



Unfallforschung kompakt

German Safety Tour Befragung zum Motorrad-Sicherheits- training im Straßenverkehr

Impressum

Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. Unfallforschung der Versicherer

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
unfallforschung@gdv.de
www.udv.de

Redaktion: Klaus Brandenstein, Dipl.-Ing. Sabine Degener
Layout: Franziska Gerson Pereira
Technik: Wilfried Butenhof
Bildnachweis: Unfallforschung der Versicherer

Erschienen: 09/2009

Inhalt

Motorradsicherheit	3
Altersverteilung	6
Fahrerfahrung	6
Motive zum Motorradfahren	7
Erhöhung der Fahrsicherheit durch die GST	7
Beliebte Übungen	8
Sicherheitsverhalten	14
Unterschiede zwischen Unfallfahrern und unfallfreien Fahrern	15
Fazit	16
Anlagen	18

Motorradsicherheit

2008 starben etwa 650 Motorradfahrer im Straßenverkehr. Fast 31.000 Verunglückte sind bei Unfällen zum Teil schwer verletzt worden. Beim Motorradfahren ist das Unfallrisiko - bezogen auf den Fahrzeugbestand - nach wie vor am höchsten (18 Getötete pro 100.000 Fahrzeuge).

Wegen dieser alarmierenden Zahlen aus dem Unfallgeschehen, beauftragte die Unfallforschung der Versicherer (UDV) das Fachgebiet Kraftfahrzeuge der TU Berlin und die Professur für Straßenverkehrstechnik der TU Dresden mit der Untersuchung der Unfallgefährdung von Motorradfahrern erstmals aus einer verknüpfenden Perspektive von Fahrzeug- und Straßenverkehrstechnik [1].

Neben einer bundesweiten Analyse von über 100.000 Unfällen mit Motorradbeteiligung, sind vertiefte Untersuchungen in Sachsen durchgeführt worden, da sich das Motorradunfallgeschehen in diesem Bundesland als repräsentativ erwiesen hat. Grundlage der örtlich detaillierten Untersuchung sind über 12.000 Unfälle mit Beteiligung motorisierter Zweiräder in Sachsen in den Jahren 2004 bis 2006. Hier wurden über 200 Streckenabschnitte mit 1.600 Unfällen für einen paarweisen Vergleich ausgewählt:

Die Hälfte der Strecken sind durch ein besonders konzentriertes Motorradunfallgeschehen aufgefallen und wurden vergleichbaren Strecken gegenübergestellt, die nicht unfallauffällig sind. Auf der Fahrzeugseite wurden über 1.300 Datensätze aus der Datenbank der UDV ausgewertet, um die spezifischen Einflüsse von Fahrzeugeigenschaften und Fahrerverhalten zu beschreiben. Zudem wurde eine Befragung von 6.879 Motorradfahrern gemeinsam mit der Zeitschrift „Motorrad“ durchgeführt.

Häufigste Unfallursachen sind nach wie vor:

- zu hohe Geschwindigkeit
- Fehler beim Überholen
- Abstandsfehler
- Selbstüberschätzung.

Die Unfallforschung der Versicherer (UDV) hat daher zusammen mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) und den Zeitschriften „Tourenfahrer“ und „Motorradfahrer“ zunächst für drei Jahre die **German Safety Tour** (GST) ins Leben gerufen. Katja Poensgen, ehemalige Motorrad-Rennfahrerin, unterstützt die Kampagne.

[1] UDV-kompakt „Analyse des Motorradunfallgeschehens“ unter www.udv.de

GERMAN SAFETY TOUR 2009

GEWINNE deinen Platz in der
GERMAN SAFETY TOUR
2009
JETZT SPIELEN

- >> GERMAN SAFETY TOUR
- >> TOUR-TERMINE 2009
- >> TOUR-INHALTE
- >> SICHERHEITSTIPPS
- >> GERMAN SAFETY TEAM
- >> KATJA POENSGEN
- >> TOUR-BERICHTE
- >> TOUREN 2009
- >> UNSERE PARTNER

GERMAN SAFETY TOUR 2009 in Tallinn (Estland)
Auch in diesem Jahr präsentierte sich der DVR, diesmal mit der „GERMAN SAFETY TOUR“, auf dem vierten, zehntägigen Fit to Drive Kongress, welcher unter dem Motto „Reality and Vision – Common problems, European Solutions“ in Tallinn stattfand ... [mehr](#)

MOTORRAD Sicherheitstraining IM REALVERKEHR
Was ist das genau?
Sicherheitstrainings sind eine gern in Anspruch genommene „Auffrischung“ der eigenen Fahrkenntnisse und -praktiken. Besonders im Frühjahr, kurz vor Start der Motorradsaison ... [mehr](#)

Hauptgewinn: Mitglied im German Safety Team 2009
Das German Safety Team 2009 setzt sich wieder aus 10 Gewinnern zusammen... [mehr](#)

KOOPERATIONEN 2009
Auch in diesem Jahr kooperiert die German Safety Tour mit der Verkehrspolizei. Zahlreiche Veranstaltungen ... [mehr](#)

MOTORRAD
Sicherheitstraining
IM REALVERKEHR

ZU DEN ANGEBOTEN

Katja Poensgen

ist das Gesicht der Kampagne und als ehemalige Motorrad-Rennfahrerin die einzige Frau Deutschlands, die auf diesem Gebiet eine derartige Karriereaufbahn aufweisen kann. [mehr](#)

Diese Aktion steht unter der Schirmherrschaft des Ministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee

HIER!

WEITERE TOUREN

IMPRESSUM | KONTAKT | PRESSE

GERMAN SAFETY TOUR 2009

GEWINNE deinen Platz in der
GERMAN SAFETY TOUR
2009
JETZT SPIELEN

- >> GERMAN SAFETY TOUR
- >> TOUR-TERMINE 2009
- >> TOUR-INHALTE
- >> SEHEN & GESEHEN WERDEN
- >> GRUPPENFAHRT
- >> VERKEHRSZEICHEN & REGELN
- >> LÄNGSVERKEHR
- >> QUERVERKEHR
- >> FAHRBAHNVERLAUF
- >> FAHRBAHNBELAG
- >> SICHERHEITSTIPPS
- >> GERMAN SAFETY TEAM
- >> KATJA POENSGEN
- >> TOUR-BERICHTE
- >> TOUREN 2009
- >> UNSERE PARTNER

Sehen und Gesehen werden

Was beeinflusst die eigene Wahrnehmung?
(positiv oder negativ)
Von wem wurden wir vermutlich nicht (rechtzeitig) erkannt?
Typische Beobachtungen während einer Sicherheitstour:

- Wechselnde Licht- und Sichtverhältnisse (z.B. beim Durchfahren von Waldgebieten)
- Blendung durch tief stehende Sonne
- Sichtbehinderung durch beschlagene, verkratzte oder getönte Visiere, schmale Silhouette und Tarnfarben der Motorradfahrer (Kontraste und Konturen)
- **"Auffällige" Fahrweise:** Position im Fahrstreifen, Warnsignale

WEITER

MOTORRAD
Sicherheitstraining
IM REALVERKEHR

ZU DEN ANGEBOTEN

Katja Poensgen

ist das Gesicht der Kampagne und als ehemalige Motorrad-Rennfahrerin die einzige Frau Deutschlands, die auf diesem Gebiet eine derartige Karriereaufbahn aufweisen kann. [mehr](#)

Diese Aktion steht unter der Schirmherrschaft des Ministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee

HIER!

WEITERE TOUREN

IMPRESSUM | KONTAKT | PRESSE

Bild 1:
Internetauftritt German Safety Tour

Die German Safety Tour ist keine gewöhnliche Informations- oder Plakatkampagne. Die Aufklärung über die Gefahren des Motorradfahrens erfolgt sowohl über die offizielle Website **www.german-safety-tour.de**, als auch praktisch anhand von Motorrad-Sicherheitstouren, die deutschlandweit durchgeführt werden. Im Gegensatz zum klassischen Sicherheitstraining für Motorradfahrer, findet die German Safety Tour nicht auf einem abgesperrten, präparierten Gelände statt, sondern im normalen Straßenverkehr.

Die Inhalte der Sicherheitstouren ergeben sich einerseits aus den Themen und Übungen des stationären, klassischen Motorrad-Sicherheitstrainings, andererseits aus dem Kontext des Fahrens in der Gruppe und der Begegnung mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Die Umsetzung der Inhalte erfolgt während einer Gruppenausfahrt mit verschiedenen Haltepunkten. An den Stationen einer Tour werden unter Anleitung der Trainer gezielte fahrpraktische Übungen zur Verbesserung der Fahrzeugbeherrschung durchgeführt. Hierzu gehören beispielsweise Bremsübungen oder das Handling der Maschine bei niedriger Geschwindigkeit.

Ein weiterer und entscheidender Bestandteil der Tour ist die Selbst- und Fremdbeobachtung während der Ausfahrten. Zur Steuerung der Beobachtungen werden den Teilnehmern Aufgaben gestellt. Sie sollen z. B. besonders auf den Fahrbahnverlauf oder Fahrzeuge im Querverkehr achten. Die Beobachtungen werden im Seminarraum zusammengetragen und diskutiert. Während der Tour erstellte Videoaufzeichnungen werden ebenfalls ausgewertet. Die Sicherheitstour soll auf diese Weise die Handlungskompetenz der Teilnehmer fördern, die für eine sicherheitsorientierte, defensive Fahrweise im Straßenverkehr erforderlich ist. Soziale Aspekte des Verkehrsverhaltens erhalten dabei ein besonderes Gewicht.

Die Teilnehmer werden dazu ermutigt, die Übungen auch nach der Sicherheitstour immer wieder anzuwenden. Eine solche kontinuierliche Schulung des Bewusstseins für potenzielle Gefahren und Reaktionsmöglichkeiten entspricht dem Konzept von Bernt Spiegel, das er in dem Buch „Die obere Hälfte des Motorrads“ beschreibt und in Form eines Übungsbuches „Motorradtraining alle Tage“ weiterentwickelt hat. Auszüge hieraus sowie eine Beschreibung der Beobachtungsübungen sind auf der Kampagnen-Website zu finden.

Um die subjektive Einschätzung der Teilnehmer zu den Inhalten dieses speziellen Trainings zu messen, hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) die Fahrer zunächst während der Touren und ein drittel Jahr nach den Touren mit einem standardisierten Fragebogen (siehe Anhang 1) nach den Inhalten und den persönlichen Einschätzungen zum GST- Training befragt.

Die Ergebnisse zeigen Folgendes:

- Insgesamt nahmen 100 Fahrer 2008 an der German Safety Tour und an der Befragung teil.
- Im Nachher Zeitraum konnte eine 78 Prozent Rücklaufquote verzeichnet werden, was auf eine hohe Akzeptanz hinweist.
- Die Teilnehmer fahren im Mittel ca. 8.000 km pro Jahr und haben im Durchschnitt 14 Jahre Fahrerfahrung (siehe auch Bild 3).

Altersverteilung

Die Altersverteilung der Trainingsteilnehmer war sehr durchmischt, die Fahrer waren zwischen 18 und 65 Jahren alt. Die meisten Fahrer waren zwischen Mitte 20 und Mitte 50 .

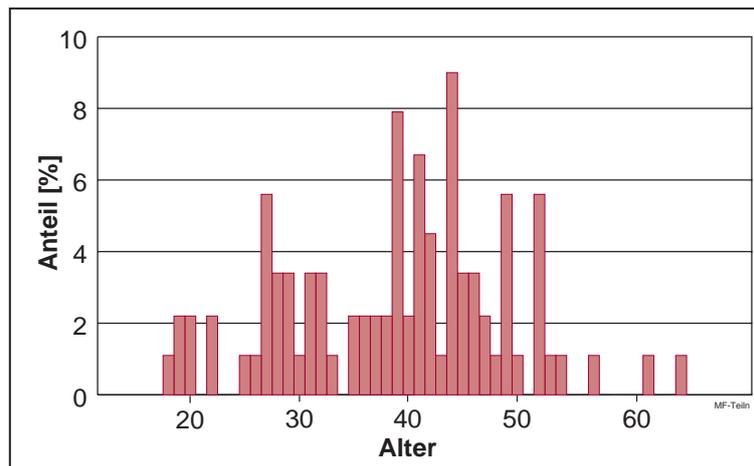


Bild 2:
Altersverteilung der Tourteilnehmer

Fahrerfahrung

Die Verteilung der Fahrer nach Fahrerfahrung ist ebenfalls sehr gestreut. Allerdings liegt die durchschnittliche Erfahrung bei 14 Jahren. Diese sehr weiten Verteilungen in Alter und Fahrerfahrung haben den Vorteil, ein „Gesamtbild“ der unterschiedlichen Fahrer innerhalb der Befragung abzubilden.

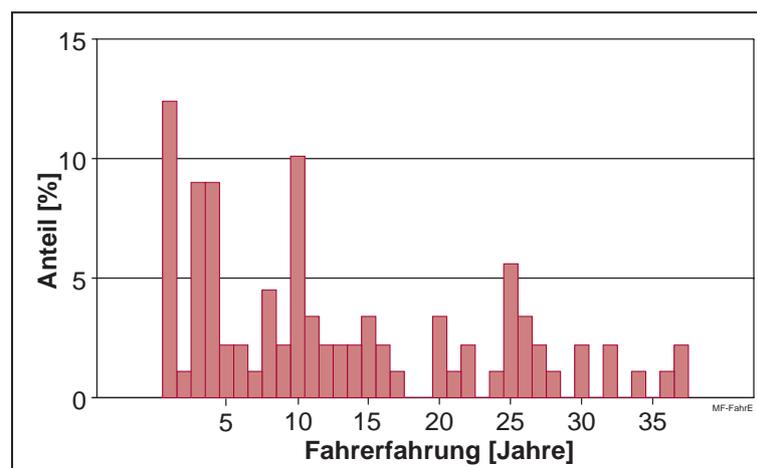


Bild 3:
Fahrerfahrung

Motive zum Motorradfahren

Um einen Eindruck von den subjektiven Gründen, die zum Motorradfahren führen, zu bekommen, wurden die Teilnehmer der Tour nach ihren Motiven befragt. Über 80 Prozent der Teilnehmer gaben das Kurvenfahren als einen der wichtigsten Gründe an. Danach folgen die Themen „Landschaft“ (75 Prozent) und das Gefühl von Freiheit (65 Prozent). Geschwindigkeit war immerhin wichtig für ca. ein Drittel der Befragten. Sieben der Teilnehmer benannten den „Adrenalinkick“ als Motiv, womit sich zeigt, dass das bewusste Risiko nur von wenigen gesucht wird.

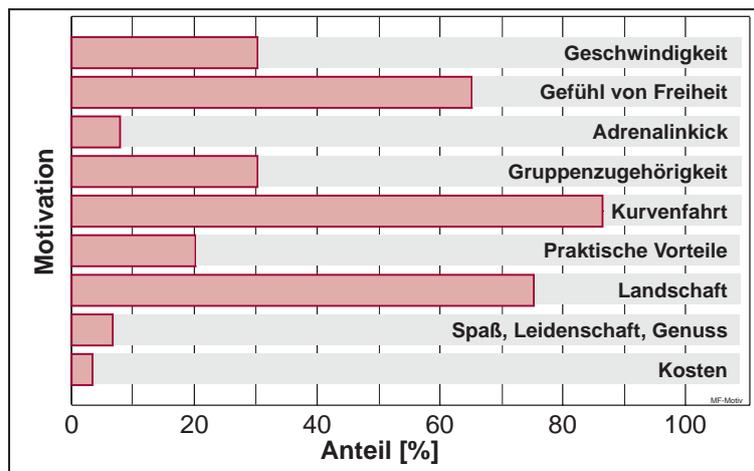


Bild 4: Motivation

Erhöhung der Fahrsicherheit durch die GST

Die Teilnehmer wurden im weiteren zu subjektiven Gewinn der German Safety Tour gefragt: fast 90 Prozent aller Befragten gaben unmittelbar nach der Tour an, dass das hier praktizierte Training ihre Fahrsicherheit erhöht.

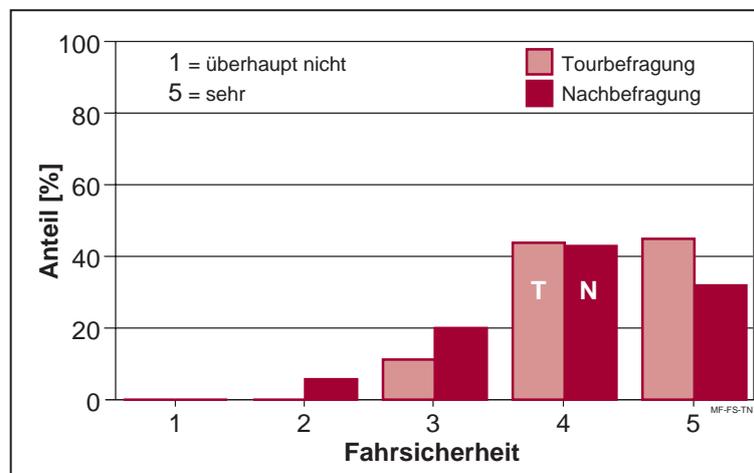


Bild 5: Fahrsicherheit (Frage 8)

In der Nachher Befragung zeigt sich eine kleine Verschiebung nach unten (70 Prozent), was aber dennoch für eine hohe positive Nachhaltigkeit der Tourinhalte spricht (siehe Bild 5).

Zu dem geschilderten Fahrsicherheitsgewinn fanden fast alle Teilnehmer, dass diese Art von Sicherheitstour auch viel Spaß gemacht hat.

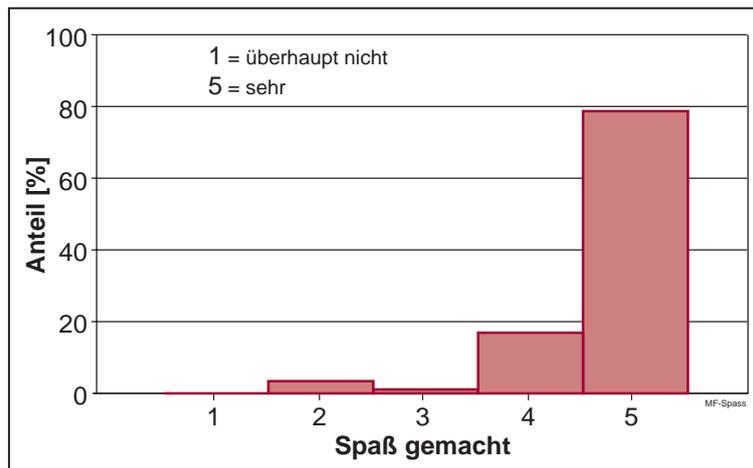


Bild 6:
Fahrspaß (Frage 7)

Beliebte Übungen

Ein wesentliches Ziel der GST ist das zukünftig ständige Training beim alltäglichen Fahren. Daher sind die Übungen bei der Tour so angelegt, dass sie von den Teilnehmern im Alltag wiederholt geübt werden können. Welche Übungen dabei besonders positiv von den Teilnehmern bewertet wurden, zeigen auch folgende Ergebnisse; generell muss zunächst zwischen Beobachtungsübung und Fahrübung unterschieden werden.

Besonders beliebt bei den Fahrübungen ist das Handling der Maschinen beim langsamen Geradeausfahren und dem daraus folgenden Wenden. Neue Aspekte des Balanceverhaltens durch gezielte Brems- und Geschwindigkeitsregulierung sind dabei besonders beliebt. Die Fahr- und Bremsübungen auf losem Untergrund (z. B. Schotter) werden im Nachgang noch positiver bewertet. Der hohe, fast gleichbleibende Anteil dieser beliebten Übungen zeigt, wie nachhaltig diese bei den Fahrern wirken.

Bei den Beobachtungsübungen wurden die Teilnehmer während der Tour aufgefordert zu sagen, welche Übungen sie selbst weiterüben werden und welche sie weiterempfehlen werden; dabei zeigt sich dass überdurchschnittlich viele Fahrer (70 Prozent) die Beobachtungsübung zum Fahrbahnbelag weiterempfehlen wollen und sie selbst diese (so die Nachherbefragung) auch durchführen (69 Prozent). Auch die Übungen zum „sehen und gesehen werden“, werden von 69 Prozent empfohlen und von 63 Prozent im Nachhinein durchgeübt.

Fahrübungen Tourbefragung %	Fahrübungen Nachherbefragung %
Langsam geradeaus / wenden Handling (67) Loser Untergrund (60) Kurvenfahrt (65) Bremsen / auch unterwegs (40) keine (3)	Langsam geradeaus / Handling (81) Loser Untergrund (77) Kurvenfahrt (71) Bremsen (49) keine (1)
Empfohlene Beobachtungsübungen Tourbefragung %	Angewendete Beobachtungsübungen Nachbefragung %
Sehen und gesehen werden (72) Fahrzeuge im Längsverkehr (63) Fahrzeuge im Querverkehr (71) Fahrbahnbelag (79) Fahrbahnverlauf (80) keine (0)	Sehen und gesehen werden (64) Fahrzeuge im Längsverkehr (37) Fahrzeuge im Querverkehr (57) Fahrbahnbelag (80) Fahrbahnverlauf (75) keine (4)

Tabelle 1:
Beliebte Übungen

Beobachtungsübungen

Sehen und Gesehen werden

Was beeinflusst die eigene Wahrnehmung (positiv oder negativ)?
Von wem wurden wir vermutlich nicht (rechtzeitig) erkannt?

Typische Beobachtungen während einer Sicherheitstour:

- Wechselnde Licht- und Sichtverhältnisse (z. B. beim Durchfahren von Waldgebieten)
- Blendung durch tiefstehende Sonne
- Sichtbehinderung durch beschlagene, verkratzte oder getönte Visiere, schmale Silhouette und Tarnfarben der Motorradfahrer (Kontraste und Konturen)
- „Auffällige“ Fahrweise: Position im Fahrstreifen, Warnsignale

▪ Tipps zum Sehen und Gesehen werden:

- Helm mit kratzfestem, ungetöntem Anti-Beschlag-Visier nutzen.
- Möglichst integriertes Sonnenvisier oder –blende.
- Augen regelmäßig untersuchen lassen (spätestens ab dem 45. Lebensjahr).
- Bei tiefstehender Sonne: Die Gefahr kommt von dort, wo der Schatten hinzeigt.
- Auffällig kleiden: helle Farben an den Konturen, Reflexmaterialien.
- Auffällig fahren, um nicht übersehen zu werden.

Fahrbahnbelag

Wenn sich zwei Oberflächen berühren entsteht Haftung. Im Fall der Straßenaftung stellt der Reifen den einen, die Straßenoberfläche den anderen Reibpartner dar. Das Haftvermögen, der Grip, wird vom Straßentyp und dem Zustand der Oberfläche wie Sauberkeit oder Feuchtigkeit bestimmt.

Typische Beobachtungen während einer Sicherheitstour:

- Auf Nebenstrecken, die für Motorradfahrer besonders reizvoll sind, finden wir häufig schlechte Fahrbahnbeläge
- Eine besondere Rutschgefahr geht von Fahrbahnmarkierungen und Bitumenflickstellen aus
- Bei landwirtschaftlichem Verkehr oder an Baustellen ist die Fahrbahn häufig verschmutzt
- Je nach Jahreszeit können pflanzliche Produkte die Fahrbahn verunreinigen (Blütenstaub, Blätter, Früchte etc.)
- Einsetzender Regen sorgt dann für einen extrem glatten Schmierfilm
- Bei Nässe sind Verschmutzungen der Fahrbahn besonders schlecht zu erkennen

Bei den Übungen sollten folgende Fragen beantwortet werden können:

- Welche Fahrbahnbeläge bergen wann eine besondere Rutschgefahr?
- Was finden wir alles auf der Fahrbahn, das uns gefährlich werden kann?

Tipps zum Fahren bei besonderen Fahrbahnverhältnissen:

Vor jeder Fahrt die Haftungsverhältnisse der Fahrbahn checken:

- Zur Überprüfung der Haftungsverhältnisse eignet sich das ABS besonders gut
 - Der erforderliche Bremsdruck bis zum Einsetzen der Regelung ist ein Maß für die Haftreibung.
- Bei glatter Straße eine entspannte und sanfte Fahrweise an den Tag legen. Auf gute Kleidung, die trocken und warm hält, achten. Sie ist die Voraussetzung für einen entspannten und sanften Fahrstil. Auf Gefahrzeichen achten!*

Fahrbahnverlauf

Der Verlauf einer Straße ist neben der Beschaffenheit des Fahrbahnbelags das zweite wichtige Kriterium für die Wahl einer angemessenen Geschwindigkeit. Die Wahrnehmung des genauen Fahrbahnverlaufs wird beeinflusst durch Tiefenmerkmale (Kurven, Kuppen, Bäume etc.), die den Blick in die Tiefe der Straße beeinträchtigen) und Randmerkmale (Leitpfosten, -planken, -linien, Richtungstafeln etc.), die für eine optische Führung der Straße sorgen.

Tipps und Hinweise zum Kurven fahren:

Phasierung der Kurvenfahrt üben:

- Bremsen und herunterschalten.
- Rollen lassen - die Maschine hängt am Gas.
- Beschleunigen mit aufrichten, wenn der Kurvenausgang sichtbar ist.

Für die Linienwahl gilt:

- Lange außen bleiben.
- Spät einlenken.

- Scheitelpunkt in Richtung Kurvenausgang verlegen.
Sicherheitsreserven sind das Maß für die Fähigkeit, an jedem Punkt der Kurve auf dem kleinstmöglichen Radius weiterzufahren und innerhalb der überschaubaren Strecke anhalten zu können.
Gleichzeitig fragen:

- Bei welchen Kurven lässt sich der Verlauf schlecht einschätzen?
- In welchen Kurven ist eine „Flucht ins Gelände“ möglich, in welchen nicht?
- (Prozentualer Anteil?)
- Welche Schräglagenreserven haben wir in den Kurven?

Fahrzeuge im Querverkehr

Auf den US-amerikanischen Ingenieur Edward A. Murphy, jr. geht eine Lebensweisheit zurück, die als Murphys Gesetz berühmt wurde: *„Alles, was schiefgehen kann, wird auch schiefgehen.“* Übertragen auf den Straßenverkehr könnte man formulieren: *„Wenn sich Fahrlinien (theoretisch) schneiden können, wird es auch (praktisch) zu Kollisionen kommen.“*

Genau hier liegt das Problem bei der Begegnung mit Fahrzeugen im Querverkehr. Eine Studie des GDV zu solchen „gefährlichen Begegnungen“ zwischen Pkw- und Motorradfahrern belegt, dass Querverkehrssituationen das Unfallgeschehen dominieren.

Typische Beobachtungen während einer Sicherheitstour:

- Fahrzeuge, die uns an Kreuzungen oder Einmündungen „in die Quere“ kommen, sind typisch für innerörtliche Verkehrssituationen.
- An besonders unübersichtlichen Stellen helfen bisweilen Verkehrsspiegel.
- Vorfahrt oder Vorrang wird einer Gruppe Motorradfahrern eher gegeben, wenn sie als Einheit wahrgenommen wird.
- Blickkontakt mit Fahrzeugen im Querverkehr ist meist nur eingeschränkt möglich.
- Eine zuverlässige Prognose, ob ein wartepflichtiges Fahrzeug im Querverkehr tatsächlich hält, ist nur schwer möglich.

Die Fragen zu dieser Übung lauten:

- Wann müssen wir damit rechnen, dass der Querverkehr nicht hält, also Kollisionsgefahr besteht?
- Wie gut gelingt der „Blickkontakt“ zum Querverkehr?

Tipps zum Umgang mit Fahrzeugen im Querverkehr:

- Bei unklarer Verkehrslage und drohenden Konflikten Geschwindigkeit reduzieren.
- Bremsbereit sein, Blickkontakt aufnehmen.
- Nie auf die eigene Vorfahrt vertrauen.
- Sichtbar und „auffällig“ fahren, so dass der Autofahrer aufmerksam wird.
- Im Zweifelsfall Warnsignale geben (Hupe, Lichthupe), aber Achtung, die Lichthupe kann auch als Aufforderung zum Fahren missverstanden werden.
- Frühzeitig reagieren: Lieber 100mal zu früh als einmal zu spät.

Fahrzeuge im Längsverkehr

Überholvorgänge sind auch mit Motorrädern schwierige Manöver. Innerhalb kurzer Zeit muss eine komplizierte mathematische Operation ausgeführt werden, bei der das eigene Beschleunigungsvermögen, die Geschwindigkeit des zu Überholenden und die Annäherungsgeschwindigkeit des Gegenverkehrs bzw. die überschaubare Strecke zu berücksichtigen sind.

Zwei typische Schätzfehler lassen das Überholen zum Risiko werden:

- Geschwindigkeiten entgegenkommender Fahrzeuge werden unterschätzt – sie kommen uns langsamer vor, als sie tatsächlich sind.
- Entfernungen werden überschätzt – Gegenstände erscheinen weiter weg als sie tatsächlich sind. Daher wird bei den Übungen auf folgende Fragestellungen geachtet:
- Wann überholen wir - wann werden wir überholt?
- Wann bin ich während eines Überholvorgangs im „toten Winkel“?
- Wie häufig werden Kurven von entgegenkommenden Fahrzeugen geschnitten?

Tipps zum Umgang mit Fahrzeugen im Längsverkehr:

- Nicht längere Zeit neben einem Fahrzeug fahren.
- Den toten Winkel schnell verlassen.
- Auf den Rückspiegel achten (Wenn das Gesicht oder Motorrad sichtbar).
- Vorsicht bei haltenden Fahrzeugen am Straßenrand. Blinken könnte Einfädeln in die Fahrspur, aber auch Wenden ankündigen.
- Vor dem Überholen checken: Darf ich – kann ich – muss ich überholen? Im Zweifel nie!
- Vor dem Ausscheren: Spiegel, Blinker, Schulterblick.
- Kolonnen nicht von hinten „aufrollen“.
- Auf der Landstraße mit überholenden Fahrzeugen im Gegenverkehr rechnen.
- Vor einer Kurve mit Fahrzeugen rechnen, die die Kurve schneiden.

Fahren in der Gruppe

Motorradfahren in der Gruppe verlangt nach einigen speziellen Regeln, wenn die Tour nicht in Stress ausarten sollte. Das gilt ganz besonders dann, wenn sich die einzelnen Gruppenmitglieder nicht kennen und unterschiedliche Fahrer- und Motorradtypen in der Gruppe zusammenkommen. Folgende Fragestellungen werden beantwortet:

- Welche Störungen treten auf?
- Welche Regeln werden für die Gruppenfahrt vereinbart?
- Werden die Regeln eingehalten?
- Wie verhält sich der Vorausfahrende?

Typische Beobachtungen während einer Sicherheitstour:

- Es wird nicht eigenverantwortlich gefahren/überholt, sondern dem Vorausfahrenden „blind“ gefolgt.
- Die Gruppe reißt ständig auseinander - die Abstände untereinander sind zu groß.

- Der Wechsel von versetzt fahren auf der Geraden und hintereinander in Kurven klappt nicht.
- Beim Verlassen von Ortschaften bildet sich ein „Ziehharmonika-Effekt“.
- Haltestellen bieten nicht genügend Platz für die ganze Gruppe.

Regeln für das Fahren in der Gruppe:

- Das Fahren in der Gruppe verlangt nach gegenseitiger Rücksichtnahme
- Jeder bleibt für seine Fahrweise verantwortlich
- Reihenfolge festlegen und einhalten
- Auf Geraden versetzt fahren, in Kurven auf der Sicherheitslinie
- Richtigen Sicherheitsabstand zum Vorausfahrenden einhalten
- Jeder achtet auf seinen Hintermann
- Überholende wieder einscheren lassen

Verkehrszeichen und -regeln

Verkehrsregelungen, insbesondere Verkehrs- und Streckenverbote, sind vielen Bikern ein Dorn im Auge. Sie fühlen sich in ihrer Freiheit beschränkt, eigenverantwortlich entscheiden und handeln zu können. Dabei sind Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Streckensperrungen meistens eine Reaktion der Ordnungsbehörden auf steigende Unfallzahlen. Bei den Übungen wird folgendes hinterfragt:

- Auf welche Gefahren weisen Verkehrszeichen (Gefahrzeichen) hin?
- Wo finden wir Geschwindigkeitsbeschränkungen?
- Sind diese Verkehrszeichen und -regeln ausreichend und sinnvoll?
- Wovon hängt es ab, wie großzügig ich die Regeln auslege?

Typische Beobachtungen während einer Sicherheitstour:

- Gefahrzeichen liefern hilfreiche Informationen zu einer Gefahrenstelle
- Häufig werden Gefahrzeichen mit Vorschriftzeichen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) gekoppelt
- Die Sinnhaftigkeit dieser Koppelung ist nicht immer einsehbar, z. B. wenn die Geschwindigkeit wegen Rollsplitts auf 30 km/h beschränkt ist, aber kein Rollsplitt im Fahrstreifen liegt
- Kurvenreiche und damit besonders reizvolle Motorradstrecken sind in der Regel auf 70 oder 50 km/h reduziert, manchmal sogar für Motorradfahrer vollständig gesperrt

Tipps zum Umgang mit Verkehrszeichen und -regeln

- Sich flexibel an Situationen anpassen und an Regeln, ohne Rechthaberei, orientieren.
- Zu „optimalem“ Situationsablauf beitragen.
- Fehler anderer erkennen und ggf. ausbügeln.
- Situationsorientiert mitdenken.
- Schwierige, riskante Situationen vermeiden.
- Auf Kooperation und Solidarität hin ausgerichtet sein; sich bewusst für einen entsprechenden Fahrstil entscheiden.

Sicherheitsverhalten

Befragt zu ihrem Sicherheitsverhaltensgaben gaben alle Teilnehmer an, immer einen Helm zu tragen. Auch Sicherheitskleidung wird in den meisten Fällen getragen. Chopperfahrer tragen signifikant weniger Protektoren als die anderen Fahrer.

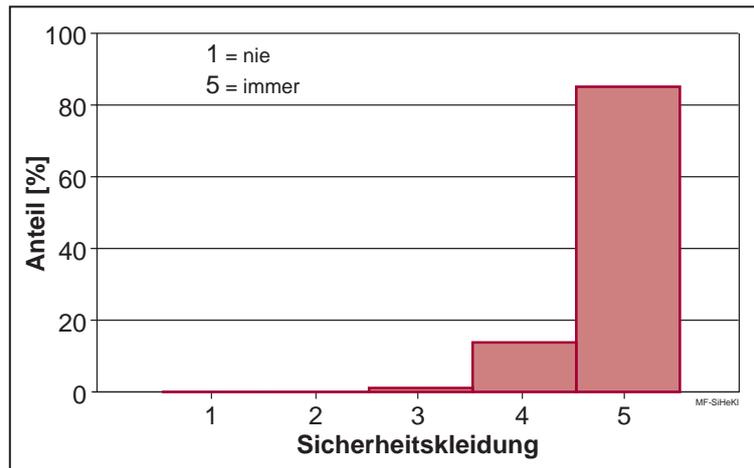


Bild 7:
Sicherheitskleidung (Frage 17)

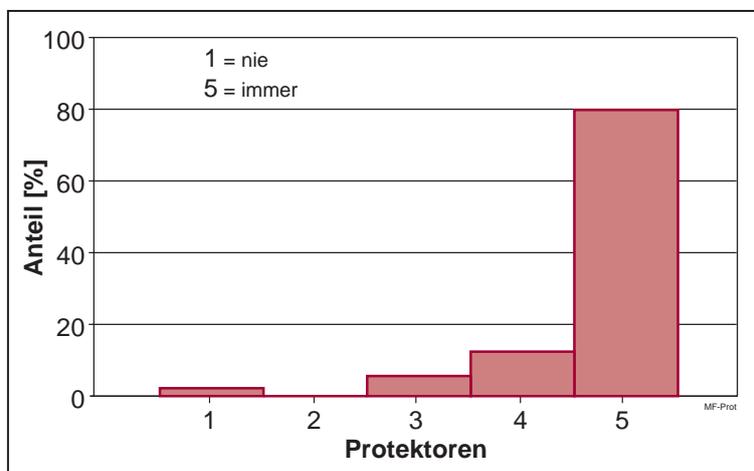


Bild 8:
Protektoren (Frage 18)

Interessant dabei ist, dass Chopper und Sportmaschinenfahrer sich weniger sicher im Straßenverkehr als Fahrer von Naked Bikes, Enduros und Tourenfahrer fühlen. Einen Zusammenhang zu der Sicherheitskleidung kann man allerdings nicht herstellen.

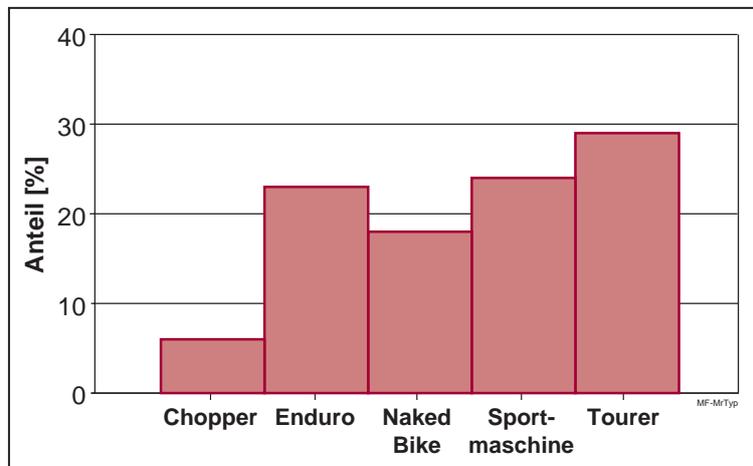


Bild 9:
Sicherheitsbewußtsein

Unterschiede zwischen Unfallfahrern und unfallfreien Fahrern

Unterschiede in den Einschätzungen gibt es auch zwischen Fahrern, die bisher keinen und denen, die bereits einen Unfall hatten.

Unfallfreie Fahrer...

- geben eine größere Erhöhung der Fahrsicherheit durch die Tour an,
- tragen tendenziell häufiger Sicherheitskleidung,
- schreiben ABS tendenziell eine stärkere Erhöhung der Fahrsicherheit zu,
- schätzen Motorradfahren als gefährlicher ein,
- behaupten, ihr Motorrad weniger gut zu beherrschen
- und geben eine bedachtere Fahrweise an

...als Unfallfahrer.

Fahrer, die schon an mindestens 1 „normalen“ Training teilgenommen haben...

- halten Motorradfahren für gefährlicher,
- haben mehr Angst einen Unfall zu erleiden,
- Beschreiben ihre Fahrweise eher als bedacht und
- geben eher eine Beeinflussung ihrer Fahrweise durch kritischen Situationen an

...als Fahrer, die noch an keinem Training teilgenommen haben.

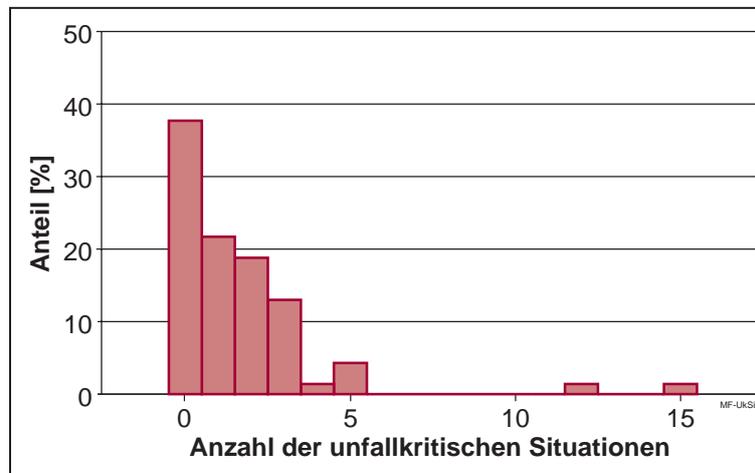


Bild 10:
Anzahl unfallkritischer Situationen

Fazit

- Das Feedback zur Sicherheitstour ist sehr positiv (auch in der Nachherbefragung). So geben nachher immerhin fast 80 Prozent der Befragten an, dass das Training bei der German Safety Tour empfehlenswert ist.
- Das klassische Sicherheitstraining wird dennoch genauso geschätzt.
- Sportmaschinenfahrer einerseits und Chopperfahrer andererseits fallen durch ein reduziertes Sicherheitsgefühl auf.
- Unfallfreie Fahrer haben „mehr Respekt“ vor dem Motorradfahren und ein größeres Sicherheitsbewusstsein.
- Trainingsteilnehmer sind „ängstlicher“ und vorsichtiger unterwegs als Fahrer, die noch nie ein Training absolviert haben.
- Auf Grund dieser großen Erfolge hat der Deutsche Verkehrssicherheitsrat das „Training im Realverkehr“ neu zertifizieren lassen und entwickelt zur Zeit ein Handbuch für Moderatoren, damit die Inhalte der GST als „Training im Realverkehr“ zukünftig flächendeckend in Deutschland angeboten werden können.

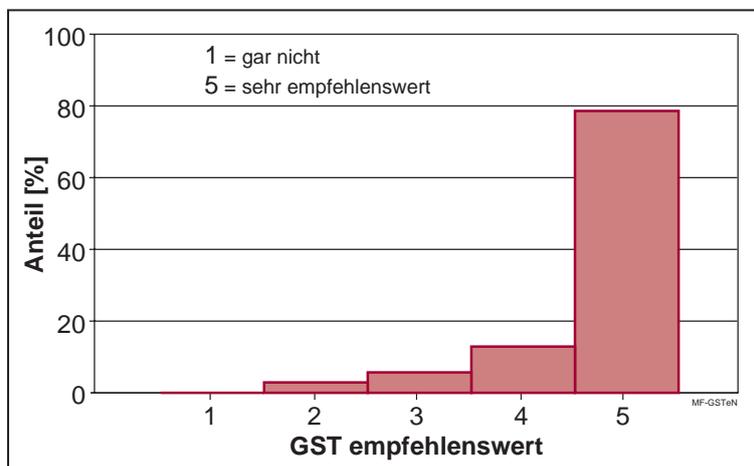
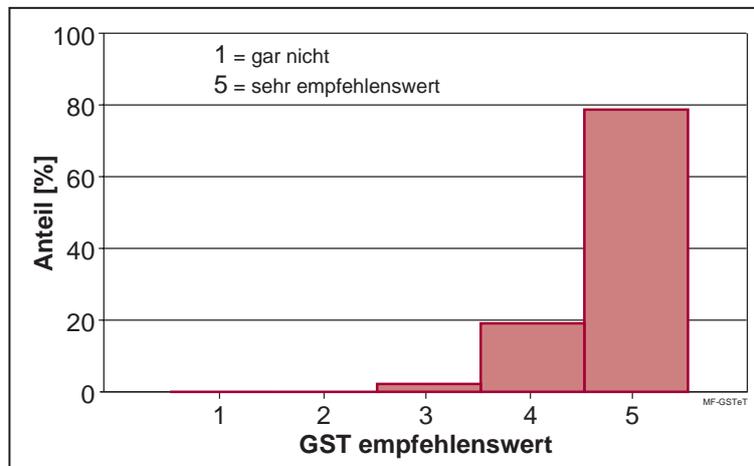


Bild 11:
Meinungen zur GST-Tour (vorher oben, nachher unten)



Liebe/r Motorradfahrer/in,

Vielen Dank, dass Sie sich kurz Zeit nehmen diesen Feedbackbogen beidseitig auszufüllen. Die Teilnahme erfolgt anonym und steht in keinem Zusammenhang mit der Ermittlung des Siegers der Safety Tour.

Bitte kreuzen Sie jeweils **alle zutreffenden** Antworten an. Bei Antworten mit Skala entscheiden Sie sich bitte für **eine Zahl**. Machen Sie bitte keine Kreuze in Zwischenräume.

Alter: _____	Geschlecht: <input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w
1. Welches Motorrad nutzen Sie am häufigsten?	
<input type="checkbox"/> Sportmaschine <input type="checkbox"/> Naked Bike <input type="checkbox"/> Enduro <input type="checkbox"/> Tourer <input type="checkbox"/> _____	
2. Hat dieses Motorrad ABS? <input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein	
3. Seit wie vielen Jahren fahren Sie Motorrad? _____	
4. Wie viele km fahren Sie durchschnittlich im Jahr? _____	
5. Wie viele Motorradunfälle hatten Sie? unverletzt: ___ leicht verletzt: ___ schwer verletzt: ___	
6. Wie oft waren Sie mit dem Motorrad in einer unfallkritischen Situation? _____	
7. Wie viel Spaß hat die heutige Tour gemacht?	
überhaupt nicht 1 2 3 4 5 sehr viel	
8. Wie sehr hat die heutige Tour zur Erhöhung Ihrer Fahrsicherheit beigetragen?	
überhaupt nicht 1 2 3 4 5 sehr	
9. Welche Übungen würden Sie anderen Fahrern / Freunden weiterempfehlen?	
<input type="checkbox"/> Übung 1 <input type="checkbox"/> Übung 2 <input type="checkbox"/> Übung 3 <input type="checkbox"/> Übung 4 <input type="checkbox"/> Übung 5 <input type="checkbox"/> Übung 6 <input type="checkbox"/> Übung 7 <input type="checkbox"/> keine	
10. Welche Übungen werden Sie zukünftig selbst bei Ihren Fahrten anwenden?	
<input type="checkbox"/> Übung 1 <input type="checkbox"/> Übung 2 <input type="checkbox"/> Übung 3 <input type="checkbox"/> Übung 4 <input type="checkbox"/> Übung 5 <input type="checkbox"/> Übung 6 <input type="checkbox"/> Übung 7 <input type="checkbox"/> keine	
11. Welche Unterstützung wünschen Sie sich, um noch sicherer fahren zu können?	
<input type="checkbox"/> weitere Übungen <input type="checkbox"/> klassisches Fahrsicherheitstraining <input type="checkbox"/> Broschüre/Info zu sicherem Fahren <input type="checkbox"/> Training mit anderer Maschine <input type="checkbox"/> _____ <input type="checkbox"/> keine	
12. An wie vielen Sicherheitstrainings hatten Sie bisher teilgenommen? _____	
13. Falls Sie schon an Trainings teilgenommen hatten: Was hat Sie dazu veranlasst?	
<input type="checkbox"/> vorheriger Unfall <input type="checkbox"/> vorherige kritische Situation <input type="checkbox"/> generelles Interesse <input type="checkbox"/> Geschenk <input type="checkbox"/> Teilnahme mit Freunden <input type="checkbox"/> _____	
14. Wie empfehlenswert sind alltägliche Übungen (wie die der heutigen Tour)?	
überhaupt nicht 1 2 3 4 5 sehr empfehlenswert	

15. Wie empfehlenswert ist ein klassisches Fahrsicherheitstraining (Übungsplatz)?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr empfehlenswert
<input type="checkbox"/> kann ich nicht beurteilen						
16. Tragen Sie beim Motorradfahren einen Helm?						
nie	1	2	3	4	5	immer
17. Tragen Sie beim Motorradfahren Sicherheitsbekleidung (Leder- / Textilkombi)?						
nie	1	2	3	4	5	immer
18. Tragen Sie beim Motorradfahren Protektoren?						
nie	1	2	3	4	5	immer
19. Für wie gefährlich halten Sie Motorradfahren?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr
20. Wie wichtig ist es für die Verkehrssicherheit, dass ein Motorrad ABS hat?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr
21. Wie gut beherrschen Sie Ihr Motorrad?						
noch nicht so gut	1	2	3	4	5	sehr gut
22. Wie viel Angst haben Sie davor, mit dem Motorrad einen Unfall zu erleiden?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr viel
23. Wie lässt sich Ihre Fahrweise charakterisieren?						
bedacht	1	2	3	4	5	sportlich
24. Haben bisherige Unfälle / unfallkritische Situationen Ihre Fahrweise beeinflusst?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr
25. Wie sicher fühlen Sie sich mit dem Motorrad auf der Straße / im Straßenverkehr?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr
26. Wie verbesserungsbedürftig ist Ihr Fahrkönnen in risikobehafteten Situationen?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr
27. Wie risikofreudig sind Sie beim Motorradfahren?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr
28. Was motiviert Sie zum Motorradfahren?						
<input type="checkbox"/> Geschwindigkeit	<input type="checkbox"/> Gefühl von Freiheit	<input type="checkbox"/> Adrenalinkick	<input type="checkbox"/> Gruppenzugehörigkeit			
<input type="checkbox"/> Kurvenfahrt	<input type="checkbox"/> praktische Vorteile	<input type="checkbox"/> Landschaft	<input type="checkbox"/> _____			

GST-FB1-2

Bitte überprüfen Sie noch einmal, dass Sie keine Angabe vergessen haben.
Vielen Dank für Ihre Teilnahme!



Liebe/r Motorradfahrer/in

Vielen Dank, dass Sie sich kurz Zeit nehmen diesen Feedbackbogen beidseitig auszufüllen.

Bitte kreuzen Sie jeweils **alle zutreffenden** Antworten an. Bei Antworten mit Skala entscheiden Sie sich bitte für **eine Zahl** zwischen 1 und 5. Machen Sie bitte keine Kreuze in Zwischenräume.

Alter: _____	Geschlecht: <input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w
1. Welches Motorrad nutzen Sie am häufigsten?	
<input type="checkbox"/> Sportmaschine <input type="checkbox"/> Naked Bike <input type="checkbox"/> Enduro <input type="checkbox"/> Tourer <input type="checkbox"/> anderes: _____	
2. Seit wie vielen Jahren fahren Sie Motorrad? _____ Jahre	
3. Wie viele km fahren Sie durchschnittlich im Jahr? _____ km	
4. Wie viele Motorradunfälle hatten Sie seit der Tour?	
_____ Unfall/Unfälle <input type="checkbox"/> bin seither nicht gefahren Davon unverletzt: _____ leicht verletzt: _____ schwer verletzt: _____	
5. Wie oft waren Sie seit der Tour mit dem Motorrad in einer unfallkritischen Situation?	
_____ mal <input type="checkbox"/> bin seither nicht gefahren	
6. Wie sicher fühlen Sie sich mit dem Motorrad auf der Straße / im Straßenverkehr?	
überhaupt nicht 1 2 3 4 5 sehr	
7. Wie sehr hat die Tour zur Erhöhung Ihrer Fahrsicherheit beigetragen?	
überhaupt nicht 1 2 3 4 5 sehr	
8. An welche Fahrübungen können Sie sich noch gut erinnern? (Mehrfachnennungen sind möglich)	
<input type="checkbox"/> Handling (Wenden, Langsamfahrt) <input type="checkbox"/> Fahren / Bremsen auf losem Untergrund <input type="checkbox"/> Kurvenfahrt <input type="checkbox"/> Bremsen auf festem Untergrund <input type="checkbox"/> keine	
9. An welche Beobachtungsübungen der Tour können Sie sich noch gut erinnern? (Mehrfachnennungen sind möglich)	
<input type="checkbox"/> Sehen und gesehen werden <input type="checkbox"/> Fahrzeuge im Längsverkehr <input type="checkbox"/> Fahrbahnbelag <input type="checkbox"/> Fahrzeuge im Querverkehr <input type="checkbox"/> Fahrbahnverlauf <input type="checkbox"/> keine	

10. Welche Beobachtungsübungen haben Sie nach der Tour selbst angewendet? (Mehrfachnennungen sind möglich)						
<input type="checkbox"/> Sehen und gesehen werden	<input type="checkbox"/> Fahrzeuge im Längsverkehr	<input type="checkbox"/> Fahrbahnbelag				
<input type="checkbox"/> Fahrzeuge im Querverkehr	<input type="checkbox"/> Fahrbahnverlauf	<input type="checkbox"/> keine				
11. Wie empfehlenswert ist eine Sicherheitstour wie die German Safety Tour?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr empfehlenswert
12. Für wie gefährlich halten Sie Motorradfahren?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr
13. Wie gut beherrschen Sie Ihr Motorrad?						
noch nicht so gut	1	2	3	4	5	sehr gut
14. Welche Fahrübungen der Sicherheitstour haben Ihre Fahrsicherheit verbessert? (Mehrfachnennungen sind möglich)						
<input type="checkbox"/> Handling (Wenden, Langsamfahrt)	<input type="checkbox"/> Fahren/ Bremsen auf losem Untergrund	<input type="checkbox"/> Kurvenfahrt				
<input type="checkbox"/> Bremsen auf festem Untergrund	<input type="checkbox"/> keine					
15. Wie viel Angst haben Sie davor, mit dem Motorrad einen Unfall zu erleiden?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr viel
16. Wie lässt sich Ihre Fahrweise charakterisieren?						
bedacht	1	2	3	4	5	sportlich
17. Wie verbesserungsbedürftig ist Ihr Fahrkönnen in risikobehafteten Situationen?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr
18. Wie risikofreudig sind Sie beim Motorradfahren?						
überhaupt nicht	1	2	3	4	5	sehr

GST-FB2-2

Bitte überprüfen Sie noch einmal, dass Sie keine Angabe vergessen haben.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.

Wilhelmstraße 43/43G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin

Tel.: 030/2020-50 00, Fax: 030/2020-60 00
www.gdv.de, www.udv.de