Tipps für eine sichere Fahrt

Allgemeine Hinweise:

- Reduzieren Sie bei unklarer Verkehrslage und sich anbahnenden Konflikten Ihre Geschwindigkeit, seien Sie bremsbereit und suchen Sie Blickkontakt.
- Fahren Sie nicht im toten Winkel eines anderen Fahrzeugs. Sehen Sie den anderen Fahrer in seinem Spiegel nicht, so kann er Sie in der Regel auch nicht sehen. Fahren Sie leicht vor oder bleiben Sie ein Stück zurück, um bei einem Spurwechsel nicht gefährdet zu werden.
- Achten Sie auf Unregelmäßigkeiten auf der Fahrbahn wie Bitumenstreifen, Gulldeckel, Verschmutzungen, Schienen oder Fahrbahnmarkierungen: Weichen Sie gegebenenfalls aus oder passieren Sie ohne Bremsen oder Beschleunigen und möglichst ohne Schräglage.
- Warten Sie mit dem Überholen zunächst noch, wenn der Vorausfahrende langsamer wird – möglicherweise will dieser abbiegen.
- Rechnen Sie mit ausscherendem bzw. überholendem Gegenverkehr, vor allem auf Landstraßen.
- Rechnen Sie damit, dass Fahrzeuge im Gegenverkehr die Kurve schneiden.
- Achten Sie besonders an Rechts-vor-Links-Kreuzungen darauf, ob Hecken oder andere Hindernisse anderen Verkehrsteilnehmern die Sicht erschweren.
- Rechnen Sie damit, dass andere Sie nicht sehen, wenn Sie hinter einem großen Fahrzeug fahren.
- Rechnen Sie damit, dass andere Verkehrsteilnehmer Ihre Geschwindigkeit nicht richtig einschätzen.
- Behalten Sie Fahrzeuge im Blick, die mit laufendem Motor am Fahrbahnrand stehen.
- Vertrauen Sie nicht allein darauf, dass der andere Blinkzeichen gibt, achten Sie auch auf eingeschlagene Vorderräder oder potentielle Ziele, wie z. B. Tankstellen oder Parkplätze.
- Rechnen Sie damit, dass andere Verkehrsteilnehmer an Stop-Linien oder Ampeln mit Blinklicht durchfahren, obwohl sie wartepflichtig sind.
- Rechnen Sie damit, dass eine tiefstehende Sonne in Ihrem Rücken den Gegenverkehr blenden könnte.

Hinweise für die Fahrt in der Gruppe:

- Eine Gruppe sollte maximal aus acht Fahrern bestehen, alternativ können Untergruppen gebildet werden.
- Ein streckenkundiger Routinier führt, ansonsten sollte die Reihenfolge anhand der Fahrerfahrung bestimmt werden: Anfänger nach vorn, die Besten nach hinten.
- Innerhalb der Gruppe sollte nicht überholt werden. Die Geschwindigkeit der Gruppe wird dem langsamsten Fahrer angepasst.
- Sicherheitsabstände sollten unbedingt eingehalten werden. Leicht versetztes Fahren ermöglicht einen freien Blick. Bei schneller Fahrt, vor Kurven oder auf engen Straßen kann hingegen eine gerade Linie gebildet werden, damit jeder die Ideallinie fahren kann.
- Wenn ein Fahrer den Anschluss verpasst, sollte er nicht um jeden Preis aufholen. Zum Aufschließen eignen sich Ampelstopps.
- Signale und regelmäßige Pausen sollten vorab verabredet werden.

Fahrerausstattung

Anhand der ausgewiesenen Normen für Motorradkleidung und -helme können Motorradfahrer erkennen, wie gut sie im Ernstfall geschützt sind. Im Straßenverkehr sollte „A“, „AA“, oder „AAA“ getragen werden.

EN17092-6 „C“
Kleidung aus z. B. Mesh-Material mit Protektoren, gewährt keinen vollständigen Mindestschutz. Bietet lediglich einen Aufprallschutz.

EN17092-5 „B“
Schutzkleidung ohne mitgelieferte Protektoren, gewährt keinen vollständigen Mindestschutz. Bietet lediglich einen Abriebschutz.

EN17092-4 „A“
Leichte Motorradkleidung mit kombiniertem Aufprall- und Abriebschutz. Vergleichsweise geringer Schutz (Mindestschutz), hoher Tragekomfort.

EN17092-3 „AA“
Mittlere Motorradkleidung mit kombiniertem Aufprall- und Abriebschutz. Schutz und Tragekomfort sind ausgewogen.

EN17092-2 „AAA“
Schwere Motorradkleidung mit kombiniertem Aufprall- und Abriebschutz. Hoher Schutz, vergleichsweise geringer Tragekomfort.

ECE-R 22-05/ ECE-R 22-06
Motorradhelm, der zahlreiche Sicherheitskriterien erfüllt. Fahren Sie stets mit angelegtem Kinnriemen und tauschen Sie den Helm nach Unfall oder Sturz aus, auch wenn der Helm unbeschädigt erscheint.

Fahrsicherheitstraining

Fahrsicherheitstrainings sind eine gute Möglichkeit, um Risiken des Straßenverkehrs richtig einschätzen zu lernen und Verhaltensweisen in Gefahrensituationen zu erproben. Im Folgenden wird ein solcher Lehrgang beispielhaft vorgestellt:

Motorrad-Sicherheitstraining nach den Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR)

Programminhalte:

- Praktische Übungen: langsames Fahren, Fahrstabilität, Brems- und Ausweichmanöver, Fahren auf verschiedenen Untergründen, Fahrtechnik in der Kurve
- Moderierte Gespräche: Reflexion von Erfahrungen und Fahrkenntnissen, Diskussion über Sichtweisen und Perspektiven mit ausgebildetem Personal, Austausch mit Gleichgesinnten

Programmumsetzung:

Das eintägige Sicherheitstraining wird von erfahrenen Trainern geleitet und bundesweit sowohl auf festen Plätzen als auch mobil angeboten. Für die praktischen Übungen muss das eigene Motorrad mitgebacht werden.

Regionale Verfügbarkeit und weitere Informationen:

www.dvr.de/praevention/trainings/trainingsangebote/motorrad-sicherheitstraining

Impressum

Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) e. V. an der Universität Potsdam

„Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg“

Staffelder Dorfstraße 19
16766 Kremmen OT Staffelde

info@netzwerk-verkehrssicherheit.de
www.netzwerk-verkehrssicherheit.de

Das Netzwerk Verkehrssicherheit wird gefördert vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg.
Der Flyer wurde mit großer Sorgfalt erstellt. Alle Inhalte sind zur allgemeinen Information bestimmt und stellen keine geschäftliche, rechtliche oder sonstige Beratungsdienstleistung dar. Ein Anspruch auf Vollständigkeit besteht nicht. Wir haften nicht für etwaige Schäden materieller oder ideeller Art, die durch die Nutzung der Informationen verursacht werden. Der Gebrauch der männlichen Bezeichnungen für Personen und Personengruppen dient lediglich der Vereinfachung und der besseren Lesbarkeit. Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass bei den entsprechenden Beiträgen Personen jeden Geschlechts gemeint sind.
Die in der Einleitung angegebenen Unfalldaten beziehen sich auf Fahrer von Krafträdern mit amtlichem Kennzeichen: Motorräder/-roller, Leichtkrafträder, sowie drei- und leichte vierrädrige Kfz.

Redaktion: *Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg*
(Ariane Russev, Sebastian Scislo, Erik Schubert, Hendrik Albert)

Gestaltung: *Erik Schubert*

Quellen: www.ifz.de/MotGus2021_www.pdf, www.destatis.de, www.motorrad-ersatzteile24.de/blog/die-3-fahrstile/, https://bikersplace.eu/fahrtechnik/kurvenstile, www.motorradfreunde-neuseenland.de/news//5/21/hanging-off-im-alltag, www.berthold-brackel.de/motorrad/fahrsicherheitstipps/daskurvenfahren/index.php, www.ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2018/07/ifzStudie_2016_BremsenOderAusweichen.pdf, www.motorradonline.de/bekleidung/bekleidung-zertifizierung-schutzstandard/, https://ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2015/02/Gefaehrliche_Begegnungen-www.pdf, https://bikersos.com/bg/gewusst-wie-motorrad-gruppenfahrten/, www.gib-acht-im-verkehr.de/verkehrssicherheit/motorrad/sicherheit-rund-ums-motorrad/

Abbildungen: dendoktoor/pixabay.com; stock.adobe.com: Africa Studio, OC RABE Media, benjaminnolte, AA+W, poco_bw, TOPIC; CEN; UNECE

Netzwerk Verkehrssicherheit Brandenburg

Sicher unterwegs mit dem Motorrad

Informationen und Hinweise zum Fahrverhalten, zur richtigen Ausstattung und zu Fahrsicherheitstrainings

Motorradfahren: Fahrspaß und Risiko

Freiheit und Unabhängigkeit erfahren, sich an Geschwindigkeit und Beschleunigung erfreuen, den Fahrtwind und die Sonne spüren – für viele Menschen ist das Motorradfahren mehr als die bloße Fortbewegung von A nach B. Sie genießen es, mitten im Geschehen zu sein, die Maschine unter sich zu fühlen, Teil einer Gemeinschaft zu sein.

Doch es gibt auch Schattenseiten: Im Jahr 2020 verunglückten in Deutschland rund 30.000 Menschen mit dem Motorrad. Ohne schützendes Blech ist das Risiko hoch, als Motorradfahrer bei einem Unfall verletzt oder getötet zu werden: Im Jahr 2020 wurden 9.059 Motorradfahrer schwer verletzt, 517 verunglückten tödlich.

Eine sicherheitsbewusste Ausstattung und das richtige Verhalten können dazu beitragen, das Unfallrisiko deutlich zu senken.

Blickrichtung und Blickweite

Bei der Fahrt mit dem Motorrad ist die richtige Blickführung von zentraler Bedeutung. Dabei ist es wichtig, den Blick konsequent auf die Stelle zu richten, zu der gefahren werden soll. Straßenrand und Nahbereich sollten hingegen immer wieder nur kurz direkt und ansonsten aus den Augenwinkeln erfasst werden. Will ein Motorradfahrer beispielsweise eine Kurve durchfahren, sollte er seinen Blick in bzw. hinter die Kurve richten.

Wie weit der Blick dem Fahrer vorauseilt, sollte – egal, ob in der Kurve oder auf der Geraden – von der gefahrenen Geschwindigkeit abhängig gemacht werden. Grundsätzlich sollte der Blick nach Möglichkeit soweit reichen, dass das Anhalten innerhalb der überblickten Strecke möglich ist. Bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h sollten also mindestens 40 Meter überblickt werden (ca. 20 Meter Reaktionsweg + ca. 20 Meter Bremsweg). Bei 100 km/h sollte ein Motorradfahrer schon mehr als 70 Meter weit sehen können. Ist dies nicht gegeben, sollte die Geschwindigkeit an die Blickweite angepasst werden.

Tipp: Die ständige Wiederholung von kurzen, positiv formulierten Selbstanweisungen wie „Blick Richtung Kurvenausgang!“ oder „Blick weit voraus!“ hilft dabei, das gewünschte Verhalten zu verstetigen.

Lenkimpuls und Kurvenfahrstile

Der bewusste Einsatz des Lenkimpulses erleichtert nicht nur schnelle Schräglagenwechsel, sondern auch das Ausweichen. Der Fahrer drückt dabei den Lenker an der Seite nach vorn, in deren Richtung er fahren möchte: Bei einer Linkskurve drückt er links, bei einer Rechtskurve rechts.Die Gewichtsverlagerung wirkt unterstützend. Für die Kurvenfahrt eignen sich verschiedene Fahrstile:

Drücken

Der Fahrer bleibt aufrecht, das Motorrad wird in Schräglage gedrückt. Die Schräglage des Motorrads ist vergleichsweise hoch. Schnelle Richtungswechsel und enge Kurvenradien sind möglich, der Blickwinkel ist günstig.

Legen

Der Fahrer und das Motorrad bilden in Schräglage eine Linie. Die Fahrtrichtung lässt sich schnell korrigieren. Der Kraftbedarf ist wegen der entspannten Sitzhaltung gering. Das Motorrad bleibt ruhig und befindet sich in mittlerer Schräglage.

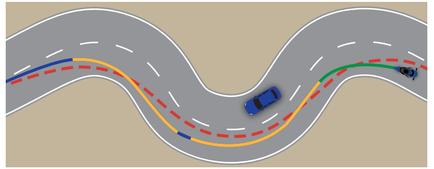
Hängen/Hineinlehnen

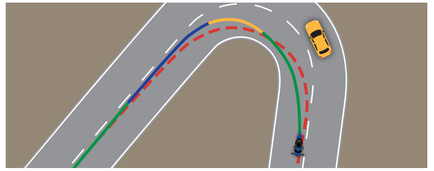
Der Fahrer hängt neben dem Motorrad, dessen Schräglage relativ gering ist. Die Übersicht ist eher schlecht, plötzliches Ausweichen fast unmöglich. Richtungswechsel benötigen viel Bewegung. Das Aufstellmoment beim Bremsen ist gering.

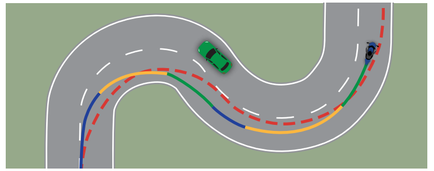
Linienwahl in der Kurve

Bei einer Kurve ist die Einsicht des Fahrers in den weiteren Straßenverlauf eingeschränkt. Unerwartet auftauchender Gegenverkehr kann – besonders wenn er die Kurve schneidet – gefährliche Folgen haben. Motorradfahrer sollten Kurven deshalb stets hinterschneiden:

Falsche Linie — Beschleunigen
Rollen lassen — Bremsen







Die Vollbremsung

Besonders bei Motorrädern ohne ABS sollte nicht ruckartig am Bremshebel gezerrt werden, da sonst das Vorderrad blockiert, bevor sich genügend Gewicht nach vorn verlagert hat. Der Bremshebel sollte stattdessen zunächst zügig bis zum Druckpunkt betätigt werden. Nachdem der Fahrer die Radlastverlagerung gespürt hat, kann er den Bremshebel dann bis zum Optimum weiter ziehen. Beginnt das Rad zu blockieren, bewahrt nur das sofortige Lösen der Bremse vor dem Sturz.

Der wohl dosierte Einsatz der Hinterradbremse einen Sekundenbruchteil vor der Vorderradbremse gibt zusätzliche Stabilität. Umso wichtiger wird die Hinterradbremse bei Nässe oder glattem Fahrbahnbelag, da bei einer geringeren Griffigkeit prozentual mehr Bremskraft über das Hinterrad übertragen werden kann.

Ist das Motorrad mit ABS ausgestattet, sollte die Vollbremsung bewusst geübt werden, um etwaige Ängste vor einem blockierenden Vorderrad oder ausbrechenden Hinterrad aufzulösen.

Die richtige Haltung und Körperspannung wirkt den auftretenden Kräften entgegen: Knie fest am Tank, den Oberkörper aufrecht und die Arme nicht ganz durchgedrückt, aber fest angespannt. Auf Begleiterscheinungen wie quietschende Reifen oder einen pulsierenden Bremshebel sollte sich vorab mental vorbereitet werden.

Bremsen oder Ausweichen?

In Verkehrssituationen mit einem beweglichen Hindernis sollte das Anhalten im Vordergrund stehen, da Weg und Geschwindigkeit des Hindernisses nicht sicher vorhersehbar sind. Zusätzlich kann ein leichter Spurversatz die Situation verbessern, indem eine Kollission entweder vermieden oder abgemildert wird. Diesem Gedanke folgt das gängige Reaktionsmuster „Bremsen, Lösen, Ausweichen“. Dabei bremst der Fahrer das Motorrad zunächst ab ohne zu lenken. Dadurch ist eine stärkere Bremsung möglich. Im zweiten Schritt löst der Fahrer die Bremse. Schließlich gibt er einen Lenkimpuls in die gewählte Ausweichrichtung. Nachteile dieser Handlungsabfolge sind deren Komplexität und Fehleranfälligkeit, der starke Lastwechsel und der vergleichsweise hohe Zeitbedarf.

Beim Reaktionsmuster „Ausweichend Bremsen“ werden die genannten Nachteile vermieden. In dieser Technik wird gleichzeitig zu einer möglichst kräftigen Bremsung ein Lenkimpuls in die gewünschte Ausweichrichtung gegeben. Selbst ungeübte Fahrer haben mit dieser Technik nur einen leicht verlängerten Bremsweg (im Vergleich zum alleinigen Bremsen) bei gleichzeitig moderatem, aber gegebenenfalls entscheidendem Spurversatz.

Ein reines Ausweichmanöver sollte nur in einer berechenbaren Situation (stehendes Hindernis!) ab einer Fahrgeschwindigkeit von 80 km/h ohne ABS bzw. von 100 km/h mit ABS in Erwägung gezogen werden.