Survey of the actual state of the initial rider training for motorcycle riders in Germany

Deutschlandweite Studie zur Überprüfung des Ist-Zustandes in der Fahrschulausbildung der Klasse A

Dr.-Ing. Achim Kuschefski

Dipl.-Päd. Matthias Haasper

André Vallese B.A.

Institut für Zweiradsicherheit e.V. (ifz), Essen
Institute for Motorcycle Safety (ifz), Essen

Kontakt / Contact:

info@ifz.de
www.ifz.de

Institut für Zweiradsicherheit e.V.

Abstract

The initial rider training (driving school) is the basis for the entry to the traffic for most of the motorcycle riders. High requirements and profound quality of the education are a guarantor for safe riding not at all, but it is of vital importance. Only the motorcycle rider who has learnt the characteristics of a powered two wheeler within his theory and practical lessons will be able to handle its risks.

Against this background, the ifz started an online survey across Germany to receive information regarding the aspects of theory and practical lessons in driving school. The ifz received the answers of 1,502 motorcycle riders.

The results represent a wide range regarding the high quality of lessons offered in driving schools. Meaningful criteria for the evaluation of the quality of the educational level are the implementation of theory and practical lessons in form and content, the degree of equipment of the driving school, the knowledge and abilities of the graduates and their satisfaction regarding the driving school.

Kurzfassung

Die Fahrschulausbildung bildet die Grundlage für den Einstieg in den Straßenverkehr für nahezu jeden motorisierten Zweiradfahrer. Ein hoher Anspruch und tiefgreifende Qualität der Ausbildung sind hierbei keinesfalls ein Garant für höchste Sicherheit, dennoch ein entscheidender Wegweiser, um sicherer unterwegs zu sein. Denn nur wer in Theorie und Praxis auch gelernt hat, wo die Besonderheiten des motorisierten Zweirades liegen, welche Risiken damit verbunden sein können und wie damit umzugehen ist, wird im späteren Alltag entsprechend reagieren können.

Vor diesem Hintergrund hat das ifz eine deutschlandweite Befragung bei Führerscheinabsolventinnen und -absolventen der Klasse A durchgeführt. In der anonymen Online-Umfrage unter 1.502 Motorradfahrerinnen und -fahrern wurden verschiedene Aspekte hinsichtlich Ihrer Fahrschulausbildung abgefragt.

Die Ergebnisse zeigen, dass es noch immer eine große Bandbreite bezüglich einer qualitativ guten Fahrausbildung im Bereich der Fahrerlaubnisklasse A gibt. Insbesondere die formale und inhaltliche Umsetzung sowohl des theoretischen als auch praktischen Unterrichts, der Ausstattungsgrad der Fahrschule, das Wissen und Können der Absolventen sowie deren Zufriedenheit mit ihrer Fahrschule geben Aufschluss über die Qualität des Ausbildungsniveaus in Deutschland.

Deutschlandweite Studie zur Überprüfung des Ist-Zustandes in der Fahrschulausbildung der Klasse A

Inhalt

1. Informationen zur Studie und zum Kollektiv

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

1.2 Vorgehensweise

1.3 Die Teilnehmer

2. Theoretische Ausbildung

Abgefragt wurde …

2.1 Klassenspezifischer Unterricht der Klasse A

2.2 Erarbeitung von Lösungen im theoretischen Unterricht

2.3 Behandelte Themen im theoretischen Unterricht

2.4 Fahrlehrer-Informationen hinsichtlich des eigenen Verhaltens – Selbstreflexion

2.5 Mentales Training

2.6 Lehrbuchnutzung

3. Praktische Ausbildung

Abgefragt wurde …

3.1 Trockenübungen vor der ersten Fahrt

3.2 Erste Fahrstunde im Schonraum

3.3 Fahrlehrer begleitet mit dem Motorrad

3.4 Fahrlehrer hat fahrpraktische Übungen mit dem Motorrad demonstriert

3.5 Fahrlehrer hat Kurvenfahren bei Überlandfahrten mit dem Motorrad demonstriert

4. Theorietest: Wissen der Teilnehmer

5. Zufriedenheit der Teilnehmer mit ihrer Motorradausbildung

5.1 Theoretische Ausbildung

5.1.1 Beurteilung der Kompetenz des Fahrlehrers im theoretischen Unterricht

5.1.2 Zufriedenheit mit theoretischer Ausbildung

5.2 Praktische Ausbildung

5.2.1 Beurteilung der Kompetenz des Fahrlehrers im praktischen Unterricht

5.2.2 Zufriedenheit mit praktischer Ausbildung

5.2.3 Sicherheitsgefühl bei erster Fahrt allein nach Prüfung

5.3 Wiederbesuch der Fahrschule aus heutiger Sicht

5.4 Verbesserungswunsch hinsichtlich der Zweiradausbildung

6. Ausstattung der Fahrschule

6.1 Fahrzeug(e)

6.2 Sprech- / Funkverbindung

6.3 Helm und Bekleidung

6.4 Zusammenfassung Helm und Bekleidung

6.5 Aktuelle Rechtsprechung zur Motorradbekleidung in der Fahrschulausbildung

7. Zusammenfassung zentraler Ergebnisse und abgeleitete Forderungen

7.1 Zur theoretischen Ausbildung der Klasse A

7.2 Zur praktischen Ausbildung der Klasse A

7.3 Ausstattung der Fahrschule

7.4 Übersicht einiger Kriterien hinsichtlich des Nicht-Erfüllungsgrades

8. Ausblick

Anmerkung:

Im Folgenden werden für die Begrifflichkeiten Fahrlehrer – Fahrlehrerin; Fahrschüler – Fahrschülerin; Teilnehmer – Teilnehmerin; Absolvent – Absolventin etc. einfachheitshalber die maskulinen Formen genutzt.

1 Informationen zur Studie und zum Kollektiv

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Fahrschulausbildung bildet die Grundlage für den Einstieg in den Straßenverkehr für nahezu jeden motorisierten Zweiradfahrer. Ein hoher Anspruch und tiefgreifende Qualität der Ausbildung sind hierbei keinesfalls ein Garant für höchste Sicherheit, dennoch ein entscheidender Wegweiser, um gut vorbereitet unterwegs zu sein. Denn nur wer in Theorie und Praxis gelernt hat, wo die Besonderheiten des motorisierten Zweirades liegen, welche Risiken damit verbunden sein können und wie damit umzugehen ist, wird im späteren Alltag entsprechend reagieren können.

Eigene Beobachtungen des ifz und vermehrte Anfragen von Fahrschulabsolventen legen die Vermutung nahe, dass es nach wie vor eine große Bandbreite bezüglich einer qualitativ guten Fahrschulausbildung im Bereich der Fahrerlaubnisklasse A[1] gibt. Gemeint sind hiermit die Motivation und das Engagement des Fahrlehrers, sein eigenes Wissen und Können sowie deren Umsetzung im theoretischen und praktischen Unterricht und der Ausstattungsgrad (Fahrzeug(e), Bekleidung, Helme etc.) der Fahrschule.

Vor diesem Hintergrund hat das ifz eine deutschlandweite Befragung bei Führerscheinabsolventen der Klasse A durchgeführt. Die Erkenntnisse sollen dazu dienen, den Status Quo der Motorradausbildung in Deutschland hinsichtlich ihrer Qualität aufzuzeigen und Schwachpunkte im Rahmen der Ausbildung angehender Motorradfahrer aufzudecken.

1.2 Vorgehensweise

Beginn der Studie: Januar 2011

Dauer der Umfrage: Mitte Juni bis Mitte September 2011 (3 Monate)

Umfragemittel: In einer anonymen Online-Befragung unter Motorradfahrerinnen und -fahrern wurden verschiedene Aspekte hinsichtlich ihrer Fahrschulausbildung abgefragt.

Die Befragung wurde mittels eines Fragenkatalogs (45 Fragen) durchgeführt. Die Motorradfahrer hatten die Möglichkeit, an der Befragung über die Internetseite des ifz (www.ifz.de) teilzunehmen. Aufrufe dazu erfolgten sowohl über die Fach- als auch die Tagespresse. Der Fragebogen konnte direkt online ausgefüllt werden. Wahlweise bestand die Möglichkeit, den Fragebogen auszudrucken und beantwortet per Post oder Fax an das ifz zu senden.

[1] Krafträder über 50 cm^3 oder über 45 km/h, auch mit Beiwagen

Die Beantwortung der einzelnen Fragen wurde über verschiedene Wege vorgegeben. Es handelte sich hierbei um die Möglichkeiten freie Antworten zu formulieren oder im Rahmen von Multiple-Choice eine Auswahl zu treffen. Bei einigen Fragen waren im Rahmen der Multiple-Choice-Lösungen Mehrfachantworten möglich. Das heißt, es konnten mehrere Antworten angekreuzt werden. Auch die Kombinationsmöglichkeit von vorgegebenen und freien Antworten war gegeben.

1.3 Die Teilnehmer

An der Umfrage des ifz haben 1.502 Motorradfahrer teilgenommen. Ausgewertet wurden alle Antworten, die sich auf eine Fahrerlaubnis der Klasse A beziehen, die nach dem 1. Januar 1999 erworben wurde. Die Gründe für diese konkrete Eingrenzung werden im folgenden Teil noch eingehender erläutert. Unter Zugrundelegung dieses Stichdatums basiert die Studie auf einer Teilnehmerzahl von insgesamt 1.193 Personen.

Geschlechter:

Das Kollektiv dieser Studie (siehe Abb. 1) besteht zu 83,2 Prozent aus männlichen und 16,8 Prozent aus weiblichen Personen. Der geschlechtsspezifische Anteil entspricht damit etwa dem Anteil der weiblichen Halter am Gesamtbestand an Krafträdern in Deutschland (13,8% am 1. Januar 2012).[2]

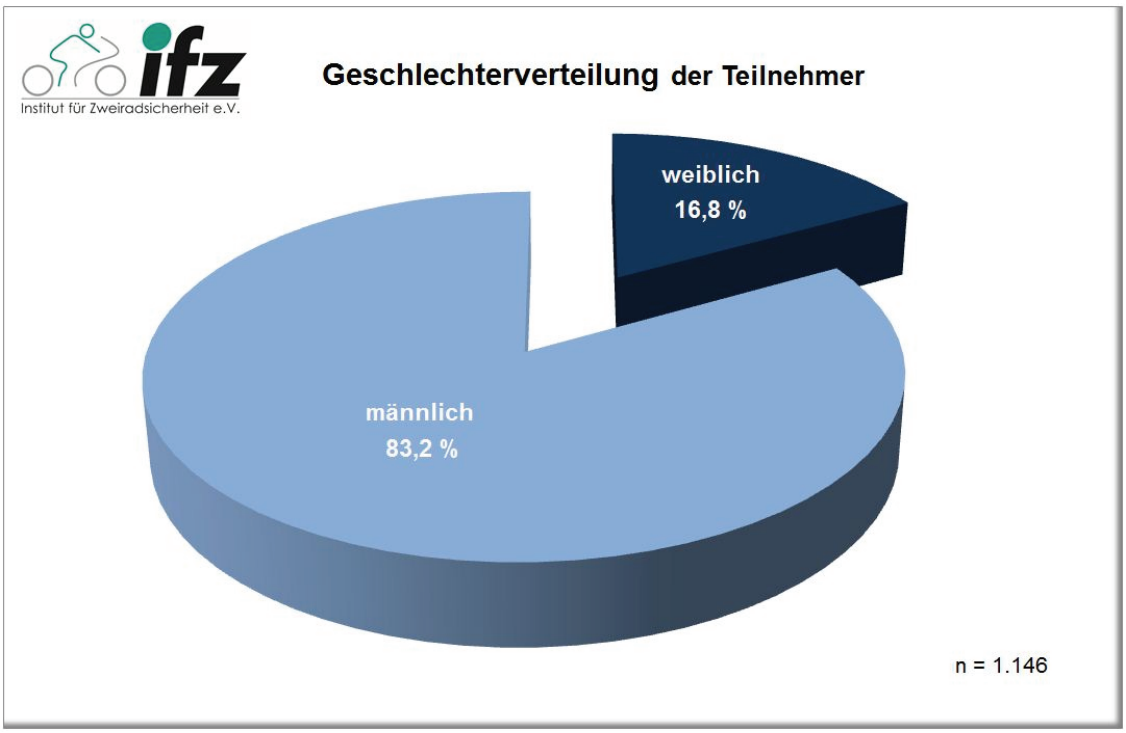

Abb. 1

[2] Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Flensburg

Alter:

Die Spannweite des Alters der Teilnehmer beträgt 47 Jahre. Beginnend mit dem Einstiegsalter der Motorradklasse von 18 Jahren bis zu einem Alter von 65 Jahren. Die Altersklasse der 20- bis 29-Jährigen dominiert mit 40,6 Prozent (siehe Abb. 2). Einen weiteren Großteil stellen zu je fast gleichen Anteilen die 30- bis 39-Jährigen mit 20,3 Prozent sowie die 40- bis 49-Jährigen mit 21,1 Prozent. Die Altersklasse der über 50-Jährigen ist mit 9,5 Prozent vertreten. Junge Fahrer bis 20 Jahre sind nur mit 8,5 Prozent involviert.

Im Mittel beträgt das Alter der Befragten 32,8 Jahre (arithmetischer Mittelwert). Im Vergleich dazu liegt das Durchschnittsalter der Motorradhalter in Deutschland höher: im Jahr 2011 etwa bei 45 Jahren. Der Unterschied zwischen diesen beiden Mittelwerten begründet sich darin, dass sich hier aufgrund der Thematik (Führerscheinerwerb) vermutlich eher jüngere Fahrer angesprochen fühlten.

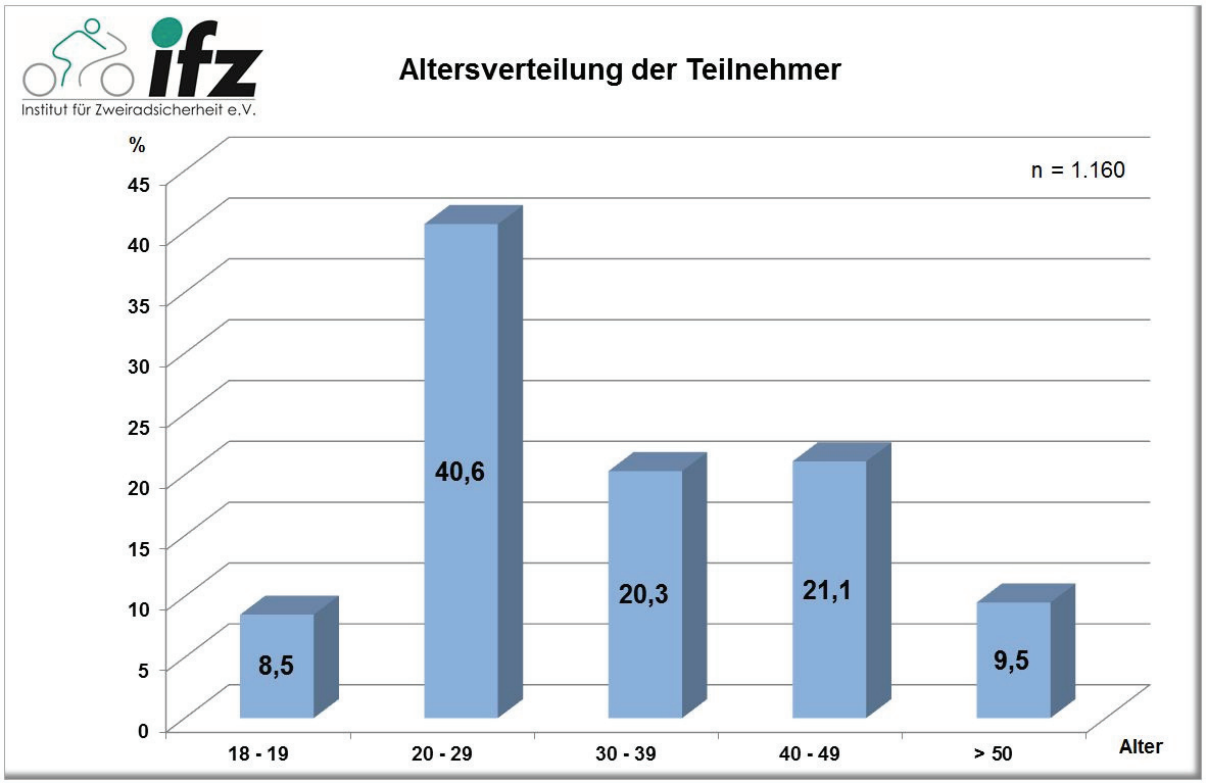

Abb. 2

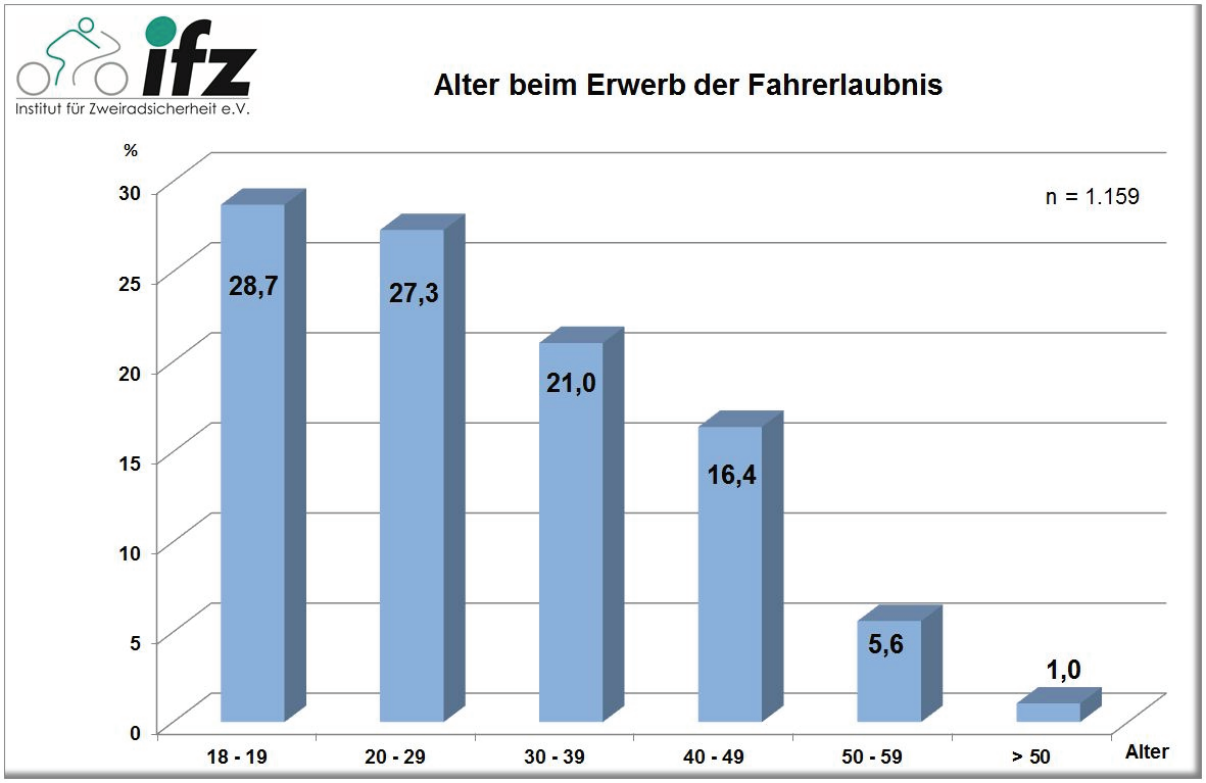

Abb. 3

Was das Alter beim Erwerb der Fahrerlaubnis angeht, so liegt die Gruppe der 18- bis 19-Jährigen mit 28,7 Prozent knapp vorne, ganz dicht gefolgt von der Altersklasse der 20- bis 29-Jährigen (siehe Abb. 3).

Mit 21 Prozent, also einem Fünftel der Befragten, schließt sich die Gruppe der 30- bis 39-Jährigen an. Ab dem 50. Lebensjahr aufwärts sind es deutlich weniger Befragte, die ihre Fahrerlaubnis in diesem Alter absolviert haben. Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Daten der erteilten Fahrerlaubnisse des Kraftfahrtbundesamtes[3] für die Fahrzeugklasse A deutschlandweit, so ergibt sich hinsichtlich der Altersverteilung eine ähnliche Verteilung.

Wohnsitz:

Die deutschlandweite Verteilung des Kollektivs orientiert sich weitestgehend am offiziellen Bestand amtlich zugelassener motorisierter Zweiräder (siehe Abb. 4).[4]

Dabei sind Nordrhein-Westfalen, Bayern und Baden-Württemberg als so genannte „Motorradhochburgen“ und bevölkerungsreichste Bundesländer herausragend.

[3] Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Flensburg: Am Beispiel der Fahrerlaubnisstatistik 2010, da zum Zeitpunkt der Studie aktuellere Daten noch nicht vorlagen.
[4] Bestand amtl. zugelassener motorisierter Zweiräder, 1. Januar 2011, Kraftfahrtbundesamt (KBA), Flensburg

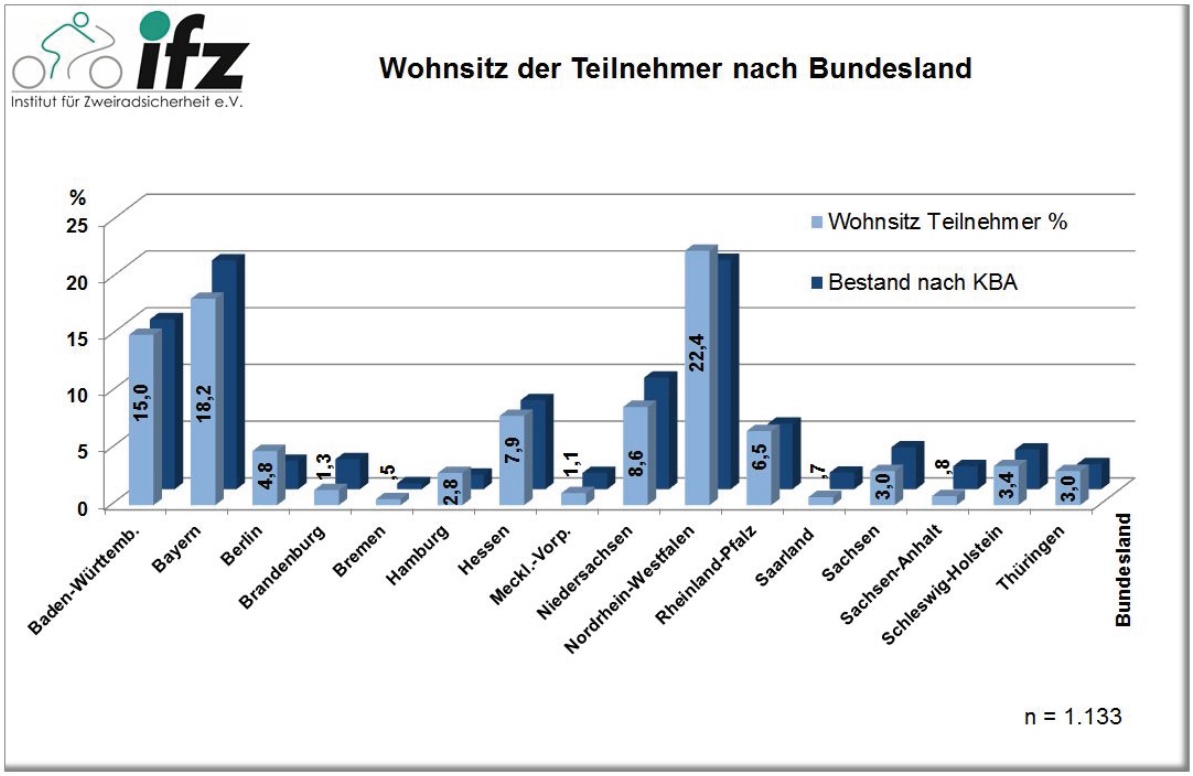

Abb. 4

Fahrerlaubnis:

Bei der Frage nach der Fahrerlaubnis, auf der die jeweiligen Antworten eines Teilnehmers beruhen, handelt es sich bei 43,5 Prozent um die Klasse „A-beschränkt“ sowie mit 56,5 Prozent um die Klasse „A-unbeschränkt“.

<u>Fahrerlaubnisklassen: Klasse A (Krafträder) seit 01.01.1999:</u>

A beschränkt (ab 18 Jahren möglich)	Krafträder über 50 cm^3 oder über 45 km/h Während der ersten zwei Jahre: - bis 25 kW Leistung und - bis 0,16 kW Leistung je kg
A unbeschränkt („offen“) (ab 20 Jahren möglich, 2 Jahre Vorbesitz der Klasse „A beschränkt“ notwendig)	Krafträder über 50 cm^3 oder 45 km/h (Leistung und Leistungsgewicht nicht beschränkt)

Ab dem 25. Lebensjahr kann die Fahrerlaubnis der Klasse A ohne Beschränkung und ohne Vorerfahrung erworben werden (Direkteinstieg).

An dieser Stelle sei angemerkt, dass es zukünftig Änderungen im Fahrerlaubnisrecht geben wird. Ab dem 19.01.2013 sind die hier genannten Fahrerlaubnisklassen im Rahmen der Umsetzung der 3. Europäischen Führerscheinrichtlinie geringfügig abgeändert.

Die Spannweite der Erwerbsjahre der Fahrerlaubnis beträgt in diesem Kollektiv insgesamt 13 Jahre – von 1999 bis 2011. 58,9 Prozent der Teilnehmer haben ihre Motorradfahrerlaubnis innerhalb der letzten drei Jahre erworben. 41,1 Prozent sind es von 1999 bis einschließlich 2008 (siehe Abb. 5).

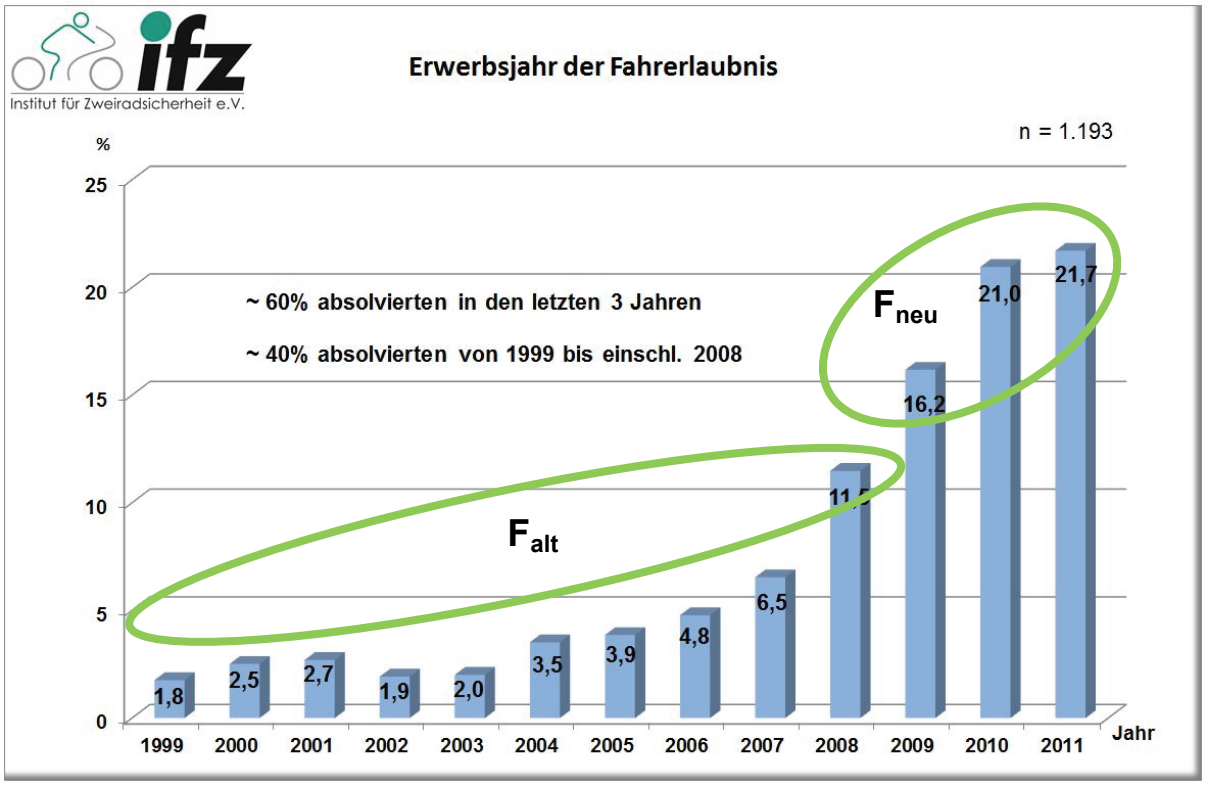

Abb. 5

Für Vergleichsbetrachtungen hinsichtlich der zeitlichen Entwicklungstendenzen in der Führerscheinausbildung wurden Gruppen verschiedener Abschlussjahrgänge gebildet.

Die Gesamtgruppe umfasst alle Fahrerinnen und Fahrer, die ihre Fahrerlaubnis ab 1999 erlangt haben. Die Zusammenlegung begründet sich darin, dass seit dem 1. Januar 1999 die derzeit (noch) gültige Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) in Kraft getreten ist.

Innerhalb dieser Gruppe wurden zwei Vergleichsgruppen gebildet:

1. Gruppe $\mathbf{F_{alt}}$ (im Folgenden F_{alt} genannt):
   Führerscheinabsolventen der Jahre 1999 bis einschließlich 2008; n = 491

2. Gruppe $\mathbf{F_{neu}}$ (im Folgenden F_{neu} genannt):
   Führerscheinabsolventen der Jahre 2009 bis einschließlich September 2011, n = 702

In den folgenden Auswertungen werden somit häufiger Hinweise über relevante Auffälligkeiten hinsichtlich dieser beiden Jahrgangskategorien vorkommen. Dieser Vergleich dient u.a. dazu, Trends in

der Fahrschulausbildung zu erkennen oder aber auch eventuelle „Fehler aus dem Erinnerungsvermögen“ der Teilnehmergruppe $\mathbf{F_{alt}}$ aufzuspüren, da die Ausbildung dieser Teilnehmer schon mehrere Jahre zurückliegt.

Vorerfahrung:

Wichtig ist in Verbindung mit einigen Ergebnissen der Blick auf die praktischen Vorerfahrungen der Teilnehmer. Es geht hierbei konkret darum, ob vor dem Besuch der Fahrschule bereits ein Fahrzeug der Klein- oder Leichtkraftradklasse (Mofa, Moped, Mokick, Roller, Leichtkraftrad) gefahren wurde. Der Zugang zu diesen Fahrzeugkategorien ist ab dem 15. bzw. 16. Lebensjahr möglich.

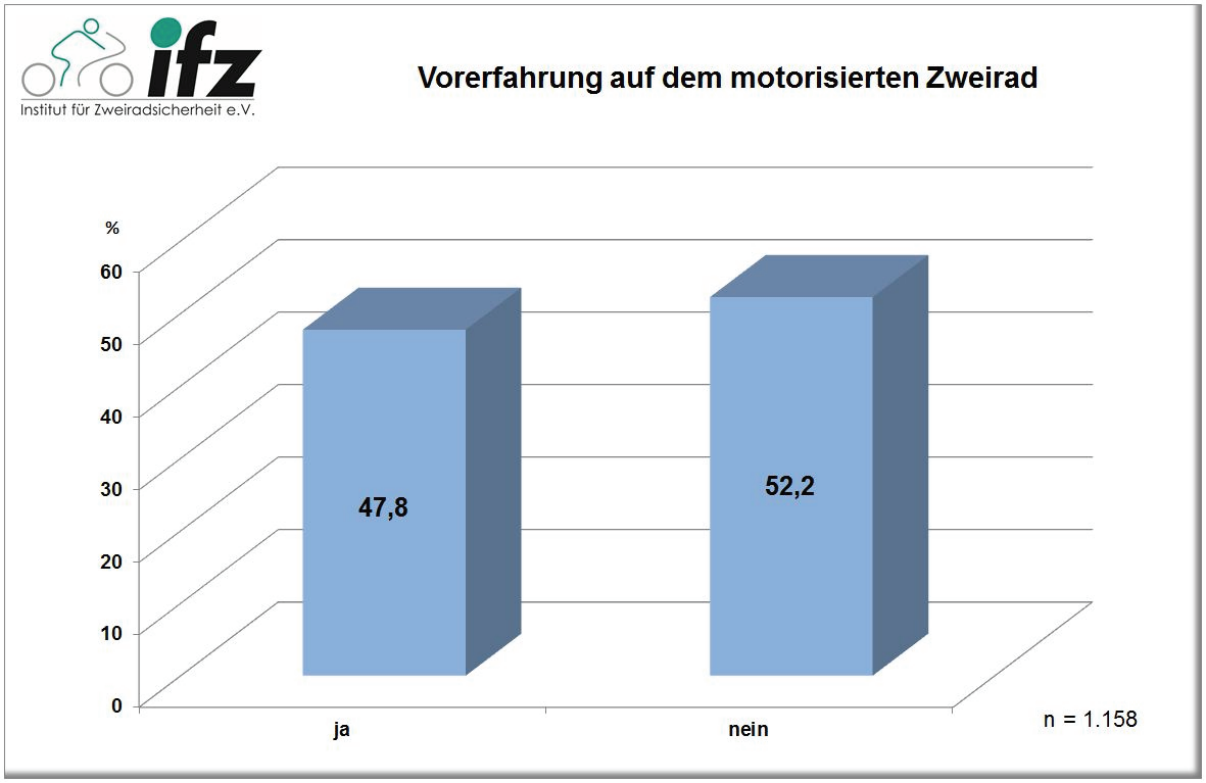

Abb. 6

Die Antwort auf die Frage, ob bereits vor dem Beginn der Motorradausbildung Vorerfahrung auf einem motorisierten Zweirad vorlag, beantworten insgesamt 47,8% aller Befragten mit „ja“ (siehe Abb. 6). Fast die Hälfte der Befragten hat also Erfahrungswerte vorzuweisen. Der Anteil derjenigen, die hier als absolute Neueinsteiger gelten, überwiegt leicht mit insgesamt 52,2 Prozent.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keinerlei Auffälligkeiten.

Kriterien bei der Fahrschulwahl:

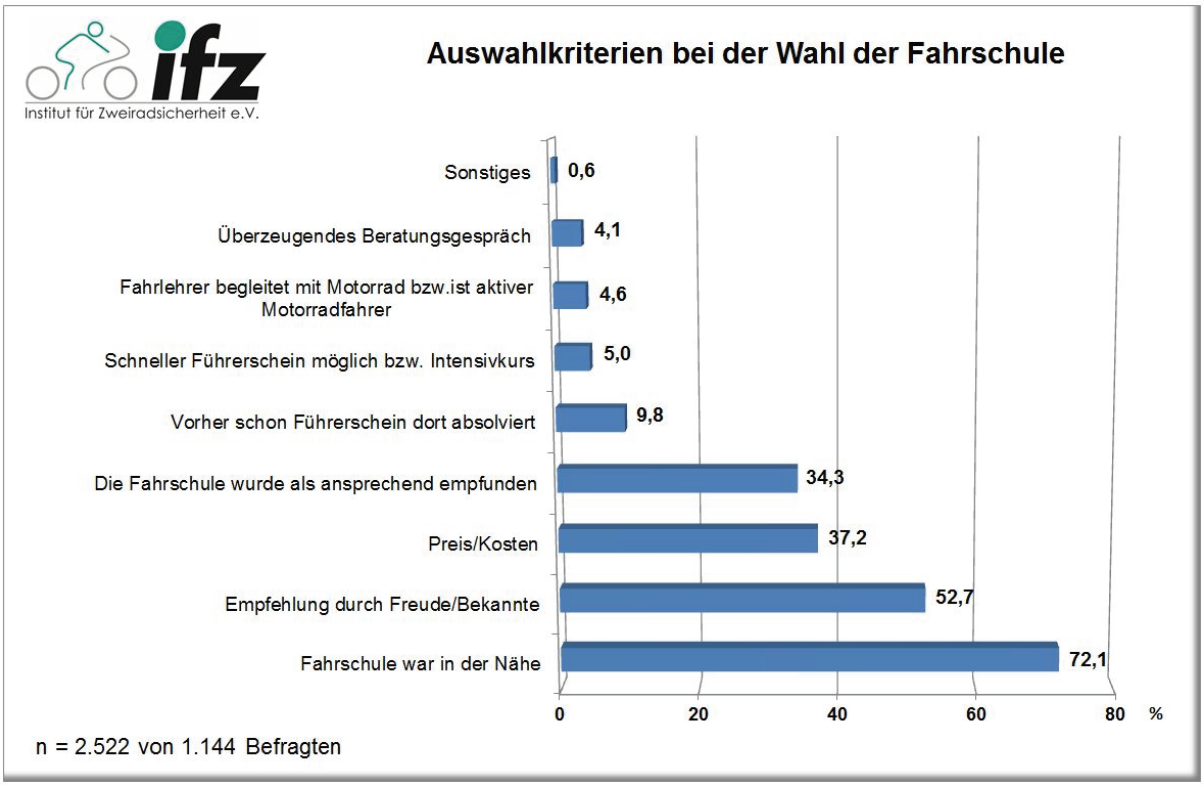

Abb. 7

Die meist genannten Antworten (89% aller Antworten) auf die Frage, was bei der Auswahl der Fahrschule ausschlaggebend war, lassen sich im Wesentlichen auf vier Kriterien verteilen:

Wichtigstes Kriterium für die Fahrschulwahl ist mit 72,1 Prozent der Antworten aller Teilnehmer die Nähe zum Wohnort (siehe Abb. 7). Die Fahrschule soll also gut erreichbar bzw. nicht zu weit vom eigenen Wohnsitz entfernt sein. An zweiter Stelle spielt die Empfehlung von Freunden und Bekannten mit 52,7 Prozent eine große Rolle. Auf Platz drei folgen die Kosten der Ausbildung (37,2%). Knapp dahinter ist es der „Eindruck der Fahrschule“ (34,3%), der stimmen muss.

In nur 4,6 Prozent der Fälle wird bei der Fahrschulauswahl Wert darauf gelegt, dass der Fahrlehrer während der Fahrstunden selber mit dem Motorrad mitfährt bzw. selber aktiver Motorradfahrer ist. Diese Erkenntnis ist für uns sehr bezeichnend, weil hier wieder einmal deutlich wird, dass selbst unter den Auszubildenden die Vorteile einer Begleitung auf dem Motorrad unbekannt sind und somit völlig unterschätzt werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass das Vertrauen des Schülers in die Fahrschule hierfür verantwortlich ist. Als kompetenter Ausbilder sollte diese wissen, welche Art der Begleitung die richtige ist. Führerscheinanwärter beschäftigen sich bei der Auswahl der Fahrschule zunächst nicht mit inhaltlichen Aspekten der Ausbildung. Während die anderen Kriterien eher auf formale, organisatorische Dinge eingehen, ist die Begleitung des Fahrlehrers mit einem Motorrad be-

reits ein inhaltlicher Aspekt hinsichtlich der Umsetzung praktischer Unterrichtseinheiten. Schaut man sich allerdings die Absolventen-Wunschliste der Verbesserungsmöglichkeiten bei der praktischen Ausbildung an (vgl. Kapitel 5.4, Abb. 33), so wird deutlich, wie sehr sich die bestandenen Fahrschüler hinterher eine Begleitung vom Fahrlehrer auf dem Motorrad gewünscht hätten.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Im Rahmen des Geschlechtervergleichs liegen bei der Fahrschulwahl folgende Besonderheiten vor:

Leichte Unterschiede zeigen sich bei den Kosten für die Fahrerlaubnis. Diese sind für die männlichen Fahrschüler etwas entscheidender (Männer: 38,5% zu Frauen: 31,7%). Auf einen ansprechenden Eindruck der Fahrschule hingegen legen die weiblichen Fahrschüler mehr Wert. Dieses Kriterium beantworteten die Frauen mit nahezu 8,2 Prozent häufiger (Männer: 33,1% zu Frauen: 41,3%). Mehr als doppelt so häufig war das Kriterium des überzeugenden Beratungsgespräches für die Führerscheinanwärterinnen relevant (Frauen: 7,4% zu Männer: 3,4%). Die gleiche Verteilung spiegelt sich bei der Tatsache wider, ob der Fahrlehrer auf einem eigenen Motorrad begleitet. Die weiblichen Teilnehmer belegen hier mit 7,4 Prozent einen doppelt so hohen Anteil der Antworten wie die männlichen (3,4%). Anscheinend fühlen sich die angehenden Motorradfahrerinnen durch das Mitfahren des Fahrlehrers auf einer eigenen Maschine besser betreut.

2 Theoretische Ausbildung

2.1 Klassenspezifischer Unterricht der Klasse A

Damit der klassenspezifische Lehrstoff für verschiedene Fahrerlaubnisklassen in der vorgesehenen Fülle und Intensität vermittelt bzw. exemplarisch vertieft werden kann, ist er laut gültiger Fahrschüler-ausbildungsordnung (FahrschAusbO)[5] gesondert zum allgemeinen Unterricht (Grundstoff für alle Klassen) durchzuführen. Für die Klasse A sind dies 4 Doppelstunden (FahrschAusbO, Anlage 2.8).

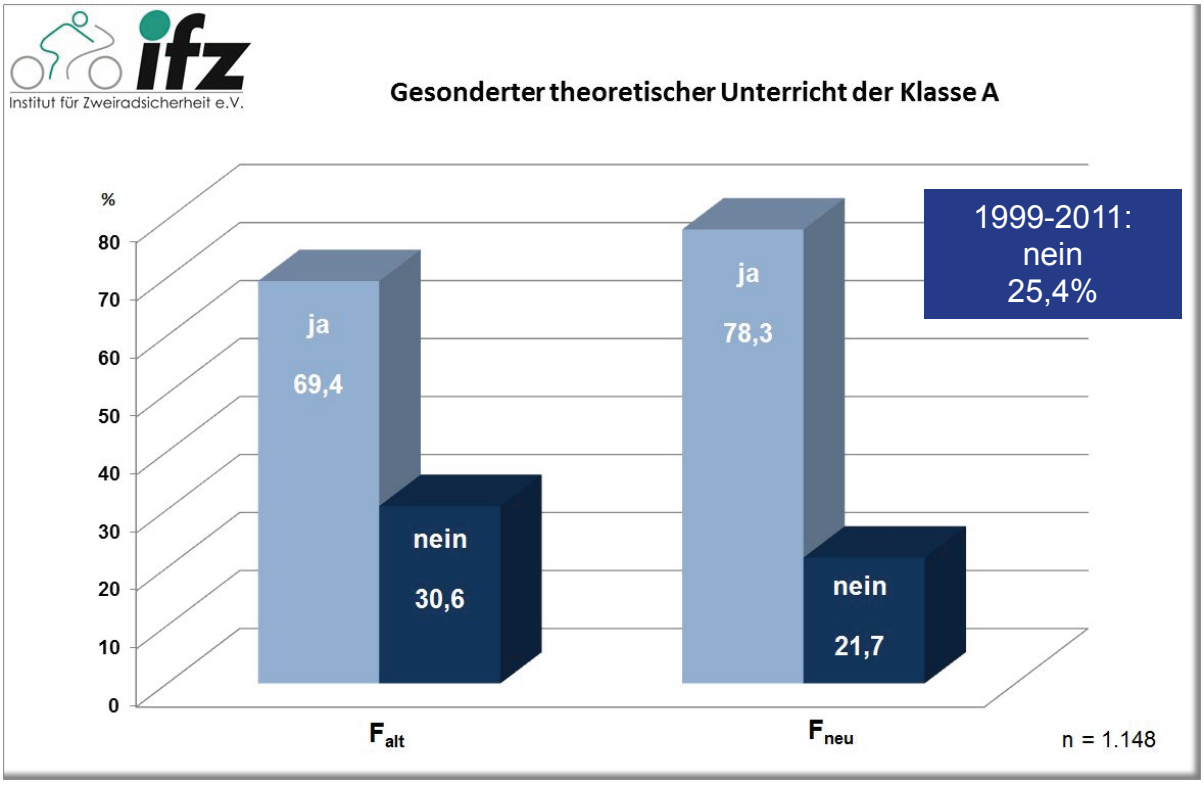

Abb. 8

Das Kollektiv beantwortet die Frage, ob der theoretische klassenspezifische Unterricht für die Zweiradklassen in der Fahrschule durchgeführt wurde in 74,6 Prozent der Fälle mit einem „ja“. Der Rest (25,4%) kann dies nicht bestätigen. In diesen Fällen hat somit kein gesonderter Unterricht mit motorradspezifischen Inhalten stattgefunden.

Abbildung 8 zeigt diesbezüglich auch den Vergleich der beiden Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{neu}}$ und $\mathbf{F_{alt}}$. Hier kann – das richtige Erinnerungsvermögen der $\mathbf{F_{alt}}$-Absolventen vorausgesetzt – ein positiver Trend zu vermehrt gesondert stattfindendem Motorradunterricht festgestellt werden. Dennoch wird mit Blick auf die aktuelleren Jahrgänge ($\mathbf{F_{neu}}$) bei über einem Fünftel (21,7%) der Fahrschulen der

[5] Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) vom 18. August 1998

klassenspezifische Zusatzstoff für die Klasse A nicht gesondert durchgeführt, wie es die gesetzliche Forderung eigentlich vorsieht. In diesen Fällen drängt sich der Verdacht auf, dass die theoretische Ausbildung im Rahmen der „Lehre rund um das Motorrad“ arg vernachlässigt und der jeweilige Absolvent mit unzureichendem Hintergrundwissen allein gelassen wird.

Interessant an dieser Stelle ist auch der Zusammenhang zwischen gesondert durchgeführtem „Motorradunterricht“ und dem theoretischen Wissen der Teilnehmer hinsichtlich zweiradrelevanter Aspekte. In Kapitel 4 dieser Studie wurden stichprobenartig drei Fragen zu motorradrelevanten Themen gestellt und ausgewertet. Betrachtet man die Ergebnisse dieses Wissens, so lässt sich generell festhalten, dass jene Teilnehmer deutlich besser abgeschnitten haben, deren Fahrschule den zweiradspezifischen Unterricht der Klasse A gesondert angeboten hat. Im Detail bedeutet dies, dass 63,5 Prozent der Teilnehmer, die an einem gesonderten Klasse-A-Unterricht teilgenommen haben, die Fragen mit „sehr gut“ und „gut“ beantworteten. Hingegen schafften dies die Teilnehmer, die keinen gesonderten Unterricht erfahren haben, nur zu 23,5 Prozent (vgl. hierzu auch Kap. 4).

2.2 Erarbeitung von Lösungen im theoretischen Unterricht

Im Rahmen des Fragebogens sollten die Teilnehmer angeben, ob im theoretischen Unterricht Lösungen allein oder auch in der Gruppe erarbeitet wurden oder ob der Fahrlehrer in Form von Frontalunterricht „allein“ agierte. Über die Hälfte der Absolventen (51,5%) gaben an, Lösungen in der Gruppe erarbeitet zu haben (siehe Abb. 9). 21,2 Prozent konnten Ergebnisse auch allein erarbeiten, während über ein Viertel (27,3%) „nur“ über den Fahrlehrer unterrichtet wurden.

Ein zentraler Nachteil des klassischen, eher lehrerzentrierten Frontalunterrichts besteht darin, dass selbständiges Arbeiten nur begrenzt gefördert wird. Doch genau diese Selbständigkeit soll im theoretischen Fahrschulunterricht begünstigt werden (siehe Curricularer Leitfaden zur Motorradaus-bildung[6], S. 13 ff).

Eine Diskussion der „frontalen Unterrichtsform“ soll aber nicht Inhalt dieser Studie sein. Frontalunterricht kann sowohl Vorteile als auch Nachteile für Schüler und Lehrer haben. Ein entscheidender Faktor für einen positiven Unterrichtsverlauf bleibt hierbei vor allem der jeweilige Lehrer.

Insgesamt betrachtet, geben 72,7 Prozent der Teilnehmer an, Lösungen sowohl allein als auch in der Gruppe erarbeitet zu haben, was als positiv gewertet werden kann. Der Anteil derjenigen, die Lösungen jedoch ausschließlich durch den Fahrlehrer präsentiert bekamen, ist mit 27,3 Prozent relativ groß.

---

[6] Curricularer Leitfaden: Theoretische und Praktische Ausbildung Motorrad; Deutsche Fahrlehrer Akademie e.V., Korntal-Münchingen, 2005 (Wird im weiteren Verlauf der Studie vom Curricularen Leitfaden gesprochen, ist dieses Werk gemeint. Auch abgekürzt: CL-M)

Generell kann vermutet werden, dass die Selbstlernaktivitäten des Fahrschülers – wie in vielen anderen Prüfungssituationen auch – in erster Linie darauf abzielen, erforderliches Wissen für die bevorstehende Theorieprüfung zu erwerben. Hier muss zukünftig verstärkt daraufhin gewirkt werden, dass sowohl Fahrlehrer als auch die entsprechenden Lehrmedien zum „Lernen“ über den Fahrschulbesuch bzw. die Prüfungsvorbereitung hinaus anregen.

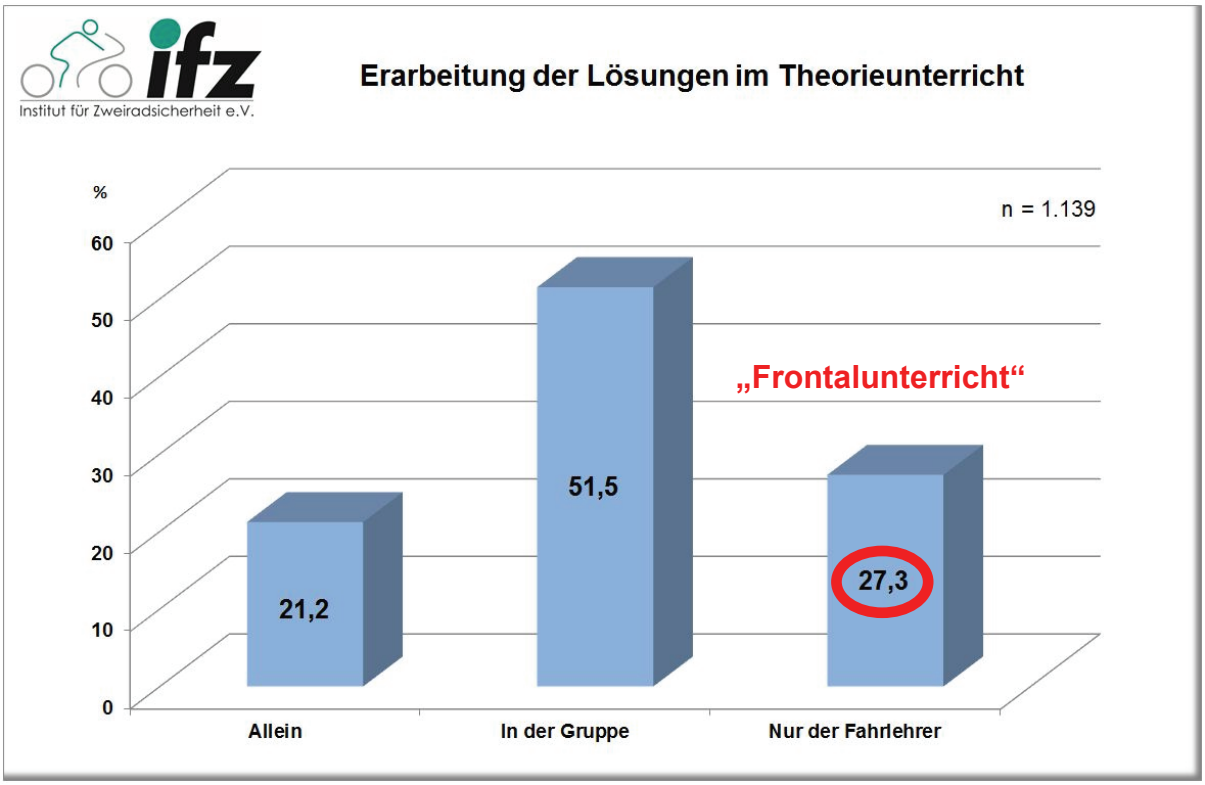

Abb. 9

2.3 Behandelte Themen im theoretischen Unterricht

Die diesen Bereich einleitende Frage, ob im theoretischen Unterricht alle Inhalte des für die Prüfung relevanten Lehrstoffes vermittelt wurden, beantworten 92,3 Prozent der Befragten mit einem „ja“.

Jeweils über 90 Prozent aller Befragten haben die Bereiche „Allgemeine Gefahrenlehre“ (91,0%) und „Zweiradspezifische Risiken“ (90,2%) angegeben, womit ein sehr wichtiger Bereich hinsichtlich seiner Behandlung als zufriedenstellend betrachtet werden kann. Mit Angaben zwischen 80 und 90 Prozent bestätigt sich auch die Behandlung der Themen „Fahrtechnik“, „Sicherheits- / Abfahrtkontrolle“, „Fahrphysik“ und „Fahrerausstattung“ (siehe Abb. 10).

Ebenfalls zentrale Themen mit Blick auf sicherheitsrelevante Aspekte des Fahrzeugs sind die Bereiche „Motorrad Bremsanlagen“ und „Bereifung“. Betrachtet man hier den Anteil derjenigen, die angeben, dass diese Bereiche nicht im Unterricht behandelt wurden, so sind die Werte nur noch eingeschränkt

zufriedenstellend. 22,4 Prozent der Befragten wurden nicht über motorradspezifische Bremsanlagen informiert. 25,4 Prozent haben nichts über das entscheidende Bindeglied zwischen Fahrzeug und Straße, nämlich die Bereifung, erfahren.

Noch weniger zufriedenstellend sind die Nennungen der Bereiche „Weiterbildung/Training“ mit nur 42,6 Prozent und „Sicherheitsrelevante Fahrzeugtechnik“ (z. B. Funktionsweise des ABS) mit 48,1 Prozent. Die Zahlen belegen, dass hierbei nicht einmal die Hälfte der Befragten erreicht wurde! Nur 63,4 Prozent wurden zudem über die „Mitnahme von Personen“ und nur 56,5 Prozent über „Gruppenregeln“ – also das Verhalten bei Fahrten mit mehreren Motorrädern – unterrichtet.

Insgesamt fällt auf, dass Themengebiete, die mehr technisches Hintergrundwissen verlangen, weniger behandelt werden. Ebenso auffällig sind die Bereiche, die das Wissen über den „Solobetrieb eines Motorrades“ hinaus vernachlässigen.

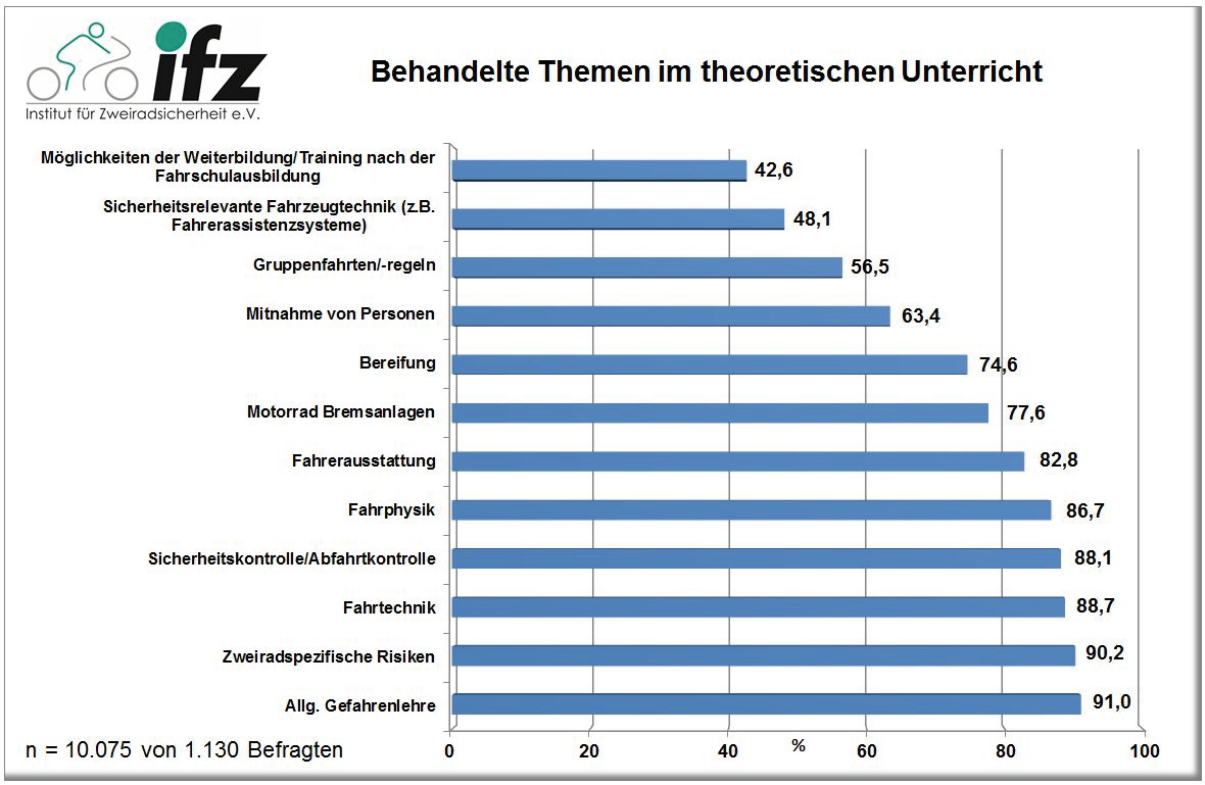

Abb. 10

Es bleibt festzuhalten, dass der Großteil dieser Themenbereiche zentrale Aspekte der Zweiradsicherheit beinhaltet und der weniger behandelte Teil von ihnen mehr Gewicht im Unterricht bekommen sollte. In Anbetracht der Ausbildungsdauer ist es selbstverständlich nur begrenzt möglich, all diese Themenbereiche in aller Ausführlichkeit zu behandeln. Dennoch sollten alle Bereiche zumindest angesprochen werden und ein klarer Hinweis erfolgen, dass es für den Fahrschüler und sein „späteres Leben auf zwei Rädern“ von großer Bedeutung ist, sich während und auch nach der Fahrschulausbildung

weiter in Eigenregie mit diesen wichtigen Thematiken zu beschäftigen. Das Lehrbuch (auch elektronisch) sollte hier wieder eine verstärkte Rolle einnehmen (vgl. Kapitel 2.6).

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen ebenfalls nicht vor.

Auf die Frage hinsichtlich der Vertiefung dieser Themengebiete (siehe Abb. 11) geben die meisten der Befragten mit 43,5 Prozent das Thema „Fahrtechniken“ an. Nahezu gleichrangig folgen die Themen „Möglichkeiten der Weiterbildung“ und „Fahrphysik“.

Nur 3,1 Prozent sind der Meinung, dass alle Themen ausreichend behandelt wurden.

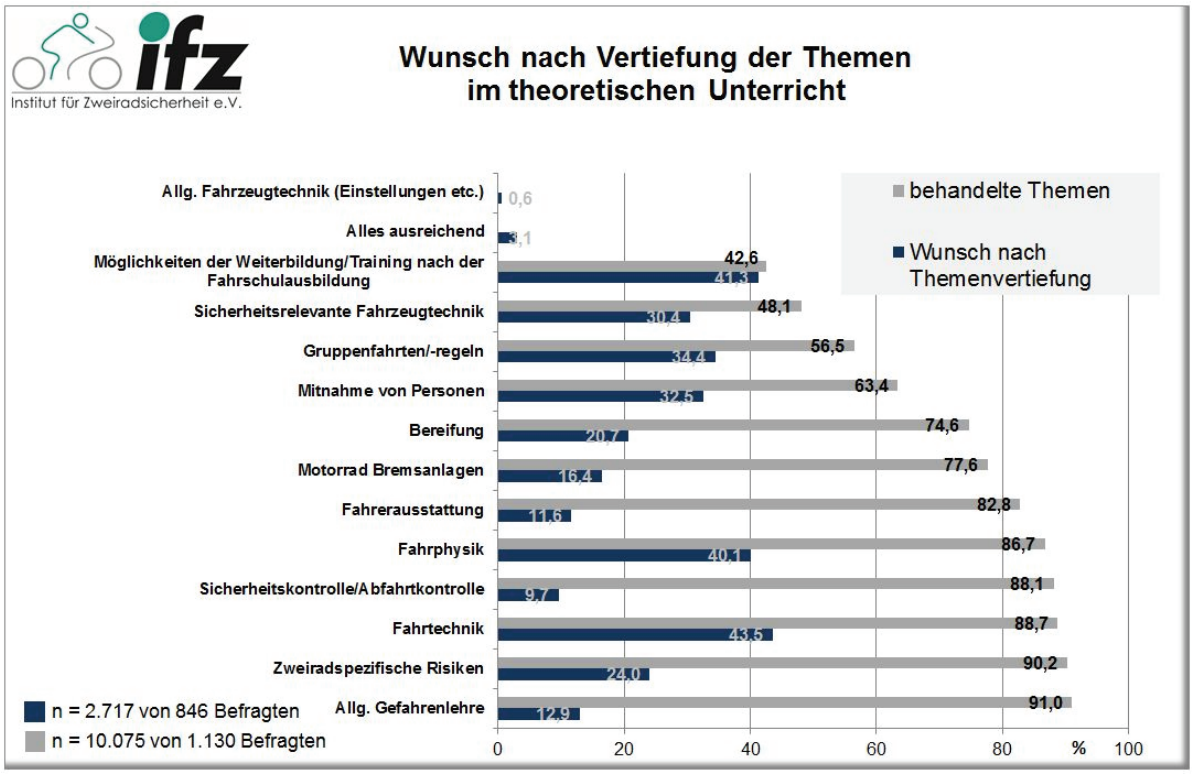

Abb. 11

Es fällt auf, dass die Nennung des Themas „Zweiradspezifische Risiken“ mit 24,0 Prozent nahezu doppelt so häufig genannt wurde wie die „Allgemeine Gefahrenlehre“ (12,9%). Eine Vertiefung der möglichen Problematiken, die sich speziell für die Zweiräder im Straßenverkehr ergeben können, scheint also auch in Zukunft weiterhin gefragt und äußerst sinnvoll zu sein. Gerade die zweiradspezifischen Risiken wurden bei den jüngeren Absolventen ($\mathbf{F_{neu}}$) häufiger genannt.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen nicht vor.

2.4 Fahrlehrer-Informationen hinsichtlich des eigenen Verhaltens – Selbstreflexion

Der Großteil der Befragten mit 68,2 Prozent wurde vom Fahrlehrer angeregt über das eigene Verhalten auf dem Motorrad nachzudenken (siehe Abb. 12). Stattliche 31,8 Prozent wurden jedoch nicht angehalten, selbstreflektierend die eigenen Verhaltensweisen im Straßenverkehr kritisch zu betrachten bzw. zu überdenken.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen ebenfalls nicht vor.

Fahrlehrer, die ihre Fahrschüler während der praktischen Unterrichtseinheiten selber mit dem Motorrad begleiten, schneiden bei diesem Kriterium besser ab. Die aktiven Motorradfahrlehrer regen in 83,2 Prozent der Fälle ihre Schüler zum Nachdenken an. Bei denjenigen, die manchmal mitfahren, sind es immerhin noch 76,4 Prozent.

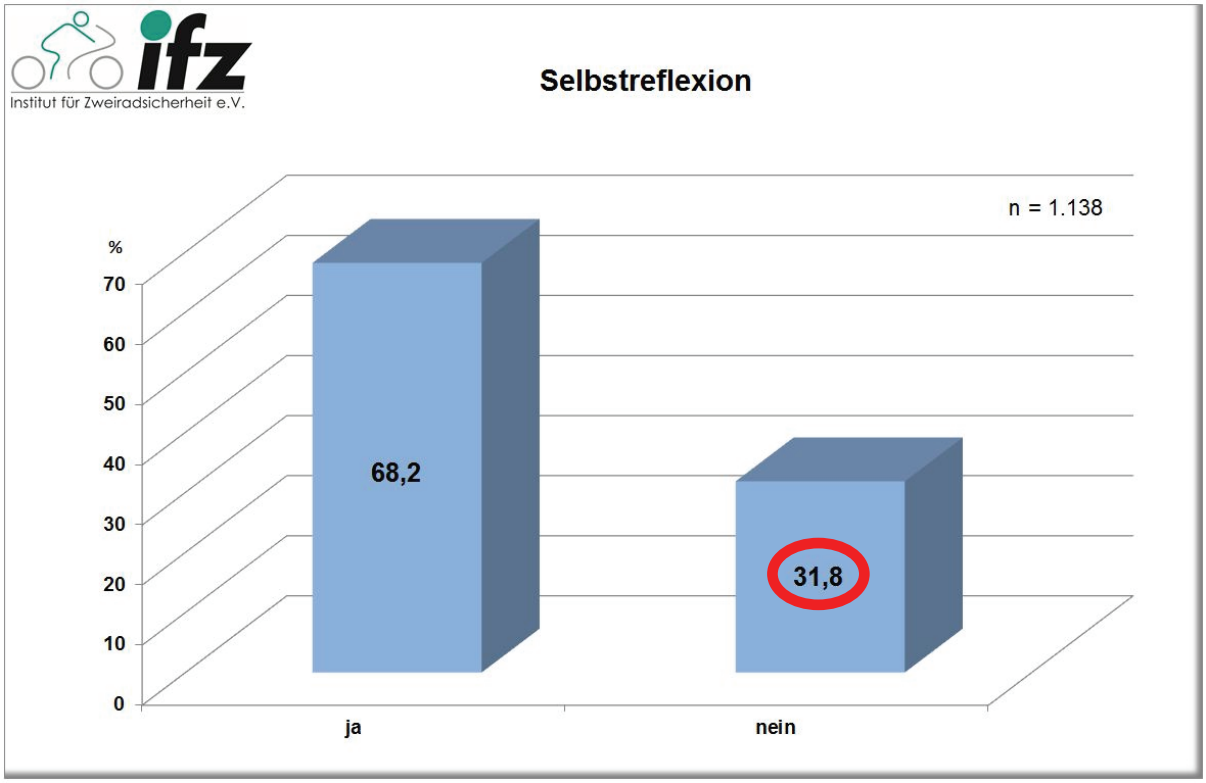

Abb. 12

Diese abnehmende Tendenz in Verbindung mit dem Kriterium „Mitfahren“ setzt sich fort. Denn: Fahrlehrer, die ihre Fahrschüler nie mit dem Motorrad begleiten, behandeln das Thema „Selbstreflexion“ lediglich in 62,2 Prozent der Fälle ($p < 0{,}001$, hoch signifikant).

Der Curriculare Leitfaden schreibt hierzu auf Seite 14: *„Im Mittelpunkt der Ausbildung zum Motorradfahrer muss die Entwicklung der Sozialkompetenz stehen. Bei der theoretischen und praktischen Ausbildung muss der Fahrlehrer sein Augenmerk auf die Entfaltung der Persönlichkeit des Fahrschülers im Sinne eines sicheren und verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmers richten. Der Unterricht sollte durchdrungen sein von Impulsen und einbildungswirksamen Vorstellungen im Hinblick auf Einstellung und Verhalten, damit dem Fahrschüler die Verantwortung für Mensch und Umwelt in Fleisch und Blut übergeht."*

Die Motivation zum Fahren, persönliche Einstellungen und die Selbsteinschätzung des eigenen Könnens und Verhaltens, sind zentrale Bereiche, die einen sicheren oder aber unsicheren Fahrer ausmachen. So hat ein junger Fahranfänger theoretisch nicht unbedingt mit einem erhöhten Unfallrisiko zu rechnen, sofern er seine noch geringen Fähigkeiten entsprechend einschätzt und seinen Fahrstil danach anpasst. Dies ist aber in erster Linie nur dann realisierbar, wenn er die Fähigkeit zur ehrlichen Selbsteinschätzung mit sich bringt bzw. dahingehend „instruiert" wird.

Die Fahrschulausbildung wird hier in der zeitlichen Kürze des Ausbildungsrahmens keine Wunder vollbringen können, denn persönliche Einstellungen und Motivationen lassen sich kaum im Rahmen der relativ kurzen Fahrschulausbildung verändern. Dennoch sollten immer wieder Impulse seitens der Fahrlehrer erfolgen, die den Fahranfänger über sein Verhalten nachdenken lassen, denn die eigene Wahrnehmung des Könnens und Verhaltens wird auch den jeweiligen Fahrstil bestimmen.

2.5 Mentales Training

Um Handlungs- und Bewegungsabläufe, wie beispielsweise bei einer Vollbremsung trainieren bzw. festigen zu können, kann das Mentale Training eine geeignete Unterstützung sein. Bekannte Abläufe können auf verschiedenen Wegen mental durchlaufen werden ohne die Handlung wirklich auszuführen. Es handelt sich also um eine bewusste Vorstellung einer Handlung im Rahmen einer „Trockenübung".

Bei 76,2 Prozent der Absolventen wurde das Thema „Mentales Training" während der Fahrschulausbildung in keiner Form erwähnt, obwohl der Curriculare Leitfaden für die Motorradausbildung dieses Thema recht umfangreich aufgreift (vgl. Curricularer Leitfaden S. 27 – 30). In 23,8 Prozent der Fälle wurde diese Thematik zumindest angesprochen (siehe Abb. 13).

Abbildung 13 zeigt ebenfalls die Anzahl der Fahrschulen, die ein Mentales Training mit dem jeweiligen Fahrschüler tatsächlich durchgeführt haben. Es sind gerade einmal 13,4 Prozent. Nur auf den Teil der Fahrschüler bezogen, die über die Möglichkeit des Mentalen Trainings informiert wurden (23,8%), sind es 56,3 Prozent, die dann auch mental trainierten.

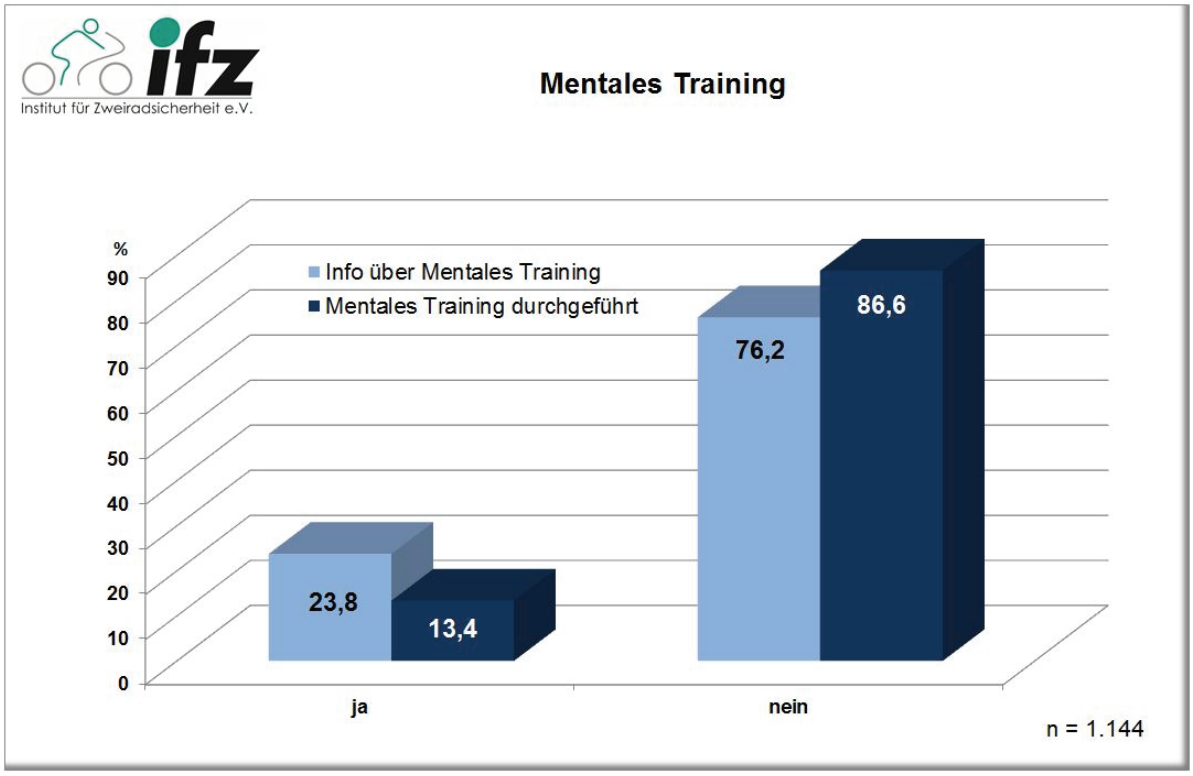

Abb. 13

Hinsichtlich der Jahrgänge, sind es die Absolventen $\mathbf{F_{alt}}$ (1999 - 2008), die mehr über die Möglichkeit des Mentalen Trainings informiert wurden. Ebenso kann festgehalten werden, dass die weiblichen Teilnehmer öfter Informationen über Mentales Training erhielten (weiblich 33,0% zu männlich 21,8%; $p = 0{,}001$) und auch öfter mental trainierten (weiblich 22,0% zu männlich 11,6%; $p < 0{,}001$).

Der Großteil mit 86,6 Prozent hat kein Mentales Training erfahren.

Betrachtet man auch unter diesem Punkt den Zusammenhang zur Bereitschaft des Fahrlehrers, seinen Fahrschüler aktiv mit dem Motorrad zu begleiten, so ist festzustellen, dass hier ein hoch signifikantes Verhältnis vorliegt: Fahrlehrer, die „immer“ oder „manchmal“ während des praktischen Unterrichts mit dem Motorrad begleiten, thematisieren Mentales Training wesentlich öfter als ihre Kollegen, die niemals mit dem Motorrad begleiten:

Fahrlehrer begleitet:	„immer“	„manchmal“	„nie“
Mentales Training thematisiert:	38,2 %	32,1 %	17,8 %

Ähnliche Tendenzen ergeben sich bei der Betrachtung des tatsächlich durchgeführten Trainings:

Fahrlehrer begleitet:	„immer“	„manchmal“	„nie“
Mentales Training durchgeführt:	21,8 %	20,0 %	9,0 %

Es sei an dieser Stelle erwähnt, dass Mentales Training keine gesetzliche Vorgabe für die Motorradfahrschulausbildung ist. Dennoch hat das Thema einen großen Stellenwert in der Fahrlehreraus- und -fortbildung.

2.6 Lehrbuchnutzung

Die Studie sollte natürlich auch aufzeigen, wie die Fahrschüler zu ihrem zweiradspezifischen Wissen kommen. Obwohl vieles auf andere Weise (Neue Medien) als durch ein begleitendes Lehrbuch in Erfahrung gebracht werden kann, sind wir jedoch der Meinung, dass z. B. die Suche im Internet ein kompaktes Werk, in dem alle relevanten Themen behandelt werden, nur ergänzen kann. Deshalb sehen wir in der intensiven Lehrbuchbenutzung (auch elektronisch) nach wie vor einen wichtigen Baustein in der Fahrausbildung.

Knapp ein Drittel der Befragten (31,1%) nutzen ihr Lehrbuch sehr intensiv. Weitere 26,7 Prozent gelegentlich und 8,3 Prozent gar nicht, obwohl sie eines besitzen. Hingegen besitzen 33,9 Prozent der Absolventen kein Lehrbuch mit den prüfungsrelevanten Inhalten (siehe Abb. 14).

Der Vergleich, der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt hierbei eine Abnahme der intensiven Nutzung des Lehrbuches von 36,7 auf 27,0 Prozent. Im Jahr 2011 sind es nur noch 22,9 Prozent. Dies zeigt, dass der Trend dahin geht, kein Lehrbuch zu nutzen. Während 26,2 Prozent der Gruppe $\mathbf{F_{alt}}$ kein Lehrbuch besitzen, sind es in Gruppe $\mathbf{F_{neu}}$ bereits 39,5 Prozent. Wird nur der Jahrgang 2011 betrachtet, so erhöht sich dieser Prozentsatz sogar auf 46,1 Prozent.

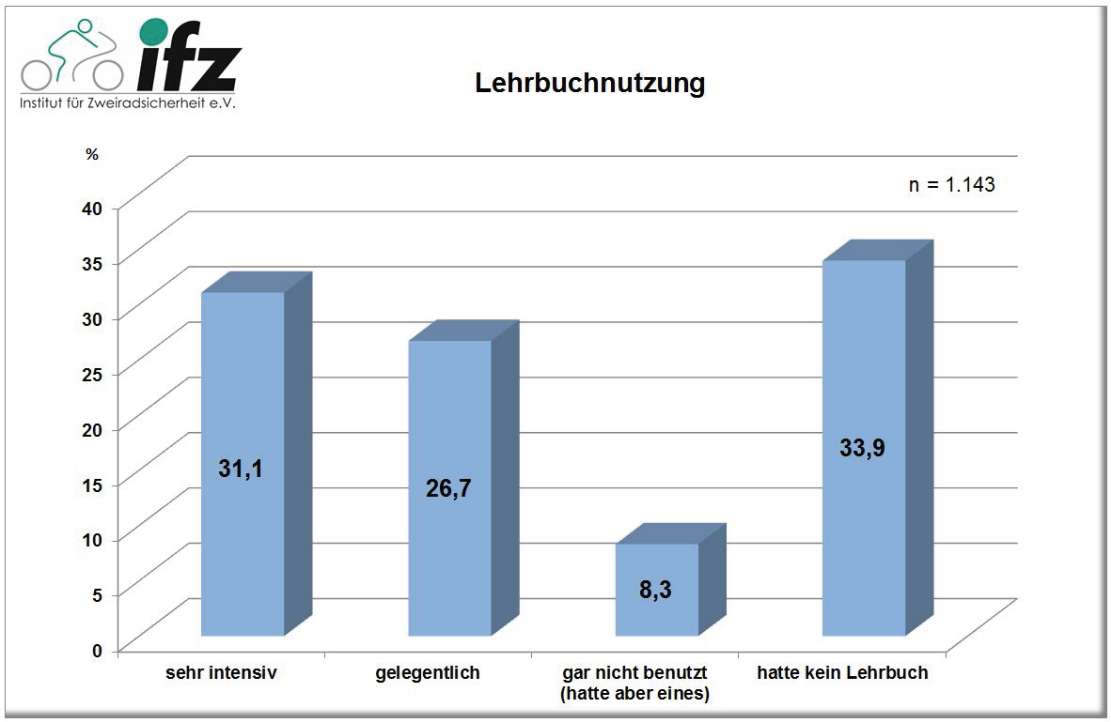

Abb. 14

Durch die Studie konnte nicht nachgewiesen werden, ob sich die Fahrschüler ihr Wissen eventuell über andere Medien geholt haben. Es liegt allerdings die Vermutung nahe, dass eher die Prüfungsfragen intensiv „gepaukt“ werden und zusätzliches relevantes Wissen – über die Prüfungsfragen hinaus – kaum erworben wird.

Entsprechend §3 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) soll das selbstverantwortliche Weiterlernen nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis gefördert werden. Das Lehrbuch und dessen Benutzung können hier als ein Hilfsmittel betrachtet werden und somit über die Prüfung hinaus hilfreich sein. Deshalb sind wir der Meinung, dass der Erwerb des Lehrbuches bei der Anmeldung in der Fahrschule obligatorisch sein sollte.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen nicht vor.

Hinsichtlich des Alters fällt auf, dass mit 45,2 Prozent die 20- bis 29-Jährigen vermehrt kein Lehrbuch besitzen. Ist ein Buch vorhanden, dann wird es eher von älteren Fahrschülern genutzt.

3 Praktische Ausbildung

3.1 Trockenübungen vor der ersten Fahrt

Die Antworten auf die Frage, ob vor der allerersten Fahrt „Trockenübungen“ mit/auf dem Motorrad durchgeführt wurden, sind anteilsmäßig nahezu ausgewogen. Die eine Hälfte der Teilnehmer bestätigt das Absolvieren von Trockenübungen vor der ersten Fahrt mit „ja“ (49,2%), die andere Hälfte hingegen mit „nein“ (50,8%)[7].

Unter „Trockenübungen“ sind erste Schritte im Umgang mit dem Motorrad zu verstehen, die ein Gefühl für das Fahrzeug und seine Reaktionen fördern sollen. Es handelt sich dabei beispielsweise um das Schieben des Motorrades (Motor aus) vorwärts und rückwärts, das Schieben und Bremsen, Auf- und Abbocken etc. In der Fragestellung wurde dies erläutert.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen ebenfalls nicht vor.

Um hier die Tatsache zu berücksichtigen, dass nahezu die Hälfte des Kollektivs (47,8%; siehe Abb. 6) bereits Erfahrungen mit einem Klein- bzw. Leichtkraftrad vorweisen kann, werden die folgenden Angaben zu den durchgeführten „Trockenübungen“ vor diesem Hintergrund betrachtet.

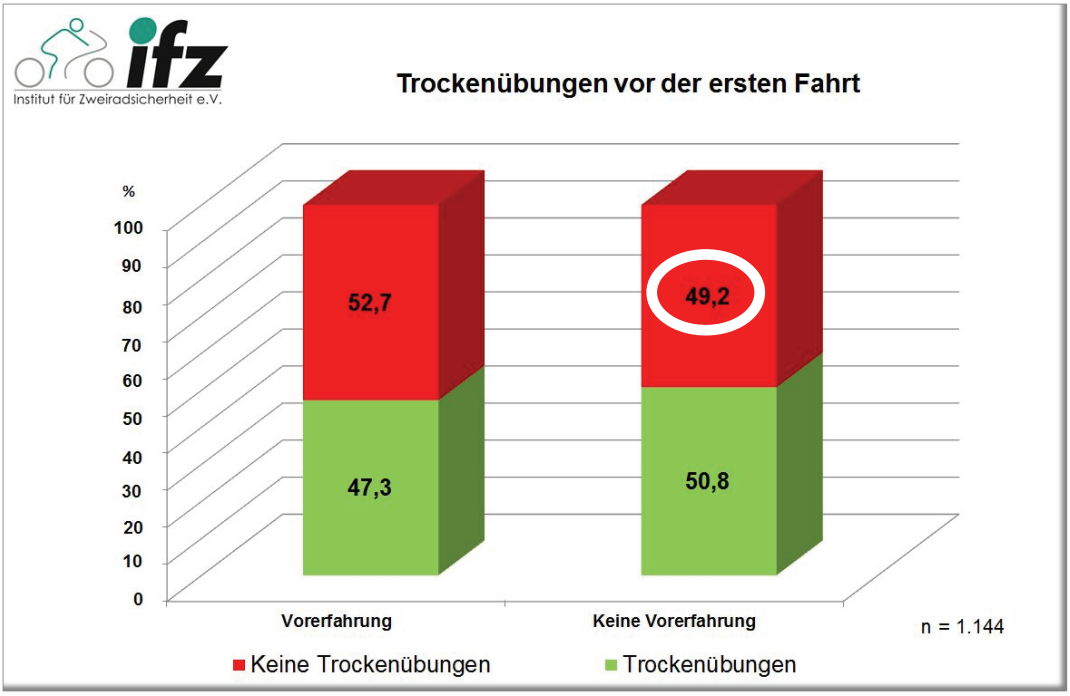

Abb. 15

[7] Diese Prozentsätze entsprechen rein zufällig einigen aus Abb. 15. Sie stehen aber hierzu nicht in Beziehung.

Interessant ist hier die Tatsache, dass knapp die Hälfte (49,2%) derer, die keine praktische Vorerfahrung auf einem motorisierten Zweirad besitzen, ohne vorherige Trockenübungen mit dem Motorrad losfahren muss (siehe Abb. 15).

Der *Curriculare Leitfaden Motorrad* beschreibt im Detail, wie vor der ersten Fahrt vorzugehen ist, um mit dem Motorrad vertraut zu werden (vgl. S. 31 CL-M). Dennoch wird dem, bei einem großen Teil der Fahrschüler, die keine Vorerfahrung vorweisen können, nicht nachgegangen.

3.2 Erste Fahrstunde im Schonraum

63,9 Prozent der Absolventen beginnen ihre praktische Fahrausbildung nicht direkt im Straßenverkehr. 36,1 Prozent hingegen schon. Der Blick auf die Jahrgangskategorien zeigt hier einen positiven Trend. Während 42,2 Prozent der älteren Absolventen (**F_{alt}**) ihre erste Ausbildungsfahrt direkt im Straßenverkehr absolvieren mussten, sind es hingegen bei den Absolventen der letzten drei Jahre (**F_{neu}**) mit 31,7 Prozent schon deutlich weniger.

Wichtig ist es auch hier, die praktische Vorerfahrung mit einem „kleineren“ motorisierten Zweirad (Klein- oder Leichtkraftrad) zu berücksichtigen. Bei einem Kreuzvergleich zeigt sich, dass diejenigen, die diese Vorerfahrung besitzen, öfter ihre erste Fahrstunde im Straßenverkehr absolviert haben, als die Unerfahreneren (45,1% zu 28,1%).

Der Großteil (71,9%) derer, die vorher noch keine Erfahrungswerte auf einem motorisierten Zweirad sammeln konnten, hatte auch die erste Fahrstunde im Schonraum. Aber mehr als ein Viertel der Befragten (28,1%) wurde direkt mit dem „neuen Fahrzeug“ im realen Verkehr auf die Probe gestellt (siehe Abb. 16). Insgesamt wurden 105 (9%) der hier beteiligten Absolventen ohne Vorerfahrung direkt in den Straßenverkehr geschickt und dazu ohne vorherige Trockenübungen. Man kann nur erahnen, wie überfordert diese Fahrschüler gewesen sein müssen.

Der *Curriculare Leitfaden* für die Motorradausbildung sieht vor, dass in vielen Fällen die Einstiegsschulung auf ruhigen Plätzen oder in sonstigen verkehrsarmen Bereichen durchzuführen ist, und dies nicht ohne Grund. Als verkehrsarmer Bereich kann beispielsweise eine Sackgasse oder eine wenig befahrene Seitenstraße gedeutet werden. In vielen Gegenden (vor allem in Großstädten) ist die Anzahl von geeigneten Plätzen für die Einstiegsschulung Mangelware, so dass den Fahrschulen nichts anderes übrig bleibt, als auf andere Möglichkeiten, wie beispielsweise die nahegelegene Seitenstraße, auszuweichen. Es gilt zu berücksichtigen, dass gegebenenfalls einige der Befragten diesen „Einstieg über Seitenstraßen“ als direkten Einstieg in den Straßenverkehr gedeutet haben. Dennoch besteht hier erhöhte Aufmerksamkeit seitens der Fahrschulen, den direkten Einstieg im Realverkehr zu vermeiden.

Absolventinnen wurden – verglichen mit ihren männlichen Kollegen – seltener (24,6% zu 38,2%) direkt in den Straßenverkehr geschickt.

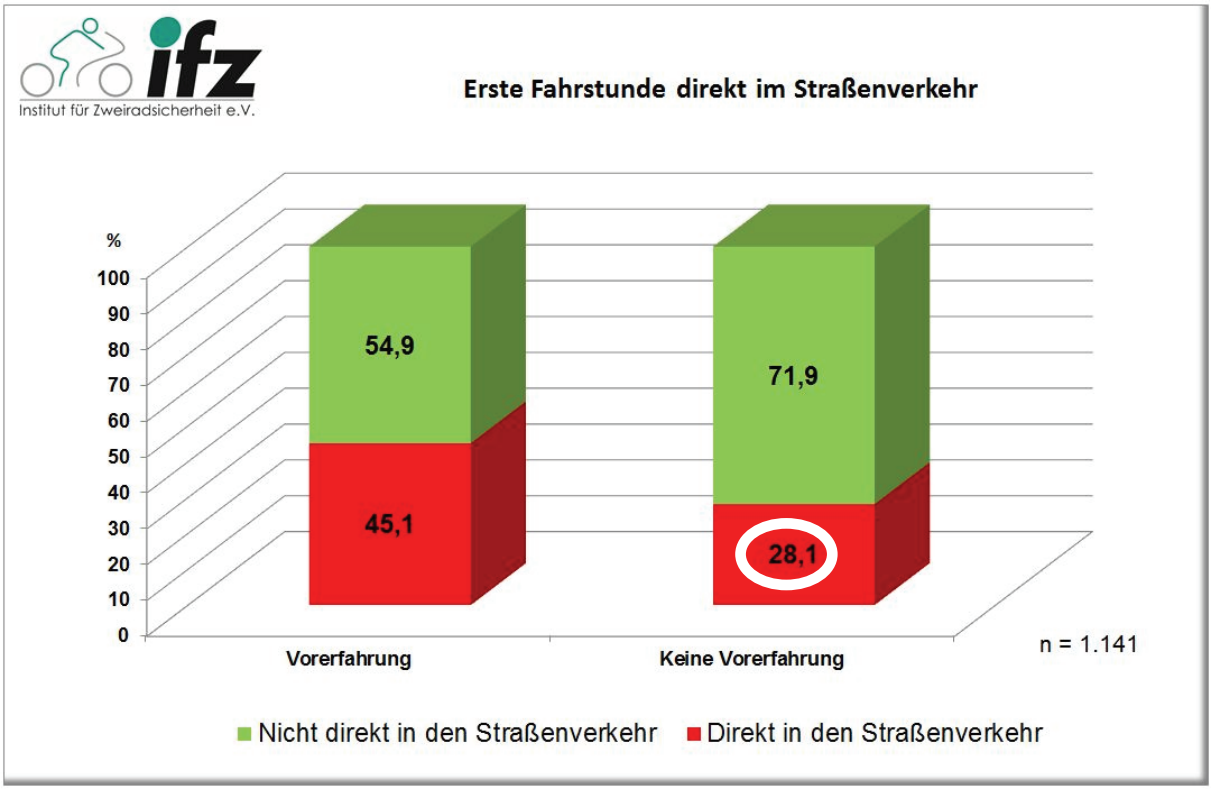

Abb. 16

3.3 Fahrlehrer begleitet mit dem Motorrad

Entsprechend Abbildung 17 begleiten die Fahrlehrer während der Fahrstunden nur in 8,9 Prozent der Fälle ihre Fahrschüler immer mit einem Motorrad. 29,2 Prozent der Befragten geben an, dass ihr Fahrlehrer sie manchmal mit dem Motorrad begleitet hat. Der Großteil der Fahrlehrer von 61,9 Prozent bevorzugt jedoch die Begleitung mit dem Pkw.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen ebenfalls nicht vor.

Der Curriculare Leitfaden hält hinsichtlich der Begleitfahrzeugwahl in der Motorradausbildung Folgendes fest: *„Vom Fahrlehrer wird erwartet, dass er über ausreichende eigene Erfahrung mit dem Motorrad verfügt, die auch noch in die heutige Zeit hineinreicht. Ein guter Fahrlehrer ist mit Leib und Seele Motorradfahrer und hat ein persönliches Verhältnis zu seiner Maschine.* ***Noch immer hat das Vorbild des Lehrers am meisten Wirkung.“*** *(S. 10)*

Ebenso heißt es: *„Die Ausbildung im Realverkehr umfasst die Vermittlung von Fahrtechniken, Verkehrsverhalten, Hilfestellungen und die Lernkontrolle. Ob die Begleitung vom Auto oder Motorrad aus geschieht, ist unerheblich. Viel wichtiger ist die Fachkompetenz des Fahrlehrers.* ***Natürlich ist es vielfach hilfreich, mit dem Motorrad zu begleiten und auf anschauliche Weise dem Schüler verschiedene Fahrmanöver exemplarisch zu zeigen und so das Prinzip der Nachahmung zu nutzen.*** *Auch kann die Akzeptanz des Fahrlehrers durch seine Schüler so gefördert werden.“ (S. 26)*

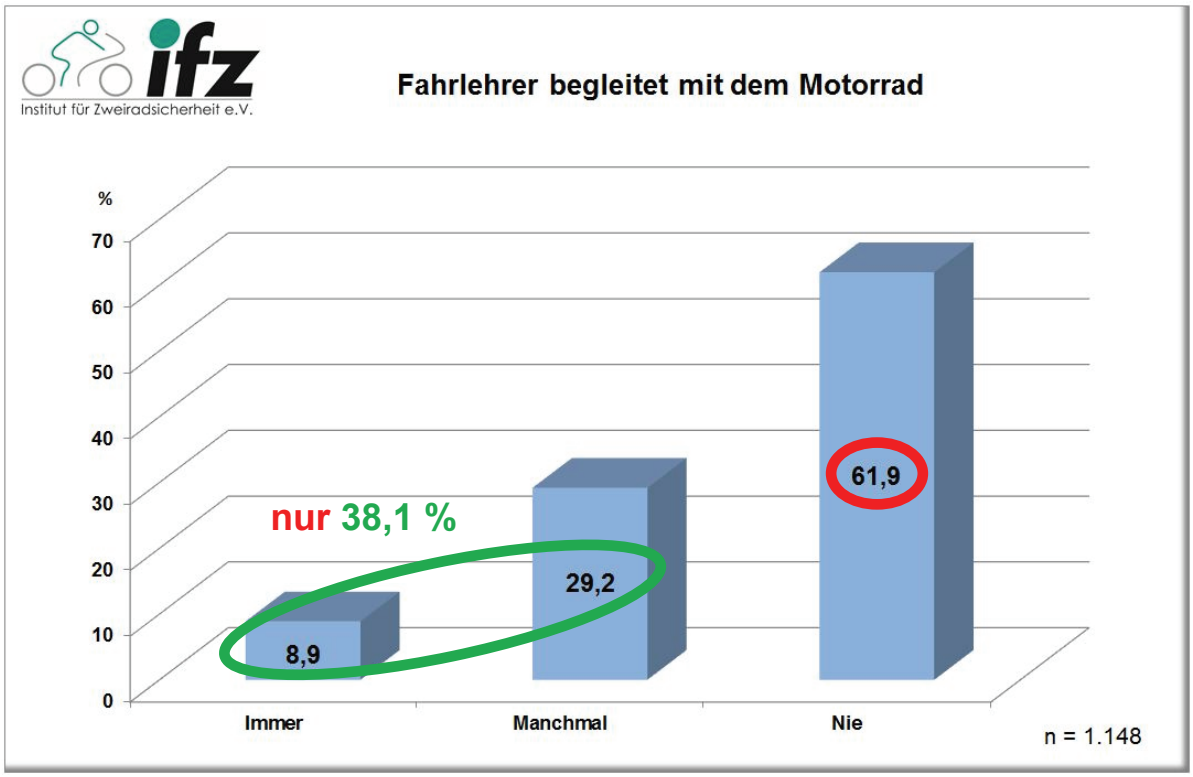

Abb. 17

Immer wieder steht die häufig kontrovers diskutierte Frage im Raum, ob ein Fahrlehrer seinen Motorradfahrschüler selber mit einem Motorrad begleiten soll oder nicht. In einem Punkt dürfte Einigkeit herrschen: Es scheint nicht erforderlich, dass ein Fahrlehrer in jeder praktischen Unterrichtseinheit mit dem Motorrad begleitet. Unter diesem Aspekt können die beiden Antworten zu dieser Frage „immer“ und „manchmal“ zusammengefasst werden. Es sind demnach nur 38,1 Prozent der Fahrlehrer, die ihre Fahrschüler „immer“ oder „manchmal“ mit dem Motorrad begleiten (Abb. 17). Damit bleibt auch dieses Ergebnis ernüchternd.

Anmerkung: Natürlich muss die Begleitung auf einem Motorrad nicht in jeder Fahrstunde geschehen. Natürlich ist eine solche Begleitung im Vergleich zu einer Begleitung im Pkw mit erhöhtem Aufwand (Umziehen, Fahrzeug wechseln etc.) für den Fahrlehrer verbunden. Aber – die Vorteile einer Begleitung mit dem Motorrad und die damit verbundene bessere Ausbildung lassen sich nicht von der Hand weisen. Warum, wird auch durch die Abbildungen 18 und 19 deutlich.

Setzt man die Antworten über die Begleitung des Fahrlehrers (immer, manchmal oder nie) in Relation zu den Aussagen der Teilnehmer über ihre Zufriedenheit mit der praktischen Motorradausbildung (siehe Kapitel 5.2.2), so kann eindeutig ein hoch signifikanter Zusammenhang ($p < 0{,}001$) erkannt werden. Abbildung 18 verdeutlicht, dass der Großteil, der seinen praktischen Unterricht mit „sehr gut“ beurteilte auch während der Fahrstunden vom Fahrlehrer immer mit dem Motorrad begleitet wurde (67,3%). In den weiteren Beurteilungen von „gut“ bis „mangelhaft“ wird die zunehmende Dominanz bei der fehlenden Begleitung durch den Fahrlehrer auf dem Motorrad sichtbar.

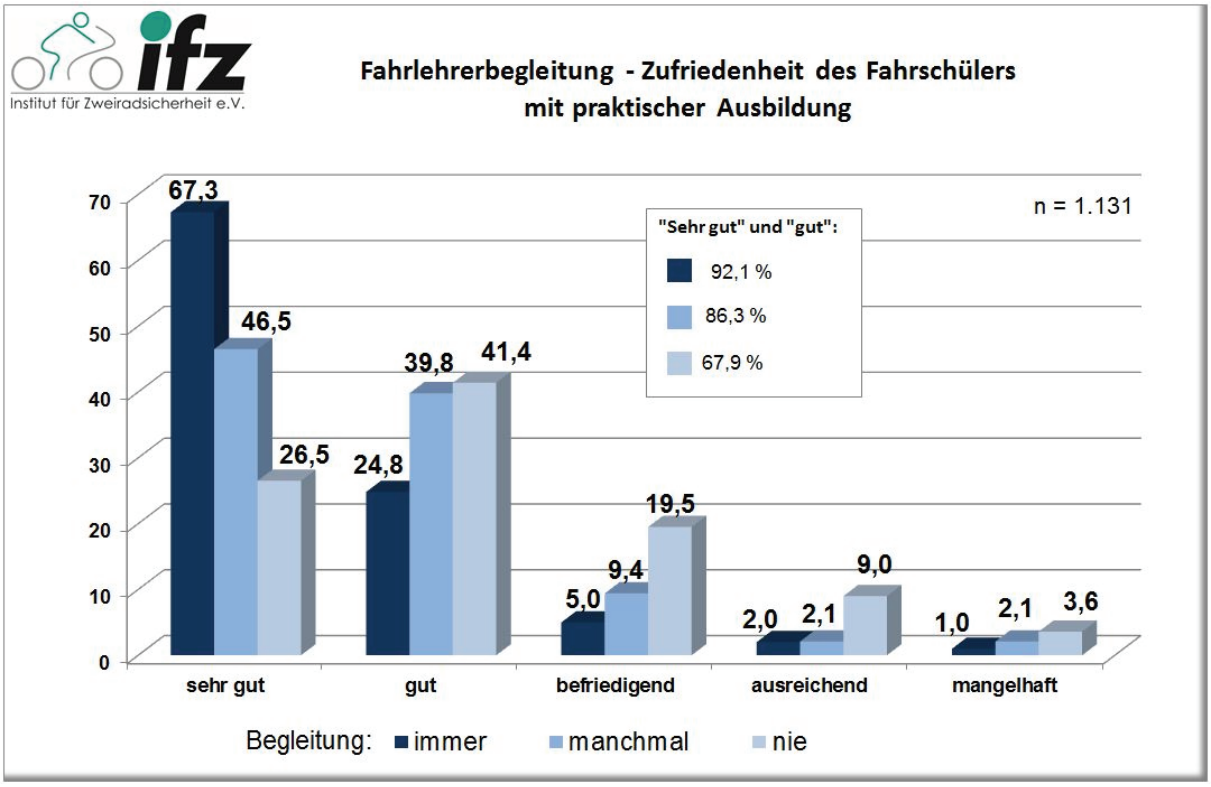

Abb. 18

Darüber hinaus macht diese Studie deutlich, dass sich die meisten Fahrschüler (78% derer, die nie vom Fahrlehrer mit dem Motorrad begleitet wurden) eine Begleitung des Fahrlehrers mit dem eigenen Motorrad gewünscht hätten. Als Antwort auf die Frage, warum sie sich dies gewünscht hätten, benannte der Großteil mit 80,2 Prozent die „Beispielfunktion des Fahrlehrers im Straßenverkehr“ (siehe Abb. 19). 8,2 Prozent finden es gut, den Fahrlehrer als Vorbild bei den fahrpraktischen Übungen beobachten zu können. 7,5 Prozent hätten durch die Mitfahrt des Fahrlehrers mehr Vertrauen in ihn bzw. sein Können und würden dadurch Ängste abbauen.

Hier untermauert die Studie eindeutig die Aussage des Curricularen Leitfadens und legt offen, dass dieser in der Praxis nur unzureichend umgesetzt wird.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen ebenfalls nicht vor.

Interessant an dieser Stelle ist auch die Erkenntnis, dass diejenigen Absolventen, die ihre Fahrschule nicht wiederbesuchen würden, sich zu 92,4 Prozent einen „aktiven Motorrad-Fahrlehrer“ gewünscht hätten ($p < 0{,}001$). Auch dieses Ergebnis macht noch einmal deutlich, dass die Wichtigkeit der Fahrlehrerbegleitung auf einem Motorrad innerhalb der Fahrlehrerschaft nach wie vor unterschätzt wird. Deshalb darf vermutet werden, dass Zeit- und Kostendruck, aber auch Motivationsmangel bzw. Bequemlichkeit zu diesem Verhalten führen, zumal die Begleitung auf einem Motorrad auch nicht gesetzlich vorschrieben ist.

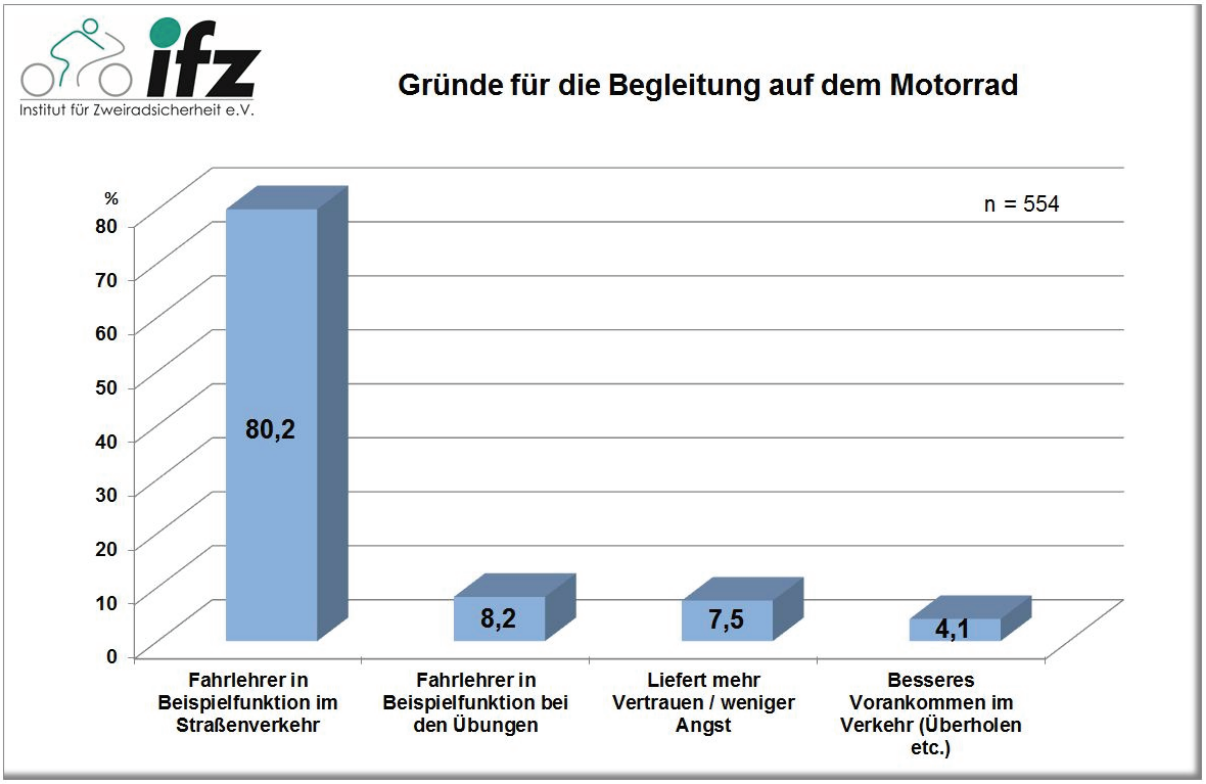

Abb. 19

Allerdings sollte u.a. von der Fahrlehrerschaft zur Kenntnis genommen werden, dass sich eindeutige Zusammenhänge nachweisen lassen. So schneiden besonders motorradaffine Fahrlehrer, die selbst Motorrad fahren und ihre Fahrschüler auch mit diesem begleiten, in allen untersuchten Bereichen deutlich besser ab als ihre im Pkw begleitenden Kollegen. Hier nur einige Beispiele:

Kreuzvergleiche mit dem Argument „Begleitung mit einem Motorrad“ zeigen, dass …

- der gesonderte klassenspezifische Unterricht für die Klasse A tendenziell öfter von den Fahrlehrern angeboten wird, die „immer“ (90,2%) oder „manchmal“ (80,2%) ihren Fahrschüler selber mit dem Motorrad begleiten. Bei denen, die dies „nie“ tun, liegt der Anteil nur bei 69,7 Prozent.
- das Thema Selbstreflexion öfter von den Fahrlehrern thematisiert wird, die „immer“ (83,2%) oder „manchmal“ (76,4%) ihren Fahrschüler selber mit dem Motorrad begleiten. Bei denen, die dies „nie“ tun, liegt der Anteil nur bei 62,2 Prozent. Gleiche Tendenzen können für das Mentale Training festgestellt werden („immer“ 38,2%; „manchmal“ 32,1% gegenüber „nie“ mit 17,8%).
- Trockenübungen eher von den zweiradbegleitenden Fahrlehrern durchgeführt warden („immer“ 56,9%; „manchmal“ 54,6% gegenüber „nie“ mit 17,8%).
- Fahrschüler bei der ersten Fahrt seltener direkt in den Straßenverkehr geschickt werden („immer“ 24,5%; „manchmal“ 27,5% gegenüber „nie“ mit 41,9%).
- die Absolventen der zweiradbegleitenden Fahrlehrer ihre erste Fahrt allein nach der Prüfung sicherer einschätzen („immer“ 31,0%; „manchmal“ 26,3% gegenüber „nie“ mit 17,4%).

Alle hier genannten Kreuzvergleiche sind hoch signifikant ($p < 0{,}001$).

Schaut man sich die o. g. Abhängigkeiten an, so lassen sich deutliche Tendenzen feststellen. Alle hier untersuchten Kriterien zeigen, dass Fahrlehrer, die ihre Fahrschüler immer mit dem Motorrad begleiten, die besten Ergebnisse erzielen, gefolgt von den Fahrlehrern, die ihre Fahrschüler manchmal begleiten. Hingegen erreichen die Fahrlehrer, die nie begleiten, stets die schlechtesten Ergebnisse. Warum das so ist, liegt höchstwahrscheinlich an der jeweiligen Einstellung des Fahrlehrers bzw. der Fahrschule zum Motorrad. Denn als motorradfahrender Fahrlehrer bekommt man – genauso wie jeder andere Motorradfahrer – eine besondere Sensibilität für das Zweirad und die speziellen Erfordernisse bzw. die Bedürfnisse des Fahrschülers. Von daher kann an dieser Stelle der *Curriculare Leitfaden* nur nochmals zitiert werden:

„Vom Fahrlehrer wird erwartet, dass er über ausreichende eigene Erfahrung mit dem Motorrad verfügt, die auch noch in die heutige Zeit hineinreicht. Ein guter Fahrlehrer ist mit Leib und Seele Motorradfahrer und hat ein persönliches Verhältnis zu seiner Maschine. Noch immer hat das Vorbild des Lehrers am meisten Wirkung.“ (S. 10)

Schaut man sich nur den letzten Kreuzvergleich „Begleitung ↔ sicheres Gefühl direkt nach der Ausbildung“ an, so lässt sich fast ein doppelt so gutes Ergebnis (31,0% zu 17,4%) nachweisen. Allein diese Erkenntnis sollte jeden ambitionierten Fahrlehrer zu einer Begleitung mit einem Motorrad motivieren.

3.4 Fahrlehrer hat fahrpraktische Übungen mit dem Motorrad demonstriert

Während der praktischen Motorradausbildung muss der Fahrschüler bei den Grundfahraufgaben nachweisen, dass er ein Kraftrad selbständig handhaben kann. Hierfür müssen z. B. das Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung oder verschiedene Ausweichmanöver geübt werden.

Bei 16,8 Prozent der Absolventen hat der Fahrlehrer diese fahrpraktischen Übungen „immer“ vorgemacht. Bei 19,7 Prozent der Befragten hat er die Übungen „manchmal“ demonstriert und bei 63,5 Prozent „nie“ (siehe Abb. 20).

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen ebenfalls nicht vor.

Wie bereits unter 3.3 aufgezeigt, gibt der Curriculare Leitfaden hinsichtlich der Vorbildfunktion in der Motorradausbildung Folgendes vor:

„Vom Fahrlehrer wird erwartet, dass er über ausreichende eigene Erfahrung mit dem Motorrad verfügt, die auch noch in die heutige Zeit hineinreicht. Ein guter Fahrlehrer ist mit Leib und Seele Motorradfahrer und hat ein persönliches Verhältnis zu seiner Maschine. ***Noch immer hat das Vorbild des Lehrers am meisten Wirkung.*** *“ (S. 10)*

Ebenso heißt es:

„Die Ausbildung im Realverkehr umfasst die Vermittlung von Fahrtechniken, Verkehrsverhalten, Hilfestellungen und die Lernkontrolle. Ob die Begleitung vom Auto oder Motorrad aus geschieht, ist unerheblich. Viel wichtiger ist die Fachkompetenz des Fahrlehrers. ***Natürlich ist es vielfach hilfreich, mit dem Motorrad zu begleiten und auf anschauliche Weise dem Schüler verschiedene Fahrmanöver exemplarisch zu zeigen und so das Prinzip der Nachahmung zu nutzen.*** *Auch kann die Akzeptanz des Fahrlehrers durch seine Schüler so gefördert werden.“ (S. 26)*

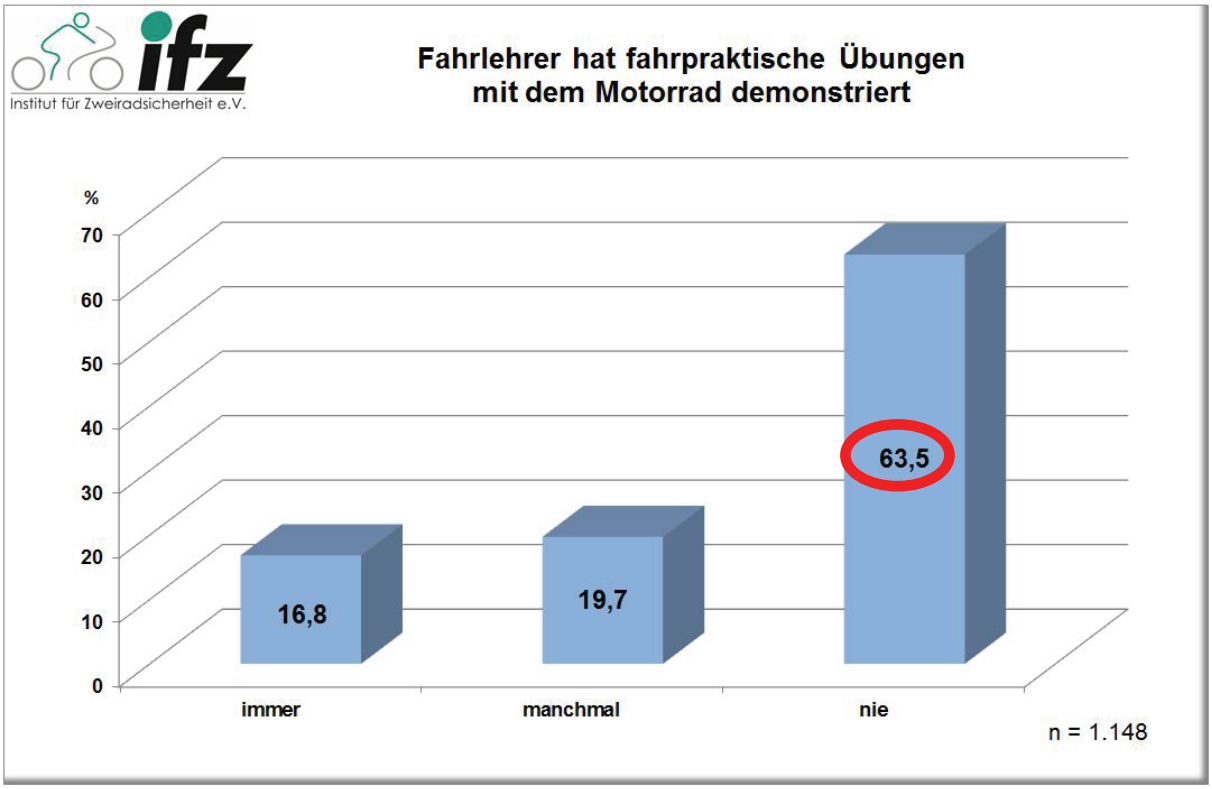

Abb. 20

Der Kreuzvergleich zwischen der Bereitschaft des Fahrlehrers – praktische Übungen selber zu demonstrieren – und der Bewertung seiner Kompetenz im praktischen Unterricht durch den Fahrschüler belegt, dass die Fahrlehrer, die „immer“ oder „manchmal“ Übungen vormachen, besser abschneiden als Ihre Kollegen, die dies nicht tun ($p<0{,}001$). Betrachtet man hier die Bewertungsintervalle „sehr gut“ und „gut“ zusammen, so ergibt sich folgende Verteilung:

Übungen vorgemacht:	„immer“	„manchmal“	„nie“
Häufigkeit der Kompetenzbewertung („sehr gut“ + „gut“):	96,8 %	91,0 %	73,0 %

Eine ähnliche Verteilung ergibt sich beim Kreuzvergleich „Übungen vorgemacht – Zufriedenheit des Fahrschülers mit praktischer Ausbildung“ („immer“: 92,6%; „manchmal“: 84,6%; „nie“: 62,7%).

Durch das aktive Verhalten des Fahrlehrers kann also das Vertrauen in ihn gefördert werden, zudem bietet die Möglichkeit seiner praktischen Teilnahme einen guten Weg, die Handlungsabläufe einzelner Übungen gezielt zu demonstrieren. Erkennt der Fahrlehrer anhaltende Schwächen des Fahrschülers, beispielsweise beim Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung, so kann er dem Fahrschüler anschaulich vormachen, wie stark ein Einspurfahrzeug bisweilen verzögert werden kann.

Denkbar und auch bereits von einigen Fahrlehrern in der Praxis umgesetzt, ist die Möglichkeit der Mitnahme des Fahrschülers als Sozius bei den Übungen. Der Fahrschüler sitzt also beim Fahrlehrer

hinten auf dem Motorrad und kann beispielsweise bei der „Vollbremsung“ live miterleben, was zu tun ist und welche Verzögerung auch mit einem Einspurfahrzeug möglich ist.

3.5 Fahrlehrer hat sicheres Kurvenfahren bei Überlandfahrten mit dem Motorrad demonstriert

Im Curricularen Leitfaden der Motorradausbildung (S. 45 CL-M) wird speziell zu dieser Frage Auskunft gegeben: „Auch sollte bei einigen Überland- und Autobahnfahrten der Fahrlehrer den Fahrschüler mit einem Motorrad begleiten, um beispielsweise bestimmte Kurvenpassagen vorfahren zu können.“

Leider entspricht auch diese Vorgabe nicht der gängigen Praxis (siehe Abb. 21).

Anders als beispielsweise beim Fahren eines Pkws liegen dem An- und Durchfahren einer Kurve mit einem Motorrad andere Verhaltensmuster zugrunde, die entsprechend intensiv trainiert werden müssen.

In 27,5 Prozent der Fälle, also nur bei etwas mehr als einem Viertel der Fahrschüler, hat der Fahrlehrer das Fahren von Kurven demonstriert. In 72,5 Prozent der Fälle hat er dies nicht getan.

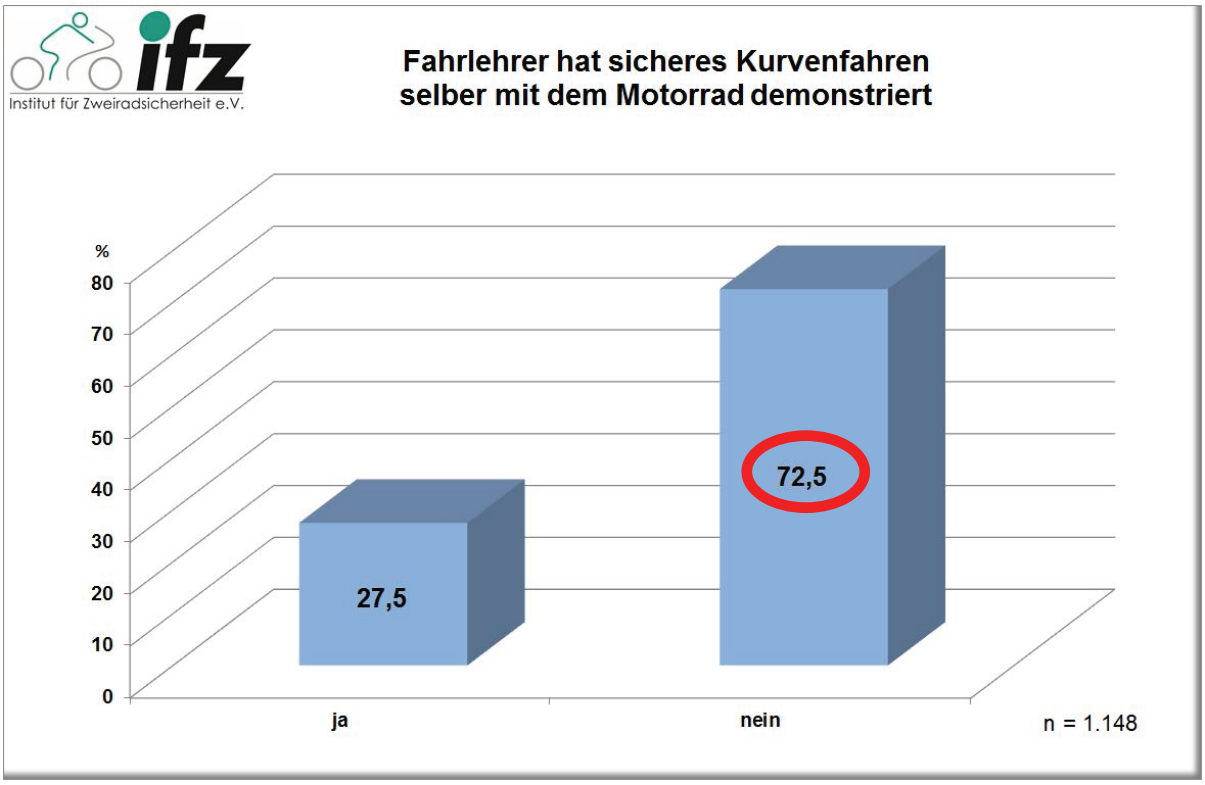

Abb. 21

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen ebenfalls nicht vor.

Der Kreuzvergleich zwischen der Bereitschaft des Fahrlehrers – sicheres Kurvenfahren durch Vorausfahren zu demonstrieren – und der Bewertung seiner Kompetenz im praktischen Unterricht durch den Fahrschüler belegt, dass die Fahrlehrer, die das Kurvenfahren vorgemacht haben, besser abschneiden als Ihre Kollegen, die dies nicht tun ($p<0{,}001$). Betrachtet man hier die Bewertungsintervalle „sehr gut“ und „gut“ zusammen, so ergibt sich folgende Verteilung:

Kurvenfahrt demonstriert:	„ja“	„nein“
Häufigkeit der Kompetenzbewertung („sehr gut“ + „gut“):	97,7 %	73,9 %

Eine ähnliche Verteilung ergibt sich auch beim Kreuzvergleich „Kurvenfahren demonstriert – Zufriedenheit des Fahrschülers mit praktischer Ausbildung“ („ja“: 94,6%; „nein“: 64,0%).

Durch das aktive Verhalten des Fahrlehrers kann also das Vertrauen in ihn gefördert werden, zudem bietet diese Möglichkeit den besten Weg, die Handlungsabläufe während einer Kurvenfahrt gezielt zu demonstrieren.

Auch hier ist die Möglichkeit der Mitnahme des Fahrschülers als Sozius denkbar. Der Fahrschüler sitzt also beim Fahrlehrer hinten auf dem Motorrad und kann das An- und Durchfahren der Kurve sowie das Herausbeschleunigen direkt „in Perfektion“ miterleben und verinnerlichen. Dazu kann diese Variante hilfreich sein, dem Fahrschüler Schräglage näherzubringen. Bei vorhandener Angst vor – oftmals notwendiger – vermehrter Schräglage, stellt das Zusammenfahren eine willkommene Gelegenheit, zu zeigen, was ein Einspurfahrzeug „sicher kann“.

4 Theorietest: Wissen der Teilnehmer

Um einen Einblick in das fachspezifische theoretische Grundwissen der Teilnehmer zu bekommen, wurden stichprobeartig drei Fachfragen in den Fragenkatalog eingebunden. Es handelt sich hierbei um Fragen zu drei zentralen und wichtigen Bereichen des Motorradfahrens:

Bremsen (A.), Schräglage (B.) und Kurvenfahren (C.).

A. Bremskraftverteilung

Die Frage zum Thema Bremsen befasst sich konkret mit der Bremskraftverteilung. Beim Bremsvorgang eines Motorrades verlagert sich aufgrund der Massenträgheit mit zunehmender Verzögerung die Last auf das Vorderrad. Das Hinterrad wird entsprechend entlastet. Man spricht hier von der dynamischen Radlastveränderung. Wer diese Tatsache kennt, wird besser verstehen, warum das Hauptaugenmerk beim Verzögern eines motorisierten Zweirades auf der Vorderradbremse liegen muss.

Folgende Frage wurde dazu gestellt: *Nennen Sie bei einer Vollbremsung* ***auf trockenem und griffigem Asphalt*** *die prozentuale Verteilung der Bremskraft bezogen auf Hinter- und Vorderrad.*

Einschlägige Fahrschulmedien vermitteln hier im Rahmen einer Vollbremsung ein Verhältnis von 20:80. Dies bedeutet, dass das Hinterrad bei einer Vollbremsung durchschnittlich 20 Prozent und das Vorderrad 80 Prozent der Bremskraft überträgt.

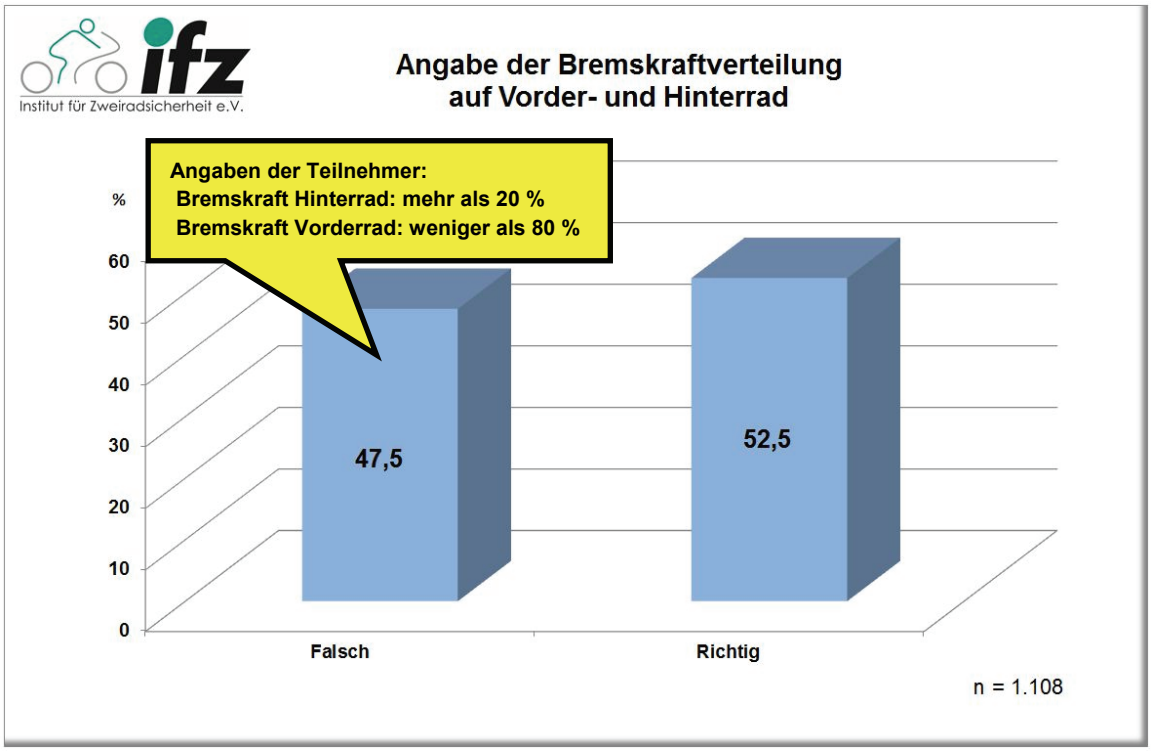

Abb. 22

Unter Berücksichtigung dieses Verhältnisses liegt fast die Hälfte der Befragten (47,5%) falsch (siehe Abb. 22).

Das Bremskraft-Verteilungsverhältnis (hinten zu vorne) von 20:80 ist unseres Erachtens für eine **Vollbremsung auf trockenem und griffigem Asphalt** zu hinterradlastig, zumal bei der Frage ein Motorrad vom Typ „Allrounder/Naked Bike“ abgebildet war. Würde man bei dem Motorradtyp von einem Chopper ausgehen, so könnte diese Verteilung noch als richtig angesehen werden.

Setzt man realistischere Werte an, die bei einer Vollbremsung der meisten Krafträder gelten, beispielsweise nur 15:85, lägen sogar annähernd 80 Prozent der Befragten daneben!

Hinsichtlich der Altersklassen und auch innerhalb derer sind bei den Antworten dieser Wissensabfrage keine Unterschiede festzustellen.

Sicherlich wird es gute Fahrer geben, die entsprechend gut bremsen können und trotzdem nicht in der Lage sind, diese Frage richtig zu beantworten. Dennoch ist es unumstritten, dass das Wissen um die Bremskraftverteilung ein durchaus ausschlaggebender Faktor ist, wenn es darum geht, ein Motorrad im Ernstfall möglichst schnell bis zum Stillstand zu verzögern. Wer weiß, dass die Vorderradbremse beim Bremsvorgang dominierend ist, wird auch im Handlungsablauf einen Schwerpunkt darauf legen.

B. Schräglage

Bei der Frage zum Thema Schräglage geht es um die Faktoren, die einen Einfluss auf die Neigung des Motorrades bei der Kurvenfahrt haben:

Wovon ist die Schräglage beim Motorradfahren bei vorgegebenem Kurvenradius abhängig?

Vorgegeben waren acht Antworten, von denen vier richtig sind. Mehrfaches Ankreuzen war hier dementsprechend möglich.

Vorgegebene Antwortmöglichkeiten:

- ☑ Geschwindigkeit
- ☑ Reifenbreite
- ☑ Schwerpunkthöhe
- ☐ Motorradgewicht
- ☐ Hubraum
- ☐ Leistung
- ☑ Straßenbelag
- ☐ Radstand

Die vier richtigen Antworten sind deutlich am häufigsten ausgeprägt (siehe Abb. 23). Als positives Ergebnis kann festgehalten werden, dass 99,0 Prozent der Befragten die Geschwindigkeit als einen beeinflussenden Faktor für die Schräglage ansehen. Unsinnige Antwortmöglichkeiten wie Hubraum oder Leistung wurden nur relativ selten angekreuzt, was ebenfalls als positiv zu werten ist.

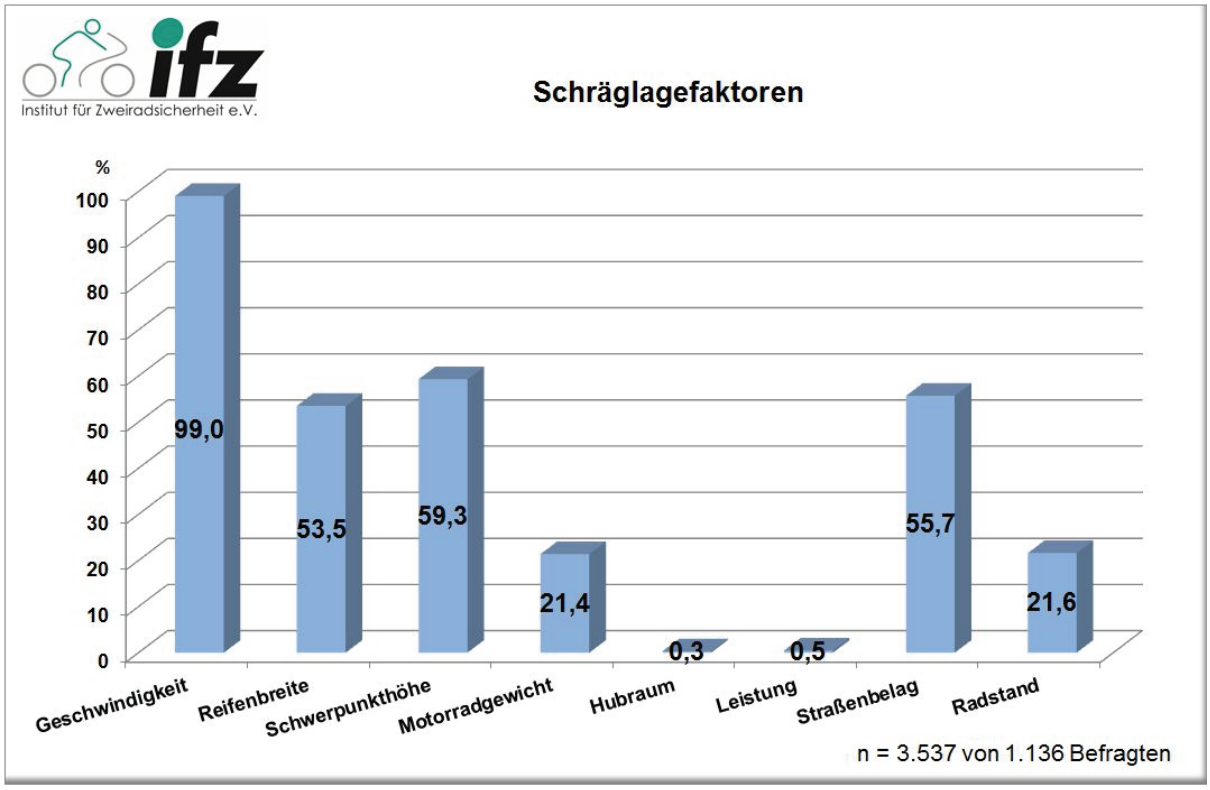

Abb. 23

Um dieses Ergebnis weiter einzugrenzen, zeigt die folgende Abbildung 24 die Gruppierungen nach der Anzahl richtiger Antworten. Bei der Auswertung wurde folgender Bewertungsschlüssel verwendet:

Alles richtig = *Alle vier richtigen Antworten angekreuzt, darüberhinaus keine Fehlangabe.*

3 von 4 richtig = *Drei der vier richtigen Antworten angekreuzt, darüberhinaus keine Fehlangabe.*

2 von 4 richtig = *Zwei der vier richtigen Antworten angekreuzt, darüberhinaus keine Fehlangabe.*

1 von 4 richtig = *Eine der vier richtigen Antworten angekreuzt, darüberhinaus keine Fehlangabe.*

Nur 8,5 Prozent des Kollektivs haben alle vier richtigen Lösungen nennen können, 36 Prozent hingegen haben falsche Antworten gegeben (ggf. mit richtigen Antworten kombiniert). Würde man einen durchschnittlichen Schulnotenspiegel anlegen, bei dem 50 Prozent der richtigen Antworten mit einem „ausreichend“ benotet werden, hätten 22,5 Prozent der Teilnehmer ein „ausreichend“. Insgesamt hätten somit 55,8 Prozent der Teilnehmer zwischen „sehr gut“ und „ausreichend“ abgeschnitten. Die restlichen 44,2 Prozent wären „mangelhaft“ und „ungenügend“.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Hinsichtlich der Altersklassen sind bei den Antworten dieser Wissensabfrage keine Unterschiede festzustellen.

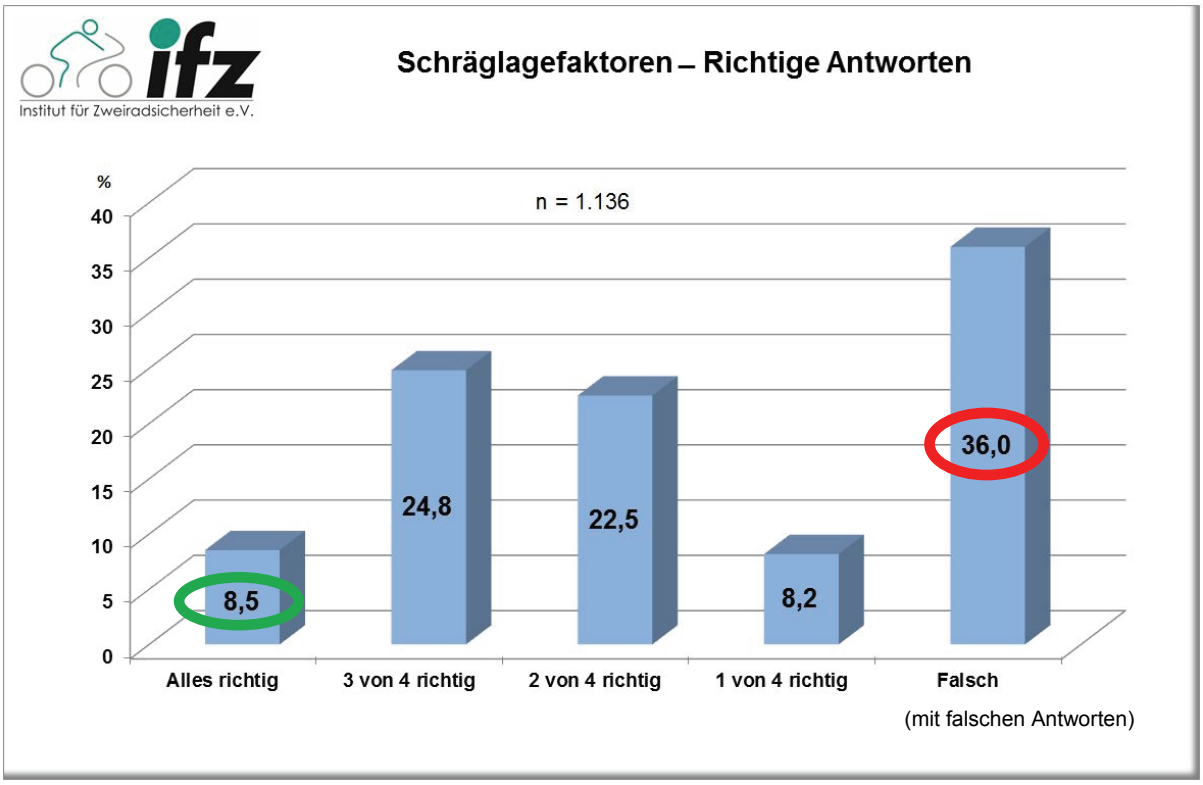

Abb. 24

Genauso wie bei der ersten Frage zur Bremskraftverteilung ließe sich auch hier einwenden, dass ein Motorradfahrer durchaus Schräglage fahren kann, ohne genau zu wissen, welche Einflussfaktoren wirken. Das ist richtig, aber unseres Erachtens nur bedingt. Denn wenn ein Motorradfahrer nicht weiß, dass er bei der gleichen Geschwindigkeit auf einem Motorrad mit breiteren Reifen und niedrigem Schwerpunkt (z. B. einem Chopper) schräger fahren muss als auf einem anderen Motorrad (z. B. Crosser), dann ist das eine Unwissenheit, die eine Gefahr in sich birgt. Genauso gut sollte jeder Motorradfahrer wissen, dass der Straßenbelag einen deutlichen Einfluss auf die maximal zu fahrende Schräglage hat. Gerade noch zufriedenstellend wäre es gewesen, wenn die Faktoren „Geschwindigkeit“ und „Straßenbelag“ jeweils zu 99 Prozent angekreuzt worden wären. Dies war aber nicht der Fall, so dass man leider von deutlichen Wissensdefiziten bei den Motorradfahrern ausgehen muss.

C. Kurvenfahrt

Bei der dritten Wissensfrage sollten die Teilnehmer sich dahingehend äußern, wie eine Kurvenfahrt eingeleitet wird:

*Durch welche Handlung leiten Sie **überwiegend** eine Kurvenfahrt ein?*

Bei der Fragestellung wurde darauf hingewiesen, dass nur eine Antwort gegeben werden darf, demnach auch nur eine der Antworten richtig ist. Zudem war das Wort „überwiegend“ in der Frage fett dargestellt. Es wurde also hervorgehoben, dass andere der genannten Faktoren Einfluss haben können, aber nicht ausschlaggebend sind.

Vorgegeben waren vier Antworten, von denen eine richtig ist.

Vorgegebene Antwortmöglichkeiten:

☐ Gewichtsverlagerung
☐ Schenkeldruck
☐ Rastendruck
☑ Lenken

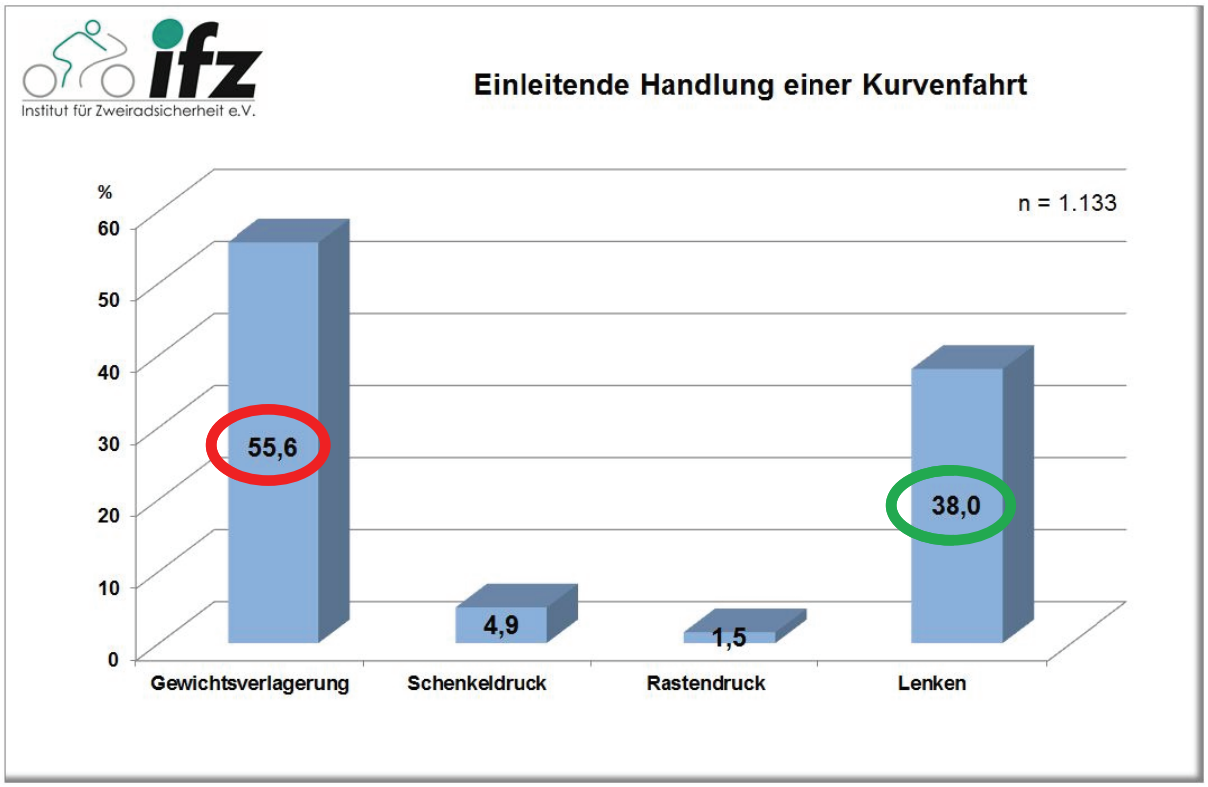

Abb. 25

55,6 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass die Verlagerung des eigenen Gewichts auf dem Motorrad überwiegend eine Kurvenfahrt einleiten würde (siehe Abb. 25). 4,9 Prozent meinen, es sei der Schenkeldruck, 1,5 Prozent tippen auf den Druck über die Fußrasten. Immerhin 38 Prozent kommen zu der richtigen Lösung, dem Lenken.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Es liegen keine besonderen Auffälligkeiten innerhalb des Geschlechtervergleichs vor, obwohl die weiblichen Teilnehmer die korrekte Antwort etwas häufiger nennen (42,1% zu 37,4%; nicht signifikant).

Hinsichtlich der Altersklassen sind bei den Antworten dieser Wissensabfrage keine Unterschiede festzustellen.

Das Ergebnis dieser Frage ist mit Blick auf das theoretische Wissen der Teilnehmer mehr als nur bemerkenswert. Bemerkenswert, weil nach unserer Auswertung 62,0 Prozent (!) der befragten Motorradfahrer nicht wissen, wie eine Kurvenfahrt bzw. ein Richtungswechsel <u>überwiegend</u> eingeleitet wird. Sicherlich üben viele Motorradfahrer den Lenkimpuls intuitiv aus, aber das Wissen darüber sollte schon vorhanden sein. Denn nur der, der den Lenkimpuls kennt und ihn ausgiebig trainiert hat, wird ihn auch effektiv einsetzen können. Höchstwahrscheinlich ließen sich in diesem Zusammenhang deutliche Abhängigkeiten zum täglichen Unfallgeschehen herleiten. So z. B. auf die Fragen: Warum kommen viele Motorradfahrer von der Fahrbahn ab? Warum fahren viele Motorradfahrer beim Anbremsen von Kurven geradeaus? In der Unfallstatistik wird dieses Fehlverhalten durch „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ begründet. Mit der Erkenntnis dieses Unterkapitels kann somit vermutet werden, dass eine der „wahren“ Unfallursachen ein „unzureichender Lenkimpuls“ ist. Diesen richtig zu vermitteln, sollte somit eine der grundlegenden Aufgaben einer Motorrad-Fahrschule sein.

Zwischenfazit: Die Frage, ob diese Ergebnisse von annähernd 1.200 Führerscheinabsolventen bzw. bereits teilweise routinierten Motorradfahrern zufriedenstellend sind, lässt sich kurz und knapp mit einem Nein beantworten. Allein diese stichprobenartigen Fragen zu drei sicherheitsrelevanten Bereichen belegen bei einem Großteil des Kollektivs erhebliche Mängel bezüglich ihres Wissens über elementares Motorradfachwissen. Entgegen der Argumentation, dass die Erinnerung über eine ausreichende Behandlung dieser Themen im theoretischen Unterricht schon zu lange zurückläge, sei an dieser Stelle noch einmal angemerkt, dass das Kollektiv keine Unterschiede bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ hergibt. Also auch die Teilnehmer, die gerade ihren Führerschein absolviert haben, unterscheiden sich nicht von denen, die ihren Führerschein vor Jahren gemacht haben.

Hinsichtlich der Ergebnisse der Wissensfragen A, B und C wurden die Teilnehmer gefragt, ob solche Themen, wie zum Beispiel das Einleiten einer Kurvenfahrt, in der Fahrschule besprochen wurden. Hierauf antworten 71,0 Prozent der Befragten mit einem „Ja“. 29 Prozent geben an, dass solche Themen nicht behandelt wurden.

Allein vor diesem Hintergrund sind die Ergebnisse der stichprobenartigen Wissensabfrage (Bremskraftverteilung, Schräglage und Kurvenfahrt) für den Lernerfolg während und nach der Fahrschulausbildung als negativ zu bewerten, da die Themen in einem Großteil der Fälle behandelt oder zumindest angesprochen wurden.

Bei allen drei Ergebnissen (A, B und C separat betrachtet) lassen sich keine Abhängigkeiten zwischen dem jeweiligen vorhandenen Wissen und dem Alter der Teilnehmer bzw. dem Jahr des Führerscheinerwerbs nachweisen. Auffällig ist jedoch der Zusammenhang zwischen „gesondert durchgeführtem Motorradunterricht“ und dem theoretischen Wissen der Teilnehmer. Betrachtet man die Ergebnisse des vorhandenen Wissens, so lässt sich generell festhalten, dass jene Teilnehmer deutlich besser abgeschnitten haben, deren Fahrschule den zweiradspezifischen Unterricht der Klasse A gesondert angeboten hat (vgl. Kapitel 2.1).

Vertieft man diese Betrachtung und nimmt als zusätzliches Kriterium noch hinzu, ob der Fahrlehrer den jeweiligen Fahrschüler selber mit dem Motorrad begleitet hat, so spricht auch dieses Ergebnis dafür, dass engagierte Fahrlehrer besser ausbilden. Wurde also der klassenspezifische Zusatzstoff der Klasse A gesondert durchgeführt und der Fahrlehrer hat „immer oder manchmal auf dem Motorrad begleitet“, so schneiden die Fahrschüler bei den Wissensfragen zu 42,6 Prozent mit „sehr gut“ und „gut“ ab. Wurden jedoch die Teilnehmer nie mit einem Motorrad begleitet und hatten auch nie einen gesonderten Klasse-A-Unterricht, dann lieferten sie auch nur in 14,1 Prozent der Fälle „sehr gute“ und „gute“ Ergebnisse bei den Wissensfragen.

5 Zufriedenheit der Teilnehmer mit ihrer Motorradausbildung

5.1 Theoretische Ausbildung

Die Ergebnisse dieses Unterkapitels (5.1) beziehen sich ausschließlich auf den theoretischen Teil der Ausbildung. Das Kapitel spiegelt die **subjektive Meinung** der ehemaligen Fahrschüler bezüglich ihrer Zufriedenheit wider.

5.1.1 Beurteilung der Kompetenz des Fahrlehrers im theoretischen Unterricht

Der allgemeine Eindruck hinsichtlich der Kompetenz der Fahrlehrer im theoretischen Unterricht ist durchaus positiv. Nahezu 90 Prozent der Fahrlehrer werden mit „sehr gut“ bis „gut“ bewertet. 7,2 Prozent erhalten ein „befriedigend“ und nur 4,1 Prozent werden als „ausreichend oder schlechter“ eingestuft (siehe Abb. 26).

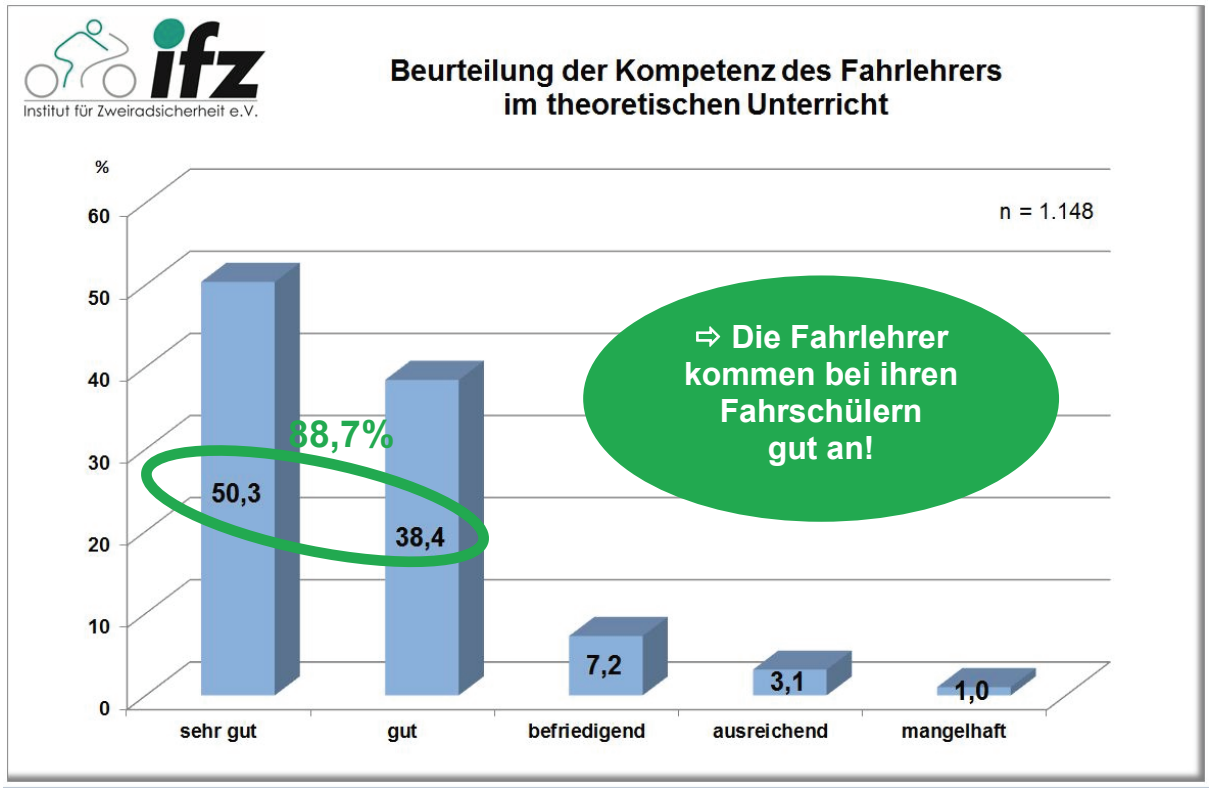

Abb. 26

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen ebenfalls nicht vor.

5.1.2 Zufriedenheit mit theoretischer Ausbildung

Neben der Kompetenzbeurteilung wurden die Teilnehmer auch nach ihrer Zufriedenheit mit der theoretischen Motorradausbildung gefragt.

30,5 Prozent aller Befragten vergeben hierbei ein „sehr gut“. 44,6 Prozent bewerten ihre Fahrschulausbildung hinsichtlich der Theorie mit „gut“, womit zusammen 75,1 Prozent aller Befragten die Note 1 oder 2 vergeben. Weitere 17,6 Prozent beurteilen ihren Unterricht mit „befriedigend“. 1,9 Prozent beurteilen ihn mit „mangelhaft“, während 5,4 Prozent den theoretischen Unterricht noch „ausreichend“ empfinden (siehe Abb. 27).

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Hinsichtlich des Geschlechtervergleichs bewerten die weiblichen Teilnehmer ihre theoretische Ausbildung etwas positiver. 40,7 Prozent der weiblichen Absolventinnen vergeben die Bewertung „sehr gut“. Im Gegensatz tun dies nur 28,6 Prozent der Männer.

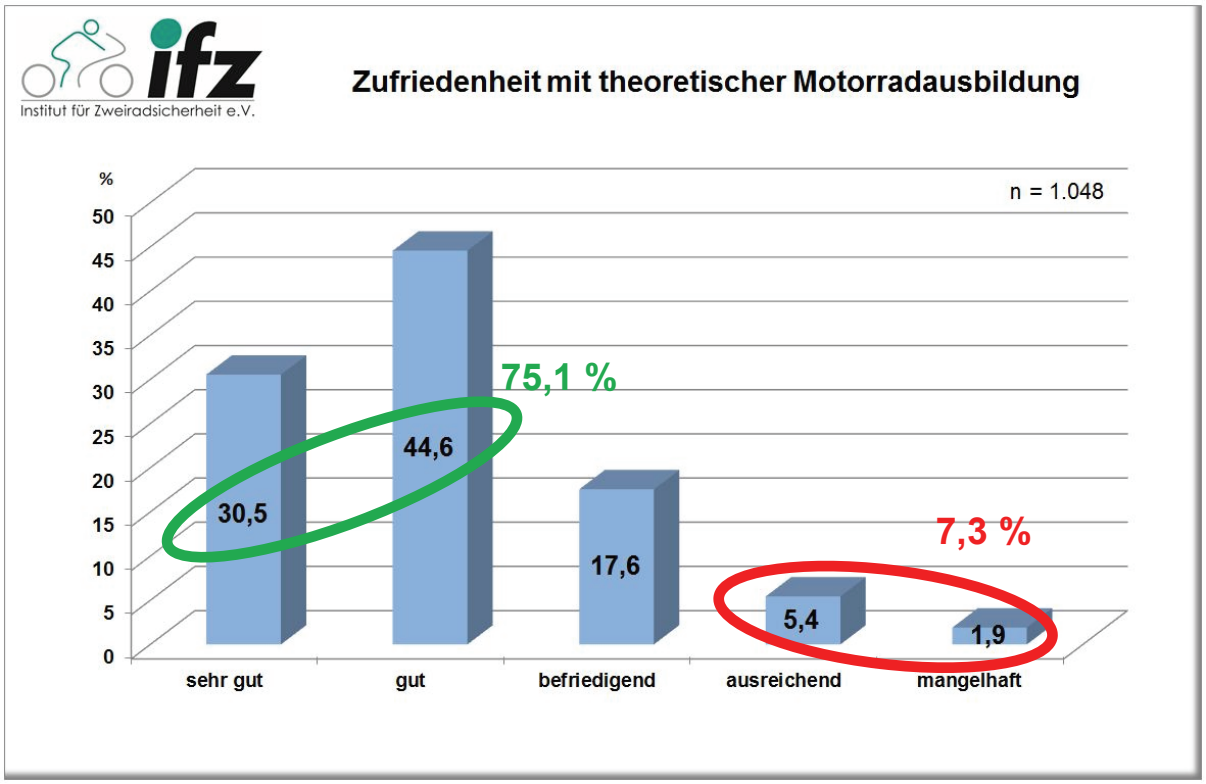

Abb. 27

Das Ergebnis kann durchaus als positiv bezeichnet werden. Zu berücksichtigen bleibt jedoch, dass dieses Ergebnis keinen Rückschluss auf die inhaltliche Qualität der Ausbildung bzw. das Können der Absolventen darstellt. Denn die Zufriedenheit der Fahrschulabsolventen spiegelt in erster Linie die

Differenz ihrer Erwartung an die Fahrschulausbildung und deren Erfüllung wider. Die Erwartung ist in diesem Fall der Wunsch nach der Fahrerlaubnis, die Erfüllung ergibt sich durch das Bestehen der Prüfung(en).

Das vordergründige Ziel, nämlich das Bestehen der Führerscheinprüfung und die damit verbundene Möglichkeit ein Motorrad fahren zu dürfen, ist dadurch erreicht. Sofern keine besonderen „Störfälle“ vorliegen, stellt sich beim Kunden Zufriedenheit ein. Darüber hinaus hat der jeweilige Fahrschüler auch keine Vergleichsmöglichkeit, da er ja nicht in unterschiedlichen Fahrschulen von unterschiedlichen Fahrlehrern ausgebildet wird. Allein aus dieser Erkenntnis sind Bewertungen der Zufriedenheit stets zu hinterfragen.

5.2 Praktische Ausbildung

Die Ergebnisse dieses Unterkapitels (5.2) beziehen sich ausschließlich auf den praktischen Teil der Ausbildung. Das Kapitel spiegelt die **subjektive Meinung** der ehemaligen Fahrschüler bezüglich ihrer Zufriedenheit wider.

5.2.1 Beurteilung der Kompetenz des Fahrlehrers im praktischen Unterricht

Hinsichtlich des praktischen Unterrichts stellen – ähnlich wie bei der Beurteilung der Kompetenz im Theoriebereich – die beiden Bewertungsbereiche „sehr gut“ und „gut“ mit 83,8 Prozent den Großteil der Antworten dar (siehe Abb. 28). Mit 56,0 Prozent wird die Antwort „sehr gut“ öfter genannt als bei der Bewertung der „Theoriekompetenz“ (50,3%). Dafür wird ein „gut“ nur in 27,8% der Fälle vergeben (Theorie: 38,4%). Beim Vergleich mit der Bewertung der „Theoriekompetenz“ ist eine leichte Gewichtsverlagerung zu beobachten. Die Spitzen sowohl im positiven als auch im negativen Bewertungsbereich sind stärker ausgeprägt. Höchstwahrscheinlich ist die Beurteilung der praktischen Kompetenz des Fahrlehrers für die Teilnehmer mit mehr Emotionen verbunden als die der Theorie.

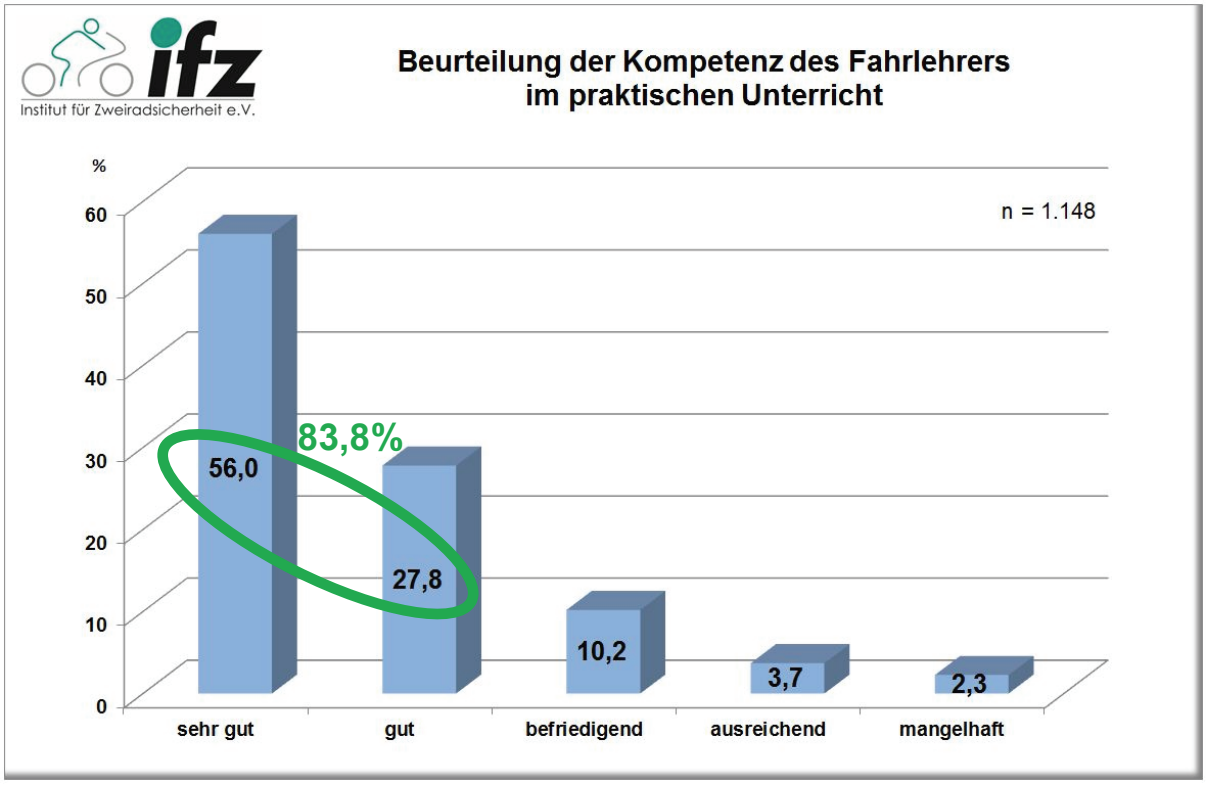

Abb. 28

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen ebenfalls nicht vor.

5.2.2 Zufriedenheit mit praktischer Ausbildung

Der Blick auf die Beurteilung der Zufriedenheit hinsichtlich der praktischen Fahrschulausbildung zeigt ein ähnliches Bild wie im theoretischen Teil.

75,4 Prozent aller Befragten beurteilen ihre praktische Fahrschulausbildung mit „sehr gut“ bis „gut“ (36,0% „sehr gut“; 39,4% „gut“).

Das restliche Viertel ist weniger zufrieden: 2,9 Prozent vergeben ein „mangelhaft“, während 15,3 Prozent ihren Motorradfahrunterricht als „befriedigend“ und 6,4 Prozent als „ausreichend“ empfinden (siehe Abb. 29).

Der Vergleich der Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt einen positiven Trend. Die Absolventen der letzten drei Jahre ($\mathbf{F_{neu}}$) erreichen durch ihre Beurteilung die 80-Prozent-Hürde (sehr gut: ~40%; gut: ~40%).

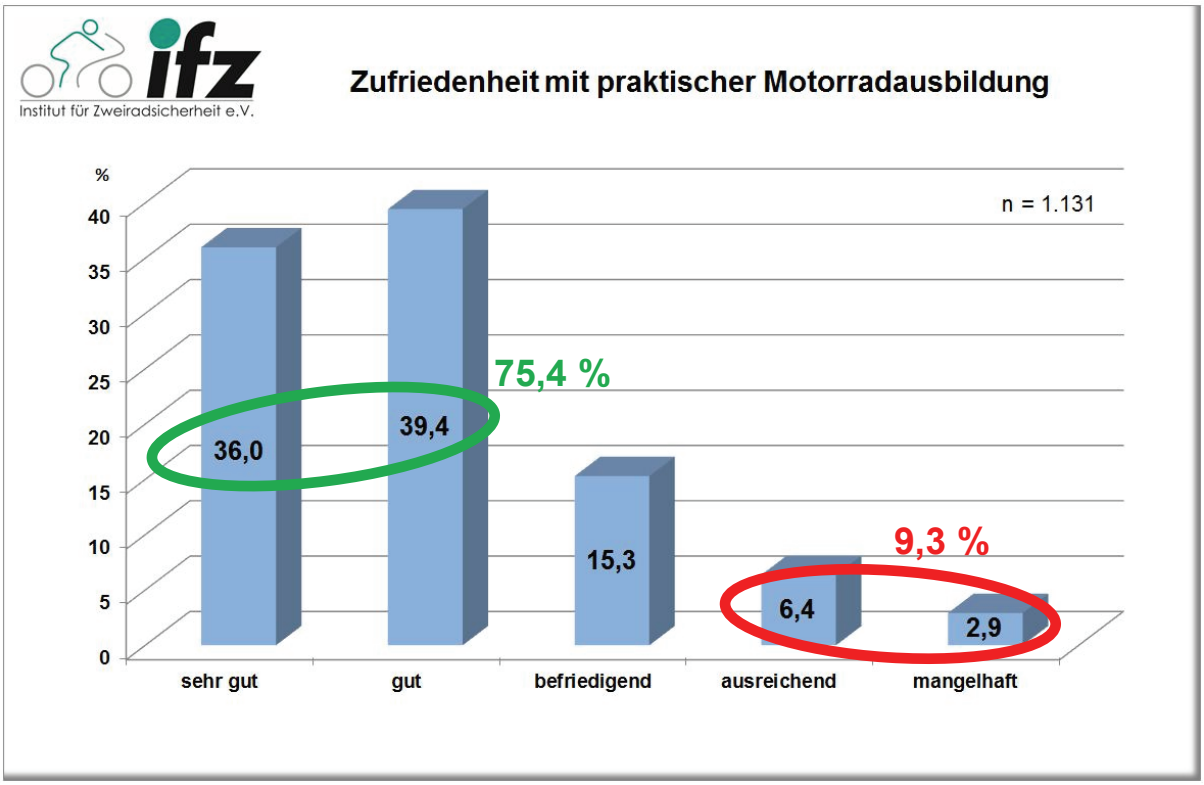

Abb. 29

Gerade noch als signifikant einzustufen (p = 0,046) ist auch hier der Vergleich der Antworten bezogen auf das Geschlecht. Die weiblichen Teilnehmer vergeben zu 42,9 Prozent etwas öfter ein „sehr gut“ als die Männer (34,5%). Zu berücksichtigen bleibt aber auch, dass sie etwas öfter ein „ausreichend“ oder „mangelhaft“ vergeben.

5.2.3 Sicherheitsgefühl bei erster Fahrt allein nach Prüfung

Auf die Frage, wie „fit“ sich die Teilnehmer nach bestandener Prüfung bei ihrer ersten Fahrt allein im Straßenverkehr fühlten, kommen 21,2 Prozent zur Vergabe der Bewertung „sehr gut“, gefolgt von 48,2 Prozent mit „gut“. Damit erreichen diese beiden Bewertungen zusammen fast 70 Prozent aller Angaben (siehe Abb. 30).

21,0 Prozent können hier ein „befriedigend“ vergeben, was vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit nicht unbedingt überzeugt. Weitere 9,6 Prozent bezeichnen ihre erste Fahrt hinsichtlich des eigenen Könnens im Straßenverkehr als „ausreichend“ bzw. „mangelhaft“.

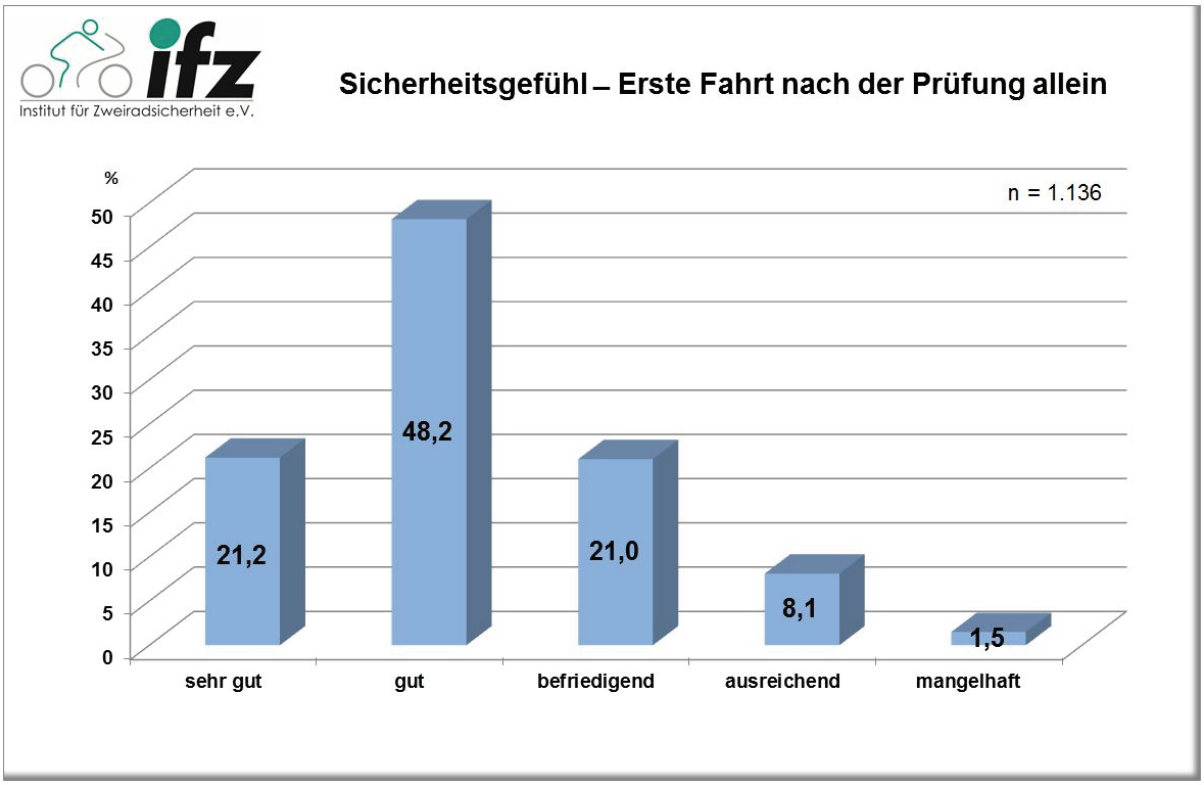

Abb. 30

Anmerkung: Nur auf das Jahr 2010 bezogen (1,3% der Angaben in 2010 „mangelhaft“ und lt. KBA[8] 113.771 erteilte Fahrerlaubnisse der Klasse A), waren somit annähernd 1.500 Motorradfahrer unmittelbar nach bestandener Prüfung im Straßenverkehr unterwegs, die ihr eigenes Fahrkönnen mit „mangelhaft“ bewertet haben.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Interessant ist noch die Tatsache, dass sich Männer bei ihrer ersten Ausfahrt allein nach bestandener Prüfung auf der ganzen Bewertungsebene besser einschätzen als Frauen ($p = 0{,}018$).

5.3 Wiederbesuch der Fahrschule aus heutiger Sicht

Ein ebenfalls interessantes Ergebnis ergibt sich aus der Frage nach dem Wiederbesuch der Fahrschule. 82,0 Prozent der Befragten würden „ihre“ Fahrschule wieder aufsuchen wollen. Dies bedeutet auf der anderen Seite, dass 18 Prozent – also fast ein Fünftel – nicht mehr in dieselbe Fahrschule gehen würden (siehe Abb. 31).

[8] Kraftfahrt-Bundesamt, Fahrerlaubnisse, Fahrerlaubniserteilungen 2010

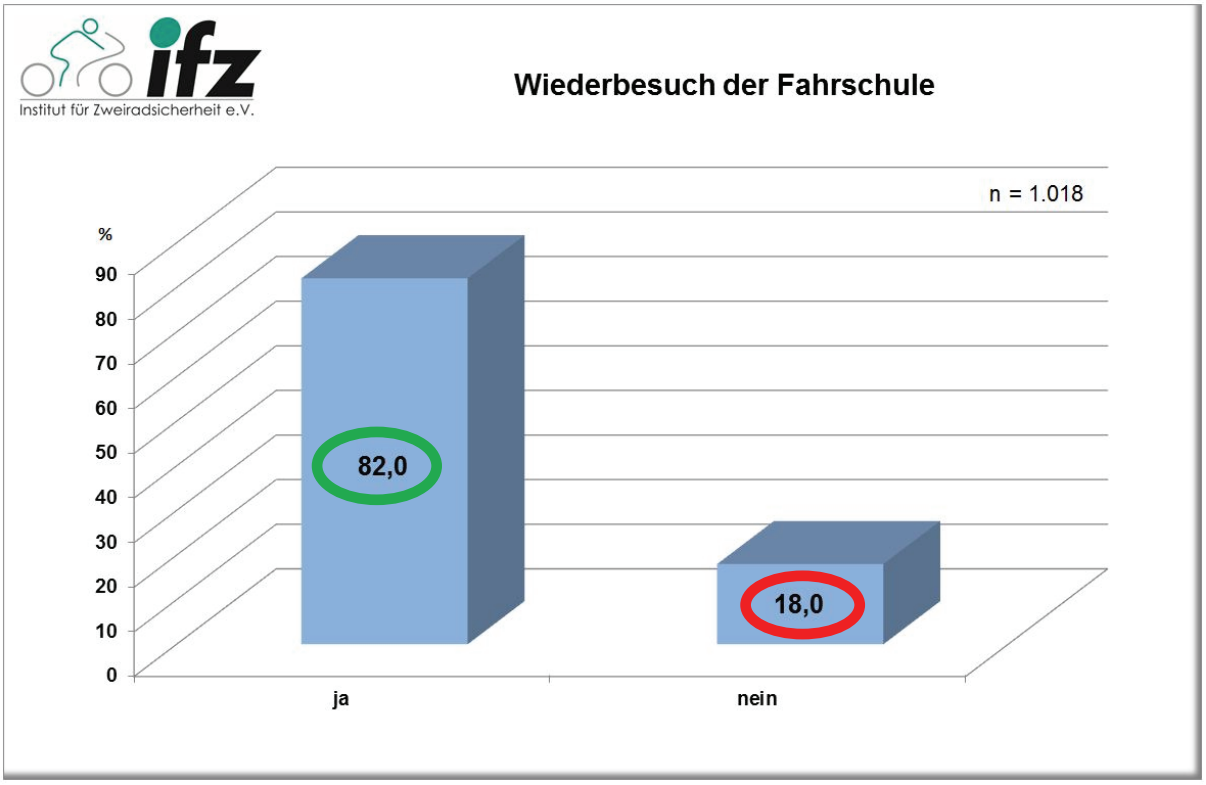

Abb. 31

Was die Zufriedenheit derjenigen Teilnehmer angeht, die sowohl mit ihrer theoretischen als auch praktischen Ausbildung zufrieden waren und darüber hinaus ihre Fahrschule auch wiederbesuchen würden, so sind dies insgesamt 54,7 Prozent aller Befragten.

Die Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigen einen leichten positiven Trend. Betrachtet man hierbei insbesondere die letzten drei Abschlussjahrgänge (2009, 2010 und 2011 = $\mathbf{F_{neu}}$), so sinkt die Anzahl der unzufriedenen Absolventen auf 15 Prozent.

Die Gründe derjenigen, die nicht wieder dieselbe Fahrschule besuchen würden, liegen zum einen in der Kompetenz des Fahrlehrers begründet. Die Unzufriedenheit im praktischen Unterricht dominiert hier.

Der weibliche Anteil derjenigen, die nicht wieder in dieselbe Fahrschule gehen würden, überwiegt (Frauen: 24,5% zu Männer: 16,8%; $p = 0{,}018$).

Hinsichtlich der Teilnehmer, die ihre Fahrschule <u>nicht wiederbesuchen</u> würden, zeigen sich beispielsweise folgende signifikante Zusammenhänge bei der theoretischen und praktischen Ausbildung:

- Der klassenspezifische theoretische Unterricht für die Klasse A wurde nur in 56,3 Prozent der Fälle angeboten. Bei den „Wiederbesuchern“ waren es hingegen 79,1 Prozent.

- Bezüglich der Unterrichtsart überwiegt der Frontalunterricht mit 55,1 zu 31,3 Prozent im direkten Vergleich mit denjenigen, die ihre Fahrschule wiederbesuchen würden.
- Zur Selbstreflexion wurde lediglich in 33,3 Prozent der Fälle angeregt. Bei den „Wiederbesuchern“ wurde dies hingegen bei 75,3 Prozent erörtert.
- Zu ähnlichen Ergebnissen gelangt man beim Kriterium „Mentales Training“. Immerhin ist bei 27,5 Prozent der Teilnehmer, die ihre Fahrschule wiederbesuchen würden, das Thema „Mentales Training“ angesprochen worden. Bei denen, die das nächste Mal eine andere Fahrschule auswählen würden, sind es nur 4,4 Prozent.
- Hinsichtlich der Trockenübungen fällt auch auf, dass Teilnehmer, die ihre Fahrschule nicht mehr wählen würden, in nur 27,5 Prozent der Fälle entsprechend „instruiert“ wurden. Bei den „Wiederbesuchern“ waren es nahezu doppelt so viele mit 54,1 Prozent.
- Mit 43,2 zu 34,4 Prozent begann die erste Fahrstunde der unzufriedenen Teilnehmer – im Vergleich zu den „Wiederbesuchern“ – öfter direkt im Straßenverkehr.
- Absolventen, die ihre Fahrschule nicht wiederbesuchen würden, hätten sich zu 92,4 Prozent einen „aktiven Motorrad-Fahrlehrer“, der sie auch auf einem Motorrad begleitet, gewünscht.

5.4 Verbesserungswunsch hinsichtlich der Zweiradausbildung

Der Fragebogen forderte die Teilnehmer auf, ganz allgemein in Form einer freien Antwort selbständig anzugeben, welche Verbesserungen hinsichtlich der Motorradausbildung in der Fahrschule wünschenswert seien. Zum einen konnten Angaben mit Blick auf den Theorieunterricht, zum anderen auf den praktischen Teil gegeben werden.

Zum theoretischen Teil:

Von den insgesamt 1.193 Studienteilnehmern haben hier 723 Personen Stellung bezogen, also 60,6 Prozent des Kollektivs.

An erster Stelle wurde mit einem Anteil von 68,5 Prozent angegeben, dass der Unterricht mehr über Fahrtechnik und Fahrphysik vermitteln sollte (siehe Abb. 32). Unter diesem Oberbegriff wurden Angaben zum Kurvenfahren, zu Bremsvorgängen etc. zusammengefasst.

Ein weiterer Verbesserungsvorschlag hinsichtlich des theoretischen Unterrichts ist das verstärkte Eingehen auf die zweiradspezifischen Risiken sowie deren Vermeidung (55,8%).

Ein weiterer Wunsch (29,8%) liegt darin, dass der theoretische Unterricht nur von Fahrlehrern durchgeführt werden sollte, die auch aktiv Motorrad fahren. Obwohl die Beurteilung der Fahrlehrer bezüglich ihrer Kompetenz durch die Fahrschüler recht gut ausfiel (siehe Kapitel 5.1.1), scheint es doch noch Verbesserungswünsche zu geben.

Unter „Sonstiges“ (13,4%) verbergen sich Angaben zu geringeren Führerscheinkosten etc.

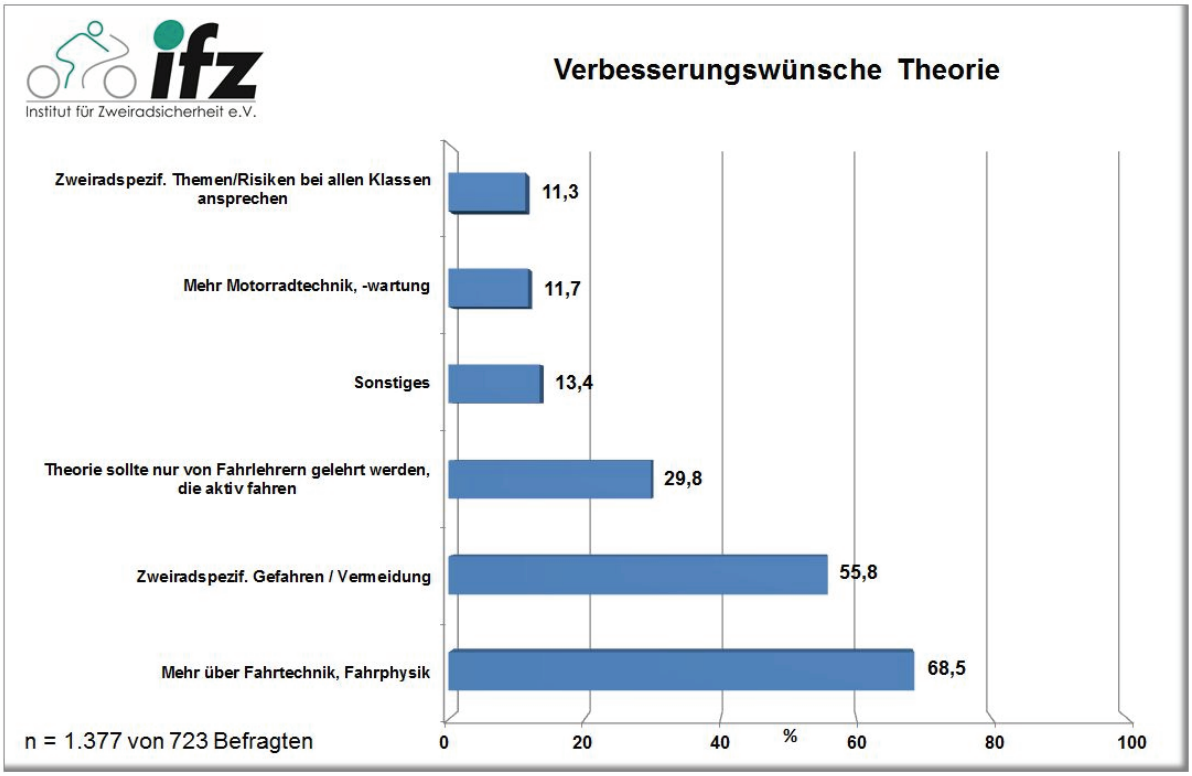

Abb. 32

Neben mehr Informationen zur Motorradtechnik und zu Wartungsangelegenheiten (11,7%) sind 11,3 Prozent der Meinung, dass die Vermittlung zweiradspezifischer Risiken generell im Unterricht aller Fahrerlaubnisklassen vonnöten ist.

Deshalb möchten wir diese Thematik hier noch einmal aufgreifen und genauer erläutern. Die Fahrschulausbildung findet hier die Möglichkeit, alle Verkehrsteilnehmer, also auch die zukünftigen Pkw-, Lkw-Fahrer etc. auf den Verkehrspartner „Motorisiertes Zweirad“ und seine Besonderheiten als schwächeren Verkehrsteilnehmer zu sensibilisieren. Die entsprechenden Ausbildungsinhalte verschiedener Fahrerlaubnisklassen sehen dies auch vor, ebenso wird dies auch umgesetzt. Dennoch scheint es sehr sinnvoll, diese Einwirkungsmöglichkeit verstärkt zu nutzen. Der Großteil der Unfälle zwischen Motorrad und Pkw wird laut Unfallstatistik von den Pkw-Lenkern verursacht. Im Jahr 2010 beispielsweise war bei Motorradunfällen mit einem zweiten Beteiligten in fast 70 Prozent der Fälle der andere Verkehrsteilnehmer der Hauptverursacher. 83 Prozent dieser Verursacher sind Pkw-Fahrer. In der

Regel wird der Motorradfahrer dabei schlicht weg übersehen bzw. falsch eingeschätzt. Grund genug, dies weiterzutragen, vermehrt klassenübergreifend darauf hinzuweisen und Vermeidungs-strategien aufzuzeigen.

Insgesamt decken sich die Wünsche der Teilnehmer mit den Angaben aus Kapitel 2.3. Hier wurde angegeben, welche Bereiche des Unterrichts vertieft werden sollen. Auch hier liegt der Bereich „Fahrtechnik/Fahrphysik“ vorn.

Zum praktischen Teil:

Von den insgesamt 1.193 Studienteilnehmern haben hier 784 Personen Stellung bezogen, somit 65,7 Prozent des Kollektivs. Vergleicht man diesen Anteil mit dem bei den Verbesserungswünschen im theoretischen Teil, so lässt sich feststellen, dass der praktische Teil häufiger bemängelt wird bzw. häufiger Verbesserungswünsche vorliegen. Auch wurden insgesamt mehr Verbesserungsvorschläge pro Teilnehmer genannt.

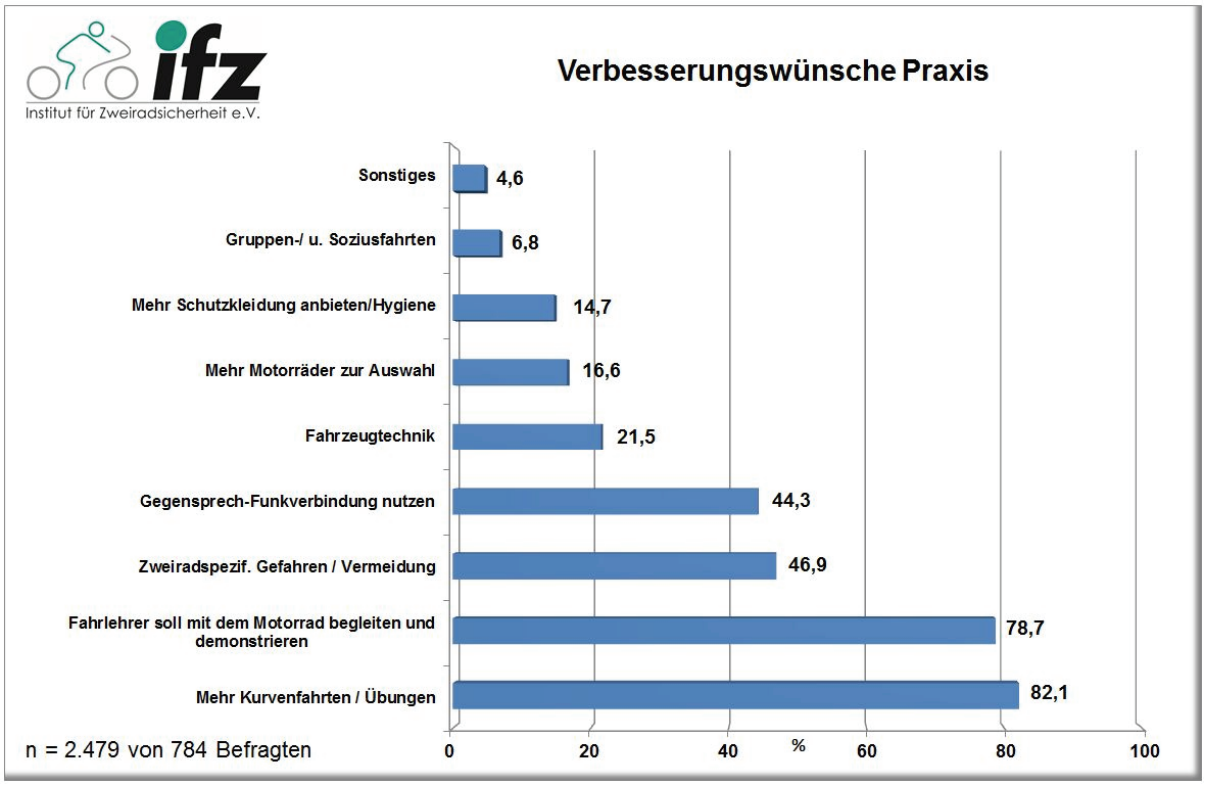

Abb. 33

Die meisten Nennungen mit 82,1 Prozent entfielen auf den Übungsbereich „Kurvenfahrten“ und mit 78,7 Prozent auf den Wunsch nach einer Begleitung des Fahrlehrers mit einem Motorrad bzw. einer häufigeren Begleitung, sofern diese Fahrschüler nur manchmal begleitet wurden (siehe Abb. 33). Unseres Erachtens kann ein Votum nicht deutlicher ausfallen. Deshalb ist es an der Zeit, dass die in der

Fahrlehrerschaft vorherrschende Meinung („es ist völlig egal, mit welchem Fahrzeug begleitet wird“) revidiert wird.

Weitere Verbesserungswünsche sind das Trainieren von Unfall-Vermeidungsstrategien (46,9%), die Benutzung von Gegensprech-Funk (44,3%), damit eine Fahrlehreranweisung vom Fahrschüler auch einmal hinterfragt werden kann sowie eine verbesserte Einweisung in die Fahrzeugtechnik (21,5%). Aber auch die Wünsche nach einer Fahrschulmotorrad-Auswahl (16,6%), einem verbesserten Angebot an Motorradbekleidung (14,7%) und dem Trainieren von Sozius- bzw. Gruppenfahrten (6,8%) wurden genannt.

Der Bereich „Sonstiges“ mit 4,6 Prozent beinhaltet hier Wünsche über Fahrstunden auf dem eigenen Motorrad, Überholmanöver, Anfahren an Steigungen, Aufbocken etc.

6 Ausstattung der Fahrschule

Diese Befragung sollte natürlich auch herausfinden, wie die Fahrschulen bezüglich ihres Equipments ausgestattet sind und ob es Unterschiede zwischen den Fahrschulen im Ausstattungsgrad gibt.

6.1 Fahrzeug(e)

Fahrschulmotorrad:

62,4 Prozent aller Teilnehmer geben an, keinerlei Auswahlmöglichkeit im Rahmen des Fahrschulmotorrades gehabt zu haben, was an dieser Stelle nicht weiter gewertet werden soll. Ein zusätzliches Ausbildungsfahrzeug kann Vorteile – etwa im Bereich verschiedener Sitzhöhen – bieten, ist aber kein grundsätzliches Indiz, das auf eine bessere Ausbildung schließen lässt. Bei den weiteren 37,6 Prozent der Befragten bestand die Möglichkeit, aus mindestens zwei Maschinen auszuwählen. Hierbei zeichnet sich die Tendenz ab, dass Fahrschulen, die ihre Klasse-A-Fahrschüler „immer“ oder zumindest „manchmal“ mit dem Motorrad begleiten, doppelt so häufig eine Auswahlmöglichkeit bieten können, als diejenigen, die „nie“ mit dem Motorrad mitfahren.

Bei bestehender Wahlmöglichkeit wurden die folgenden Kriterien genannt (siehe Abb. 34):

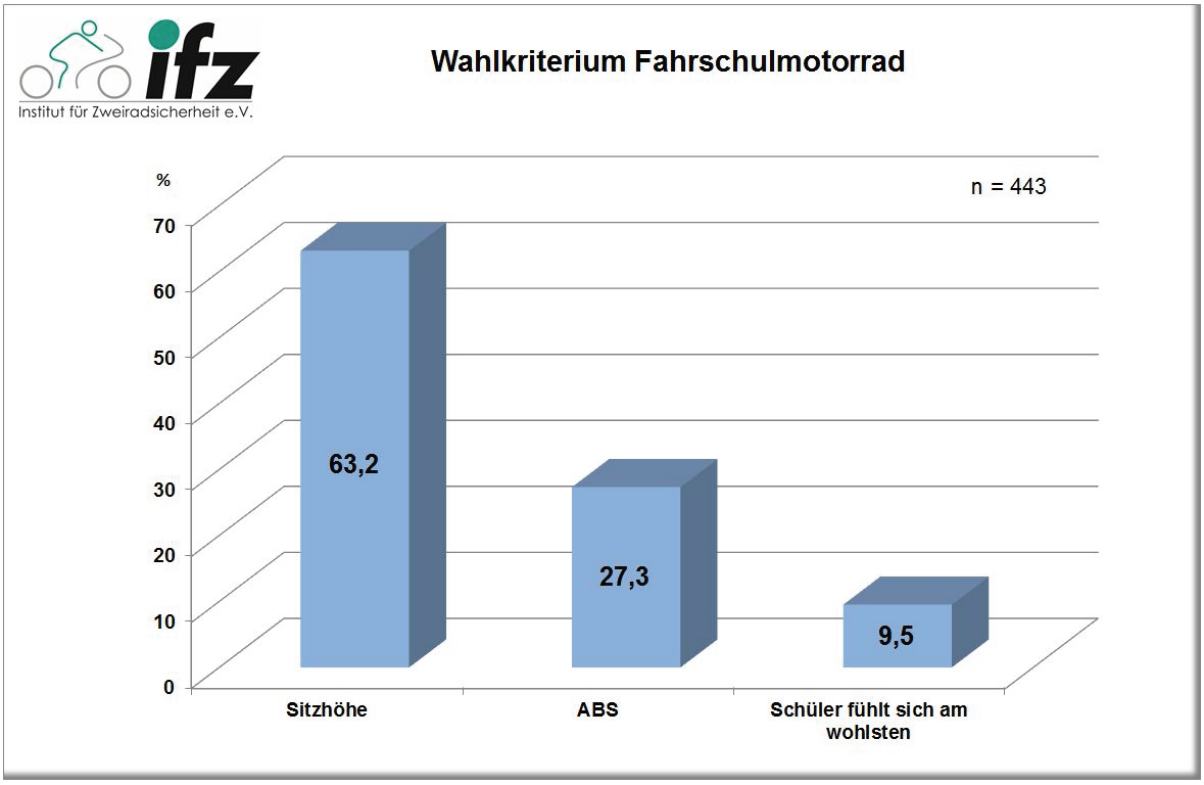

Abb. 34

Meist genanntes Kriterium bei der Fahrzeugauswahl mit 63,2 Prozent ist die Sitzhöhe des Fahrschulmotorrades. Weitere 27,3 Prozent entscheiden sich selber oder aber gemeinsam mit dem Fahrlehrer für ein Fahrschulmotorrad mit einem Antiblockiersystem (ABS). 9,5 Prozent können das Motorrad auswählen, auf dem sie sich ganz einfach am wohlsten fühlen. Alle genannten Punkte erhöhen die sichere Fahrzeugbeherrschung und damit die aktive Sicherheit.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Bezüglich der Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs fällt auf, dass die Teilnehmerinnen zu 53,2 Prozent eine Auswahlmöglichkeit beim Fahrschulmotorrad hatten, die männlichen Kollegen hingegen nur zu 34,5 Prozent ($p < 0{,}001$). Bemerkenswerterweise zeigt sich diese Verteilung nicht bei den Fahrschul-Auswahlkriterien (vgl. Kapitel 1.3).

Bremssystem des Fahrschulmotorrades:

59,8 Prozent der Fahrschulmotorräder sind laut Studienergebnissen mit ABS, also einem Antiblockiersystem, ausgerüstet (siehe Abb. 35). Betrachtet man in diesem Zusammenhang den Vergleichszeitraum $\mathbf{F_{alt}}$, also die Jahre von 1999 bis einschließlich 2008, waren es hier nur 40,6 Prozent. Mit Blick auf die letzten drei Jahre ($\mathbf{F_{neu}}$: Absolventen 2009 - 2011), kann hier ein Anstieg auf 73,5 Prozent verzeichnet werden. Nur auf das Jahr 2011 bezogen, sind es sogar 77,1 Prozent. Der Rückblick auf das

Jahr 1999 zeigt, dass damals gerade einmal 10,0 Prozent der Fahrschulmotorräder mit ABS ausgerüstet waren.

Die Entwicklung hinsichtlich der Ausstattung von Fahrschulen mit ABS-Motorrädern ist positiv und wird sich aller Voraussicht nach auch weiterhin in Anlehnung an eine allgemein wachsende Marktdurchdringung von Jahr zu Jahr verbessern.

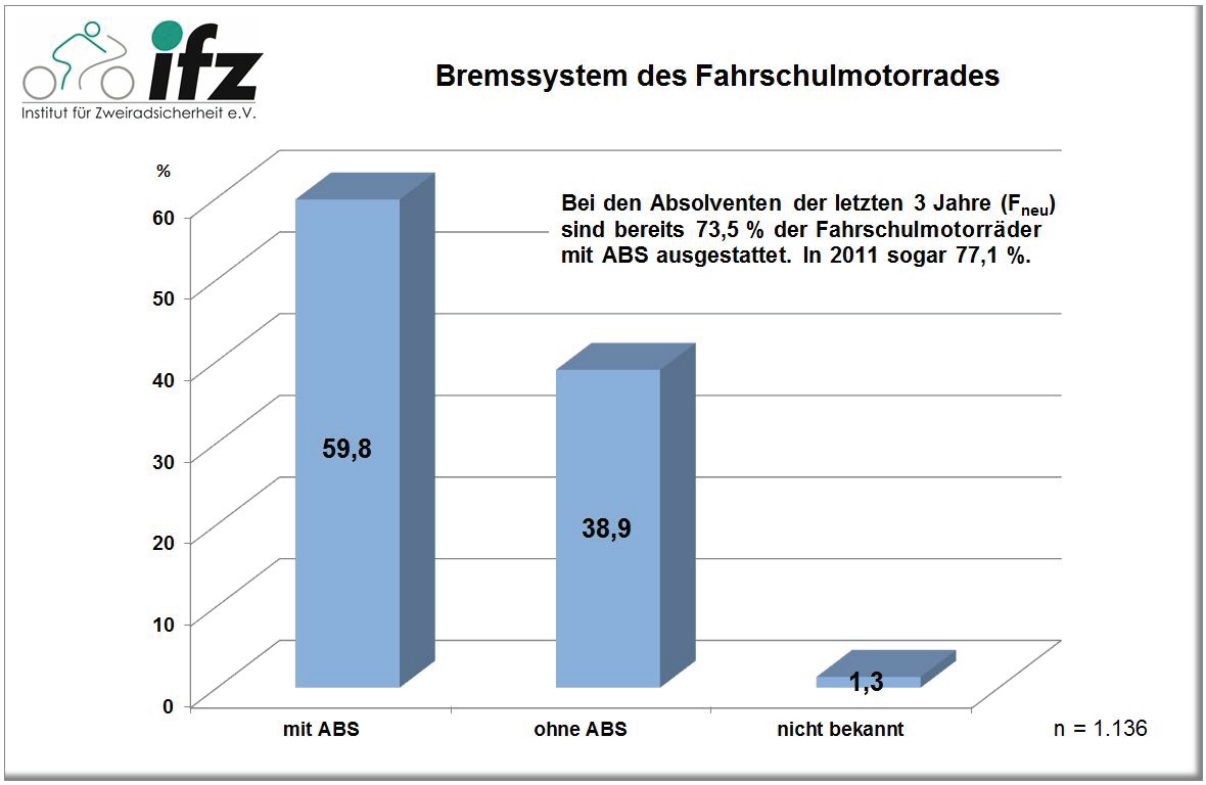

Abb. 35

6.2 Sprech- / Funkverbindung

Die Ausstattung des Fahrschülers mit Funk ist gesetzlich vorgeschrieben. Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung schreibt dies in § 5, Abs. 9 vor: *„Bei der Ausbildung auf motorisierten Zweirädern hat der Fahrlehrer den Fahrschüler zumindest in der letzten Phase der Grundausbildung und bei den Ausbildungsfahrten nach Anlage 4 überwiegend vorausfahren zu lassen. Dabei ist eine Funkanlage nach § 5 Abs. 2 Satz 1 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz zu benutzen.“*

Zudem schreibt die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV; Fahrerlaubnisprüfung, 2.2.16) für die praktischen Prüfungen ebenfalls mindestens einen einseitigen Führungsfunk vor.

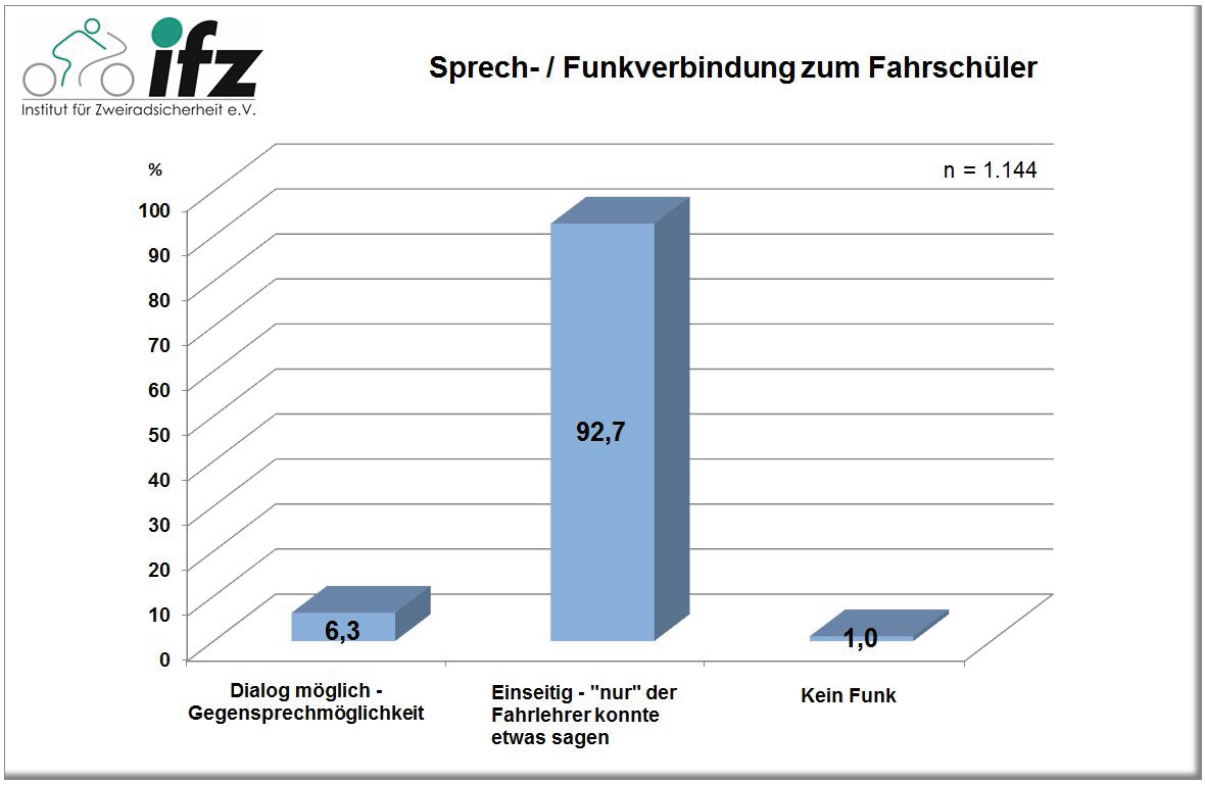

Abb. 36

Entsprechend Abbildung 36 hatte 1,0 Prozent der Befragten nicht die Möglichkeit, über Funk mit dem Fahrlehrer zu kommunizieren. Innerhalb dieser Gruppe hat der Fahrlehrer jedoch in fast 60 Prozent der Fälle seinen Fahrschüler mit dem Motorrad begleitet. Eine weitere Erklärung für diese Ausbildungsfahrten ohne Funk könnte darin bestehen, dass lediglich für die Prüfung Funk eingesetzt und während der Ausbildung darauf verzichtet wurde. Diese Regelabweichung scheint aber die Ausnahme zu sein.

Viel interessanter ist es, welche Art einer Funkverbindung während des praktischen Unterrichts bei den restlichen 99,0 Prozent genutzt wurde.

92,7 Prozent der Befragten wurden während der Fahrstunden über eine einseitige Funkverbindung mit Informationen versorgt. Dies bedeutet, dass „nur“ der Fahrlehrer Angaben per Funk machen kann („Kommandofunk“). Der Fahrschüler ist hier in der passiven „Empfängerrolle“.

6,3 Prozent der Teilnehmer konnten mit dem Fahrlehrer in einen Dialog treten. Interessant ist hierbei der Blick auf die Fahrlehrer, die während der Fahrstunden immer selber mit dem Motorrad mitgefahren sind. Ihr Anteil an einer Dialogmöglichkeit ist mehr als drei Mal so groß wie bei den Kollegen, die nur manchmal oder nie auf dem Motorrad begleitet haben (26,8% zu 7,1%).

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Während der Gesetzgeber Funk zumindest in gewissen Teilen der Motorradausbildung vorschreibt, ist die Art der Funkverbindung (einseitig oder beidseitig) nicht gesetzlich geregelt und bleibt Ermessenssache der jeweiligen Fahrschule bzw. des Fahrlehrers.

Der Curriculare Leitfaden Motorrad liefert zum Thema „Funkausbildung“ folgende Angaben:

Kommunikation während der Fahrt: „*So viel wie nötig – so wenig wie möglich*“.

„*So hilfreich und zielführend die Hinweise des Fahrlehrers auch sein mögen, sind sie doch für den allein handelnden Schüler immer auch eine Störung und Unterbrechung der gerade ablaufenden Überlegungen bzw. Handlungen. Der Einsatz von Funk verlangt also viel Fingerspitzengefühl. Die Anweisungen müssen knapp und klar erfolgen. … Längere Funkstille kann zu Verunsicherung des Fahrschülers führen. Bei längeren Erläuterungen ist es besser, eine Fahrpause einzulegen und im direkten Gespräch mit dem Schüler die wesentlichen Inhalte aufzuarbeiten.*“

Weiter heißt es:

„*Eine Rücksprechmöglichkeit des Schülers ist zwar grundsätzlich zu begrüßen, allerdings unterliegt sie nur allzu häufig dem Missbrauch durch Rechtfertigungen und sonstigen Ausreden. Die dabei entstehenden gedanklichen Bindungen des Schülers könnten an anderer Stelle fehlen. Die dadurch denkbaren Gefahren sind letztlich nicht durch einen Fahrlehrereingriff zu entschärfen.*“

Gegensprechmöglichkeit gewünscht (?!)

Das Verlangen seitens der Befragten ist relativ ausgewogen. Fast die Hälfte (48,1%) aller Teilnehmer wünscht sich eine Gegensprechmöglichkeit, also die Möglichkeit zum Dialog. Die andere Hälfte nicht (51,9%).

Was hierbei auffällt: Der Wunsch nach einer Dialogmöglichkeit (Gegensprechanlage) ist bei den Teilnehmern, die dieselbe Fahrschule nicht wiederbesuchen würden, größer. Fast 72 Prozent dieser Gruppe würden „bei einem nächsten Mal“ lieber „mitreden“ können.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Auffälligkeiten bei den Antworten innerhalb des Geschlechtervergleichs liegen ebenfalls nicht vor.

Die Antworten der Teilnehmer sind anteilsmäßig ähnlich gelagert wie die Haltungen in den entsprechenden Passagen im Curricularen Leitfaden – nämlich ausgewogen. Obwohl dieser sich hier tendenziell nicht unbedingt für eine Dialogmöglichkeit ausspricht. Sicherlich können im Rahmen dieser Diskussion in vielen Bereichen Argumente für den, aber auch gegen den Einsatz einer

Gegensprechmöglichkeit gefunden werden. In den meisten Punkten stimmt das ifz auch mit den Aspekten aus dem Curricularen Leitfaden überein. Tendenziell sprechen wir uns jedoch für einen „Unterwegsdialog“ unter folgender Berücksichtigung aus:

Der Informationsfluss seitens des Fahrlehrers darf auf keinen Fall zu groß, der jeweilige Schüler also nicht überfordert sein. Eine sinnvolle Herangehensweise besteht darin, den positiven Nutzen der Dialogmöglichkeit dem fahrerischen Können des Schülers anzupassen. Wenn der Fahrschüler in den ersten Stunden noch das „Bedienen“ des Motorrades (Schalten, Schräglage etc.) erlernt und hierbei noch keine „Automatismen“ entwickelt hat, sollte der Dialog spärlicher ausfallen, um keine zusätzliche Ablenkung zu schaffen. Mit fortschreitender Fahrkompetenz kann dies bei Bedarf gesteigert werden.

Außerdem sollte der Fahrlehrer ein Gefühl dafür entwickeln, ob dem jeweiligen Fahrschüler weitere Informationen beim Fahren zugemutet werden können. Die Resonanzen des Fahrschülers, sowohl inhaltlich als auch in ihrer Art und Weise, liefern hier relativ klare Informationen über sein Befinden. Ebenso sollte der Fahrlehrer in der Lage sein, „unpassende“ Kommentare oder Rechtfertigungen des Fahrschülers zugunsten der Verkehrssicherheit abzublocken, wie z. B. in der Pkw-Ausbildung auch.

Eine Dialogmöglichkeit gibt hinsichtlich des Lernfortschritts für den Fahrschüler eine gute Unterstützung, um Fragen direkt stellen zu können, so dass der Fahrlehrer auch direkt kurz darauf eingehen kann. Für längere Ausführungen ist selbstverständlich eine Pause sinnvoller. Ebenso sollte der Fahrlehrer vor Fahrtbeginn mit dem Fahrschüler vereinbaren, dass auch der Fahrschüler eine Pause zwecks Diskussionsbedarfs oder auftretender Fragen einleiten kann, um diese ausführlicher zu besprechen.

Warum Gegensprechmöglichkeit?

In Form einer freien Antwort geben 49,4 Prozent derjenigen, die sich eine Gegensprechmöglichkeit wünschen, als Begründung an, unterwegs fachliche Fragen stellen zu können. 32,8 Prozent möchten Unklarheiten beseitigen (Richtung, Tanken etc.). 17,8 Prozent möchten Anmerkungen des Fahrlehrers direkt kommentieren können (siehe Abb. 37).

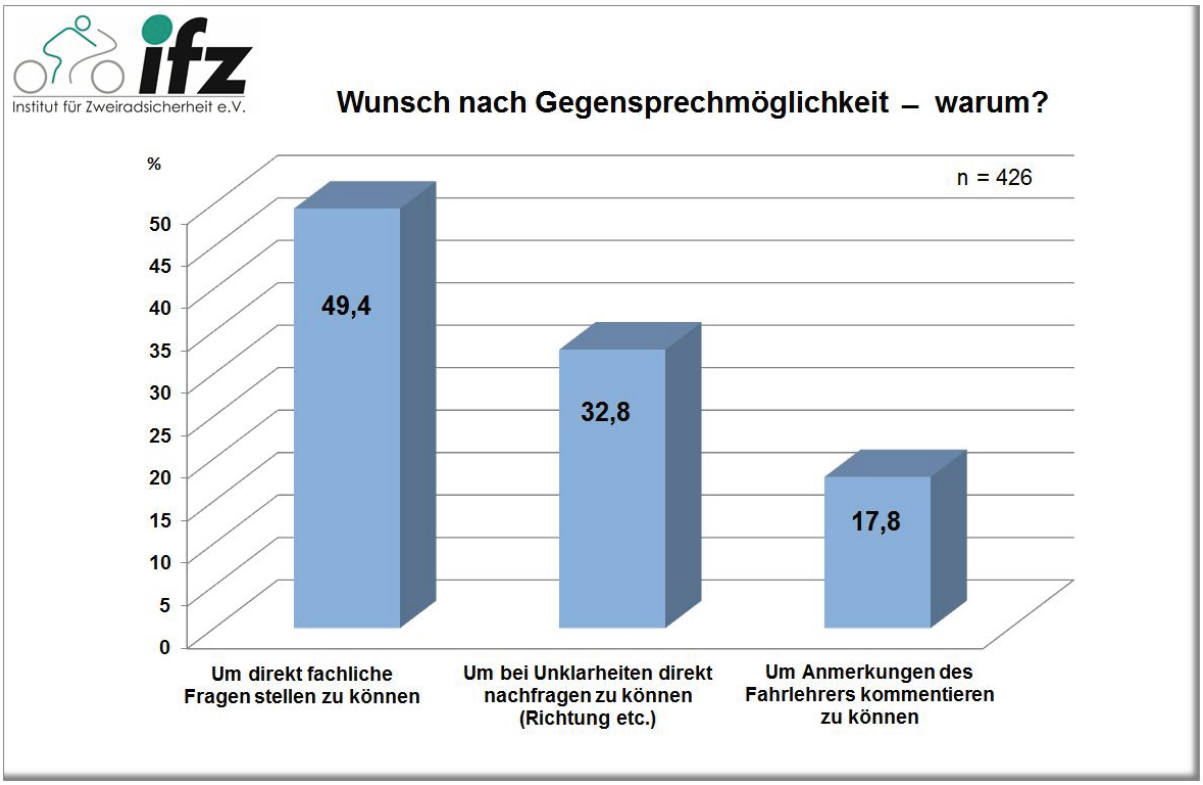

Abb. 37

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten, wie auch der Geschlechtervergleich.

6.3 Helm und Bekleidung

(Leih-) Helm der Fahrschule:

Auf die Frage, ob die jeweilige Fahrschule einen geeigneten Motorradhelm zur Verfügung gestellt hat, antworten 72,2 Prozent der Teilnehmer mit einem „Ja“. Demnach steht in 27,8 Prozent der Fälle seitens der Fahrschule kein Motorradhelm für die praktischen Unterrichtseinheiten zur Verfügung (vgl. Abb. 38).

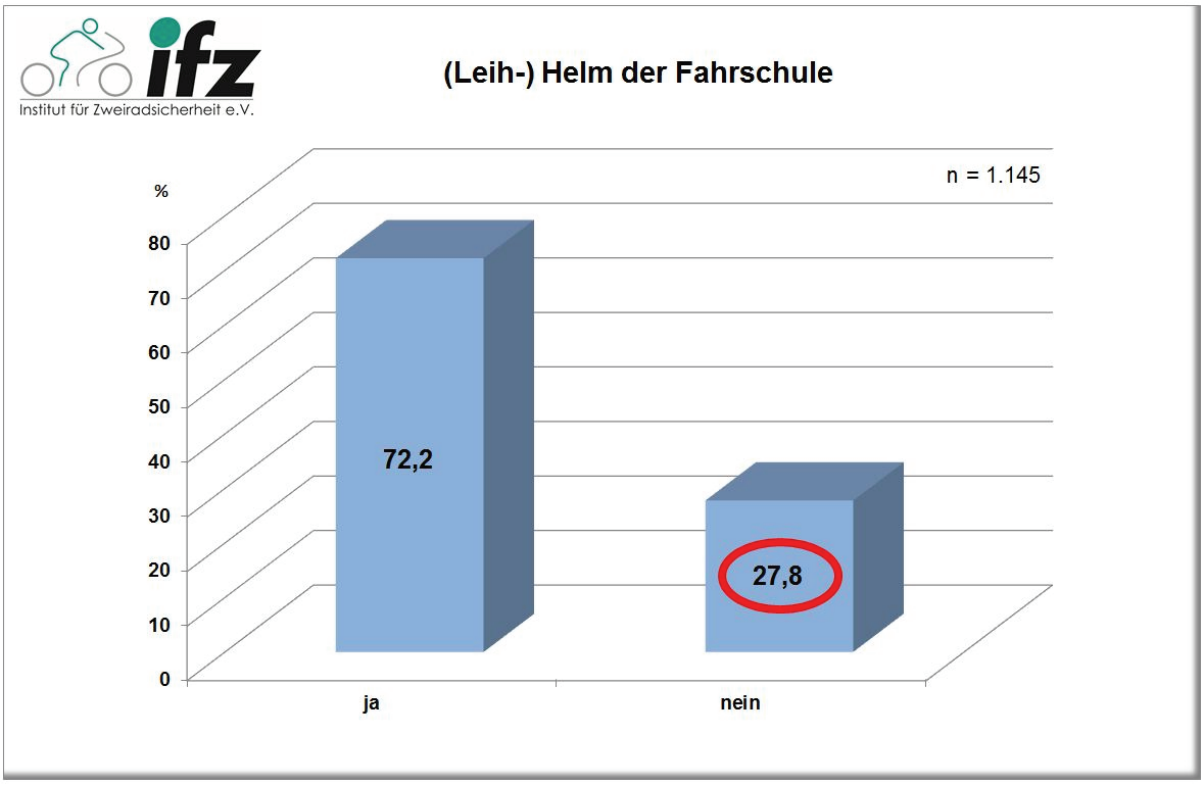

Abb. 38

Diese Zahl könnte sich darin begründen, dass es bei einigen Fahrschulen gängige Praxis ist, dem Fahrschüler direkt zum Kauf eines eigenen Helmes zu raten, den er langfristig sowieso benötigt und gleich von Anfang an im Rahmen seiner Ausbildung nutzen kann. Grundsätzlich spricht auch nichts gegen diese Vorgehensweise. Die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV; Fahrerlaubnisprüfung, 2.2.18) sieht lediglich vor, dass im Rahmen der Zweiradprüfung geeignete Schutzkleidung, u. a. ein Schutzhelm getragen werden muss. Dennoch kann nicht davon ausgegangen werden, dass jedem Fahrschüler gleich zu Beginn seiner Ausbildung der Kauf eines Motorradhelmes zugemutet werden kann. Gegebenenfalls verliert der Bewerber im Laufe der Ausbildung das Interesse, erkrankt, plant erst viel später ein Motorrad zu kaufen, etc. Die Gründe können ganz unterschiedlich gelagert sein. Deshalb sollte eine ordentliche Motorradfahrschule Leih-Helme in den gängigen Größen (siehe nächstes Kapitel) anbieten können.

Um die möglichen Fälle der Nutzung von eigener Ausstattung des Fahrschülers auszuschließen, wurde innerhalb der Fragestellung explizit darauf hingewiesen, dass ein „Ja“ (Fahrschule hat Leih-Helm angeboten) auch für den Fall anzugeben sei, wenn ein eigener, mitgebrachter Helm getragen wurde, ein Fahrschulhelm aber vorhanden war.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Fahrschulhelme in verschiedenen Größen:

60,4 Prozent aller Fahrschulen bieten ihren Fahrschülern eine ausreichende Auswahl hinsichtlich der Größe des Helms an (siehe Abb. 39). 33,3 Prozent der Fahrschulen stellen gar keinen Helm oder gar keine Auswahl an Helmen zur Verfügung.

In 6,3 Prozent der Fälle ist eine Auswahlmöglichkeit gegeben, jedoch nicht in ausreichender Form.

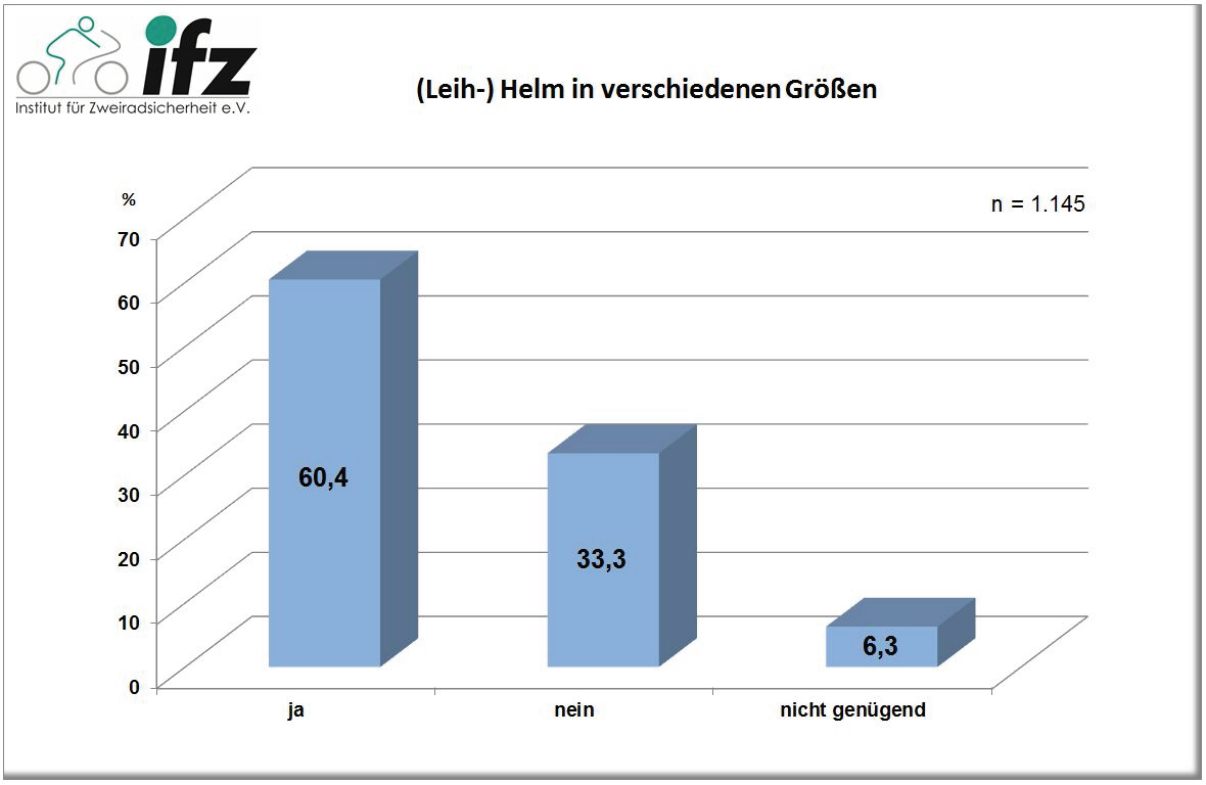

Abb. 39

Nach diesen Ergebnissen sind während der Motorradausbildung nicht einmal zwei Drittel der befragten „Fahrschüler“ mit einem Helm unterwegs, der richtig passt.

Ein zentraler Punkt bezüglich des Sicherheitsgewinns durch das Tragen eines Motorradhelms ist der korrekte Sitz, bedingt durch Form und Größe. Ein zu eng sitzender Helm wirkt sich in der Regel bei längerem Tragen erheblich auf das Wohlbefinden und die Konzentration des Fahrers und damit auf die aktive Sicherheit aus. Ein zu großer Helm bietet im Rahmen der passiven Sicherheit, also bei einem Sturz, keinen ausreichenden Schutz und kann sich sogar vom Kopf lösen. Während der Ausbildung in der Fahrschule müssen dem Fahrschüler genau diese Fakten in Vorbildfunktion erläutert und vorgelebt werden.

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Zustand des Fahrschulhelms:

Um den Zustand ihres ehemaligen Fahrschulhelmes zu bewerten, konnten die Teilnehmer auf einer Skala von „sehr gut“ bis „mangelhaft“ ihrer Meinung Ausdruck verleihen (siehe Abb. 40).

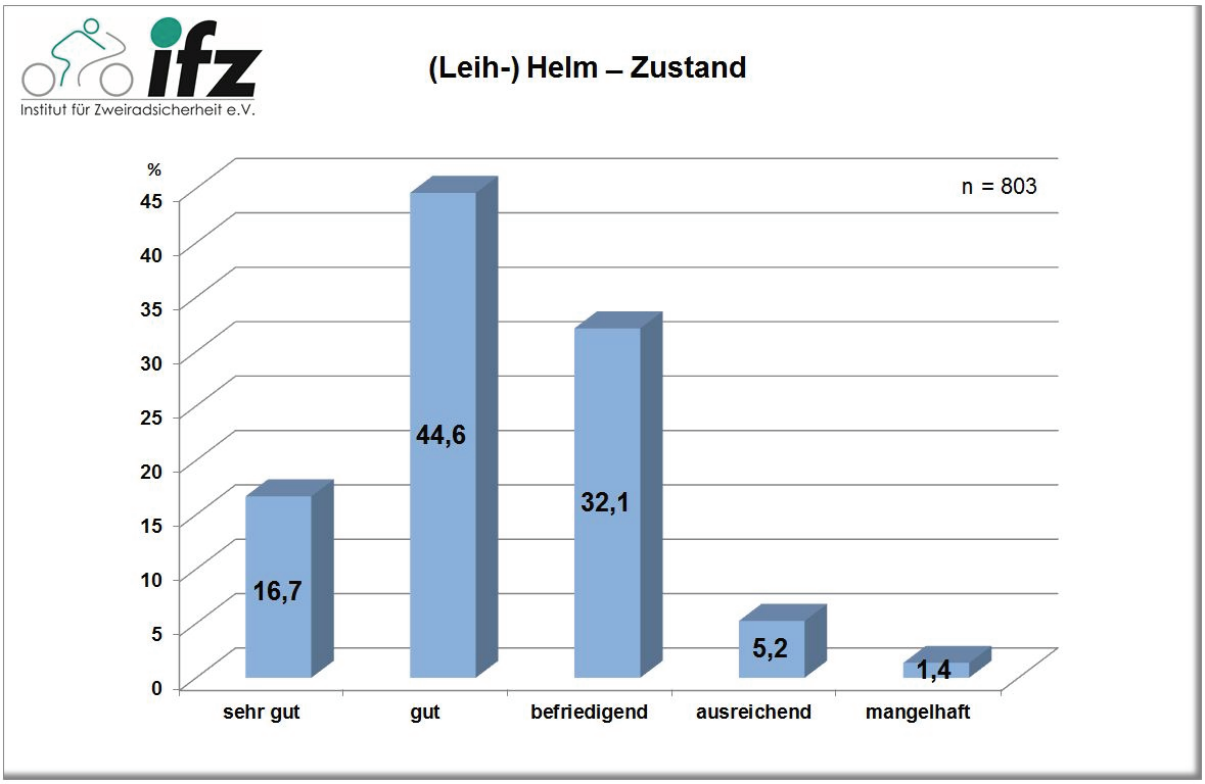

Abb. 40

Bei 93,4 Prozent der Angaben ist der Fahrschulhelm (inkl. des Visiers) in einem Zustand, der mit „sehr gut“ bis „befriedigend“ eingestuft wird.

Interessant ist die Tendenz, dass die Fahrschulen, die ihre Klasse-A-Fahrschüler immer oder zumindest manchmal mit dem Motorrad begleiten, einen höheren Ausstattungsgrad hinsichtlich Helm (und Bekleidung, siehe nächstes Kapitel) vorweisen können, als diejenigen, die nie mit dem Motorrad mitfahren.

(Leih-) Motorradbekleidung der Fahrschule:

Auf die Frage, ob die jeweilige Fahrschule generell geeignete Motorradbekleidung zur Verfügung stellen konnte, antworten 69,8 Prozent der Teilnehmer mit einem „Ja“. Somit haben 30,2 Prozent der Fahrschulen ihren Fahrschülern keinerlei Motorradbekleidung für die Ausbildung angeboten. Fast ein Drittel der Fahrschüler musste also auf ausreichende Bekleidung seitens der Fahrschule verzichten. Auch im Rahmen dieser Fragestellung wurde explizit darauf hingewiesen, dass die Nutzung eigener

Ausstattung nicht berücksichtigt werden sollte. Es ging also konkret darum, ob die Fahrschule überhaupt einen Ausstattungspool vorhält.

Betrachtet man die Vergleichszeiträume $\mathbf{F_{neu}}$ und $\mathbf{F_{alt}}$, so zeigt sich ein Anstieg bei den Fahrschulen, die Leihbekleidung anbieten, von 11,0 Prozent.

Bei der Frage, welche Bekleidung konkret zur Verfügung gestellt wurde, werden Handschuhe (55,1%), eine geeignete Jacke (57,8%) und Nierengurt (54,8%) etwa gleichrangig genannt. Nur 40,7 Prozent der Befragten wurde eine Motorradhose angeboten (siehe Abb. 41).

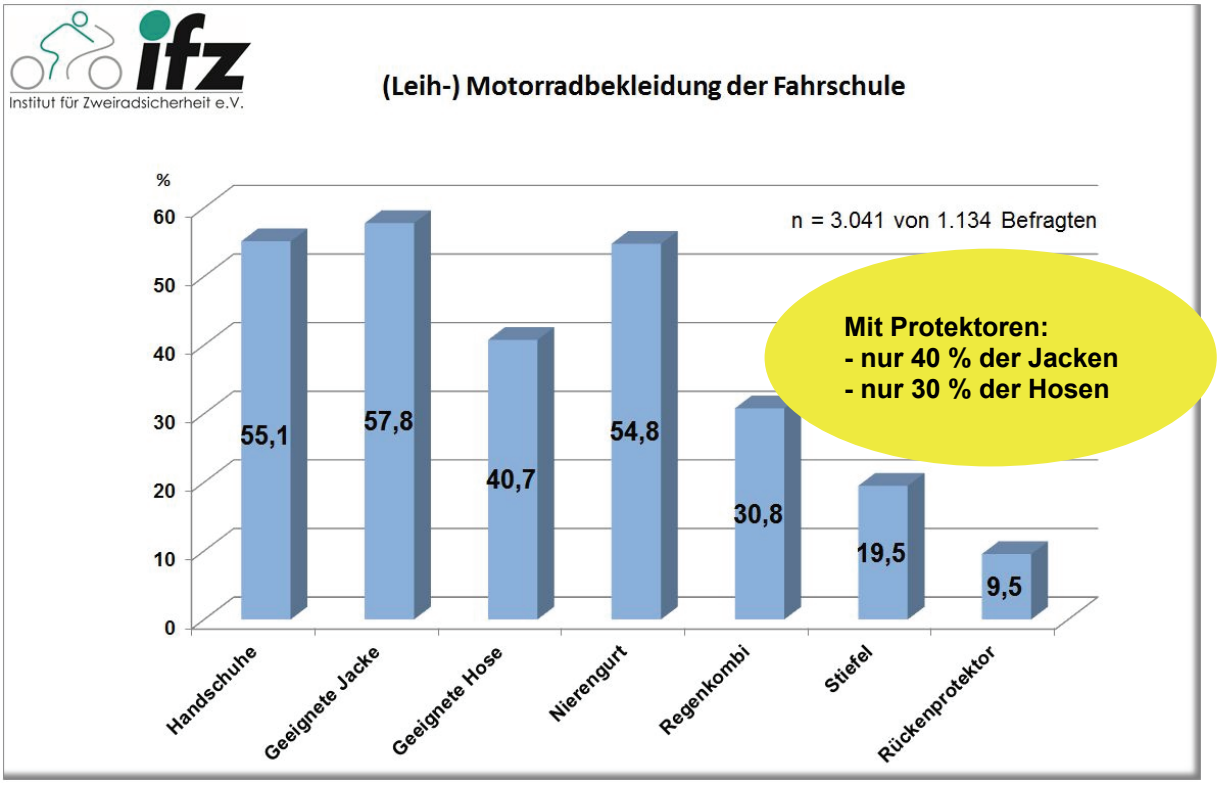

Abb. 41

Einen passenden Regenschutz (Regenkombi etc.) erhalten 30,8 Prozent aller Befragten. Hierbei gilt anzumerken, dass eine Regenkombi vermutlich auch nur bei Regen genutzt wird, der Großteil der Ausbildungsfahrten aber eher im Trockenen stattfindet. Ebenso wird wasserabweisende Textilbekleidung möglicherweise von den Teilnehmern nicht als Regenschutz im klassischen Sinne eingestuft.

Interessant wird es beim Schuhwerk: Nur 19,5 Prozent der Befragten werden Leih-Motorradstiefel von der Fahrschule angeboten. Was die Verletzungshäufigkeiten verschiedener Körperregionen[9] angeht, so sind gerade die unteren Gliedmaßen bei einem Motorradunfall mit rund 80 Prozent am häufigsten betroffen und sollten besonders geschützt werden. Die sich hier widerspiegelnde Bereitstellung von

[9] lt. Angaben der Medizinischen Hochschule Hannover (MHH)

entsprechender Ausstattung ist somit als unzureichend einzustufen. Hier ist die Vorbildfunktion der Fahrschule viel zu sehr vernachlässigt.

Nur 39,4 Prozent der zur Verfügung gestellten Jacken und 29,1 Prozent der Hosen waren mit entsprechenden Protektoren ausgestattet.

Wie bei der Abfrage zum Helm schon erwähnt, zeichnet sich ebenfalls die Tendenz ab, dass die Fahrschulen, die ihre Klasse-A-Fahrschüler „immer“ oder zumindest „manchmal“ mit dem Motorrad begleiten, einen höheren Ausstattungsgrad hinsichtlich der Leih-Bekleidung vorweisen können als diejenigen, die „nie“ mit dem Motorrad mitfahren.

Motorradbekleidung in der Fahrschule vorhanden – verschiedene Größen:

47,6 Prozent der Befragten geben an, dass ihre Fahrschule Motorradbekleidung in verschiedenen Größen zur Verfügung gestellt hat. Weitere 11,9 Prozent empfinden die Auswahl als nicht genügend. 40,5 Prozent haben keine Auswahlmöglichkeiten (siehe Abb. 42).

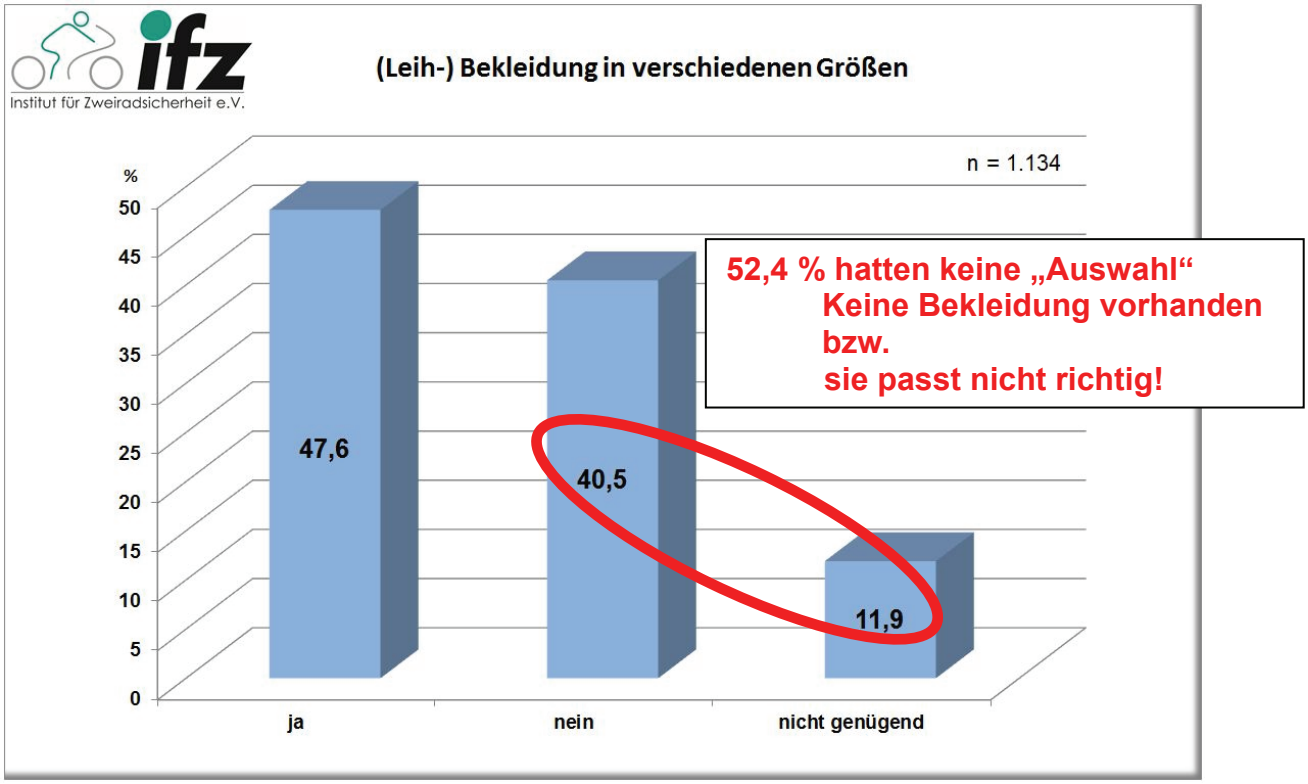

Abb. 42

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, dass über die Hälfte (52,4 %) der Fahrschüler nicht ausreichend bzw. gar nicht mit Motorradbekleidung in ihrer Fahrschule versorgt werden.

Motorradbekleidung vorhanden – Zustand:

12,2 Prozent bewerten ihre, von der Fahrschule zur Verfügung gestellte Motorradbekleidung als „sehr gut“. 48,3 Prozent der Teilnehmer vergeben hier ein „gut“, knapp 33 Prozent ein „befriedigend“. Neben 6,4 Prozent „ausreichend“ ist die Vergabe der Bewertung „mangelhaft“ kaum erwähnenswert (vgl. Abb. 43).

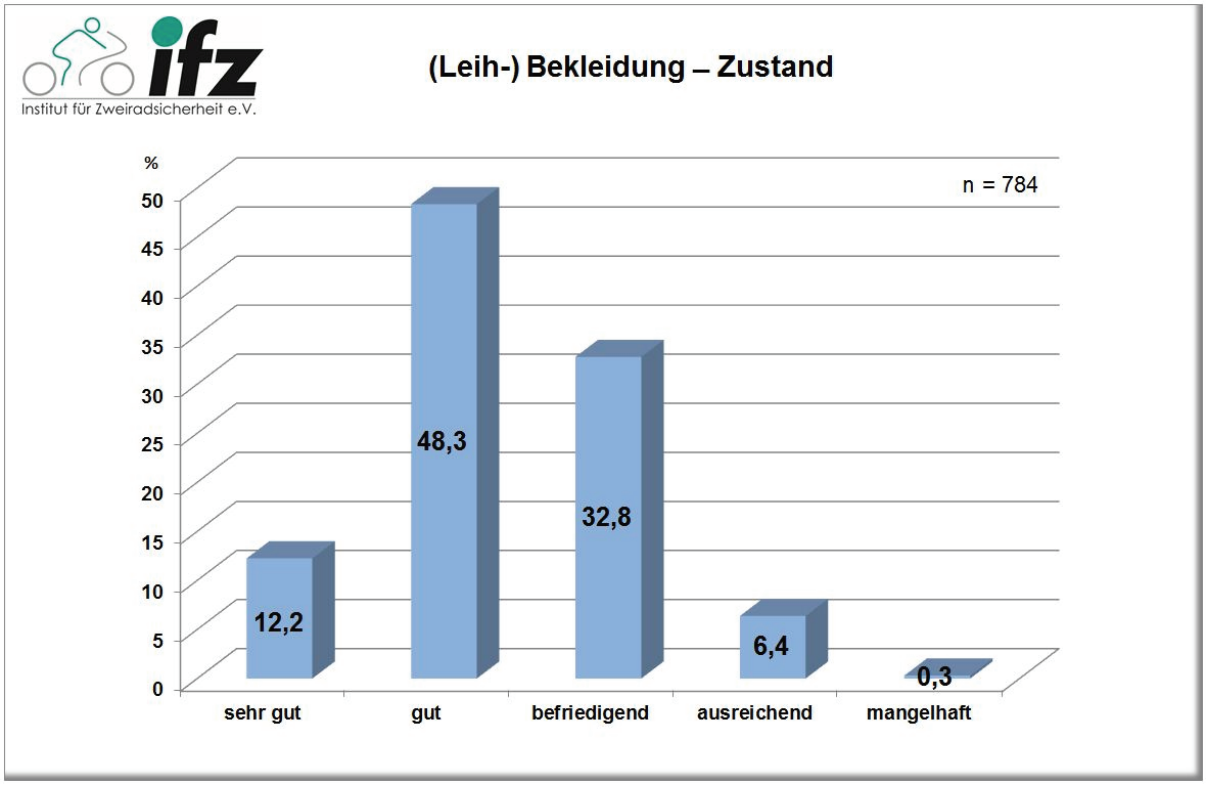

Abb. 43

Der Vergleich bezüglich der von uns gewählten Jahrgangskategorien $\mathbf{F_{alt}}$ und $\mathbf{F_{neu}}$ zeigt keine Auffälligkeiten.

Damit kann das Ergebnis der Befragung bezüglich des Zustandes der Leihbekleidung – sofern eine vorhanden war! – durchaus als positiv gewertet werden.

6.4 Zusammenfassung Helm und Bekleidung

Die in Kapitel 6.3 dargestellten Ergebnisse belegen, dass im Bereich der Fahrerausstattung große Defizite seitens der Fahrschulen festzustellen sind.

Der derzeitige gesetzliche Rahmen sieht vor, dass zumindest während der Prüfungsfahrt geeignete Schutzkleidung genutzt wird. Demnach müssen folgende Komponenten laut Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV; Fahrerlaubnisprüfung, 2.2.18) vom Fahrschüler getragen werden:

1. Schutzhelm
2. Handschuhe
3. anliegende Jacke
4. Mindestens knöchelhohes festes Schuhwerk (z. B. Stiefel)

Darüber hinaus findet das Thema „Fahrerausstattung“ seinen Platz im theoretischen sowie praktischen Zusatzstoff für die Klasse A in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung. Gerade hier fällt die vorhandene Diskrepanz zwischen den vorgegebenen Lehrinhalten und dem tatsächlichen Tragen von Motorradbekleidung während der praktischen Ausbildung auf.

Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) sieht im Rahmenplan für den klassenspezifischen Zusatzstoff der Klasse A (Anlage 2.1) unter 1. b) folgende theoretische Inhalte vor:

„Schutz des Fahrers/Beifahrers: Anforderungen an Schutzhelme, geeignete Schutzkleidung, Schuhwerk, Handschuhe und sonstiges Sicherheitszubehör; auffällige, auf weite Entfernung erkennbare Bekleidung, Verletzungsschutz, Wetterschutz.

Darüber hinaus ist im entsprechenden Teil der Fahrschüler-Ausbildungsordnung für den praktischen Unterricht in der Anlage 3 unter 17.3.3 das Thema „Fahren mit Schutzkleidung“ vorgesehen.

Auch der Curriculare Leitfaden für die Motorrad-Ausbildung der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e.V. (S. 18 und 25) geht sowohl auf theoretische als auch praktische Aspekte beim Thema „Helm und Motorradbekleidung“ ein.

All diese genannten Regelwerke versorgen die Fahrschulen bzw. die hier zuständigen Fahrlehrer mit gezielten Vorschriften und Aufforderungen hinsichtlich der Vermittlung von ausstattungsrelevantem Wissen. Dies geschieht nicht zufällig. Im Gegensatz zum Pkw mit Fahrgastzelle, Airbags und Schutzgurt, bietet ein motorisiertes Zweirad deutlich weniger Schutz gegen mögliche Sturz- und Unfallfolgen. Ebenso wenig gegen den Einfluss verschiedenster Witterungen (Hitze, Kälte, Nässe etc.). Helm und geeignete Motorradbekleidung schaffen hier sowohl im Bereich der passiven als auch der aktiven Sicherheit klare Vorteile. Aus diesem Grunde sollte bereits während der Fahrschulausbildung damit

begonnen werden, dem zukünftigen Motorradfahrer diese Vorteile zu vermitteln und auch praktisch zu verzahnen. Dazu ist die Vorbildfunktion des Fahrlehrers, der hier als gutes Beispiel fungieren sollte, von großer Bedeutung. Dabei zählen nicht nur das exemplarische Bereitstellen von Helm und Bekleidung, sondern auch ein ordnungsgemäßer Zustand sowie eine korrekte Passform.

Es geht also in erster Linie darum, dem zukünftigen Motorradfahrer zu vermitteln, dass neben dem Tragen des Helmes (gesetzlich vorgeschrieben) auch der Einsatz von entsprechender Bekleidung sehr wichtig ist und quasi gleichrangig dazugehört.

Sicherlich scheint es unter der Berücksichtigung finanzieller Gesichtspunkte nachvollziehbar, dass Fahrschulen nicht auf jede individuelle Größe reagieren können. Ein oftmals praktikabler Weg besteht darin, dass der Schüler seine schon vorhandene eigene Ausstattung nutzt bzw. ihm nahegelegt wird, sich entsprechend selber auszustatten. Wichtig ist aber auch hierbei, dass der Fahrlehrer den Zustand und die Passform kontrolliert und dem Schüler die Wichtigkeit dieser Thematik vermittelt.

Beim Blick auf die Angabe der Zufriedenheit mit der praktischen Ausbildung fällt auf, dass zufriedenen Teilnehmern signifikant öfter ein Helm in verschiedenen Größen zur Verfügung gestellt wurde als den „Unzufriedeneren“. 45,5 Prozent derer, die beim Helm aus mehreren Größen auswählen konnten, vergaben das Urteil „sehr gut“ hinsichtlich ihrer Zufriedenheit mit der Ausbildung. Bei denen, die keine Auswahlmöglichkeit hatten, waren es dagegen nur 20,9 Prozent. Der gleiche signifikante Zusammenhang besteht beim Thema „Helmzustand“.

Bei der Überprüfung der gleichen Zusammenhänge in Verbindung mit dem Wiederbesuch der Fahrschule ergeben sich ähnliche Ergebnisse. Mit nachlassendem Ausstattungsgrad bezüglich Helm und Bekleidung steigt die Anzahl derjenigen, die dieselbe Fahrschule nicht wieder besuchen würden.

Weitere Kreuzvergleiche verschiedener Ergebnisse untermauern den Verdacht, dass bei vermehrter Vernachlässigung der Ausstattung hinsichtlich der Klasse-A-Ausbildung auf ein geringeres Sicherheitsbewusstsein des Fahrlehrers bzw. der Fahrschule geschlossen werden kann. Dies zeigt sich u.a. an den folgenden Punkten: Absolventen, die keinen Leih-Helm zur Verfügung gestellt bekamen, führten auch verhältnismäßig weniger Trockenübungen vor der allerersten Fahrt durch (mit Helm: 52,7%; ohne Helm: 40,3%; $p < 0{,}001$). Ein ähnliches Bild zeichnet sich in Anlehnung an die bereitgestellte Bekleidung ab (Bekleidung ja: 53,6%; Bekleidung nein: 38,9%; $p = 0{,}001$).

Weitere Zusammenhänge lauten: Wird von der jeweiligen Fahrschule Motorradbekleidung angeboten, ist …

- eher ein Motorrad mit ABS genutzt worden (hoch signifikant)
- der gesonderte klassenspezifische Unterricht öfter durchgeführt worden (hoch signifikant)

- der Fahrlehrer öfter „immer“ oder „manchmal“ mit dem eigenen Motorrad mitgefahren (signifikant)
- das Thema „Mentales Training“ öfter angesprochen worden (signifikant).

6.5 Aktuelle Rechtsprechung zur Motorradbekleidung in der Fahrschulausbildung

An dieser Stelle möchten wir den aktuellen Stand hinsichtlich des Einsatzes von Motorradbekleidung in der Fahrschulausbildung darstellen. Aufgrund aktueller Rechtsprechung (Oberlandesgericht Nürnberg) hat die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) im April 2012 die Fahrlehrerschaft auf mögliche Auswirkungen hingewiesen[10]:

„Im Rahmen der Motorradausbildung wird dem Fahrlehrer eine erhöhte Verantwortungs- und Sorgfaltspflicht auferlegt, die über die bloßen Bestimmungen des § 21a, Absatz 2 der Straßenverkehrsordnung (StVO) und Paragraf 4 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) in Verbindung mit Anlage 2.1 hinausgeht. Hiernach ist es gerade die Aufgabe einer Ausbildung, mehr zu vermitteln als das nach dem Gesetz absolut Notwendige.

Um Haftungsansprüche gegen Fahrlehrer weitestgehend ausschließen zu können, empfiehlt die BVF als Mindeststandard:

- *geeigneter, passender Motorradhelm mit sauberem, unverkratztem Visier*
- *geeignete, eng anliegende Motorradjacke*
- *separater Rückenprotektor, sofern er nicht bereits in die Motorradjacke eingearbeitet ist*
- *geeignete Motorradhose*
- *Motorradstiefel mit ausreichendem Knöchelschutz*
- *Motorradhandschuhe*

Als ungeeignet ist eine übliche Wetterschutz- und Freizeitbekleidung anzusehen, die nicht speziell auf die Bedürfnisse des Motorradfahrens zugeschnitten ist. Dem Kälte- und Nässeschutz ist zusätzlich Rechnung zu tragen.

Die neueste Rechtsprechung verpflichtet die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer dazu, die Ausbildung nicht durchzuführen, falls der Fahrschüler das Tragen der vorgenannten Motorradbekleidung verweigert.“

Diese Empfehlung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände ist ein weiterer Schritt, der dazu beitragen kann, das Thema „Ausstattung des Fahrschülers“ in der Klasse-A-Ausbildung zu verbessern.

[10] Magazin Fahrschule 6/2012, S. 36

7 Zusammenfassung zentraler Ergebnisse und abgeleitete Forderungen

Eigene Beobachtungen, vermehrte Anfragen von und Gespräche mit Fahrschul-Absolventen haben die Annahme nahegelegt, dass es noch immer eine große Bandbreite bezüglich einer qualitativ guten Motorrad-Fahrausbildung gibt. Gemeint sind hiermit Faktoren wie die Motivation, das Wissen, das eigene Können des Fahrlehrers und der Ausstattungsgrad (Bekleidung, Helme, Motorräder, …) der Fahrschule.

Die theoretische und praktische Fahrschulausbildung zielt in erster Linie darauf ab, alle Fahranfänger auf ein Mindestmaß daraufhin vorzubereiten, selbständig am motorisierten Straßenverkehr teilzunehmen. Es steht also eine „Anfängerkompetenz“ im Vordergrund, die ein Weiterlernen in Eigenverantwortung im Straßenverkehr ermöglichen soll. Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass die Fahrschulausbildung in Deutschland im internationalen Vergleich als gut gegliedert und relativ hochentwickelt bezeichnet werden kann. Dennoch sind mit Blick auf die Ausbildung der Klasse A (Motorrad) Schwächen und Lücken vorhanden, denen Beachtung geschenkt werden muss.

Die vorliegenden Ergebnisse dieser Studie zeigen, dass die Annahme vorhandener qualitativer Unterschiede im Grundsatz bestätigt werden kann und dass das Ausbildungsniveau deutschlandweit stark differiert. In vielen Fällen geht es hierbei darum, dass bestehende Regelwerke wie zum Beispiel Teile des Fahrlehrergesetzes (FahrlG), der Fahrerlaubnisverordnung (FeV), der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) oder des Curricularen Leitfadens (Ausbildung Motorrad) nicht eingehalten bzw. nicht zur Genüge umgesetzt werden.

In den folgenden Zusammenfassungen werden jeweils an passender Stelle Vorschläge unterbreitet, wie Verbesserungen zustande kommen können, um das Ausbildungsniveau insgesamt anzuheben. Gerade auf einem motorisierten Zweirad, als schwächerer Verkehrsteilnehmer, ist eine hochwertige Ausbildung unabdingbar. Die folgenden Zusammenfassungen zeigen Möglichkeiten, wie eine potenzielle Verbesserung der Verkehrssicherheit für Motorradfahrer durch eine effizientere Fahrausbildung realisiert werden kann.

7.1 Zur theoretischen Ausbildung der Klasse A:

Klassenspezifischer Unterricht der Klasse A (Details unter 2.1)

Der theoretische Unterricht im Rahmen der Ausbildung für eine Motorradfahrerlaubnis gliedert sich laut § 4 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung in einen allgemeinen Teil (Grundstoff – klassenübergreifend) sowie den jeweiligen klassenspezifischen Teil (Zusatzstoff), der gesondert durchzuführen ist.

Zentrales Ergebnis:
Dieser gesetzlich geforderte theoretische Zusatzunterricht für die Zweiradklasse A (zweiradspezifische Inhalte) hat in 25,4 Prozent der Fälle nicht stattgefunden. Demnach ist zu unterstellen, dass zentrale Inhalte dieses wichtigen Zusatzstoffes bei diesen Teilnehmern gar nicht oder unzureichend thematisiert wurden, da der allgemeine Unterricht dafür keinen Spielraum lässt.

Um aber auf die Fahreigenschaften eines Motorrades in verschiedenen Situationen entsprechend reagieren zu können, ist es wichtig, die grundsätzlichen Wirkungszusammenhänge zu verstehen. Der allgemeine Unterricht (Grundstoff für alle Klassen) bietet hier keine ausreichenden Ansätze. Da sich ein motorisiertes Zweirad (Einspurfahrzeug) in vielen Bereichen seines fahrphysikalischen Verhaltens deutlich vom Pkw (Zweispurfahrzeug) unterscheidet, ist es wichtig, genau diese „Eigenarten“ kennenzulernen, um auch entsprechend darauf als Fahrer reagieren zu können. In dieser Studie wurden u. a. drei Fragen zum Thema „zweiradspezifisches Fachwissen“ abgefragt, wodurch sich anhand der Auswertung eine eindeutige Abhängigkeit zwischen dem vorhandenen Fachwissen und der Teilnahme an dem zweiradspezifischen Unterricht nachweisen ließ: Teilnehmer, die an dem Zusatzunterricht teilgenommen haben, schneiden bezüglich ihres Fachwissen auch deutlich besser ab.

Deshalb fordern wir in diesem Punkt eine striktere Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben. Es muss vermehrt darauf geachtet werden, dass der klassenspezifische Zusatzstoff (Motorrad: 4 Doppelstunden) auch gesondert für die Anwärter dieser Fahrerlaubnisklasse angeboten und durchgeführt wird. Eine Vermischung der klassenspezifischen Inhalte mit denen anderer Fahrerlaubnisklassen ist nicht zielführend und auch nicht zulässig. Angesprochen sind hier in erster Linie die Fahrschulen selber, aber auch die jeweiligen Kontrollinstanzen im Rahmen der Fahrschulüberwachung.

Erarbeitung der Lösungen im theoretischen Unterricht (Details unter 2.2)

Die Paragraphen 3 und 4 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) geben hinsichtlich der Ausbildungsgrundsätze und des theoretischen Unterrichts vor, dass selbständiges Lernen und auch das Weiterlernen nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis gefördert werden sollen. Ebenso heißt es, dass der Unterricht methodisch vielfältig sein sollte.

Zentrales Ergebnis:

Der Anteil derjenigen, die Lösungen ausschließlich durch den Fahrlehrer „präsentiert“ bekamen (Frontalunterricht), ist mit 27,3 Prozent relativ groß. Unumstößlich ist die Tatsache, dass der Frontalunterricht wohl eine der am häufigsten verwendete Unterrichtsform in Fahrschulen ist. Formen dieser Art des Lehrens sind auch durchaus zielführend, vor allem, um Sachverhalte schnell und gut organisiert zu vermitteln. Allerdings sollte nicht nur „mechanisches Pauken“, sondern auch die selbständige Erarbeitung von Lösungen und Zielen bzw. die Heranführung an diese Selbständigkeit – beispielsweise durch Gruppenarbeit – mehr im Vordergrund stehen.

Deshalb fordern wir in diesem Punkt, dass der Einsatz der frontalen Unterrichtsform anteilsmäßig reduziert werden sollte. Wichtig ist ein vielseitiger Unterricht, damit alle Fahrschüler erreicht und eingebunden werden. Um an dieser Stelle Missverständnissen vorzubeugen: Es geht nicht darum, eine der beiden (oder auch weitere) Unterrichtsformen zu bevorzugen, sondern um eine abwechslungsreiche Interaktionsform, damit der Unterricht für den Fahrschüler interessant bleibt. Denn eines ist sicher: Je vielschichtiger und interessanter der Unterricht ausfällt, desto größer wird auch der langfristige Lerneffekt sein. Der Curriculare Leitfaden für die Motorradausbildung der Deutschen Fahrlehrer-Akademie spricht vor diesem Hintergrund vom „Handlungsorientierten Unterricht“. Hier geht es um einen ganzheitlichen und lernaktiven Unterricht, der zwischen Lehrer und Schüler und einem vereinbarten Handlungsgegenstand, z. B. „Vorfahrt – geben und nehmen“ einen gemeinsamen Unterrichtsprozess fördert. Gegebenenfalls ist es sinnvoll, bereits während der Ausbildung zum Fahrlehrer verstärkt das Thema „Unterrichtsform“ hinsichtlich dieser Ausführungen zu vertiefen.

Behandelte Themen im theoretischen Unterricht und der Wunsch nach deren Vertiefung (Details unter 2.3)

Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) gibt sowohl die Unterrichtsinhalte für den Grundstoff (gemeinsamer Unterricht für alle Klassen) als auch die Inhalte für den klassenspezifischen Unterricht genau vor (Anlagen 1 und 2 der FahrschAusbO).

Zentrales Ergebnis:

92,3 Prozent der Befragten geben an, im theoretischen Unterricht alle Inhalte des für die Prüfung relevanten Lehrstoffes vermittelt bekommen zu haben, was als zufriedenstellend bezeichnet werden kann. Zwischen 86 und 91 Prozent der Fahrschüler wurden in den Themen „Allgemeine Gefahrenlehre“, „Zweiradspezifische Risiken“, „Fahrtechnik“, „Sicherheits- und Abfahrtkontrolle“ und „Fahrphysik“ unterrichtet. Der Blick auf weitere übergeordnete Themengebiete verrät jedoch, dass nicht alle Bereiche zufriedenstellend behandelt wurden:

Themengebiet:	Im Unterricht nicht behandelt bei …
„Fahrerausstattung“	… 17,2% der Befragten
„Motorrad Bremsanlagen“	… 22,4 % der Befragten
„Bereifung“	… 25,4 % der Befragten
„Mitnahme von Personen“	… 36,6 % der Befragten
„Gruppenfahrten/-regeln“	… 43,5 % der Befragten
„Sicherheitsrelevante Fahrzeugtechnik (z. B. Fahrerassistenzsysteme)“	… 51,9 % der Befragten
„Weiterbildung/Training nach Ausbildung“	… 57,4 % der Befragten

Was den Wunsch der Teilnehmer nach einer Vertiefung einzelner Themengebiete angeht, so finden sich hier interessanterweise wieder zwei Bereiche ganz vorne, die bei einem Großteil der Befragten behandelt wurden. Dies sind die Bereiche „Fahrtechniken“ und „Fahrphysik“. Eine Erklärung wäre, dass diese Bereiche im Unterricht entweder nicht ausreichend vom Fahrlehrer behandelt wurden oder ein gesteigertes Interesse der Teilnehmer vorliegt. An zweiter Stelle der Wünsche nach Themenvertiefung findet sich der Bereich „“Weiterbildung/Training“. Im Weiteren fällt auf, dass insbesondere die Themenbereiche mehr gefordert werden, die bislang in den Ausbildungsinhalten eher stiefmütterlich behandelt werden. Beispiele wären hier Themen wie „Die Mitnahme von Personen“, „Gruppenfahrten/-regeln“ oder „Sicherheitsrelevante Fahrzeugtechnik“.

Der Wunsch nach einer Vertiefung des Themas „Zweiradspezifische Risiken“ ist fast doppelt so groß (24%) wie der nach der Vertiefung des Themas „Allgemeine Gefahrenlehre“ (12,9%). Auch hier scheint den Teilnehmern inhaltlich noch einiges zu fehlen, was ihnen langfristig zu Gute kommen könnte.

Wie in anderen Lern- und Prüfungsbereichen auch, besteht natürlich ein Unterschied darin, ob der Fahrschüler lediglich auf die Prüfung vorbereitet wird – oder der Unterricht dahingehend greift, auch über das prüfungsrelevante Wissen hinaus geschult zu werden. Der Großteil der hier beschriebenen Themengebiete beinhaltet zentrale Aspekte der Zweiradsicherheit, die auf jeden Fall im theoretischen Unterricht der Klasse A behandelt werden sollten. In Anbetracht der Ausbildungsdauer (4 Doppelstunden á 90 Minuten) ist dies natürlich nur begrenzt möglich. Die allgemeinen Ausbildungsgrundsätze aus § 3 beschreiben jedoch, dass die **exemplarische Vertiefung einzelner Inhalte wichtiger sein kann als die inhaltliche Vollständigkeit.** Dem ist aus unserer Sicht zuzustimmen, was im Umkehrschluss aber nicht bedeuten darf, dass andere zentrale Inhalte aufgrund einzelner Vertiefungen gänzlich vernachlässigt werden. Alle Bereiche sollten zumindest kurz angesprochen werden. Darüber hinaus muss ein klarer Hinweis erfolgen, dass es für den Fahrschüler von enormer Bedeutung

ist, sich während und auch nach seiner Fahrschulzeit weiterhin mit den sicherheitsrelevanten Aspekten des Motorradfahrens auseinanderzusetzen.

Die Ergebnisse dieser Studie belegen zudem, dass gerade wichtige Bereiche, die weniger prüfungsrelevant sind, oftmals vernachlässigt werden. Beispielsweise Hinweise auf und Informationen über Sicherheitstrainings nach bestandener Prüfung, die Wichtigkeit einer kompletten Fahrerausstattung, oder auch sicherheitsrelevante Fahrzeugtechnik müssen den Fahrschülern verstärkt nähergebracht werden.

Fahrlehrer-Informationen hinsichtlich des eigenen Verhaltens – Selbstreflexion (Details unter 2.4)

Nach §1 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) besteht das Ziel der Fahrschulausbildung u. a. darin, den Fahrschüler zu einem sicheren, verantwortungsbewussten und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer zu erziehen. Im Weiteren ist davon die Rede, dass die Ausbildung eine realistische Selbsteinschätzung vermitteln soll. Die Bereitschaft und Fähigkeit zum rücksichtsvollen und partnerschaftlichen Verhalten und das Bewusstsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren sollen ebenfalls entsprechend vermittelt werden.

Der Curriculare Leitfaden für die Motorradausbildung beschreibt dazu passend als Ausbildungsrichtlinie: „Im Mittelpunkt der Ausbildung zum Motorradfahrer muss die Entwicklung der Sozialkompetenz stehen. Bei der theoretischen und praktischen Ausbildung muss der Fahrlehrer sein Augenmerk auf die Entfaltung der Persönlichkeit des Fahrschülers im Sinne eines sicheren und verantwortungsvollen Verkehrsteilnehmers richten. Der Unterricht sollte durchdrungen sein von Impulsen und einbildungswirksamen Vorstellungen im Hinblick auf Einstellung und Verhalten, damit dem Fahrschüler die Verantwortung für Mensch und Umwelt in Fleisch und Blut übergeht.“

Zentrales Ergebnis:
68,2 Prozent der Befragten wurden von ihrem Fahrlehrer angeregt, über ihr Verhalten auf dem Motorrad nachzudenken. Bei den übrigen 31,8 Prozent war dies nicht der Fall. Sie wurden also nicht angeregt, selbstreflektierend die eigenen Verhaltensweisen im Straßenverkehr kritisch zu betrachten und zu hinterfragen.

Fahrlehrer, die ihre Fahrschüler mit einem Motorrad begleiten, schneiden hier deutlich besser ab als ihre Berufskollegen, die ihre Motorradfahrschüler lediglich mit dem Fahrschul-Pkw begleiten.

Die Motivation zum Fahren, persönliche Einstellungen und die Selbsteinschätzung des eigenen Könnens und Verhaltens sind zentrale Bereiche, die einen sicheren oder aber unsicheren Fahrer ausma-

chen. So hat ein junger Fahranfänger theoretisch nicht unbedingt mit einem erhöhten Unfallrisiko zu rechnen, sofern er seine noch geringen Fähigkeiten entsprechend einschätzt und seinen Fahrstil danach anpasst. Dies ist aber in erster Linie nur dann realisierbar, wenn er die Fähigkeit zur ehrlichen Selbsteinschätzung mit sich bringt bzw. dahingehend „instruiert“ wird.

Die Fahrschulausbildung wird hier in der zeitlichen Kürze des Ausbildungsrahmens keine Wunder vollbringen können, denn persönliche Einstellungen und Motivationen lassen sich kaum innerhalb der relativ kurzen Fahrschulausbildung einschlägig verändern. Dennoch sollten immer wieder Impulse seitens der Fahrlehrer erfolgen, die den Fahranfänger über sein Verhalten nachdenken lassen. Denn die eigene Wahrnehmung des Könnens und Verhaltens wird auch den jeweiligen Fahrstil bestimmen.

Mentales Training (Details unter 2.5)

Um Handlungs- und Bewegungsabläufe trainieren bzw. festigen zu können, kann Mentales Training eine geeignete Unterstützung sein. Bekannte Abläufe können auf verschiedenen Wegen mental durchlaufen werden, ohne die Handlung wirklich auszuführen. Es handelt sich also um eine bewusste Vorstellung einer Handlung im Rahmen einer „Trockenübung“. Das Mentale Training ist keine gesetzliche Vorgabe für die Motorradfahrschulausbildung.

Zentrales Ergebnis:
76,2 Prozent der Teilnehmer haben während der Fahrschulausbildung in keiner Form etwas über „Mentales Training“ erfahren, obwohl der Curriculare Leitfaden für die Motorradausbildung dieses Thema sehr umfangreich aufgreift. In 23,8 Prozent der Fälle wurde das Thema zumindest angesprochen. Durchgeführt wurde ein Mentales Training in 13,4 Prozent der Fälle.

Fahrlehrer, die ihre Fahrschüler immer oder manchmal mit einem Motorrad begleiten, schneiden hier deutlich besser ab, als diejenigen, die dies nie praktizieren.

Mentales Training ist ein gutes Instrument zur Unterstützung des Lernerfolgs. Anders als beispielsweise beim Pkw gestalten sich die Handlungsabläufe auf einem Motorrad komplexer. Um diese Abfolgen regelrecht auswendig zu lernen, bietet sich die Möglichkeit des Mentalen Trainings. So empfiehlt es auch der Curriculare Leitfaden. Das wiederholte Sich-Vorstellen einer Handlungsabfolge kann eine Verbesserung des Bewegungsablaufs in der späteren tatsächlich ausgeführten Handlung bewirken. Dies führt zur mehr Sicherheit des Fahrschülers, dazu kann die Sturzwahrscheinlichkeit aufgrund von „Bedienungsfehlern“ gesenkt werden. Wie das jeweilige Mentale Training durchgeführt werden soll, bleibt Ermessensache des Fahrlehrers. Auch bleibt hierfür im Ausbildungsrahmen nur wenig Zeit. So könnte der Fahrlehrer beispielsweise im Unterricht das Prozedere des Mentalen Trainings erläutern und als eine Art Hausaufgabe die Schüler bestimmte Handlungsabläufe zu Hause trai-

nieren lassen. Während der Fahrstunden bzw. der praktischen Übungen könnte kurz die folgende Handlung mental durchlaufen werden. Es gibt hier natürlich viele verschiedene Herangehensweisen, die jedoch an dieser Stelle nicht näher erläutert werden sollen.

Lehrbuchnutzung (Details unter 2.6)

Damit sich der Fahrschüler ausgiebig auf die theoretische Führerscheinprüfung vorbereiten kann, bieten Fahrschulen in Ergänzung zu den amtlichen Fragebögen Begleit-Literatur an. Diese gibt es sowohl für den Grundstoff als auch klassenspezifisch und kann vom Fahrschüler optional erworben werden.

Zentrales Ergebnis:

31,1% der Befragten nutzen ihr Lehrbuch sehr intensiv. Weitere 26,7 Prozent gelegentlich – und 8,3 Prozent gar nicht, obwohl sie eines besitzen. 33,9 Prozent der Absolventen besitzen kein Lehrbuch mit den prüfungsrelevanten Inhalten.

Bei der zeitlichen Betrachtung dieser Angaben kann beim Vergleich von $\mathbf{F_{alt}}$ zu $\mathbf{F_{neu}}$[11] eine Abnahme der intensiven Nutzung des Lehrbuches von 36,7 auf 27,0 Prozent festgestellt werden. Im Jahr 2011 sind es nur noch 22,9 Prozent. Dies zeigt, dass der Trend eher dahin geht, kein Lehrbuch zu nutzen.

Durch die Studie konnte nicht nachgewiesen werden, ob sich die Fahrschüler ihr Wissen eventuell über andere Medien geholt haben. Es liegt allerdings die Vermutung nahe, dass eher nur die amtlichen Prüfungsfragen intensiv „gepaukt“ werden und zusätzliches relevantes Wissen – über die Prüfungsfragen hinaus – kaum erworben wird.

Obwohl individuelles Wissen vermehrt auf andere Weise (Neue Medien) als durch ein begleitendes Lehrbuch erworben werden kann, sind wir jedoch der Meinung, dass z. B. die Suche im Internet ein kompaktes Werk, in dem alle relevanten Themen behandelt werden, nur ergänzen kann. Deshalb sehen wir in der intensiven Lehrbuchbenutzung (auch elektronisch) nach wie vor einen wichtigen Baustein in der Fahrausbildung.

Entsprechend § 3 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) soll das selbstverantwortliche Weiterlernen nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis gefördert werden. Das Lehrbuch kann hierbei als ein Hilfsmittel betrachtet werden und somit über die Prüfung hinaus nützlich sein. Deshalb sind wir der Meinung, dass der Erwerb des Lehrbuches bei der Anmeldung in der Fahrschule obligatorisch sein sollte.

---

[11] $\mathbf{F_{alt}}$ = Teilnehmer der Führerscheinabsolventenjahrgänge 1999 bis einschl. 2008
$\mathbf{F_{neu}}$ = Teilnehmer der Führerscheinabsolventenjahrgänge 2009 bis einschl. 2011 (siehe Kap. 1.3)

7.2 Zur praktischen Ausbildung der Klasse A:

Trockenübungen vor der ersten Fahrt (Details unter 3.1)

Unter „Trockenübungen“ sind erste Schritte im Umgang mit dem Motorrad zu verstehen. Bevor der jeweilige Fahrschüler – ggf. das erste Mal auf einem motorisierten Zweirad sitzend – mit dem Motorrad losfahren darf, sollte ihm die Bedien- und Funktionsweise der jeweiligen Maschine am/auf dem Motorrad erläutert werden. Um ein Gefühl für das Zweirad zu bekommen, sollten Übungen wie beispielsweise das Schieben der Maschine (ohne laufenden Motor) vorwärts und rückwärts, das Bremsen beim Schieben, das Auf- und Abbocken praktiziert werden.

Zentrales Ergebnis:
49,2 Prozent der Teilnehmer können das Absolvieren solcher Trockenübungen bestätigen. Etwas mehr als die andere Hälfte (50,8 Prozent) kann das nicht.

Unter der Berücksichtigung der Vorerfahrungen auf Klein- oder Leichtkrafträdern liegt das Ergebnis vor, dass 49,2 Prozent derer, die keinerlei praktische Vorerfahrung auf einem motorisierten Zweirad besitzen, ohne Trockenübungen auskommen muss.

Der Curriculare Leitfaden für die Motorradausbildung beschreibt diese Eingewöhnungsphase an das Motorrad in Form der „Trockenübungen“ recht ausführlich. Ein Fahrtbeginn bei unerfahrenen Fahrschülern ohne diese Übungen ist nicht akzeptabel. Deshalb fordern wir in diesem Punkt ein verstärktes Einwirken darauf, dass zukünftig jeder Motorradfahrschüler vor dem Antritt der ersten Fahrt ausreichend instruiert wird.

Erste Fahrstunde im Schonraum (Details unter 3.2)

Damit Fahrschüler, insbesondere diejenigen ohne praktische Vorerfahrungen auf einem Klein- oder Leichtkraftrad, nicht gleich mit dem neuen, ungewohnten Einspurfahrzeug im Straßenverkehr fahren müssen, ist es vorgesehen, die erste Fahrstunde bzw. einen Teil davon im Schonraum durchzuführen. So sieht es auch der Curriculare Leitfaden für die Motorradausbildung vor. Hier heißt es, dass die Einstiegsschulung auf ruhigen Plätzen oder in sonstigen verkehrsarmen Bereichen durchzuführen ist.

Zentrales Ergebnis:
63,9 Prozent der Absolventen beginnen ihre praktische Fahrausbildung nicht direkt im Straßenverkehr. Die restlichen 36,1 Prozent dagegen schon. Hinsichtlich der zuletzt genannten Zahl ist beim Vergleich von $\mathbf{F_{alt}}$ zu $\mathbf{F_{neu}}$ eine Abnahme von 42,2 auf 31,7 Prozent festzustellen.

Wie bei den Trockenübungen auch, ist es hierbei wichtig, die Vorerfahrung der Teilnehmer auf einem Klein- oder Leichtkraftrad einzubeziehen. Demnach ergibt sich, dass stattliche 28,1 Prozent derjenigen ohne diese Erfahrung ihre erste Fahrstunde direkt im Straßenverkehr absolvieren müssen.

Obwohl der Großteil der Fahrschüler ohne Vorerfahrung seine erste Fahrstunde nicht direkt im Straßenverkehr beginnt, wird dennoch ein großer Anteil an Teilnehmern mit dem „neuen Fahrzeug“ direkt im realen Verkehr „auf die Probe gestellt“.

Hier muss eine erhöhte Aufmerksamkeit seitens der Fahrschulen bestehen, den direkten Einstieg im Realverkehr zu vermeiden.

Fahrlehrer begleitet mit dem Motorrad (Details unter 3.3)

Immer wieder steht die häufig kontrovers diskutierte Frage im Raum, ob ein Fahrlehrer seinen Motorradfahrschüler selber mit einem Motorrad begleiten soll oder nicht. Der Curriculare Leitfaden für die Motorradausbildung tendiert eindeutig zu einer Fahrlehrerbegleitung mit dem Motorrad. So liest man, dass das Vorbild des Lehrers am meisten Wirkung zeigt und es vielfach hilfreich sein kann, wenn der Fahrlehrer mit dem Motorrad begleitet, um eben dem Schüler auf anschauliche Weise verschiedene Fahrmanöver exemplarisch zu zeigen und das Prinzip der Nachahmung zu nutzen.

Zentrales Ergebnis:
In nur 8,9 Prozent der Fälle begleiten die Fahrlehrer ihre Fahrschüler immer mit einem Motorrad. Weitere 29,2 Prozent der Befragten wurden „manchmal“ begleitet; 61,9 Prozent „nie“.

Bei der Betrachtung dieser Antworten – in Relation zu den Aussagen der Teilnehmer über ihre Zufriedenheit mit der praktischen Motorradausbildung – ergibt sich eine eindeutige Tendenz: Teilnehmer, die von ihrem Fahrlehrer mit einem Motorrad begleitet wurden, sind wesentlich zufriedener und bewerten ihre praktische Ausbildung auch deutlich besser.

Zudem hätten sich 78 Prozent derer, die nie vom Fahrlehrer mit dem Motorrad begleitet wurden, seine Begleitung mit einem Motorrad gewünscht. Gründe hierfür liegen mit fast 90 Prozent in der Vorbild/-Beispielfunktion des Fahrlehrers.

Aus unserer Sicht scheint es nicht erforderlich, dass ein Fahrlehrer in jeder praktischen Unterrichtseinheit mit dem Motorrad begleitet. Unter diesem Aspekt können die beiden Antworten zu dieser Frage „immer“ und „manchmal“ zusammengefasst werden. Es sind demnach trotzdem nur 38,1 Prozent der

Fahrlehrer, die ihre Fahrschüler „immer“ oder „manchmal“ mit dem Motorrad begleiten. Damit bleibt auch dieses Ergebnis ernüchternd. Die Vorteile einer Begleitung mit dem Motorrad und die damit verbundene bessere Ausbildung lassen sich abermals aufgrund der Ergebnisse dieser Studie beweisen. Motorrad-affine Fahrlehrer, die selbst mit dem Motorrad „dabei sind“, schneiden in allen untersuchten Bereichen dieser Studie besser ab als ihre im Pkw begleitenden Berufskollegen. Von daher fordert das ifz eine zunehmende Bereitschaft der Fahrlehrer, die Qualität der praktischen Motorradausbildung durch ihren verstärkten Einsatz in diesem Punkt zu erhöhen. Zumindest auf allen Sonderfahrten sollte eine Begleitung mit dem Motorrad erfolgen.

Fahrlehrer hat fahrpraktische Übungen auf dem Motorrad demonstriert (Details unter 3.4)

Während der praktischen Motorradausbildung muss der Fahrschüler Grundfahraufgaben trainieren und deren Beherrschung während der Prüfung nachweisen. Hierfür müssen z. B. das Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung, verschiedene Ausweichmanöver etc. geübt werden.

Zentrales Ergebnis:
Bei 16,8 Prozent der Absolventen hat der Fahrlehrer diese fahrpraktischen Übungen „immer“ selber auf einem Motorrad vorgemacht. Bei 19,7 Prozent der Befragten hat er die Übungen „manchmal“ demonstriert und bei 63,5 Prozent „nie“.

Der Curriculare Leitfaden beschreibt ausdrücklich, dass die Vorbildfunktion des Fahrlehrers am meisten Wirkung zeigt und es vielfach hilfreich sein kann, dem Fahrschüler auf anschauliche Weise verschiedene Fahrmanöver exemplarisch zu zeigen und das Prinzip der Nachahmung zu nutzen. Leider wird dies in der Praxis viel zu wenig umgesetzt. Vor diesem Hintergrund fordert das ifz eine intensivere praktische Einbringung des Fahrlehrers – in Abhängigkeit des individuellen Könnens des jeweiligen Fahrschülers.

Fahrlehrer hat sicheres Kurvenfahren bei Überlandfahrten auf dem Motorrad demonstriert (Details unter 3.5)

Die Verhaltens- und Handlungsmuster beim An- und Durchfahren einer Kurve mit einem Motorrad unterscheiden sich deutlich von den Verhaltensstrategien beispielsweise beim Fahren eines Pkws. Das richtige und sichere „Kurvenverhalten“ mit dem Motorrad muss entsprechend intensiv trainiert werden.

Im Curricularen Leitfaden der Motorradausbildung wird beschrieben, dass bei einigen Überland- und Autobahnfahrten der Fahrlehrer den Fahrschüler mit einem Motorrad begleiten sollte, um beispielsweise bestimmte Kurvenpassagen vorfahren zu können.

Zentrales Ergebnis:
In 27,5 Prozent der Fälle hat der Fahrlehrer das Durchfahren von Kurven demonstriert. In 72,5 Prozent der Fälle hat er dies nicht getan.

Auch in diesem Punkt fordern wir eine intensivere praktische Einbringung des Fahrlehrers. Selbstverständlich spielt das individuelle Können des Fahrschülers – gegebenenfalls basierend auf seiner Vorerfahrung auf einem „kleineren“ motorisierten Zweirad – eine entscheidende Rolle. Begleitet der Fahrlehrer jedoch nur mit dem Pkw, kann er Belange zum Thema „Kurve“ nicht praktisch demonstrieren. Von daher ergibt unsere Forderung nach einer Begleitung auf dem Motorrad – zumindest während der Sonderfahrten – auch hier wieder Sinn.

7.3 Ausstattung der Fahrschule

Fahrzeuge (Details unter 6.1)

Um unterschiedliche Zweiradklassen (A beschränkt (zukünftig „A2“), A unbeschränkt (zukünftig „A“)) auszubilden, benötigen Fahrschulen natürlich unterschiedliche Fahrzeuge, die sich entsprechend der Klassen vor allem in ihrer Leistung unterscheiden. Ein Fahrzeug pro Leistungsklasse wird im Allgemeinen als ausreichend angesehen.

Zentrales Ergebnis:
62,4 Prozent der Teilnehmer hatten keine Auswahlmöglichkeit hinsichtlich ihres Fahrschulmotorrades.
37,6 Prozent der Teilnehmer konnten aus mindestens zwei Motorrädern eine Auswahl treffen.

Unter Berücksichtigung der erhöhten Anschaffungs- und Unterhaltskosten eines zusätzlichen Motorrades für ein und dieselbe Führerscheinklasse, scheint der Bestand von einem Fahrschulmotorrad pro Klasse vom Grundsatz her ausreichend zu sein. Hierbei muss jedoch beachtet werden, dass in Einzelfällen dieses Fahrzeug für den Fahrschüler nicht geeignet ist. So muss der verantwortliche Fahrlehrer grundsätzlich sicherstellen, dass die Sitzhöhe des Ausbildungsfahrzeugs für den jeweiligen Fahrschüler angemessen ist. Der Fahrschüler muss mit beiden Füßen den Boden sicher erreichen können, also nicht bloß mit den Zehenspitzen. Wenn die Studienteilnehmer zwischen unterschiedlichen Motorrädern auswählen konnten, war die Sitzhöhe in 63,2 Prozent das ausschlaggebende Kriterium. Zudem muss das Gesamtsystem „Fahrer-Fahrzeug“ stimmig sein. Ein sehr großgewachsener Fahrschüler wird auf einem sehr kleinen Motorrad mit niedriger Sitzhöhe ebenfalls seine Schwierigkeit haben. Die ergonomischen Verhältnisse sollten also passen, wozu auch einstellbare Hand- und Fußhebel zählen. Natürlich reicht das Vorhandensein dieser Einstellmöglichkeiten nicht aus – der Fahrlehrer muss auch

davon Gebrauch machen und individuelle Einstellungen vor Fahrtantritt vornehmen. Im Pkw sind Einstellungen dieser Art (Sitz, Innen- Außenspiegel) auch selbstverständlich.

Sprech- / Funkverbindung (Details unter 6.2)

Für einen großen Teil der Motorrad-Fahrschulausbildung sowie auch für die praktische Prüfung ist der Einsatz einer Funkanlage gesetzlich vorgeschrieben. Der Fahrlehrer steht damit in direktem Kontakt zu seinem, von ihm „räumlich getrennten" Fahrschüler und kann Anweisungen geben und Erklärungen liefern. Welche Art der Funkverbindung (mit oder ohne Dialogmöglichkeit) genutzt wird, ist nicht geregelt.

Zentrales Ergebnis:
Diese Regelung des Funkkontaktes wird nach Angaben der Studienteilnehmer von 99 Prozent der Fahrschulen eingehalten. Ein positives Ergebnis. Was dem Fahrschüler darüber hinaus zu Gute kommen kann, ist der Einsatz einer Funkanlage mit Gegensprechmöglichkeit im Gegensatz zum einseitigen „Kommandofunk". Dies wurde allerdings nur in 6,3 Prozent der Fälle genutzt, demnach konnten 92,7 Prozent der Fahrschüler nicht mit ihrem Fahrlehrer in einen Dialog treten.

Unter der Berücksichtigung folgender Punkte sprechen wir uns für den Nutzen einer Dialogmöglichkeit aus: Die Intensität des Dialogs zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler muss vom fahrerischen Können des Schülers abhängig gemacht werden. Sind hier noch größere Unsicherheiten vorhanden, die eine erhöhte Konzentration des Fahrschülers fordern, darf er durch vermehrte zusätzliche Informationen nicht abgelenkt werden. Mit voranschreitender Fahrkompetenz des Fahrschülers kann die Intensität des Dialogs bei Bedarf gesteigert werden, stets unter der Prämisse, dass der Dialog keine Ablenkung/Störung darstellt.

Die Dialogmöglichkeit schafft aus unserer Sicht klare Vorteile für den Fahrschüler sowohl hinsichtlich seines Wohlbefindens als auch mit Blick auf den Lernfortschritt. Gerade Einsteiger fühlen sich durch den Kontakt mit dem Fahrlehrer nicht gleich gänzlich auf dem Motorrad „alleingelassen". Diese direkte „verbale Verbundenheit" kann im Gegensatz zum eher „abschottenden Kommandofunk" ein Sicherheitsgefühl fördern. Zudem kann der Fahrschüler bei elementaren Unsicherheiten (Fahrzeugbedienung, Verkehrsregeln, Fahrtrichtung etc.) Rücksprache halten ohne anzuhalten bzw. auf die nächste Pause warten zu müssen. Ist der Fahrschüler bezüglich seines fahrerischen Könnens fortgeschrittener, besteht zusätzlich die Möglichkeit, je nach Bedarf einen kurzen fachlichen Austausch durchzuführen. Die Betonung liegt hier auf dem Wort „kurz". Für längere Ausführungen ist ganz klar eine Pause sinnvoller. In diesem Punkt sollte vor Fahrtantritt mit dem Fahrschüler vereinbart werden, dass auch er durchaus eine Pause einleiten darf bzw. bei längerem Diskussionsbedarf anhalten soll. Mit Blick auf

die Kosten und Technik stellen Gegensprechanlagen für diesen Verwendungszweck heutzutage kein Problem mehr da.

Helm (Details unter 6.3 bis 6.5)

Der gesetzliche Rahmen sieht vor, dass zumindest während der praktischen Prüfung geeignete Schutzkleidung (samt Helm) getragen werden muss (FeV). Auch die Fahrschüler-Ausbildungsordnung sowie der Curriculare Leitfaden für die Motorradausbildung gehen auf das Thema Fahrerausstattung gezielt ein. Dass ein Fahrer/Beifahrer eines motorisierten Zweirades stets mit geeignetem Helm und geeigneter Motorradbekleidung unterwegs sein sollte, muss an dieser Stelle nicht näher erläutert werden.

Zentrales Ergebnis:
27,8 Prozent der Befragten geben an, dass ihnen von der jeweiligen Fahrschule kein Motorradhelm für die praktischen Unterrichtseinheiten zur Verfügung gestellt wurde. Da ein Helm aber gesetzlich vorgeschrieben ist, müssen auch diese Fahrschüler während ihrer Motorradausbildung einen Helm getragen haben. Welcher Helm dabei genutzt wurde, bleibt Spekulation. Darüber hinaus wurde bei 33,3 Prozent der Befragten gar kein Helm bzw. keine Auswahl verschiedener Helmgrößen angeboten. Hingegen konnten 6,3 Prozent zwar eine Auswahl hinsichtlich der Größe treffen, die jedoch nicht in ausreichender Form gegeben war. Demnach sind mehr als zwei Drittel der Befragten während ihrer Motorradausbildung mit einem Leih-Helm unterwegs gewesen, der nicht richtig passte. Den Zustand der Leih-Helme bewerteten die Befragten, die einen Helm zur Verfügung gestellt bekamen, in 93,4 Prozent der Fälle mit „sehr gut“ bis „befriedigend“.

Wir fordern eine deutlich bessere Ausstattung der Fahrschulen mit geeignetem und einwandfreiem Fahrerequipment. Der Helm darf keine Beschädigungen aufweisen, zudem muss das Visier unverkratzt und nach Möglichkeit beschlaghemmend sein. Einige Fahrschulen bedienen sich der Vorgehensweise, dass sich der Fahrschüler unmittelbar vor Beginn der praktischen Ausbildung selber einen Helm kauft. Die Rechtfertigung besteht hierbei darin, dass nach dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung sowieso ein Helm gekauft werden muss, um Motorrad fahren zu können. Der Vorgang des Helmerwerbs wird also vorverlagert, mit dem positiven Ziel, dass der Fahrschüler einen Helm trägt, der auch perfekt sitzt. Nachteilig könnte sich dabei auswirken, dass der Fahrschüler noch keinen Helm kaufen kann/möchte und sich aus Verlegenheit einen Helm von einem Bekannten oder Freund ausleiht. Ob dieser Helm dann immer noch ordentlich passt, bleibt fraglich. Darüber hinaus sollte nicht jedem Fahrschüler bei Beginn seiner Fahrschulausbildung zugemutet werden, einen Helm kaufen zu müssen. Zumindest muss der Fahrlehrer einen eigens mitgebrachten Helm „begutachten“ und die korrekte Passform überprüfen. Nach wie vor sollte eine ordentliche Motorradfahrschule Leih-Helme in den gängigen Größen und ordnungsgemäßem Zustand zur Verfügung stellen, um eine gute Vorbild-

funktion zu gewährleisten. Auch in der aktuellen Empfehlung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) heißt es: „geeigneter, passender Motorradhelm mit sauberem, unverkratztem Visier“. Bei Beschädigungen müssen Teile des Helms bzw. der ganze Helm unverzüglich ausgetauscht werden.

Motorradbekleidung (Details unter 6.3 bis 6.5)

Zentrales Ergebnis:
30,2 Prozent der Teilnehmer geben an, dass ihnen seitens der Fahrschule keine geeignete Motorradbekleidung zur Verfügung gestellt wurde. Bei der Frage welche Bekleidung zur Verfügung gestellt wurde, wird die „geeignete Jacke“ mit 57,8 Prozent am häufigsten genannt. Ähnlich häufig wurden Handschuhe (55,1 %) und Nierengurt (54,8 %) gelistet. Dass das Tragen einer Jacke für wichtiger gehalten wird, als das Tragen einer geeigneten Hose, zeigen diese Angaben: Nur 40,7 Prozent der Fahrschüler wurden mit einer entsprechenden Motorradhose „versorgt“. Die geringsten Prozentsätze konnten beim Schuhwerk und beim Rückenprotektor ermittelt werden. Denn nur 19,5 Prozent der Befragten geben an, Leih-Motorradstiefel bekommen zu haben, nur 9,5 Prozent einen Rückenprotektor. Lediglich 39,4 Prozent der zur Verfügung gestellten Jacken und 29,1 Prozent der Hosen waren mit entsprechenden Protektoren ausgestattet.

Bei der Frage nach verschiedenen Größen, also einer Auswahlmöglichkeit, hat sich herausgestellt, dass mit 52,4 Prozent über die Hälfte der Befragten nicht ausreichend bzw. gar nicht mit Motorradbekleidung versorgt wurden. Was den Zustand der Leihbekleidung angeht, zeichnet sich ein positives Bild ab. 93,3 Prozent der Teilnehmer vergeben hier ein „sehr gut“, „gut“ oder „befriedigend“.

Auch die Ergebnisse aus diesem Bereich der Fahrerausstattung führen zu einer Forderung nach einer deutlich besseren Ausstattung der Fahrschüler mit geeigneter Motorradbekleidung. Hinsichtlich des Ausstattungsgrades der Fahrschulen wird deutlich, dass eine große Diskrepanz zwischen dem Lehrstoff – der dem Fahrschüler die Vorteile des Tragens von „Motorradbekleidung“ vermittelt – sowie der tatsächlichen Praxis besteht.

Die Fahrschulausbildung stellt hier einen wichtigen Punkt dar, dem zukünftigen Motorradfahrer zu verdeutlichen, wie wichtig das Tragen von korrekt passender Motorradbekleidung sein kann. Wie die Ergebnisse zeigen, ist dabei die Vorbildfunktion des Fahrlehrers von großer Bedeutung.

Die aktuelle Rechtsprechung (Oberlandesgericht Nürnberg) hat auch in Kreisen der Fahrlehrerverbände zum Nachdenken angeregt und deutliche Konkretisierungen hinsichtlich der Mindeststandards hervorgebracht. So sind jetzt in einer Empfehlung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) die einzelnen Teile der Fahrerausstattung hinsichtlich ihres konkreten Verwendungszwecks im Ver-

gleich zu bisherigen Ausführungen in der Fahrerlaubnis-Verordnung weiter eingegrenzt worden. Demgemäß ist beispielsweise nicht mehr die Rede von einer „anliegenden Jacke“, sondern von einer „geeigneten, eng anliegenden Motorradjacke“. Bekleidungsteile wie beispielsweise eine geeignete Motorradhose wurden komplett neu in die Liste notwendiger Fahrerausstattung aufgenommen. Vor dem Hintergrund der Empfehlung des BVF fordern wir, dass jeder Fahrlehrer darauf achten muss, dass sein Fahrschüler vor jeder Fahrt mit entsprechenden Komponenten ausgestattet ist.

Zusammenfassend kann für den Bereich der Fahrschulausstattung festgehalten werden, dass hinsichtlich des verfügbaren Equipments deutliche Defizite erkennbar sind. In den meisten Fällen dürften finanzielle Gründe dabei das Motiv sein. Eine zielführende Maßnahme zur Kostenreduktion der einzelnen Fahrschule könnte die Zusammenarbeit verschiedener Fahrschulen im selben Ort (derselben Stadt etc.) sein, die aus besagten Gründen einen gemeinsamen Fahrzeug- und/oder Bekleidungspool verwalten.

7.4 Übersicht einiger Kriterien hinsichtlich des Nicht-Erfüllungsgrades

Abbildung 44 zeigt noch einmal im Überblick einige ermittelte Defizite (Nicht-Erfüllungsgrad) in der theoretischen und praktischen Motorradausbildung. Dabei wurde der Ausstattungsgrad der Fahrschulen bewusst weggelassen, um kleine und weniger finanzkräftige Fahrschulen nicht zu benachteiligen. Die einzelnen prozentualen Angaben zeigen den jeweiligen Anteil der Teilnehmerantworten, der – entgegen einer gewünschten, vollständigen Fahrschulausbildung der Klasse A – nicht erfüllt wurde. Bis auf eine Ausnahme, liegen alle untersuchten Bereiche oberhalb von 25 Prozent.

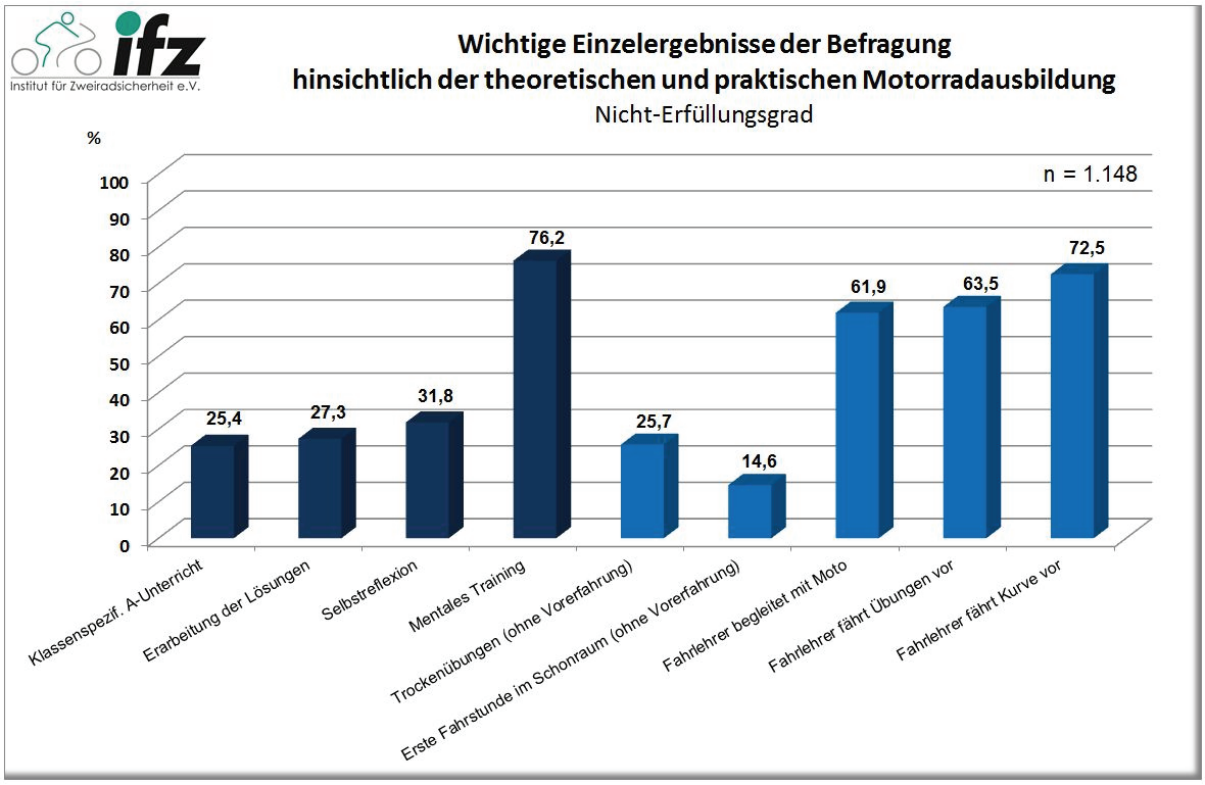

Abb. 44

Die deutlichsten Defizite lassen sich beim Mentalen Training (76,2%), aber auch bei der Fahrlehrerbegleitung auf einem separaten Motorrad (61,9%) und den damit verbundenen Übungen (63,5% bzw. 72,5%) feststellen.

In einer qualitativ guten Klasse-A-Ausbildung sollten grundsätzlich gewisse Kriterien erfüllt sein. Deshalb wurden drei Kriterien aus den obigen ausgewählt, wobei wir der Meinung sind, dass diese in jedem Fall erfüllt sein müssen. Diese lauten:

1. der klassenspezifische Unterricht wird durchgeführt

2. der Fahrlehrer begleitet zumindest manchmal selber mit einem Motorrad

3. bei Fahrschülern ohne Vorerfahrung werden Trockenübungen vor der ersten Fahrt durchgeführt.

Setzt man diese drei Kriterien als K.-o.-Kriterien, so erfüllen gerade einmal 25,4 Prozent aller hier in der Studie beschriebenen Fahrschulen die Minimal-Anforderungen. An dieser Stelle ein besonderes Lob unsererseits an diese Fahrschulen.

Jedoch bleibt das Ergebnis ernüchternd und muss zwangsläufig dafür sorgen, dass sich die Fahrschulen, die noch nicht einmal diese Mindestanforderungen erfüllen (74,6%), selbst auf den Prüfstand stellen.

8. Ausblick

Die theoretische und praktische Fahrschulausbildung bereitet den zukünftigen Verkehrsteilnehmer daraufhin vor, selbständig am motorisierten Straßenverkehr teilzunehmen. Es geht also um eine Anfangskompetenz, die ein Weiterlernen in Eigenverantwortung ermöglicht und erfordert.

Ebenso ist es Fakt, dass die Fahrschulausbildung in Deutschland im internationalen Vergleich als gut gegliedert und hochentwickelt bezeichnet werden kann. Dennoch sind mit Blick auf die Ausbildung der Klasse A (Motorrad) Schwächen und Lücken vorhanden, denen Beachtung geschenkt werden muss. Um ein hohes Niveau in der Fahrschulausbildung aufrecht zu erhalten und auch in Zukunft weiter voranzutreiben, ist es wichtig, bestehende Regelwerke und deren Umsetzung zu überprüfen, um gegebenenfalls Verbesserungsmöglichkeiten zu finden.

Ohne Zweifel gibt es gute und auch sehr gute Klasse-A-Fahrschulen in Deutschland. Die Studie belegt, dass es zahlreiche engagierte Motorradfahrlehrer gibt, die hervorragende Arbeit leisten. Dennoch wird der Gesamteindruck aller Fahrschulen durch die Anzahl der schlechter abschneidenden Fahrschulen beeinflusst bzw. getrübt.

Schaut man sich die Bereiche aus dem theoretischen und praktischen Teil der Motorradausbildung an, so kann für die bestehenden Regelwerke (Ausbildungs-Gesetze und Empfehlungen der Fahrlehrerverbände) festgehalten werden, dass ein Großteil unserer Forderungen bereits zufriedenstellend geregelt ist. Die Vorgaben werden also weitestgehend erfüllt. Der Blick auf die tatsächliche Umsetzung im Fahrschulalltag zeigt bei vielen Fahrschulen jedoch ein anderes Bild, wie die ermittelten Ergebnisse eindeutig belegen.

Mitverursachend dafür könnte die Tatsache sein, dass sich Fahrlehrer bezüglich der Klasse-A-Ausbildung nach derzeitiger Gesetzeslage nicht klassenspezifisch fortbilden müssen. So hat ein Fahrlehrer nach § 33a des Fahrlehrergesetzes (FahrlG) alle vier Jahre an einem jeweils dreitägigen Fortbildungslehrgang teilzunehmen. Diese Regelung geht aber nicht auf eine bestimmte Ausbildungsklasse ein. Dies führt letztendlich dazu, dass ein Großteil der Fahrlehrer die Weiterbildungen hinsichtlich der Sparte „Motorrad“ vernachlässigen. Zur Verdeutlichung: Ein Fahrlehrer, der beispielsweise 30 Jahre lang Fahrschüler auf Motorrädern ausgebildet hat, kann dies getan haben, ohne jemals an einer Motorradfortbildung teilgenommen zu haben. Wenn ein Fahrlehrer also eine Fahrlehrererlaubnis in der Klasse A erworben hat, braucht er nie mehr an einer Fortbildung zum Thema „motorisiertes Zweirad“ teilzunehmen. Ein nicht hinzunehmender Zustand. Auch hier gilt es darüber nachzudenken, ob diese gesetzlichen Regelungen in dieser Form langfristig tragbar sind.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, wie ein Fahrlehrer, der selbst so gut wie nie Motorrad fährt und auch die Fahrschüler niemals mit einem Motorrad begleitet, dem Fahrschüler das Wissen zu zweirad-

spezifischen Themen glaubwürdig vermittelt. Sicherlich mag es den einen oder anderen Fahrlehrer geben, der dies kann; verallgemeinernd ist diese Art der Vorbildfunktion jedoch weniger zielführend. Auf die Pkw-Klasse bezogen nahezu undenkbar: Wie glaubwürdig wäre ein Fahrlehrer, der selber nicht Auto fährt?

Wir hoffen mit den Ergebnissen dieser Studie unter anderem die Fahrschulen zu erreichen, die innerhalb der Motorradausbildung Defizite aufweisen. Jeder Fahrlehrer, der angehende Motorradfahrer ausbildet und dabei einen Großteil der hier erörterten Kriterien nicht erfüllt, muss sich ernsthaft überlegen, ob dies unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit sinnvoll ist. „Ausbildung in allen Klassen!“ so lautet häufig die Werbung vieler Fahrschulen. Die Klasse-A-Ausbildung darf aber keinesfalls zum „Mitnahmegeschäft“ degradiert werden, dafür sind die Wissensvermittlung und das zukünftige Können der Absolventen zu wichtig für deren Verkehrssicherheit. Jeder Fahrlehrer sollte sich darüber im Klaren sein, dass seine Tätigkeit und der damit verbundene Ausbildungsrahmen die Basis für das Können des jeweiligen Fahrschülers legt.

Die Qualität der Fahrschulausbildung ist und bleibt ein öffentliches Interesse hinsichtlich der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. Nur wer engagiert und gewissenhaft ausbildet, wird durch sein „Dazutun“ langfristige Erfolge in der Verkehrssicherheit erzielen. Und darum geht es letztendlich: Weniger Unfalle und noch weniger Verunglückte.

Das Beherzigen der zentralen Punkte im Rahmen der Fahrschul-Motorradausbildung für eine bessere und effizientere Ausbildung wird eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Motorradfahrer zur Folge haben. Unsere bisherige gute Zusammenarbeit mit den Fahrlehrerverbänden sowie der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände lässt die Hoffnung keimen, dass wir in naher Zukunft die gewünschten Änderungen gemeinsam angehen können.

Denkbar wäre auch – neben der vorliegenden Überprüfung der Fahrschulen/Fahrlehrer – eine Überprüfung der Fahrerlaubnisprüfer, die ähnlich gelagerte Defizite (z. B. Mangel an Erfahrung im Umgang mit dem Motorrad) aufzuweisen scheinen.

Obwohl schon vieles hinsichtlich der Ausbildung zukünftiger Motorradfahrer geregelt ist, gibt es auch weiterhin noch vieles zu verbessern!