

ANFAHRT ZUM (JUGEND-) FEUERWEHRDIENST MIT MOTORISIERTEN ZWEIRÄDERN

Redaktion: Walter Liebertz und Wolfgang Bertram

F|U|K

LEITFADEN FÜR DIE AUSBILDUNG | VERKEHRSSICHERHEIT



Impressum

FUK Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen
Bertastraße 5 | 30159 Hannover
Telefon 0511 9895-431 | Telefax 0511 9895-480
info@fuk.de | www.fuk.de

Verantwortlich für den Inhalt der Seiten:
Thomas Wittschurky, Geschäftsführer

Bildnachweis:
Ulrich Reinecke (Titel),
Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (S. 7, 8, 16, 19 – 21),
Fontanis/fotolia.com (S. 14), wajan/fotolia.com (S. 14),
Thorsten Nieder/fotolia.com (S. 15)

Gestaltung:
inform.werbeagentur, Hannover

Ausgabe:
August 2013

ANFAHRT ZUM (JUGEND-) FEUERWEHRDIENST MIT MOTORISIERTEN ZWEIRÄDERN

Redaktion: Walter Liebertz und Wolfgang Bertram



MODUL

Anfahrt zum (Jugend-)Feuerwehrdienst mit motorisierten Zweirädern

ZIELGRUPPE

(Jugend-)Feuerwehrangehörige mit motorisierten Zweirädern

ZEITANSATZ

Zwei Halbtage

INHALTE

- Ist-Situation der jungen motorisierten Zweiradfahrer (S. 9)
- Verkehrsregeln (S. 10)
- Wahrnehmung und Informationsverarbeitung bei motorisierten Zweiradfahrern (S. 12)
- Zweiradunfälle im Straßenverkehr (S. 18)
- Das sichere Zweirad (S. 20)
- Eigene Handlungsmöglichkeiten sichern (S. 21)

ZIELE

Die jungen Zweiradfahrer erkennen die Gefahren, die im Straßenverkehr aufgrund der Besonderheiten von motorisierten Zweirädern lauern, und sind fähig und bereit, diesen Gefahren mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen.

SICHERHEITS- BESTIMMUNGEN

Je nach Übung (Sicherheitstraining) und Gruppengröße müssen mehrere Trainer die Aufsicht führen.

QUELLEN

- DVR Medienarchiv
- Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge (Bruno Heilig)
- Sackgasse Stress? (Angelika Wagner-Link)
- Verkehrswacht – Medien & Service-Center
- Wahrnehmung und Blickverhalten (P. L.)
- ADAC
- www.tuevnord.mobilbleiben.de
- www.fid-gesundheitswissen.de
- Straßenverkehrsgesetz (StVG)
- Fahrerlaubnisverordnung (FeV)
- Straßenverkehrsordnung (StVO)
- Die obere Hälfte des Motorrads (Bernt Spiegel)



*Informationen, die nur für den Moderator/die Moderatorin bestimmt sind, wurden **kursiv** gedruckt.*

VORWORT

„Endlich!“

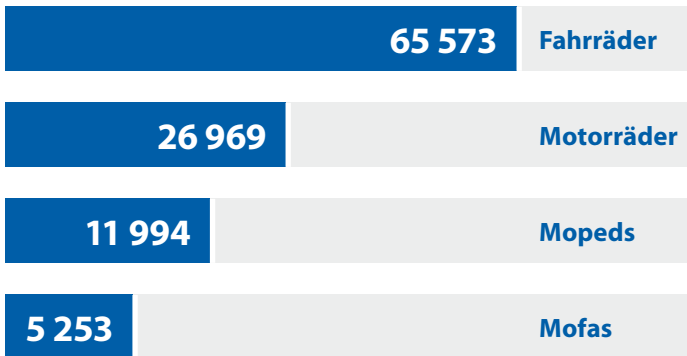
Mit 15 beginnt das motorisierte Leben für die heranwachsenden Jugendlichen in Deutschland als eine neue Phase. Sie sind nun nicht mehr nur als Fußgänger oder Fahrradfahrer aktiv am Straßenverkehr beteiligt. Mit 15 dürfen sie die Prüfbescheinigung für das Mofa erwerben. Mit 16 können sie ein Moped bzw. ein Leichtkraftrad fahren und mit 17 Jahren ergibt sich die Möglichkeit des Erwerbs der Pkw-Fahrerlaubnis zum „Begleiteten Fahren“.

Die individuelle Mobilität der jungen Menschen nimmt in diesem Alter zu, die zurückgelegten Wege werden länger. Im Durchschnitt sind die 15–17-jährigen über eine Stunde täglich im Straßenverkehr unterwegs und legen meist über 20 Kilometer zurück.

Damit steigt aber auch die Gefahr, und das Unfallrisiko ist um ein Mehrfaches höher als bei Jüngeren bis zum 14. Lebensjahr.



Verunglückte Zweiradfahrer 2010



Und trotzdem ist das motorisierte Zweirad weder aus dem Straßenverkehr noch aus der Wunschwelt Jugendlicher bis hin zur „gereiften“ Altersgruppe wegzudenken.

Argumente wie:

- Freiheit auf zwei Rädern, Wind um die Nase
- Geschwindigkeitsrausch
- Beherrschen des Systems
- Einheit Mensch/Maschine

beweisen, dass Motorräder nicht emotionslos betrachtet werden, sondern „gefühlbetonte“ Fortbewegungsmittel sind, unabhängig von Größe oder Leistung der Maschine. Auch sind sie oft der erste motorisierte Zugang zum Straßenverkehr, wie oben bereits beschrieben.

Faszination Motorrad



Bei emotionsloser Betrachtung eines Motorrades findet man einen Motor, umgeben von einigen Rohren, die zu einem Rahmen zusammen geschweißt oder geschraubt sind. Manchmal primitiv, manchmal in „Hightech“. Dazu zwei Räder und oft ein einfacher Antrieb per Kette.

Und dieses technische System auf zwei Rädern fällt einfach um, wenn es nicht gestützt wird!

Jedes mehrspurige Kraftfahrzeug ist überlegen, weil es von Achsen und Rädern stabil am Umfallen gehindert wird, weil es viel Blech mit sich führt, das Mitfahrer vor den Unbilden der Natur und des Straßenverkehrs schützt, weil es Platz für fast sämtlichen Bedarf hat.

IST-SITUATION DER JUNGEN MOTORISIERTEN ZWEIRADFAHRER

In diesem Teil sollen sich die Jugendlichen Gedanken machen, was die Teilnahme als motorisierter Zweiradfahrer am Straßenverkehr bedeutet. Es soll in einem kurzen Brainstorming die Ausgangssituation für weitere Gedanken dargestellt werden.

Hierzu können folgende Fragen beitragen:

Was bedeutet das motorisierte Zweirad für Sie?



Welche Zweiräder werden hauptsächlich genutzt?

Welche Wege werden vor Ort hauptsächlich gefahren?

Welche verkehrstechnischen Besonderheiten/Schwierigkeiten sind bisher aufgetreten?

Die Teilnehmer schildern, wo und welche Erfahrungen sie bisher als Verkehrsteilnehmer gemacht haben, welche Fahrsituationen sie als gefährlich empfunden haben. Das soll in Gruppenarbeit erarbeitet werden. Beispiele und eventuelle Lösungen auf Flipchart festhalten.

VERKEHRSREGELN

Besonderheiten für motorisierte Zweiräder/Auszüge

Zunächst einmal gelten alle Regeln des Straßenverkehrs für motorisierte Fahrzeuge. Darüber hinaus gibt es einige Besonderheiten, die speziell motorisierte Zweiradfahrer betreffen.

StVO § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge

- (Abs. 3a) Bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte darf ein Kfz ... nur mit M&S-Reifen gefahren werden.
- Das heißt, dass bei den o. g. Witterungsbedingungen Motorräder in der Regel nicht gefahren werden dürfen, da es kaum eine entsprechende M&S-Bereifung für Krafträder gibt. Das kann dazu führen, dass die Anfahrt zur Feuerwehr möglich ist (trockene Fahrbahn), die Rückfahrt nach Hause aber auf Grund einsetzenden Schneefalls oder Glatteises nicht.
- (Abs. 4) Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Mofas Radwege benutzen. Diese Regel bedeutet, dass Mofa-Fahrer innerhalb einer Ortschaft Radwege nicht benutzen dürfen und auf der Fahrbahn fahren müssen. Außerhalb der Ortschaft empfiehlt es sich dagegen, eher den Radweg zu benutzen, um abseits des schnellen Kfz-Verkehrs (100 km/h) bleiben zu können.

StVO § 5 Überholen

- (Abs. 8) Ist ausreichender Raum vorhanden, dürfen ... Mofa-Fahrer Fahrzeuge, die auf dem rechten Fahrstreifen warten, mit mäßiger Geschwindigkeit und besonderer Vorsicht rechts überholen.

Diese Situationen erfordern vom Mofa-Fahrer ein besonderes Maß an Vorausschau!

- Ist der Raum wirklich breit genug, um an wartenden Fahrzeugen vorbei zu kommen?
- Kann ein Lkw-Fahrer das rechts neben ihm fahrende Mofa erkennen (toter Winkel)?
- Können die anderen Fahrer erkennen, dass das Mofa rechts überholt?
- Was passiert, wenn die anderen Fahrzeuge plötzlich anfahren?

Besteht auch nur der geringste Verdacht, dass es gefährlich werden könnte, sollte auf das Rechtsüberholen wartender Kraftfahrzeuge (insbesondere bei Lkw/Lastzügen) verzichtet werden.

StVO § 15a Abschleppen von Fahrzeugen

- (Abs. 4) Krafträder dürfen nicht abgeschleppt werden. Das bedeutet, dass sie verladen werden müssen, wenn ein Schaden auftritt, der die Weiterfahrt verhindert. Gem. § 23 (Abs. 2) dürfen Krafträder aber auch geschoben werden.

StVO § 17 Beleuchtung

- (Abs. 2a) Krafträder müssen auch am Tage mit Abblendlicht fahren.
- (Abs. 4) Fahrzeuge, die ohne Schwierigkeiten von der Fahrbahn entfernt werden können, wie Krafträder, ... , dürfen bei Dunkelheit dort nicht unbeleuchtet stehen gelassen werden.

StVO § 21 Personenbeförderung

- (Abs. 1) Es ist verboten, Personen mitzunehmen auf Krafträdern ohne besonderen Sitz.

StVO § 21a Sicherheitsgurte, Schutzhelme

- (Abs. 2) Wer Krafträder ... mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h führt sowie auf ihnen mitfährt, muss während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm tragen.

StVO § 23 Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers

- (Abs. 1) Es ist verboten, Personen mitzunehmen auf Krafträdern ohne besonderen Sitz.
- (Abs. 3) Führer von Krafträdern dürfen sich nicht an Fahrzeuge anhängen. Sie dürfen nicht freihändig fahren. Die Füße dürfen sie nur von den Pedalen oder Fußrasten nehmen, wenn der Straßenzustand das erfordert.

WAHRNEHMUNG UND INFORMATIONSVERRARBEITUNG BEI MOTORISIERTEN ZWEIRADFAHRERN

Für welche Geschwindigkeit sind Menschen „gemacht?“

Der „Bauplan Mensch“ stammt aus der Urzeit (da gab es noch keine Motorräder!). Und die damals – wie heute – erreichbare Höchstgeschwindigkeit lag und liegt bei ca. 5 bis 6 m/s, das entspricht einer Geschwindigkeit um 20 km/h. Auf diese Geschwindigkeit sind alle menschlichen Sinne und Fähigkeiten ausgelegt. Blickt ein Läufer zur Seite, wofür er etwa eine Sekunde braucht, dann legt er eine Strecke von ca. 5 m zurück. Diese Strecke hat er im Normalfall bereits vorher übersehen und weiß somit, ob ein Hindernis auf dem Weg liegt. Ein ungleich schneller fahrender Motorradfahrer legt bei Tempo 50 km/h in derselben Zeit bereits knapp 14 m, bei Tempo 80 km/h 23 m und bei 150 km/h bereits ca. 42 m zurück. Diese Strecken sind vor dem zur Seite Blicken nicht überprüfbar. Innerhalb einer Sekunde kann sich „die Welt vor dem Motorrad“ völlig verändert haben.

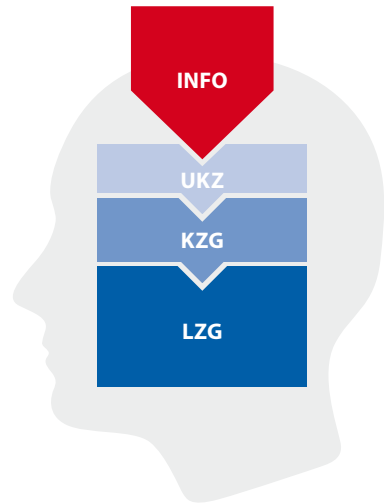
Damit diese „Weltveränderung“ dem Fahrer nicht zum Verhängnis wird, gilt es einige Regeln zu beherzigen.

Die Augen sind das wichtigste Sinnesorgan zum Kraftfahren. Mehr als 90 % aller Informationen, die ein Motorradfahrer zum Fahren benötigt, werden durch die Augen aufgenommen.

Da wir aber auch mit den anderen Sinnen wie Geruchssinn, Tastsinn, Geschmackssinn jede Sekunde eine Unmenge von Informationen aus unserer Umwelt aufnehmen, müssen die Informationen gefiltert werden, denn nicht alle Infos sind immer gleich wichtig. Dieses Filtern und die Weiterverarbeitung für uns wichtiger Informationen erfolgt in unserem Gedächtnis.

Zunächst treffen alle Inputs auf das **Ultrakurzzeitgedächtnis (UKZ)**, eine Art Momentan-Gedächtnis mit einem begrenzten Fassungsvermögen. Daneben gibt es noch zwei weitere Gedächtnisebenen, das **Kurzzeitgedächtnis (KZG)** und das **Langzeitgedächtnis (LZG)**. Für uns ist zunächst das UKZ maßgeblich. Es muss jede Information untersuchen und entscheiden, ob die Information wichtig oder unwichtig ist. Dieser Prozess dauert im Durchschnitt nur einige Augenblicke. In dieser Zeit kann keine weitere Information aufgenommen werden. Beschäftigen wir uns mit einer interessanten Information (Reklametafel, andere Menschen, spielende Hunde), bindet diese Nachricht Ressourcen in unserem Gedächtnis. Jetzt bekommen wir möglicherweise von anderen, wichtigeren Infos nichts mit. Wir sind abgelenkt.

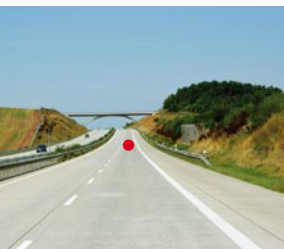
Da die Informationsaufnahme und -verarbeitung die Grundlage für Handlungsentscheidungen, ihre Umsetzung und Kontrolle im Straßenverkehr bildet, bestimmt das Blickverhalten des Motorradfahrers weitestgehend sein Fahrverhalten und ist dadurch auch für die Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung.



Der Blick lenkt die Bewegung

Damit wird ein wichtiger Grundsatz zum Blickverhalten ausgedrückt.

Ein kleines Experiment (Bierdeckelversuch) kann dies einfach verdeutlichen. Legen Sie auf einem ruhigen Parkplatz o. Ä. einen Bierdeckel auf den Boden. Die Teilnehmer versuchen diesen Bierdeckel, während sie ihn im Auge behalten, zu überrollen. In den allermeisten Fällen fahren die Teilnehmer knapp daran vorbei. Richten sie den Blick jedoch weit voraus und sehen den Bierdeckel nur in der Peripherie, werden sie ihn wahrscheinlich treffen.



Sehen auf freier Stecke

Der geübte Fahrer richtet seinen Blick in die Ferne, in die gewünschte Fahrtrichtung. Das Halten der Spur erfolgt über das periphere Sehen. Der Blick des ungeübten Fahrers bleibt eher in der Nähe hängen oder er wechselt ständig zwischen nah und fern (Stotterblick).



Tipp: Je weiter der Blick nach vorne verlegt wird, desto leichter ist das Finden und Halten der Spur. Natürlich darf auch der Nahbereich nicht vergessen werden, was dann „Fahrbahn lesen“ heißt.

Sehen in Kurven

Nach dem Grundsatz „Wo man hinschaut, da zieht es einen hin“ kommt der Blickrichtung in Kurven eine besondere Bedeutung zu. Bei Motorradfahrern besteht immer die Gefahr, dass der Blick am Kurveneingang sozusagen hängen bleibt. Die Fahrlinie aber wird vor **der** Kurve auf den **gesamte Kurvenverlauf** abgestimmt. Daher ist es ratsam, auch „hinter die Kurve“ zu schauen.



Ist das nicht möglich, bedarf es trotzdem einer „Kurvenvorstellung“, einer Annahme, wie die Kurve verlaufen könnte. Dabei ist es wichtig, „Reserven“ zu schaffen, um auf unvorhersehbare Situationen noch reagieren zu können.

Bei falscher Ausrichtung kann man „im Gegenverkehr landen“ oder auch „hinausfliegen“. Erfahrene Motorradfahrer halten sich eher an die Regel:



Beim Befahren von Kurven stets die gesamte Kurve betrachten, außen anfahren, spät einlenken.

Anderen Fahrzeugen hinterherfahren

Immer wieder können „klassische Fehler“ von Motorradfahrern beobachtet werden:

- geringer Abstand zum Vordermann und
- möglichst auch noch mittig hinter ihm her

Damit beraubt sich der Fahrer sämtlicher Möglichkeiten, bei einer Gefahrenbremsung hinter dem Fahrzeug zum Stehen zu kommen oder nach links oder rechts auszuweichen. Ein Aufprall auf den Vorausfahrenden ist in diesen Fällen fast unvermeidlich. Schwere Verletzungen inbegriffen. Häufig greift der Irrglaube, dass das Motorrad viel beweglicher sei als ein Pkw. Das trifft aber nur bei langsamer Fahrt zu. Bei Tempo 50 km/h braucht auch ein geübter Motorradfahrer ca. 13 m Wegstrecke, um am plötzlich bremsenden Pkw vorbei zu kommen.

Tipp: Abstand, Abstand, Abstand, Abstand, Abstand ... und versetzt fahren.



Sehen in Engstellen

Sicheres und flüssiges Durchfahren von Engstellen, z. B. verengten Fahrstreifen an einer Autobahnbaustelle, verlangen ein bestimmtes Blickverhalten. Der vermeintlich breite Fahrstreifen wird auch für den Motorradfahrer plötzlich eng, wenn er zwischen Laster und Leitplanke fährt. Es liegt in der Natur des Menschen, dass er das, was er fürchtet, anschaut, d. h. in diesem Falle die Begrenzung oder den Lastzug. Das führt aber dazu, dass der Blick nicht mehr in die Ferne in Richtung Ziel geht, sondern in der Nähe gehalten wird.



Tipp: Engstellen lassen sich umso zügiger und sicherer befahren, je exakter der Blick auf die Mitte des Passierraumes gerichtet wird.





Sehen beim Abbiegen

Beim Abbiegen besteht die Besonderheit darin, dass der Fahrer die eigene Fahrspur im Auge behalten muss, aber auch den Quer- und Gegenverkehr. Der Motorradfahrer muss die gesamte Kreuzung und den darin befindlichen Verkehr beobachten, d. h. der Blick wird für Sekundenbruchteile von dem Entlanggleiten an der Innenkante der eigenen Fahrspur gelöst und dem Verkehrsraum zugewandt (fraktioniertes Sehen). Dabei kann der Helm Einschränkungen hervorrufen, die durch Visier oder Helmform bedingt sind.



Tipp: Beim Abbiegen stets in die eigene, vorgesehene Fahrspur hineinsehen und durch „fraktioniertes Sehen“ die Kreuzung beobachten.

Sehen beim Begegnungsverkehr mit beleuchteten Fahrzeugen im Dunkeln

Junge, unerfahrene Motorradfahrer haben manchmal Angst vor dem Entgegenkommenden und versuchen, das andere Fahrzeug hinter den Scheinwerfern zu erkennen. Hinzu können Blendwirkungen kommen, die durch ein verschmutztes oder zerkratztes Visier bedingt sind. Dadurch werden sie erst geblendet und können dann nach dem Passieren aufgrund der Dunkelanpassung zunächst gar nichts mehr erkennen. Daraufhin lernt der junge Fahrer dann, dass er der Lichtquelle ausweichen muss und schaut nach rechts zum Fahrbahnrand. Nach dem Grundsatz „Wo man hinschaut, da zieht es einen hin“ (s. o.) kann das leicht dazu führen, dass er zu weit nach rechts fährt und im Extremfall von der Fahrbahn abkommt, was zum Sturz führen kann.



Tipp: Möglichst vor der Fahrt das Visier reinigen, ggf. erneuern und beim Entgegenkommen beleuchteter Fahrzeuge im Dunkeln zunächst aus der Ferne den rechten Fahrbahnrand anschauen. Dann, beim Näherkommen, den Blick nach links ziehen, sodass er auf die Mitte des Begegnungsraumes gerichtet ist.

Durch das langsame Herantasten an die Lichtquelle wird der Blendeffekt herabgesetzt, da sich das Auge langsam anpassen kann.

Wir haben festgestellt, dass die reale Wahrnehmung wichtig für die Aufnahme und Verarbeitung der wesentlichen Informationen aus der Verkehrsumwelt ist. Und dennoch hört man häufig nach Unfällen oder Beinahe-Unfällen: „Das habe ich nicht gesehen. Wo kam der denn her ...?“ Das heißt, wichtige Informationen sind nicht angekommen, weil die Wahrnehmung beeinträchtigt oder gestört war.

Frage: Wodurch kann die Wahrnehmung beeinträchtigt werden?



Erarbeiten Sie mit den Teilnehmern die unten stehenden Punkte auf Flipcharts.

- Landschaft und Umgebung
- Unfälle
- Veranstaltungen jeglicher Art
- Hantieren mit Navi oder Handy
- Nicht richtig sitzende Bekleidung wie z. B. Handschuhe
- Bedienung sonstiger Ausrüstung während der Fahrt
- Fliege auf dem Visier
- Ablenkung durch Beifahrer während der Fahrt
- Eine „hübsche Frau“ auf dem Gehweg
- Besondere Dinge, auf die man aufmerksam wird, wie andere Autos, Motorräder usw.

Man kann durch vieles abgelenkt werden. **Die volle Konzentration des Zweiradfahrers gehört immer der Straße und dem Verkehrsgeschehen.** Dies ist nicht immer ganz einfach.

ZWEIRADUNFÄLLE IM STRASSENVERKEHR

Motorradfahrer und ihre Beifahrer leben gefährlich. Dabei lag die Zahl der verunglückten Benutzer von Mofas und Mopeds im Jahre 2010 bei 17.247 Personen und die der Motorradfahrer bei 26.969. Das Risiko, bei einem Unfall getötet zu werden, ist bei einem Motorradfahrer siebenmal höher als bei anderen Verkehrsteilnehmern. Im Jahr 2011 starben 708 Motorradfahrer und 70 Mofa- oder Mopedfahrer.



Frage: Was denken Sie, sind die häufigsten Unfallursachen?

Die Teilnehmer erarbeiten in Gruppenarbeit die möglichen Unfallursachen und legen eine Reihenfolge fest. Ergebnisse auf Flipchart sichern.

Fahrer von	Mofas und Mopeds	Motorrädern
Nicht angepasste Geschwindigkeit	2.085	5.694
Abstand	keine Angaben	2.014
Überholen	keine Angaben	1.839
Ein- und Anfahren	1.001	keine Angaben
Alkoholeinfluss	985	495
Vorfahrt, Vorrang	980	keine Angaben
Falsche Straßenbenutzung	836	868

Wie oben klar zu sehen ist, gehört die nicht angepasste Geschwindigkeit zu den deutlichsten Fehlverhalten.

Diskutieren Sie mit Ihren Teilnehmern die obigen Fakten und suchen Sie mit ihnen nach möglichen Begründungen für diese Fehlverhalten. Ergebnisse auf Flipchart sichern.

Noch einige interessante Details:

Die Verkehrsteilnahme und damit auch die Unfallhäufigkeit von Zweirädern ist wesentlich abhängig von saisonalen Einflussfaktoren. Schlechte Straßen- und Witterungsverhältnisse, wie sie im Winterhalbjahr oft vorliegen, halten viele der ungeschützten Zweiradfahrer von den Straßen fern. Während von allen verunglückten Pkw-Benutzern 51 % in den Monaten April bis September zu Schaden kamen, betrug der entsprechende Anteil bei Motorrädern 80 %, bei Fahrrädern 72 % und bei Mofas/Mopeds 70 %. Die unfallträchtigsten Monate für Zweiräder sind die Monate Juni und der Juli.



Besonders häufig: Pkw-Zweiradunfälle

- Zu 79 % war ein Pkw Unfallgegner des Motorradfahrers bei Zusammenstößen mit einem anderen Verkehrsteilnehmer.
- 28 % der verunglückten Motorradbenutzer kamen bei Alleinunfällen zu Schaden d. h. es waren keine anderen Fahrzeuge oder Fußgänger beteiligt.
- Bei selbstverschuldeten Unfällen lag dieser Anteil bei weit über 50 %.

Bei Kollisionen zwischen Autos und Zweirädern sind die Hauptunfalltypen bekannt und unverändert:

- Linksabbiegen – bei überholendem oder entgegenkommendem Zweirad
- Übersehen oder falsche Einschätzung der Geschwindigkeit des Motorrades
- Vorfahrtsverletzungen
- Kurvenunfälle durch Nicht-Einhalten der Fahrspur
- Ausparken

Erarbeiten Sie mit Ihren Teilnehmern in einer kleinen Gruppenarbeit Gründe für die folgenden häufigen Unfallursachen und mögliche Vermeidungsstrategien. Ergebnisse von den Gruppen auf Flipchart festhalten:

- Unfallort Landstraße
- Bäume am Straßenrand
- Kurven fahren
- Fahrbahnbelag
- Kanaldeckel
- Bodenwellen

DAS SICHERE ZWEIRAD

Endlich Frühling, und die Kurven warten schon. Damit der Start in die neue Saison gelingt, sollte nicht nur der Fahrer, sondern auch das Zweirad fit sein bzw. fit gemacht werden.



Fahrzeugsicherheit (Beispiele)

- Motordichtheit/Motor-/Getriebeöl/Auspuff
- Bremsen (vorne/hinten)
- Speichen/Felgen
- Kupplungsspiel
- Beleuchtung
- Bereifung, Profiltiefe, Druckluft
- ggf. Kettenspannung



Schutzbekleidung

- Motorrad-Stiefel
- Handschuhe (Sommer und Winter)
- Motorradhose und -jacke mit Protektoren im Schulter-, Rücken-, Ellenbogenbereich
- Hüft- und Knieprotektoren
- Vorschriftsmäßiger Helm (nach ECE-Norm)
- Regenschutzbekleidung (einschl. Handschuhe)



EIGENE HANDLUNGS- MÖGLICHKEITEN SICHERN!

Hier ist ein Fahrsicherheitstraining mit folgenden o. ä. Inhalten angebracht:

Verbesserung des Balancegefühls

- Doppelacht fahren
- Schrittempo fahren
- Stop and Go



Richtige Lenk- und Blicktechnik

- beim Kurvenfahren
- beim Slalomfahren



Ausweich- und Bremsmanöver

- Ausweichen auf der Geraden
- Ausweichen in Kurven
- Bremsmanöver auf trockener Fahrbahn
- Bremsmanöver auf nasser Fahrbahn

Hier kann auch der oben beschriebene Bierdeckelversuch (S. 13) gefahren werden.

Anmerkung:

Neben der theoretischen Aufarbeitung (s. o.) empfiehlt sich ggf. die Durchführung eines einfachen Fahrsicherheitstrainings. Dieses kann von ausgebildeten Fahrsicherheitstrainern der Feuerwehren durchgeführt werden (siehe Vorwort zu den Modulen).

FUK Feuerwehr-Unfallkasse Niedersachsen

Bertastraße 5

30159 Hannover

Telefon 0511 9895-431

Telefax 0511 9895-480

info@fuk.de

www.fuk.de



LEITFADEN FÜR DIE AUSBILDUNG | VERKEHRSSICHERHEIT