fuß steht auf dem Boden. Bei der Fahrt sitzt der Fahrer aufrecht, die Knie sind nah beieinander, und beide Füße befinden sich auf den Fußrasten.

Geschwindigkeitskontrolle mit Gashebel und Bremsen

Nachdem der Fahrlehrer erläutert und demonstriert hat, wie beide Bremsen im Zusammenspiel mit dem Gashebel beim Abbremsen des Motorrads eingesetzt werden und erneut darauf hingewiesen hat, wie wichtig die richtige Blickrichtung ist, wiederholt der Fahrschüler die Übung. Dieses Mal soll die Verlangsamung jedoch durch die allmähliche und koordinierte Nutzung beider Bremsen im Zusammenspiel mit dem Gashebel erfolgen.

Mit zunehmender Sicherheit kann die Geschwindigkeit nach und nach auf 35 km/h erhöht werden. Zum Schluss der Übung wird das Motorrad mithilfe der Bremsen zum vollständigen Stillstand gebracht.

Richtungsänderung und unterschiedliche Geschwindigkeiten

Nachdem der Fahrlehrer erläutert und demonstriert hat, wie sich die Richtung bei geringer Geschwindigkeit am besten ändern lässt, und den Fahrschüler daran erinnert hat, dass er immer in die Richtung schauen muss, in die er zu fahren beabsichtigt, fährt der Fahrschüler zuerst geradeaus und erhöht behutsam die Geschwindigkeit.

Bei einer Geschwindigkeit von ca. 8 km/h ändert der Fahrschüler die Richtung um 180 Grad. Dabei beachtet er einen Wendekreis von mindestens 15 Metern und schaut immer in die Richtung, in die er zu fahren beabsichtigt.

Nun wieder geradeaus und parallel zur vorherigen Strecke fahrend, beschleunigt der Fahrschüler auf maximal 15 km/h, verringert dann wieder die Geschwindigkeit und wendet erneut.

Mit zunehmender Sicherheit des Fahrschülers kann die Geschwindigkeit auf der Geraden erhöht werden, sodass zur Verringerung der Geschwindigkeit neben dem Gashebel auch die Bremsen eingesetzt werden müssen. Die Geschwindigkeit in den Kurven bleibt konstant und niedrig.

Nach einer Weile dreht der Fahrer und fährt in die andere Richtung.

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Während der gesamten Übung macht der Fahrlehrer den Fahrschüler auf die Bedeutung der richtigen Blickrichtung im Sinne der Motorradbeherrschung und des vorausschauenden Fahrens aufmerksam.

Mit zunehmender Geschwindigkeit und zunehmendem Einsatz der Bremsen erläutert der Fahrlehrer das Konzept des vorausschauenden Fahrens, die Verkehrstrennung und den Bremsweg.

Bewertung

Vor dem Übergang zum Aspekt *Lenken und Gegenlenken* muss der Fahrlehrer davon überzeugt sein, dass der Fahrschüler eine angemessene Kompetenz beim Umgang mit Gas und Bremse erreicht hat und gefühlvoll beschleunigen, Gas wegnehmen und wenden kann.

Der Fahrlehrer muss die Gewissheit haben, dass der Fahrschüler nicht nur weiß, wohin er blicken soll, sondern dies auch tut.

Wenn der Fahrschüler nur sehr langsam Fortschritte erzielt, notiert der Fahrlehrer, welche Probleme bei künftigen Schulungen berücksichtigt werden sollten.

B. Schaltgetriebe

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Der Fahrschüler muss wissen, wohin er beim Starten, Fahren bei verschiedenen Geschwindigkeiten und beim Richtungswechsel blicken muss.

Der Fahrschüler muss allmählich den Effekt von Kupplung, Schaltung, Gas und Bremse auf die Straßenlage erkennen und sich der Bedeutung von Sicherheitsabständen und vorausschauender Fahrweise bewusst werden.



Vorkenntnisse des Fahrschülers

- * Auf- und absteigen, richtig auf dem Motorrad sitzen und das Motorrad bei ausgeschaltetem Motor schieben.
- * Motor anlassen und abstellen, Kupplung verwenden, Schalten, Gashebel verwenden und Anfahren.
- * Bezug zwischen Gashebel, Gängen und Drehzahl, Wirkung der Motorbremse und Wirkung der Bremsen.
- * Bedeutung der Frage, wohin der Fahrer bei der Fahrt schauen muss.

Anforderungen an den Fahrlehrer

- * Hinweise für den Fahrlehrer durcharbeiten.
- * Vorkenntnisse des Fahrschülers prüfen.
- * Bedienelemente zum Gangwechsel, zur Änderung der Geschwindigkeit und zum Bremsen erläutern und demonstrieren.
- * Lenken und Gegenlenken und die Relevanz beim Richtungswechsel erläutern.
- * Variation der Geschwindigkeit mit und ohne Gangwechsel und Bremsen sowie Richtungswechsel demonstrieren.
- * Bedeutung des Gefahrenbewusstseins sowie der richtigen Einstellung und des richtigen Verhaltens bei den Übungen herausstellen.
- * Einstellung des Fahrschülers weiterhin beobachten.

Übungen

- * Fahren ohne Richtungsänderung, Variation der Geschwindigkeit mit Gashebel und Gangwechsel, ohne Bremsen.
- * Fahren ohne Richtungsänderung, Variation der Geschwindigkeit mit Gashebel und Gangwechsel sowie beiden Bremsen.
- * Richtungsänderung in lang gezogenen Kurven, zwischen den Richtungsänderungen Variation der Geschwindigkeit mit Gashebel und Gangwechsel sowie beiden Bremsen.

Bewertung

Der Fahrschüler muss sicher und behutsam auf bis zu 25 km/h beschleunigen und das Tempo durch Gangwechsel, aber ohne Zuhilfenahme der Bremsen wieder auf Schrittgeschwindigkeit verlangsamen können.

Der Fahrschüler muss das Tempo durch Gangwechsel und den richtigen Einsatz von Gashebel und Bremse auf 35 km/h erhöhen und wieder auf Schrittgeschwindigkeit verlangsamen können.

Der Fahrschüler muss in der Lage sein, bei der Fahrt mit niedriger Geschwindigkeit mit einem Wendekreis von ca. 15 m die Richtung zu ändern. Bei der Fahrt muss er jeweils in die richtige Richtung blicken.

Hinweise für den Fahrlehrer

Vorbereitung und Planung

Der Fahrlehrer muss die Übungen im Hinblick auf den verfügbaren Platz auf dem Übungsplatz, die Zahl der Fahrschüler und der verfügbaren Motorräder planen. Nach Möglichkeit sollten unterschiedliche Motorradtypen und -größen zum Einsatz kommen.

Wenn mehrere Fahrschüler unterrichtet werden, müssen die Übungen so organisiert sein, dass die Fahrschüler ausreichend Abstand voneinander haben und sich nicht gegenseitig gefährden.

Erläuterung und Demonstration

Der Fahrlehrer muss die Übungen immer im Hinblick auf die Relevanz für den realen Straßenverkehr erläutern. Falsche Verfahren und gefährliche Praktiken dürfen auf keinen Fall demonstriert werden!

Wenn bei einer Gruppe von Fahrschülern Motorräder mit Schalt- und Automatikgetriebe eingesetzt werden, ist darauf zu achten, dass die unterschiedlichen Positionen der Bedienelemente nicht zu Verwirrung führen.

Bei der Erläuterung und Demonstration der Übungen geht der Fahrlehrer auf die Einstellung, das Vertrauen, die Fähigkeiten und die Körperhaltung des Fahrschülers ein.

Die Einstellung des Fahrschülers und seine Herangehensweise an das Motorradfahren stehen dabei dauerhaft auf dem Prüfstand. Wenn der Fahrschüler mit einem offensichtlich aggressiven oder riskanten Fahrstil auffällt, sollte dies in der Art und Weise, in der auch die Erläuterungen und Demonstrationen erfolgt sind, angesprochen werden. Der Fahrlehrer muss unmissverständlich auf die Konsequenzen eingehen, die ein derartiges Verhalten im Straßenverkehr hat.



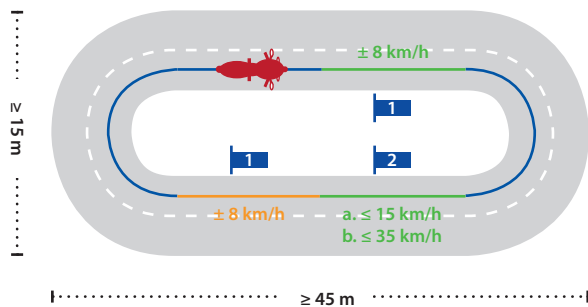
Wenn einem Fahrschüler offensichtlich das nötige Selbstvertrauen fehlt, muss dies ebenfalls in den Erläuterungen und Demonstrationen berücksichtigt werden.

Die Fähigkeit des Fahrers, Informationen aufzunehmen und zu verarbeiten, muss immer wieder aufs Neue beurteilt werden. Dabei sollten erzielte Fortschritte immer anerkannt werden.

Wenn sich in einer Übung eine gefährliche oder potenziell gefährliche Situation ergibt, muss der Fahrlehrer die Übung sofort abbrechen.

Übungen

Geschwindigkeitskontrolle mit Gashebel und Gängen



Der Fahrlehrer erläutert und demonstriert, wie sich die Geschwindigkeit des Motorrads bei langsamer Fahrt mit dem Gashebel variieren lässt, und hebt die Bedeutung der Frage, wohin der Fahrer bei der Fahrt schauen muss, hervor. Der Fahrer fährt nach Spiegel- und Schulterblick geradeaus los und erhöht allmählich die Geschwindigkeit.

Nach ein paar Metern reduziert er ohne Gangwechsel oder Bremsen die Geschwindigkeit auf Schrittempo. Nach einigen Metern im Schrittempo wiederholt er das Gasgeben und Langsamerwerden.

Mit zunehmender Sicherheit kann die Geschwindigkeit allmählich auf 25 km/h erhöht werden. In diesem Rahmen wird die Funktionsweise der Gangschaltung erläutert. Zum Schluss der Übung wird das Motorrad durch Betätigung der Bremsen und der Kupplung zum vollständigen Stillstand gebracht.

In dieser Übung soll der Fahrschüler selbst entscheiden, wann er beschleunigt und Gas wegnimmt.

Beim Anhalten bleibt der rechte Fuß auf der Fußraste, der linke Fuß steht auf dem Boden. Bei der Fahrt sitzt der Fahrer aufrecht, die Knie sind nah beieinander, und beide Füße befinden sich auf den Fußrasten.

Geschwindigkeitskontrolle mit Gashebel, Gängen und Bremsen

Nachdem der Fahrlehrer erläutert und demonstriert hat, wie beide Bremsen im Zusammenspiel mit dem Gashebel und den Gängen beim Abbremsen des Motorrads eingesetzt werden und erneut darauf hingewiesen hat, wie wichtig die richtige Blickrichtung ist, wiederholt der Fahrschüler die Übung. Dieses Mal soll der Fahrschüler jedoch schalten, und die Verlangsamung soll durch die allmähliche und koordinierte Nutzung beider Bremsen im Zusammenspiel mit dem Gashebel und dem richtigen Gang erfolgen.

Mit zunehmender Sicherheit kann die Geschwindigkeit nach und nach auf 35 km/h erhöht werden. Zum Schluss der Übung wird das Motorrad durch Betätigung der Bremsen und der Kupplung zum vollständigen Stillstand gebracht.

Richtungsänderung und unterschiedliche Geschwindigkeiten

Nachdem der Fahrlehrer erläutert und demonstriert hat, wie sich die Richtung bei geringer Geschwindigkeit am besten ändern lässt, und den Fahrschüler daran erinnert hat, dass er immer in die Richtung schauen muss, in die er zu fahren beabsichtigt, fährt der Fahrschüler zuerst geradeaus und erhöht behutsam die Geschwindigkeit.

Bei einer Geschwindigkeit von ca. 8 km/h ändert der Fahrschüler die Richtung um 180 Grad. Dabei beachtet er einen Wendekreis von mindestens 15 Metern und schaut in die Richtung, in die er zu fahren beabsichtigt.

Nun wieder geradeaus und parallel zur vorherigen Strecke fahrend, beschleunigt der Fahrschüler ohne Gangwechsel auf maximal 15 km/h, verringert dann wieder die Geschwindigkeit und wendet erneut.

Mit zunehmender Sicherheit des Fahrschülers kann die Geschwindigkeit auf der Geraden erhöht werden, sodass die Gangschaltung eingesetzt werden muss und zur Verringerung der Geschwindigkeit neben dem Gashebel auch die Bremsen eingesetzt werden müssen. Die Geschwindigkeit in den Kurven bleibt konstant und niedrig.



Nach einer Weile dreht der Fahrer und fährt in die andere Richtung.

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Während der gesamten Übung macht der Fahrlehrer den Fahrschüler auf die Bedeutung der richtigen Blickrichtung im Sinne der Motorradbeherrschung und des vorausschauenden Fahrens aufmerksam.

Mit zunehmender Geschwindigkeit und zunehmendem Einsatz der Bremsen erläutert der Fahrlehrer das Konzept des vorausschauenden Fahrens, die Verkehrstrennung und den Bremsweg.

Bewertung

Vor dem Übergang zum Aspekt *Lenken und Gegenlenken* muss der Fahrlehrer davon überzeugt sein, dass der Fahrschüler eine angemessene Kompetenz beim Umgang mit Gas und Bremse sowie Kupplung und Gangschaltung erreicht hat und gefühlvoll beschleunigen, Gas wegnehmen und wenden kann.

Der Fahrlehrer muss die Gewissheit haben, dass der Fahrschüler nicht nur weiß, wohin er blicken soll, sondern dies auch tut.

Wenn der Fahrschüler nur sehr langsam Fortschritte erzielt, notiert der Fahrlehrer, welche Probleme bei künftigen Schulungen berücksichtigt werden sollten.

4. Lenken und Gegenlenken

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Dem Fahrschüler muss verdeutlicht werden, dass die in diesem Aspekt angesprochenen Fähigkeiten zur Beherrschung des Motorrads für die sichere und kompetente Fahrt im Straßenverkehr unerlässlich sind.

Der Fahrschüler sollte allmählich die Dynamik eines Motorrads im Kontext von Richtungsänderungen bei verschiedenen Geschwindigkeiten kennenlernen.

Vorkenntnisse des Fahrschülers

- * Der Fahrschüler muss die Verwendung von Gashebel, Kupplung, Gangschaltung und Bremsen theoretisch und praktisch beherrschen und in der Lage sein, gefühlvoll Gas zu geben, das Tempo zu erhöhen und zu reduzieren, zu wenden und sicher und nicht abrupt stehen zu bleiben.
- * Der Fahrschüler muss die Bedeutung der richtigen Blickrichtung im Sinne der Motorradbeherrschung und des Bewusstseins für die anderen Verkehrsteilnehmer kennen.

Anforderungen an den Fahrlehrer

- * Hinweise für den Fahrlehrer durcharbeiten.
- * Vorkenntnisse des Fahrschülers prüfen.
- * Übungsanordnung planen.
- * Lenken und Gegenlenken und den Einfluss auf Richtungswechsel erläutern und demonstrieren.
- * Die besondere Bedeutung des Blicks in die richtige Richtung beim Richtungswechsel erläutern.
- * Bedeutung des Gefahrenbewusstseins sowie der richtigen Einstellung des Fahrschülers bei den Übungen betonen.
- * Einstellung des Fahrschülers weiterhin beobachten.

Übungen

- * Slalomfahrten in Geschwindigkeiten zwischen 15 und 50 km/h.
- * Kreisfahrten in Geschwindigkeiten zwischen 15 und 40 km/h.
- * Fahrten in Form einer 8 in Geschwindigkeiten zwischen 15 und 35 km/h.
- * Wenden.

Bewertung

Der Fahrschüler muss in der Lage sein, bei niedriger Geschwindigkeit durch Lenken und Gewichtsverlagerung und bei höherer Geschwindigkeit durch Gewichtsverlagerung und Gegenlenken sauber eine Slalomstrecke, einen Kreis, eine 8 und ein U abzufahren.

Der Fahrschüler muss sicher und kompetent durch Druck auf Lenker und/oder Fußrasten gegenlenken können.

Der Blick des Fahrschülers ist dabei zum einen auf die Bedienelemente des Motorrads, zum anderen aber auf einen Punkt gerichtet, der es ihm später im Straßenverkehr ermöglicht, potenzielle Gefahrensituationen rechtzeitig zu erkennen.



Hinweise für den Fahrlehrer

Vorbereitung und Planung

Sämtliche Übungen in Aspekt 4 müssen auf dem Übungsplatz unter Einsatz von Leitkegeln und Bändern durchgeführt werden. In den Abbildungen auf der vierten Seite dieser Hinweise ist die ideale Anordnung dargestellt, die aus Platzgründen nicht immer möglich sein wird. Daher müssen die Übungen entsprechend angepasst und geplant werden. Wenn der Durchmesser des Kreises oder der 8 geringer ausfällt, muss die Höchstgeschwindigkeit entsprechend reduziert werden.

Wenn mehrere Fahrschüler unterrichtet werden, muss darauf geachtet werden, dass diese sich nicht gegenseitig gefährden.

Erläuterung und Demonstration

Der Fahrlehrer erläutert die Dynamik eines Motorrads und der Veränderungen bei der Erhöhung der Geschwindigkeit. Besondere Aufmerksamkeit sollte den Kreiselkräften bei mäßiger und hoher Geschwindigkeit und den Punkten, an denen für einen Richtungswechsel Druck ausgeübt werden muss, gewidmet werden.

Bei der Demonstration der Übungen zeigt der Fahrlehrer den Wechsel vom Lenken, d. h. Bewegen des Lenkers in die richtige Richtung, zur Gewichtsverlagerung in die Kurve und zum Gegensteuern, bei dem der Fahrer Druck auf die der Kurve entgegengesetzte Lenkerseite oder Fußraste ausübt. Das Gegensteuern sollte bei mäßiger Geschwindigkeit demonstriert werden, da der Effekt bei höherer Geschwindigkeit in dieser Phase des Unterrichts eventuell abschreckend wirkt.

Auf welche Stelle der Fahrer seinen Blick konzentrieren muss, sollte vom Fahrlehrer erneut betont und deutlich demonstriert werden.

Die Techniken der Geschwindigkeitskontrolle in den Übungen von Aspekt 4 müssen erläutert und demonstriert werden. Dem Fahrschüler muss klar werden, dass die Bremsen nur bei aufrechter Position des Motorrads eingesetzt werden dürfen und die Geschwindigkeit in der Kurve nur mit Gas und Motorbremse angepasst werden darf.

Besonders wichtig ist dabei, dass der Fahrlehrer die Herangehensweise des Fahrschülers weiterhin beobachtet und im Auge behält, ob der Fortschritt oder die Einstellung und das Verhalten einen Grund zur Besorgnis darstellen. In diesem Fall muss die Übung sofort gestoppt werden, und der Fahrlehrer muss sich darum kümmern, die Ursache des Problems zu beseitigen.

Übungen

Slalomfahrt

Nachdem der Fahrlehrer demonstriert hat, wie der Slalom gefahren werden muss, muss er dem Fahrschüler verdeutlichen, dass die angesprochenen Fähigkeiten zur sicheren Beherrschung des Motorrads im Straßenverkehr unerlässlich sind.

Der Fahrschüler prüft den rückwärtigen Verkehr, legt einen Gang ein, fährt los, beschleunigt entlang der vorgegebenen Strecke auf ca. 15 km/h, fährt zwischen den ersten beiden Leitkegeln durch, lenkt anschließend in die andere Richtung, um zwischen dem zweiten und dritten Kegel durchzufahren usw.

Die Richtungsänderungen sollen durch Lenken und Gewichtsverlagerung sowie mit leichten Geschwindigkeitsänderungen durchgeführt werden. Der Blick des Fahrers wandert beim Passieren des ersten Kegels von der Ausfahrt des nächsten Kegel-paars zur Einfahrt des übernächsten Tors. Nach dem Durchfahren des letzten Tors hält der Fahrschüler das Motorrad langsam an.

Wenn mit der Zeit Vertrauen und Fertigkeit des Fahrschülers steigen, endet die Fahrt nicht hinter dem letzten Tor. Stattdessen fährt er zurück an den Anfang der Strecke und hält dort an. Anschließend kann die Geschwindigkeit beim Durchfahren der Tore allmählich erhöht werden, sodass die Richtung durch Gewichtsverlagerung und später durch Gegenlenken vorgegeben wird.

Kreisfahrt

Mit Leitkegeln wird ein Kreis mit einem Durchmesser von rund 20 m vorgegeben, der von einem Startpunkt rund einen halben Meter außerhalb der Kreisbahn gegen den Uhrzeigersinn abgefahren wird.

Bei einer Geschwindigkeit von rund 15 km/h soll der Fahrschüler versuchen, den Abstand zu den Kegeln gleich zu halten. Der Blick des Fahrschülers ist auf einen Punkt mindestens einen Drittel Kreis vor der aktuellen Position fixiert. Zu Anfang muss der Fahrer lenken; mit zunehmender Geschwindigkeit wird die Fahrtrichtung über die Gewichtsverlagerung bestimmt.

Mit zunehmender Fertigkeit und Sicherheit kann die Geschwindigkeit allmählich auf maximal 40 km/h erhöht werden. Mit zunehmender Geschwindigkeit sollte der Fahrer mit Gegenlenken beginnen und seinen Blick auf einen Punkt einen halben Kreis weiter vorn fixieren.

Anschließend wird die Übung im Uhrzeigersinn wiederholt.



Fahrten in Form einer 8

Die Leitkegel sind in zwei Kreisen mit jeweils rund 20 m Durchmesser und einem Abstand von rund 10 m angeordnet. Der Fahrschüler beginnt die Übung an der Position 3 Uhr am oberen Kreis mit Fahrtrichtung gegen den Uhrzeigersinn. Wenn der Punkt zum Wechsel auf den zweiten Kreis erreicht ist, lenkt der Fahrschüler um ca. 45 Grad nach rechts und umfährt den zweiten Kreis im Uhrzeigersinn mit rund einem halben Meter Abstand von den Kegeln.

Zu Beginn beträgt die Geschwindigkeit ungefähr 15 km/h. Mit zunehmender Fertigkeit und Sicherheit kann das Tempo allmählich erhöht werden.

Bei niedriger Geschwindigkeit sollte der Fahrer den Blick auf einen Punkt mindestens einen Drittel Kreis vor der aktuellen Position fixieren. Sobald der Ausstiegspunkt des zweiten Kreises in Sicht kommt, wechselt der Blick auf den Einstiegspunkt des zweiten Kreises. Mit zunehmender Geschwindigkeit sollte der Fahrer seinen Blick auf einen Punkt einen halben Kreis weiter vorn fixieren.

Bei der Richtungsänderung nach rechts oder links steht der Kopf des Fahrers nicht im Winkel des Motorrads zur Fahrbahn, sondern hält dagegen.

Der Fahrlehrer kann den Abstand zwischen den Kreisen variieren, sodass der Richtungswechsel in einer oder in zwei separaten Bewegungen erfolgt.

Beim Richtungswechsel zwischen den Kreisen passt der Fahrer die Geschwindigkeit mit dem Gashebel und mit der Motorbremse an. Dafür muss der richtige Gang eingelegt sein. Dem Fahrschüler muss klar werden, dass bei einem zu hohen Gang kaum oder gar keine Bremswirkung zu spüren ist. Wenn die Geschwindigkeit durch Bremsen reduziert werden muss, geht dies nur zwischen den beiden Kreisen bei aufrechter Position des Motorrads oder wenn der Fahrer aus dem Kreis und damit aus der Schräglage herausfährt.



Wenden

Die Kegel sind wie bei den Fahrten in Form einer 8 angeordnet. In dieser Übung geht es jedoch darum, dass der Fahrer wendet. Der Startpunkt befindet sich rund einen halben Meter außerhalb einer der Kreisbahnen; die Fahrtrichtung verläuft gegen den Uhrzeigersinn.

Der Fahrschüler prüft den rückwärtigen Verkehr, fährt los und beschleunigt langsam auf rund 15 km/h. Nachdem er 180 Grad des Kreises abgefahren ist und dort die Anfangsposition des zweiten Kreises erreicht, richtet er das Motorrad auf und schaut unmittelbar, bevor er diesen Punkt am zweiten Kreis erreicht, nach hinten und wendet.

Der Blick des Fahrers beim Beginn des Wendemanövers ist auf den Ausstiegspunkt gerichtet, er wandert nach Erreichen des Mittelpunkts weiter zum Einstiegspunkt am zweiten Kreis.

Mit zunehmender Fertigkeit und Sicherheit des Fahrschülers kann die Geschwindigkeit allmählich auf rund 30 km/h beim Wenden und nach und nach maximal 50 km/h auf den Geraden gesteigert werden.



Anschließend kann die Übung im Uhrzeigersinn wiederholt werden.

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Der wichtigste Punkt für den Fahrschüler ist an dieser Stelle, an der er das Motorrad zu einem gewissen Grad beherrscht, zu erkennen, dass diese Fertigkeiten nur ein Teil dessen sind, was für eine sichere und gute Fahrt erforderlich ist. Vielmehr sind diese Fertigkeiten nur die Grundlage dafür, dass sich der Fahrer im Straßenverkehr voll und ganz auf das Geschehen auf der Straße konzentrieren kann.

Dem Fahrschüler muss klar werden, dass seine Einstellung von entscheidender Bedeutung ist. Wenn ein Motorradfahrer mit der Erwartung, es werde schon kein Hindernis auftauchen, in eine nicht einzusehende Kurve fährt, oder damit rechnet, dass er von einem entgegenkommenden Fahrzeug, das über die Gegenfahrbahn abbiegen möchte, schon gesehen wird, dann ist die Wahrscheinlichkeit, dass der Fahrer die wichtigen ersten achtzehn Monate Fahrpraxis unfallfrei übersteht, sehr gering.

In den Übungen sollte die Notwendigkeit der richtigen Blickrichtung deutlich geworden sein. Besondere Aufmerksamkeit gilt dabei der Beachtung des rückwärtigen Verkehrs, bevor die geübten Manöver durchgeführt werden.

Der Motorradfahrer muss wissen, dass in Kurven auf keinen Fall gebremst werden darf und dass die richtige Kombination aus Gang und Geschwindigkeit die Voraussetzung für eine sichere Fahrt ist.

Bewertung

Die Fertigkeiten zur Beherrschung des Motorrads aus Aspekt 4 sind wahrscheinlich die wichtigste Grundlage für eine sichere und gute Fahrt. Am wichtigsten ist die Tatsache, dass der Fahrschüler ein Kompetenzniveau erreicht hat, das ihm eine gefühlvolle Beherrschung des Motorrads ermöglicht.

Der Fahrschüler muss in der Lage sein, anzufahren und anzuhalten, Gashebel, Kupplung und Gangschaltung zu gebrauchen, zu beschleunigen und korrekt und koordiniert mithilfe der Bremsen und des richtigen Gangs die Fahrt zu verlangsamen.

Der Fahrschüler muss in der Lage sein, die Richtung ohne abrupte Bewegungen zu ändern und dabei je nach Geschwindigkeit zu lenken, das Gewicht zu verlagern oder gegenzulenken.

Der Blick des Fahrschülers muss sich auf die richtige Stelle konzentrieren, und vor einem Fahrmanöver oder einer Richtungsänderung muss auf jeden Fall der rückwärtige Verkehr geprüft werden.

Falls der Fahrlehrer bei einem Fahrschüler Übermut und zu große Risikobereitschaft feststellt, müssen diesem Fahrschüler die Konsequenzen dieses Verhaltens klar gemacht werden, damit er sein Verhalten ändert.

Erst wenn der Fahrlehrer bei sämtlichen oben genannten Punkten mit dem Fahrschüler zufrieden ist, kann der nächste Aspekt in Angriff genommen werden.

5. Manöver bei niedriger Geschwindigkeit

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Manöver bei niedriger Geschwindigkeit gelten nicht als besonders gefährlich, aber dem Fahrschüler sollte klar sein, dass er diese Fähigkeiten beim Parken des Motorrads benötigt – insbesondere, wenn zusätzlich auf Fußgänger und parkplatzsuchende Autos achtgegeben werden muss.

Beim Umkippen des Motorrads besteht für den Fahrer und Personen in der Umgebung die Gefahr schwerer Verletzungen, und das Motorrad kann erheblich beschädigt werden.

Vorkenntnisse des Fahrschülers

Der Fahrschüler muss die in den vorherigen Aspekten behandelten Fertigkeiten zur Beherrschung des Motorrads aufweisen.

Dem Fahrschüler muss bewusst sein, dass die erworbenen Fertigkeiten und Kenntnisse für die Sicherheit im Straßenverkehr relevant sind und dass seine Sicherheit ganz entscheidend von seiner Einstellung und seinen Verhaltensweisen abhängt.

Der Fahrschüler muss sich seiner Unzulänglichkeiten bewusst sein, und er muss sich klar machen, dass die Fähigkeiten zur Beherrschung des Motorrads nur eine Voraussetzung für seine eigene Sicherheit im Straßenverkehr darstellen.



Der Fahrschüler muss ein wachsendes Gespür für die verschiedenen Gefahren im Straßenverkehr entwickeln.

Anforderungen an den Fahrlehrer

- * Hinweise für den Fahrlehrer durcharbeiten.
- * Vorkenntnisse des Fahrschülers prüfen.
- * Übungsanordnung planen.
- * Die Bedeutung der Balance bei Manövern mit geringer Geschwindigkeit erläutern und demonstrieren.
- * Die besondere Bedeutung des Umgangs mit Gashebel und Kupplung bei niedrigen Geschwindigkeiten erläutern und demonstrieren.
- * Auf die Rücksichtnahme für Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer hinweisen.
- * Einstellung des Fahrschülers weiterhin beobachten.

Übungen

- * Geradeausfahren mit einer Geschwindigkeit unter 3 km/h.
- * Wenden mit einer Geschwindigkeit unter 5 km/h.
- * Überwinden von Hindernissen mit niedriger Geschwindigkeit.

Bewertung

- * Der Fahrschüler muss ein gutes Gespür für Balance entwickeln und das Motorrad auch bei Manövern mit niedriger Geschwindigkeit beherrschen.
- * Der Fahrschüler muss bei langsamem Fahren bzw. Umfahren von Hindernissen mit Kupplung und Gashebel umgehen können.
- * Der Punkt, auf den der Fahrer seinen Blick konzentriert, muss korrekt sein und zur Balance beitragen sowie ein Bewusstsein für potenzielle und tatsächliche Gefahren schaffen.
- * Dem Fahrer muss bewusst werden, dass die Beherrschung des Motorrads eine grundlegende Voraussetzung für sicheres Fahren ist.

Hinweise für den Fahrlehrer

Vorbereitung und Planung

Da es in den Übungen von Aspekt 5 um die Fähigkeit des Fahrschülers, das Motorrad bei geringer Geschwindigkeit unter Kontrolle zu halten, geht, verfügt der Fahrlehrer über eine größere Flexibilität bei der Anordnung und Kombination der Übungen. Für das Beispiel des Wendens bei geringer Geschwindigkeit können beispielsweise die Anordnung aus der Slalomfahrt oder der Kreis oder Doppelkreis aus Aspekt 4 verwendet werden. Auch weitere Anordnungen sind denkbar.

Vor allen Dingen stehen am Anfang konkrete einzelne Manöver. Mit zunehmender Sicherheit und Kompetenz des Fahrschülers können die Manöver kombiniert werden, wie auch die Übungen zu Ende von Aspekt 4.

Der Fahrlehrer muss sich bewusst machen, dass der Fahrschüler Aspekt 4 als weniger wichtig betrachten könnte, da dieser weniger dynamisch ist. Die Vorteile einer flexiblen Gestaltung des Unterrichts sollten daher nicht unterschätzt werden.

Erläuterung und Demonstration

Der Fahrlehrer erläutert die Dynamik des Motorrads bei niedriger Geschwindigkeit und die Bedeutung des gefühlvollen Umgangs mit Gas und Kupplung zur Wahrung der Balance.

Der Fahrlehrer kann die Grenzen der Motorradbeherrschung demonstrieren, indem er das Motorrad bei auf den Fußrasten aufliegenden Füßen kurz zum Stillstand bringt. Dieser Test sollte jedoch nur von besonders geschickten Fahrschülern durchgeführt werden, da er sonst eher kontraproduktiv wirken kann.

Besondere Beachtung sollte der richtigen Haltung und dem Blick in die richtige Richtung geschenkt werden.

Die einzelnen Übungen werden zu Beginn einzeln erläutert und demonstriert. Mit zunehmender Kompetenz und Sicherheit können die Fahrschüler, ebenfalls nach genauer Erläuterung und Demonstration, auch mehrere Manöver miteinander kombinieren.



Übungen

Langsames Geradeausfahren

Bei dieser Übung muss der Fahrschüler 30 m mit einer Geschwindigkeit unter 3 km/h geradeaus fahren, ohne einen Fuß auf den Boden zu setzen oder deutlich von der Linie abzukommen.

Beim Losfahren muss der Fahrschüler mittig sitzen, Hände und Unterarme auf gleicher Höhe, Füße auf den Fußrasten und Rücken gerade. Der Fahrer blickt auf einen Punkt nach vorn, den er in etwa sechs Sekunden erreichen wird, und fährt dabei durch den gefühlvollen Einsatz von Kupplung und Gashebel so langsam wie möglich. Es sollte immer der kleinste Gang eingelegt sein. Die Bremsen dürfen nur eingesetzt werden, wenn die Geschwindigkeit deutlich über den für diese Übung erforderlichen Wert angestiegen ist.

Zur Wahrung der Balance ist ein Bewegen des Lenkers unerlässlich. Dabei darf das Vorderrad jedoch nicht weiter als 15 cm nach links und rechts von der Ideallinie abweichen.

Wenn der Fahrschüler das Motorrad zumindest bei einer niedrigen Schrittgeschwindigkeit jederzeit in Balance und unter Kontrolle halten kann, folgt die nächste Übung.

Richtungsänderung bei niedriger Geschwindigkeit

Das für das langsame Geradeausfahren erforderliche Können ist auch für Richtungsänderungen bei geringer Geschwindigkeit von Bedeutung. Der zentrale Unterschied ist der Punkt, den der Fahrschüler im Blick haben muss. Hier müssen die in den Aspekten 3 und 4 eingeübten Fertigkeiten angewendet werden.

In dieser Übung müssen drei separate Manöver vorgenommen werden: Wechsel der Richtung um maximal 45 Grad, Wenden aus dem Stillstand und Wenden bzw. Kreisfahrt aus der Bewegung heraus. Für das erste Manöver kann beispielsweise die Anordnung aus der Slalomfahrt oder der Doppelkreis aus Aspekt 4 verwendet werden. Beim zweiten und dritten Manöver ist der Doppelkreis (Fahrten in Form einer 8) geeignet. Angesichts der niedrigen Geschwindigkeit sollte der Fahrschüler bei Kreis- und Doppelkreis-Anordnung innerhalb des Kreises fahren.

Zu Beginn werden die Manöver einzeln geübt. Mit steigender Kompetenz und Sicherheit des Fahrschülers können die einzelnen Manöver miteinander kombiniert werden.

Wenn der Fahrschüler die Richtung bei geringer Geschwindigkeit ändern und das Motorrad dabei jederzeit unter Kontrolle halten kann, folgt die nächste Übung.

Überwinden von Hindernissen mit niedriger Geschwindigkeit

Bei dieser Übung wird ein Manöver simuliert, das im Straßenverkehr häufig durchgeführt werden muss: das Hinauf- oder Hinabfahren auf bzw. von einem Gehweg über einen Bordstein.

Bei den anderen Übungen mit niedriger Geschwindigkeit ist der Gashebel kaum zum Einsatz gekommen. Bei dieser Übung ist mehr Motorkraft und daher auch mehr Gas im feinen Zusammenspiel mit der Kupplung erforderlich.

Der Fahrlehrer erläutert und demonstriert die Technik, und der Fahrschüler macht sich in einer Art Vorübung mit dem Schleifpunkt der Kupplung und damit, wie der Motor auf den Zug am Gashebel anspricht, vertraut. Der Fahrschüler sitzt auf dem Motorrad und hat beide Füße auf dem Boden. Das Vorderrad steht im rechten Winkel zu einer Mauer. Der Fahrschüler legt den ersten Gang ein und lässt langsam die Kupplung bis zu dem Punkt kommen, an dem der Motor auszugehen droht. Dies probiert er mit verschiedenen Gashebel-Einstellungen (maximal jedoch ein Drittel der Vollgas-Einstellung).

Wenn der Fahrschüler ein Gefühl für die Balance zwischen Gas und Kupplung bei höheren Drehzahlen und gegen Widerstand entwickelt hat, kann er zur nächsten Phase der Übung übergehen.

Das Motorrad steht dabei im rechten Winkel zu einem Bordstein von ca. 10 cm Höhe (oder einer vergleichbaren speziell zu Übungszwecken errichteten Plattform). Das Vorderrad berührt dabei den Bordstein.

Die Füße stehen noch gerade eben auf dem Boden. Der Fahrschüler legt den ersten Gang ein und lässt langsam die Kupplung kommen. Dabei gibt er Gas, bis das Vorderrad den Bordstein hochfährt. Sobald dieser Widerstand überwunden ist, nimmt er das Gas zurück, und sobald sich das Vorderrad komplett auf dem Gehweg befindet, zieht er den Kupplungshebel bis zum Anschlag. Dann bewegt er das Motorrad weiter, bis das Hinterrad den Bordstein berührt.

Der Fahrschüler muss erkennen, dass für das Hinterrad weniger Kraft aufgewendet werden muss, da ein Großteil des Motorradgewichts sich bereits auf dem Gehweg befindet und zu viel Gas dazu führt, dass das Hinterrad durchdreht und zur Seite wegrutscht. Diese Situation ist gefährlich und muss unbedingt vermieden werden.



Das Herunterfahren vom Gehweg ist zwar weniger schwierig, sollte aber dennoch geübt werden. Wie beim Hochfahren dürfen sich die Füße nicht auf den Fußrasten befinden. Sobald Vorder- bzw. Hinterrad den Bordstein hinunterrollen, darf kein Gas mehr gegeben werden. Durch den gefühlvollen Einsatz der Vorderradbremse können die Räder allmählich auf die Straße abgesenkt werden.

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Beim Umkippen besteht für den Fahrer und Personen in der Umgebung die Gefahr schwerer Verletzungen, und das Motorrad kann erheblich beschädigt werden.

Bewertung

Der Fahrschüler muss in der Lage sein, die Übungen kompetent und sicher durchzuführen, und der Fahrlehrer muss dafür sorgen, dass dem Fahrschüler die Gefahren, die auch von einem langsam fahrenden Motorrad ausgehen, bewusst sind.

- * Dem Fahrschüler muss bewusst sein, dass die erworbenen Fertigkeiten und Kenntnisse für die Sicherheit im Straßenverkehr relevant sind und dass seine Sicherheit ganz entscheidend von seiner Einstellung und seinen Verhaltensweisen abhängt.
- * Der Fahrschüler muss sich darüber im Klaren sein, dass sich andere Verkehrsteilnehmer nicht immer wie erwartet verhalten, und er muss ein Fahrverhalten an den Tag legen, mit dem gefährliche Situationen vermeidbar bzw. zumindest beherrschbar werden.

Anforderungen an den Fahrlehrer

- * Hinweise für den Fahrlehrer durcharbeiten.
- * Umfang der Vorkenntnisse des Fahrschülers prüfen.
- * Übungsanordnung sorgfältig planen.
- * Umfahren von Hindernissen durch extremes Gegenlenken erläutern und demonstrieren.
- * Effektivste Bremstechniken in Notfällen erläutern und demonstrieren.
- * Die Bedeutung der richtigen Einstellung und des richtigen Verhaltens als einfachste Strategie zur Vermeidung gefährlicher Bremsmanöver betonen.
- * Einstellung des Fahrschülers weiterhin beobachten.

6. Gefahrenmanagement

Gefahren, Einstellung und Verhalten

Die in Aspekt 6 angesprochenen Fähigkeiten sind wahrscheinlich die kompliziertesten; sie sind allerdings auch besonders wichtig, weil sie zur Vermeidung von Kollisionen mit anderen Straßenverkehrsteilnehmern beitragen.

Der Motorradfahrer muss unbedingt in der Lage sein, vorausschauend zu fahren, da in zwei Dritteln der Unfälle, an denen ein Motorrad und ein anderes Fahrzeug beteiligt sind, der Motorradfahrer übersehen wurde.

Vorkenntnisse des Fahrschülers

- * Der Fahrschüler muss wissen, wie das Gegenlenken funktioniert, und die Technik bewusst bei Richtungsänderungen bei einem Tempo von über 25 km/h einsetzen.
- * Der Fahrschüler muss die für normale Verkehrssituationen benötigten Bremstechniken demonstrieren können.

Übungen

- * Hindernis mit einer Geschwindigkeit von bis zu 30 km/h ausweichen.
- * Kollision durch Bremsen aus bis zu 50 km/h verhindern.

Bewertung

- * Der Fahrschüler muss in der Lage sein, durch extremes Gegenlenken einem Hindernis auszuweichen.
- * Der Fahrschüler muss in der Lage sein, bei kürzestmöglichem Bremsweg aus einer gegebenen Geschwindigkeit heraus anzuhalten. Dabei darf er nicht die Kontrolle über das Motorrad verlieren, und die Räder dürfen nicht blockieren.
- * Der Fahrschüler muss ein gutes Reaktionsvermögen haben, um diese Techniken zur Kollisionsvermeidung nutzen zu können.
- * Dem Fahrschüler muss bewusst sein, dass die Wirksamkeit der Techniken zur Vermeidung von Kollisionen von seiner Einstellung und seinem Verhalten abhängen.



Hinweise für den Fahrlehrer

Vorbereitung und Planung

Die Übungen in Aspekt 6 sind zweifellos die anspruchsvollsten für den Fahrschüler. Der Fahrlehrer muss daher dafür sorgen, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer höchste Priorität hat.

Bei der Vorbereitung auf die Übungen sind die Prüfungen zum Bremsen und Ausweichen, die im jeweiligen Land für den Führerschein der Klasse A vorgenommen werden, zu beachten.

Diese Techniken müssen inzwischen in sämtlichen Mitgliedstaaten der Europäischen Union überprüft werden. Sie unterscheiden sich von Land zu Land jedoch erheblich hinsichtlich der Geschwindigkeiten sowie der Länge und Abmessungen der zu umfahrenden Hindernisse. In einigen Ländern findet eine separate Prüfung zu Brems- und Ausweichmanövern statt, in anderen Ländern sind die Prüfungen kombiniert.

Bei ausreichender Übungsplatzgröße und gutem Straßenbelag sollte der Fahrlehrer die Übungen so nah wie möglich an den Umständen der späteren Prüfung orientieren.

Dessen ungeachtet kann der Fahrschüler auch auf kleineren Übungsplätzen und bei niedrigerer Geschwindigkeit als bei der landesweit üblichen Prüfung Vollbremsungen und Ausweichmanöver üben.

Bei der Vorbereitung der Übungen muss der Fahrschüler allmählich an die Techniken herangeführt werden. Das Gegenlenken, das zum Umfahren eines Hindernisses erforderlich ist, kann bei Geschwindigkeiten von gerade einmal 20 km/h erläutert werden; zur Besprechung von Techniken für Vollbremsungen ist eine Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h erforderlich.

Der Fahrlehrer muss dafür sorgen, dass der Fahrschüler bei den Übungen geeignete Schutzkleidung trägt. Handschuhe, Schuhe, Jacke und Hose müssen bei einem Sturz einen wirklichen Schutz darstellen.

Erläuterung und Demonstration

Die Fähigkeit, in einer Notsituation schnell und effektiv zu bremsen und einem Fahrzeug oder einer Person, das bzw. die in den ursprünglichen Fahrweg hineingerät, ausweichen zu können, ist eine zentrale Kompetenz der Beherrschung des Motorrads, die definitiv lebensrettend ist.

Indem er dem Fahrschüler gegenüber die Bedeutung dieser Kompetenz erläutert und demonstriert, macht der Fahrlehrer deutlich, dass es der Fahrschüler durch seine Einstellung und sein Verhalten zum größten Teil selbst in der Hand hat, ob er diese Fähigkeiten jemals einsetzen muss. Falls eine Gefahr frühzeitig erkannt wird, kann der Motorradfahrer die Geschwindigkeit oder den Fahrweg korrigieren und die Situation entschärfen.



Der Fahrlehrer muss in der Lage sein, die Techniken für die Ausweich- und Bremsmanöver bei diesen Übungen kompetent zu demonstrieren. Dabei muss er sich bewusst sein, dass diese Techniken zu Anfang für den Fahrschüler etwas Einschüchterndes oder sogar Beängstigendes haben können. Der Fahrlehrer erläutert genau, was vom Fahrschüler erwartet wird und wie das Motorrad reagiert. Zu Beginn müssen die Techniken bei geringeren Geschwindigkeiten demonstriert werden.

Wie auch sonst ist die richtige Blickrichtung des Fahrers hier von entscheidender Bedeutung. Daher muss der Fahrlehrer auf diesen Aspekt besonderen Wert legen und genau darauf achten, wie der Fahrschüler dies umsetzt.

Übungen

Ausweichen

Zu Beginn erkundet der Fahrschüler die Eigenschaften des Motorrads beim Gegenlenken. Bei einem Tempo von rund 20 km/h wird der Lenker bewusst und fest auf der gewünschten Richtung entgegengesetzten Seite nach vorn gedrückt.

Der Druck nach vorn erfolgt mit dem Oberarm und dem Oberkörper. Das Handgelenk bleibt fest, und der Kopf bleibt im rechten Winkel zur Straße.

Am Gas- und Kupplungshebel ändert sich nichts, und der Fahrschüler schaut weiter in die Richtung, in die er fahren will, und nicht auf das Hindernis.

Nachdem der Fahrschüler die Kurve gefahren ist, hält er das Motorrad an. Anschließend wird das Manöver mit höherem Druck wiederholt, d. h., die Kurven werden enger.

Mit zunehmender Fertigkeit und Sicherheit des Fahrschülers wird eine zweite Gegenlenk-Maßnahme vorgenommen, diesmal auf der anderen Lenkerseite. Sobald das Motorrad sich wieder in aufrechter Position befindet, hält der Fahrschüler das Motorrad an. Sobald der Fahrschüler die beiden Ausweichmanöver hintereinander beherrscht, wird die Übung um eine weitere Richtungsänderung zurück auf die ursprüngliche Fahrlinie erweitert; anschließend hält der Fahrschüler das Motorrad wieder an.

Wenn der Fahrschüler nach Ansicht des Fahrlehrers diese Übung beherrscht und das Motorrad dabei jederzeit unter Kontrolle halten kann, wird bei der nächsten Übung der Druck zum Gegenlenken nicht mehr über den Lenker, sondern über die Fußrasten ausgeübt.

Statt auf den der Kurvenrichtung gegenüberliegenden Lenker wird in diesem Fall die der beabsichtigten Kurve gegenüberliegende Fußraste fest heruntergedrückt.

Wenn der Fahrschüler nach Ansicht des Fahrlehrers diese Übung beherrscht, kann der Druck zum Gegenlenken über den Lenker und die Fußrasten ausgeübt werden. Der Fahrlehrer erläutert, dass die richtige Kombination aus Lenker und Fußrasten von den Eigenschaften des Motorrads abhängig ist.

An diesem Punkt muss der Fahrschüler in der Lage sein, je nach vorher mit dem Fahrlehrer vereinbartem Signal einen Ausweich-Schwenk nach links oder rechts vorzunehmen. Nach dem ersten Ausweichmanöver schwenkt der Fahrschüler wieder in die ursprüngliche Richtung und kehrt in die ursprüngliche Fahrspur zurück.

Wenn der Fahrschüler nach Auffassung des Fahrlehrers eine angemessene Fertigkeit erreicht hat, kann der Übungsplatz möglichst nah an den Anforderungen der nationalen Führerscheinprüfung eingerichtet werden, und die Übung kann bei allmählich auf 30 km/h ansteigender Geschwindigkeit durchgeführt werden. Wenn das Ausweichmanöver laut nationaler Prüfung bei höherer Geschwindigkeit stattfinden muss, sollte dies auf einem ausreichend großen Übungsplatz mit gutem Straßenbelag geübt werden.

Bremsen in einer Notsituation

Bei der Einleitung zu dieser Übung muss der Fahrlehrer betonen, dass Bremsen bei ordnungsgemäßer Benutzung sehr effizient sind und ein guter Motorradfahrer vor dem Hindernis zum Stehen kommen kann.

Der Fahrschüler muss sich der Tatsache bewusst sein, dass es bei der Übung darum geht, bei kürzestmöglichem Bremsweg aus einer gegebenen Geschwindigkeit heraus anzuhalten, ohne dass dabei die Räder blockieren oder das Motorrad seitlich ausbricht.

Der Fahrschüler fährt mit 20 km/h eine Gerade entlang und betätigt an einem bestimmten Punkt massiv beide Bremsen, zieht den Kupplungshebel und dreht den Gasgriff zurück. Diese Übung wird wiederholt, bis der Fahrschüler ein Gefühl für die Effektivität der Bremse entwickelt hat und regelmäßig anhalten kann, ohne dass die Räder blockieren.

Der Anhalteweg wird festgehalten, damit der Fahrschüler merkt, dass der Bremsweg bei nicht blockierenden Rädern kürzer ist, und damit eine allmähliche Verbesserung festzustellen ist.



In dieser Phase kann die Geschwindigkeit auf 30 km/h erhöht werden, und anstelle der Markierung auf dem Boden wird als Startsignal für den Bremsvorgang ein visuelles Signal vereinbart. Der Anhalteweg wird gemessen und mit den bisherigen Ergebnissen des Fahrschülers verglichen. Auf diese Weise wird dem Fahrschüler die Bedeutung der Reaktionszeit und der damit verbundenen Verlängerung des Anhaltewegs erläutert.

Wenn der Fahrschüler nach Auffassung des Fahrlehrers eine effektive Vollbremsung vornehmen und das Motorrad dabei jederzeit unter Kontrolle halten kann, wird die Geschwindigkeit bei der Übung allmählich erhöht, je nach Größe und Straßenbelag des Übungsplatzes auf maximal 50 km/h.

Bremsen und Ausweichen

In der Regel sind Ausweichmanöver und Vollbremsung zwei separate Reaktionen auf Gefahrensituationen.

Der Fahrlehrer muss dem Fahrschüler klarmachen, dass ein Ausweichmanöver sich insbesondere anbietet, wenn das Bremsen zur Vermeidung eines Zusammenstoßes nicht mehr möglich ist. Um die richtige Entscheidung zwischen Geschwindigkeitsreduzierung und Einschränkung der Manövrierbarkeit zu treffen, bedarf es großer Erfahrung als Motorradfahrer. Dies gilt insbesondere, weil der Wechsel vom Bremsen zum Ausweichen ebenfalls Zeit kostet, in der die Geradeausfahrt in unverminderter Geschwindigkeit in Richtung Hindernis fortgesetzt wird.

Dennoch ist in einigen Prüfungen für den A-Klasse-Führerschein eine Kombination von Brems- und Ausweichmanöver vorgesehen.

Wenn die Größe und der Straßenbelag des Übungsplatzes dies zulassen und der Fahrschüler mehrfach unter Beweis gestellt hat, dass er die separaten Übungen beherrscht, kann der Fahrlehrer die Übungsanordnung für ein kombiniertes Manöver aufbauen.

Der Fahrschüler muss gründlich über die Anforderungen dieser Übung informiert werden. Zuerst sollte das Manöver mit geringerem Tempo als in der Prüfung für den Klasse-A-Führerschein geübt werden. Die Geschwindigkeit wird mit zunehmender Sicherheit des Fahrschülers dann erhöht.

Gefahren, Einstellung und Verhalten

In Aspekt 6 geht es um extreme Gefahrensituationen. Im Rahmen der Übungen muss der Fahrlehrer dafür sorgen, dass der Fahrschüler über die bei der Vollbremsungs- und Ausweich-

Übung behandelten unmittelbaren Gefahren hinaus erkennt, welche Situationen und welche Verhaltensweisen ein Gefahrenpotenzial bergen.

Der Blick des Fahrers muss auf den Punkt gerichtet sein, an dem erste Anzeichen für eine möglicherweise gefährliche Situation zu erkennen sind. Wenn ein Ausweichmanöver oder eine Vollbremsung unausweichlich wird, ist der Blick des Fahrers auf den weiteren Verlauf des Fahrtwegs und nicht auf das Hindernis gerichtet.

Der Fahrschüler muss ein gutes Gespür haben für den Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und zurückgelegter Strecke und für den Effekt der Zeit, die für das Reagieren und Überlegen benötigt wird. Darüber hinaus kann der Fahrschüler die Situation nur dann unter Kontrolle haben, wenn er den Zustand des Straßenbelags kennt.

Eine Vollbremsung darf nur unternommen werden, wenn das Motorrad aufrecht und geradeaus fährt. Wenn in einer Kurve eine Vollbremsung erforderlich ist, muss der Fahrer das Motorrad erst in die aufrechte Position bringen, dann bremsen und anschließend das Gewicht verlagern und gegenlenken.

Bewertung

Der Fahrschüler muss in der Lage sein, bei Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h einem Hindernis nach links wie nach rechts sicher auszuweichen und dabei das Motorrad jederzeit zu beherrschen.

Das Hindernis muss mindestens 1,7 × 2,2 Meter groß sein und sich mindestens 10 Meter von dem markierten Punkt, an dem das Manöver beginnen soll, entfernt befinden. Wenn der Fahrlehrer angibt, an welchem Punkt das Manöver beginnen soll, muss der Abstand zum Hindernis mindestens 12 Meter betragen.

Der Fahrschüler muss in der Lage sein, bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h vor einem Hindernis sicher zu bremsen und dabei das Motorrad jederzeit zu beherrschen.

Wenn der Fahrschüler nach Auffassung des Fahrlehrers in der Lage ist, sämtliche Übungen zu den Aspekten 1 bis 6 sicher und kompetent durchzuführen und die Bedeutung der richtigen Einstellung und Verhaltensweise versteht, ist es an der Zeit, die eigentliche Herausforderung in Angriff zu nehmen: das sichere Fahren im Straßenverkehr.



Sicherheit im Straßenverkehr: das Element „Verhalten im Straßenverkehr“ des IRT-Programms

Folgende Aspekte des Elements „Verhalten im Verkehr“ wurden ermittelt: *Positionierung im Verkehr; Entfernung und Geschwindigkeit; Kurven und Kehren; Kreuzungen; Überholen; Autobahnen; Vorausschauendes Fahren; Gemeinsames Fahren und Streckenplanung.*

Zwei volle Tage wurden der Entwicklung dieser Aspekte und Testfahrten im Rahmen des IRT-Projekts gewidmet, sowohl auf einem Schulungsgelände mit simulierten Straßenkreuzungen als auch im öffentlichen Straßenverkehr.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt wiederum auf Gefahrenbewusstsein und -vermeidung sowie Einstellung und Verhalten.

Die Aspekte des Verhaltens im Verkehr betreffen Situationen und Umgebungen, die sich nicht isoliert oder nacheinander betrachten oder erleben ließen. Folglich wurden drei einführende Aspekte entwickelt, die Überlegungen zu allen Aspekten des Elements „Verhalten im Verkehr“ umfassen:

- * Der erste Aspekt hebt die primäre Verantwortung des Fahrers für die Sicherheit im Straßenverkehr hervor, wobei die Fertigkeiten der Fahrzeugbeherrschung nur ein Teil dessen sind, was erforderlich ist, um sicher zu fahren, sowie die

Bedeutung von Einstellung, Verhalten und Gefahrenbewusstsein.

- * Der zweite Aspekt betrifft den Ansatz des Fahrlehrers hinsichtlich des Elements „Verhalten im Verkehr“.
- * Der dritte Aspekt betrifft das, was aus Sicht von Fahrlehrer und Fahrschüler erforderlich ist, bevor man sich auf öffentliche Straßen begibt.

Der Fahrschüler muss Folgendes verstanden haben:

- * Vor der Teilnahme am Straßenverkehr muss der Fahrschüler unbedingt verstanden haben, dass die primäre Verantwortung für die Sicherheit bei ihm liegt.
- * Hohe Fahrfertigkeiten sind zwar von wesentlicher Bedeutung, stellen jedoch nur einen Teil der Fertigkeiten und Kenntnisse dar, die erforderlich sind, um ein Motorrad oder einen Motorroller sicher im Straßenverkehr zu steuern.
- * Einstellung und Verhalten bestimmen in erster Linie die Fähigkeit des Fahrers, sicher im Straßenverkehr zu fahren, und Gefahrenbewusstsein und vorausschauendes Fahren sind entscheidende Fertigkeiten.

Theorie	Fahrzeugbeherrschung	Verhalten im Verkehr
1 Verkehrsvorschriften	1 Kennenlernen des Fahrzeugs	1 Position im Verkehr
2 Schilder und Markierungen	2 Erstes Fahren	2 Abstand und Geschwindigkeit
3 Mechanik und Dynamik	3 Gangschaltung, Bremsen und Richtung	3 Kurven und Kehren
4 Gefahrenbewusstsein	4 Lenken und Gegenlenken	4 Kreuzungen
5 Helme und geeignete Kleidung	5 Manöver bei niedriger Geschwindigkeit	5 Überholen
6 Soziale Verantwortung	6 Gefahrenmanagement	6 Autobahnen
7 Beeinträchtigung		7 Vorausschauendes Fahren
8 Einstellung und Verhalten		8 Gemeinsames Motorradfahren
		9 Streckenplanung



Der Fahrlehrer sollte Folgendes verstanden haben:

- ❖ Die Aspekte des Elements „Verhalten im Verkehr“ werden zwar nacheinander präsentiert, aber sie können nicht als voneinander getrennte Schulungssitzungen auf der Straße erarbeitet werden. Ihre pädagogische Logik sollte jedoch durch angemessene Schwerpunktsetzung, sorgfältige Routenplanung und Steigerung der Komplexität gemäß den sich entwickelnden Erfahrungen und Kompetenzen des Fahrers berücksichtigt werden.
- ❖ Innerhalb jedes dieser Aspekte werden verschiedene Situationen abgedeckt. Häufig wird es nicht möglich sein, diese in getrennten Übungen zu behandeln. Wiederum sollten Schwerpunkt und Planung auf den laufenden Ausbau der Erfahrungen des Fahrers abzielen.

Vor der Teilnahme am Straßenverkehr muss der Fahrschüler:

- ❖ Alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllen.
- ❖ Angemessen gekleidet sein und angemessene Schutzausrüstung haben.
- ❖ Das Motorrad kompetent steuern können.
- ❖ Die Straßenverkehrsregeln verstanden haben, insbesondere hinsichtlich der Verkehrs- und Straßensituationen, die angetroffen werden.

- ❖ Bei der gemeinsamen Fahrt auf öffentlichen Straßen die Wünsche des Fahrlehrers akzeptieren und befolgen.
- ❖ Die Vorkehrungen für die Kommunikation mit dem Fahrlehrer verstanden und geübt haben.
- ❖ Die möglichen Gefahren bei der Fahrt einschätzen.
- ❖ Das vermutliche Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer einschätzen, ebenso wie die Notwendigkeit des vorausschauenden Fahrens.
- ❖ Anerkennen, dass seine Einstellung und sein Verhalten in erster Linie für seine Sicherheit verantwortlich sind.

Vor der Teilnahme am Straßenverkehr sollte der Fahrlehrer:

- ❖ Die Übung im Voraus planen.
- ❖ Eine Strecke ermitteln, bei der der Fahrschüler wahrscheinlich auf die Verkehrssituationen des jeweiligen Aspekts treffen wird.
- ❖ Sicherstellen, dass der Fahrschüler und sein Fahrzeug alle gesetzlichen Vorschriften erfüllen und er passend gekleidet ist.
- ❖ Vertrauen haben, dass der Fahrschüler die erforderlichen Fertigkeiten zur Steuerung des Motorrads hat.
- ❖ Die Fahrmuster für den Aspekt und die Methoden zur Kommunikation mit dem Fahrschüler entwickeln.
- ❖ Den Fahrschüler gründlich in die Fahrmuster und Kommunikationsvorkehrungen einweisen.





- ❖ Dem Fahrschüler die besonderen Gefahren erläutern, die er bei der Fahrt zu diesem Aspekt antreffen kann.
- ❖ Das wahrscheinliche Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer erläutern und Beispiele für eine Antizipation dieses Verhaltens geben.
- ❖ Die Einstellung und das wahrscheinliche Verhalten des Fahrschülers beurteilen und seinen Ansatz entsprechend anpassen.

1. Positionierung im Verkehr

Dieser Aspekt betrifft die Position, die der Fahrer beim Fahren in einer städtischen Umgebung bei Anwesenheit von weiteren Verkehrsteilnehmern auf der Straße einnehmen sollte.

Vorbereitung und Planung

Bei der Vorbereitung der ersten Erfahrungen eines Fahrschülers auf einem Motorroller oder Motorrad auf öffentlichen Straßen sollte der Fahrlehrer eine Strecke mit relativ wenigen Kreuzungen und mäßiger Verkehrsdichte und Geschwindigkeit ermitteln.

Auch wenn der Fahrschüler bereits einen Führerschein für eine andere Fahrzeugkategorie besitzt und Erfahrungen im Straßenverkehr hat, sollte der Fahrlehrer keine Strecke mit allzu vielen Merkmalen und hoher Verkehrsdichte und Geschwindigkeit auswählen.

Die gewählte Strecke sollte immer ausreichend Merkmale aufweisen, die es dem Fahrlehrer und dem Fahrschüler ermöglichen, sicher anzuhalten und Situationen und Erfahrungen zu besprechen.

Rechtliche Voraussetzungen und Sicherheitsanforderungen

Vor der Teilnahme am Straßenverkehr muss der Fahrlehrer sicherstellen, dass der Fahrschüler und sein Fahrzeug alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllen.

Der Fahrlehrer muss auch sicherstellen, dass Helm und Kleidung des Fahrschülers angemessen sind, dass das Helmvisier oder die Schutzbrille nicht verkratzt und sauber sind und dass der Fahrschüler eine Sicherheitsüberprüfung seines Motorrads durchführt und dabei Elemente wie Kettenspannung, Reifenzustand und -druck, Scheinwerfer, Bremsbeläge, Ölstand usw. prüft.

Vorbereitungsgespräch mit dem Fahrschüler

Der Fahrschüler muss begreifen, dass die korrekte Position im Straßenverkehr durch eine Reihe sich ständig ändernder Faktoren bestimmt wird und er daher seine Position ständig bewerten und anpassen muss.

Im Allgemeinen ist eine Position in der Mitte der Fahrspur korrekt, aber der Fahrer sollte seine Position so anpassen, dass er ein maximales Sichtfeld hat, und sicherstellen, dass ihn die anderen Verkehrsteilnehmer sehen. Der Fahrer sollte ständig seine Umgebung in der Nähe und in der Ferne im Auge haben, mit dem Ziel, potenzielle Gefahrensituationen zu erkennen und zu vermeiden oder zu bewältigen.

Dies lässt sich folgendermaßen zusammenfassen: Immer in einer Position sein, in der man sehen und gesehen werden kann; immer in die Nähe und in die Ferne blicken und immer nach einer sicheren Ausweichmöglichkeit suchen.

Geschwindigkeit und Abstand sind die wichtigsten Punkte und sollten in Einklang mit Änderungen des Raums zur Seite und nach vorn und hinten variiert werden.

Der Fahrlehrer kann dies dem Fahrschüler anhand eines Bildes erklären, das den Fahrer im Mittelpunkt eines ovalen Sicherheitsraums zeigt, dessen Abmessungen sich abhängig von der Nähe zu anderen Verkehrsteilnehmern und von Breite und Zustand der Fahrbahn verringern.

Wenn der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug geringer wird, sollte der Fahrer seine Geschwindigkeit verringern.

Auch wenn der Raum zwischen dem Rand und der Mitte der Fahrbahn geringer wird, beispielsweise aufgrund eines geparkten Fahrzeugs oder einer Verengung der Fahrspur, muss der Fahrer die Geschwindigkeit reduzieren.

Der Fahrlehrer muss sicherstellen, dass der Fahrschüler weiß, welche Fahrposition er im Verhältnis zum Fahrlehrer einnehmen sollte. Der Fahrschüler sollte vor Beginn der Übung über die geplante Absicht des Fahrlehrers informiert werden, anzuhalten und die Leistung des Fahrers zu besprechen. Für den Fall, dass eine Übung abgebrochen werden muss, muss der Fahrschüler das spezielle Zeichen, das verwendet wird, und die zu beachtende Vorgehensweise klar verstehen.

Der Fahrschüler muss auch die Vorkehrungen für das Erteilen von Anweisungen verstehen. Wenn dazu Kommunikationsgeräte eingesetzt werden, sollte deren Verwendung vor der Teilnahme am Straßenverkehr geübt werden.



Fahrpraxis

Einfahren in den Straßenverkehr

Fahrlehrer und Fahrschüler sollten nach Möglichkeit aus einer sicheren Position, beispielsweise von einem Parkstreifen oder einer Einfahrt aus, auf einer einspurigen Fahrbahn in den Straßenverkehr einfahren.

Der Fahrlehrer übernimmt die Führungsrolle, und Fahrlehrer und -schüler signalisieren ihre Absicht und fahren dann auf die Fahrbahn in Richtung des Verkehrs auf ihrer Straßenseite ein. Anfänglich sollte die Fahrbahn frei sein, ohne herannahenden Verkehr in diese Richtung.

Fahrlehrer und Fahrschüler sollten bis direkt unter die zulässige Höchstgeschwindigkeit oder auf eine niedrigere Geschwindigkeit beschleunigen, wenn dies die Verkehrssituation oder die Straßenoberfläche erforderlich macht. Nach einer gemäß Einschätzung des Fahrlehrers angemessenen Zeit und Entfernung und an einer geeigneten Stelle sollten sie, nach Signalisieren der entsprechenden Absicht, anhalten und die Übung anschließend wiederholen.

Wenn der Fahrlehrer davon überzeugt ist, dass der Fahrschüler eine ausreichende Sicherheit erworben hat, sollten sie in die dem Verkehr auf ihrer Seite der Straße entgegengesetzte Richtung auf die Fahrbahn einfahren.

Nachdem sie sich vergewissert haben, dass die Straße frei ist, ohne herannahenden Verkehr in beide Richtungen, sollten sie

ihre Absicht signalisieren. Der Fahrlehrer fährt wieder voraus, während sie sich auf die Fahrbahn bewegen. Nach einer angemessenen Entfernung und an einer geeigneten Stelle sollten sie, nach Signalisieren der entsprechenden Absicht, anhalten und die Übung anschließend wiederholen.

Wenn der Fahrlehrer davon überzeugt ist, dass der Fahrschüler ausreichende Kompetenz und Sicherheit erworben hat, sollten sie auf die Fahrbahn einfahren, während Verkehr kommt.

Es ist wichtig, dass der Fahrlehrer erklärt und zeigt, wie Geschwindigkeit und Entfernung des herannahenden Verkehrs eingeschätzt werden können. Der Fahrlehrer fährt wieder voraus, während sie vor dem herannahenden Verkehr auf die Fahrbahn einzufahren versuchen.

Dies darf jedoch nur erfolgen, wenn sich der herannahende Verkehr noch in einem solchen Abstand befindet und mit einer solchen Geschwindigkeit bewegt, dass Fahrlehrer und Fahrschüler auf die Fahrbahn einfahren und mit mäßiger Beschleunigung die korrekte Geschwindigkeit und Position relativ zu dem herannahenden Fahrzeug und zu anderen Fahrzeugen erreichen können, ohne dass der Fahrer des herannahenden Fahrzeugs die Geschwindigkeit reduzieren oder andere Ausweichmaßnahmen ergreifen muss.

Wenn der Fahrlehrer davon überzeugt ist, dass sich die Fähigkeiten und das Vertrauen des Fahrschülers ausreichend entwickelt haben, sollten diese Übungen zunehmend so wiederholt werden, dass der Fahrschüler führt und der Fahrlehrer folgt.



Fahren mit dem Verkehr

Der Fahrlehrer sollte darauf hinarbeiten, dass der Fahrschüler mehr und mehr darin eingeführt wird, wie man sich als Teil des Verkehrsstroms bewegt. Dazu muss der Fahrlehrer anfänglich eine angemessen lange und gerade Strecke mit geringer bis mäßiger Verkehrsdichte wählen. Idealerweise sollte sie auch relativ wenige Merkmale wie Nebenstraßen aufweisen.

Der Fahrlehrer fährt voraus. Es sollte eine Position bezüglich des vorausfahrenden Fahrzeugs eingenommen werden, in der der Fahrer sehen und gesehen werden kann und in der Lage ist, durch mäßiges Bremsen anzuhalten, falls das vorausfahrende Fahrzeug plötzlich stoppt.

Die Position wird durch die Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeugs und seine Eigenschaften beeinflusst. Wenn beispielsweise ein großes Nutzfahrzeug statt eines kleineren, niedrigeren Autos vorausfährt, sollte sich der Fahrer weiter hinten und weiter außen positionieren. Dadurch kann der Fahrer nicht nur mehr von der Straße sehen und vom Gegenverkehr besser gesehen werden, sondern er kann auch vom Fahrer des vorausfahrenden Fahrzeugs im Rückspiegel gesehen werden.

Die Beziehung zwischen Geschwindigkeit und Abstand ist von wesentlicher Bedeutung, und der Fahrer sollte diese ständig überwachen und sich entsprechend anpassen.

Wenn die Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeugs zunimmt, sollte der Abstand zu diesem ebenfalls zunehmen. Ob sein Abstand ausreichend ist, kann der Fahrer mithilfe der 2-Sekunden-Regel prüfen. Der richtige Abstand ist gegeben, wenn der Fahrer eine Position des vorausfahrenden Fahrzeugs, die beispielsweise durch einen Laternenpfahl gekennzeichnet ist, nach gut zwei Sekunden (drei Sekunden bei nasser Fahrbahn) passiert.

Der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug sollte vergrößert werden, indem der Fahrschüler die Geschwindigkeit in Antizipation einer Situation reduziert, in der er langsamer werden oder anhalten muss, beispielsweise bei der Annäherung an ein geparktes Fahrzeug oder einen Fußgängerüberweg, oder wenn das vorausfahrende Fahrzeug ein Signal aktiviert.

Bei der Annäherung an ein geparktes Fahrzeug oder in einer anderen Situation, in der sich die Fahrbahn verengt, sollte der Fahrschüler prüfen, was hinter ihm ist, und die Geschwindigkeit vor Erreichen des Hindernisses so weit reduzieren, dass er, wenn erforderlich, anhalten könnte, ohne stark bremsen zu müssen. Auch hier ist das Konzept des Sicherheitsraums geeignet, bei dem der Fahrer umso langsamer sein muss, je kürzer oder enger der Raum ist.

Die Position des Fahrschülers relativ zum nachfolgenden Fahrzeug sollte über die Rückspiegel und, wenn erforderlich, durch einen Blick nach hinten überwacht werden. Der Abstand sollte ähnlich dem Abstand zwischen dem Fahrschüler und dem vorausfahrenden Fahrzeug sein.

Falls ein nachfolgendes Fahrzeug näher an den Fahrschüler herankommt, sollte dieser den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug vergrößern, damit für den Fall, dass sich der Fahrer des nachfolgenden Fahrzeugs zum Überholen entscheidet, dieses wieder in die Spur einscheren kann, ohne dass der Fahrschüler bremsen oder ausweichen muss. Allgemein gilt, dass der Fahrschüler die Geschwindigkeit nicht erhöhen sollte, um einen sicheren Abstand vor dem nachfolgenden Fahrzeug beizubehalten.

Unter keinen Umständen darf die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung überschritten werden. Der Fahrlehrer muss sicherstellen, dass der Fahrschüler begreift, dass es einen Grund für eine Geschwindigkeitsbegrenzung gibt. So hat beispielsweise ein Fußgänger, der von einem Auto mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h angefahren wird, eine Überlebenschance von mehr als 80 Prozent. Bei 70 km/h führt ein Zusammenstoß nahezu unvermeidlich zu tödlichen Verletzungen!

Wenn der Fahrlehrer davon überzeugt ist, dass sich Fähigkeit und Sicherheit des Fahrschülers ausreichend entwickelt haben, sollten diese Übungen zunehmend so wiederholt werden, dass der Fahrschüler führt und der Fahrlehrer folgt.

Der Fahrlehrer muss dem Fahrschüler die richtigen Positionen zeigen, die in einem Verkehrsstrom einzunehmen sind, der sich langsam, aber mit wechselnder Geschwindigkeit bewegt und stoppt und startet. Auch hier sollte das Konzept des Sicherheitsraums angewendet werden.

Der Fahrschüler sollte eine Position anstreben, die ihm ein Maximum an Sichtbarkeit gibt, während er gleichzeitig im Verkehrsstrom bleibt, sodass er dabei die Bewegung der Fahrzeuge vor ihm im Strom sehen und das vermutliche Verhalten des Fahrzeugs vor ihm angemessen antizipieren kann.

Der Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug sollte abhängig von der Geschwindigkeit des fließenden Verkehrs variieren, wobei eine zusätzliche Marge erlaubt ist, wenn die Geschwindigkeit nicht konstant ist, sondern zu- und abnimmt.

Zu jedem Zeitpunkt sollte der Abstand so groß sein, dass der Fahrer ohne starkes Bremsen anhalten kann, falls das Fahrzeug vor ihm ohne Warnung plötzlich anhält.



Beim Anhalten sollte der Fahrer in den Leerlauf schalten oder mit eingelegetem Gang und gelöster Kupplung stehen bleiben, abhängig davon, wann das Fahrzeug vor ihm wahrscheinlich losfährt.

Positionierung bei konstanter Geschwindigkeit

Beim Anhalten hinter einem Fahrzeug, das steht, sollte ein Abstand von mindestens einem Meter eingehalten werden, und der Fahrer sollte erst dann anfahren, wenn das Fahrzeug vor ihm angefahren ist. Der Abstand zu dem Fahrzeug sollte dann entsprechend der zunehmenden Geschwindigkeit des Verkehrs vergrößert werden.

Beim Anhalten in der Nähe einer Kreuzung sollte der Fahrer immer genügend Platz für ein Fahrzeug lassen, das in die Kreuzung einbiegen oder aus ihr herausfahren möchte. Der Motorradfahrer sollte jedoch nicht dem Fahrer eines solchen Fahrzeugs signalisieren, dass es für ihn sicher ist, in den Verkehrsstrom einzubiegen oder ihn zu kreuzen.

Bewertung

Der Fahrlehrer muss davon überzeugt sein, dass der Fahrschüler sicher in einem Verkehrsstrom einfahren, sich sicher in diesem bewegen und eine sichere Position relativ zu anderen Fahrzeugen halten kann. Der Fahrschüler muss den Abstand im Verhältnis zur Geschwindigkeit des Verkehrs, zur Breite der Fahrbahn und zu den herannahenden Situationen anpassen können.

Der Fahrlehrer muss sich sicher sein, dass der Fahrschüler ständig seine Umgebung in der Nähe und in der Ferne im Auge hat, Situationen bewertet und antizipiert, während sie auftauchen und sich entwickeln, und seine Position und Geschwindigkeit entsprechend anpasst.

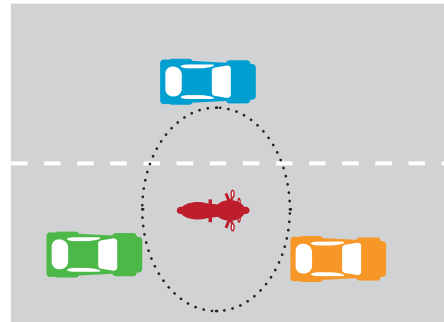
Der Fahrlehrer muss sich sicher sein, dass der Fahrschüler seine Position so wählt, dass er ein optimales Sichtfeld hat und von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden kann.

Der Fahrschüler muss auch wissen, dass er stets eine Position einnehmen sollte, in der er eine sichere Ausweichmöglichkeit hat, und entsprechend fahren.

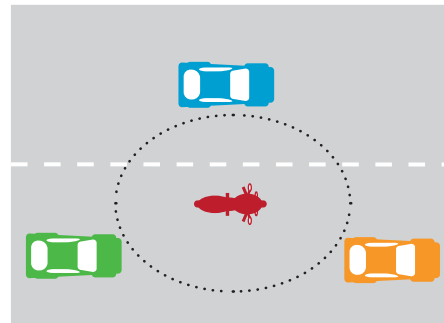
Der Sicherheitsraum

Die folgenden Abbildungen zeigen, wie sich die Größe des Sicherheitsraums im Verhältnis zur Geschwindigkeit des Fahrers, der Nähe anderer Verkehrsteilnehmer und der Breite der Fahrbahn ändert.

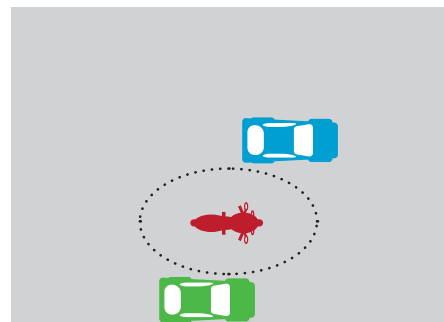
Bei 25 km/h:



Bei 50 km/h:



Bei Vorbeifahrt an einem geparkten Fahrzeug:





2. Abstand und Geschwindigkeit

Bei diesem Aspekt geht es um die Position des Fahrers auf der Straße bei Fahrten in Vororten oder in ländlicher Umgebung, wo die Fahrgeschwindigkeit des Fahrers wahrscheinlich weniger durch die Anwesenheit anderer Verkehrsteilnehmer bestimmt wird.

Vorbereitung und Planung

Bei der Planung für diesen Aspekt sollte der Fahrlehrer eine Strecke mit relativ wenigen Kreuzungen und Kurven und nur wenig Verkehr auswählen. Mit zunehmender Fähigkeit und Sicherheit des Fahrschülers kann die Strecke hinsichtlich Entfernung und Komplexität erweitert werden. Das Verkehrsaufkommen sollte jedoch gering bleiben.

Die gewählten Strecken sollten Merkmale aufweisen, die es dem Fahrlehrer und dem Fahrschüler ermöglichen, sicher anzuhalten und Situationen und Erfahrungen zu besprechen.

Rechtliche Voraussetzungen und Sicherheitsanforderungen

Vor jeder Schulungssitzung auf öffentlichen Straßen muss der Fahrlehrer sicherstellen, dass der Fahrschüler angemessen bekleidet ist, und sich vergewissern, dass er und das Motorrad alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllen.

Vorbereitungsgespräch mit dem Fahrschüler

Der Fahrschüler muss wissen, dass bei der Fahrt auf Straßen in Vororten oder in ländlicher Umgebung mit unregelmäßigem oder geringem Verkehrsaufkommen in erster Linie er selbst die Geschwindigkeit des Motorrads bestimmt. Das unterscheidet sich von der Fahrt im fließenden Verkehr, bei der die Geschwindigkeit des Motorrads hauptsächlich von der Geschwindigkeit des Verkehrsstroms bestimmt wird.

Dem Fahrschüler muss daher klar sein, dass er ein anderes Blickverhalten zeigen muss. Wohin der Fahrer blickt und wie er das Gesehene bewertet, ermöglichen ihm, die Geschwindigkeit zu ermitteln, die sicher ist. Der Fahrlehrer muss betonen, dass der Fahrschüler zu keinem Zeitpunkt die geltende Geschwindigkeitsbegrenzung überschreiten darf.

Der Fahrlehrer muss erklären, wie wichtig es ist, dass der Fahrschüler sich auf den am weitesten entfernten Punkt konzentriert, der auf der Straße gesehen werden kann. Auf einer geraden Straße ist das der Punkt, an dem beide Seiten der Straße ineinanderzufließen scheinen. Wenn die Straße eine Kurve beschreibt oder zu einer Anhöhe ansteigt, ist das der Punkt, an dem die Straße aus dem Blickfeld des Fahrschülers verschwindet.

Dieser Punkt, der häufig als Fluchtpunkt bezeichnet wird, sollte vom Fahrer zur Bestimmung der sicheren Geschwindigkeit verwendet werden. Diese sollte nie schneller sein als die Entfernung, in der das Motorrad ohne starkes Bremsen anhalten kann.

Der Fluchtpunkt ist ein sich bewegendes Punkt, und der Blick des Fahrers bewegt sich mit ihm. Der Fahrer darf nie vergessen, dass es gefährlich ist, den Blick auf einen festen Punkt zu konzentrieren.

Auch die Bedeutung der Erkennung möglicher Gefahren am Fluchtpunkt, ebenso wie die Notwendigkeit der Überwachung und Bewertung von Situationen, die sich entwickeln und gegebenenfalls zu einem neuen, näher liegenden Fluchtpunkt werden, muss der Fahrer kennen.

Die Kommunikationsvereinbarungen müssen erklärt und verstanden worden sein, ebenso wie die Fahrhaltung und die Vorgehensweise zum Anhalten, um die Leistung des Fahrschülers zu besprechen.

Fahrpraxis

Fluchtpunkte

Der Fahrschüler fährt hinter dem Fahrlehrer auf die Fahrbahn ein, nachdem er überprüft hat, ob er sicher einfahren kann und seine Absicht deutlich signalisiert hat. Er nimmt eine Position in der Mitte der Fahrspur ein und sollte dann die vom Fahrlehrer verwendeten Fluchtpunkte versuchen zu finden und die Geschwindigkeit verstehen, die in diesem Zusammenhang gewählt wird.

Nachdem verschiedene spezielle und unterschiedliche Situationen angetroffen wurden, sollten Fahrlehrer und Fahrschüler anhalten, um diese zu besprechen.

Die Fahrt sollte dann mit Stopps nach Bedarf fortgesetzt werden, bis der Fahrschüler dem Fahrlehrer im ganzen Bereich der Situationen hinterhergefahren ist und deren Fluchtpunkte normal gefunden hat.



Wenn der Fahrlehrer davon überzeugt ist, dass das Verständnis des Fahrschülers ausreicht, kann auf der weiteren Fahrt der Fahrlehrer hinter dem Fahrschüler herfahren.

Wenn die Straße gerade und frei ist und der Fluchtpunkt am scheinbaren Zusammentreffen der beiden Seiten der Straße liegt, sollte der Fahrschüler eine Geschwindigkeit im Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wählen dürfen, die es ihm ermöglicht, das Motorrad mit höchstens leichtem Bremsen vor einer Markierung, beispielsweise einem Schild, zum Stehen zu bringen, die beim Zusammenfallen mit dem Fluchtpunkt identifiziert wurde.

Bei der Annäherung an eine Kurve oder eine Steigung sollte der Fahrschüler den Fluchtpunkt als den Punkt identifizieren, an dem die Straßenfläche aus seinem Blickfeld verschwindet, und die Geschwindigkeit sollte entsprechend reduziert werden. Wie stark die Geschwindigkeit reduziert werden sollte, ist abhängig davon, wie rasch sich der Fluchtpunkt hin zum Fahrschüler zu bewegen scheint.

Wenn sich der Fluchtpunkt vom Fahrschüler weg zu bewegen scheint, beispielsweise dann, wenn eine Kurve in eine Gerade übergeht, kann der Fahrschüler die Geschwindigkeit erhöhen. Auch hier sollte die Geschwindigkeit stets durch die Möglichkeit zum Anhalten innerhalb der Entfernung bis zum Fluchtpunkt bestimmt werden.

Bei der Annäherung an eine Kurve sollte sich der Fahrschüler bewusst machen, dass der Fluchtpunkt auch scheinbar nach der Seite wandern kann. Dies kann ein Hinweis auf die Richtung und Schwierigkeit der Kurve sein, und der Fahrschüler sollte seine Geschwindigkeit entsprechend anpassen.

Überwachung der Situation

Bei der Konzentration des Blicks auf einen Fluchtpunkt sollte der Fahrschüler eine Situation identifizieren, sobald sie auftaucht. Wenn der Fahrschüler beispielsweise eine Kreuzung am Fluchtpunkt sieht, sollte ein Prozess der Einschätzung des Gefahrenpotenzials beginnen. Die Vorfahrtsfrage sollte überlegt werden und ebenso, ob Verkehr vorhanden ist, der von einer Straße kommt oder in eine Straße einbiegt, die die Straße kreuzt, auf der sich der Fahrschüler befindet.

Wenn der Fahrschüler eine Situation erstmalig identifiziert, sollte er darauf vorbereitet sein, die Geschwindigkeit zu reduzieren, und wenn er glaubt, dass der Verkehr auf der kreuzenden Straße Vorfahrt hat oder dass von dieser Straße einbiegender oder auf diese Straße abbiegender Verkehr den beabsichtigten Weg des Fahrschülers nehmen könnte, wird dieser Punkt zum Fluchtpunkt, und der Fahrschüler muss seine Geschwindigkeit entsprechend reduzieren.

Bewertung

Der Fahrlehrer muss sich sicher sein, dass der Fahrschüler die Fluchtpunkte korrekt identifiziert und seine Geschwindigkeit entsprechend anpasst.

Der Fahrschüler muss die Beziehung zwischen Geschwindigkeit, Anhalteweg und Reaktionszeit klar verstanden haben, und er muss Situationen identifizieren und überwachen und rechtzeitig angemessen reagieren können.

Geschwindigkeit und durchschnittlicher Anhalteweg

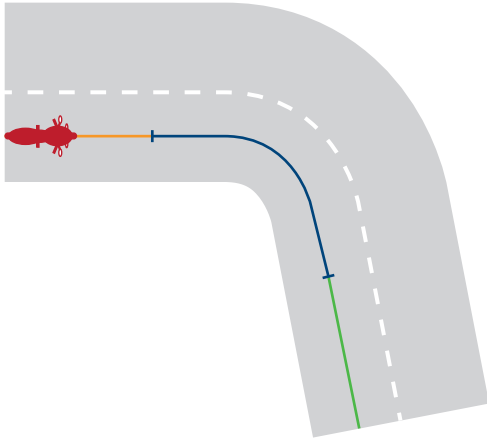
Vorausschauendes leichtes Bremsen		
Reaktion	+trocken	+nass
bei 30 km/h: 5 m	15 m	15 m
bei 60 km/h: 10 m	60 m	60 m
bei 90 km/h: 15 m	130 m	130 m

Vorausschauendes starkes Bremsen		
Reaktion	+trocken	+nass
bei 30 km/h: 5 m	9 m	12 m
bei 60 km/h: 10 m	46 m	36 m
bei 90 km/h: 15 m	81 m	81 m

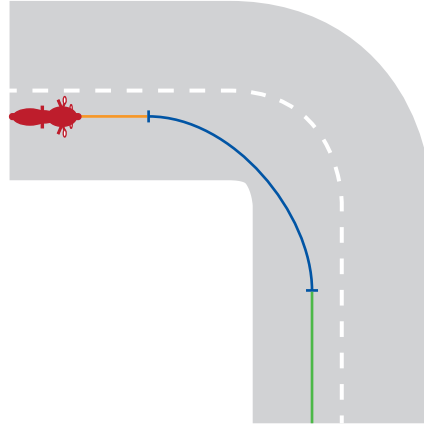
Unerwartetes Bremsen in einer Notsituation		
Reaktion	+trocken	+nass
bei 30 km/h: 10 m	4 m	8 m
bei 60 km/h: 20 m	14 m	28 m
bei 90 km/h: 30 m	32 m	64 m



Mittellinie:



Rechtskurve mit vergrößertem Blickfeld:



3. Kurven und Kehren

Bei diesem Aspekt geht es darum, wie sich ein Fahrer einer Kurve oder Kehre nähern und diese durchfahren sollte.

Im Zusammenhang mit diesem Aspekt liegt der Unterschied zwischen einer Kurve und einer Kehre darin, dass eine Kurve das Reduzieren der Geschwindigkeit um höchstens 20% erfordert, während eine Kehre enger ist und daher die Geschwindigkeit starker reduziert werden muss.

Vorbereitung und Planung

Bei der Planung für diesen Aspekt sollte der Fahrlehrer anfänglich eine ländliche Strecke mit einer Reihe voneinander getrennter Kurven und mäßiger Kehren wählen, die einen guten Straßenbelag, konstante oder geringfügige Variationen im Radius und wenige andere Merkmale und Ampeln aufweisen.

Mit zunehmender Fähigkeit und Sicherheit des Fahrschülers kann die Strecke so erweitert werden, dass sie Kurven und Kehren nacheinander, sogenannten S-Kurven, und Kurven und Kehren mit beträchtlicher Variation ihrer Radien umfasst. Andere Straßenmerkmale und das Verkehrsaufkommen sollten jedoch gering bleiben.

Der Fahrlehrer muss sich bewusst sein, dass beträchtliche Anforderungen an den Fahrschüler gestellt werden. Demgemäß sollte die Fähigkeit des Fahrschülers zur Bewältigung dieser Herausforderungen ständig durch den Fahrlehrer bewertet werden. Wenn erforderlich, sollte diese Übung in mehrere, leichter bewältigbare Einheiten aufgeteilt werden.

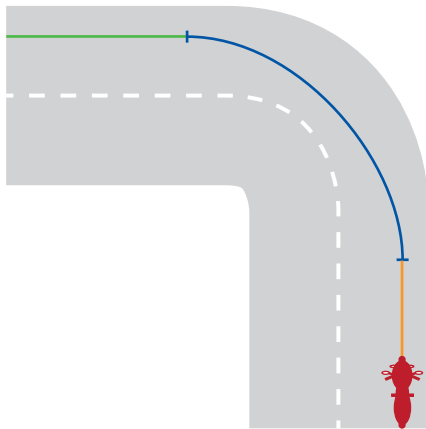
Die gewählten Strecken sollten für Fahrlehrer und -schüler die Gelegenheit bieten, sicher anzuhalten und miteinander zu sprechen.

Rechtliche Voraussetzungen und Sicherheitsanforderungen

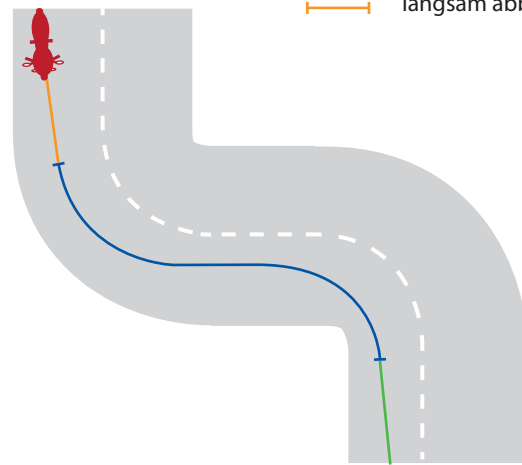
Der Fahrschüler und sein Motorrad müssen alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllen, und der Fahrlehrer muss sicherstellen, dass der Fahrschüler sein Motorrad überprüft hat und sein Helm und seine Bekleidung angemessen bekleidet sind.



Linkskurve mit vergrößertem Blickfeld:



S-Kurven:



- langsam beschleunigen
- konstante Geschwindigkeit
- langsam abbremesen

Vorbereitungsgespräch mit dem Fahrschüler

Der Fahrlehrer muss erklären, dass das Konzept des Fluchtpunkts, das in Aspekt 3 eingeführt und angewendet wurde, auch für das sichere Durchfahren von Kurven und Kehren wesentlich ist.

Der Fahrschüler muss jedoch auch wissen, dass darüber hinaus die korrekte Position auf der Straße und bei der Annäherung an eine Kehre und bei ihrem Durchfahren von wesentlicher Bedeutung ist, da der Fluchtpunkt durch die korrekte Position erweitert und das Blickfeld des Fahrschülers in die Breite oder Länge gezogen wird.

Es ist ungeheuer wichtig, dass sich der Fahrschüler ständig mit dem Fluchtpunkt bewegt.

Die Fixierung des Blicks, also wenn die Aufmerksamkeit des Fahrschülers von einem Merkmal angezogen wird und darauf gerichtet bleibt, beispielsweise einen Baum, der in einer Kehre steht, ist eine der Hauptursachen für Motorradunfälle. Der Fahrschüler darf nie die goldene Regel vergessen: *Blicke immer dort hin, wohin du fahren möchtest!*

Der Fahrlehrer sollte auch sicherstellen, dass der Fahrschüler die Grenzen beim Umgang mit Gas, Kupplung und Bremse kennt, die entscheidend für das sichere Durchfahren einer Kurve oder Kehre sind.

Fahrpraxis

Fahrzeugbeherrschung

Nachdem der Fahrlehrer die richtige Praxis erklärt und demonstriert hat, sollte der Fahrschüler vorausfahren. Wenn sich der Fahrschüler einer Kurve oder Kehre annähert, wobei er sich auf den Fluchtpunkt konzentriert und auf mögliche Unregelmäßigkeit des Straßenbelags wie beispielsweise Schachtdeckel achtet, prüft er den Verkehr hinter ihm und verlangsamt die Fahrt auf eine mäßige und sichere Geschwindigkeit. Das erforderliche Bremsen und Schalten wird vor Erreichen der Kurve vorgenommen, und der Fluchtpunkt sollte vom Fahrschüler aus konstant bleiben.

Bei der Einfahrt in die Kurve sollte leicht Gas gegeben werden, um die Geschwindigkeit und das Gleichgewicht des Motorrads beizubehalten, bis zu dem Punkt, an dem die Ausfahrt aus der Kurve sichtbar wird.

Bei den ersten Kurvenfahrten sollte der Fahrschüler einer Linie folgen, bei der er sich bei der ganzen Durchfahrt durch die Kurve oder Kehre in der Mitte der Fahrspur positioniert.

Bei Einfahrt in die Kehre sollte sich der Fahrschüler weiter auf den Fluchtpunkt konzentrieren, den am weitesten entfernten Punkt, der in der Mitte oder auf der Seite der Straße sichtbar ist, abhängig davon, ob es sich um eine Links- oder Rechtskurve handelt, und er sollte sich mittels ausreichenden Gegenlenkens auf der mittleren Linie in der Fahrspur halten.



Wenn der Fahrschüler die Einfahrtgeschwindigkeit in die Kurve falsch einschätzt, sollte der Radius der Motorradlinie durch stärkeres Gegenlenken enger gemacht werden.

Die Geschwindigkeit lässt sich zwar mit dem Gashebel leicht ändern, aber diese Praxis ist zu vermeiden, da sie Einfluss auf das Gleichgewicht des Motorrads haben kann. Auch ein Gangwechsel zum Erhöhen oder Reduzieren der Geschwindigkeit ist in der Kehre zu vermeiden.

Unter keinen Umständen darf gebremst werden, während das Motorrad in der Kurve geneigt ist.

Bei Auftreten einer Notsituation, in der die Bremse betätigt werden muss, sollte der Fahrschüler das Motorrad in eine aufrechte Stellung bringen, bremsen und dann nach Möglichkeit mit Gegenlenken die Linie wieder einnehmen.

Sobald die Ausfahrt aus der Kehre sichtbar wird und der Fluchtpunkt sich wegzubewegen scheint, betätigt der Fahrschüler vorsichtig den Gashebel, um nur ganz leicht zu beschleunigen, und bringt dabei das Motorrad langsam in eine aufrechte Position.

Der Fahrschüler schaltet erst dann, wenn das Motorrad in aufrechter Position ist. Kupplung und Gashebel sollten stets behutsam betätigt werden.

Mehr Sehen

Wenn der Fahrschüler nach Auffassung des Fahrlehrers ein angemessenes Maß an Kompetenz und Sicherheit entwickelt hat, kann die Praxis der Vergrößerung des Blickfelds des Fahrers durch Wahl einer flacheren Linie erklärt und anschließend demonstriert werden. Dabei folgt der Fahrschüler dem Fahrlehrer.

Wenn der Fahrschüler nach Auffassung des Fahrlehrers diese Technik verstanden hat, sollte der Fahrschüler die Führung übernehmen und beim Einfahren in eine Linkskurve oder -kehre eine Position etwa ein Viertel vom rechten Rand der Fahrspur entfernt einnehmen.

Wenn die Ausfahrt aus der Kurve oder Kehre in Sicht kommt, sollte das Motorrad im Scheitel der Kurve oder Kehre einer Linie etwa ein Viertel von der Straßenmitte oder dem linken Rand der Fahrspur entfernt folgen.

Wenn die Straße gerade wird, sollte die Linie das Motorrad bei der Ausfahrt aus der Kurve oder Kehre wieder in die Mitte der Fahrspur führen.

Bei der Einfahrt in einer Rechtskurve oder -kehre sollte der Fahrer das Motorrad etwa ein Viertel von der Straßenmitte oder dem linken Rand der Fahrspur entfernt positioniert haben.

Sobald der Fluchtpunkt auf der Ausfahrt aus der Kurve oder Kehre liegt, sollte das Motorrad eine Linie etwa ein Viertel vom rechten Rand der Fahrspur verfolgen. Die Linie sollte dann bei der Ausfahrt aus der Kurve oder Kehre das Motorrad in die Mitte der Fahrspur führen, wenn die Straße wieder gerade wird.

Der Fahrschüler wird sofort die Vorteile dieser Technik zu schätzen wissen, da er in der Lage ist, weiter nach vorn zu sehen und eine Linie mit einem weniger engen Radius für einen Teil der Kurve oder Kehre einnimmt.

Der Fahrschüler muss jedoch wissen, dass es gefährlich ist, den Nutzen dieser Technik zu erhöhen, indem er näher am Rand oder mehr in der Mitte der Straße fährt. Am Straßenrand sind immer Steinchen oder Splitt vorhanden, und in der Mitte der Straße oder jenseits der Mittellinie besteht die reale Möglichkeit, auf Gegenverkehr zu treffen.



Aufeinanderfolgende und die Richtung wechselnde Kurven

Der Fahrlehrer sollte dem Fahrschüler erklären, dass es zu den schönsten Erfahrungen des Motorradfahrens gehört, eine Reihe von Kurven oder Kehren zu durchfahren, wenn man die Geschwindigkeit und die Linie richtig eingeschätzt hat.

Der Fahrschüler sollte wissen, dass es keiner zusätzlichen Fertigkeiten als den bereits praktizierten bedarf, um das zu erreichen.

Der einzige Unterschied besteht darin, dass die Position, in der sich das Motorrad bei der Ausfahrt aus einer Kurve oder Kehre befindet, die richtige Position für die Einfahrt in die nächste sein sollte.

Wichtig dabei ist jedoch, dass dem Fahrschüler bewusst ist, dass die sichere Geschwindigkeit für die erste Kehre nicht notwendigerweise identisch mit der Geschwindigkeit zum sicheren Durchfahren der nächsten und folgenden Kurven oder Kehren ist.

Der Fahrschüler sollte daher für jede der aufeinanderfolgenden Kehren die Schwierigkeit und die sichere Geschwindigkeit einzeln beurteilen.

Zu diesem Zweck ist die erkennbare Seitwärtsbewegung des Fluchtpunkts entscheidend. Wenn sich beispielsweise bei der Einfahrt in eine nachfolgende Rechtskurve der Fluchtpunkt ziemlich rasch nach rechts zu bewegen scheint, kann der Fahrer daraus den Schluss ziehen, dass er die Geschwindigkeit reduzieren sollte. In diesem Fall muss das Betätigen der Bremse zur Verlangsamung des Motorrads in aufrechter Position der Maschine erfolgen.

Der Fahrlehrer sollte dem Fahrschüler auch erklären, dass der Radius einer Kurve oder Kehre häufig nicht durchgängig konstant ist.

Auch hier sollte der Fahrschüler wissen, dass der Fluchtpunkt der Schlüssel dazu ist, um auf eine solche Eventualität vorbereitet zu sein. Wenn beispielsweise in einer Linkskurve der Fluchtpunkt, der offensichtlich gleichmäßig nach links gewandert ist, sich nun schneller zu bewegen scheint, kann der Fahrschüler daraus schließen, dass die Kehre enger wird.

Angesichts dieser Situation sollte der Fahrschüler stärker einlenken, um den Radius der Motorradlinie enger zu machen. Auch hierbei sollte nach Möglichkeit die Geschwindigkeit nur begrenzt über den Gashebel reduziert werden, und Gangwechsel und Bremsen sollten vermieden werden.

Kurven lesen

Der Fahrlehrer muss dem Fahrschüler erklären, dass beim Durchfahren von Kurven und Kehren weitere Überlegungen in Betracht gezogen werden können.

Der Fahrer muss immer den Straßenbelag beurteilen. Wenn dieser in schlechtem Zustand ist, mit Reparaturstellen oder glänzenden Spuren oder Rillen, die durch Schwerverkehr verursacht wurden, wenn der Belag lose ist oder metallene Schachtdeckel vorhanden sind, sollte der Fahrer seine Geschwindigkeit weiter reduzieren und seine Fahrlinie durch die Kurve oder Kehre ändern.

Der Fahrschüler sollte auch wissen und sich bewusst machen, dass es häufig mehrere Hinweise auf die Schwierigkeit einer Kurve gibt.

Schilder, die in Zeichenform auf eine schwierige Kurve hinweisen oder die sichere Geschwindigkeit für die Kurve angeben, sollten stets ordnungsgemäß beachtet werden. Was Letzteres anbetrifft, sollte der Fahrschüler immer auf Nummer sicher gehen. Häufig kann eine Geschwindigkeit, die für ein Auto sicher ist, für einen Motorroller oder ein Motorrad gefährlich werden, insbesondere bei schlechter oder nasser Straße.

Ein Hinweis auf den weiteren Verlauf einer Straße über den Fluchtpunkt des Fahrers hinaus kann manchmal die Richtung sein, die eine Baum- oder Strommastenreihe nimmt. Der Fahrlehrer sollte jedoch hervorheben, dass dies nur als Hinweis betrachtet werden darf, da immer die Möglichkeit besteht, dass diese einem alten Straßenverlauf folgt.

Bewertung

Der Fahrschüler muss nach Einschätzung des Fahrlehrers die sichere Geschwindigkeit kompetent beurteilen und eine korrekte, flüssige Fahrlinie beim Durchfahren von Kurven und Kehren einnehmen können.

Der Fahrschüler muss sein Motorrad kompetent beherrschen und die Fahrlinie flüssig anpassen können.

Der Fahrlehrer muss sich sicher sein, dass der Fahrschüler den Fluchtpunkt ins Auge fasst und dessen Bewegungen richtig interpretiert.

Der Fahrschüler sollte auch den Zustand des Straßenbelags überwachen und diesem entsprechend Änderungen an Geschwindigkeit und Fahrlinie vornehmen.



4. Kreuzungen

Vorbereitung und Planung

Bei der Planung für diesen Aspekt sollte der Fahrlehrer eine städtische Strecke mit klaren Beispielen für eine Kreuzung von zwei oder drei Straßen und mäßigem Verkehr auswählen.

Mit zunehmender Fähigkeit und Sicherheit des Fahrschülers wird die Strecke ausgedehnt, sodass sie auch andere Arten von Kreuzungen umfasst, die zum Teil komplexer sein sollten. Idealerweise sollte das Verkehrsaufkommen mäßig bleiben.

Die Strecke sollte die Möglichkeit bieten, dass Fahrlehrer und -schüler sicher anhalten und miteinander sprechen können.

Rechtliche Voraussetzungen und Sicherheitsanforderungen

52

Der Fahrschüler muss immer angemessen gekleidet sein, und das Motorrad muss alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllen. Der Fahrlehrer muss dafür sorgen, dass der Fahrschüler die Verkehrsschilder, Straßenmarkierungen und Verkehrsregelungen kennt, die angetroffen werden.

Vorbereitungsgespräch mit dem Fahrschüler

Der Fahrschüler muss verstanden haben, dass er zum sicheren Fahren über eine Kreuzung als Erstes wissen muss, wohin er fahren möchte.

Zweitens muss er die Verkehrsregeln an der Kreuzung kennen. Ist es eine Kreuzung mit Ampel? Wer hat Vorfahrt? Was bedeuten die Verkehrszeichen und Straßenmarkierungen?

Die dritte Anforderung besteht darin, dass der Fahrer sieht und gesehen wird und seine Absicht frühzeitig den anderen Verkehrsteilnehmern anzeigt.

Die vierte Anforderung besteht darin, bei der Einfahrt in eine Kreuzung, bei der Durchfahrt und bei der Ausfahrt aus einer Kreuzung die richtige Position und die richtige sichere Geschwindigkeit zu haben.

Zur Erfüllung dieser Anforderungen ist es von wesentlicher Bedeutung, dass der Fahrer vorausschauend sieht, denkt und plant.

Der Fahrlehrer sollte mit dem Fahrschüler die verschiedenen Typen von Kreuzungen auf der Strecke besprechen und dabei alle besonderen Regeln und die Praktiken erklären, die zum sicheren Fahren durch diese Kreuzungen angewendet werden müssen.

Fahrpraxis

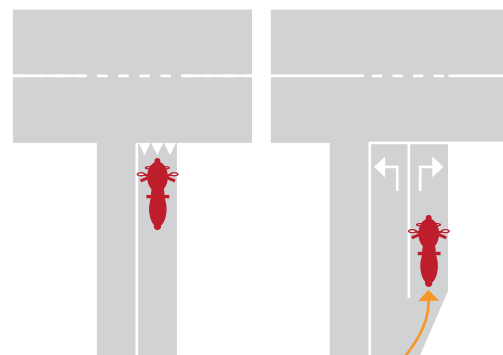
T-Kreuzungen

Bei der Annäherung an eine T-Kreuzung sollte der Fahrschüler als Erstes prüfen, ob hinter ihm Verkehr ist, die Richtung signalisieren, in die er an der Kreuzung abbiegen möchte, sich langsam in die richtige Position auf der Straße bewegen und allmählich die Geschwindigkeit reduzieren.

Die Geschwindigkeit des Motorrads sollte nach und nach reduziert werden, mithilfe der Motorbremse, dem Einlegen eines kleineren Gangs und gegebenenfalls leichter Betätigung der Bremsen. Idealerweise sollten die Bremsen nur auf den letzten 15 Metern und um das Motorrad anzuhalten eingesetzt werden.

Während der Verlangsamung sollte sich der Fahrer in die richtige Position an der Kreuzung bewegen. Die richtige Position liegt beim Rechtsabbiegen ein Drittel der Straßenbreite vom Rand der Straße entfernt und beim Linksabbiegen ein Drittel der Straßenbreite von der Mitte der Straße entfernt. Wenn die Fahrbahn zwei Spuren hat, sollte die Position beim Rechtsabbiegen in der rechten Fahrspur liegen, beim Linksabbiegen in der linken Fahrspur.

T-Kreuzungen:





Wenn Verkehrszeichen oder Straßenmarkierungen anzeigen, dass eine bestimmte Fahrspur für das Abbiegen in eine bestimmte Richtung vorgesehen ist, muss der Fahrer dies immer einhalten. Die Position des Motorrads auf diesen markierten Fahrspuren sollte im Allgemeinen wie oben beschrieben gewählt werden.

Beim Verlangsamten sollte der Fahrer seinen Blick auf den Fluchtpunkt richten und auch die Straße prüfen, in die er einbiegen will, indem er nach rechts und nach links schaut. Wichtig ist, dass die Verkehrsdichte und die Geschwindigkeit des Verkehrs auf dieser Straße eingeschätzt werden.

Wenn Verkehrszeichen oder Markierungen anzeigen, dass der sich nähernde Verkehr an der Kreuzung anhalten muss, so ist dies stets einzuhalten. Wenn die Kreuzung kein zwingendes Anhalten des Fahrers vorschreibt, sollte sich der Fahrer stets in der Erwartung nähern, dass er sein Motorrad vollständig zum Anhalten bringen muss.

Bei Erreichen der Kreuzung sollte der Fahrer anhalten, falls erforderlich, und sorgfältig den Verkehr in beiden Richtungen beurteilen.

Der Fahrer muss sich unbedingt dessen bewusst sein, dass es nicht heißt, dass kein Gegenverkehr ist, wenn er an Stellen, an denen sein Blickfeld eingeschränkt ist, beispielsweise durch eine Straßenbiegung in der Nähe der Kreuzung oder durch geparkte Fahrzeuge, keine Fahrzeuge herannahen sieht. Unter solchen Umständen muss er besondere Vorsicht walten lassen.

Beim Linksabbiegen sollte der Fahrer, wenn in beiden Richtungen kein Verkehr kommt, behutsam beschleunigen, die Fahrspur bzw. die Fahrspuren für den von links kommenden Verkehr überqueren und in die Gegenspur einbiegen.

Während er das Motorrad in die aufrechte Position bringt, in der Mitte zwischen dem Rand und der Mitte der Straße oder Fahrspur, sollte der Fahrer weiterhin behutsam beschleunigen und dann nach Bedarf den Gang wechseln, bis die richtige sichere Geschwindigkeit erreicht ist.

Beim Rechtsabbiegen sollte der Fahrer sicherstellen, dass die Straße frei ist, bevor er behutsam an der richtigen Position in die Fahrspur einbiegt. Auch dabei sollte er behutsam beschleunigen, und ein Gangwechsel sollte nur in aufrechter Motorradstellung erfolgen.

Wenn an der Kreuzung kein Anhalten vorgeschrieben ist, sollte der Fahrer nur dann in die Kreuzung einfahren, wenn er absolut sicher ist, dass die Straße frei ist und er völlig sicher einbiegen kann.

Sobald der Fahrlehrer davon überzeugt ist, dass sich die Fähigkeiten und das Vertrauen des Fahrschülers ausreichend entwickelt haben, können die Manöver vorgenommen werden, ohne dass die Straße völlig frei ist.

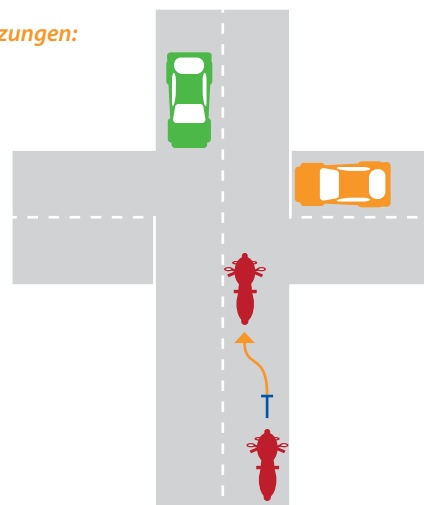
Der Fahrschüler muss jedoch wissen, dass bei herannahendem Verkehr dieser sich in einem solchen Abstand von der Kreuzung befinden und mit einer solchen Geschwindigkeit fahren muss, dass der Fahrer auf die Fahrbahn einfahren und mit mäßiger Beschleunigung die korrekte Geschwindigkeit und Position erreichen kann, ohne dass der Fahrer des herannahenden Fahrzeugs die Geschwindigkeit reduzieren oder andere Ausweichmaßnahmen ergreifen muss.

X-Kreuzungen

An X-Kreuzungen, insbesondere wenn der Fahrer sich auf einer Nebenstraße einer Hauptstraße nähert, ist ein besonders aufmerksames Verhalten erforderlich.

Das Annähern an die Hauptstraße und das Durchfahren der Kreuzung, wenn der Fahrer nach rechts oder links abbiegen will, funktioniert nach demselben Prinzip wie bei einer T-Kreuzung. Wenn der Fahrer jedoch weiter geradeaus fahren will, muss Zusätzliches beachtet werden.

X-Kreuzungen:





Bei zwei Fahrspuren bleibt der Fahrer in der Mitte der rechten Spur. Beim Überqueren der Fahrspuren für Verkehr aus beiden Richtungen darf der Fahrer nicht versuchen, die Fahrbahn vor herannahendem Verkehr zu kreuzen, wenn dieser näher an der Kreuzung ist, als er es wäre, wenn der Fahrer in dieselbe Richtung auf die Fahrbahn einzubiegen beabsichtigen würde.

Er darf nie annehmen, dass ein ankommendes Fahrzeug, das dies nicht anzeigt, nicht die Absicht hat, von der vorfahrtberechtigten Straße abzubiegen. Wenn das Fahrzeug in die Straße einbiegt, aus der der Fahrer kommt, kann es in der Mitte der Straße stehenbleiben und dabei das Blickfeld und die Fahrlinie des Fahrers einschränken. Wenn es in die Straße abbiegt, in die der Fahrer einfahren möchte, kann es hinter dem Motorradfahrer mit höherer Geschwindigkeit heranfahren.

Der Fahrer muss bei der Feststellung, ob er sicher in die Kreuzung einfahren kann, auch den Verkehr aus der Gegenrichtung beachten. Hier gilt es wiederum zu beachten, dass es nicht bedeutet, dass ein Fahrzeug nicht nach links oder rechts abbiegt, wenn es diese Absicht nicht signalisiert.

Kreisverkehr

Der Fahrer muss wissen, dass der Verkehr im Kreisverkehr generell Vorfahrt vor dem Verkehr hat, der in den Kreisverkehr einfahren möchte.

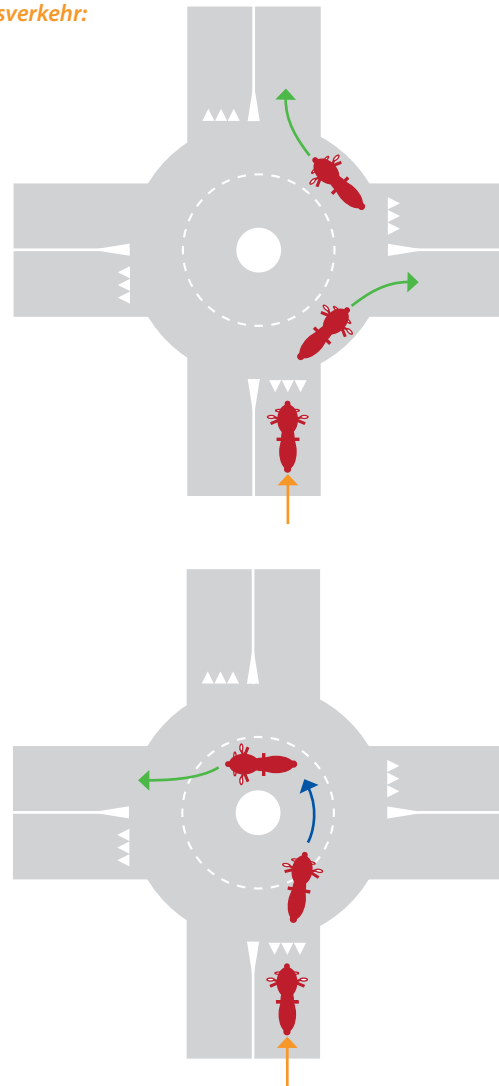
Ausnahmen von dieser allgemeinen Regel sind jedoch möglich. Wenn Verkehrsampeln, Verkehrspolizisten, Schilder oder Straßenmarkierungen das Gegenteil anzeigen, muss der Fahrer dies immer beachten.

Der Fahrer sollte an einen Kreisverkehr wie an eine T- oder eine X-Kreuzung heranfahren. Es muss jedoch beachtet werden, dass bei einer T-Kreuzung der Verkehr normalerweise aus höchstens zwei anderen Richtungen und bei X-Kreuzungen der Verkehr höchstens aus drei anderen Richtungen kommt. Bei einem Kreisverkehr kann der Verkehr aus vier oder sogar fünf anderen Richtungen kommen.

In Kreisverkehren gibt es häufig Schilder, Wälle oder Büsche. Diese verbergen oft einige der Straßen, die in den Kreisverkehr münden, sowie den Verkehr auf diesen, und erfordern ein besonders umsichtiges Vorgehen.

Der deutliche Unterschied zu anderen Kreuzungen besteht jedoch darin, dass in einem Kreisverkehr alle Fahrzeuge in dieselbe Richtung fahren und die Konflikte zwischen Fahrzeugen im Allgemeinen auf die Stellen beschränkt sind, an denen die Fahrzeuge in den Kreisverkehr einfahren bzw. ihn verlassen.

Kreisverkehr:



Der Fahrer sollte auch wissen, dass eine Beziehung zwischen der Größe eines Kreisverkehrs und der wahrscheinlichen Geschwindigkeit des Verkehrs im Kreisverkehr besteht. An Stellen, an denen ein Kreisverkehr in städtischen Bereichen eine Straßenkreuzung ersetzt, ist er meist klein und die Fahrzeuge fahren daher langsam.

In einem großen Kreisverkehr an einer mehrspurigen autobahnähnlichen Straße kann die Geschwindigkeit des Verkehrs jedoch hoch sein, manchmal auch vorschriftswidrig, und hier ist wiederum besondere Umsicht geboten.



Kleine Kreisverkehre werden dagegen häufig als sogenannte „verkehrsberuhigende“ Maßnahmen eingeführt. Oft sind sie nicht mehr als auf die Straße eingezeichnete Kreise, und die in sie einfahrenden Fahrzeuge reduzieren manchmal kaum ihre Geschwindigkeit. Auch hat die für die Straßenmarkierungen verwendete Farbe möglicherweise keine guten Hafteigenschaften und ihre manchmal etwas erhöhte Beschaffenheit erfordert ein besonderes vorsichtiges Vorgehen von Motorrad- und Rollerfahrern.

Die richtige Position beim Einfahren in einen Kreisverkehr mit nur einer Spur ist in der Mitte dieser Spur. Diese Position sollte im Kreisverkehr bis zur Ausfahrt beibehalten werden, wobei der Fahrer seine Fahrlinie nur bei Ein- und Ausfahrt leicht abgeflacht.

Wenn der Kreisverkehr zwei Spuren hat, sollte der Fahrer beim Rechtsabbiegen oder Geradeausfahren eine Position in der rechten Fahrspur und beim Linksabbiegen eine Position in der Mitte der linken Fahrspur wählen. Beim Linksabbiegen sollten die linke Fahrspur und die richtige Position darin bis zu einer Ausfahrt aus dem Kreisverkehr vor der gewünschten Ausfahrt des Fahrers beibehalten werden, und dann sollte die Fahrlinie des Fahrers vorsichtig nach rechts auf die rechte Fahrspur und zur Ausfahrt wechseln.

Frühzeitig bei Annäherung an den Kreisverkehr sollte der Fahrer den Verkehr hinter sich prüfen und dann die Richtung anzeigen, in die er fahren möchte. Wenn er nach links abbiegen möchte, sollte das Signal solange aufrechterhalten bleiben, bis die gewünschte Ausfahrt des Fahrers die nächste ist. Dann sollte sich der Fahrer nach hinten umschauchen und den rechten Blinker betätigen.

Der Fahrer sollte seinen Blick auf den Fluchtpunkt richten und eine dementsprechend sichere Geschwindigkeit wählen. Die anderen in den Kreisverkehr mündenden Straßen sollten ebenfalls überprüft werden, ebenso wie der Straßenbelag am Fluchtpunkt. Gegebenenfalls sollte die Linie angepasst werden, um beispielsweise Schachtdeckeln, Straßenausbesserungen und Ölspuren auszuweichen.

Kreuzungen mit Ampel

Die Praktiken für das Heranfahren und die Positionierung bei anderen Arten von Straßenkreuzungen gelten auch für Kreuzungen, die durch Ampeln geregelt werden. Sie gelten auch für andere Situationen, in denen Ampeln eingesetzt werden können, beispielsweise bei Straßenbauarbeiten oder Bahnübergängen.

Bei Annäherung an eine Ampel muss der Fahrer jedoch auch die Sequenz der Ampelschaltungen und die daraus folgende Bewegung des Verkehrs beachten. Die Ampel, die in Richtung des Fahrers weist, sollte vorrangig beachtet werden, aber die Ampeln, die den Verkehr aus anderen Richtungen oder den Fußgängerverkehr regeln, können Hinweise auf ein bevorstehendes Umschalten der Ampel liefern, die für das herannahende Motorrad gilt. Dadurch kann der Fahrer sein Heranfahren an die Ampel koordinieren und ein Bremsen oder Beschleunigen in letzter Minute vermeiden.

Ähnlich kann das Überwachen der anderen Ampeln, während der Motorradfahrer auf das Umschalten seiner Ampel auf Grün wartet, dem Fahrer helfen, für das Anfahren bereit zu sein. Dies darf jedoch nicht zulasten der umfassenderen Überwachung der anderen Fahrzeuge und Fußgänger gehen.

Unter keinen Umständen darf der Fahrer eine rote Ampel überfahren, die gerade von Grün auf Rot umgeschaltet hat, oder eine rote Ampel, die gleich auf Grün umschalten wird.

Der Fahrlehrer muss sicherstellen, dass der Fahrschüler die Vorschriften für die Signale kennt, die ein Verkehrspolizist bei der Verkehrsregelung einsetzt.

Wenn der Fahrer in eine solche Situation kommt, muss er immer die Anweisungen des Verkehrspolizisten ohne unnötige Verzögerung befolgen.

Seitenstraßeneinmündungen

Der Fahrlehrer muss dem Fahrschüler erklären, dass eine der Hauptursachen für Motorradunfälle darin liegt, dass ein anderes Fahrzeug aus einer bzw. in eine Seitenstraße einbiegt und dabei die Vorfahrt des Motorradfahrers missachtet.

Wenn eine Straßeneinmündung rechts oder links als Fluchtpunkt ermittelt wird, sollte der Fahrer diese prüfen und überwachen. Soweit Verkehr auf dieser Straße erkennbar ist und ein Fahrzeug gesehen wird, sollte überlegt werden, wie das Fahrzeug wahrscheinlich weiterfährt, und gegebenenfalls sollten Geschwindigkeit und Position angepasst werden.

Der Fahrer darf nie annehmen, dass der Fahrer des anderen Fahrzeugs seinen Motorroller oder sein Motorrad gesehen hat, nur weil er selbst das andere Fahrzeug wahrgenommen hat, oder dass der Fahrer des anderen Fahrzeugs die Geschwindigkeit des Motorrollers oder Motorrads richtig eingeschätzt hat.



Eine entsprechende Aufmerksamkeit sollte einer Situation gewidmet werden, in der der Fahrer eine Nebenstraße rechts erkannt hat und gleichzeitig Gegenverkehr vorhanden ist. Die entgegenkommenden Fahrzeuge sollten auf die Möglichkeit hin überwacht werden, dass sie mit gesetztem Blinker oder ohne zu blinken vor dem Motorradfahrer in die Seitenstraße einbiegen.

Der Fahrer muss wissen, dass er unter keinen Umständen die Lichthupe betätigen darf, wenn er glaubt, dass er vom Fahrer eines anderen Fahrzeugs nicht gesehen wurde. Die Lichthupe kann leicht als Signal dafür verstanden werden, dass der Motorradfahrer den anderen Fahrer abbiegen lassen möchte.

Wenn der Fahrer aus einer Hauptstraße in eine Nebenstraße einbiegen möchte, muss er sich nach hinten umschauchen, seine Absicht signalisieren und in sicherer Entfernung von der Kreuzung anfangen, die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Beim Linksabbiegen muss der entgegenkommende Verkehr sorgfältig beobachtet werden, und das Manöver darf nur ausgeführt werden, wenn es sicher möglich ist. Wenn der Fahrer anhalten muss, wird die einzunehmende sichere Position durch die Gesamtbreite der Straße bestimmt. Wenn die Straße breit genug ist, damit er Verkehr auf beiden Seiten sicher vorbeifließen kann, sollte der Fahrer einfach rechts neben der Straßenmitte anhalten. Wenn es nicht möglich ist, dass andere von hinten kommende Verkehrsteilnehmer am Fahrer sicher innen vorbeifahren können, muss der Fahrer an einer Position etwa ein Drittel von der Straßenmitte entfernt anhalten.

Bewertung

Der Fahrschüler muss nach Einschätzung des Fahrlehrers Sicherheit und Kompetenz beim Durchfahren der verschiedenen Kreuzungstypen haben.

Insbesondere muss der Blick des Fahrers in die richtige Richtung gehen, er muss den Fluchtpunkt suchen und er muss andere Verkehrsteilnehmer und den Zustand der Straße beachten.

Das frühzeitige Erkennen anderer Verkehrsteilnehmer, darunter auch Fußgänger, durch den Fahrer und die Einschätzung ihres wahrscheinlichen Verhaltens muss klar sein.

Die Einschätzung der sicheren Geschwindigkeit, Fahrlinie und Positionierung auf der Straße muss den Fahrlehrer zufriedenstellen, ebenso wie die Fähigkeit des Fahrschülers, potenzielle Gefahrensituationen zu erkennen und deren Entwicklung zu beobachten.

Vor allem muss der Fahrlehrer sicher sein, dass der Fahrschüler die richtige Einstellung hat und er immer verantwortungsbewusst und bedacht auf die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer handelt.

5. Überholen

Bei diesem Aspekt geht es darum, wie andere Fahrzeuge sicher überholt werden können.

Vorbereitung und Planung

Für diese Übung eignen sich Landstraßen mit längeren geraden Abschnitten, teilweise mit zwei Spuren für beide Fahrrichtungen und mit mäßigem Verkehrsaufkommen. Es sollte Punkte geben, an denen Fahrlehrer und -schüler anhalten und miteinander sprechen können.

Rechtliche Voraussetzungen und Sicherheitsanforderungen

Der Fahrschüler muss angemessene Schutzkleidung tragen und sämtliche rechtlichen Voraussetzungen erfüllen. Der Fahrlehrer muss dafür sorgen, dass der Fahrschüler die Schilder und Markierungen, die das Überholen regeln, kennt.

Vorbereitungsgespräch mit dem Fahrschüler

Vor dem Überholen eines anderen Fahrzeugs stellt sich der Fahrschüler zwei Fragen: Ist das Überholen erlaubt? Ist ein sicheres Überholen innerhalb der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung möglich?

Darüber hinaus muss der Fahrschüler die Situation vor dem zu überholenden Fahrzeug kennen und vom Fahrer dieses Fahrzeugs gesehen werden. Alle diese Anforderungen haben Auswirkungen auf die Position relativ zum anderen Fahrzeug und zum Abstand, den der Fahrschüler hält.

Der Fahrlehrer muss den Fahrschüler über die Gefahren von einbiegenden Fahrzeugen aus Seitenstraßen, durch Kuppen versperrte Sicht und Seitenwinde bzw. Turbulenzen und eventuell Gisch des voranfahrenden Fahrzeugs aufklären.



Beim Überholen mehrerer Fahrzeuge auf einmal muss zusätzlich damit gerechnet werden, dass eines dieser Fahrzeuge selbst ausschert und zum Überholen ansetzt.

Fahrpraxis

Annäherung, Position und Abstand

Die ersten Überholmanöver sollten nach Möglichkeit auf einer Straße mit zwei Spuren für beide Fahrtrichtungen unternommen werden. So kann sich der Fahrschüler zuerst auf die richtige Vorgehensweise bei der Annäherung und beim Einnehmen der richtigen Position mit richtigem Abstand konzentrieren, ohne sich um den Gegenverkehr kümmern zu müssen.

Der Fahrer bleibt in der rechten Spur, bis sich die Gelegenheit zum Überholen bietet. Bei der Annäherung an das Fahrzeug muss der rückwärtige Verkehr kontrolliert werden. Diese Kontrolle muss danach regelmäßig neu und noch einmal unmittelbar vor Beginn des Überholmanövers erfolgen. Außerdem muss der Fahrer das zu überholende Fahrzeug und die Verkehrssituation vor diesem Fahrzeug im Auge behalten.

Wenn der Fahrschüler das Gefühl hat, nicht sicher überholen zu können, dann darf er auf keinen Fall zum Überholen ansetzen.

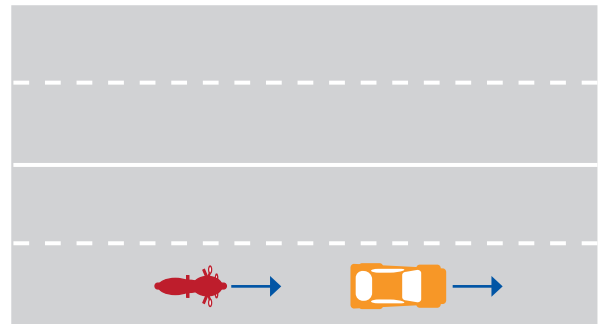
Die Geschwindigkeit, mit der der Fahrschüler aufschließt, sollte langsam an die Geschwindigkeit des vorausfahrenden Fahrzeugs angepasst werden, damit der richtige Abstand und die richtige Position für den Start des Überholvorgangs gewahrt bleiben.

Der Abstand darf nie kleiner als der Bremsweg bei hoher Geschwindigkeit und mittlerer Bremskraft sein (2-Sekunden-Faustregel bzw. bei nasser Straße 3-Sekunden-Faustregel).

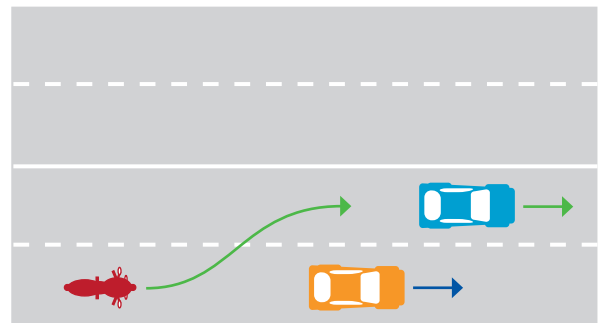
Die richtige Position zum Überholen ist die Position, in der der Fahrschüler vom Fahrer des zu überholenden Fahrzeugs und von den Fahrern anderer Fahrzeuge gesehen werden kann und selbst die Straße vor dem zu überholenden Fahrzeug optimal einsehen kann. Diese Position befindet sich nahe an der Mittellinie, aber noch rechts davon.

Wenn der Blick nach hinten ergibt, dass das Überholen ohne Beeinträchtigung schnellerer Fahrzeuge auf einer der Spuren möglich ist, setzt der Fahrschüler den Blinker, schert aus und beschleunigt ohne unnötige Verzögerung, um das langsamere Fahrzeug hinter sich zu lassen.

Position und Abstand:

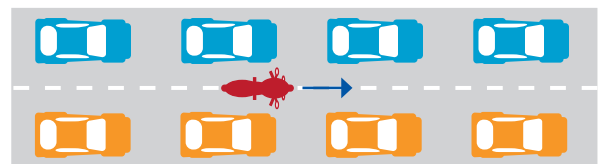


Sicheres Überholen:



57

Vorbeifahren:



Fahrer < 15 km/h

Verkehr < 10 km/h



Sicheres Überholen

Beim Überholen eines anderen Fahrzeugs befindet sich der Motorradfahrer mittig auf der linken Spur. Bei Nässe und Gischtbildung am zu überholenden Fahrzeug sollte ein größerer seitlicher Abstand zu dem zu überholenden Fahrzeug eingehalten werden.

Diese Vorsichtsmaßnahme ist auch bei erheblichen Turbulenzen zu beachten. Bei starkem Seitenwind muss der Motorradfahrer besondere Vorsicht walten lassen, wenn er beim Überholen den Windschatten des zu überholenden Fahrzeugs verlässt.

Der Motorradfahrer wechselt erst auf die rechte Spur zurück, wenn zwischen ihm und dem überholten Fahrzeug ein ausreichender Sicherheitsabstand vorhanden ist.

Wenn dieser Abstand erreicht ist, kontrolliert der Fahrer erneut den rückwärtigen Verkehr, setzt den Blinker und fährt langsam auf die Mitte der rechten Spur hinüber.

Beim Überholen mehrerer dicht hintereinander befindlicher Fahrzeuge auf einmal ist besondere Vorsicht geboten.

Wenn genügend Abstand zwischen den einzelnen Fahrzeugen besteht, sodass der Fahrer sicher und mit ausreichendem Sicherheitsabstand wieder nach rechts einscheren kann, sollte der Überholvorgang auf mehrere Einzelvorgänge aufgeteilt werden. Die richtige Position zum Einscheren ist die Position, in der der Fahrer des nächsten zu überholenden Fahrzeugs den Motorradfahrer sehen kann.

Wenn kein ausreichender Abstand zwischen den Fahrzeugen vorhanden ist, bleibt der Motorradfahrer links, bis sämtliche Fahrzeuge überholt sind.

In diesem Fall muss besonders auf möglicherweise ausscherende Fahrzeuge geachtet werden. Falls eines der Fahrzeuge tatsächlich ausschert, muss der Motorradfahrer durch Bremsen den Sicherheitsabstand zu diesem Fahrzeug wiederherstellen.

Auf keinen Fall darf beim Überholen die zulässige Höchstgeschwindigkeit überschritten werden.

Gegenverkehr

Wenn der Fahrschüler nach Ansicht des Fahrlehrers kompetent und sicher mit Überholsituationen auf Straßen mit zwei Spuren pro Richtung umgeht, können Überholmanöver mit Gegenverkehr geübt werden.

Der Fahrer muss sich im Klaren darüber sein, dass der Blick nicht wie beim Überholen auf Straßen mit zwei Spuren pro Richtung auf das zu überholende Fahrzeug gerichtet ist, sondern vor allem auf den Gegenverkehr.

Dies bedeutet nicht, dass das zu überholende Fahrzeug vollständig aus dem Blick gerät. Es muss allerdings zusätzlich zu den bisherigen Punkten nun auch noch der Gegenverkehr beachtet werden.

Der richtige Abstand und die richtige Position zum vorausfahrenden Fahrzeug sind unerlässliche Voraussetzungen für das frühestmögliche Erkennen von Gegenverkehr.

In dieser Position fixiert der Fahrschüler den Punkt, bis zu dem er sehen kann. Nur wenn der Abstand bis zu diesem Punkt für ein sicheres Überholen ausreicht und die Gegenspur komplett leer ist, kommt ein Überholmanöver in Betracht.

Vor der Durchführung des Überholmanövers prüft der Fahrschüler den rückwärtigen Verkehr und erneut den Gegenverkehr. Dabei achtet er besonders darauf, dass entgegenkommende Fahrzeuge nicht durch eine Kuppe verborgen sind oder plötzlich aus Seitenstraßen einbiegen.

Wenn die Straße frei ist und das Fahrzeug sicher überholt werden kann, setzt der Fahrschüler den Blinker, schert langsam aus und überholt das Fahrzeug unter allmählicher Beschleunigung. Die geltende Höchstgeschwindigkeit darf dabei auf keinen Fall überschritten werden.

Bisweilen kann auf lang gezogenen Straßen mit guter Sicht auch dann ein langsames Fahrzeug überholt werden, wenn in weiter Entfernung ein Fahrzeug entgegenkommt.

Ein solches Manöver sollte jedoch nur durchgeführt werden, wenn der Fahrer die Geschwindigkeit des entgegenkommenden Fahrzeugs einschätzen kann und sicher ist, dass das Überholmanöver mit ausreichendem Sicherheitsabstand erfolgen kann.

Unter keinen Umständen darf der Motorradfahrer zum Überholen ansetzen, wenn der Fahrer des entgegenkommenden Fahrzeugs abbremsen oder Platz machen müsste.

Auf lang gezogenen Straßen muss damit gerechnet werden, dass entgegenkommender Verkehr aufgrund einer Kuppe nicht gesehen werden kann oder dass sich in diesem nicht einsehbaren Bereich eine Einmündung befindet, aus der Fahrzeuge kommen.

Der Fahrer muss auch in Betracht ziehen, dass schlechtes Wetter wie Regen und Nebel sowie ungünstige Lichtverhältnisse



wie beim Sonnenauf- und -untergang die Kontrolle des Gegenverkehrs erschweren, insbesondere, wenn bei den Fahrzeugen die Scheinwerfer nicht eingeschaltet sind. In diesem Fall muss der Fahrer besondere Vorsicht walten lassen und bei seinen Entscheidungen derartige Eventualitäten berücksichtigen.

Vorbeifahren an langsamen Fahrzeugen

Das Vorbeifahren an stehenden oder langsamen Fahrzeugschlangen mit einem Motorrad oder Motorroller ist nicht in allen Ländern erlaubt. In den Ländern, in denen es erlaubt ist bzw. praktiziert wird, muss dieses Verhalten erläutert und gegebenenfalls vom Fahrschüler geübt werden. Geltende nationale Regeln und Richtlinien sind auf jeden Fall einzuhalten.

Falls das Vorbeifahren erlaubt, aber nicht konkret im Regelwerk festgehalten ist, sollte beim Vorbeifahren extreme Vorsicht geübt und besonders auf die anderen Fahrzeuge geachtet werden.

Wenn sich die Fahrzeugschlange mit einem Tempo von rund 10 km/h bewegt, sollte der Motorradfahrer sich in die Schlange einreihen und nicht an ihr vorbeifahren. Wenn der Verkehr jedoch immer wieder ins Stocken gerät und sich die Schlange nicht schneller als mit 10 km/h vorwärts bewegt, ist ein vorsichtiges Vorbeifahren zulässig. Bei mehrspurigen Straßen sollten Motorradfahrer zwischen den beiden am weitesten links liegenden Spuren vorbeifahren.

Beim Vorbeifahren sollten der Scheinwerfer und der linke Blinker eingeschaltet sein. Die Geschwindigkeit des Motorrads sollte nicht mehr als 5 km/h über der Geschwindigkeit der Fahrzeugschlange liegen.

Der Motorradfahrer muss immer damit rechnen, dass einzelne Fahrzeuge die Spur wechseln, ohne dass deren Fahrer in den Rückspiegel geschaut haben. Daher muss der Motorradfahrer jederzeit in der Lage sein, sicher und schnell zu bremsen.

Wenn der Fahrer eines anderen Fahrzeugs den Motorradfahrer sieht und Platz macht, sollte letzterer sich durch ein Winken mit Hand oder Fuß bedanken.

Bewertung

Der Fahrschüler muss nach Einschätzung des Fahrlehrers Sicherheit und Kompetenz beim Überholvorgang zeigen.

Dazu gehört, dass der Fahrschüler die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer richtig einschätzen kann und die richtige Position mit dem richtigen Sicherheitsabstand einnimmt.

Der Fahrschüler hat beim Überholen den Gegenverkehr, das zu überholende Fahrzeug und die rückwärtigen Fahrzeuge im Blick und trifft fundierte Entscheidungen im Sinne der eigenen Sicherheit und der Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer.

6. Autobahnen

In diesem Aspekt werden die Hinweise zum sicheren Auffahren auf sowie zum Be- und Abfahren von Autobahnen erörtert.

Vorbereitung und Planung

In einigen Ländern dürfen Autobahnen nur von Motorradfahrern genutzt werden, die bereits die Führerscheinprüfung bestanden haben, in anderen Ländern ist eine Mindest-Hubraumgröße vorgeschrieben.

In diesen Fällen bzw. wenn die nächste Autobahn weit entfernt ist, sollte der Fahrlehrer eine autobahnähnliche Straße suchen. Wichtig sind insbesondere Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen wie an Auf- und Ausfahrten der Autobahn.

Falls dies ebenfalls nicht möglich ist, muss der Fahrlehrer den Fahrschüler detailliert die Besonderheiten bei Autobahnfahrten erläutern.

Unter diesen Umständen kann der Fahrlehrer dem Fahrschüler empfehlen, nach bestandener Fahrprüfung für den A-Klasse-Führerschein eine Fahrstunde auf der Autobahn zu nehmen.

Wenn ein Fahrschüler keine Erfahrungen auf der Autobahn oder einer autobahnähnlichen Straße sammeln kann, besteht die Möglichkeit, dass der Fahrlehrer den Fahrschüler als Beifahrer mit auf eine Autobahnfahrt nimmt.

In diesem Fall erhält der Fahrschüler zumindest einen praktischen Einblick in die bei der Besprechung behandelten Themen.

Der Fahrlehrer muss vorher mit seiner Versicherung abklären, ob die Mitnahme des Fahrschülers gestattet ist, und der Fahrschüler muss seine Aufgaben als Sozios kennen (siehe Aspekt 8).

Der Fahrlehrer darf nicht vergessen, dass er das Motorrad deutlich besser als der Fahrschüler beherrscht und daher in einer der Fahrweise des Fahrschülers angepassten Geschwindigkeit fährt, vorbildliches Verhalten zeigt und Rücksicht auf die anderen Verkehrsteilnehmer zeigt.



Rechtliche Voraussetzungen und Sicherheitsanforderungen

Der Fahrschüler muss zum einen selbst die Berechtigung zum Befahren der Autobahn haben und zum anderen ein Motorrad fahren, das für die Nutzung von Autobahnen zugelassen ist.

Der Fahrlehrer muss dafür sorgen, dass der Fahrschüler die speziellen Autobahnschilder und -Markierungen kennt.

Bei der Durchführung der üblichen Sicherheitschecks achtet der Fahrschüler insbesondere auf den Zustand der Reifen und den Luftdruck.

Vorbereitungsgespräch mit dem Fahrschüler

Der Fahrlehrer weist den Fahrschüler auf die im Allgemeinen deutlich höhere Verkehrsgeschwindigkeit auf Autobahnen hin.

Dies bedeutet, dass bei der Einschätzung der Geschwindigkeit anderer Fahrzeuge zusätzliche Sorgfalt geübt werden muss. Dies gilt insbesondere für den rückwärtigen Verkehr.

Der Fahrschüler muss daher vorausdenken und sämtliche Manöver früher als auf anderen Straßen planen und einleiten.

Fahrpraxis

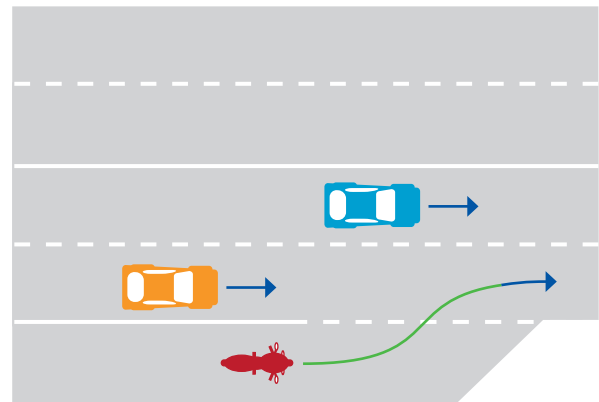
Auffahren auf die Autobahn

Auf der Auffahrt zur Autobahn ist mit engeren Kurvenradien zu rechnen; das Tempo sollte daher verhalten sein. Einige Auffahrten haben einen gleichmäßigen Kurvenradius; andere weisen enge Kurven in beide Richtungen und mit enger werdenden Radien auf.

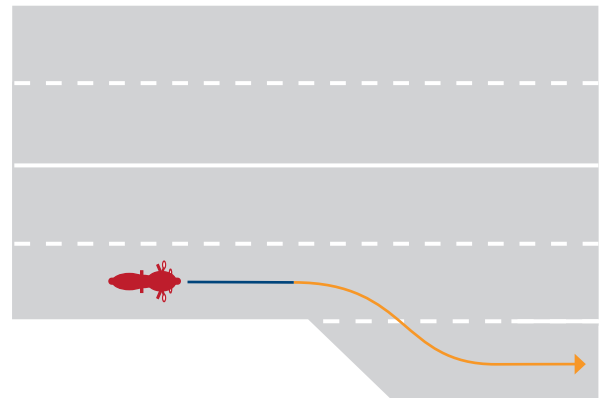
Sobald die Hauptfahrspur der Autobahn zu sehen ist, muss der Motorradfahrer die Geschwindigkeit und Verkehrsdichte analysieren.

Sobald es gefahrlos möglich ist, spätestens aber beim Erreichen des Beschleunigungstreifens, schaut der Motorradfahrer nach hinten, setzt den Blinker und erhöht bzw. reduziert die Geschwindigkeit so, dass er sich sicher in eine ausreichend große Lücke zwischen den Fahrzeugen auf der rechten Spur einfädeln kann.

Auffahren auf die Autobahn:



Abfahren von der Autobahn:



Beim Einfädeln geht der Blick des Motorradfahrers regelmäßig nach hinten. Das Auffahren auf die rechte Spur ist nur dann zulässig, wenn auf dieser Spur fahrende Fahrzeuge wegen des auf-fahrenden Motorrads weder bremsen noch ausweichen müssen.

Anschließend bleibt der Fahrer noch eine Weile auf der rechten Spur, um sich an die Besonderheiten der Autobahn, insbesondere die höhere Geschwindigkeit, zu gewöhnen.

Überholen

Der Fahrer wechselt nur dann auf eine Spur weiter links, wenn er ein langsames Fahrzeug überholen möchte und bei der Kontrolle des rückwärtigen Verkehrs festgestellt hat, dass ein sicheres Überholen möglich ist.



Die einzelnen Schritte des Überholvorgangs auf mehrspurigen Straßen werden in Aspekt 5 unter den Überschriften *Annäherung, Position und Abstand* und *Sicheres Überholen* erläutert. Aufgrund der höheren Geschwindigkeit auf der Autobahn muss der Fahrer jedoch besondere Vorsicht walten lassen.

Der Fahrer muss sorgfältig prüfen, ob sich jemand hinter ihm befindet, und, falls nicht, den Blinker setzen und allmählich auf die linke Spur fahren. Um das Fahrzeug zu überholen, kann er leicht Gas geben. Sobald der Fahrer den notwendigen Sicherheitsabstand zum überholten Fahrzeug hat, schert er wieder nach rechts ein.

Eventuell muss der Fahrer seine Geschwindigkeit anpassen, damit der richtige Sicherheitsabstand zum überholten Fahrzeug erreicht wird.

Der Fahrer prüft regelmäßig in der richtigen Position – in der er sehen und gesehen werden kann –, ob sich jemand hinter ihm befindet, und setzt, falls nicht, den Blinker und fährt allmählich auf die linke Spur. Um das Fahrzeug zu überholen, kann er leicht Gas geben.

Besondere Vorsicht ist bei Seitenwind, Turbulenzen oder Gischtböden geboten. Eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit ist unter keinen Umständen zulässig.

Abfahren von der Autobahn

Als eine der ersten Voraussetzungen für ein sicheres Abfahren von der Autobahn muss der Fahrer wissen, wohin er fahren möchte. Der Fahrer sollte vorher in die Karte schauen und sich die Nummer der Ausfahrt merken, da es für einen Ort häufig mehrere Ausfahrten gibt. Anhand der Nummer kann der Fahrer auch besser einschätzen, wie weit es noch bis zur Ausfahrt ist.

Wenn der Fahrer die Autobahn an der nächsten Ausfahrt verlassen möchte, ordnet er sich rechtzeitig auf der rechten Spur ein (dafür schaut er zuerst nach hinten und setzt den Blinker).

Auf der rechten Spur passt sich der Fahrer an die Geschwindigkeit des dort fahrenden Verkehrs an oder reduziert die Geschwindigkeit leicht, wenn der rückwärtige Verkehr dies ermöglicht.

Dem Fahrschüler muss klar sein, dass zur Verringerung der Geschwindigkeit der Verzögerungstreifen zur Verfügung steht.



Hier muss das Tempo an die Kurven und Kehren der Abfahrt und an die neue Verkehrssituation angepasst werden.

Enge Kurven sind in der Regel durch eine Reihe von Pfeilen gekennzeichnet, und häufig ist auf einem Schild die Höchstgeschwindigkeit angegeben, mit der die Kurve sicher durchfahren werden kann.

Diese angegebene Höchstgeschwindigkeit gilt in der Regel für Autos und kann einen unerfahrenen Motorrad- bzw. Rollerfahrer vor erhebliche Probleme stellen.

Der Fahrer muss sich unbedingt darüber im Klaren sein, dass sein Geschwindigkeitsgefühl noch stark von dem hohen Tempo auf der Autobahn beeinflusst ist. Daher kann es sein, dass er die reduzierte Geschwindigkeit als angemessen einschätzt, obwohl die Kurve in diesem Tempo nicht gefahren werden kann.

Die gleiche Vorsicht sollte der Fahrer nach Autobahnfahrten bei der Rückkehr auf alle Straßen walten lassen. Diese besondere Vorsicht sollte beibehalten werden, solange der Effekt der höheren Autobahngeschwindigkeiten zu spüren ist.

Bewertung

Wenn der Fahrschüler über die Autobahn fahren darf, muss sich der Fahrlehrer vergewissern, dass sich der Fahrschüler sicher auf die Hauptfahrbahn einfädeln und diese auch sicher wieder verlassen kann und dass er die Geschwindigkeit der anderen Verkehrsteilnehmer und die Verkehrsdichte richtig einschätzen und sein Tempo entsprechend anpassen kann.

Der Fahrschüler muss sich an höhere und niedrigere Geschwindigkeiten anpassen können und potenziell gefährliche Situationen frühzeitig erkennen und im Auge behalten, insbesondere in Bezug auf den rückwärtigen Verkehr.

Der Fahrschüler muss sich nach Einschätzung des Fahrlehrers immer verantwortungsbewusst und vorsichtig verhalten und auf die eigene Sicherheit sowie auf die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer achten.

Wenn der Fahrlehrer anstelle einer Fahrstunde auf der Autobahn nur das Fahren auf einer autobahnähnlichen Straße bzw. die Mitnahme des Fahrschülers als Sozios anbieten kann, muss er dem Fahrschüler deutlich den Unterschied zwischen dieser eingeschränkten Schulungssituation und der Realität erklären.

Falls der Fahrlehrer das Fahren auf der Autobahn nur theoretisch erläutern konnte, muss der Fahrschüler dem Fahrlehrer

seinerseits verdeutlichen können, dass er die besonderen Herausforderungen des Fahrens auf der Autobahn kennt und weiß, welche Anforderungen dabei auf ihn zukommen.

7. Vorausschauendes Fahren

In diesem Aspekt geht es darum, dass der Motorradfahrer das mögliche Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer einschätzen sowie die Wahrscheinlichkeit und die Konsequenzen von gefährlichen Verkehrssituationen beurteilen kann.

Vorbereitung und Planung

Bei der Vorbereitung auf diesen Aspekt sollte dem Fahrlehrer klar sein, dass es nicht einfach sein wird, den Fahrschüler Situationen auszusetzen, in denen er auf das Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer und die potenziellen Gefahren in Verkehrssituationen tatsächlich vorausschauend reagieren kann.

Das bedeutet jedoch nicht, dass dieser Aspekt in erster Linie durch Gespräche mit dem Fahrschüler vermittelt werden sollte. Der Fahrlehrer sollte Strecken auswählen, die in Bezug auf Verlauf, Verkehrsaufkommen und -zusammensetzung sowie Nutzung durch Fußgänger geeignet sind, um dem Fahrschüler situationsbezogen die wichtigen Punkte zu erläutern.

Da hierbei umfangreichere Pausen zur Erläuterung und Bewertung auf den ausgewählten Strecken nötig sind, sollten die Straßen so gestaltet sein, dass dies gefahrlos möglich ist.

Rechtliche Voraussetzungen und Sicherheitsanforderungen

Der Fahrlehrer sollte sich wie üblich vergewissern, dass der Fahrschüler und sein Motorrad alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllen, und sicherstellen, dass der Fahrschüler angemessene Kleidung trägt und die nötigen Sicherheitsprüfungen am Motorrad vorgenommen hat.

Vorbereitungsgespräch mit dem Fahrschüler

Der Fahrlehrer sollte den Fahrschüler umfassend über diesen Aspekt informieren, bevor der praktische Teil beginnt. Der Fahrschüler sollte wissen, dass das Antizipieren von Verhalten und



Situationen eine für das sichere Fahren wesentliche Fähigkeit ist. Diese Fähigkeit kann sich nur dann entwickeln, wenn der Fahrer über die unmittelbare Situation hinaus denkt und sie aus Sichtweise der anderen Verkehrsteilnehmer einschätzen kann.

Der Fahrlehrer muss erläutern, dass eine gefährliche Situation in den seltensten Fällen ohne Grund entsteht. In der Regel gibt es eine Reihe von Anzeichen oder eine Kombination verschiedener Umstände, die den Motorradfahrer darauf hinweisen, dass er besonders aufmerksam sein und sein Verhalten darauf einstellen sollte, vorausgesetzt, er nimmt diese Anzeichen wahr.

Wenn sich eine Situation nicht wie vermutet entwickelt oder wenn sich andere Verkehrsteilnehmer nicht wie erwartet verhalten, ist vorausschauendes Fahren keineswegs sinnlos. Wenn ein Kind in einer bestimmten Situation nicht einem Ball hinterher und auf die Straße läuft, ist nicht gesagt, dass ein anderes Kind bei anderer Gelegenheit genauso vernünftig sein wird. Voraussetzung für die richtige Reaktion im Ernstfall ist es, sich darüber im Klaren zu sein, dass etwas passieren kann.

Fahrpraxis

Der Fahrlehrer und der Fahrschüler sollten gemeinsam eine Reihe von Örtlichkeiten und/oder Situationen anfahren, sodass der Fahrlehrer erläutern kann, wie man potenziell gefährliche Situationen erkennt und abschätzt, wie sie sich entwickeln könnten.

Nach dem Anfahren eines bestimmten Ortes oder dem Bewältigen einer bestimmten Situation sollte der Fahrlehrer anhalten, sofern dies gefahrlos möglich ist, und mit dem Fahrschüler darüber sprechen. Dabei sollte der Fahrlehrer versuchen nachzuvollziehen, was der Fahrschüler gesehen hat, inwieweit potenzielle Gefahrensituationen erkannt und ihre mögliche Entwicklung richtig eingeschätzt wurden. Beispiele für Örtlichkeiten und Situationen sind nachstehend aufgeführt.

Fahrten in der Stadt

Busse und Fußgänger

Beim Fahren hinter einem Bus sind der Abstand des Motorradfahrers und seine Position besonders wichtig. Der Abstand muss nicht nur groß genug sein, damit ein sicheres Bremsen möglich ist. Der Motorradfahrer sollte außerdem auch den Bereich vor dem Bus überblicken können, damit er beispielsweise eine Bushaltestelle, einen Fußgängerüberweg oder eine Ampel erkennen kann.

Außerdem sollte der Motorradfahrer den Bus selbst im Auge behalten und nicht nur auf offensichtliche Signale wie Blinker und Bremslichter achten, sondern auch auf Hinweise für wahrscheinliche Manöver.

Wenn sich beispielsweise ein Fahrgast aus seinem Sitz erhebt, kann dies ein erstes Anzeichen dafür sein, dass der Bus in Kürze anhält. Wenn ein Bus anhält und der Fahrer ihn überholen möchte, sollte nicht nur auf die Blinker, sondern auch auf das Vorderrad geachtet werden, denn das wird häufig schon eingeschlagen, bevor der Busfahrer den Blinker setzt oder der Bus anrollt.

Im Umfeld eines Busses, der an einer Bushaltestelle hält oder kurz davor ist, sollte der Motorradfahrer auch auf das Verhalten von Fußgängern achten. Erstens ist auf Anzeichen für eilige Fußgänger zu achten, die den Bus noch erreichen möchten und dabei unvorsichtig werden. Zweitens ist die Wahrscheinlichkeit einzuschätzen, dass Fußgänger vor dem Bus die Straße überqueren, sodass der Motorradfahrer sie erst dann sehen kann, wenn sie hinter dem Bus sichtbar werden. Hier ist immer entsprechende Aufmerksamkeit in Kombination mit einer darauf abgestimmten Geschwindigkeit und Position geboten, insbesondere dann, wenn sich Schulkinder in der Umgebung befinden.

Kinder

Kinder sollten immer genau beobachtet werden, da ihr Verhalten unvorhersehbar ist. Besonders bei kleineren Kindern ist Vorsicht geboten. Kleinkinder, die mit ihrer Mutter und einem Geschwisterchen im Kinderwagen unterwegs sind, stellen eine besondere Gefahrenquelle dar.

Kinder in der Nähe einer Schule müssen ebenfalls genau im Auge behalten werden, und zwar nicht nur im Bereich eines Fußgängerüberwegs, der sich meist direkt vor der Schule befindet und häufig von einer Aufsichtsperson oder einem Verkehrspolizisten überwacht wird.

Die Kreuzungen, die Kinder auf ihrem Schulweg überqueren müssen, werden eher nicht überwacht, und ein Kind, das sich verspätet hat oder schnell nach Hause möchte, weil seine Lieblingssendung im Fernsehen in Kürze beginnt, vergisst schnell die Gefahren, die auf der Straße lauern.

Motorradfahrer sollten auch auf spielende Kinder, ob auf dafür vorgesehenen Plätzen oder anderswo, besonders achten. Wenn ein Ball auf die Straße rollt, ist ein Kind, das den Ball unbedingt wiederholen möchte, meistens nicht weit entfernt.



Hohes Verkehrsaufkommen

Es gibt zwar einen Zusammenhang zwischen Verkehrsdichte und Geschwindigkeit, denn in der Regel bewegt sich der Verkehr langsamer, je dichter er wird. Doch Motorradfahrer sollten wissen, dass dies häufig dazu führt, dass die Fahrer anderer Fahrzeuge risikofreudiger werden und sich nicht an die Verkehrsregeln halten.

Dementsprechend sollten Motorradfahrer besonders aufmerksam sein und ihr Fahrverhalten entsprechend anpassen.

Ein Beispiel: Der Fahrer eines Autos, der schon einige Zeit versucht, sich in den praktisch ununterbrochenen Verkehrsstrom einzufädeln, wird sich womöglich früher oder später in den Verkehr hineindrängen, besonders dann, wenn ein herannahendes Motorrad aus seiner Sicht nur einen Teil der Straße einnimmt.

Häufig ist es für den Motorradfahrer ratsam, langsamer zu werden und dem Autofahrer zu bedeuten, sich vor dem Motorrad in den Verkehr einzureihen. Dadurch wird nicht nur eine potenzielle Gefahrensituation verhindert, sondern der Autofahrer behandelt andere Motorradfahrer in Zukunft möglicherweise ebenso zuvorkommend.

Kreuzungen mit Ampeln

An einer Kreuzung sollten Motorradfahrer besonders aufmerksam sein, insbesondere dann, wenn der Fahrer eines Fahrzeugs oder ein Fußgänger an einer Ampel auf Grün warten muss.

Leider sind nicht alle Verkehrsteilnehmer bereit, an einer Ampel zu warten, besonders, wenn die Ampel gerade auf Rot geschaltet hat. Für Motorräder kann dies aufgrund ihrer stärkeren Beschleunigung ein Problem darstellen, und Motorradfahrer sollten sich dieses Problems bewusst sein.

Der Fahrlehrer sollte sicherstellen, dass der Fahrschüler an einer Kreuzung besonders auf herannahende Fahrzeuge achten sollte, die ihre Geschwindigkeit nicht stark genug drosseln.

Fahrzeuge, die sich mitten auf der Kreuzung befinden und im dichten Verkehr abbiegen möchten, bedürfen ebenfalls besonderer Aufmerksamkeit.

Fußgänger, die mit der Ampelschaltung vermutlich weniger vertraut sind, sollten ebenfalls genau beobachtet werden. Selbst wenn die Ampel für Fußgänger ausgelegt ist, geschieht es häufiger, dass Fußgänger auf Ampelzeichen reagieren, die für den übrigen Verkehr gedacht sind.

Auf den Straßenbelag achten

Der Fahrlehrer sollte dem Fahrschüler erläutern, dass das vorausschauende Fahren auch für den Zustand des Straßenbelags gilt.

Als Beispiel können Bereiche aufgezeigt werden, in denen häufig Busse anhalten und anfahren und sich aus diesem Grund häufig Ölrückstände auf der Straße bilden. Das Gewicht dieser Fahrzeuge hinterlässt oftmals auch tiefe Spuren im Straßenbelag.

Motorradfahrer sollten auf sanierungsbedürftige Straßen mit Schlaglöchern und Unebenheiten sowie Straßen, die notdürftig, etwa mit glattem Bitumen, ausgebessert wurden, achten. Der Fahrlehrer kann außerdem auf Straßen hinweisen, bei denen die Kennzeichnungen nicht mehr deutlich zu sehen sind oder unangemessen glänzende Farbe verwendet wurde.

Nachdem der Fahrschüler eine potenzielle Gefahrensituation erkannt hat, sollte er die Möglichkeit in Betracht ziehen, bremsen oder ein anderes Ausweichmanöver ausführen zu müssen sowie Geschwindigkeit und Fahrweg entsprechend anzupassen.

In einem Kreisverkehr, der von vielen Schwertransportern genutzt wird, ist besondere Vorsicht geboten, da Kraftstoff auf die Straße gelangt sein könnte, insbesondere in der Nähe einer Tankstelle. In diesem Fall kann der Fahrer leicht die Kontrolle über die Maschine verlieren. Wenn eine solche Möglichkeit im Vorfeld in Betracht gezogen wird und Geschwindigkeit und Fahrweg entsprechend angepasst werden, kann mit tatsächlich ausgefallenem Kraftstoff problemlos umgegangen werden.

Nasse Straßen verlangen vom Motorradfahrer besondere Aufmerksamkeit. Wenn der Regen nicht stark genug war, um Öl- und Gummirückstände von der Straße zu waschen, ist mit besonders glatten Fahrbahnen zu rechnen.

Fahrten auf dem Land

Vorausschauendes Fahren ist bei Fahrten in ländlicherer Umgebung nicht weniger wichtig. Hier kann der Motorradfahrer mit Situationen und Fahrzeugen konfrontiert werden, die in der Stadt eher unwahrscheinlich sind.

Schmale, kurvenreiche Straßen

Auf dem Land sind Straßen in der Regel schmaler als in der Stadt. So ist es nichts Ungewöhnliches, wenn ein entgegenkommendes Fahrzeug die Mittellinie überquert. Dies gilt besonders für große Fahrzeuge (LKW) oder lange Fahrzeugspanne (PKW mit Anhänger).



Landstraßen zeichnen sich oftmals durch viele Kurven und Kehren aus. Auto- und Motorradfahrer sind dementsprechend häufig versucht, sie zu schneiden. Wie in Aspekt 3 erläutert, kann der Fahrer durch eine flachere Linie in der Kurve sein Blickfeld vergrößern. Wenn die Straße von hohen Hecken, Bäumen oder Überhöhungen eingerahmt ist, ist dies jedoch nur eingeschränkt möglich.

Der Fahrlehrer sollte sich vergewissern, dass der Fahrschüler diese Überlegungen kennt und sich in einer Situation mit schmaler Fahrbahn und eingeschränktem Blickfeld auf entgegenkommende Fahrzeuge einstellt, die einen Teil seiner Straßenseite einnehmen.

Der Motorradfahrer sollte außerdem möglichst früh auf Anzeichen für Gegenverkehr achten. Wenn eine kurvenreiche Straße auch noch Höhenunterschiede aufweist, reicht die Sicht des Fahrers gelegentlich über den unmittelbaren Fluchtpunkt hinaus. In diesem Fall sollte er schon auf Gegenverkehr und den weiteren Straßenverlauf achten.

Informationen, die der Fahrer gesammelt hat, sollten lediglich als Hinweis zur Einschätzung möglicher Entwicklungen genutzt werden.

Wenn die Straße scheinbar frei ist, könnte sich trotzdem zwischen der aktuellen Position des Motorradfahrers und dem Punkt, bis zu dem er sehen kann, ein Hindernis oder Fahrzeug befinden, das die Straße blockiert. Und wenn eine Straße im 90-Grad-Winkel nach links abbiegt, kann es trotzdem sein, dass der Fahrer dahinter eine Reihe von S-Kurven bewältigen muss, bevor er den Punkt erreicht, den er zuvor schon sehen konnte.

Bauernhöfe und landwirtschaftliche Fahrzeuge

Motorradfahrer sollten daran denken, dass bei Bauernhöfen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen besondere Rücksichtnahme vonseiten anderer Fahrzeuge und insbesondere motorisierten Zweirädern geboten ist.



Der Fahrlehrer sollte erläutern, dass Feldeinfahrten, die landwirtschaftliche Fahrzeuge durchqueren müssen, in der Regel schmal sind. Oftmals müssen Traktor und Anhänger einen großen Bogen fahren, der beide Straßenseiten vereinnahmt.

Die hohen und breiten Lasten von Anhängern bewirken nicht nur, dass der Traktorfahrer den Verkehr hinter sich nicht sehen kann. Auch werden die Blinker am Traktor verdeckt, oder manchmal funktionieren die Blinker am Anhänger nicht. Daher biegen solche Gespanne gelegentlich ohne Vorwarnung für den nachfolgenden Verkehr auf ein Feld oder einen Hof ab.

Landwirtschaftliche Fahrzeuge hinterlassen häufig beträchtliche Mengen von Erde auf der Straße. Bei Regen kann die Straße extrem rutschig werden, sodass Bremsen und andere Ausweichmanöver sehr gefährlich werden. Wenn das Motorrad dicht hinter einem anderen Fahrzeug fährt, kann die Sicht des Motorradfahrers durch Spritzwasser und Schmutz stark beeinträchtigt werden.

Selbst feste Ablagerungen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen können Probleme für Motorradfahrer verursachen. Selbst bei geringer Geschwindigkeit ist das Zusammentreffen mit einem großen, festen Erdklumpen, der aus den tiefen Rillen der großen Reifen eines modernen Traktors gefallen ist, für den Motorradfahrer schwierig.

Der Fahrlehrer sollte auf die besondere Achtsamkeit in der Umgebung von Bauernhöfen hinweisen. Das Überholen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen erfordert Aufmerksamkeit. Der Fahrer sollte damit rechnen, dass Manöver nicht angezeigt werden oder sich die Fahrbahnbeschaffenheit plötzlich verändert. Er sollte seine Position dann entsprechend anpassen.

Witterung und Straßenbelag

Auf Landstraßen bestehen häufig die gleichen Instandhaltungs- und Sanierungsprobleme, die Motorradfahrern in der Stadt Schwierigkeiten bereiten können. Zusätzlich sind sie einigen besonderen Gefahren ausgesetzt, die witterungsbedingt sind.

So werden Schotter und Erdablagerungen durch starken Regen auf die Straße gespült. Wenn kein Entwässerungssystem vorhanden ist, kann die Straße selbst zu einem Wasserlauf werden.

Nach einem Sturm oder Starkregen sollten Motorradfahrer auf den Straßenbelag achten, selbst wenn die Straße bereits getrocknet ist. Sie sollten damit rechnen, dass stellenweise bewegliches Material auf der Straße vorhanden ist, was das Bremsen und Kurvenfahrten erschweren kann.

Starker Wind ist nicht nur dann ein Problem, wenn er über eine Straße weht und der Fahrer den Schutz einer Überhöhung oder Hecke verlässt.

Blätter und Zweige, die von den Bäumen auf die Straße wehen, können ebenfalls problematisch sein. Besonders im Herbst, wenn die Bäume ihre Blätter verlieren, ist dies für Motorradfahrer gefährlich.

Eine Blätterdecke auf der Straße verfügt über die gleichen Hafteigenschaften wie Eis oder ausgelaufener Kraftstoff, insbesondere dann, wenn die Blätter feucht sind. Daher sollten Motorradfahrer bei Bäumen, die über die Straße ragen, vorsichtig sein, insbesondere in Kurven.

Im Herbst sind es die Blätter, die besondere Aufmerksamkeit erfordern. In den darauf folgenden Monaten sollten sich Motorradfahrer auf Glatteis einstellen, insbesondere auf Blitzeis, das schwer zu erkennen ist und sich auf der Straße häufig in der Nähe von oder unter Bäumen bildet. Auch auf Brücken ist eher mit Glatteis zu rechnen.

Wenn die Temperaturen um den oder unter dem Gefrierpunkt liegen, sollten Motorradfahrer mit Glatteisbildung rechnen und daran denken, dass dies auf Landstraßen eher der Fall ist, da auf städtischen Straßen mehr gestreut wird.

Bewertung

Der Fahrlehrer berücksichtigt, dass dieser Aspekt bei der Bewertung der Leistung und Entwicklung des Fahrerschülers zu den schwierigeren gehört. Vorausschauendes Fahren ist gleichermaßen durch eine entsprechende Einstellung wie durch die Beherrschung des Motorrads bedingt.

Motorradfahrer sollten wissen, dass mit diesem Aspekt eine solide Grundlage für vorausschauendes Verhalten und Kenntnisse vermittelt werden soll, die mit zunehmender Erfahrung ausgebaut werden kann.

Der Fahrlehrer sollte erläutern, dass Ergebnissen der Unfallforschung zufolge die ersten 18 Monate nach Erhalt einer Fahrerlaubnis der Klasse A am gefährlichsten für den Motorradfahrer sind. In dieser Zeit gewinnt der Fahrer immer mehr Erfahrung im Umgang mit potenziell gefährlichen Verkehrssituationen.

Wenn der Motorradfahrer grundlegende Fähigkeiten und Kenntnisse im vorausschauenden Fahren besitzt, ist die anfängliche Gefährdung in diesem Zeitraum geringer, und er kann



sich als Motorradfahrer weiterentwickeln, ohne sich zu verletzen oder das Motorrad zu beschädigen.

Der Fahrlehrer sollte in der Lage sein, an der Geschwindigkeit, der Positionierung, der Einstellung und des Verhaltens des Fahrschülers abzulesen, ob eine potenzielle Gefahrensituation richtig erkannt wurde. Dennoch sollte dies im anschließenden Gespräch thematisiert werden.

Der Fahrschüler sollte in der Lage sein, dem Fahrlehrer ein aktuelles Erlebnis zu schildern. Wenn gerade durch ein belebtes Stadtzentrum gefahren wurde, sollte der Fahrschüler bestimmte Situationen aufgreifen können, zum Beispiel die Mutter und ihr Kind, die warteten und dann die Straße überquerten, oder den Bus, der langsamer wurde und wartete, bis ein anderer Bus die Haltestelle verlassen hatte.

Wenn der Fahrschüler wiederholt Gefahrensituationen nicht erkennt, sollte der Fahrlehrer mehr Zeit in die Besprechung mit dem Fahrschüler investieren. Die Fahrten sollten außerdem häufiger für Gespräche unterbrochen werden. Sofern Fahrlehrer und Fahrschüler durch ein effektives Kommunikationssystem verbunden sind, kann der Fahrlehrer das Geschehen kommentieren und auf zu beobachtende Situationen und wahrscheinliche Entwicklungen hinweisen.

Mit zunehmender Erfahrung sollte der Fahrschüler in einer Situation eine Reihe von potenziellen Gefahren erkennen können. Ein Beispiel: An einer belebten Kreuzung mit Ampeln für Fahrzeuge und Fußgänger sollte der Fahrschüler Aspekte der Verkehrszusammensetzung aus den unterschiedlichen Richtungen zur Zufriedenheit des Fahrlehrers schildern können. Außerdem sollte er einige Details zur Art und Anzahl der Fahrzeuge, die in der Mitte der Kreuzung links abbiegen möchten, nennen und angeben können, ob Fußgänger an der Ampel warteten oder die Kreuzung überquerten.

8. Gemeinsames Motorradfahren

Dieser Aspekt betrifft das sichere Befördern eines Beifahrers und das Fahren in einer Gruppe.

Vorbereitung und Planung

Dieser Aspekt erfordert keine größeren Planungen seitens des Fahrlehrers.

Es sollten ein ausführliches Vorbereitungsgespräch über die Beförderung eines Beifahrers und eine Demonstration, gefolgt von einer Fahrt auf einer weniger befahrenen Straße, geplant werden.

Sollte es jedoch aufgrund nationaler Vorschriften oder aus versicherungsrechtlichen Gründen einem Fahrschüler ohne die entsprechende Fahrerlaubnis nicht möglich sein, einen Beifahrer auf öffentlichen Straßen zu befördern, sollte der Fahrlehrer eine entsprechende Übung auf einem Übungsplatz organisieren.

Der Fahrlehrer sollte mit dem Fahrschüler ein ausführliches Vorbereitungsgespräch über das Fahren in einer Gruppe führen. Erscheint es ratsam, dem Fahrschüler ein Gefühl für das Fahren in einer Gruppe zu vermitteln, sollten nicht mehr als drei Fahranfänger und idealerweise auch ein zweiter Fahrlehrer oder erfahrener Motorradfahrer an der Gruppenfahrt teilnehmen.

Rechtliche Voraussetzungen und Sicherheitsanforderungen

Der Fahrlehrer muss dafür sorgen, dass alle nationalen Vorschriften zur Beförderung eines Beifahrers und zum Fahren in einer Gruppe bekannt sind und eingehalten werden und dass der eigene Versicherungsschutz sowie der Versicherungsschutz des Fahrschülers derartige Eventualitäten abdecken.

Wie immer muss der Fahrschüler angemessen gekleidet sein, und das Motorrad muss alle rechtlichen Voraussetzungen erfüllen.

Vorbereitungsgespräch mit dem Fahrschüler

Der Fahrlehrer muss dafür sorgen, dass der Fahrschüler vorab ausführlich informiert wurde und die wichtigsten Grundsätze und die Konsequenzen der Beförderung eines Beifahrers und des Fahrens in einer Gruppe kennt, bevor er die entsprechende Fahrpraxis erwirbt.

Wichtig ist dabei, dass der Fahrschüler verstehen muss, dass das Gewicht und die Bewegungen eines Beifahrers das Verhalten des Motorrads beeinflussen können und werden. Außerdem muss der Fahrschüler wissen, dass es wichtig ist, dass auch der Beifahrer weiß, wie er sich zu verhalten hat.

Der Fahrschüler sollte auch verstehen, dass das Motorradfahren in der Gruppe zusätzliche Fähigkeiten erfordert und dass Abstand und Position bei einer Gruppenfahrt eine entscheidende Rolle spielen.



Der Fahrlehrer muss betonen, wie wichtig es ist, dass alle Fahrschüler die Regeln und die an sie gerichteten Erwartungen kennen, und dass dies eine wesentliche Voraussetzung dafür ist, dass eine Gruppenfahrt zu einem schönen und sicheren Erlebnis wird.

Fahrpraxis

Beförderung eines Beifahrers

Der Fahrlehrer sollte erklären, dass der Beifahrer zu allererst sicher auf- und absteigen können und dem Fahrschüler dies demonstrieren sollte.

Das Motorrad sollte bei abgeschaltetem Motor mit beiden Rädern auf ebenem Boden stehen.

Der Fahrlehrer sitzt auf dem Motorrad oder steht über der Maschine. Er sollte dabei mit beiden Beinen fest auf dem Boden stehen, wobei der Handbremsenhebel vollständig angezogen ist. Ob der Fahrlehrer auf dem Motorrad sitzt oder über der Maschine steht, hängt in erster Linie von seiner Statur sowie seiner Fähigkeit ab, das Motorrad beim Aufsteigen des Fahrschülers/Beifahrers stabil zu halten.

Der Fahrlehrer sollte das Motorrad mit Armen und Beinen stabil halten und der Fahrschüler sollte gebeten werden, als Beifahrer aufzusteigen, sobald dies gefahrlos möglich ist.

Wenn der Fahrschüler/Beifahrer rechts neben dem Motorrad steht, sollte er die rechte Schulter des Fahrlehrers fest greifen und dabei seinen rechten Fuß auf die Beifahrerfußraste setzen, wobei die Zehen nach vorn zeigen. Wenn der Fahrlehrer signalisiert, dass er bereit ist, sollte der Fahrschüler/Beifahrer sein linkes Bein über den Sattel schwingen, dann den linken Fuß auf der Fußraste absetzen und sich nahe am Fahrlehrer auf den Sattel setzen.

Wenn der Fahrschüler/Beifahrer von links auf das Motorrad aufsteigt, sollte er die linke Schulter des Fahrlehrers greifen und das rechte Bein über den Sattel schwingen.

Der Fahrschüler/Beifahrer sollte sich an den Haltegriffen für den Beifahrer, am Rand des Sitzes oder an einer ähnlichen geeigneten Stelle festhalten. Sobald er sicher und bequem sitzt, sollte er dem Fahrlehrer signalisieren, dass er abfahrbereit ist.

Beim Absteigen werden die Schritte in umgekehrter Reihenfolge ausgeführt. Es ist jedoch äußerst wichtig, dass der Fahrschüler/Beifahrer erst absteigt, nachdem der Fahrlehrer signalisiert ist, dass dies nun gefahrlos möglich ist.

Wenn der Fahrschüler/Beifahrer von beiden Seiten des Motorrads einige Male auf- und abgestiegen ist und der Fahrlehrer überzeugt ist, dass er die Technik beherrscht, können beide ihre Positionen tauschen.

Wenn der Fahrschüler nach Ansicht des Fahrlehrers die Übung verstanden hat, sie beherrscht und in der Lage ist, das Motorrad stabil zu halten, während der Fahrlehrer in der Rolle des Beifahrers auf- und abgestiegen ist, können sie zum nächsten Schritt übergehen – der Beförderung eines Beifahrers auf einem fahrenden Motorrad.

Der Fahrlehrer muss sicherstellen, dass der Fahrschüler versteht, wie wichtig es ist, dass der Beifahrer keine Bewegungen macht, welche die Richtung und Stabilität des Motorrads während der Fahrt beeinflussen. Wichtig ist dabei, dass der Beifahrer seine Haltung auf dem Motorrad oder den Druck auf die Fußrasten oder Haltegriffe während der Fahrt nicht verändern sollte.

Der Fahrlehrer sollte dies mit dem Fahrschüler als Beifahrer auf dem Motorrad auf kontrollierte und gemäßigte Weise demonstrieren. Auf gerader Strecke bei nicht mehr als 25 km/h sollte der Fahrschüler/Beifahrer auf ein Signal des Fahrlehrers hin auf dem Sattel nach links oder rechts rutschen und dabei auf die Wirkung auf das Motorrad achten.

Anschließend können zwei andere Situationen getestet werden. Wiederum auf gerader Strecke bei nicht mehr als 25 km/h sollte sich der Fahrschüler/Beifahrer auf ein Signal des Fahrlehrers mit seinem Oberkörper nach links oder rechts lehnen. Ein andermal kann der Fahrschüler/Beifahrer Handgriff und Fußraste auf einer Seite etwas nach unten drücken.

Wenn der Fahrschüler nach Ansicht des Fahrlehrers die Konsequenzen verstanden hat, die seine Bewegungen auf das Motorrad haben können, können beide ihre Positionen tauschen.

Mit dem Fahrlehrer als Beifahrer muss der Fahrschüler eine Reihe von Anpassungen an seine normale Fahrweise vornehmen. Das zusätzliche Gewicht des weiter hinten und höher sitzenden Beifahrers verändert die Balance des Motorrads. Außerdem muss beim Anfahren mehr Gas gegeben und in der Regel später hochgeschaltet werden als beim Fahren ohne Beifahrer. Auch das Bremsverhalten muss angepasst werden, da zum Verlangsamen oder Anhalten des Motorrads ein stärkerer Druck erforderlich ist, wenn die Maschine das Gewicht von zwei Personen trägt.

Der Fahrlehrer sollte sicherstellen, dass der Fahrschüler versteht, dass starkes Bremsen problematisch sein kann, wenn der Beifahrer auf dem Sitz nach vorn zum Fahrer hin rutscht. Dies sollte



vermieden werden, indem der Beifahrer eng am Fahrer sitzt und sich mithilfe der Haltegriffe und Fußrasten beim Abbremsen abstützt.

Der Fahrschüler sollte verstehen, dass auf einem Motorrad ohne Beifahrersitz oder Beifahrerfußrasten unter keinen Umständen ein Beifahrer befördert werden sollte.

Motorradfahren in einer Gruppe

Der Fahrlehrer sollte dem Fahrschüler erklären, dass beim Fahren mit anderen Motorradfahrern im Vergleich zum Alleinfahren zusätzliche Fähigkeiten und besondere Vorsicht gefordert sind.

Wichtig ist dabei, dass der Motorradfahrer weiterhin aufgrund eigener Einschätzungen Entscheidungen darüber treffen sollte, mit welcher Geschwindigkeit in Kurven und Kehren eingefahren werden sollte, wie schnell diese durchfahren werden sollten und wie hoch der erforderliche Bremsabstand ist.

Der Motorradfahrer sollte die Geschwindigkeit, die Position und den Abstand zu den anderen Fahrern zwar immer verfolgen, sich jedoch nicht auf sie konzentrieren und sich auf deren Einschätzungen bezüglich Geschwindigkeit und Position verlassen.

Der Motorradfahrer sollte unter keinen Umständen den Punkt überschreiten, bis zu dem er sich persönlich sicher, kompetent und dem Potenzial des Motorrads gewachsen fühlt. Im Zweifelsfall sollte der Motorradfahrer immer bremsen und seine eigene Geschwindigkeit beibehalten.

In aller Regel nehmen Motorradfahrer aufeinander Rücksicht, und wenn die Fahrer in der Gruppe sich nicht an die Geschwindigkeit des langsameren Fahrers anpassen möchten, sollte auf eine gemeinsame Ausfahrt verzichtet werden.

Der Fahrlehrer sollte auch erklären, dass die Frage, wie viele Fahrer eine Gruppe sind, zwar wichtig ist, es darauf aber keine allgemeinverbindliche Antwort gibt.

Ob es sich nun um eine Gruppe von zwei oder zwanzig Fahrern handelt, gibt es unabhängig von der Größe der Gruppe bestimmte Sicherheitsregeln, die immer beachtet werden sollten.

Es sollte vereinbart werden, wer an der Spitze fährt und wie hoch die Geschwindigkeit ungefähr sein sollte. Der Vorausfahrende sollte die Strecke kennen oder sie geplant haben.

Alle Motorradfahrer sollten die Route oder zumindest die zentralen Punkte der Route kennen und über die geplanten Tankstopps informiert sein.

Langsamere Fahrer sollten hinter dem führenden Motorrad fahren, und die schnelleren Fahrer sollten sich im hinteren Feld positionieren.

Werden die Fahrer getrennt, etwa durch Ampeln oder an einem Kreisverkehr, ist jeder für seinen Hinterherfahrenden verantwortlich. Durch verminderte Fahrgeschwindigkeit oder Anhalten sollte der Vorausfahrende auf seinen Hintermann warten. Dies stellt als kommunizierende Kette sicher, dass auch der Fahrer an der Spitze mitbekommt, dass Gruppenmitglieder fehlen. Die nachfolgenden Fahrer sollten wissen, dass diese Regel immer eingehalten wird und dass sie nicht schneller fahren müssen, um den Rest der Gruppe einzuholen.

Besteht die Gruppe aus mehr als vier oder fünf Fahrern, sollte versetzt gefahren werden.

Das führende Motorrad sollte im linken ersten Drittel der Spur sein, das zweite.

Motorrad im rechten ersten Drittel der Spur. Der dritte Fahrer sollte auf gleicher Höhe wie der führende Fahrer fahren usw.

Diese Positionen können auf geraden Strecken oder sogar in leichten Kehren beibehalten werden. Die Gruppe sollte jedoch unter keinen Umständen versuchen, die Formation in komplexeren Straßenabschnitten, z. B. in Kurven oder Kreisverkehren, beizubehalten.

Der Fahrlehrer sollte den Fahrschüler über etwaige nationale oder verkehrsbehördliche Vorschriften bezüglich der maximal zulässigen Größe einer Motorradfahrergruppe informieren. Möglicherweise ist für eine Gruppe ab einer bestimmten Größe eine offizielle Genehmigung erforderlich. Solche Anforderungen können auch Vorschriften bezüglich der Anordnung der einzelnen Motorräder beinhalten.

Sofern nicht ausdrücklich erlaubt, sollten Motorradfahrer innerhalb der Gruppe nicht versuchen, den Verkehr zu regeln, um der Gruppe als Ganzes das Durchfahren von Kreuzungen zu ermöglichen.

Bewertung

Der Fahrlehrer sollte in der Lage sein zu demonstrieren, dass er als Beifahrer sicher befördert werden kann und dass der Fahrschüler das Motorrad mit einem Beifahrer kompetent steuern kann.

Der Fahrschüler sollte dem Fahrlehrer außerdem versichern können, dass er die mit dem Fahren in einer Gruppe verbundenen Anforderungen und Vorschriften kennt.



9. Streckenplanung

70

Dieser Aspekt bezieht sich auf die Notwendigkeit, die Anforderungen geplanter Strecken zu kalkulieren und zu bewerten.

Vorbereitung und Planung

Dieser Aspekt wird zwar im Element „Verhalten im Verkehr“ thematisiert, kann jedoch im Zusammenhang mit der Vorbereitung einer Fahrt und dem Fahren auf einer öffentlichen Straße oder gar auf einem Übungsplatz nicht angemessen behandelt werden.

Während die praktischen Schritte des Planens einer Route vom Fahrlehrer im Rahmen eines Vorbereitungsgesprächs erläutert werden können, sollte für Fragen wie diejenige, ob ein Motorrad oder ein Motorroller für einen bestimmten Zweck oder auf bestimmte Weise eingesetzt werden sollte, ein anderer Ansatz gewählt werden.

Eine Möglichkeit besteht darin, dass der Fahrlehrer diese Themen mit dem Fahrschüler bespricht. Dabei sollte jedes Thema mit einer Frage eröffnet werden, und das Gespräch sollte sich auf Basis der Antworten des Fahrschülers weiterentwickeln.

Dadurch kann der Fahrlehrer erkennen, dass die Antworten des Fahrschülers zum großen Teil durch dessen Lebenseinstellungen und Werte geprägt sind.

Routenplanung

Der Fahrlehrer sollte sicherstellen, dass der Fahrschüler versteht, dass sich sein „Horizont“ durch den Erhalt einer Fahrerlaubnis der Klasse A erheblich erweitern wird.

Der Fahrschüler wird wahrscheinlich die Umgebung kennen und sich im Heimatort sowie in dessen näherem Umkreis zurechtfinden. Er wird sich jedoch bald auch an unbekannten Orten befinden und ohne Vorbereitung auf häufig ungenügende Straßenbeschilderungen angewiesen sein oder anhalten müssen, um jemanden nach dem Weg zu fragen.

Der Fahrschüler sollte sich bewusst sein, dass eine derartige Situation gefährlich sein kann. Wer nach Wegweisern oder Straßennamen sucht, schenkt dem Straßenverkehr selbst möglicherweise nicht genügend Aufmerksamkeit. Wenn der Fahrer den gesuchten Straßennamen im letzten Moment entdeckt, sollte er niemals eine plötzliche und für andere Verkehrsteilnehmer unerwartete Aktion ausführen.

Diese Probleme können durch eine entsprechende Vorausplanung vermindert und sogar vermieden werden. Mithilfe einer Straßenkarte können die Strecke und die Kreuzungen auf dem Weg zum Zielort ermittelt werden.

Eine Straßenkarte bietet eine gute Übersicht über die Lage des Fahrtziels und kann insbesondere über markante ausgeschilderte Punkte wie einen Bahnhof Aufschluss geben. Dadurch lassen sich Zeit sparen und Stress verringern – und, was noch viel wichtiger ist, der Fahrer kommt sicherer an das Ziel.

Längere Strecken erfordern eine ähnliche Vorbereitung, die jedoch aufgrund der größeren Distanz komplex und schwierig zu merken sein wird.

Der Fahrlehrer sollte demonstrieren, wie eine solche Route geplant werden könnte, indem er der Reihenfolge nach auf die wichtigsten Orte hinweist und dabei verschiedene Optionen berücksichtigt, etwa ob die Route über Autobahn oder Landstraße führen soll oder ob eine Ortsumgehung oder eine Ortsdurchfahrt verwendet werden soll.

Nachdem die Routenplanung erstellt wurde, sollte der Fahrer die Fahrtroute so notieren, dass er seinen Aufzeichnungen während der Fahrt schnell und einfach die gewünschten Informationen entnehmen kann. Dabei kann es sich um eine Liste mit den wichtigsten Informationen zu jedem Streckenpunkt handeln: Beispielsweise mit der Richtung und Nummer der Straße, die zum nächsten Ort führt, etwa „links abbiegen auf die B17 Richtung Landsberg“.



Die aufgelisteten Punkte können dann sauber auf einem Blatt Papier notiert werden, das in eine Plastikhülle gesteckt und mithilfe eines leicht wieder entfernbaren Klebebands auf dem Benzin tank befestigt wird.

Strategische Entscheidungen

Der Fahrlehrer sollte mit dem Fahrschüler eine Reihe von Überlegungen darüber anstellen, wie und warum sein Motorrad verwendet werden könnte, sobald der eine Fahrerlaubnis der Klasse A erhält.

Der Fahrlehrer könnte mit der Frage beginnen, wie sich der Fahrschüler selbst sieht. Hat er eine starke, energische Persönlichkeit; ist er eine rücksichtsvolle, vorsichtige Person; hält er sich für zurückhaltend oder schüchtern?

Wenn der Fahrlehrer aufgrund der Einstellung und des Verhaltens des Fahrschülers im Laufe des Fahrausbildungsprogramms für Motorradfahrer den Eindruck erhält, dass der Fahrschüler noch keine klare Antwort gegeben hat, kann der Fahrlehrer konkrete Beispiele geben, um eine Antwort zu erhalten.

Zu einem geeigneten Zeitpunkt sollte der Fahrlehrer den Fahrschüler fragen, ob er glaubt, dass seine Persönlichkeit Einfluss auf sein Fahrverhalten haben wird – und wenn ja, ob er davon ausgeht, dass dadurch sein Unfallrisiko sinken oder steigen wird.

Wenn der Fahrlehrer der Ansicht ist, dass die Persönlichkeit des Fahrschülers negative Auswirkungen haben könnte, sollte er mit dem Fahrschüler darüber sprechen, wie er damit umgehen kann.

Bei solchen Gesprächen können durch Nachfragen des Fahrlehrers eine Reihe verschiedener Szenarien durchgespielt werden.

Der Fahrlehrer könnte beispielsweise fragen, ob der Fahrschüler mit dem Motorrad oder dem Roller zu einer Kneipe oder einem Club fahren würde, um Freunde zu treffen. Sie würden dann über den sozialen Druck sprechen, Alkohol zu trinken, und die möglicherweise verheerenden Konsequenzen einer Alkoholfahrt diskutieren.

Der Fahrschüler könnte auch gefragt werden, ob für ihn alternative Verkehrsmittel infrage kämen, wenn sich sein Motorrad oder Roller – etwa aufgrund der Distanz oder der Witterungsbedingungen – für eine geplante Strecke als ungeeignet erweisen sollte.

Der Fahrlehrer sollte verstehen, dass Themen wie diese die grundlegenden Lebensüberzeugungen des Fahrschülers betreffen. Diese wurden in der Kindheit geformt und es ist unwahrscheinlich, dass sich diese im Rahmen des erforderlichen Lernprozesses, um ein Motorrad sicher zu steuern, ändern.

Wenn der Fahrschüler von Natur aus eine aggressive und egoistische Person oder im Gegenteil eher ängstlich und zögerlich ist, könnten sich diese Charakterzüge in seinem Verhalten im Straßenverkehr widerspiegeln.

Der Fahrlehrer sollte dem Fahrschüler erklären, dass ein Verständnis der Gefahren, die bestimmte Einstellungen und Verhaltensweisen bergen, ihm zumindest die Gelegenheit gibt, sich mit diesen auseinanderzusetzen.

Es ist sinnvoll, einen Fahrstil zu entwickeln, der derartige Verhaltensweisen eindämmt. Motorrad- oder Rollerfahren kann genauso eine Sache der Gewohnheit wie des Gefühls sein, und gute Gewohnheiten können negative Emotionen regulieren.

Gesamtbewertung

Das Thema Streckenplanung schließt die Fahrausbildung für Motorradfahrer ab. Der Fahrlehrer sollte jeden Aspekt und jedes Element so lange behandeln, bis er davon ausgeht, dass der Fahrschüler ein angemessenes Maß an Kompetenz und Sicherheit entwickelt hat.

An diesem Punkt sollte sich der Fahrlehrer sicher sein, dass der Fahrschüler die erforderlichen Fähigkeiten und Kenntnisse erworben hat, um ein Motorrad oder einen Roller im heutigen Straßenverkehr sicher zu steuern. Entsprechend sollte er dem Fahrschüler empfehlen oder genehmigen können, die nationale Prüfung zur Erlangung einer Fahrerlaubnis der Klasse A abzulegen.

Vor allem sollte der Fahrschüler sein Motorrad nicht nur sicher steuern können, sondern ein angemessenes Gefahrenbewusstsein entwickelt haben. Er sollte wissen, wie er Gefahren vermeidet, minimiert und bewältigt, und verstehen, dass seine eigene Sicherheit und die der anderen Verkehrsteilnehmer in erster Linie von seinen Einstellungen und Verhaltensweisen abhängen.



Anerkennungen

Dieses Projekt konnte erfolgreich abgeschlossen werden, dank der freundlichen Unterstützung und der Zusammenarbeit von:



Besonderer Dank geht zur FIM für die Übersetzung des IRT Handbuches auf Französisch und Spanisch.

Europäische Kommission

Das IRT-Modell – Europäisches Fahrausbildungsprogramm für Motorradfahrer

Luxemburg: Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union

2011 — 72 S. — 21 x 29,7 cm

ISBN 978-92-79-17356-1

doi:10.2832/129

