

Evaluation von freiwilligen Motorrad- Fahrtrainings

Analysen von Unfällen, Meinungen und
Einstellungen von 5.854 MotorradfahrerInnen



Im Auftrag des Österreichischen
Verkehrssicherheitsfonds

EXPERTINNEN

Komplette Liste der Antworten auf die Fragestellungen im Rahmen der ExpertInnen-Befragung

Praschl Michael, Schöllbauer Julia, *Evaluation von freiwilligen Motorrad-Fahrtrainings*, Wien
2016, im Auftrag des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|----|
| ALLE NENNUNGEN AUS DEN EXPERTINNENBEFRAGUNGEN (ANONYM)..... | 3 |
| <i>Beurteilung der Führerscheinausbildung</i> | 3 |
| <i>Beurteilung der Mehrphasenausbildung</i> | 5 |
| <i>Beurteilung der verpflichtenden Fahrsicherheitstrainings</i> | 6 |
| <i>Verbesserungswünsche bei Motorrad-Fahrausbildung</i> | 8 |
| <i>Motorrad-Fahrausbildung im Ausland</i> | 10 |
| <i>Beurteilung freiwilliger Motorradtrainings</i> | 10 |
| <i>Beurteilung des Qualitätsniveaus (Einheitlichkeit)</i> | 11 |
| <i>Beurteilung der Warm up-Trainings</i> | 13 |
| <i>Beurteilung mehrtägiger Trainings</i> | 14 |
| <i>Beurteilung von Rennstreckentrainings</i> | 15 |
| <i>Beurteilung von Trainings im öffentlichen Verkehr</i> | 17 |
| <i>Kriterien für ein gutes Training</i> | 19 |
| <i>Kriterien für ein schlechtes Training</i> | 20 |
| <i>Wichtigkeit der Bewusstseinsbildung beim Training</i> | 21 |
| <i>Mögliche unerwünschte Folgen von schlechten Trainings</i> | 23 |
| <i>Zielgruppen für Trainings</i> | 24 |
| <i>Vermeidung unerwünschter Trainingseffekte</i> | 25 |
| <i>Senkung des Unfallrisikos durch Trainings</i> | 27 |
| <i>Zertifizierung von Motorradtrainings</i> | 29 |
| <i>Wichtige Maßnahmen zur Unfallreduktion</i> | 30 |

Beurteilung der Führerscheinausbildung

Wie beurteilen Sie die derzeitige Motorrad-Fahr- bzw. Führerscheinausbildung in Österreich?

1. Die Führerscheinausbildung für Motorrad ist auf einem sehr niederen (teils sehr schlechtem) Niveau. Alleine der Umstand, dass sehr viele Motorrad FahrlehrerInnen selbst keine Motorrad besitzen zeigt deutlich, dass die Ausbildung von nicht-motorradfahrendem Personal gemacht wird. Der Umstand, dass eine Person ja vor Jahren selbst ein paar wenige Kilometer mit einem Motorrad gefahren ist, reicht nicht aus um als FahrlehrerIn tätig zu sein. Ich habe selbst ca. 10 Jahre hauptberuflich als Fahrschullehrer gearbeitet. In der Fahrschule waren wir sechs FahrlehrerInnen, die für die A-Ausbildung eingesetzt wurden. Davon hatten aber 4 kein eigenes Motorrad. Auch die Fahrfertigkeiten waren auf einem sehr niederen Niveau. Bei einem Gespräch mit dem Chef über diese Mängel wurde mir gesagt: "die haben ja alle eine Fahrlehrerprüfung gemacht und das wird wohl reichen!" Nach längerem Nachfragen ist es mir dann gelungen, dass wir in der Fahrschule einen Tag für interne Motorradschulung bekommen haben. Den Tag habe ich dann genützt, um mit meinen ArbeitskollegInnen die Grundfahrtechniken und das Bremsen zu üben. Bei der Ausfahrt in einem kurvenreichen Streckenabschnitt konnte man deutlich die UNERFAHRENHEIT erkennen. Linkskurven wurden geschnitten, auch unübersichtliche Kurven wurden falsch gefahren
2. Unsere Erfahrung zeigt, dass sich durch mehr praxisorientierte Übungen, sowie das mehrfache Wiederholen dieser gezielten Übungen der gewünschte Erfolg früher einstellt.
4. Nicht ausreichend!
5. Die Quantität der theoretischen und praktischen Fahrstunden erachte ich als ausreichend. Die Qualität ließe sich verbessern, wenn (endlich) eine Qualitätssicherung für Fahrlehrer installiert würde. Diese sollte eine verpflichtende jährliche Weiterbildung umfassen, ähnlich dem §108a KfG.
Einmal Fahrlehrerprüfung - immer Fahrlehrer, ohne jegliche Qualitätskontrolle ist nicht zeitgemäß.
Führerscheinausbildung darf keine Glücksache sein - je nachdem, welchen Fahrlehrer man erwischt
6. Die Ausbildung ist ausreichend, wenn der Lehrende und der Prüfende auch auf diesen Ausbildungsstand (theoretisch und praktisch) sind. Die 4 Zusatzstunden für über 40 ist ein Schuss daneben, sondern gehört dieser für alle Führerscheinneulinge eingeführt! Das Gefahrengespräch ist viel zu langatmig, es gehörten zwei Stunden zum praktischen Training verschoben. Die Überprüfungsfahrt ist ein Gebiss ohne Zähne und geht vollkommen an der Praxis vorbei.....
Die Übungen der Prüfung, bei richtiger Ausführung sind ein guter Level der Handhabung
8. insgesamt nur ein "zufriedenstellend", weil zu wenig auf die Unfallursache Nummer Eins eingegangen wird: Risikobereitschaft. Es sollte mehr auf die höheren Ebenen der GDE-Matrix eingegangen werden.
9. Die Fahrausbildung für Motorradfahrer ist in Österreich auf einem guten Level. Jeder Fahrschüler hat die Möglichkeit zum Wissenserwerb, Erfahrung und Selbstreflexion.
Persönlich finde ich, wird gutes Wissen gelehrt. Die Schulung zur Selbsterkenntnis und Risikokompetenz ist jedoch noch in den Kinderschuhen und sollte in Zukunft mehr ausgebaut werden. Ob Arbeitssicherheit oder Bergsport - überall vollzieht sich ein Wandel hin zu Risikointelligenz - weg von einer "äußeren" Sicherheit, hin zu einer "inneren" Sicherheit.
Der österreichische Handlungsansatz für einen souveränen Umgang mit Risiko - risflecting® (risflecting.at) könnte hier gemeinsam mit der Verkehrspsychologie einen großen Beitrag zu einer "Neuen Sicherheit" für Motorradfahrer bringen
- 15.Grundsätzlich positiv. Ich sehe eine verstärkte Kontrolle der Fahrschulen für erforderlich. Die Prüfungskriterien der praktischen Prüfung sind im Prüferhandbuch ausreichend definiert - eine einheitliche Anwendung scheitert derzeit am "inhomogenen" Zugang der eingesetzten Prüfer (Fahrschullehrer, Juristen, Techniker und sonstig qualifizierte Personen).
- 16.Die Motorrad-Fahrausbildung hat sich in den letzten Jahren deutlich verbessert; die Mehrphasenausbildung ist ein wichtiger Schritt für die Einbindung praktischer Erfahrungen. Perfektionstrainings runden die Sache ab. Wünschenswert wäre eine besser Schulung in Bezug auf mögliche Risiken, Gefahren(stellen) und der möglichen Vermeidung von kritischen Ereignissen. Präventivmaßnahmen in Bezug auf die Fahrweise sollten vertieft geschult/trainiert werden (evtl. auch in Fahrsimulatoren). Schulungen in Bezug auf "Wie lese ich die Straße?" sind zu empfehlen. Wichtig ist die Schulung einer defensiven Fahrweise inkl. möglicher Konsequenzen (Risikoabschätzung)

18. Sie ist so gut, wie der Kunde möchte (Gruppenausbildung oder Einzelausbildung, also eine Preisfrage) bzw. so gut, wie es die in der Praxis uneinheitlichen Prüfungskriterien halt erfordern.
19. Diesbezüglich eine konkrete Aussage zu treffen ist schwierig, da ich selbst noch nicht an der derzeitigen Motorrad Fahrausbildung teilgenommen habe. Jedoch besuchten mehrere Führerschein- "Neulinge" unser Sicherheitstraining und es war eindeutig erkennbar, dass diese Teilnehmer wesentlich besser geschult waren.
20. Archaisch. Die Ausbildung beruht nach wie vor darauf, dass in einem Hörsaal eine Gruppe von mehr oder weniger interessierten Leuten einem ebenso mehr oder weniger interessierten Vortragenden zuhört. Oder auch nicht. Was man bei der theoretischen Prüfung wissen muss, wird durch ausführliches Üben anhand der Prüfungsfragen erlernt. Möglichkeiten des e-Learning und blended learning, der modernen didaktischen und technischen Ansätze bleiben weitgehend unberücksichtigt. Die Vorschriften hinsichtlich Aus- und Weiterbildung der Fahrlehrer und Fahrschullehrer sind so rudimentär, dass wirklich erfahrene Lehrer, die auch selbst wirklich fahren können, die Ausnahme sind. Jedes Training steht und fällt mit dem Trainer. Es reichen in Österreich weder die Vorschriften für die Ausbildung noch die Anforderung bei der Prüfung und schon gar nicht die Vorschriften für Weiterbildung, um ein gutes System sicherzustellen.

ExpertInnen aus CH und D:

Wie beurteilen Sie die derzeitige Motorrad-Fahrausbildung (Führerscheinausbildung) in Ihrem Land?

3. sehr teuer und stark auf das Bestehen der Prüfung ausgerichtet; es wird zu wenig auf Risikoerkennung und -Vermeidung eingegangen
7. Die Grundausbildung ist in der Regel nicht schlecht. Leider gibt es viele Fahrlehrer die nicht kompetent genug die wichtigsten Punkte vermitteln, sondern nur so schnell wie möglich und so viele Fahrschüler wie möglich durch die Fahrprüfungen bringen. Ebenfalls sind sehr viele Profiteure auf dem Markt, bei welchen nur die finanziellen Aspekte im Vordergrund stehen. Auch die sogenannte 2-Phasenausbildung vermittelt manchmal eher den Eindruck, als wolle man nicht unbedingt gute Straßenverkehrsteilnehmer generieren, sondern lieber viel Geld einkassieren
11. In Deutschland finde ich die Fahrausbildung in den Fahrschulen aus folgenden Gründen mangelhaft, da Hinführung gerade zu Beginn der Fahrstunden unzureichend vermittelt werden. Bewusstseinsbildung kommt häufig zu kurz.
Der Führerschein ist zu teuer und die Pflichtfahrstunden erfüllen nicht den gewünschten Nutzen und gehen zu Lasten der unten genannten Themen (für vernünftige Schutzausrüstung reicht es dann bes. bei jungen Fahrern oft nicht mehr).
12. Die Ausbildung ist in den Fahrschulen sehr unterschiedlich von sehr gut bis ungenügend. Das Problem ist, es wird zum Bestehen einer Prüfung ausgebildet, nicht unbedingt zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr.
13. Siehe dazu unsere Studie "Deutschlandweite Studie zur Überprüfung des Ist-Zustandes in der Fahrschulausbildung der Klasse A" unter http://ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2013/04/ifz-Studie_Motorrad-Fahrschulausbildung_20121.pdf
14. Gute Basis. Psychologische/ übergeordnete Faktoren kommen zu kurz (z.B. kritische Selbstreflexion/ Gefahrenwahrnehmung/ Hinterfragen eigener Fahrmotive und Verhaltensweisen/ Einstellungen).
17. Der Kenntniserwerb ist als gut zu bezeichnen. In den fahrpraktischen Übungen sind alle Manöver enthalten, die zu einer sicheren Beherrschung der Maschine notwendig sind. Die Vermittlung der für das Motorradfahren so wichtigen Gefahrenlehre hängt dagegen sehr von der Qualität des Fahrlehrers ab.

Beurteilung der Mehrphasenausbildung

Hat sich die Motorrad-Fahrausbildung seit der Mehrphasenausbildung 2003 verbessert?

1. Die Ausbildung bei den Fahrschulen hat sich NICHT verbessert. Ich arbeite als Instruktor beim ÖAMTC und leite auch viele Motorrad Mehrphasentrainings. Für das SICHERE Fahren im öffentlichen Verkehrsraum braucht man zwei Fahrstile, "Drücken und Legen" von den beiden ist Drücken der WICHTIGE. Beim Kurvenfahren kommt man sicher bei mehr als 95% aller gefahrenen Kurven mit dem Fahrstil Legen aus. Da wird Drücken kaum gebraucht, daher auch nicht geübt. Drücken ist aber Fahrtechnisch der "Notanker" um aus einer Gefahrensituation unfallfrei heraus zu kommen. Weiters braucht man Drücken für sehr enge Kurven die nur mehr langsam gefahren werden können. Für die meisten Motorrad FahrerInnen sind sehr engen Kurven ein Problem, da sie den Fahrstil Drücken nicht beherrschen.
Bei den 15 (fünfzehn) Motorrad Mehrphasentrainings, die ich 2015 geleitet habe sind meistens 10 TeilnehmerInnen pro Kurs dabei. Daher habe ich sicher mit 140 Personen als TeilnehmerInnen die Motorradkurse geleitet. Es war heuer keine einzige Person dabei die das "Drücken" beherrscht hat. Für den Preis, die eine A-Ausbildung kostet, bekommen die Kunden KEINE Ausbildung!!
 2. Durchaus, wobei natürlich immer noch Luft nach oben ist, indes immer Verbesserungen gibt (Intensität)
 4. Aus meiner Sicht nicht merkbar!
 5. Auf jeden Fall. Die Führerscheineulinge werden zumindest damit konfrontiert, was sie alles noch nicht können und dass man Motorradfahren ein Leben lang trainieren muss.
 9. Ich kann nicht sagen, dass sich die Motorrad-Fahrausbildung verbessert hätte.
Gut finde ich, dass alle Fahrlehrer der Klasse A seit 2013 ein verpflichtendes Risikokompetenztraining absolvieren müssen, dass den Fahrlehrer im Idealfall befähigt zusätzlich zum wichtigen Wissen auch Selbstwahrnehmung und Reflexion zu lehren.
Dass seit März 2015 alle Fahrschüler über 39 Jahre zusätzliche Fahrstunden absolvieren müssen, finde ich absurd. Ältere Motorradfahrer sind in der Unfallstatistik zwar überrepräsentiert, aber es sind eben auch mehr ältere Motorradfahrer unterwegs. Hier einen Schnitt zu machen, finde ich seltsam. Ich persönlich kenne keinen echten! statistischen Beweis, dass ältere Motorradfahrer gefährlicher fahren. Ich lass mich jedoch gerne eines Besseren belehren. Ähnlich verhält es sich mit der "Gefahr" der Wiedereinsteiger - klingt plausibel, ist jedoch nicht belegt.
Prinzipiell finde ich die Aufwertung der "oberen Hälfte des Motorradfahrers" sehr positiv. Zeitliche Erweiterung des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs und der Risikokompetenzansatz sollten jedoch nur den Anfang eines Fokus auf das "Innere" des Fahrers sein. Ich wäre sehr stark für den Ausbau der Selbsterkenntnis in der Fahrausbildung.
Im Bergsport (Alpenverein) hat sich dieser Wandel schon vollzogen - weg von "nur" Wissen, hin zu "Erkenne Dich Selbst" im Risiko - siehe "Risk'n'Fun oder kontemporäre Lawinenschulungen.
Hier gäbe es noch sehr viel Potenzial in der Fahrausbildung.
- 15.Ja
- 16.siehe 2
- 18.Ich denke ja, auch die obligaten Übungen bei 50 km/h haben einiges gebracht.
- 19.Eine Verbesserung ist eindeutig erkennbar! Teilnehmer der Mehrphasenausbildung kennen zumindest die Grundbegriffe der Fahrtechnik und haben diesbezügliche Übungen bereits absolviert. Laut Aussagen der Teilnehmer ist jedoch die Qualität von Fahrschule zu Fahrschule unterschiedlich.
- 20.Ja

ExpertInnen aus CH und D:

Was sollte an der Motorrad-Fahrausbildung (Führerscheinausbildung) in Ihrem Land dringend verbessert werden?

3. - Abschaffung Aufstiegsprüfung A2 nach A; statt dessen geeignetes Fahrsicherheitstraining
- mehr Wert auf Risikoerkennung und -Vermeidung legen
7. Eine vertiefte und praxisbezogenere Ausbildung. Weniger gewinnorientiert arbeiten, sondern mehr auf Qualität setzen.
- 11 - Voraussetzungen zu sicherem Motorradfahren (körperliche, und geistige Fitness und Gesundheit, wie kann die Ernährung (Essen und Trinken) sowie Lärmschutz durch Gehörschutz unter dem Helm die Konzentration positiv beeinflussen),
- Schutzausrüstung
- Motorradhandling
- Was gehört zum 1-Minuten Technikcheck (den man dann auch wirklich macht) vor jeder ersten Fahrt am Tag
- Fahrübungen wie z. B. bremsen aus mind. 100-120kmh Geschwindigkeit wird nicht geübt aus Angst der Fahrlehrer um ihre Motorräder (nach dem Führerschein soll der Fahrer das dann aber können?!)
- Übungen wie z. B. bremsen-lösen-ausweichen sind aus niedrigen Geschwindigkeiten ein "no go" denn sie suggerieren den Fahrschülern dass das eine echte und die einzige Option ist
- Übungen zur Gefahrenlehre und zur realistischen Selbsteinschätzung finden auch kaum statt
12. Eine bessere Ausbildung der Fahrlehrer. Die Begleitung der Fahrschüler nur vom Motorrad aus.
13. Siehe dazu unsere Studie "Deutschlandweite Studie zur Überprüfung des Ist-Zustandes in der Fahrschulerausbildung der Klasse A" unter http://ifz.de/wordpress/wp-content/uploads/2013/04/ifz-Studie_Motorrad-Fahrschulerausbildung_20121.pdf
14. dito siehe oben
17. s.o., die Lage finde ich befriedigend
3. ich kenne die österreichischen Regelungen nicht
7. Diesbezüglich kann ich keine Aussage machen.
11. Meines Wissens nach müssen die Fahrschüler in Österreich nach dem Führerschein dann in kürzeren Abständen in Fahrsicherheitstrainings "weiterlernen". Wie lange die Trainings rechtlich gemacht werden "müssen" ist mir leider nicht bekannt.
Ein solches Vorgehen würde ich in Deutschland sehr begrüßen (Trainingsplatz- oder Geldmangel ist für mein Verständnis nach ein unzureichendes Argument).
12. Da ich mich mit der Fahrausbildung in Österreich nicht auskenne kann ich dazu nichts sagen.
13. kann objektiv nicht beurteilt werden
14. Kann nicht beurteilt werden
17. keine Meinung

Beurteilung der verpflichtenden Fahrsicherheitstrainings

Wie beurteilen Sie die verpflichtenden Fahrsicherheitstrainings im Rahmen der Mehrphasenausbildung?

1. Die Fahrsicherheitstrainings in der Mehrphasenausbildung sind sehr wichtig. Was beim Motorrad für Probleme sorgt ist der Umstand das sehr viele Junge sich zur Zeit das Hobby Motorradfahren nicht leisten können. Sie machen den A-Schein, das A Fahrsicherheitstraining und dann noch die Perfektionsfahrt bei der Fahrschule (möglicherweise mit einem Fahrlehrer der kein Motorradfahrer ist) und dann vergehen viele Jahre bis solche Personen dann wirklich Motorradfahren anfangen. Ein paar Jahre Pause ist wie ein kompletter Neuanfang. Ich fahre in den letzten 14 Jahren mehr als 47.000 km pro Jahr (vorher waren es weniger) Um wirklich SICHER Motorrad zu fahren braucht man wesentlich mehr Kilometer Fahrerfahrung als beim PKW.
2. Noch an keinem verpflichtenden Fahrsicherheitstraining teilgenommen, aber bei jeder freiwillige Teilnahme an einem Training ist die Aufnahmebereitschaft und der Fortschritt deutlich sichtbar.
4. Oft nicht ausreichend am Probanden qualifiziert!

5. Das ursprüngliche "Praxistraining" erhielt leider eine zusätzliche Theorieeinheit, sodass mittlerweile bereits 4 Theorieeinheiten nur 5 Praxiseinheiten gegenüberstehen.
Eine 6. Praxiseinheit zulasten einer Psychologeneinheit wäre zielführender um dem Bremstraining (Bremsvergleich mit Auto, etc.) mehr Raum zu geben.
6. siehe Punkt 2
7. eine zusätzliche Runde im Verkehr hätte wahrscheinlich guten Erfolg....
8. sehr gut, weil Fahrpraxis mit "Hirntraining" kombiniert wird. es werden auch die höheren Ebenen der GDE-Matrix bearbeitet.
9. Die verpflichtenden Fahrsicherheitstrainings sind das Sahnehäubchen der österreichischen Fahrausbildung. Ich persönlich begrüße sehr das verkehrspsychologische Gruppengespräch inkl. Gefahrenwahrnehmung (WENN es professionell durchgeführt wird!!!) Da seit 2013 der Verkehrspsychologe 3 Stunden zur Verfügung hat, kommt der Praxisteil des Fahrtrainings jedoch etwas zu kurz. In einer "perfekten Welt" würde ich beides zeitlich erweitern. 8 Stunden Praxisteil + 6 Stunden Risikokompetenz durch Verkehrspsychologen. Das geht sich natürlich nicht an einem Tag aus. Dafür habe ich keine Lösung, außer die Mehrphasenausbildung auf 2 Tage Fahrsicherheitstraining aufzusplitten, was natürlich wiederum viele Kosten für den Fahrschüler bedeuten würde.
Ein Problem bei der Mehrphasenausbildung sehe ich, dass auch jene Fahrschüler verpflichtend teilnehmen müssen, die nicht planen, in den nächsten Jahren aktiv Motorrad zu fahren. Dieser Umstand senkt das Niveau des Trainings und bringt wenig Motivation mit sich. Anders ist es jedoch kaum möglich, da ja jeder auch mit dem Motorrad des Vaters, Bruders oder Freundes fahren könnte - also dann ein Training bräuchte.
15. Aus den Rückmeldungen junger Motorradfahrer in meinem Umfeld sehe ich eine positive Wirkung. Inwieweit eine "Mindestfahrpraxis" vorgeschrieben und kontrolliert werden kann, die aus meiner Sicht unbedingt notwendig ist, damit die Teilnahme Sinn macht, will ich nicht beurteilen.
16. Diese könnten optimiert werden. Evtl. Einbindung von weiteren Fachexperten aus dem Bereich Motorrad-/Verkehrssicherheit (Unfallforscher) + Training im Bereich "Human Factors".
18. Nachdem ich keines absolviert habe, kann ich sie nicht beurteilen.
19. Die Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings ist die einzige Möglichkeit um die Sicherheit im Straßenverkehr für Motorradfahrer zu erhöhen.
20. Das Fahrsicherheitstraining kann nicht annähernd den Zweck erfüllen, den es erfüllen sollte, weil der weitaus überwiegende Teil der Kandidaten zum Fahrsicherheitstraining kommt, ohne auch nur einen Meter in der Praxis gefahren zu sein. Das wurde mit der Erstreckung der Fristen zwar besser, aber gelöst ist das Problem bei Weitem nicht. Somit verkommt bei vielen der praktische Teil der MEP zu einer verlängerten Werkbank der Grundausbildung und der theoretische Teil zum Trockenrudern. Das soll nicht heißen, dass vor allem die bei A1 eingeführten Instrumente zumindest theoretisch nicht hervorragend sind. Risikokompetenz und Gefahrenwahrnehmungstraining sind ein echter Schritt vorwärts, aber eigentlich sollten sie schon in der Grundausbildung einen wesentlichen Teil ausmachen, damit die Kandidaten bis zur MEP überleben (zumindest die wenigen, die da schon fahren).

ExpertInnen aus CH und D:

Ist die Motorrad-Fahrausbildung Ihres Wissens nach in Österreich besser oder schlechter als in Ihrem Land? Warum?

3. ich kenne die österreichischen Regelungen nicht
7. Diesbezüglich kann ich keine Aussage machen.
11. Meines Wissens nach müssen die Fahrschüler in Österreich nach dem Führerschein dann in kürzeren Abständen in Fahrsicherheitstrainings "weiterlernen". Wie lange die Trainings rechtlich gemacht werden "müssen" ist mir leider nicht bekannt.
Ein solches Vorgehen würde ich in Deutschland sehr begrüßen (Trainingsplatz- oder Geldmangel ist für mein Verständnis nach ein unzureichendes Argument).
12. Da ich mich mit der Fahrausbildung in Österreich nicht auskenne kann ich dazu nichts sagen.
13. kann objektiv nicht beurteilt werden
14. Kann nicht beurteilt werden
17. keine Meinung

Verbesserungswünsche bei Motorrad-Fahrausbildung

Was sollte an der Motorrad-Fahrausbildung (Führerscheinausbildung) dringend verbessert werden?

1. Alle A- FahrlehrerInnen müssen Schulungen machen. Aber auf KEINEM Fall intern im Fahrschulfachverband. Es gibt ja die Fahrlehrerakademien, interne Instruktorausbildung. Kenne persönlich eine Begebenheit: Ein AB-Fahrlehrer ohne eigenes Motorrad und ohne Motorradpraxis wird von der Fahrschule zur Instruktorausbildung für AB nach Graz geschickt. Nach 4 Tagen ist die gesamte Instruktorausbildung für AB fertig und diese Person darf AB Mehrphasen und auch AB Intensivtrainings leiten. Das war 2010, die Ausbildner für die Instruktorausbildung haben nicht mal erkannt, dass diese Person nicht wirklich Motorradfahren kann.
2003: Ich habe beim ÖAMTC mit der AB-Instruktorausbildung begonnen. Bei der A-Ausbildung war Georg Scheiblauer der Ausbilder. Von verschiedenen Fahrschulen in Österreich waren wir 9 FahrlehrerInnen beim Kursbeginn. Die Instruktorausbildung beim ÖAMTC dauert für AB 18 Tage, also mehr als das VIERFACHE und man darf mit dieser Ausbildung nur Mehrphasenkurse leiten und keine Intensivkurse, ich habe ab 2004 weitere Ausbildungen gemacht, damit ich auch Intensivkurse leiten kann/darf. Bereits am 2. Tag der Motorrad Instruktorausbildung wurden 2 FahrlehrerInnen nach Hause geschickt. Ich kann mich noch so gut an diese Situation erinnern, dass ich noch den Wortlaut den Georg Scheiblauer gebrauchte, weiß: "Die Instruktorausbildung beim ÖAMTC ist dafür da aus einem guten Motorradfahrer einen Instruktor zu machen, und nicht dafür um jemanden das Motorradfahren beizubringen!" Persönliche Anmerkung: Diese beiden haben aber sicher weiter A-Schüler unterrichtet??!! Beim 1000PS Straßentraining werden die Trainingsfahrten mit Video aufgezeichnet, daher ist es möglich eine sachliche Beurteilung zu erstellen. Es werden fahrtechnische Übungen auf einem Übungsplatz und das Fahrverhalten auf kurvenreichen Straßen durchgeführt und mit Video aufgezeichnet.
2. Hauptaugenmerk auf die praktische Ausbildung legen - mehr verbindliche Fahrstunden jedoch die Kosten nicht übermäßig erhöhen
4. Die Fahrpraxis für Extremsituationen
5. Verpflichtende Qualitätssicherung für Fahrlehrer. Beim Fahrsicherheitstraining eine zusätzliche Praxiseinheit auf Kosten einer Psychologeneinheit im Seminarraum.
6. Ausbildungsstand der Fahrlehrer und der Level der Prüfer... Nur eine restriktive Ausbildung und Prüfung kann auch vor vielen Unfällen schützen!
8. mehr auf Inhalte der Risikobereitschaft eingehen, da dies die Unfallursache Nummer Eins ist. Auch auf die Problematik des Übersehen-werdens von anderen Verkehrsteilnehmern.
9. Dringend ist keine Verbesserung nötig. Im Sinne des Verbandes der deutschen Sicherheitsingenieure oder der Experten im Bergsport wäre eine Zahl von ca. 78 Toten Motorradfahrer in Österreich "akzeptabel". Da liegen wir - unter Beachtung der 15% deutscher Motorradfahrer in der österreichischen Unfallstatistik - eigentlich sehr gut.
Trotzdem wären folgende Aspekte zur Verbesserungen vorzuschlagen:
Mehr Konzentration auf Risikointelligenz - Selbstwahrnehmung, Risikoeinschätzung, Entscheidungsfindung, "innere Gefahren", etc.
15. Umsetzung der geltenden Richtlinien in der Praxis - Kontrolle der Fahrschulen und Umsetzung der Prüfungsstandards.
16. Mehr Praxisbezug. Mehr Training auf öffentlichen Straßen. Schulung im Bereich ng - Risikobewusstsein.
18. Die Reduktion des Theorieunterrichts ist ein Rückschritt, der aus meiner Sicht unbedingt zu korrigieren wäre. Die Theorieausbildung wurde von acht Kursstunden auf sechs reduziert, die (im Gegensatz zu Kursen für andere Klassen) komplett an einem Tag absolviert werden dürfen. Die Sinnhaftigkeit darf angezweifelt werden – nicht angepasste Geschwindigkeit, Unachtsamkeit und riskante Manöver beim Überholen sind weniger Mängel des Könnens als Mängel des Wissens. Eine Verkürzung des Theoriekurses ohne Reduktion der laut Lehrplan zu vermittelnden Inhalte kann also nur eine schlechtere theoretische Ausbildung als bisher ergeben – dies umso mehr, wenn der Kurs als einzelne Blockveranstaltung "heruntergerissen" werden darf. Es ist aus meiner Sicht anzunehmen, dass das Thema „Vernunft“ und die richtige Selbsteinschätzung zum eigenen Können jetzt weniger Beachtung finden – das wird ja im Gegensatz zur Kettenspannung auch nicht bei der Prüfung abgefragt.

19. Der Bereich der Bewusstseinsbildung sollte dringend verbessert werden. Insbesondere die Gefahrenerkennung und das Verhalten im Straßenverkehr sollten besser geschult werden. Weiters sollte die Notwendigkeit des Tragens einer Schutzausrüstung wichtiger Bestandteil der Ausbildung werden.
20. Die Trainer. Ferner sollte sich die theoretische Ausbildung auf Risikoeinschätzung und Gefahrenwahrnehmung konzentrieren, auf die 3. und 4. Ebene der Gadget-Matrix. Die Inhalte sollten rigoros gestrafft werden und alles, was nicht unbedingt persönlich vorgetragen werden muss, in den Bereich des Selbststudiums verlagert werden. Selbst für den Bereich Gefahrenwahrnehmung sollten neue didaktische Konzepte mit weitaus eindringlicheren Unterrichtsmethoden und gemischten Lehrformen eingesetzt werden, sodass die Ausbildung bei gleichem Preis erheblich länger wird und auch nicht in 2 Wochen zu schaffen ist. Ganz allgemein ist die Motorradausbildung viel zu kurz, als dass man am Ende den Eindruck haben sollte, dass man fahren kann. Auf die eine oder andere Art sollte die Lernphase massiv erweitert werden, wiewohl klar ist, dass professionelle Begleitung nicht leistbar ist.

ExpertInnen aus CH und D:

Was halten Sie von den freiwilligen Motorrad-Fahrsicherheitstrainings, die in Ihrem Land von verschiedenen Institutionen durchgeführt werden?

3. wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
Diese sollten in regelmäßigen Abständen obligatorisch sein. Eventuell alle 3-5 Jahre. In solchen Kursen lernt man immer wieder neues oder verinnerlicht das einmal gelernte und vielfach wieder vergessene. Vor allem auch nach einem Motorradwechsel oder einer längeren Auszeit sollten solche Kurse Anfangs Saison durchgeführt werden. Es gibt aber auch hier große Unterschiede in der Qualität der Aus- und Weiterbildungen.
7. Diese sollten in regelmäßigen Abständen obligatorisch sein. Eventuell alle 3-5 Jahre. In solchen Kursen lernt man immer wieder neues oder verinnerlicht das einmal gelernte und vielfach wieder vergessene. Vor allem auch nach einem Motorradwechsel oder einer längeren Auszeit sollten solche Kurse Anfangs Saison durchgeführt werden. Es gibt aber auch hier große Unterschiede in der Qualität der Aus- und Weiterbildungen.
11. Wir führen seit fast 25 Jahren für die Mitarbeiter auf unserem Testgelände Fahrsicherheitstrainings durch und sehen den Erfolg jährlich, denn es sind sehr viele Teilnehmer jährlich dabei und das sieht man dem Fahrstil auch an (ist wie bei jedem Sport, ohne Training wird's schwierig).
Die Qualität der verschiedenen Anbieter in Deutschland ist sehr unterschiedlich, bei manchen Anbietern fahren die Teilnehmer max. 60 km während des Trainings, zudem sind da die Gruppen sehr heterogen und sehr groß.
12. Eine Möglichkeit die Verkehrssicherheit zu steigern, wenn sie richtig durchgeführt werden.
13. Sehr viel! Das ifz hat bereits in den 80er Jahren aktiv erste Motorradsicherheitstrainings in Deutschland durchgeführt und in dieser Maßnahme einen guten Weg erkannt, Motorradsicherheit zu fördern. Seit den 90er Jahren listet das ifz gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) jährlich nahezu alle Trainings deutschlandweit in einer umfassenden Broschüre. Diese wurde über Medienberichte beworben und über Veranstaltungen sowie das deutsche Motorradhändlernetz verteilt. Seit 2015 ist dieses Sammelwerk der Trainingstermine ausschließlich online über www.ifz.de erhältlich.
14. Dort gibt es breite Differenzen. Manche können zu mehr Sicherheit beitragen. Evaluiert wurden sie allerdings noch nicht.
17. alle nach DVR zertifizierten Trainings sind wegen ihres psychologischen Anteils empfehlenswert. Unterschiede liegen allenfalls in der Qualität des Trainers

Motorrad-Fahrausbildung im Ausland

Ist die Motorrad-Fahrausbildung Ihres Wissens nach im benachbarten Ausland (D, CH) besser oder schlechter? Warum?

1. Ich habe 2013 für das KfV eine Fahrverhaltensstudie erstellt die mit DI Martin Winkelbauer ausgearbeitet wurde. Dabei ist aufgefallen das von den Beobachteten MotorradfahrerInnen keine Unterschiede zu erkennen sind. Egal aus welchem Land sie kommen. Bei der Studie wurden 811 MotorradfahrerInnen gefilmt. Von den 811 waren 46% ausländische Kennzeichen. Alle machen die gleichen Fahrfehler. Analysiert wurde das Fahrverhalten in "unübersichtlichen Linkskurven" 95,2% aller MotorradfahrerInnen sind die unübersichtliche Linkskurve zu weit Links gefahren und hätten mit einem entgegenkommenden Fahrzeug ein Problem. In der Videoüberwachten Kurve hat es in den letzten Jahren viele Motorradunfälle gegeben, darunter auch leider 4 Todesopfer! Während der Videoanalyse ist es zu keiner real gefährlichen Situation gekommen, da bei allen 811 MotorradfahrerInnen nie zeitgleich Gegenverkehr war.
2. keine Erfahrungswerte
4. Kann ich nicht beantworten!
5. Schlechter, weil ein verpflichtendes Fahrsicherheitstraining fehlt (außer SLO, LUX)
6. NEIN - siehe Unfallstatistik. Die Probleme dieser Länder sind fast ident mit Österreich, ebenfalls Italien, Slowenien, etc....
9. Hier verbrennt man sich leicht die Finger. Viele sprechen davon, dass die Ausbildung in Deutschland besser wäre, wobei ich "länger" nicht immer als "besser" bezeichnen würde. Opferzahlen sind kein Indiz, da es z.B. in der Schweiz gravieren höhere Strafen gibt oder kaum jemand Motorradreisen in die Niederlande plant. Persönlich finde ich die österreichischen Ausbildung am besten, WEIL durch die Mehrphasenausbildung mit dem Fahrtraining und der Verkehrspsychologie der Fokus auch auf Erfahrung und Selbstreflexion gelegt wird. Um ehrlich zu sein, ich kenne die Ausbildungen in anderen Ländern nicht im Detail.
- 15.Im Wesentlichen sehe ich einen EU weiten Level.
- 18.Keine Ahnung. Aber nachdem in CH meines Wissens der Prüfer hinten drauf sitzen muss werden die wohl mehr können müssen, wenn sie zur Prüfung gehen.

Beurteilung freiwilliger Motorradtrainings

Was halten Sie von den freiwilligen Motorrad-Fahrsicherheitstrainings, die in Österreich von verschiedenen Institutionen durchgeführt werden? z.B. von ARBÖ, ÖAMTC, Fahrschulen, Polizei, etc. Gemeint sind klassische eintägige Motorrad-Fahrsicherheitstrainings, keine Rennstrecken- bzw. Rennfahrtrainings.

1. Das Thema ist sehr heikel, trotzdem spreche ich es offen an. Die Personen die freiwillig ein Motorrad-Fahrsicherheitstraining machen müssen unter den besten Bedingungen das Training machen das von "Profis" geleitet wird.
Daher fallen alle Fahrschulen schon mal aus.
 - a) Ein Instruktor vom ÖAMTC (weiß nicht wie die Ausbildung beim ARBÖ ist, beim Fahrschulfachverband auf alle Fälle unzureichend) hat für diese Kunden eine Mindestausbildungszeit von 15 Tagen und ist auch wirklich ein Motorradfahrer, also mindestens 8 bis 10 Tausend privat gefahrene Kilometer.
 - b) Die Übungsplätze der Fahrschulen (Ich kenne einige in den verschiedenen Bundesländern) haben meist das Mindestmaß das vom Gesetzgeber für die Mehrphasenkurse gefordert ist. Mit den Kunden die freiwillig ein Motorrad-Fahrsicherheitstraining machen kann man aber nicht mit dem Mehrphasenniveau arbeiten. Bei einem Mehrphasenkurs hat man meist mehr als die Hälfte der TeilnehmerInnen die seit der A-Führerscheinprüfung NIE mehr mit einem Motorrad gefahren sind. Das ergibt eine Fahrfertigkeit die oft unter dem Prüfungsniveau liegt. Daher ist die Leitung eines Mehrphasentrainings überhaupt nicht vergleichbar mit einem Intensivtraining. Bei einem Intensivtraining sollen und müssen auch andere Geschwindigkeiten gefahren werden. Bei den Bremsübungen ist es für die MotorradfahrerInnen sehr wichtig auch mit höheren Geschwindigkeiten zu bremsen. Wegen der geringen Platzgröße sind aber diese

notwendigen höheren Geschwindigkeiten nicht erreichbar, daher ist ein Training für MotorradfahrerInnen die sich in ihrem fahrtechnischen Können verbessern wollen auf diesen kleinen Übungsplätzen nicht sinnvoll bzw. wenn wir wirklich auf Fahrsicherheit aus sind gehören Vorgaben was mindestens zu machen ist dann fallen dies Plätze automatisch von der Angebotsliste. Meine persönliche Meinung: Wenn eine Fahrsicherheitsanlage sichere Bremsübungen mit ca. 90 bis 100 km/h nicht zulässt dürfen auch keine Trainings mit freiwilligen Kunden stattfinden

4. Freiwillig ist nicht das Thema, die hohen Kosten dafür bzw. die Möglichkeiten für kostenloses Trainingslocation fehlen!
5. Freiwillige Trainings sind immer zu begrüßen, je mehr Motorradfahrer trainieren umso besser. Leider gibt es stark unterschiedliche Qualitäten, was die Instruktoren, die Inhalte und die Trainingsstrecken betrifft.
6. Selbst führe ich jährlich ein Training durch. Kann nur sagen, dass ein Training ein verbessertes Gefühl mitgibt. Wichtig dabei wäre, dass die Trainingseinheiten auch alle Facetten des Motorradfahrens umfassen (Geschicklichkeit, Fertigkeit, Angstbekämpfung, Straßenfahrt, ...)
8. sehr gut, sofern der Instruktor gefahrenvermeidende Inhalte vermittelt, die auf den Straßenverkehr und nicht auf das Gelände bezogen sind: Blickverhalten, Selbstüberschätzung, Übersehen-werden in konkreten Verkehrssituationen (toter Winkel), Sicherheitsabstand, Risikobereitschaft... Es soll also nicht primär Fahrgeschicklichkeit vermittelt werden (GDE-Matrix, level 1)
9. Freiwilliges Risikomanagement ist natürlich 1000x besser als Aufgezwungenes. Ich habe bereits mehrfach an solchen Trainings teilgenommen, finde aber auch hier - und jetzt wiederhole ich mich – zu wenig Fokus auf Risikointelligenz.
15. Sehr viel, die Frage stellt sich nur, wie man das "Problemklientel" dazu bewegen kann.
16. Finde ich sehr gut. Es ist dabei auch wichtig an die Grenzen zu gehen. Problematisch ist, dass jede Verbesserung der Skills auch das mögliche Risiko erhöht. Man muss Kunden solcher Trainings speziell darauf hinweisen, dass z.B. reale Fahrbahnbedingungen nicht zu optimal sind wie auf Teststrecken. Parallele Schulung der möglichen Gefahren - Sicherheitsreserve!
18. Nachdem ich schon länger keines absolviert habe, kann ich das nicht beurteilen.
19. Sinnvolle und dringend notwendige Ergänzung! Insbesondere für die besonders gefährdete Gruppe der Wiedereinsteiger bieten diese Trainings eine ideale Gelegenheit ihr Fahrkönnen zu perfektionieren. Kostenlose Kurse wie sie z.B. von Polizei angeboten werden, sind der perfekte Anreiz für Motorradfahrer auch weiterhin kostenpflichtige Kurse zu besuchen.
20. Der ÖAMTC hat im Jahr 2013 freiwillige Fahrsicherheitstraining mit 4000 Teilnehmern durchgeführt. Das ist einer von 100 Motorradfahrern in Österreich. Solange das so ist, ist das Fahrsicherheitstraining als generalpräventive Maßnahme unerheblich. Selbst wenn man einige Tausend Teilnehmer bei freiwilligen, teils auch kostenlosen Kursangeboten

Beurteilung des Qualitätsniveaus (Einheitlichkeit)

Gibt es hier ein einigermaßen einheitliches Qualitätsniveau?

1. Nein! Ein einheitliches Qualitätsniveau gibt es nicht. Bei der Polizei gibt es ein gutes Preis/Leistungsverhältnis, die Kurse sind sehr günstig und es wird im langsamen Bereich geübt. Beim ÖAMTC ist das Preis/Leistungsverhältnis ebenfalls in Ordnung. Die Kurse kosten zwar mehr als bei der Polizei werden aber in einem ganz anderen Umfeld (sehr großzügige Übungsflächen) durchgeführt. In den Fahrtechnikzentren vom ÖAMTC sind Bremsübungen mit mehr als 100 km/h durchführbar. Negativ fallen da wieder die Fahrschulangebote auf. Der Preis ist ähnlich dem ÖAMTC doch weder die Instruktoren noch der Übungsplatz lassen auf Qualität schließen. Möchte mich hier wiederholen: Alle A-FahrlehrerInnen (auch wenn sie die Fahrschulakademie Instruktorausbildung haben) MÜSSEN das 1000PS Straßentraining (habe auch schon Adaptierungen für die FahrerInnen gemacht) machen, dann kann man neutral und sachlich den Status dieses Personenkreises feststellen, da von den Trainings Videoaufzeichnungen gemacht werden
2. Unseres Wissens nach relativ einheitliches Qualitätsniveau
4. Ich kann nur für die hohe Qualität von der Stadt Wien über www.Safebike.Wien.at sprechen!
5. Es gibt kein einheitliches Qualitätsniveau, weder was die Plätze betrifft noch die Ausbildung der Instruktoren oder die Trainingsinhalte.

6. Die Ausbildungsunterschiede sind eine Katastrophe! Allein der Unterschied zwischen Instruktoressen und Instruktoressen ist Buchfüllend. Der theoretische Ausbildungsstand ist auseinanderklaffend.... Hier gehört unbedingt ein Stufen und Qualitätsanspruchsplan geschaffen....
9. Die Anbieter, bei denen ich meine Trainings absolvierte, hatten mit kleinen Abstrichen immer ein einheitlich gutes Niveau. Dass mein bestes Motorradtraining bei einem Fahrschulbesitzer aus Bad Ischl (Josef Wintersteller) auf einem kleinen Fahrsicherheitsgelände und mein "schlechtestes" beim ÖAMTC in Marchtrenk war, zeigt, wie wichtig die Kompetenz des Fahrtrainers ist.
15. Ich denke ja
16. Ja, es gibt (gewollte) Qualitätsunterschiede. Manche Trainings (Ring-Trainings) sollen auch Spaß (Skills - Fahrtechnik!) und nicht nur Verkehrssicherheitsaspekte vermitteln.
18. Kann ich nicht beurteilen.
19. Teilnehmer klagen über zu große Gruppen mit lediglich einem Trainer, welcher auch nur theoretisch unterrichtet und nicht selbst am Motorrad die Übungen vorzeigt.
20. Dazurechnet, sind es viel zu wenige Teilnehmer, als dass davon eine Verbesserung der Teilnehmer - selbst dann, wenn diese beträchtlich ist - eine wesentliche Änderung der Unfallzahlen erwartet werden kann. Hinzu kommt, dass die Stichproben selbstselektiert sind. Ich meine, dass es genau die Leute sind, die eigentlich kein Fahrsicherheitstraining bräuchten, die diese besuchen. Das große Risiko eines Fahrsicherheitstraining besteht darin, dass die gewonnenen Fahrfertigkeiten im Realverkehr nach dem Training "missbraucht" werden - sei das nun bewusst, in dem man mit besserem Können gezielt schneller fährt oder unbewusst, indem weniger reflektierte Fahrer ihr persönliche Limit nach oben verschieben und dann genauso knapp am Limit, aber dabei schneller fahren (vielleicht, weil es dem Trainer nicht gelungen ist, genau dies hintanzuhalten, sei es, weil er das Phänomen nicht kannte oder weil er einfach nicht gut genug im Senden der richtigen Botschaften war). Ich glaube, dass das Qualitätsniveau extreme Unterschiede aufweist, und zwar sowohl zwischen als auch innerhalb der Trainingsanbieter. Die positive Wirkung steht und fällt primär mit der individuellen Einstellung und sekundär den Kenntnissen des Trainers.

ExpertInnen aus CH und D:

Gibt es hier ein einigermaßen einheitliches Qualitätsniveau?

3. meines Wissens ja, da im Regelfall nach DVR-Regeln unterrichtet wird
7. Leider gibt es immer noch zu grosse Unterschiede. Es gibt Anbieter, die machen es nur aus finanziellen Gründen und nicht aus Freude am Ausbilden. Andere gehen individuell auf den einzelnen Motorradfahrer ein und stehen mit Leib und Seele hinter der Weiterbildung. Andere wiederum nehmen sich zu viel Zeit für Theorie und zu wenig für die Praxis. Es gibt auch kein einheitliches Bonussystem oder Vorteile, wenn man einen solchen Kurs besucht hat.
11. In der Trainingsanbieterlandschaft habe ich hier vieles gesehen mit einer sehr weiten Qualitätsspanne. Das fängt schon an den Trainingsplätzen an, die z. T. sehr klein sind. Höhere Geschwindigkeiten oder Fahrmanöver mit Fahrerassistenzsystemen wie z. B. Traktionskontrolle läßt sich hier oft nicht trainieren. Das technische Wissen moderner Motorräder ist bei Instruktoressen oft deutlich verbesserungswürdig. Der Kostendruck bei den Veranstaltern führt auch oft dazu, dass die Gruppen sehr heterogen gemischt werden (Unter- bzw. Überforderung der Teilnehmer) und meist sind 10-12 Teilnehmer / Instruktor oder Trainer keine Seltenheit. Auch aufs Wetter wird oft keine Rücksicht genommen und die Trainings finden oft auch bei unter 5°C und Regen statt (was da dann auch immer trainiert wird?!). Außerhalb der DVR Umsetzer sind z. T. auch Trainer am Markt, die keinerlei Qualifikation in Methodik/Didaktik/Rechtliche Anforderungen, Arbeitsschutz haben und meinen gut Motorrad zu fahren (Leider gibt es ja bis heute in Deutschland kein Berufsbild Fahrsicherheitstrainer oder Instruktor).
12. Bei den meisten gibt es ein einheitliches Niveau bei den eintägigen Trainings, die außerhalb des Straßenverkehrs, also auf einem Platz stattfinden.
13. Für einen gleichmäßig hohen Qualitätsstandard sowohl der Programminhalte aber auch bei der Trainer/Moderatorenaus- und -fortbildung als auch die damit zusammenhängende Qualitätssicherung in Form von Kontrollen, gibt es die Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrates. Jeder Trainingsanbieter geht damit ein Vertragsverhältnis mit dem DVR ein, an das er sich halten muss. Damit wird ein einheitlicher Standard gesichert.
14. Der Fonds für Verkehrssicherheit hat Qualitätskriterien festlegen lassen für Kurse, die mit bis zu 100 Franken (entspricht etwa 95 Euro) pro Teilnehmer subventioniert werden.

Beurteilung der Warm up-Trainings

7b Wie beurteilen Sie die kompakten „Warm up-Trainings“ (Frühjahr/Frühsummer)?

1. Die Warm Up-Trainings sind für MotorradfahrerInnen, die mehr als 6 bis 8 Tausend Kilometer pro Jahr fahren und klimatisch bedingt über den Winter einige Monate nicht Motorrad fahren, ein sehr gutes Training, um wieder in die neue Saison zu finden. Leider machen dieses Training sehr wenige MotorradfahrerInnen, da jeder von sich glaubt alles zu können. Die reale Selbstbeurteilung liegt meiner Meinung nach in der Nähe von NULL! Wenn man MotorradfahrerInnen kurz nach dem Kurvenschneiden fragt "warum sie die Kurve geschnitten haben" geben die meisten an, dass sie die Kurve nicht geschnitten haben. Die reale Selbstbeobachtung ist beim Motorradfahren wegen der dynamischen Veränderungen extrem schwer. Ich selbst habe für die Selbstbeobachtung Videokameras eingesetzt und damit mehr als 3500 Stunden oder ca. 200.000 km gearbeitet.
2. Sind sehr wichtig und eine Bereicherung. Sollten von jedem Motorradfahrer jährlich durchgeführt werden und sind förderungswürdig
4. Positiv, jedoch nicht kostenlos, daher nicht ausreichen!
5. Kompakte Warm Up Trainings sind bei der ÖAMTC Fahrtechnik für Stammgäste, die jedes Jahr (zu Saisonbeginn) zum Training kommen. Sie sind nicht für Anfänger, Wiedereinsteiger geeignet.
9. Was nicht schadet, hilft. Sollte jeder Motorradfahrer freiwillig machen, ob bei einem renommierten Anbieter oder selbstgeleitet durch z.B. Bernt Spiegels "Motorradtraining alle Tage".
15. Sehr gut - kostengünstig nach der Winterpause wieder aufsteigen.
16. sehr gut... z.B. SAFEBIKE; gute Erfahrung auch mit den Trainings der Polizei (nicht sicher, ob sie noch angeboten werden)
18. Nachdem ich keines absolviert habe, kann ich das nicht beurteilen.
19. Dringend notwendig - sollte jeder Motorradfahrer zu Saisonbeginn absolvieren.
20. Hervorragend. Fortsetzung von oberhalb: Es ist notwendig, mit mehr als der angeborenen Schräglage fahren zu können. Das muss man lernen und üben. Wenn diese Fähigkeit zur Erhöhung der Kurvengeschwindigkeit benutzt wird anstatt zur Erhöhung der Reserve, hat das Training das Ziel verfehlt und ist sogar kontraproduktiv.

ExpertInnen aus CH und D:

Wie beurteilen Sie die kompakten (z.B. halbtägigen) „Warm up-Trainings“ (Frühjahr/Frühsummer)?

3. besser als nichts
7. Dies sind sehr gute Trainings, jedoch sollte man sich mehr Zeit nehmen und einen ganztägigen Kurs besuchen. Somit wird das Vertrauen und das Bewusstsein zusätzlich gestärkt.
11. Die Warm up Trainings sind unserer Erfahrung nach ausschließlich etwas für fahrerfahrene Routiniers, die so "quick and dirty" ohne viel Anleitung wieder in die Saison kommen wollen (Bewusstseinsbildung ist hier nur bedingt möglich in der knappen Zeit). Für Einsteiger oder Wenigfahrer halte ich sie für nicht zielführend, da zu wenig angeleitet und trainiert werden kann.
12. Für erfahrene Teilnehmer durchaus eine Möglichkeit nach dem Winter wieder reinzukommen.
13. Jeder Motorradfahrer, der sich Gedanken über die sichere Fortbewegung auf zwei Rädern macht, ist in unserem Sinne. Wer dann auch noch aktiv wird, Zeit und Geld investiert und an einem Kompakttraining teilnimmt, muss gelobt werden. Sicherlich ist selbst im Rahmen eines ganztägigen Trainings die Zeit immer noch zu knapp, auf alles eingehen zu können. Ein Kompakttraining bietet hier noch weniger Möglichkeiten. Aber immerhin. Wenn es eine Zielgruppe dafür gibt, warum nicht.
14. Nach meiner Kenntnis führen freiwillige Motorradkurse zu einem erhöhten Unfallrisiko. Daher - bis zum Beweis des Gegenteils - eher negativ.
17. Schaden können sie nicht

Beurteilung mehrtägiger Trainings

Sind zwei- oder mehrtägige Fahrsicherheitstrainings (z.B. „Intensivtrainings“) wesentlich anders zu beurteilen als eintägige Trainings? Warum?

1. Bei zwei- oder mehrtägigen Trainings wäre die Kombination Fahrtechnikzentrum und Straßentraining eigentlich der Idealzustand. Was für Anbieter schwierig sein wird ist die Videoanalyse. Nicht im technischen Bereich sondern im finanziellen Bereich für die Kunden. Ich bin zwar selbständig und sollte mit meiner Arbeit auch meinen Lebensunterhalt verdienen. Wenn ich mit einer Gruppe von 10 Personen eine Straßentraining (Tagestraining) mache zahlen die Kunden zurzeit 150,00 Euro. Für die Videoauswertung vom aufgezeichneten Videomaterial brauche ich mindestens nochmals 20 bis 22 Stunden Videoschneiden am PC bis die DVD für die Kunden gebrannt und verschickt wird. Alleine dieser Arbeitsaufwand macht mehr aus als die Kunden für den Trainingstag bezahlen. Mir ist es aber wichtig das die Kunden sich im Video selbst sehen, erst dann glauben sie was ich ihnen am Kurstag erklärt habe. Wenn das Training inkl. Video real kalkuliert wird müsste das Straßentraining ca. 280 bis 300 Euro kosten, dann macht es keiner mehr. Die Preisgestaltung ist auch ein wesentlicher Faktor ob MotorradfahrerInnen bereit sind ein Training zu machen. Sie verstehen eigentlich nicht, dass jedes Training auch wenn es mehr als 250 Euro kosten würde ihr Leben retten kann. Grundsätzlich sind mehrtägige Trainings sehr wirkungsvoll und können auch im Verhalten eine Veränderung bei den MotorradfahrerInnen bewirken. Je länger etwas trainiert wird je eher kann sich etwas automatisieren. Ich versuche auch bei den Tagestrainings wie auch bei den zweitägigen Trainings den TeilnehmerInnen Tipps für den "normalen" Motorradausflug zu geben. Auf was sie besonders achten sollen, was sie besonders oft machen sollen (damit es sich automatisiert).
2. Unserer Meinung nach JA!! Besser sind eintägige Trainings, diese jedoch mehrmals. Die Konzentrationsfähigkeit bleibt erhalten.
4. Nicht die Tage sind entscheidend sondern das Programm, damit die nachhaltige Wirksamkeit messbar gemacht werden sollte!
5. Mehrstufige Trainings sind zu begrüßen, wenn der Inhalt des zweiten Trainingstages am ersten aufbaut. z.B. Notbremsung aus 70 km/h am ersten, Notbremsung aus 100 km/h am zweiten Tag, Ausweichmanöver auf der Geraden am ersten Tag, aus der Kurve am 2. Tag.
6. Der Tag vergeht, das MR kommt wieder in die Garage.... Bewusstes in das Unbewusste zu bringen an einem Tag ist kaum möglich
9. Jedes mehrtägige Training in Risikointelligenz ist mehr wert, als ein Tag. Ein Tag Lawinenkurs wäre absurd. Hier muss sich noch vieles in der Risikokultur der österreichischen Motorradfahrer ändern. Mehr Orientierung am Bergsport und weniger an den "Sons of Anarchy"
15. Nein
16. Natürlich. Je länger, desto mehr Zeit für Übungen. Ist nur eine Frage der Kosten.
18. Kann ich nicht beurteilen.
19. Intensivtrainings bieten die Möglichkeit eines gezielten Trainings (Schräglagentraining/Kurventraining usw.) - für "Warm up - Trainings" sind diese jedoch weniger geeignet, da sie die Teilnehmer zu Saisonbeginn meist überfordern.
20. Natürlich. Aber das kann nicht einheitlich beurteilt werden, weil "mehr" nicht immer "mehr" ist. Wenn praktische Anwendbarkeit verbesserter Fahrfertigkeiten zur Erhöhung der Sicherheitsreserve dient, ist das zu befürworten. Das Warm-Up verfolgt im Vergleich dazu ein ganz anderes Ziel. Eigentlich sollte diese Frage den Unterschied zum Warm-Up erfragen. Da liegt m.E. der große Unterschied. Das Warm-Up ist auf Wiederherstellung bereits vorhandener Kenntnisse und Fähigkeiten ausgerichtet, während jede längere Kursform eine Erweiterung von Kenntnissen und Fähigkeiten beabsichtigt. Um wie viel, ist letztlich nicht mehr entscheidend. Entscheidend ist hingegen, dass das Training den Teilnehmer mit einem optimierten Verhältnis zwischen subjektiver und objektiver Sicherheit (d.h. ausreichend Abstand zwischen den beiden) zurücklässt.

ExpertInnen aus CH und D:

Sind zwei- oder mehrtägige Fahrsicherheitstrainings (z.B. „Intensivtrainings“) wesentlich anders zu beurteilen als eintägige Trainings? Warum?

3. - Zeit für praktische Übungen auch im realen Straßenverkehr
 - mehr Zeit für das Thema Risikoerkennung und –Vermeidung
 - allerdings müssen Kosten und Zeitaufwand in einem vernünftigen Verhältnis zum angestrebten Zweck stehen; das beste Training ist nichts wert, wenn keiner daran teilnimmt
7. In dieser Zeit kann man sicherlich intensiver auf die einzelnen Themen eingehen und kann somit bewusster Verbesserungen provozieren. Dies verleitet jedoch meistens zu Übermut und Überschätzung seiner eigenen Fähigkeiten. Eher kontraproduktiv.
11. Das kommt auf die Zielgruppe an.

Bei beruflichen Fahrern oder Vielfahrern im Hobbybereich (über 70.000 km) ist oft ein hohes Fahrkönnen vorhanden. Hier trainieren wir dann Gefahrenbewusstsein und Risikobewertung etc. in 2-tages Trainings z. T. im Realverkehr.

Bei Hobbyfahrern (Routiniers), die häufig bereits ein Fahrsicherheitstraining auf dem Platz gemacht haben ist ein mehrtägiges Training ggf. gemischt Platz- und Realverkehrstraining oder ein Onroad- und Offroadtraining sehr sinnvoll (Offroad trainiert den Langsamfahrbereich und das Fahren auf losem Untergrund), oder eine Mischung aus Onroad und Rundstreckentraining halte ich für sinnvoll um auch den höheren Geschwindigkeitsbereich auf Präzision (unter Laborbedingungen ohne Gegenverkehr) zu trainieren (auch 200 PS Fahrzeuge wollen sicher bewegt werden;-)

Für Einsteiger oder Wenigfahrer ist ein 2-Tagestraining (1 Tag Onroadtraining & 1/2-1 Tag Ausfahrt unter Anleitung (vielleicht mit Wiederholung nach 2 Monaten) etc.) sinnvoll. Die Homogenität der Gruppe und kleine Gruppen sind hier entscheidend. Die Art der Fahrzeuge ist auch nicht uninteressant (die Mischung Mensch- Maschine ist oft spannend).
12. Grundsätzlich nicht, als vorteilhaft wäre eine strukturierte Abendveranstaltung zu bewerten, wenn sie darauf abzielt gruppenspezifische Prozesse (z. B. geben von Feedback) zu fördern.
13. Wie in der Frage zuvor schon erwähnt, kann in der Regel mehr Inhalt vermittelt werden, wenn mehr Zeit vorhanden ist. Von daher sind zwei- oder mehrtägige Trainings von Vorteil, um Inhalte intensiver lernen und verfestigen zu können. Gerade mit Blick auf eine Splittung der Theorie- und Praxisinhalte, bleibt mehr Spielraum, um überhaupt erst einmal mit den Themenbereichen "warm werden" zu können.
17. Intensivtrainings geben Gelegenheit, das Erlernte zu wiederholen und damit besser zu verankern. Letztlich kommt es ja darauf an, in Sekundenbruchteilen die richtige Reaktion abrufen zu können

Beurteilung von Rennstreckentrainings

Wie beurteilen Sie Motorradtrainings auf Rennstrecken (bzw. Renntrainings) im Bezug auf die Erhöhung der Sicherheit der TeilnehmerInnen im normalen Straßenverkehr?

1. Seit 2009 fahre ich bei den 1000PS Grippartys als Rennstreckeninstruktor für die Ringneulinge die über die 1000PS Plattform sich auf die Rennstrecke wagen. Was für MotorradfahrerInnen auf der Rennstrecke geübt werden kann ist eine Vertrauenssteigerung in ihr Gerät inkl. Reifen. Sehr viele MotorradfahrerInnen haben eine erhebliche Scheu gegenüber stärkeren Schräglagen (mehr als 30°). Dabei können die heutigen Reifen wesentlich mehr. Bei Reifentests fahre ich im Nassen mehr als 35°, das ist für einen heutigen modernen Reifen schon im normalen Bereich. Bei den Rennstreckentrainings wird natürlich auch die Blickführung genau erklärt, da gibt es sehr viel offenes Lernpotenzial. Es gibt sehr wenige MotorradfahrerInnen die sich eine gute Blicktechnik antrainiert haben. Da sind wir schon wieder bei der Fahrschulung, es gibt ganz, ganz wenige FahrlehrerInnen die mit dem Thema so vertraut sind, dass sie es auch richtig unterrichten können. Jetzt ganz etwas wichtiges zum Thema Rennstreckentraining: Bei einem Rennstreckentraining unterrichte ich selbstverständlich auch den Hang off Fahrstil, es sind ja auch die Streckenposten da von denen man mit Flaggensignalen auf etwas aufmerksam gemacht wird. Ich sage jedem Teilnehmer das der Hang off auf der öffentlichen Straße nichts verloren hat. Da gibt es für mich einen großen Aufholbedarf in der gesetzlichen Struktur, StvO, bzw. KFG, (weiß nicht genau wo was hinein gehört). So lange der Hang off auf der öffentlichen Straße nicht als Schwerstes Vergehen geahndet wird ist jede Geschwindigkeitsüberwachung der Verkehrsteilnehmer eine Frechheit! Es gibt Verhalten die wesentlich gefährlicher sind als ein paar km/h über der StvO. Dazu gehört auch der Weely.

2. Sicherlich eine Erfahrung für jeden Motorradfahrer. In wie weit dieses Training zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehrs beiträgt, hängt von der geistigen Reife jedes einzelnen Teilnehmer ab.
4. Das beste Training wenn diese verständlich übermittelt und fachlich kompetent gelehrt wird!
5. Das Fahren (Trainieren) auf Rennstrecken führt bei den Meisten dazu, dass sie Straßenverkehr vorsichtiger unterwegs sind, weil ihnen die zahlreichen, unberechenbaren Zusatzgefahren im Verkehr stärker bewusst werden. Wie z.B. Gegenverkehr, Querverkehr, unberechenbarer Asphaltwechsel, uneinsichtige Kurven, etc. Fahrer, die sich auf Rennstrecken bewegen, können auch im Straßenverkehr meist besser einschätzen.
6. Nur für den entsprechenden LEVEL von Fahrern, würde wahrscheinlich viele Unfälle von der Straße nehmen.
8. negativ - naheliegender Weise wird hierdurch die Selbstüberschätzung gefördert. Fahren nach StVO und auf der Rennstrecke ist unterschiedlich.
9. Sehr gut, da viele Rennstreckenfahrer auf Dauer auf das "große Rennen" auf der Straße verzichten.
15. Sehr gut wenn das Lernziel Sicherheit klar definiert wird.
16. Für viele Personen gut... für manche FahrerInnen bedeuten mehr Skills mehr pot. Risiken!
18. Nachdem ich keines absolviert habe, kann ich das nicht beurteilen.
19. Es besteht ein wesentlicher Unterschied zu Sicherheitstrainings auf Rennstrecken und Renntrainings.
Während Renntrainings für ungeübte Motorradfahrer eher als kontraproduktiv einzustufen sind, bieten Sicherheitstrainings auf Rennstrecken die ideale Möglichkeit für ein sicheres zielgerichtetes Training. Auf sicherem Gelände kann intensiv an den wichtigsten Punkten der Fahrtechnik gearbeitet werden. Leider werden fast keine Sicherheitstrainings für "normale" Straßenfahrer auf Rennstrecken angeboten.
20. Solche Trainings ziehen bestimmte Gruppen von Fahrern an. Diese haben typischerweise auch bestimmte Präferenzen hinsichtlich der Fahrzeuge. Als Wochenendvergnügen ist das nett, wenn man auf das steht. Eine Verbesserung der individuellen Sicherheit im Straßenverkehr darf man sich nicht erhoffen, schon allein deshalb, weil dies nicht erklärtes Ziel ist.

ExpertInnen aus CH und D:

3. dann sinnvoll, wenn auch die Umsetzung in den realen Straßenverkehr behandelt wird
7. Dies sind sehr gute und lehrreiche Erfahrungen. Man lernt in einem sicheren Umfeld sein eigenes Können und die der Maschine kennen. Grenzbereicherfahrungen, welche auf der Straße niemals angebracht wären. Meistens begreifen die Teilnehmer erst dann, welche Kräfte auf einem wirken und können im Straßenverkehr besser damit umgehen. Selber habe ich die Erfahrungen gemacht, dass nach so einem Rennstreckentraining der Respekt noch grösser ist und sich die Motorradfahrer auf der Straße besser an die geltenden Straßenverkehrsregeln halten. Man braucht es anscheinend nicht mehr auszuprobieren, wie gut oder schnell man fahren kann, weil man es ja auf der Strecke probiert hat und es nur noch dort auslebt.
11. Unter fach- und sachkundiger Anleitung sehr hoch um das Fahrkönnen über 120kmh zu trainieren und die mentale Reife!
Entscheidend ist die Qualifikation und die mentale Reife der Instrukturen (sollten nicht nur selber Spaß auf der Rennstrecke haben wollen;-)
12. Entscheidend ist das zugrundeliegende Konzept. Wenn eine klare Trennung zwischen Rennstrecke und Straßenverkehr getroffen wird und es um das Ausleben einer sportlichen Fahrweise geht, können solche Angebote durchaus positive Effekte haben. Grenzen zu erfahren ist auf der Rennstrecke ungefährlicher als im Straßenverkehr.
13. Bei der Begrifflichkeit "Renn..." schwingt natürlich immer wieder der Gedanke mit, hier würde trainiert zu rasen. Dem ist natürlich nicht so. Wichtig ist uns also erst einmal vorab, dass es sich in den meisten Fällen nicht um "Renntrainings" handelt, sondern um eMotorradsicherheitstrainings, die auf einer Rennstrecke stattfinden. An Trainings dieser Art ist nichts auszusetzen. Insbesondere das richtige Kurvenfahren kann hier in den Geschwindigkeitsbereichen trainiert werden, die im Alltag auch auf einer Landstraße gefahren werden. Ein reines Platztraining kann dies in der Regel weniger gut leisten.
Siehe hierzu Film "Mit dem ifz auf der Nordschleife": <http://ifz.de/events/motorradtrainings/>
14. Noch negativer als die anderen Kurse. Dort sind deutlich höhere Geschwindigkeiten möglich, die evtl. auch auf den Straßen ausgelebt werden. Bezug zum Verkehrsgeschehen und Risikowahrnehmung nicht gegeben.
17. halte ich gar nichts davon. Die entscheidenden Gefahren im Straßenverkehr ergeben sich durch unerwartete Ereignisse, beispielsweise wechselnder Fahrbahnbelag in der Kurve. Wenn man sich dann schon im Grenzbereich befindet, hat man keine Chance auf eine angemessene Reaktion

Beurteilung von Trainings im öffentlichen Verkehr

Wie beurteilen Sie Motorrad-Sicherheitstrainings, die im öffentlichen Straßenverkehr stattfinden? Was spricht dagegen, was dafür?

1. Von ca. 2006 bis 2010 habe ich das 1000PS Straßentraining entwickelt. Ab 2012 mit Einverständnis der Kärntner Landesregierung (Pilotprojekt), ab 2015 mit Genehmigungsbescheid der Kärntner Landesregierung und der BH Spittal/Drau. Der Grund warum ich darüber nachgedacht habe waren Erkenntnisse die ich als Instruktor beim ÖAMTC gemacht habe. Bei den Fahrsicherheitstrainings die ich beim ÖAMTC geleitet habe versuchte und versuche ich immer noch den Teilnehmern klar zu machen das Kurven schneiden, über den eigenen Verhältnissen zu fahren usw. gefährlich ist. Am Übungsplatz wo wir die Hütchenspiele (Fahrübungen) machen kommen immer die gleichen Antworten. Kurven schneiden, NEIN! Aus der Mitarbeit beim KfV und dem Erstellen von Studien über das Fahrverhalten der MotorradfahrerInnen weiß ich aber das alle Antworten der MotorradfahrerInnen falsch sind das die Eigenbeobachtung nicht funktioniert. Was spricht dagegen! NICHTS, denn alle MotorradfahrerInnen die an einem Straßentraining teilnehmen haben einen gültigen Führerschein und fahren auch ohne diesem Training auf öffentlichen Straßen. Immer gleich weiter da ja niemand da ist der eventuelle Fehler sieht und versucht diese zu beseitigen. Beim Straßentraining ist der Beginn (Treffpunkt) auf einem Übungsplatz und es werden auf dem Übungsplatz ein paar fahrtechnische Grundübungen gemacht. Seit 2013 habe ich 2 Personen die Teilnahme am Straßentraining ausgedreht und ihnen geraten erst ein Fahrtechniktraining beim ÖAMTC zu machen und dann erst das Straßentraining. Eine Person hat den Vorschlag angenommen und ist ein Jahr später wieder zum Straßentraining gekommen und hat sogar die Kursbestätigung vom ÖAMTC Training mitgebracht. Beim Straßentraining wurde von Anfang an das Training mittels 4 Videokameras die in Kurvenkombinationen montiert sind aufgezeichnet. Es wird den Teilnehmern vor Ort auch erklärt was sie an ihrem Fahrverhalten ändern sollen damit das Risiko minimiert wird. Einige nehmen die Kritik an, andere wieder glauben nicht das es so ist wie ich es ihnen erkläre. Erst wenn das Video fertig ist und die TeilnehmerInnen das Video bekommen sehen sie sich aus der Sicht der Kamera und sehen selbst was da alles Falsch war. Was spricht dafür! Die Dienstleistung "1000PS Straßentraining" gibt es noch nicht lange, sie muss sich im gesamten Fahrsicherheitsangebot erst bemerkbar machen. Was für mich selbst überraschend war, dass Kunden, die ein Straßentraining gemacht haben, als Wiederholungskunden wieder kommen. In den ersten drei Jahren habe ich ca. 40 bis 45% der Kunden, die das Training ein Jahr später wiederholt haben. Von diesen Kunden wurden auch andere MotorradfahrerInnen zum Training mitgebracht. Drei Kunden (sie waren auch bei der Entwicklung vom Training dabei) haben bereits 5 mal das Training gemacht. Was spricht noch dafür! Ein Training im realen Umfeld in dem sich die MotorradfahrerInnen auch bewegen. Da spielen auch alle emotionalen Faktoren eine Rolle die im realen Umfeld entstehen. Das Straßentraining findet auf zwei verschiedenen Streckenabschnitten in Oberkärnten statt. Ein Streckenabschnitt ist die B99 wo auch die (leider) vielen Motorradunfälle passiert sind. Der zweite Streckenabschnitt ist die B105 Richtung Mallnitz, auf dieser Strecke werden die Fahrlinientrainings gefahren. Diese Strecke ist sehr übersichtlich, hat eine großzügige Fahrbahnbreite und eignet sich daher bestens für Übungsfahrten, da ein möglicher Fehler eines Kunden nicht gleich in einem Unfall endet. Da Mallnitz eine "Sackgasse" ist und der Autoverkehr von der Tauernschleuse nicht so intensiv ist und auch nur alle 30 min. ein Autozug kommt ist das Verkehrsaufkommen eher gering.
2. Geführte Touren im öffentlichen Verkehr in kleinen Gruppen (max. 8 Personen) mit mindestens zwei InstruktorInnen und unter Einhaltung mehrerer Pausen um etwaige Fehler vorort zu besprechen, erachten wir als sinnvoll.
4. Bis auf einzelne wenige aber mitunter auch notwendige Lehrabschnitte als zu gefährlich und damit nicht zielführend!
5. Ein Sicherheitstraining mit Gefahrenlehre ist sehr gut möglich, der Instruktor übernimmt dabei die Funktion des Tourguides und bespricht in Pausen, potentielle Gefahren und teilt seine Erfahrung mit. Ein Fahr"technik"training gehört jedoch auf einen abgesperrten Platz.
6. Unbedingt unter geeignetem Trainer. Es gibt viele Anbieter, die nur MR Ausfahrten mit hohem Tempo anbieten, aber nicht wesentliche Fahrfehler auf der Straße korrigieren und verbessern. Nur auf einer Bergstraße wird man lernen wie man auf einem Berg fährt. Das Training auf der Straße ist verbleibend, da nur dort die unmittelbare Sinnhaftigkeit erkannt und abgespeichert wird!
8. Positiv, da praxisrelevant. Dort passieren die Unfälle.

9. Hatte mal die Idee, so etwas anzubieten. Sehe viele Probleme dabei. Lernen findet nicht selten "am Limit" satt, an der Grenze. Im öffentlichen Straßenverkehr sehe ich es als problematisch diese Grenzen auszutesten. So absurd es klingen mag, ich fände ein Motorrad-Sicherheitstraining im Hochseilgarten geleitet durch einen geschulten Risikopädagogen effektiver als ein Training am öffentlichen Straßenverkehr.
15. Eine Gruppenausfahrt mit Feedback in Verbindung mit einem klassischen Training halte ich für sinnvoll.
16. finde ich sehr gut... Nur Ring/Rundkurs ist zu wenig.
19. Dagegen spricht: - erhöhtes Risiko für die Teilnehmer und anderer Straßenbenützer; geringe Teilnehmerzahl; schlechte Überwachung der Teilnehmer; schwierige Kommunikation; unterschiedliches Fahrkönnen;
Dafür spricht: Praxisnahe Ausbildung; Gruppenfahren kann NUR im öffentlichen Straßenverkehr richtig geübt werden; Gefahren richtig erkennen; Training - Fahren auf kurvenreichen Straßen; .
20. Dabei werden echte Probleme mit echten Lösungen verknüpft. Solche Trainings haben daher per se viel bessere Aussichten auf Erfolg. Nachteile sehe ich keine, außer das man manche Übungen einfach nicht im öffentlichen Straßenverkehr machen kann. Einen weiteren Nachteil sehe ich darin, dass das Risiko, eine falsche Botschaft zu senden, wahrscheinlich noch größer ist als bei Training am Übungsplatz.

ExpertInnen aus CH und D:

**Wie beurteilen Sie Motorrad-Sicherheitstrainings, die im öffentlichen Straßenverkehr stattfinden?
Was spricht dagegen, was dafür?**

3. - sollte nach den Übungen im abgesperrten Gelände stattfinden; ist damit praxisnäher
- latentes Unfallrisiko kann durch kleine Gruppen, geeignete Streckenauswahl und gute Trainer ausgeglichen werden
7. Für die Kurven- und Blicktechniken kann man sicherlich am besten am Beispiel vor Ort auf der öffentlichen Straße auf die einzelnen Probleme eingehen. Jedoch ist die Gefahr um ein vielfaches höher, keine Sicherheitsreserven (Ausläufe).
11. Ich halte sie zum Training der Bewusstseinsbildung, der Gefahrenlehre und Training des Risikobewusstseins für sehr sinnvoll, wenn sie unter fachlich kompetenter Leitung auf ausgewählten Strecken stattfinden. Wichtig finde ich, dass die Gruppen homogen sind und max. 5-6 TN / Instruktor groß sind. Die Strecken sind dem Niveau der Gruppe im Schwierigkeitsgrad anzupassen. Der Aufwand zur Konzeptionierung solcher Trainings ist hoch um hier rechtlich konform zu sein.
Die Haftung ist das größte Thema.
Die Berufsgenossenschaften bezuschussen die DVR Training auf der Straße. Das ist ein gutes Signal.
12. Wenn es um Bewusstmachen der Risiken des Straßenverkehrs geht ist ein Training was auch dort stattfindet durchaus sinnvoll. Das setzt allerdings auch speziell ausgebildete Trainer voraus die dies auch vermitteln können. Bei der Entwicklung eines solchen Trainingskonzeptes ist dieser Umstand ganz elementar. Risiken des Lernumfeldes sind zu minimieren z. B durch kleine Gruppen.
13. Bei diesen oftmals mehrtägigen Trainings stehen neben den für Standardtrainings üblichen Übungen häufig auch Aspekte der Gruppenfahrt und Fahrübungen im Straßenverkehr – natürlich unter Berücksichtigung der Straßenverkehrsordnung – im Mittelpunkt. Die Inhalte dieser Sicherheitstouren ergeben sich also aus den Inhalten des stationären, klassischen Motorrad-Sicherheitstrainings sowie aus dem Kontext des Fahrens in der Gruppe und der Begegnung mit anderen Verkehrsteilnehmern.
Die in Deutschland angebotenen Trainings auf der Straße stehen in keiner Konkurrenz zu den Platztrainings.
14. Realistische Verkehrsumgebung. Nicht kontrollierbar.
17. Wir befürworten dieses Konzept, wenn es mit Videoaufnahmen und entsprechenden Nachbesprechungen begleitet wird. Nur im realen Straßenverkehr werden die Defizite deutlich, die sich im Zuge eines Motorradfahrerlebens eingeschliffen haben.

Kriterien für ein gutes Training

8. Was zeichnet ein gutes Motorrad-Fahrsicherheitstraining aus?

Notieren Sie bitte die wichtigsten Aspekte in Schlagworten.

1. Realitätsnah, Instruktor muss authentisch sein, sonst fehlt die Glaubwürdigkeit. Der Kunde muss konstruktive Kritik erhalten, wenn Schwächen vorhanden sind muss sie der Instruktor erkennen und Lösungen anbieten. Ein Training in einem Fahrtechnikzentrum ist sehr wichtig für das Lernen der Grundfahrtechniken, "Legen, Drücken, Blicktechnik, Bremsstechnik", mit dem Grundstock an fahrtechnischen Fertigkeiten hat man die Sicherheit erstmal schon gesteigert. Was in einem Fahrtechnikzentrum nicht geht ist das Erlernen der richtigen Fahrlinie, es gibt zwar Handlingstrecken mit "echten" Kurven (so wird es vermittelt). Was aber zur Gänze fehlt, ist die Realität. Das heißt: Es gibt keinen Gegenverkehr, keine Schlucht, keine unübersichtliche Kurve usw. Aufgrund emotionaler Blockaden können viele MotorradfahrerInnen in einer Linkskurve nicht im rechten Drittel der Fahrbahn fahren, wenn dann die Fahrbahn ca. 3,5 m breit ist wird es durch die Schräglage bei Gegenverkehr schon knapp. Beim Straßentraining bekommen die MotorradfahrerInnen Tipps wie man sich das richtige Fahrverhalten für solche Situationen antrainieren und automatisieren kann. Wo soll ich mich wann in meiner Fahrbahn befinden, in einer kurvenreichen Strecke, im Ortsgebiet, beim Fahren in der Gruppe oder alleine, im dichten Verkehr, wenn es ums Überholen geht.
2. Eine persönliche Betreuung der Kursteilnehmer, was allerdings eine Maximalisierung dieser nach sich zieht
4. Erfahren, praxisgerecht und kompetent zeigen und sprechen als auch sprechen und Zeigen!
5. Der umfassend ausgebildete Instruktor (Fahrtechnik, Motorradtechnik, Pädagogik, Psychologie)
Das geeignete Trainingsgelände, dass alle Risiken minimiert.
Die Auswahl der Inhalte (Fahrtechnik, Gefahrenlehre, Unfallstatistik)
Die Aufbereitung der Inhalte und die Individualisierung
6. Hohen Ausbildungsgrad des Instructors, Wissen der Fehler von MR Unfällen, gezielte Übungen und Wiederholungen, das Überwinden der menschlichen adaptierten Grenzen, die insbesondere beim Motorradfahren hinderlich sind!
8. Praxisrelevanz im Sinne der StVO, Kombination aus Fahrkönnen und höheren Ebenen der GDE-Matrix.
9. Ein Trainer, der nicht nur Wert auf "gutes" Fahren legt, sondern auch zur Selbstwahrnehmung, Selbstreflexion und zu Risikointelligenz auffordert und dies auch mit den Teilnehmern durchführen kann.
15. Engagierte Instruktoressen mit fachlichem Hintergrund und eigener Praxis. Auch wenn die Sicherheit im Vordergrund steht soll's auch Spaß machen.
16. Praxisbezug, umsetzbar, Vorbereitung + Nachbereitung, Theorie, Expertenwissen
18. Es werden die im Kopf entstehenden Unfallursachen thematisiert, praktisch trainiert werden Blicktechnik und Bremsen
19. Kompetente Trainer; sicheres Trainingsgelände; kleine Gruppen; praxisnahe Übungen; individuelles auf das Niveau abgestimmtes Training; unmittelbares Feedback; .
20. Wichtigster Aspekt: Gut geschultes Personal mit der richtigen Einstellung. Verkappte Rennfahrer richten mehr an, als sie gut machen können. Ein gutes Programm und gute, regelmäßige Weiterbildung sowie strukturierte Supervision sind ebenfalls notwendige Randbedingungen, aber entscheidend sind Sachkenntnis und Einstellung des Trainers.

ExpertInnen aus CH und D:

Was zeichnet ein gutes Motorrad-Fahrsicherheitstraining aus?

3. eine gute Mischung aus praktischen Fahrfertigkeitsübungen, Übungen in realen Verkehrssituationen und angemessenem Anteil von Risikoerkennung und -Vermeidung
7. Kompetente Personen, Fachwissen und bereit sein dies zu vermitteln, einfache und verständnisvolle Theorie, Praxisbezogene Demonstration, ruhige und sichere Übungen, gute Infrastruktur, verschiedene und speditive Übungen, mehrere Experten, nicht zu viele Personen gleichzeitig.
11. Qualifiziertes, motiviertes und ausreichendes Personal. Ausreichend großer Trainingsplatz und Ausbildungsmaterialien. Ansprechender Schulungsraum und Moderationstechniken (Stand der Technik).

Moderierendes (nicht ausschließlich instruierendes) Training, bei dem Bewusstseinsbildung und Risikobewusstsein (sein Fahrkönnen selber realistisch einschätzen lernen) sensibilisiert wird. Dem Teilnehmer nicht nur Fahrkönnen zu vermitteln sondern auch "die obere Hälfte des Motorrads" einzubeziehen.

12. Wenn alle Bereiche, die für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr wichtig sind, sich im Training wiederfinden, dazu gehören: Reflektion des eigenen Verhaltens, Einbeziehung auch der anderen Verkehrsteilnehmer in das eigene Handeln, Erhöhung der eigenen Fahrkompetenz aber auch das Erleben von Grenzen, Selbstkritische Betrachtung den eigenen Tuns.
13. Am Ende des Trainings sollte der Teilnehmer mit der Erkenntnis nach Hause fahren, dass er hinsichtlich seines Verhaltens im Straßenverkehr und seines Wissens über Motorradsicherheit einen Schritt weiter gekommen ist. Ein gut strukturiertes Training, das inhaltliche Dinge auf den Punkt bringt, ist die Voraussetzung für die Zufriedenheit des Teilnehmers und trägt dazu bei, den Teilnehmer zu motivieren, auch in Zukunft weiter lernen/trainieren zu wollen.
14. Entsprechend der Studie von Elliott et al, 2007, S. 494: Es sollten die drei Dimensionen erhöhter Unfallrisiken reduziert werden: Verkehrsfehler (insb. Übersehen von anderen Verkehrsteilnehmern, Geschwindigkeitsdelikte, Schwächen in der Fahrzeugbeherrschung).
17. Neben den wichtigen Dingen der Maschinenbeherrschung (Schräglage, Bremsen) die Vermittlung von fahrphysikalischen Grundlagen und der Gefahrenlehre. Es muss gelingen, einen sogenannten 6. Sinn zu entwickeln.

Kriterien für ein schlechtes Training

9. Woran erkennt man ein „schlechtes bzw. problematisches“ Motorrad-Fahrsicherheitstraining? Gemeint im Sinne von nicht sicherheitsfördernd.

1. Fahrtechnikzentrum zu klein das es nicht möglich ist relevante Fahrsituationen zu simulieren, Bremsübungen nur im Bereich von ca. 50 bis 60 km/h (das ist bei einem Mehrphasenkurs)
Nach dem Besuch eines Fahrsicherheitstrainings in einer kleinen Anlage sprechen die MotorradfahrerInnen oft allgemein über ihre schlechten Erfahrungen und machen dann auch bei einem anderen Anbieter kein Training.
Beim Bremsen (Notbremsen) gibt es einige Punkte die zu beachten sind, die werden (leider) oft nicht angesprochen bzw. erklärt. Keine Praxistipps, das führt dazu dass die Teilnehmer nach dem Training sich gleich verhalten wie vor dem Training, daher ist/war das Training umsonst, es hat nichts bewirkt, daher auch nicht sicherheitsfördernd.
2. Wenn Übungen global durchgeführt werden und somit der persönliche Zugang fehlt.
4. An der fehlenden nachhaltig wirksamen Ausführung!
5. - Wenn das Motorrad und nicht das Fahrkönnen des Fahrers im Mittelpunkt steht ("Testfahrten")
 - Wenn es keinen Bezug zu realen Fahr- und Verkehrssituationen hat (Wheele-fahren)
 - Wenn es den Trainierenden unterfordert (ich kann ja eh alles)
 - Wenn es den Trainierenden überfordert (es entsteht Angst)
 - Wenn es falsche Inhalte vermittelt (Wir bremsen nur mit der Hinterbremse, ABS brauch man nicht,...)
 - Wenn es schlechte Vorbilder hat (Fahrlehrer in Jeans, ohne Schutzbekleidung)
 - Wenn es nur im Seminarraum oder vor dem Computer stattfindet (realitätsfremd)
6. rasen, Vollgas, Kurvenschneiden, halbwissende Aussagen,....
8. Nur sportliche Steigerung der Fahrgeschicklichkeit, sodass man noch mehr an die Grenzen geht, statt Sicherheitsreserve aufzubauen.
9. Trainer, der sich und sein Können zeigen möchte und nicht auf die Teilnehmer eingeht.
15. Wenn es um Geschwindigkeit geht ohne die elementare Fahrzeugbeherrschung ausreichend trainiert zu haben.
16. nur Fun (mehr Speed, "Rennfahrer-Feeling") --> man muss immer die Konsequenzen zeigen bzw. betonen, dass manche Manöver nur auf Rennstrecken (z.B. Spezial-Asphalt; optimale Ebenheit) möglich sind.

18. Wenn Instruktoressen Erhöhung des Tempos in der Vordergrund stellen, wenn Instruktoressen Kunststücke vorführen, wenn Instruktoressen salopp gesagt selber keine Ahnung haben
19. Trainer unterrichtet nur theoretisch - zeigt selbst keine Übungen vor; zu große Teilnehmeranzahl; zu wenig Trainer;
20. Typischerweise erkennt man das bereits spätestens im zweiten Satz des Trainers. Der verrät sich ganz schnell, wenn er(oder sie) das eigentlich nur macht, um selbst im Mittelpunkt zu stehen und bewundert zu werden. Dann wird der Trainer zum falschen Idol und der Schuss geht umgehend nach hinten los. Jeder Teilnehmer, der latent gefährdet ist, biegt an dieser Stellen in die falsche Richtung ab. Und die Teilnehmer, die Sicherheit lernen wollen, sind nach so einem Tag und schon währenddessen enttäuscht.

ExpertInnen aus CH und D:

Woran erkennt man ein „schlechtes bzw. problematisches“ Motorrad-Fahrsicherheitstraining? Gemeint im Sinne von nicht sicherheitsfördernd.

3. Konzentration auf Perfektion der Fahrfertigkeiten
7. Leute sind nicht vom Fach oder haben kein Interesse am Sicherheit vermitteln, keine entsprechende Infrastruktur, keine Koordination, kein aufbauendes Programm, kein "roter Faden", keine Rahmenbedingungen, keine Sicherheitsreserven (Ausläufe), hohe Kosten, keine Partnerorganisationen dahinter.
11. Kein Aufbau im Trainingsablauf
 - Trainer schlecht vorbereitet oder übermüdet
 - Trainingsfläche mit anderer Gruppe belegt
 - Zu große und sehr heterogene Gruppe
 - Wenig Fahren während des Trainings
 - Zu kleiner Platz/ bzw. Sturzräume (fehlendes bzw. unzureichendes Sicherheitskonzept)
 - Technisches Wissen nicht mehr aktuell
 - Trainings- bzw. Instruktoressenmotorräder (und Bekleidung) in schlechtem Zustand
12. Wenn das Trainieren der Fahrfertigkeit im Focus des Trainings steht.
13. An überholten oder sogar falschen Inhalten, die aufgrund mangelnder Fortbildungen der Instruktoressen weitergegeben werden. Neben fahrpraktischen Übungen, darf die Sensibilisierung für mögliche Risiken im Straßenverkehr nicht zu kurz kommen.
14. Fahren im Grenzbereich, Fahrzeugbeherrschung im Grenzbereich statt vermeiden des Grenzbereichs.
17. Die Beschäftigung ausschließlich mit der Maschine und nicht mit den menschlichen Risiken

Wichtigkeit der Bewusstseinsbildung beim Training

Inwiefern soll es bei einem Motorrad-Fahrsicherheitstraining auch um Bewusstseinsbildung und psychologische Aspekte (Risiko-/Sicherheitseinstellungen etc.) gehen?

1. Die MotorradfahrerInnen wissen über die Probleme die sie haben nicht Bescheid. Warum fühle ich mich nicht wohl? Warum bin ich in der Kurve fast in den Gegenverkehr geraten? Warum habe ich am Kurvenende (Linkskurve) mit dem Fahrbahnrand gekämpft? Generell eines der schwierigsten Themen. Es gibt Leitsätze die auch stimmen: Fahre im Wohlfühlbereich, dann hast du Sicherheitsreserven! Bei diesem Satz stimmt nur der erste Teil, natürlich soll ich nicht so fahren das ich in den Stressbereich komme. Doch der Wohlfühlbereich geht so nahe an den Stressbereich, dass es keine Reserve dazwischen gibt. Beim Motorradfahren reicht schon der Gedanke "ich bin zu schnell" das in der Folge die Kurvenfahrt zum Problem wird. Ich trainiere nach wie vor auch die fahrtechnischen Grundlagen damit ich sie mir erhalte. Genau der Bereich der psychologischen Aspekte ist beim Motorradfahren das Problem wie es sich beim PKW nicht stellt. Einmal für wenige zehntel Sekunden beim Navigierungsblick in die Kurve die (falsch) Leitschiene anschauen und schon ist das Problem entstanden. Blickfehler sind sicher einer der häufigsten "Startimpulse" für das kurz danach aufgetretene Problem. Habe bei mehreren Projekten mit EPIGUS (Prof. Dr. Ernst Pflger) bei Blicktechnikstudien zusammen gearbeitet, die Kärntner Landesregierung hat die Studien in Auftrag gegeben

2. Unbedingt erforderlich, da die persönliche Selbstüberschätzung zu häufigen Unfallrisiken führt.
4. In der Erklärung als auch an der Vorführung kann ein mögliches gefahrenpotential Risikofrei veranschaulicht und damit auch bewusstseinsbildend positiv übermittelt werden!
5. Es muss immer um Bewusstseinsbildung und psychologische Aspekte gehen!
Gefahren muss zuerst (er)kennen , dann erst kann man trainieren wie man sie vermeidet oder bewältigt
6. a - menschliche Grenzen überwinden;
b- Festigung im Unterbewusstsein; Bitte keine stundenlange Vorträge über Gefahren - die sind schneller weg als ausgesprochen; nur Gefahren vor Ort werden bewusst
8. es sollte gerade bei der Motorradaus- und weiterbildung das gesamte Spektrum der GDE-Matrix abgedeckt werden. Gerade beim Motorradfahren sind psychologische Aspekte eine wesentliche Unfallursache (Risikobereitschaft, Selbstüberschätzung), daher müssen sie mit entsprechender Gewichtung bearbeitet werden. In einem guten verkehrspsychologischen Seminar lernt der Motorradfahrer etwas über sich selbst (eigene Verhaltensmotivation). Vorteile der Psychologie: Man kann auf das Individuum (Motorradfahrertyp) eingehen.
9. Wie man bereits an meinen früheren Antworten erkennen kann, ist Bewusstseinsbildung das Um & Auf für risikokompetentes Motorradfahren. Jeder Instruktor sollte in Risikokompetenz ausgebildet sein und auch Übungen zur Selbstwahrnehmung und Selbstreflexion in seinem Repertoire haben. (siehe risflecting® - risflecting.at oder risikointelligenz.at)
15. Ich denke, das müsste ein engagierter Instruktor rüberbringen.
16. soll Teil des Trainings sein.
18. Siehe 8
19. Bewusstseinsbildung ist einer der wichtigsten Punkte eines guten Sicherheitstrainings. Ein Training bietet die ideale Möglichkeit, Motorradfahrer auf die Risiken des Fahrens aufzuklären. Praxisnahe Übungen in Verbindung mit dem richtigen Verhalten im Straßenverkehr können Unfälle auch tatsächlich verhindern. z.B. kann die richtige Blicktechnik theoretisch besprochen sowie auch praktisch geübt werden. Die Folgen falscher Blicktechnik werden den Teilnehmer im Sinne der Bewusstseinsbildung drastisch vor Augen gehalten.
20. Das Motorrad-Fahrsicherheitstraining MUSS die Fahrfertigkeiten des Teilnehmers verbessern.
Bewusstseinsbildung und psychologische Aspekte MÜSSEN verhindern, dass es zu Risiko-Überkompensation kommt. Jedes rein an Fahrfertigkeiten orientierte Training ist lebensgefährlich (eigentlich korrekt: erhöht die Lebensgefahr).

ExpertInnen aus CH und D:

Inwiefern soll es bei einem Motorrad-Fahrsicherheitstraining auch um Bewusstseinsbildung und psychologische Aspekte (Risiko-/Sicherheitseinstellungen etc.) gehen?

3. muss wichtiger Bestandteil der Ausbildung sein
7. Dies gehört dazu. Sollte aber nicht belehrend wirken
11. Das ist ein fester Bestandteil in unseren Trainings, denn beim Motorradfahren ist der Mensch in über 50 % ausschlaggebend für das Ergebnis.
12. Jedes gute Training geht auf diese Aspekte ein, da diese maßgeblich zu einer sicheren Teilnahme am Straßenverkehr beitragen.
13. Ein SHT bietet den Teilnehmern die Möglichkeit, Verhaltensweisen mit und auf dem Motorrad praktisch zu erproben. Sie lernen dabei, Fehler im Umgang mit dem Fahrzeug zu vermeiden und neues Können hinzulernen. Optimal wäre es im Straßenverkehr natürlich, gar nicht erst in kritische Situationen zu geraten. Deshalb werden die Teilnehmer beim SHT auch für die möglichen Risiken des Straßenverkehrs sensibilisiert. Situationen richtig einschätzen und Gefahren besser erkennen und vermeiden, damit ein Notmanöver gar nicht erst notwendig wird, das sind wichtige psychologische Aspekte, die zum Training dazugehören. Ebenso ist es wichtig, dass dem Teilnehmer vermittelt wird, sein Können niemals zu überschätzen.
14. Einsicht in die Bedeutung der Geschwindigkeitsdelikte als Risikofaktor für Unfälle.
Weitere Themen: Gefahrenwahrnehmung/ kritische Selbstbeurteilung/ Selbstkontrolle
17. Da die Sicherheit des Motorradfahrers gang wesentlich von diesen Faktoren abhängt, sollte auch ein wesentlicher Teil des Trainings darauf eingehen

Mögliche unerwünschte Folgen von schlechten Trainings

Welche unerwünschten Folgen können „schlechte bzw. problematische“ Motorrad-Fahrsicherheitstrainings haben? Warum? (primär auf die Fahrsicherheit bezogen)

1. Einer der wichtigsten Punkte bei einem guten Fahrsicherheitstraining sind die Bremsübungen wenn sie mit ca. 100 km/h gemacht werden. Da wird von den Teilnehmern recht viel verlangt. "Ich muss jetzt auf 100 beschleunigen und dann Bremsen!" Das ist für viele schon eine Überwindung, obwohl die Anlage weit mehr zulässt. Denn kein/e MotorradfahrerIn macht sich Gedanken darüber, wenn beim Verlassen eines Ortsgebietes auf 100 oder mehr beschleunigt wird, wie es ist, wenn es ums Bremsen geht.
Da liegt das Problem wieder bei den kleine Fahrtechnikzentren, in denen nicht mehr als ca. 60 bei den Bremsübungen gefahren wird, das ist fahrphysikalisch nicht mal die Hälfte, die liegt bei 70! Bei dem Tempo hat (fast) keiner ein Problem. Da ist jeder "der Beste". Das erzeugt Fehleinschätzungen vom eigenen Können
2. Falsch angelerntes, da dies nur schwer wieder neu anzulernen ist.
4. Diese Antwort erübrigt sich für mich, da ich immer von kompetenten Fahrlehrern ausgehen muss bzw. wir müssen, oder?!
5. Sie können eine falsche Sicherheit geben, der Fahrer ist für sein Fahrkönnen dann zu schnell unterwegs und gefährdet.
- Sie können ebenso Fahrsicherheit nehmen und verunsichern, der Fahrer ist dann mit Angst unterwegs und gefährdet.
6. Falsche Fahrspur, falsche Blicktechnik, Unwissenheit über Straße und Motorrad,..... täglich auf der Straße zu beobachten
8. Erhöhung der Risikobereitschaft, noch mehr im öffentlichen Straßenverkehr an die Grenzen gehen, Selbstüberschätzung. Ignorieren eigener Leistungsgrenzen: Ablenkbarkeit, Wahrnehmung ...
9. Unerwünscht könnte ein übertriebener subjektiver Kompetenzgewinn sein, der zu mehr Risiko im Straßenverkehr führt. Im Sinne der Risikokompensation könnte ein Fahrsicherheitstraining zu mehr Risiko im Straßenverkehr führen, so wie ein Lawinenkurs Skitourengeher verleiten könnte "gefährlichere" Hänge zu riskieren.
15. Schlechte Selbsteinschätzung.
16. Fördern den Flow-Effekt --> Thrill, Sensation-Seeking, Überschätzen der Skills... Straßenbedingungen haben ein anderes Risikopotential. z.B. die Konsequenzen bei zu schnellem Kurvenfahren --> am Ring kein Problem (Trasse in wesentlich breiter), konstante Bedingungen; auf öffentlichen Straßen --> schmaler, Straßenrand, Unebenheit, Schmutz am Rand, etc.
- 18.?
19. Falsch erlerntes wird im Ernstfall angewandt; Teilnehmer raten anderen MR Fahrern von der Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings ab;
20. Da gibt es zwei Möglichkeiten: Ein schlechter Trainer kann schon bei der Verbesserung der Fahrfertigkeiten scheitern, wenn er Falsches lehrt oder Richtiges falsch lehrt.
Ein schlechter Trainer wird die subjektive Sicherheit gleich stark oder stärker erhöhen als die objektive und so die Sicherheit seiner "Schutzbefohlenen" verschlechtern.

ExpertInnen aus CH und D:

Welche unerwünschten Folgen können „schlechte bzw. problematische“ Motorrad-Fahrsicherheitstrainings haben? Warum? (primär auf die Fahrsicherheit bezogen)

3. Überkompensation des Sicherheitsgewinns durch verbesserte Fahrfertigkeiten
7. Man ist sich den Gefahren nicht bewusst und wird übermütig, Gefährdet sich selber und andere, keine Sicherheitsreserven
11. Bei Übungen die danach zu einer gefühlten Sicherheit führen, die nicht vorhanden ist sind gravierende Fehlverhalten fast nicht zu vermeiden.
z. B. Ausweichmanöver bei niedriger Geschwindigkeit, die bei einer Notbremsung bis zum Stillstand zum Erfolg geführt hätten.

Selbstverständlich sollte die Vorbildfunktion des Instructors bzw. Verhalten und Schutzbekleidung sein (lernen am Modell).

12. Wenn nur die Erhöhung der Fahrfertigkeit im Fokus steht, besteht die Gefahr, dass die Teilnehmer diese im realen Verkehr versuchen anzuwenden, was dann zu einer Risikoerhöhung führen kann.
- 13.- Sicherheitsgefährdung durch falsche Instruktionen insbesondere im Umgang mit Fahrerassistenzsystemen
 - Risiko-Homöostase: Der vermeintliche oder auch tatsächliche Gewinn an Können und Wissen wird durch größere Risikobereitschaft kompensiert
 - Teilnehmer, der aufgrund eines "schlechten" Trainings nichts lernt, könnte generell von seiner Trainingsbereitschaft abnehmen = Stagnation
14. Wie die Empirie bisher zeigt (nicht differenziert nach guten oder schlechten Trainings): höheres Unfallrisiko (Elvik & Vaa, 2007)
17. Die meisten Fahrer haben eine "Schräglagensperre", also ungewollt immer noch Sicherheitspuffer. Das Erfahren der Grenzen kann auch dazu führen, dass man diese ausnutzt

Zielgruppen für Trainings

Für welche Zielgruppen (Fahrertypen) können Trainings einen guten Sicherheitseffekt bringen und für welche weniger? Warum?

Mit „Zielgruppen“ sind z.B. unsichere Fahranfänger/innen, gemütliche oder zügige Tourenfahrer/innen, wettkampforientierte Schnellfahrer/innen, zügige SportfahrerInnen, ältere Wiedereinsteiger/innen, Harley-Fahrer/innen, etc. gemeint (Aufzählung unvollständig – nur beispielhaft)

1. Für alle Zielgruppen wichtig! Langsame MotorradfahrerInnen haben oft das Argument das wegen der geringen Geschwindigkeit viel Sicherheit dabei ist. Langsam und Kurven schneiden ist auch gefährlich. Bei wettkampforientierten Schnellfahrer ist nicht immer die Geschwindigkeit das Grundproblem. Bei hoher Geschwindigkeit hat man kaum bzw. keine Korrekturmöglichkeit, das heißt es muss die Fahrlinie sehr, sehr genau passen. Weiters habe ich schon erwähnt, dass der Hang off verboten gehört, sofortiger lebenslanger Führerscheinentzug. Schnell fahren im Fahrstil "Legen" ist noch wesentlich sicherer als gleich schnell Fahren im Hang off. Ältere Wiedereinsteiger: Die glauben oft das die "Erfahrungen" vom Auto für das Motorradfahren passen. Jeder Autokilometer ist für das Motorradfahren ein Negativkilometer. Das Auto verzeiht Bedienungsfehler die bei einem Motorrad sofort zum Unfall führen. Wiedereinsteiger haben sich vom Autofahren sicher einige Verhalten schon automatisiert, also werden diese Mechanismen (automatisch) auch beim Motorradfahren angewendet und der Unfall ist die logische Folge.
2. Fahrsicherheitstrainings können für jede Zielgruppe erfolgen, allerdings müssen sie spezifisch und individuell angeboten werden
4. Jeder noch so gute Fahrer oder FahrerIn findet seinen Mentor oder auch Meister der nützliche Techniken oder auch Erfahrungen übermitteln und letztendlich vorführen kann! Ob am Parkplatz oder auch auf der Rennstrecke!
5. Ein gutes Training bringt für alle Fahrer Verbesserungen.
Man zwingt die Teilnehmer sich mit ihrer Fahrtechnik und mit potentiellen Gefahrensituationen auseinanderzusetzen - das alleine verbessert sie.
Zudem frischen sie ihre Kenntnisse über eben diese beiden Komponenten auf.
6. FÜR ALLE! Auch Rossi trainiert noch jeden Tag!!!! guter Ansatz - Splittung nach Motorradtyp ! (Harley - Hayabusa)
8. ein auf die jeweilige Klientel zielgerichtetes Training bringt jedem Vorteile.
9. Auf jeden Fall für unsichere Fahranfänger, die mehr "innere" Sicherheit und Vertrauen in die Sache bekommen. Für "Kampfpiloten" bringen traditionelle Fahrsicherheitstrainings nichts, denn meist haben diese Schnellfahrer ohnehin ein hohes Fahrkönnen. Ihnen fehlt es an Risikokompetenz und Selbstwahrnehmung. Hier wäre ein Fahrsicherheitstraining inkl. Verkehrspsychologie fruchttragend - nur würden solche Fahrer solch ein Training wahrscheinlich nicht buchen.
Kurz: Je weniger Können, desto mehr positive Effekte.
15. Für alle.

18. Ich habe keine Vorurteile auf diesem Gebiet. Wer sich für seine Sicherheit interessiert, kann in einem entsprechend gestalteten Training profitieren. Wer die gerade mal die Prüfung bestanden hat und glaubt jetzt alles zu können, der wird auch in einem guten Training nicht profitieren, weil er das Dazulernen blockiert.
19. Fahrsicherheitstrainings bringen für ALLE Zielgruppen einen Sicherheitseffekt. Den meisten Effekt erzielt man jedoch bei Wiedereinsteiger, da diese nicht in den Genuss einer guten/modernen Ausbildung gekommen sind und Ihnen meist jegliche Praxis fehlt.
20. Ich sehe da keine Einschränkungen. Aus welchem Grund sollten bestimmte Gruppen nicht profitieren können. Es mag sein, dass es bei manchen Gruppen etwas schwieriger ist, besonders wenn diese eher eine Psychotherapie als ein Fahrsicherheitstraining brauchen würden. Aber gerade in solchen Fällen kann ein glaubwürdiger und überzeugter Trainer u.U. auch viel effektiver und schneller ans Ziel kommen als ein Therapeut, weil er den Vorteil der "Peer-Glaubwürdigkeit" hat.

ExpertInnen aus CH und D:

Für welche Zielgruppen (Fahrertypen) können Trainings einen guten Sicherheitseffekt bringen und für welche weniger? Warum?

3. ein Training bringt für alle Zielgruppen einen Sicherheitsgewinn, wenn das Teilnehmerspektrum möglichst homogen ist und die Trainingsmaßnahmen auf den Kreis der Teilnehmer abgestimmt sind
7. Jegliche Zielgruppen. Jeder kann immer wieder etwas daraus lernen und seine Routine und Können verbessern (Anpassen).
11. Trainings können sind immer sinnvoll, nicht umsonst trainiert der FC Bayern München fast täglich (wohl kaum weil er nicht Fußball spielen kann;-)
Die Freiwilligkeit und die Angebotsvielfalt ist hier glaube ich der Schlüssel zum Erfolg. Wegen der langen Winterpause ist Training für alle wichtig.
Für jede Zielgruppe gibt es interessante und spannende Inhalte und Trainingseinheiten.
Einsteiger benötigen meist öfter einen Impuls durch ein Training.
Wenn Trainings nur für Einsteiger wichtig wären, dürften wir ja eigentlich keine Unfälle bei Routiniers haben. Die Statistik spricht da eine andere Sprache.
Übrigens auch Trainings mit Sozios halte ich für hilfreich, denn viele Tourenfahrer sind zu zweit unterwegs und da gibt es auch sicherheitsrelevante Tipps.
12. Ein Sicherheitstraining ist ein Gewinn für alle Typen von Fahrern. Entscheidend ist ein gut ausgebildeter Trainer, der Gruppen führen kann und den Austausch untereinander fördert.
13. Die verschiedenen Trainingskategorien in Deutschland bieten für jede Zielgruppe das passende Training. Damit soll genau diese Frage nicht auftreten, da in jedem Trainings speziell auf die Bedürfnisse und das Können der jeweiligen Zielgruppe eingegangen werden kann und sich der Teilnehmern weder unter- noch überfordert fühlt.
Unbelehrbare wird man - wie in anderen Bereichen auch - vermutlich durch keine Trainingsvariante erreichen.
14. Da freiwillige Kurse mit einem erhöhten Unfallrisiko einhergehen, sehe ich im Moment positive Effekte nur im Rahmen der Fahrausbildung, d.h. "unsichere Fahranfänger"
17. Da sehe ich erst einmal keinen Unterschied. Auch ein gemütlicher Tourenfahrer kommt selten in kritische Situationen und hat dann kein automatisiertes Bewältigungsschema

Vermeidung unerwünschter Trainingseffekte

Wie können eventuelle unerwünschte Trainingseffekte auf die Fahrsicherheit vermieden werden bzw. wie gelingt es bereits jetzt, diese zu vermeiden?

1. Als Instruktor zeige ich nie "extrem" eine Übung vor. Wenn ich alleine im ÖAMTC Fahrtechnikzentrum meine Fahrtechnikübungen mache, fahre ich alle Übungen schneller als ich sie den Kunden vorzeige. Habe auch einen Leitsatz, den ich schon in der Theorie den Kunden sage: "Ich werde euch nichts beweisen und ihr braucht mir nichts beweisen, alles was wir heute im Programm haben kann mit ganz normalem Tempo gemacht werden."

2. Durch permanentes wiederholen der trainierten Abläufe, sowie das aufmerksam machen von Fehlern. Nur dann stellt sich im Idealfall ein automatisierter Ablauf ein.
4. Dazu müssten mal die Anforderungen an die Fahrtechnik der Fahrlehrer und Instruktoren vereinheitlicht bzw. definiert werden!
5. Durch die Vorbildwirkung authentischer Instruktoren.
Durch solide Kenntnis von Fahr- und Motorradtechnik.
6. Frage schwer verständlich!?
Der Fehler muss bewusst gemacht werden... (Sofern richtig verstanden)
8. Verkehrspsychologisches Gruppengespräch in direktem Zusammenhang mit Fahrsicherheitstraining.
9. Durch gelungene Reflexionsanleitung durch den jeweiligen Instruktor, der ein fundiertes Wissen bezüglich Risikointelligenz besitzt.
15. Sicherheit und soziales Verhalten - auch auf Lautstärke bezogen hat im Vordergrund zu stehen.
16. wird schwer funktionieren - es liegt immer in der Eigenverantwortung der Kunden, wie sie ihr Wissen/ihre Skills einsetzen. Evtl. mehr Infos zu den Folgen, Bewusstseinsbildung, "soft Skills" haben eine positive Wirkung.
- 18.?
19. Individuelles Training für bestimmte Zielgruppen! z.B. soll vermieden werden Sportfahrer mit Harley-Fahrer gemeinsam zu trainieren. Abgestimmtes Training für Neu- bzw. Wiedereinsteiger und geübte Motorradfahrer. Verschieden Schwerpunkte - somit kann der Motorradfahrer individuell auf sein Können aufbauen.
20. Indem man Trainer mit der richtigen Einstellung auswählt und Trainer mit falscher Einstellung gezielt sucht und ohne zu zögern ausscheidet (ggf. auch vorläufig, wenn Potential für Veränderung besteht).

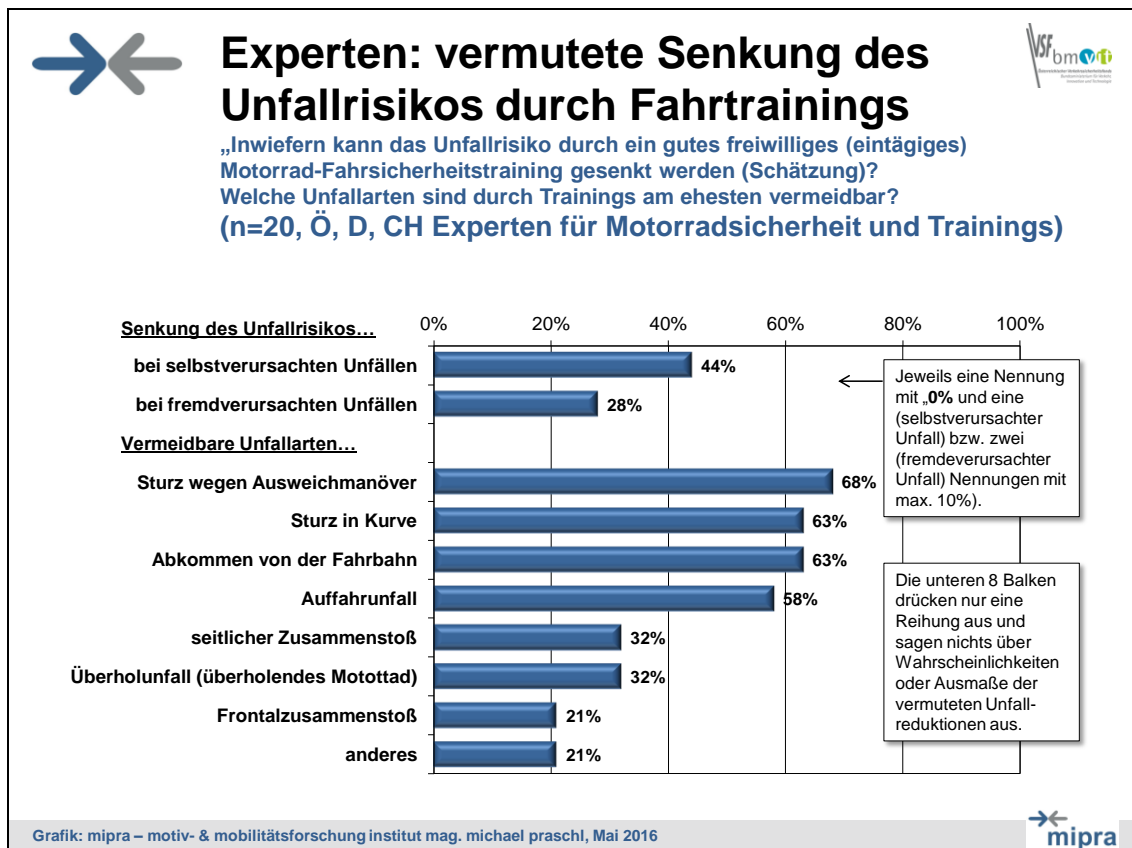
ExpertInnen aus CH und D:

Wie können eventuelle unerwünschte Trainingseffekte auf die Fahrsicherheit vermieden werden bzw. wie gelingt es bereits jetzt, diese zu vermeiden?

3. durch angemessene Berücksichtigung der Themen Risikoerkennung und -Vermeidung
7. Durch einen guten Support der Instruktoren. Man sollte die Grenzen austesten und klar aufzeigen, was das im Straßenverkehr bedeuten würde. (Wichtigkeit der Sicherheitsreserven aufzeigen)
11. Kleinere Lerneinheiten machen und eher auf Wiederholungstrainings zur Weiterentwicklung setzen.
Wer sich für das Hobby "Motorrad fahren" entschieden hat ist meist auch zugänglich für den Zugewinn der Sicherheit durch Training und ist bereit dafür zu investieren (wenn man an die Kosten des Motorrades und der Bekleidung bedenkt).
12. Wichtig ist das Gelernte mit dem realen Straßenverkehr abzugleichen um Verhaltensalternativen zu entwickeln. Entscheidend ist einen Prozess der Selbstreflexion anzustoßen und ihnen die Einsicht zu vermitteln, dass sie verantwortlich für ihr Handeln sind.
13. Das Training einer gewissen Situation (Stichwort: Wettbewerb, Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten), wodurch unerwünschte Trainingseffekte zustande kommen könnten, werden von den Instruktoren im Vorfeld erkannt und nicht angeboten.
14. Einen großen Bogen um den Grenzbereich machen, bzw. den Fahrern beizubringen, dass sie den Grenzbereich vermeiden sollten, anstatt ihn besser zu beherrschen.
Misserlebnisse einbauen. Strategien zur Selbstkontrolle einbauen. Kritische Selbstbeurteilung fördern.
17. Wie bereits gesagt, kann nur ein Training unterstützt werden, das psychologischen Aspekten genügend Raum gibt

Senkung des Unfallrisikos durch Trainings

Inwiefern kann das Unfallrisiko durch ein gutes freiwilliges (eintägiges) Motorrad-Fahrsicherheitstraining (zusätzlich zum verpflichtenden Training) Ihrer persönlichen Einschätzung nach gesenkt werden? Bitte um eine Schätzung in Prozent.



Kommentare:

(...auch falls Sie der Meinung sind, dass das Unfallrisiko nicht gesenkt bzw. sogar erhöht werden könnte):

1. Ich habe von Kunden schon viele Rückmeldungen erhalten das sie nach dem Training und dem erhalten vom Trainingsvideo wesentlich sicherer fahren als vorher
4. Jedes kompetente Fahrtraining trägt zur Verkehrssicherheit bei und kann aus meiner Sicht nicht so bewertet werden!
Die besten nachhaltig wirksamen Ergebnisse sind ausschließlich mit Extremfahrtechniktrainings zu erzielen!
6. Frage schwer verständlich!?
Der Fehler muss bewusst gemacht werden... (Sofern richtig verstanden)
9. Diese Trennung in selbst- bzw. fremdverursacht finde speziell beim Motorradfahren sehr problematisch.
Darum kann ich hier keine Abschätzung geben. Wird z.B. ein dunkel gekleideter Motorradfahrer, der etwas zu schnell zu einer Kreuzung fährt, von einem unachtsamen Autofahrer "abgeschossen", denkt man schnell an Fremdverschulden, wobei er sehr viel zu dem Unfall beigetragen hat.
16. wenn die erlernten Skills zu höherer Vmax und zu mehr Schräglage führt; Risikokompensation
19. Ein eintägiges Training wird nicht reichen um die Verkehrssicherheit merkbar zu erhöhen. Aber durch ein gutes Training bekommen die Teilnehmer den Anreiz auch weiterhin Motorrad Trainings zu absolvieren und damit können die Unfallzahlen merklich gesenkt werden.
20. Die Studie über das Schleudertraining aus Norwegen hat bewiesen, dass bis 25% Steigerung drin sind. Beim Motorrad vermutlich noch mehr, wenn es einem Trainer gelingt, das Limit der Schräglagenangst von 20 auf z.B. 30 Grad zu erhöhen und dafür zu sorgen, dass der Teilnehmer die 30 Grad auch voll ausnützt, wie sie/er

vor dem Training die 20 Grad ausgenutzt hat. Natürlich kann sich ein Trainer auch selbst unglaublich machen, etwa wenn die Trainer-Riege beim freien Fahren am Ende des Trainings Rennfahrten untereinander veranstaltet - mit den Teilnehmern als bewegte Hindernisse und das auch noch ohne Schutzbekleidung. Und das sage ich nicht von ungefähr, ich habe das gesehen und ich war dabei. Auf diese Art wird bei den Teilnehmern an den Attitüden in einer Art und Weise gedreht, die eine massive Erhöhung der Risikobereitschaft verursacht. Am besten wird Fahrsicherheitstraining dann wirken, wenn es den Teilnehmer dazu motiviert, danach alleine weiter an der eigenen Sicherheit zu arbeiten, und den Teilnehmern auch die Werkzeuge in die Hand gibt, das zu tun. Dazu gehört in erster Linie ein grundlegendes Verständnis davon, wie Verkehrsteilnehmer funktionieren.

ExpertInnen aus CH und D:

Inwiefern kann das Unfallrisiko durch ein gutes freiwilliges (eintägiges) Motorrad-Fahrsicherheitstraining (zusätzlich zum verpflichtenden Training) Ihrer persönlichen Einschätzung nach gesenkt werden? Bitte um eine Schätzung in Prozent.

- 3. - das Ergebnis hängt stark von den Eingangsvoraussetzungen der Teilnehmer ab; jeder Teilnehmer kann zwar etwas dazulernen, ein "guter" Fahrer aber weniger als ein schlechter
- der Effekt wäre höher, wenn das Training z.B. jährlich wiederholt würde; dem stehen die Kosten und der Zeitaufwand entgegen
- 11. Wenn das Eintagestraining jährlich wiederholt wird und mind. 5000 km Jahresfahrleistung investiert wird.
- 13. Keine Angabe. So eine pauschale Einschätzung ist aus unserer Sicht nicht möglich bzw. nicht aussagekräftig.
- 14. Aktueller Kenntnisstand: Freiwillige Motorradkurse erhöhen das Unfallrisiko pro Lenker um 18%, pro gefahrenen Kilometer um 44% /Elvik & Vaa). Allerdings stehen gute Studien noch aus, weshalb sich die Cochrane Collaboration nicht in der Lage sah, eine Beurteilung abzugeben.
- 17. Allerdings lassen sich diese Effekte nicht durch ein einmaliges Training erzielen. Da liegen die Quoten bei allenfalls 20 %. Mein Idealbild ist die Absolvierung einmal im Jahr und damit die Möglichkeit, Reaktionsmuster im Unterbewusstsein bereit zu halten.

Kommentare:

(...auch falls Sie der Meinung sind, dass gewisse Unfallarten [welche?] nach Trainings häufiger auftreten könnten)

- 5. Keine Unfallart wird nach einem gutem Training häufiger auftreten.
Auf sowas können nur Leute kommen, die noch nie ein gutes Training mitmachten!
- 6. schlechtes Training oder Ausbildung führt zu Unfällen!
- 9. Hängt wiederum davon ab, inwieweit das Fahrtraining auf Fahrkönnen oder Risikointelligenz ausgelegt ist.
- 19. Ein großes Problem stellt die Blicktechnik und die Bremsstechnik dar. Durch Übungen in diesem Bereich kann rasch ein Erfolg erzielt werden. Insbesondere ist z.B. feststellbar, dass viele MR Fahrer bereits ein ABS Motorrad besitzen, jedoch noch nie eine Bremsung im ABS Bereich durchgeführt haben.
- 20. Ein gutes Fahrsicherheitstraining MUSS am Ende JEDEN dieser Unfalltypen bearbeiten. Allerdings meine ich, dass eine Erhöhung der Schräglagentoleranz für Notfälle die effektivste Maßnahme eines Fahrsicherheitstrainings ist und daher speziell dieser Unfalltyp die besten Chancen hat. Ausweichmanöver sind so schwierig, dass man sie ohne Training überhaupt nicht annähernd korrekt hinbekommen kann. Daher ist auch hier das Potential hoch. Alles, was mit Bremsen zu tun hat, lässt sich viel eher durch ABS denn durch Training bearbeiten (Auffahrunfall). Seitliche Zusammenstöße sind eher ein Wahrnehmungsproblem. Überholunfälle werden durch Risikobereitschaft und Schätzvermögen moderiert, daher sehr schwer und wenn, nur mit Straßentraining abzubilden. Abkommen sehe ich Großteils als die logische Folge von Stürzen in Kurven.

ExpertInnen aus CH und D:

Welche Unfallarten sind durch gute Motorrad-Fahrsicherheitstrainings am ehesten vermeidbar? Bitte kreuzen Sie max. 3 Unfallarten an, auf die sich Trainings Ihrer persönlichen Einschätzung nach am meisten (unfallvermeidend) auswirken.

- 3. - das Ergebnis hängt stark von den Eingangsvoraussetzungen der Teilnehmer ab

11. Selbstüberschätzung des Fahrkönnens
Mangelndes Bremsverhalten bei Hindernissen
Fahren bei Regen oder loseem Untergrund
14. Ich gehe von einer differentiellen negativen Wirkung der Kurse aus - je nach Ausgestaltung und Fokus der Trainings.
17. Gerade bei letzterem wirkt sich die Gefahrenlehre aus

Zertifizierung von Motorradtrainings

Sollte es in Österreich eine Art Zertifizierung für Motorrad-Fahrsicherheitstrainings geben, um einen einheitlichen Mindest-Qualitätsstandard zu gewährleisten?

In Deutschland gibt es Richtlinien des Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR), siehe

http://www.dvr.de/betriebe_bg/sht_shp/infos_richtl.htm

1. Ja, nur dadurch kann der Kunde sicher sein das er sein Geld für Sicherheit ausgibt.
Das Ausbildungsproblem das ich bei den privaten Fahrschulzentren sehe werde ich wohl nicht ändern können, da diese (für mich komplett unverständliche) Regelung von der Kurzausbildung in Führerscheingesetz § 13b steht.
Schon 2010 habe ich in einem Schreiben an Dr. Weissegger von der Kärntner Landesregierung folgenden Satz geschrieben: "Qualität wird anscheinend bei einer privaten Ausbildung als Störfaktor empfunden."
2. Unbedingt
4. Ja natürlich aber weder von Vereinen noch von Verbänden, sondern von unabhängigen Personen die bereits mehr als nur bewährte Motorradfahrer sind und auch Extremsituationen meistern können!
5. Auch jedes österreichische Training kann sich vom DVR (gegen Bezahlung) zertifizieren lassen...
In Ö gibt es nicht mal Mitteln um die gesetzl. vorgeschriebene MPH Fahrsicherheitstrainings qualitätszusichern!!
6. BITTE dringend..... Auch Qualitätsüberprüfung der Ausbildung und Prüfung
8. Nur dann, wenn
 - pädagogische Methoden
 - konkrete Inhalte festgeschrieben werden. Also Ziele und Methoden.
9. Ein entschiedenes NEIN! Zertifizierungen und Qualitätsstandards führen zu Einheitsbrei, töten Innovation und sind unnötige Machtinstrumente. Eine der Säulen von Risikointelligenz ist die VIELFALT und dafür muss man ein paar "schlechte" Anbieter in Kauf nehmen, damit es ein paar sehr gute gibt. Zertifizierungen führen zu Durchschnitt. Also NEIN, NEIN, NEIN!
15. Ja
16. ja, wäre sinnvoll - oder der Unterschied zw. Fahrtechniktraining, Ring-Training und Fahrsicherheitstraining
- 18 Ich bin an sich kein Freund von Bürokratie, die vermeidbar ist - beim ÖAMTC mache ich mir wenig Sorgen, den Rest kann ich nicht beurteilen.
- 19 Ein einheitlicher Qualitätsstandard wäre wünschenswert! Vermutlich würden jedoch nur die kommerziellen Anbieter übrigbleiben und viele Motorradfahrer wollen/können keine größeren Beträge für ein Training ausgeben. Aus diesem Grund ist ein kostenloses Training der ideale Einstieg für ein Fahrsicherheitstraining. Erfahrungsgemäß absolvieren Motorradfahrer nach einem kostenlosen Training auch spezielle Trainings der kommerziellen Anbieter.
20. Ja, unbedingt. Viel wichtiger wäre allerdings, zuvor klare Richtlinien zu schaffen, wie Trainer ausgewählt und ausgebildet werden müssen, und welche persönlichen Voraussetzungen sie haben müssen. Die Zertifizierung soll letztlich nur die gute Umsetzung eines guten Systems bestätigen. Es ist m.E. nicht möglich, alleine durch eine punktuelle Prüfung einen ordnungsgemäßen Zustand zu kontrollieren, das wäre zeitlich nicht zu schaffen. Vielmehr sollte der Prozess geregelt werden, dessen Einhaltung ein gutes Ergebnis sicherstellt. Mit anderen Worten: Geht man als Auditor in ein Trainingsinstitut, kann man prüfen, ob die Fahrzeuge in Ordnung sind, ob es genug Verkehrshüte, eine funktionierende Bewässerung, einen klimatisierten Hörsaal mit Projektor und eine Bildschirmpräsentation mit den richtigen und vollständig vorhandenen Inhalten gibt. Das, was man aber wirklich kontrollieren müsste, sind die Einstellungen und der

Vortrags-Stil der Trainer, und das geht bei einem einzelnen Besuch nicht. Daher muss es einen Prozess geben, der sicherstellt, dass es nur Trainer mit den richtigen Einstellungen und Kenntnissen gibt, und dieser Prozess wäre bei einem Audit zu bewerten.

ExpertInnen aus CH und D:

Würden Sie für Österreich eine Art Zertifizierung für Motorrad-Fahrsicherheitstrainings empfehlen, um einen einheitlichen Mindest-Qualitätsstandard zu gewährleisten?

D: Haben sich die Richtlinie des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) bewährt?

3. als Mindeststandard haben sich die DVR-Richtlinien sicher bewährt
7. Ich denke, dass dies eine gute Sache wäre.
11. Das DVR Qualitätssiegel finde ich einen ersten Schritt in die richtige Richtung.
12. Um einen einheitlichen Standard zu bekommen, ist eine Art der Zertifizierung unumgänglich. Die Richtlinien und das in Deutschland eingeführte Qualitätssiegel haben sich bewährt.
13. Damit bei Motorradfahrern, die ein SHT suchen, keine Unsicherheiten aufkommen können, ob es sich um ein seriöses und effektives SHT handelt, ist ein Qualitätsstandard sehr hilfreich. Auch für anbietende Institutionen hat der Standard eine willkommene Werbefunktion.
Die Richtlinien des DVR haben sich bewährt und sind in 2014 sogar in Form des "Quality Label Traffic Safety" auf den europäischen Raum erweitert worden.

17. ja und ja

Wichtige Maßnahmen zur Unfallreduktion

Was wären Ihrer Meinung nach ganz allgemein die wichtigsten Maßnahmen zur Reduktion der schweren Motorradunfälle in Österreich? Notieren Sie bitte in Schlagworten.

1. Wird sicher auch nicht gehen!!!
Wenn ich bei MotorradfahrerInnen zuhöre, über was für Probleme sie sprechen, dann sind alle anderen Schuld. Wenn man MotorradfahrerInnen fragt, ob sie ein Training machen wollen: "Nein, brauch ich nicht ich kann ja"
Der Gesamtzustand der MotorradfahrerInnen ist sicher so, dass jede Person, die ein einspuriges Kraftfahrzeug mit weißem Kennzeichen lenkt, mindestens alle 3 Jahre VERPFLICHTEND ein Training machen MUSS. Die Selbstüberschätzung und Selbsteinschätzung weicht von der Realität so weit ab, dass man da (bis auf wirklich wenige Ausnahmen) von 100% falscher Selbstbeurteilung ausgehen kann
2. Eine Vielzahl von Fahrsicherheitstrainings der unterschiedlichsten Anbieter zu moderaten Preisen, um dadurch alle Bereiche und Interessen der gesamten Motorradklientel abzudecken.
4. Nach dem Muster Stadt Wien - Safebike Wien: Ein Fahrtechniktraining abseits vom Straßenverkehr kostenlos zu ermöglichen bzw. dafür Plätze zur Verfügung zu stellen wo auch ohne Instruktor mit Freunden zum trainiert motiviert werden kann!
5. Trainingswillige Motorradfahrer zu fördern!
Wie in der Schweiz, oder das auch schon mal im Land OOE funktioniert hat.
Die Anzahl der trainingswilligen Motorradfahrer würde sich durch eine Förderung von z.B. € 100,- durch Bund/Land drastisch erhöhen.
Das wäre eine Investition die sich direkt auf die Sicherheit der Motorradfahrer auswirkt.
6. Gute Grundausbildung, wiederkehrende Fahrsicherheitstraining auch für FS Besitzer!, günstigen Rennring, speziell geschulte Verkehrstechniker (nicht PKW Affin),
8. Polizeiliche Überwachung. Individuelle Bewusstseinsbildung bezüglich psychologischer Inhalte. Auffällige Farben bei Bekleidung und Motorrad.
9. Zynisch gesagt: Das Motorradfahrverbot. Nein, jetzt im Ernst: Bei der Wissensvermittlung durch die Fahrschulen sind wir an einem Level angelangt, das nur mehr durch ein Mehr an Theoriestunden verbessert werden kann. Hier bedarf es keiner Intervention. Fahrkönnen wird in den Fahrschulen so gut wie möglich gelehrt, also eine gute Basis gelegt, die auch nur durch ein Mehr an Fahrstunden verbessert werden könnte. Dies ist nicht wünschenswert, weil dadurch ein Preisanstieg des Motorradführerscheins folgen würde.

Viel Potential gibt es in der Bewusstseinsbildung im Sinne einer Erlangung von Risikokompetenz für den Fahrer aber vor allem den Fahrlehrern und Instruktoern. Einiges wurde in diese Richtung bereit unternommen. Es gäbe noch viel zu tun.

15. Bewusstseinsbildung. Damit sollte auch die Teilnahme an Fahrsicherheitstrainings verbunden sein.
16. mehr Bewusstseinsbildung über die Folgen von Motorradunfällen; bessere Risikobewertungen (spezielle Motorrad-RSI); aktive + passive Präventivmaßnahmen; gezielte Maßnahmen bei Motorrad-Routen gekoppelt an höhere Strafen bei speziell ausgestatteten Strecken.
18. Rechtzeitig das Hirn einschalten.
19. kostenlose Sicherheitstrainings für Motorradfahrer; Informationsveranstaltungen über die Folgen mangelnder Schutzbekleidung; Bewusstseinsbildung - vorzugsweise durch Polizeibeamte (kennen die Probleme im Straßenverkehr am besten - durch die Unfallaufnahmen kennen sie die meisten Fehler der MR Fahrer usw.); Fahrverhalten auf öffentlichen Straßen; Aufklärung über die Folgen von Fehleinschätzungen und mangelnder Disziplin im Straßenverkehr;
20. Förderung von Motorrädern mit ABS.
Dabei darf man nicht darauf warten, dass sich der Fuhrpark aufgrund der neuen Vorschriften von selbst dreht, das würde viel zu lange dauern.
Als zweite Maßnahme würde ich für eine Verlängerung der praktischen Ausbildung sorgen. Die derzeit vorgeschriebenen Mindeststunden reichen bei Weitem nicht aus, um einen wünschenswerten Ausbildungsumfang darzustellen.
Als drittes würde ich die theoretische Ausbildung vom Frontalvortrag über eigentlich auch im Selbststudium zu erwerbende Kenntnisse in ein Forum zur Entwicklung von Fähigkeiten zur Risikobewertung umbauen.

ExpertInnen aus CH und D:

Was wären Ihrer Meinung nach ganz allgemein die wichtigsten Maßnahmen zur Reduktion der schweren Motorradunfälle in Europa?

3. - eine stärkere Berücksichtigung der Themen Risikoerkennung und -Vermeidung in der Fahrausbildung (Erst- und Folgeausbildung) für motorisierte Zweiradfahrer
- Fahrlehrer für die Ausbildung motorisierter Zweiradfahrer müssen aktuelle praktische Erfahrungen auf dem Fahrzeugtyp haben
- eine stärkere Berücksichtigung des Themas "motorisierte Zweiradfahrer" in der Fahrausbildung aller anderen Verkehrsteilnehmer
- frühzeitige Einbindung der Fahrerverbände als "die Experten" in alle Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für motorisierte Zweiradfahrer
- gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr als generelles Ziel der Verkehrssicherheitsarbeit für alle Verkehrsteilnehmer
7. Die Baulichen Maßnahmen entschärfen, Leitplanken, Bodenmarkierungen, Asphaltflicke, Pfosten, Inseln, Gehsteigränder abrunden, Kanalisationsdeckel, unübersichtliche Kreuzungen oder Ausfahrten, etc...
11. Mehr Fahrpraxis, Motorrad passend zum Fahrkönnen und der körperlichen Konstitution des Fahrers wählen (und nicht nach den finanziellen Möglichkeiten), regelmäßiges Training
12. Eine bessere Ausbildung der Fahrlehrer.
Eine bessere Erstausbildung der Fahrer.
Eine verpflichtende Zweite Phase in Form eines praktischen Trainings mit speziell ausgebildeten Trainern.
13. Die Führerscheinausbildung sollte die Fahrerwärter aller Klassen auf mehr Miteinander im Straßenverkehr hinweisen. Dabei sollte insbesondere eine erhöhte Aufmerksamkeit hinsichtlich der Zweiradfahrer (auch motorisiert) und Fußgänger im Vordergrund stehen. Zudem sollten Motorradsicherheitstrainings noch besser beworben und Anreize geschaffen werden, die zur Teilnahme motivieren.
14. Stufenweise Bewilligung der Fahrerlaubnis, d.h. langsames Ansteigen des Mindestalters für die höheren Kategorien (größeren kW-Zahlen)
ABS möglichst obligatorisch.
17. Ein Motorrad wird oft nicht als Fortbewegungsmittel benutzt, sondern bewegt, um einen gewissen Adrenalinausstoß zu erzeugen. Das ist leider oft mit einem defensiven und sicheren Fahrstil nur begrenzt vereinbar. Wenn wir da nicht noch von technischer Seite Unterstützung erhalten, sehe ich hier schwarz. 180 PS und eine Beschleunigung von 0 auf 100 in 3 Sekunden mit einem einspurigen Fahrzeug sind aus meiner Sicht nicht kompatibel mit dem restlichen Verkehrsgeschehen.