
Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für
Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

www.bmvit.gv.at/verkehrssicherheit

aktualisierte Online-Version, Stand März 2015



Die große
Freiheit auf
zwei Rädern
genießen?
Aber sicher.



„Motorradfahrer verkörpern die Freiheit. Und das ist es, worum sich alles dreht.“ Zitat: Easy Rider

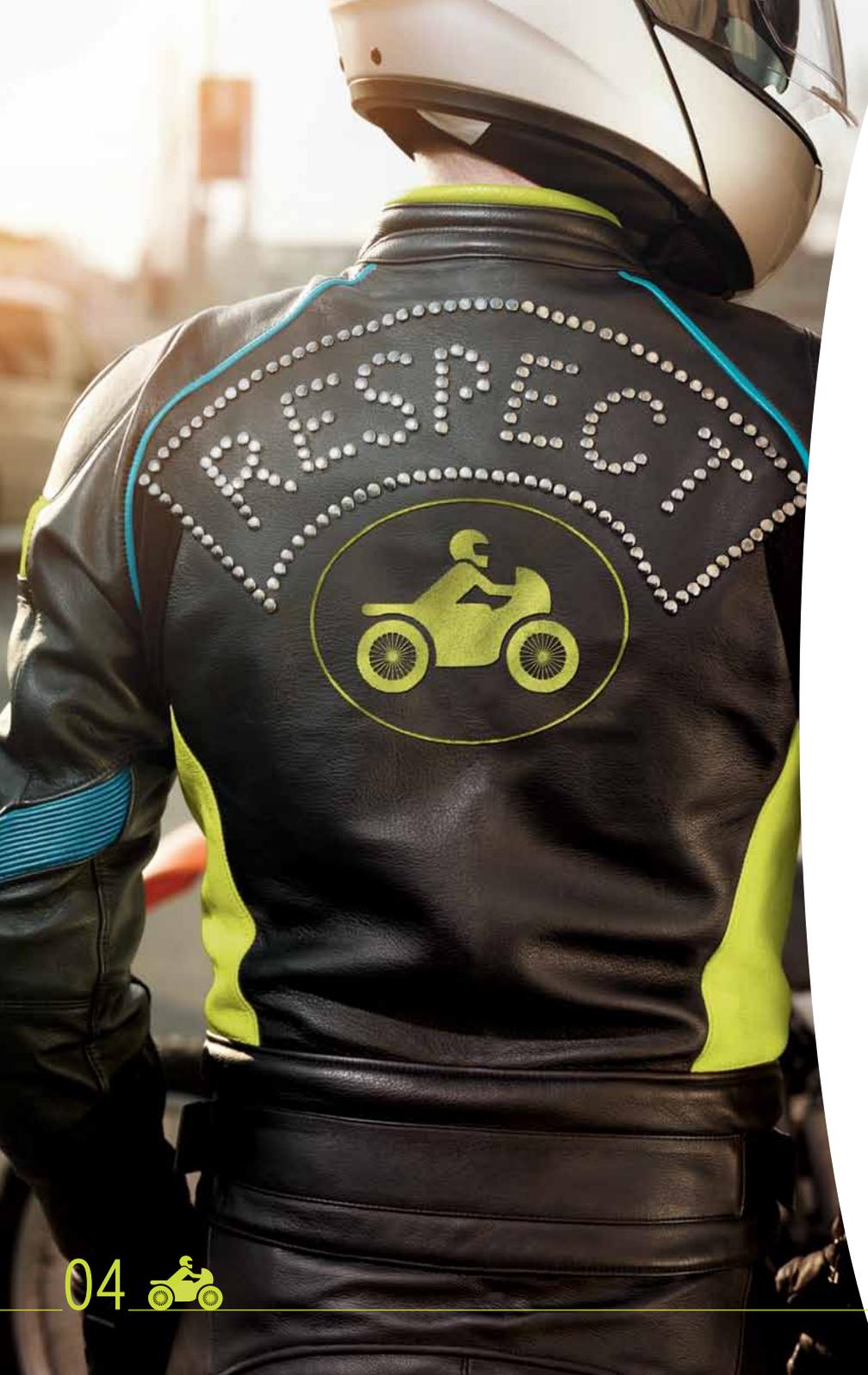
Die Sonne scheint, die Luft riecht nach Freiheit und die Kurven locken zum Cruisen.

Jeder, der sich entschlossen hat, den Motorradschein zu machen oder diesen nach langer Ruhepause wieder zum Leben zu erwecken, kann dieses Gefühl nachvollziehen. Freiheit und Individualität – mit diesen beiden Begriffen ist Motorradfahren meist verbunden. Zu Recht natürlich. Denn am Bike werden Kurven aktiv erfahren, die Natur richtig erlebt. Sonne wärmt die Haut selbst durchs Leder, die Kühle einer Walddurchfahrt wird bewusst wahrgenommen.

Um dieses unbeschreibliche Gefühl auch möglichst sicher erleben zu können, gilt es ein paar Regeln zu beachten, die diese Broschüre zusammenfasst. Seien es brenzlige Verkehrssituationen, bei denen ein Motorradfahrer besonders vorausschauend agieren sollte, Tricks und Tipps für Gruppenausfahrten oder Fahrten mit einem Sozios. Es soll hier nicht belehrend der Finger gehoben werden. Es sollen Anregungen gegeben werden, die besonders dem Wiedereinsteiger, der vielleicht etliche Jahre nicht mehr mit seinem Bike „getanzt“ hat, ein sicheres Aufsteigen ermöglichen.

Also einfach durchblättern, inspirieren lassen und sicher und mit viel Freude die nächsten Kilometer auf dem Bike genießen.

Dein Motorradguide Team



Inhalt

Unterschied Auto & Motorrad	06	07		
Die richtige Schutzbekleidung	08	09		
Welcher Fahrertyp bist du?	10	11		
Wertvolle Fahrtechnik-Tipps	12	13		
Unfallvorbeugung 1	14	15		
Unfallvorbeugung 2	16	17		
Alles über Motorradreisen	18	19	20	21
Rechtliche Informationen	22	23	24	25
Kontaktadressen	26			

Die Unterschiede zwischen Motorrad und PKW sind mehr als zwei Räder.

1. Instabilität durch zwei Räder

Mit dem Motorrad kann man stürzen. Speziell bei langsamer Fahrt ist es wackelig und erfordert viel Gleichgewichtsgefühl vom Fahrer. Bei schnellerer Fahrt wird es durch die Kreiselkräfte der Räder immer stabiler und fährt sogar „wie von selbst“ geradeaus. Bei hohen Geschwindigkeiten wird es so starr, dass das Motorrad für Ausweichmanöver mehr Platz benötigt als ein Auto.

2. Beschleunigungswerte wie Sportwagen

Durch das geringe Gewicht verfügen bereits „Durchschnitts“-Motorräder über Beschleunigungswerte wie Sportwagen. Sogar 125ccm-Roller sind beim „Ampelstart“ meist vor den Autos.

3. Der Bremsweg hängt vom Fahrer ab

Er muss die Bremskraft sinnvoll auf Vorder- und Hinterradbremse verteilen. Hat das Bike kein ABS, muss er auch noch aufpassen, dass kein Rad blockiert. Und das alles in Schreckmomenten, wo der Autofahrer nur ein Pedal drücken muss, das alle 4 Räder bremst.

4. Empfindliche Schräglage

Um eine Kurve zu durchfahren, ist Schräglage notwendig. In der Schräglage erhöht sich jedoch die Gefahr wegzurutschen (Öl, Rollsplitt, etc.) und zu stürzen. Bremsen in Schräglage ist nur eingeschränkt möglich.

5. Übersehen werden

Durch die schmale Silhouette werden 2Rad-Fahrer immer wieder von anderen Verkehrsteilnehmern übersehen.

6. Der verletzlichste Verkehrsteilnehmer

Das Fehlen einer schützenden Knautschzone zwingt den Fahrer zu einem defensiven Fahrstil. Im Zweifelsfall muss er nachgeben und Fehler anderer ausgleichen. Mitdenken und Vorausahnen kritischer Situationen ist lebensnotwendig.

7. Keine Parkplatzsuche, kein Stau

Wenig Platzbedarf bedeutet keine Parkplatznot und keinen Stau.

8. Niedrige Kosten

Kein Parkpickerl, keine Parkscheine, geringer Spritverbrauch und Erhaltungskosten sind deutliche Vorteile.



Die Motorradschutzbekleidung verhindert keinen Sturz. Aber die Folgen.

Warum ist Schutzbekleidung notwendig?

Moderne PKWs haben viele Features der passiven Sicherheit (Maßnahmen, die bei einem Unfall wenigstens die Folgen für die Insassen lindern) eingebaut. Motorräder haben wenige Features der passiven Sicherheit. Ein Unfall eines Motorrades ist so gut wie immer mit einem Sturz verbunden. Die Folgen dieses Sturzes kann nur spezielle Motorradschutzbekleidung mindern. Hat der Fahrer nur Straßenbekleidung an, so hat er fast keinen Schutz.

Die Schutzbekleidung kann aber auch der aktiven Sicherheit (Maßnahmen, die für einen Unfall präventiv wirken) dienen: Helle Farben oder Reflexionsstreifen für bessere Sichtbarkeit sowie Regenbekleidung bzw. Funktionsunterwäsche oder wärmendes Futter für den Wärmehaushalt (nur wenn man sich körperlich wohl fühlt, ist man leistungsfähig und reaktionsschnell).

Welche Bekleidungsteile gibt es?

Helm (evtl. zusätzlichen Augenschutz), Jacke und Hose oder Overall, Nierengurt, Handschuhe, Stiefel. Sind diese Bekleidungsteile nicht wasserdicht, so benötigt man zusätzlich entsprechende Regenbekleidung.

Generell gilt: wie überall gibt es auch bei der Schutzbekleidung große Qualitätsunterschiede, die sich meistens im Preis bemerkbar machen. Schlechte Bekleidungsteile sind im Ernstfall das Geld nicht wert. Qualitativ hochwertige Bekleidung hält bei guter Pflege meist sehr lang und ist im Vergleich zu anderer Sportbekleidung durchaus preiswert.

Der Helm

Besten Schutz bietet der Vollvisierhelm. Helme ohne Visier erfordern zusätzlichen Augenschutz. Der Helm muss stramm passen ohne zu drücken und der Kopfform entsprechen. Er darf auch bei längerem Tragen nirgends Druckstellen hervorrufen >> selbst bei richtiger Größe passt nicht jedem jeder Helm.

Jacke und Hose bzw. Overall

Welches Material man bevorzugt (Leder oder Textilfasern) ist Geschmacksache. Leder ist von der reinen Abriebfestigkeit her immer noch unübertroffen. Wichtig ist gute, faltenfreie Passform in der Sitzhaltung auf dem Motorrad (beim Kauf Sitzprobe auf dem Bike machen!). Die Protektoren müssen sich so fixieren lassen, dass sie auch durch die hohen Kräfte bei einem Sturz nicht verrutschen können.

Nierengurt

Er hat einerseits Stützfunktion, andererseits wirkt er der Auskühlung der Nierenregion durch die Sogwirkung des Fahrtwindes entgegen.

Handschuhe

Die Hände sind die am meisten verletzten Körperteile bei Motorradunfällen! Da Hände aber für unser gesamtes Leben höchst wichtig sind, ist bei Handschuhen die höchste Qualität gerade gut genug. Handschuhe sollten daher immer hochwertig bzw. von guter Qualität sein. Bei der Passform muss darauf geachtet werden, dass das Material der Handflächen und Fingerinnenseiten beim Umgreifen der Motorradgriffe keine Falten schlägt. Die höchste Abriebfestigkeit haben Ziegen- und Känguruhleder.

Stiefel

Die Füße sind die am zweithäufigsten verletzten Körperteile bei Motorradunfällen. Daher soll auch bei den Stiefeln auf hohe Qualität geachtet werden. Will man bei Motorradtouren auch mal größere Strecken zu Fuß gehen, sollte man zusätzlich zur Sicherheit auch auf bequemes Gehen mit den Stiefeln achten.

Regenbekleidung

Oft sind Motorradbekleidungsteile durch funktionelles Futter (z.B. Goretex) von sich aus wasserdicht. Wenn nicht, so sollte man bei der Regenbekleidung hinsichtlich des Schnittes darauf achten, dass man sie auch rasch über die Motorradschutzbekleidung überziehen kann (eher „eine Nummer größer“ kaufen).



BMW Motorrad Austria



Motorradfahrer ist nicht gleich Motorradfahrer. Welcher Typ bist du?



Roller

praktisches Automatikfahrzeug für den urbanen Bereich
+ schnell und günstig von A nach B, kein Parkplatzproblem, kein Parkpickerl, Stauraum, gute Ausrüstung inkl. Wetterschutz
- Keine Nachteile, weil der Roller inzwischen auch mit großen Rädern zu haben und somit stabil ist und sich auch für Autobahnfahrten eignet.



StraÙe (Naked)

Der Klassiker unter den Motorrädern
+ klassisch-schön, soziustauglich
- kaum Windschutz



Tourer

Vom Sporttourer bis zur Reiseenduro, optimal fürs Reisen
+ großer Einsatzbereich, von Autobahn bis Stadtgebiet, allein oder mit Sozius, mit und ohne Gepäck
- obere Preisklasse



(Super)Sport

Für die Rennstrecke
+ Technik aus dem Rennsport (insbesondere Fahrwerk und Bremsen)
- Sportliche, unbequeme Sitzposition, kaum soziustauglich



Enduro

Ursprünglich vom Offroad kommend
+ sehr bewegliche Fahrzeuge
- eher hohe Sitzposition, für kleine Fahrerinnen/Fahrer weniger geeignet.



Cruiser, Chopper

Zum gemütlichen Gleiten auf LandstraÙen
+ entspannte aufrechte Sitzposition
- höheres Gewicht, Schräglage beschränkt

BMW Motorrad Austria



Ein paar wertvolle Tipps zur Fahrtechnik. Weil es um deine Haut geht.

1. Nur fit und voll konzentriert fahren

Motorradfahren erfordert höchste Konzentration, nur entsprechend fit und ausgeruht sollte man auf sein Bike steigen. Ablenkungen wie Handy oder Navi können dramatische Auswirkungen haben.

2. Reserven einbauen

Im Straßenverkehr nie ans Limit gehen – dazu sind Rennstrecken oder Trainingsgelände da. Gegenverkehr, Querverkehr, Rollsplitt in der Kurve oder unerwartete Hindernisse zwingen uns, mit Reserven zu fahren, um in kritischen Situationen überhaupt entsprechend reagieren zu können.

3. Für andere Verkehrsteilnehmer mitdenken

Fehler anderer ausgleichen und defensiv fahren heißt, für alle anderen entsprechend mitzudenken, um heikle Situationen vorzuzuhauen. Das ist beim Motorradfahren eine Notwendigkeit, weil es dabei immer um die eigene Haut geht!

4. Gesehen oder übersehen werden

Motorradfahrer werden oft nicht (oder zu spät) wahrgenommen. Gute Beleuchtung, helle Bekleidung, kräftige Farben (Helm) und mittiges Fahren auf dem Fahrstreifen können da helfen. Berechenbar verhalten, nicht hinter Autos unsichtbar werden oder in „toten Winkeln“ aufhalten.

5. Nie ohne die richtige Ausrüstung

Siehe Kapitel „Schutzbekleidung“

6. Motorrad in technisch gutem Zustand

Der richtige Reifendruck, einwandfreie Reifen und eine geschmierte Kette müssen laufend vom Fahrer kontrolliert werden. Alles andere sollte man Profis überlassen.

7. Richtige Blicktechnik

Der „Richtungsblick“, der die Fahrlinie bestimmt, ist zumindest 2–6 Sekunden voraus, nach dem Motto: Wohin wir schauen – dorthin fahren wir! Kurze „Kontrollblicke“ auf den Asphalt, den Querverkehr, auf die Armaturen oder in den Rückspiegel „scannen“ das restliche Umfeld – dürfen aber nur kurz vom „Richtungsblick“ abschweifen.



8. Richtige Kurventechnik und Schräglage

Kopf in die Kurve drehen, gleichmäßig Gas geben und der Mittellinie fern bleiben, garantieren Kurvenspaß. Je nach Radius, Geschwindigkeit „drücken“ oder „legen“ wir das Motorrad in die Kurve – beide Fahrstile brauchen wir! Das Drücken für enge Kurvenradien und rasche Ausweichmanöver, das Legen für höhere Geschwindigkeiten und größere Kurvenradien.

9. Richtige Bremstechnik für heikle Situationen

Ob ABS gebremst oder nicht, eine sichere Vollbremsung mit kurzem Bremsweg ist eine Notwendigkeit, auch auf nasser Fahrbahn! ABS verhindert das Blockieren der Räder – also scharf bremsen und Motorrad aufrecht halten – im Regelbereich ergibt sich der kürzeste Bremsweg. Ohne ABS muss man mit der Vorderradbremse gefühlvoll beginnen und stärker werden (progressiver Bremsverlauf), die Hinterradbremse wird nur gleichmäßig leicht betätigt. Das erfordert Training!

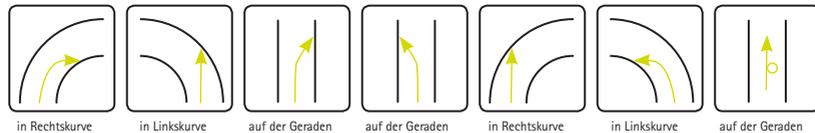
10. Training macht Spaß

Richtiges Kurvenfahren, Notbremsungen und Ausweichmanöver müssen regelmäßig trainiert werden. Wenn solche Manöver automatisiert sind, hat man deutlich bessere Chancen echte Gefahrensituationen zu meistern.



Wer die Gefahren kennt, kann Unfällen besser vorbeugen.

Unfallszenario 0: Alleinunfall (32%)



Zu Alleinunfällen kommt es aus zahlreichen Gründen. Es wird davon ausgegangen, dass die meisten dieser Unfälle nicht auf geraden, sondern leicht kurvigen Strecken geschehen. Eine weitere Ursache für Alleinunfälle sind Beinahe-Kollisionen, die für den Motorradfahrer, trotz vermiedener Kollision, zu einem Sturz führen.

In einer Kurve kann es aus vier Gründen zu einem Sturz kommen:

1. Die Geschwindigkeit ist zu hoch
2. Die Fahrbahn ist zu wenig griffig
3. Die Kurve ist zu eng
4. (Abruptes) Bremsen in der Schräglage durch „Schräglagenangst“

Diese Unfallursachen entstehen durch verschiedene Faktoren. Das Tempo ist zu hoch, weil sich der Fahrer überschätzt hat, wie schnell die Kurve gefahren werden kann. Mangelnde Griffigkeit liegt meist vor, wenn sich die Fahrbahn in einer Kurve unvorhergesehen verändert: etwa durch Laub, Schmutz oder Fahrbahnausbesserungen. Eine Kurve kann grundsätzlich nicht zu eng sein, doch können schlechte Sichtverhältnisse die tatsächlichen Gegebenheiten schwer erkennbar werden lassen.

Empfehlung:

Es ist notwendig, dass Motorradfahrer die Grenzen ihrer Fähigkeiten und die ihres Fahrzeuges kennen. Ein Training zum Erkennen und Ausdehnen der Grenzen kann diese Fähigkeit verbessern, ist aber nur dann sinnvoll, wenn sich der Fahrer danach nicht animiert fühlt, diese Grenzen auszuloten.

Ein Fahrtraining hilft, komplexe Bewegungsabläufe zu automatisieren und Gefahrensituationen realistischer einzuschätzen.



Unfallszenarien 1–5: Kollisionen

Die folgenden Szenarien haben gemeinsame Ursachen:

Motorradfahrer nähern sich schneller als erwartet.

Andere Verkehrsteilnehmer tendieren dazu, die Annäherungsgeschwindigkeit zu unterschätzen.

Tipps: Berechenbar fahren!

Motorradfahrer tauchen dort auf, wo sie nicht vermutet werden.

Leistung und geringer Platzbedarf erlauben es dem Motorradfahrer wendige Manöver durchzuführen, die mit einem PKW nicht durchführbar sind. Autofahrer sind mit diesem Fahrstil nicht vertraut und blicken auch nicht ständig in den Rückspiegel.

Tipps: Defensiv fahren = für die anderen mitdenken und Fehler ausgleichen!

„Geschaut, aber nicht gesehen.“

Motorradfahrer sind aufgrund der kleinen Silhouette schwer wahrzunehmen. Vor allem, wenn „größere Gefahren“ – PKW oder LKW – in der Nähe sind, kann es passieren, dass Motorradfahrer übersehen werden.

Tipps: Immer an einer deutlich sichtbaren Stelle fahren = fahrstreifen-behauptend fahren und gut sichtbare Bekleidung tragen!

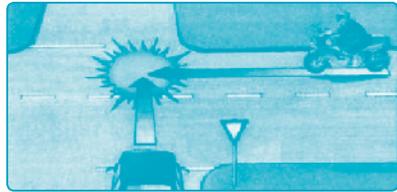
Empfehlung:

Motorradfahrer, die jedes Fahrmanöver rechtzeitig nach diesen drei Aspekten bewerten, haben gute Chancen unfallfrei durch den Tag zu kommen.

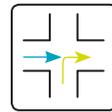
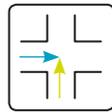


Die häufigsten Szenarien von Kollisionen mit PKWs.

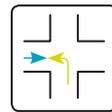
Unfallszenario 1: PKW-Vorrangverletzung an Kreuzungen (22%)



PKW biegt ein oder quert, Motorrad hat Vorrang.

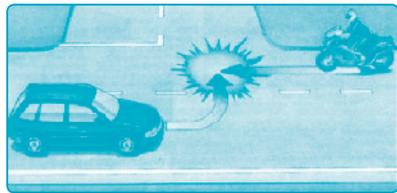


mit Rechtsabbieger

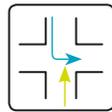


Linksabbieger mit entgegenkommendem Fahrzeug

Unfallszenario 2: entgegenkommender Linksabbieger (10%)



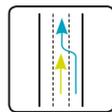
PKW biegt links ab, Motorrad kommt entgegen.



Unfallszenario 3: Motorrad überholt (13%)



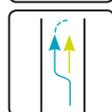
Motorrad überholt, PKW wechselt Fahrstreifen oder biegt links ab.



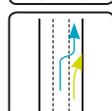
nach links



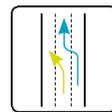
Linksabbieger aus rechter Spur



Überholen links



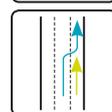
nach rechts mit Abkommen



nach links mit Abkommen

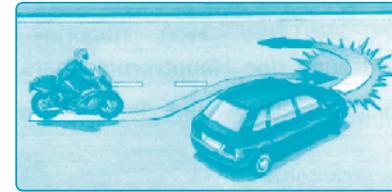


Überholen rechts



nach rechts

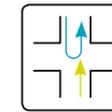
Unfallszenario 4: Umkehren (3%)



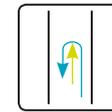
PKW wendet, Motorrad kommt von hinten oder entgegen.



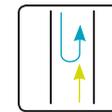
auf Kreuzungen



auf Kreuzungen

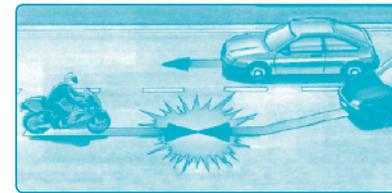


im Streckenbereich



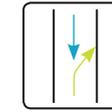
im Streckenbereich

Unfallszenario 5: Frontal mit überholendem PKW (11%)

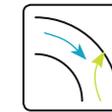


PKW überholt oder kommt in einer Kurve auf die Gegenfahrbahn, Motorrad kommt entgegen.

(PKW mit Umstand
3: Kurven schneiden,
4: Ungenügendes Rechtsfahren oder
5: Fahren auf der falschen Straßenseite)



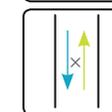
auf der Geraden



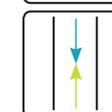
in Links-kurve



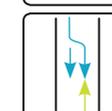
in Rechts-kurve



auf der Geraden



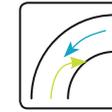
auf der Geraden



auf der Geraden



in 2. Spur in Links-kurve



in Rechts-kurve



auf der Geraden



in Links-kurve



in Kurve



in Kurve



in 2. Spur in Rechts-kurve



Wie Motorradreisen zu einem grenzenlosen Erlebnis werden.

In der Planungsphase der Reise:

- bei Auslandsreisen Informationen über Rechtsvorschriften des Reiselandes einholen
- eventuell zusätzliche erforderliche Dokumente besorgen (internationaler Führerschein, grüne Versicherungskarte, etc.)
- eventuell internationales Unterscheidungszeichen („A“) anbringen
- eventuell Service durchführen lassen
- bei längeren Reisen eventuell Reifenwechsel vorplanen
- Händlerverzeichnis für eventuelle technische Defekte

Vor der Reise:

- ausführliche technische Durchsicht des Motorrads
- Reifendruck und Federung an die Beladung anpassen
- eventuell Scheinwerfer einstellen

Gepäckbeförderung:

- schwere Dinge in den Tankrucksack, die Sicht auf die Fahrbahn bzw. auf das Armaturenbrett sowie der Lenkeinschlag darf durch den Tankrucksack nicht eingeschränkt werden
- Seitenkoffer oder -taschen links und rechts etwa gleich schwer beladen
- in das Topcase kommen nur leichte Dinge, Angaben des Topcaseherstellers bzw. des Motorradherstellers in der Betriebsanleitung beachten
- Rollentaschen, etc. durch ausreichende Anzahl von Zurr Gurten gut sichern
- insgesamt darf durch Beifahrer und Ladung das höchste zulässige Gesamtgewicht des Motorrads nicht überschritten werden (siehe Zulassungsbescheinigung)

Unterschiedliches Fahrverhalten durch das höhere Fahrzeuggewicht:

- schlechteres Beschleunigungsvermögen
- längerer Bremsweg
- möglicherweise weniger Schräglage möglich
- durch die Zuladung verlängert sich meistens der Nachlauf, dadurch zwar besserer Geradeauslauf, aber unhandlicher beim Einlenken in Kurven





Verhaltensregeln für den Beifahrer:

- Auf- bzw. Absteigen
 - Fahrer sucht mit beiden Beinen festen Stand, Handbremshebel ziehen
 - Beifahrer steigt erst nach Absprache mit dem Fahrer auf oder ab
- bei kurzen Stopps (z.B. rote Ampel) lässt Beifahrer die Füße auf den Rasten
- Beifahrer hält sich seitlich am Fahrer fest
- zwischen den Oberkörpern von Fahrer und Beifahrer sollte Körperkontakt bestehen
- Beifahrer geht mit der Schräglage des Fahrers mit, kein Hinein- oder Hinauslehnen bei Kurvenfahrt
- wenn möglich stützt sich der Beifahrer beim Bremsen am Tank ab oder hält sich am Soziushaltegriff fest

Verhalten bei Gruppenfahrten:

- Gruppengröße maximal 5-7 Motorräder, bei größeren Gruppen mehrere Kleingruppen bilden
- jeder Fahrer erhält einen Routenplan
- eindeutige Treffpunkte für den Fall des „Verlorengehens“ festlegen
- Reihenfolge festlegen, während der Fahrt keine Überholmanöver innerhalb der Gruppe
- innerhalb der Gruppe leicht versetzt fahren, um besser nach vorne sehen zu können
- ausreichend Sicherheitsabstand zum Vordermann einhalten, auch der beste Freund kann stürzen!
- öfters Fahrpausen einlegen, etwa alle 45 Minuten eine Viertelstunde Pause
- alle Gruppenmitglieder tanken gleichzeitig

Orientierung:

- NAVIs für Motorräder werden immer leistungsfähiger, trotzdem oft schlecht ablesbar bei Sonneneinstrahlung, daher zusätzlich akustische Ansage (z.B. Bluetooth) sinnvoll
- Straßenkarten in sinnvollem Maßstab (1:200.000) sind als Backup auch bei NAVIs sinnvoll

Kommunikation bzw. Unterhaltung:

- Musikberieselung ist z.B. auf Autobahnetappen durchaus angenehm, aber Ablenkungsgefahr auf kurvenreichen Strecken, die volle Aufmerksamkeit erfordern
- Gegensprechanlagen zum Beifahrer oder über Funk (z.B. Bluetooth) zu anderen Gruppenmitgliedern sind durchaus sinnvoll, aber auch hier gilt: zu viel „tratschen“ lenkt ab

Das Recht des Schwächeren. (Zumindest im Straßenverkehr)

Für das Lenken eines Motorrads gelten im Wesentlichen die gleichen Vorschriften wie für das Lenken eines PKW. Nachfolgend werden die wichtigsten zusätzlichen oder abweichenden auf das Lenken von Motorrädern bezogenen Vorschriften dargestellt:

Lenkberechtigung/Führerschein

1. Motorradklassen:

- A1** maximal 125 ccm und 11 kW und Leistung/Leergewicht $\leq 0,1$ kW/kg;
Mindestalter 16 Jahre
- A2** maximal 35 kW und Leistung/Leergewicht $\leq 0,2$ kW/kg,
Mindestalter 18 Jahre
- A** alle anderen Motorräder;
Mindestalter 24 Jahre bei Direkteinstieg

Im Wege des Stufenzuganges können die höheren Klassen auch nach jeweils zweijährigem Besitz der niedrigeren Klasse erworben werden, allerdings nur nach Absolvierung einer praktischen Fahrprüfung oder eine praktische Ausbildung im Ausmaß von sieben Unterrichtseinheiten.

2. Grundausbildung:

- 2.1.** Die praktische Ausbildung wird mit März 2015 um zwei Unterrichtseinheiten „Fahren im Verkehr“ von 12 auf 14 Unterrichtseinheiten verlängert. Die Theorieausbildung wird von acht Unterrichtseinheiten auf sechs reduziert, die dann an einem Tag absolviert werden dürfen.
- 2.2.** Für Personen, die bei der Antragstellung auf Erteilung der Lenkberechtigung der Klasse A das 39. Lebensjahr bereits vollendet haben, wird das derzeit freiwillige Zusatzmodul verpflichtend.



VFV Wien

Diese haben somit zusätzlich zwei Unterrichtseinheiten auf Straßen mit öffentlichem Verkehr zu absolvieren, wobei speziell der Umgang mit schweren Motorrädern der Klasse A trainiert und Risikokompetenz mit diesen Fahrzeugen vermittelt wird; überdies sind bei dieser Personengruppe die letzten vier Unterrichtseinheiten im öffentlichen Verkehr als Einheit durchzuführen, die einen hohen Anteil auf Freilandstraßen umfassen muss. Diese Personen müssen somit 16 Unterrichtseinheiten praktische Ausbildung absolvieren. Diese Zusatzausbildung ist bis 31. Dezember 2019 befristet. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird zeitgerecht evaluiert.

3. Mehrphasenausbildung Klasse A:

- 3.1.** Sie besteht aus einem Fahrsicherheitstraining, das innerhalb von zwei bis 12 Monaten nach Erwerb der Lenkberechtigung zu absolvieren ist. Weiters kommt eine Perfektionsfahrt dazu, die innerhalb von vier bis 14 Monaten nach Erwerb der Lenkberechtigung zu absolvieren ist. Sanktion bei Nichtabsolvierung: Nach einer viermonatigen Nachfrist wird die Probezeit verlängert und nach weiteren vier Monaten wird die Klasse A bis zur Absolvierung der Module entzogen.
- 3.2.** Zusätzlich zur bisherigen Regelung (Dauer zwei Unterrichtseinheiten, Gruppe mit höchstens zwei TeilnehmerInnen) wird die Wahlmöglichkeit geschaffen, die Perfektionsfahrt auch in Gruppen von bis zu vier TeilnehmerInnen durchzuführen. In diesem Fall hat der Umfang der Perfektionsfahrt vier Unterrichtseinheiten zu umfassen, wobei auf die Fahrt drei Unterrichtseinheiten und auf das Gespräch eine Unterrichtseinheit zu entfallen haben.

Spezielle Verhaltenspflichten

1. Helmpflicht für Lenker und Beifahrer:

Bei Verstoß droht eine Geldstrafe (Organmandat: € 35,- im Falle einer behördlichen Strafe bis zu € 72,-) und weiters begründet dies ein Mitverschulden bei ev. Schadenersatzansprüchen nach einem Unfall.

Ausnahmen von der Helmpflicht: Wenn nur eine ganz geringe Gefahr besteht (z.B. beim Einparken) oder im Fall der Unmöglichkeit des Tragens eines Helmes aufgrund der körperlichen Beschaffenheit des Lenkers oder Beifahrers (behördliche Bestätigung darüber ist mitzuführen).

Sturzhelme haben der ECE-Regelung Nr. 22 zu entsprechen oder gleichwertig zu sein.

2. Personentransport:

Sollte ein Beifahrer am Fahrzeug transportiert werden, ist vor Fahrtantritt in der Zulassungsbescheinigung zu kontrollieren, ob das Fahrzeug für zwei Personen zugelassen ist. Es dürfen nur Personen befördert werden, die das 12. Lebensjahr vollendet haben und die für Beifahrer vorgesehenen Fußrasten erreichen können.

3. Licht am Tag:

Beim Lenken von einspurigen Kraftfahrzeugen ist stets mindestens das Abblendlicht zu verwenden.

4. Schutzbekleidung:

Es gibt zwar keine Vorschrift, die das Tragen von Schutzbekleidung vorschreibt; es gibt aber bereits deutsche Gerichtsurteile, die das Nichttragen von Schutzbekleidung als Mitverschulden im Zivilprozess werten, und es ist sehr wahrscheinlich, dass man dies bei österreichischen Gerichten auch so sehen würde.

5. Vorfahren an angehaltenen Fahrzeugen vor Kreuzungen etc:

Einspurige Fahrzeuge dürfen neben oder zwischen bereits angehaltenen Fahrzeugen vorfahren, um sich weiter vorne aufzustellen, vorausgesetzt, es ist ausreichend Platz vorhanden und die Lenker abbiegender Fahrzeuge werden nicht behindert.

6. Vorfahren bis zur vorgezogenen Haltelinie:

Wenn an einer Kreuzung zwei parallele Haltelinien angebracht sind, dürfen einspurige Fahrzeuge bis zu der vorderen Haltelinie heranfahren.



VFV Wien

Technische Vorschriften

1. Umbauten:

Veränderungen am Motorrad sind dem jeweiligen Landeshauptmann anzuzeigen, außer es handelt sich um Fahrzeugteile mit E(e)-Prüfzeichen. Beim Austausch des Endschalldämpfers auf einen anderen mit E(e)-Prüfzeichen ist zu beachten, dass ein Nachweis für die Eignung am jeweiligen Fahrzeug mitzuführen ist. Hierfür ist auch ein Teil der Verpackung mit der entsprechenden Information geeignet.

2. Profiltiefe:

Die geforderte Mindestprofiltiefe der Reifen beträgt 1,6 mm und ist damit höher angesetzt als in vielen anderen Staaten. Die Indikatoren (mit denen ermittelt werden kann, ob bei dem jeweiligen Reifen die Profiltiefe noch ausreichend ist) sind bei vielen Reifen aus diesem Grund nur mit 1 mm genormt. Da dies nach den österreichischen Regelungen zu wenig ist, sollte unabhängig von den Indikatoren sorgfältig darauf geachtet werden, ob die Profiltiefe des Reifens noch ausreichend - nämlich 1,6 mm - ist.

Praktischer Tipp:

Entscheidend für das sichere Fahrverhalten des Motorrads ist der richtige Reifendruck, welcher der Bedienungsanleitung entnommen werden kann.

Die Kontakte für alle Fälle.

bmvit - Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Telefon: +43 (0) 1 711 62 65 0
E-Mail: servicebuero@bmvit.gv.at
www.bmvit.gv.at

ÖAMTC - Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club

Schubertring 1-3, 1010 Wien
Telefon: +43 (0) 1 711 99 0
E-Mail: office@oeamtc.at
www.oeamtc.at, www.oeamtc.at/fahrtechnik

ARBÖ - Auto-, Motor- und Radfahrerbund Österreichs

Generalsekretariat
Mariahilfer Straße 180, 1150 Wien
Telefon: +43 (0) 1 891 21-0
E-Mail: info@arboe.at

KFV - Kuratorium für Verkehrssicherheit

Schleiergasse 18, A-1100 Wien
Telefon: +43 (0) 5 77 0 77-0, Fax: +43 (0) 5 77 0 77-1186
E-Mail: kfv@kfv.at

Arge 2Rad

Generalsekretariat
Paul-Troger-Gasse 30, 3003 Gablitz
Telefon: +43 (0) 2231 684 69, Fax: +43 (0) 2231 684 86
Mobil: +43 (0) 664 254 6613
E-Mail: office@arge2rad.at
www.arge2rad.at

VFV - Wien, Verein zur Förderung der Verkehrssicherheit

Trauzlgasse 1, 1210 Wien
Telefon: +43 (0) 664 6143155

WKÖ - Fachverband der Fahrschulen

Wiedner Hauptstraße 63, 1040 Wien
Telefon: +43 (0) 5 90 900 - 3160
www.fahrschulen.co.at

Wir wünschen gute Fahrt auf allen Straßen, Wegen und Off-Road!

