



EIDGENÖSSISCHES
JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT

LEITFADEN

für die
Ausbildung und Prüfung
von
Motorrad-Fahrlehrern

Fachgruppe 7

Erteilung von praktischem Fahrunterricht

(Provisorische Ausgabe 1989)

Vorwort

Der vorliegende Leitfaden ist in einer Arbeitsgruppe des Schweizerischen Motorrad-Fahrlehrer-Verbandes (SMFV) entstanden. Die Stellungnahmen der zuständigen Bundesstellen sowie der Kommission Technik und Führerprüfungen der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (VSA) sind darin berücksichtigt.

Der Leitfaden dient in seiner Gesamtheit als verbindliche Richtlinie für die Ausbildung und Prüfung von Motorrad-Fahrlehrern. Er ist die technische Grundlage für die Erteilung des praktischen Fahrunterrichts. Die Kenntnis der Verkehrsregeln wird grundsätzlich vorausgesetzt. Zusätzlich sind die didaktisch-methodischen und pädagogischen Grundsätze sowie die Gefahrenlehre für Zweiradfahrer zu berücksichtigen.

Gleichzeitig dient der Leitfaden als technische Grundlage für die praktische Ausbildung der Fahrschüler und für die praktische Führerprüfung.

Inhalt Seite:

A Vorschulung

1	<u>Fahrzeugbedienung</u>	5
	1.1 Startvorbereitung	
	1.2 Körperhaltung auf dem Motorrad	
	1.3 Fahrvorbereitung	
	1.4 Abstellen auf Zentral- oder Seitenständer	
2	<u>Gehen mit Motor</u>	6
3	<u>Klettern</u>	6
4	<u>Langsamfahren in der Spurgasse</u>	6
5	<u>Anfahren, Schalten und Anhalten</u>	7
	5.1 Anfahren	
	5.2 Anfahren und 2. Gang schalten	
	5.3 Anhalten und 1. Gang schalten	
	5.4 Fahren zu zweit	
6	<u>Getriebe-Neutralstellung suchen</u>	8
7	<u>Bremsen</u>	8
	7.1 Bremsübungen	
	7.1.1 Bremsen auf losem Untergrund	
	7.1.2 Bremsen auf Asphalt oder Beton	
	7.1.3 Zielbremsung	
8	<u>Slalom</u>	10
	8.1 Enger Slalom	
	8.2 Demonstration Gegenlenken	
	8.3 Freier Slalom	
	8.4 Langgezogener Slalom	
9	<u>Anfahren am Berg</u>	11
	9.1 Anfahren mit der Handbremse	
	9.2 Anfahren mit der Fussbremse	
	9.3 Anfahren mit beiden Bremsen	

10	Fahren in leichtem Gelände	12
	10.1 Überfahren eines Hindernisses (Randstein)	
	10.2 Fahren am Schräghang	
	10.3 Befahren eines Grabens	
	10.4 Überqueren eines Grabens, Rinne usw.	
11	<u>Achterfahren</u>	13
	11.1 Enge 8	
	11.2 Langgezogene Diagonalacht	

B Grundschulung

12	<u>Entwicklung von Spur- und Geschwindigkeitsgefühl</u>	14
	12.1 Geschwindigkeitsgestaltung bergauf und bergab	
	12.2 Geschwindigkeitsgestaltung vor und während dem Abbiegen	
	12.3 Geschwindigkeitsgestaltung vor und während dem Kurvenfahren	
	12.4 Kurvenfahren	
	12.4.1 Kurvenlinie	
	12.4.2 Blicktechnik	
	12.4.3 Grundübungen	
13	<u>Bremsbereitschaft</u>	17
	13.1 Begriff der Bremsbereitschaft	
	13.2 Unbedingte Bremsbereitschaft	
	13.3 Bedingte Bremsbereitschaft	
	13.4 Besondere Pflichten	
14	<u>Sichtpunktfahren</u>	18
	14.1 Übersichtliche Verzweigungen	
	14.2 Teilübersichtliche Verzweigungen	
	14.3 Unübersichtliche Verzweigungen	
15	<u>Beobachten, Spiegelbenützung, Verwendung der Lichter, Anzeige von Richtungsänderungen</u>	19
	15.1 Beobachten an Verzweigungen	
	15.2 Spiegelbenützung	
	15.3 Verwendung der Lichter	
	15.4 Anzeige von Richtungsänderungen	
16	<u>Verhalten bei Lichtsignalen und Bahnübergängen</u>	20
	16.1 Anhalten	
	16.2 Motor abstellen	
	16.3 Durchfahrt	
17	<u>Fahrstreifen/Fahrbahnbenützung</u>	21
	17.1 Fahren innerhalb von Fahrstreifen	
	17.2 Fahren auf Strassen ohne Markierung	
	17.3 Überholen von Radfahrern auf Fahrstreifen	
	17.4 Überholen auf Einspurstrecken	
	17.5 Fahren auf Strassen mit gefährlichen Ausgängen	
18	<u>Befahren von Verzweigungen ohne bzw. mit Einspurstrecken</u>	21
	18.1 Rechtsabbiegen	
	18.2 Linksabbiegen	
	18.3 Geradeausfahren	
19	<u>Umfahren von Hindernissen</u>	24

C Hauptschulung

20	<u>Gestaltung der Geschwindigkeit</u>	25
21	<u>Kreuzen</u>	25
22	<u>Vortritt</u>	25
	22.1 Auf Strassen mit Rechtsvortritt	
	22.2 Auf Strassen mit signalisiertem Vortritt	
	22.3 Auf Strassen mit dem Signal „Kein Vortritt“	
	22.4 Auf Strassen mit dem Signal „Stop“	
	22.5 Auf Strassen mit dem Signal „Kreisverkehr“	
23	<u>Verhalten bei Lichtsignalen</u>	27
	23.1 Bei Lichtsignalen mit grünem Licht (Flächenlicht)	
	23.2 Bei Lichtsignalen mit grünen Pfeilen	
	23.3 Bei Lichtsignalen mit grünem Pfeil und gelb blinkendem Licht	
	23.4 Bei Lichtsignalen mit nur gelb blinkendem Licht	
24	<u>Verhalten gegenüber Fussgängern</u>	28
	24.1 Bei Fussgängerstreifen	
	24.2 Im Kolonnenverkehr	
	24.3 Bei Verzweigungen mit Lichtsignalanlagen	
	24.4 Allgemeine Regeln	
25	<u>Verhalten bei Radwegen und Radstreifen</u>	29
26	<u>Vortrittsberechtigte Fahrzeuge</u>	29
27	<u>Überholen</u>	29
28	<u>Strassenbahn (Tram), Trolley- und Autobus</u>	30
	28.1 Besondere Hinweise	
	28.2 Vortritt	
	28.3 Nebeneinander fahren, überholen	
	28.4 Einspuren	
	28.5 Verhalten gegenüber Trolley- und Autobussen	
29	<u>Bahnübergänge</u>	31
30	<u>Verkehrsaufteilung, Spurwechsel</u>	31
31	<u>Kolonnenfahren hintereinander und nebeneinander</u>	32
32	<u>Einfädeln (Lückenbenützung)</u>	32
	32.1 Einmünden in verkehrsreiche Strassen nach rechts	
	32.2 Einmünden in verkehrsreiche Strassen nach links	
	32.3 Reissverschlussstechnik	
33	<u>Verkehrsregelung</u>	33
34	<u>Verhalten gegenüber schwierigen Verkehrspartnern</u>	33
35	<u>Überlandfahrten</u>	33
36	<u>Fahren auf Berg- und Bergpoststrassen</u>	33
37	<u>Fahren bei Nacht und schlechten Sichtverhältnissen</u>	34
38	<u>Fahren auf Autobahnen (Autostrassen)</u>	34
	38.1 Einfahrt	
	38.2 Verkehren auf Autobahnen	
	38.3 Ausfahrt	
	38.4 Nachtfahrten	

D Perfektionsschulung

39	<u>Fahren nach Merkpunkten</u>	36
40	<u>Zielfahren</u>	36
41	<u>Verkehrstaktik</u> 41.1 Anwendung der Defensivgebote 41.2 Erkennen und Bewältigen kritischer Verkehrslagen	36
42	<u>Gefahrentraining</u>	37
43	<u>Vorbereitung auf die Prüfungsfahrten</u>	37

E Ausbildung Kategorie A

44	<u>Fahrschüler ohne Motorrad - Fahrpraxis</u>	37
45	<u>Fahrschüler mit Fahrpraxis auf Motorrädern der Kategorie A1</u>	37

A Vorschulung

Ziel: Grundverständnis der Fahrdynamik; Blicktechnik; Beherrschung der Fahrzeugbedienung

Ort: Verkehrsarme Strassen, Plätze oder Pisten (Fahrhof)

1 Fahrzeugbedienung

Der Schüler lernt Armaturen, Hebel und Pedale unterscheiden und korrekt bedienen sowie Instrumente und Bedienungsorgane vor Antritt der Fahrt automatisch überprüfen.

1.1 Startvorbereitung

Handhabung von:

- Diebstahlsicherung
- Benzinhahn
- Zündschloss
- Choke (Luft)
- Starter
- Gasdrehgriff

1.2 Körperhaltung auf dem Motorrad

- Wenn die Finger ausgestreckt auf Handbrems- oder Kupplungshebel liegen soll die Linie der ausgestreckten Finger mit der Linie des Unterarms eine Gerade bilden
- Die Füße müssen auf den Fussrastern ruhen. Die Fussspitzen sind leicht ausgedreht, so dass Fussbrems- und Schalthebel frei sind
- Der Winkel von Ober- und Unterschenkel soll 70 - 90 Grad betragen, wenn nötig soll die Stellung des Fussbrems- oder Gangschalthebels angepasst werden
- Die Knie liegen in der Regel am Tank an

1.3 Fahrvorbereitung

Kontrolle der Betriebssicherheit, Einstellung und Funktion von:

- Bereifung
- Handbremse
- Fussbremse
- Kupplung
- Schalthebel
- Beleuchtung und Bremslicht
- Blinker
- Rückstrahler
- Spiegel

1.4 Abstellen auf Zentral- oder Seitenständer

Der Schüler übt das Abstellen und Sichern des Motorrads in der Ebene, in Steigung und Gefälle

2 Gehen mit Motor

Der Schüler übt das Anfahren und benützt dabei die Fuss- rasten nicht.

- Der Schüler hat beide Füße am Boden, der Motor läuft, der 1. Gang ist eingelegt, das Gas bleibt unverändert in der Anfahr gasstellung und die Kupplung bewegt sich zwischen Schleifen und Trennen und soll während der ganzen Übung nie ganz im Eingriff sein
- Der Fahrlehrer sichert den Kupplungshebel ganz locker vor ungewolltem Loslassen
- Der Blick des Schülers soll nach vorn und nicht auf den Boden gerichtet sein

3 Klettern

Der Schüler übt das Zusammenspiel von Sehen, Hören, Fühlen mit Gas und Kupplung.

- Das Motorrad steht rechtwinklig zu einem 5 - 10 cm hohen Randstein
- Beide Beine sind am Boden. Der Randstein soll aus ca. 1/2 - 1 m Entfernung, ohne auf das Vorderrad zu sehen, ertastet werden
- Bei feinfühlig er Bedienung der Kupplung und genügend hoher Drehzahl des Motors, mit dem Vorderrad den Randstein erklettern und oben das Motorrad zum Stillstand bringen ohne zu bremsen

4 Langsamfahren in der Spurgasse

Der Schüler lernt das Motorrad beim Langsamfahren beherrschen. Er muss das Gleichgewicht finden bei korrekter Blickrichtung, Sitzposition und gleichzeitiger

Bedienung von Bremse, Gas und Kupplung. Mit dieser Übung werden Angst und Unsicherheiten abgebaut.

- Die Spurgasse soll ca. 1 Meter breit und 10 - 15 Meter lang sein
- Die Richtzeit liegt bei 1,5 Sekunden Fahrzeit je Meter bei unbedingter Benützung der Fussrasten

- Die gute Bedienung der Kupplung ist die wichtigste Voraussetzung für ein sicheres Manövrieren in schwierigen Situationen
- Der Schwerpunkt des Körpers soll direkt über den Fussrasten liegen
- Der Oberkörper soll locker und entspannt sein
- Der Blick muss weit nach vorne gerichtet sein (Wo man hinsieht, fährt man hin)

5 Anfahren, Schalten und Anhalten

Der Schüler übt das Anfahren im praxisbezogenen Zeitablauf, das Anfahren und Anhalten mit Blicktechnik und das Schalten in den 2. Gang und zurück.

5.1 Anfahren

- Der Fahrschüler startet und stoppt genau so schnell, wie der zu Fuss gehende Fahrlehrer
- Das Standbein sofort auf die Fussraste (Standbein = Linkes Bein bei links geschalteten und rechts gebremsten Motorrädern oder umgekehrt)
- Halt - nur mit dem Standbein abstehen

5.2 Anfahren und Schalten in den 2. Gang

- Standbein am Boden
- Beinwechsel, 1. Gang einlegen
- Beinwechsel
- Beobachten Spiegel rechts (wenn vorhanden)
- Beobachten Spiegel links
- Anfahrbereitschaft erstellen (Anfahrgas, schleifende Kupplung)
- Blick über die linke Schulter
- Blinker links
- Anfahren, sofort den Fuss auf den Raster
- Beschleunigen und schalten in den 2. Gang

5.3 Anhalten und Schalten in den 1. Gang

- Beobachten Spiegel links
- Beobachten Spiegel rechts (wenn vorhanden)
- Blick über die rechte Schulter
- Blinker rechts stellen
- Einspuren zum Fahrbahnrand
- Gas loslassen - bremsen und kurz vor dem Anhalten den 1. Gang einlegen
- Anhalten und auf Standbein abstellen

5.4 Fahren zu zweit

- Der Schüler hat beide Beine am Boden
- Der Fahrlehrer fragt den Schüler, ob er bereit ist
- Aufsitzen: Der Mitfahrer hält sich an der Taille des Fahrers und lehnt sich leicht an dessen Oberkörper
- Prüfen, ob die Spiegel auch nach dem Aufsitzen des Mitfahrers so eingestellt sind, dass die Fahrbahn ganz überblickt werden kann (toter Winkel!)
- Beim Anhalten lässt der Mitfahrer beide Füße auf den Rasten

6 Getriebe-Neutralstellung suchen

Nach dem Anhalten muss der Schüler an seinem Motorrad die Neutralstellung des Getriebes bei stillstehendem und laufendem Motor sicher finden.

- Schalten bis in den 1. Gang
- Zur Sicherheit Schalthebel nochmals drücken. Kontrolle, ob der 1. Gang eingelegt ist
- Schalthebel mit dem Fuss ganz leicht hochziehen
- Kontrolle Neutral - Digitalanzeige
- Kupplung zur Sicherheit langsam lösen

7 Bremsen

Die verschiedenen Bremsen am Motorrad müssen in jeder Situation richtig eingesetzt werden können. Im Gegensatz zum Auto sind bei den meisten Motorrädern die Hinter- und die Vorderradbremse getrennt zu bedienen.

Um die Geschwindigkeit zu vermindern oder anzuhalten, ist im Normalfall die Handbremse (Vorderrad) zu benützen, unter gleichzeitiger Betätigung der Fussbremse (Hinterrad).

In überraschend auftretenden Gefahrensituationen ist die höchstmögliche Verzögerung des Fahrzeuges durch eine optimale Bremsung zu erzielen. Um den erhöhten Anforderungen gerecht zu werden, sind die folgenden Bremsübungen durchzuführen.

7.1 Bremsübungen

Zuerst wird auf losem Untergrund geübt, damit schon bei kleinen Geschwindigkeiten schwierige Situationen ertastet werden können. Dadurch wird die Angst vor einem blockierten Rad abgebaut.

7.1.1 Bremsen auf losem Untergrund

- Hinterrad:
- mit blockiertem Hinterrad bis zum Stillstand des Fahrzeugs
 - Fuss erst abstellen, wenn das Motorrad stillsteht
 - Wichtig! Sitzposition
Oberkörper locker
Blick nach vorne

Vorderrad: Vorbereitungsübungen, um das Lösen der Bremse beim Blockieren des Vorderrades herauszufinden

1. Übung

- Beide Füße bleiben am Boden
- Leicht beschleunigen
- Kupplung und Bremse voll ziehen
- Auswirkungen wahrnehmen

2. Übung

- Beide Füße bleiben am Boden
- Leicht beschleunigen
- Kupplung und Bremse voll ziehen
- Nach dem Blockieren des Vorderrades den Bremsdruck zurückdosieren bis sich das Vorderrad wieder dreht (degressives Bremsen)
- Die Vorderradgabel darf sich nur langsam entlasten

3. Übung

Optimales degressives Bremsen bis zum Stillstand des Fahrzeugs, ohne das Vorderrad zu blockieren.

- Geschwindigkeit wird dem Können des Schülers angepasst
 - Mit dem Bremsen wird ausgekuppelt
 - Degressives Einbremsen bis kurz vor die Blockiergrenze
 - Bremsdruck regulieren, ohne die Bremse ganz zu lösen, so dass die Vorderradgabel nicht ausfedert
- Beide Räder: Optimal bremsen bis zum Stillstand des Fahrzeugs
- Vorne degressiv
 - Hinten voll betätigen

7.1.2 Bremsen auf Asphalt oder Beton

- Wiederholen der Bremsübungen (Ziffer 7.1.1)
- Bei 50 km/h, Unterschiede der Bremswege zwischen optimaler Bremsung und Bremsung jedes einzelnen Rades aufzeigen

7.1.3 Zielbremsung

Mit dieser Übung wird das Einschätzen des erforderlichen Anhalteweges bei optimaler Bremsung gelernt.

- Bremsprobe nach selbstgewähltem Bremsbeginn, aber festgelegtem Ziel
- Geschwindigkeit vor Bremsbeginn ca. 50 km/h
- Vor Bremsbeginn Kontrollblick auf den Verkehr von hinten

8 Slalom

Mit diesen Übungen - vom ganz engen bis langgezogenen Slalom - werden Schwerpunktverhalten und Gegenlenken erlebt. Die Angst vor Schräglagen wird abgebaut. Wichtige Voraussetzungen sind richtige Sitzposition, Blicktechnik und Kupplungsbedienung.

8.1 Enger Slalom

Der Abstand der Pylonen richtet sich nach dem Lenkeinschlag. Der Schwierigkeitsgrad lässt sich erhöhen, indem der Pylonenabstand so verkleinert wird, dass mit fast vollem Lenkeinschlag gefahren werden muss.

- | | |
|----------------------|--|
| - Sitzposition | Körperschwerpunkt über den Fussrasten |
| - Gewichtsverteilung | Druck auf Fussrasten |
| - Oberkörper | Lockere Lenkerhaltung (ohne geknicktes Handgelenk) |
| - Blickführung | Einen Pylonendurchgang voraus |
| - Kupplung | Wechselt zwischen Schleifen und Trennen, ohne ganz zu lösen oder zu ziehen |

8.2 Demonstration Gegenlenken

Der Schwerpunkt und die Kreiselkräfte der Räder bewirken, dass das Vorderrad in die entgegengesetzte Richtung gelenkt werden muss, um die richtige Spur zu finden. Bewusstes Gegenlenken verhindert in Notsituationen falsche Reaktionen.

8.2.1 Demonstration im Stand

- Der Fahrlehrer sitzt geradeaufgerichtet auf dem Motorrad
- Mit dem Mittelfinger der linken Hand stösst er das Lenkerende nach vorn
- Das Rad zeigt nach rechts
- Mit derselben Schwerpunkthaltung stösst er das Motorrad leicht nach vorne
- Das Vorderrad fährt nach rechts und das Motorrad neigt sich nach links

8.2.2 Demonstration während der Fahrt

- Der Fahrlehrer fährt mit ca. 40 km/h freihändig geradeaus
- Mit dem Mittelfinger der linken Hand stösst er das Lenkerende nach vorne
- Das Rad zeigt kurzfristig nach rechts
- Das Motorrad neigt sich nach links
- Nach der Lenkreaktion lässt der Fahrlehrer den Lenker wieder los
- Das Motorrad richtet sich durch die Schwerpunktreaktion wieder auf und fährt geradeaus

8.3 Freier Slalom

Das Gegenlenken ist vom Schüler individuell zu üben

Der Fahrlehrer

- demonstriert dem Schüler das korrekte Gegenlenken
- begleitet ihn auf dem Soziussitz
- hält die Vorderarme des Fahrschülers und achtet darauf, dass sich dieser nicht verkrampft
- lenkt als Begleitperson

8.4 Langgezogener Slalom

- Pylonenabstand ca. 12 Meter oder mehr
- Gleichbleibende Geschwindigkeit
- Richtige Sitzposition
- Richtige Blicktechnik
- Oberkörper lockern
- Bewusstes Gegenlenken

9 Anfahren am Berg

Das Motorrad darf beim Anfahren in der Steigung nicht zurückrollen; das Hinterrad darf aber auch nicht durchdrehen. Das Zusammenspiel der Bedienung von Gas und Kupplung bereitet oft Schwierigkeiten, vor allem, wenn am Berg zu zweit mit einer 125 ccm Maschine anzufahren ist. Geübt wird mit Fuss und Handbremse getrennt und mit beiden Bremsen zusammen, weil im Alltag alle Variationen möglich sind.

9.1 Anfahren mit der Handbremse

9.2 Anfahren mit der Fussbremse

9.3 Anfahren mit beiden Bremsen:

- Das Motorrad mit beiden Bremsen halten
- Nur mit der Vorderradbremse halten
- 1. Gang einlegen
- Standbein abstellen
- Für das Anfahren vorgesehene Bremse(n) betätigen
- Beobachten in beiden Spiegeln
- Blinker stellen
- Schleifpunkt fassen
- Blick über die linke Schulter zurück
- Bremse(n) lösen
- Anfahren
- Fuss sofort auf Fussraster
- Blinker zurückstellen

10 Fahren in leichtem Gelände

Hindernisse wie Splitt, Steine, Blätter usw. lösen beim Motorradfahrer oft Angst und damit eine Verkrampfung aus, die zum Sturz führen kann. Für ein sicheres Fahren ist es nötig zu erleben, dass mit guter Sitzposition, lockerer Lenkerhaltung und richtiger Blicktechnik ein rutschendes Rad nicht unbedingt zu einem Sturz führen muss.

10.1 Überfahren eines Hindernisses (Randstein)

- Abbremsen
- Bremse lösen
- Ausfedern
- Schwerpunktverlagerung

10.2 Fahren am Schräghang

- Sitzposition
- Lenkerhaltung
- Schwerpunktverhalten

10.3 Fahren in einem Graben, einer Rinne usw.

- Sitzposition
- Lenkerhaltung
- Schwerpunktverhalten
- Bremsverhalten

10.4 Überqueren eines Grabens, einer Rinne usw.

- Sitzposition
- Lenkerhaltung
- Schwerpunktverhalten
- Bremsverhalten
- Beschleunigungsverhalten
- Federwirkung

11 Achterfahren

Der Fahrschüler muss unter schwierigen Bedingungen - das heisst beim Wenden auf engem Raum und bei langsamer Fahrt - das Fahrzeug gut bedienen und gleichzeitig den toten Sichtwinkel überblicken. Mit dieser Übung wird auch das Vorstellungsvermögen trainiert.

11.1 Enge 8

- 2 Pylonen mit rund 3 Meter Abstand aufstellen
- Möglichst eng und langsam eine Acht um diese Pylonen fahren, ohne mit den Füßen den Boden zu berühren

Wichtig!

- richtige Sitzposition
- korrekte Blickführung
- richtiges Zusammenspiel Gas, Bremse und Kupplung

11.2 Langgezogene Diagonalacht (Bild 1)

- Blick über die Schulter vor dem Seitenwechsel
- Der Fahrlehrer steht im toten Sichtwinkel und hält die Hand hoch
- Der Fahrschüler muss, wenn er die erhobene Hand sieht, vor dem Einlenken in den Kurvenbogen anhalten (Standbein)
- Blicktechnik zum Kurvenfahren ohne Fussabstellen

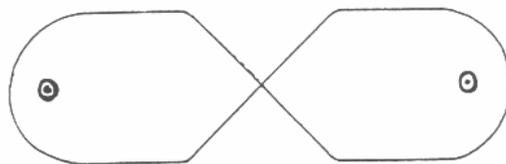


Bild 1

B Grunds Schulung

Ziel: Bedienung automatisieren sowie Spur- und Geschwindigkeitsgefühl entwickeln

Ort: Verkehrsarme Strassen

12 Entwicklung von Spur- und Geschwindigkeitsgefühl

Die Auswirkung der Kräfte beim Beschleunigen, Bremsen und Schalten erleben.

12.1 Geschwindigkeitsgestaltung in der Ebene, in Steigung und Gefälle

12.1.1 Beschleunigen und in den nächst grösseren Gang schalten

- Beschleunigen auf genügend hohe Drehzahl des Motors
- Gasgriff zurückdrehen bis die Beschleunigungskraft des Motors nachlässt
- Auskuppeln
- Gasgriff ganz zurückdrehen
- Grösseren Gang einlegen
- Ausgleichsgas geben
- Kupplung bis zum Schleifpunkt lösen und ruckfrei einkuppeln
- Neu beschleunigen

12.1.2 Verzögern und in den nächst kleineren Gang schalten

- Verzögern mit Motor oder mit Motor und Bremse
- Bei genügend tiefer Drehzahl des Motors auskuppeln (während des Bremsen)
- Nächst kleineren Gang einlegen
- Gas anpassen
- Kupplung bis zum Schleifpunkt lösen und ruckfrei einkuppeln
- Gasgriff dosiert in die Standgasstellung zurückdrehen
- Eventuell Bremse lösen

12.1.3 Zurückschalten bei Kraftbedarf

- Gasgriff zurückdrehen, bis die Motorkraft nachgibt
- Auskuppeln
- Gasgriff bis in die Standgasstellung zurückdrehen
- Kleineren Gang einlegen
- Gas anpassen
- Kupplung bis zum Schleifpunkt lösen und ruckfrei einkuppeln
- Gas geben

12.1.4 Zielhalten in Steigung oder Gefälle

- Fahren im 2. oder 3. Gang
- Angabe eines Fixpunktes zum Anhalten
- Richtig beobachten und Blinker stellen
- Gas zurückdrehen
- Dosierte und gleichmässig bremsen
- Kurz vor dem Anhalten in den 1. Gang schalten
- Anhalten und Standbein abstellen
- Das Vorderrad soll nach gleichmässiger Verzögerung auf der Höhe des angegebenen Fixpunktes stillstehen

12.2 Geschwindigkeitsgestaltung vor und während dem Abbiegen

- Abzweigung rechtzeitig einschätzen
- Richtig beobachten und Blinker stellen
- Einspuren
- Verzögern, und wenn nötig zurückschalten
- Kurz vor dem Abbiegen Gas anpassen (Lastwechsel)
- Kurve mit Motorkraft durchziehen
- Ausgangs Kurve beschleunigen

12.3 Geschwindigkeitsgestaltung vor und während dem Kurvenfahren

- Wie Ziffer 12.2

12.4 Kurvenfahren

12.4.1 Kurvenlinie

Die Kurvenlinie ist die Spur, die mit der Mitte des schräg geführten Motorrades zu befahren ist. Wegen der Schräglage ist in der Kurve mehr Platz erforderlich als bei Geradeausfahrt. Dabei bewegen sich die Räder immer auf der kurvenäusseren Seite, damit der Kopf des Motorradfahrers nicht über den Fahrstreifenrand hinausragt.

Bei Geradeausfahrt beträgt der Platzbedarf für das Motorrad 0,8 - 1 m; in der Schräglage 1,2 - 1,6 m, inklusive Fahrer.

In der Schräglage ist das horizontale Sehen beeinträchtigt, dadurch kann die Spur nur ungenau eingeschätzt werden (bis über 1/2 m Fehlschätzung). Mit der erforderlichen Sicherheitsreserve benötigt der Motorradfahrer die ganze Breite seines Fahrstreifens.

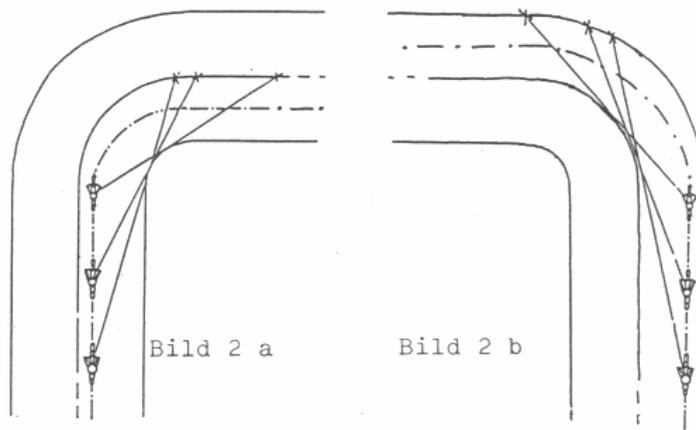
12.4.2 Blicktechnik

Ein gesundes Sehvermögen ist Voraussetzung für eine gute Blicktechnik (Sehschärfe, horizontales Gesichtsfeld, Beweglichkeit der Augen).

Der Blick ist möglichst weit nach vorne zu richten, d.h.

- Bei Geradeausfahrt: dorthin, wo die rechte Randlinie und die Mittellinie ineinander fließen (Fluchtpunkt);
- In Rechtskurven: dorthin wo sich die Tangente der rechten Randlinie mit der Mittellinie schneiden (Bild 2a);
- In Linkskurven: dorthin, wo sich die Tangente der Mittellinie mit der rechten Randlinie schneiden (Bild 2b)

Die korrekte Blicktechnik ist die Voraussetzung für die richtige Geschwindigkeitsgestaltung, das frühzeitige Abbremsen und das zielgerichtete Einlenken in die Kurve. Die Spurgestaltung wird durch das periphere Sehen sichergestellt.



12.4.3 Grundübungen

Die folgenden Grundübungen beschränken sich auf das Finden der zu befahrenden Kurvenlinie:

- Fahren auf der Grundlinie (mit der Mitte des schräg geführten Motorrades in der Mitte des zur Verfügung stehenden Fahrstreifens) (Bild 3)
- Fahren auf der Kurvenlinie (versetzte Grundlinie (Bild 4) um eine bessere Übersicht und einen grösseren Kurvenradius zu erhalten)

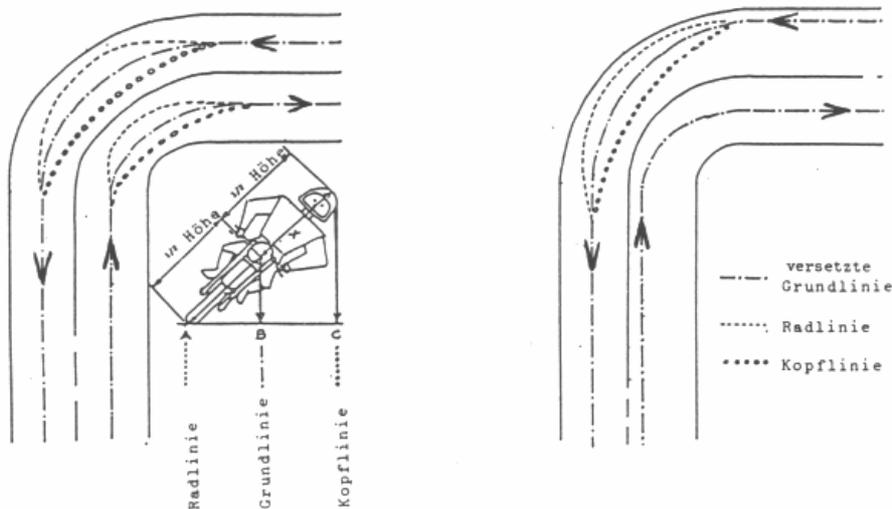


Bild 3

Bild 4

13 Bremsbereitschaft

13.1 Begriff der Bremsbereitschaft

Bremsbereitschaft erstellen heisst, sich psychisch auf die mögliche Gefahr einstellen und den Gasdrehgriff ganz zurückdrehen, die Finger auf den Handbremshebel sowie den Fuss auf dem Fussbremshebel bereitstellen.

Beim Erstellen der Bremsbereitschaft bleibt der Fuss auf dem Fussraster. Das Bremspedal soll so eingestellt sein, dass ein Abdrehen des Fusses möglich ist.

Mit der Hand wird zuerst der Gasgriff zurückgedreht; der Daumen bleibt um den Gasgriff, die andern vier Finger ausgestreckt auf dem Bremshebel in Bereitschaft gelegt. Ausgekuppelt wird bei einer Normalbremsung erst kurz vor dem Stillstand und bei einer Notbremsung sofort.

13.2 Unbedingte Bremsbereitschaft

Die Bremsbereitschaft ist stets zu erstellen und nötigenfalls einen Sicherheitshalt einzuschalten:

1. Bei teilübersichtlichen Verzweigungen

- Auf Strassen mit Rechtsvortritt vor Verzweigungen mit guter Übersicht nach links
- Auf Strassen mit dem Signal „Kein Vortritt“ vor Verzweigungen mit guter Übersicht entweder nur nach links oder nur nach rechts
- Auf Strassen mit dem Signal „Kein Vortritt“ vor unübersichtlichen Links- oder Rechtseinmündungen

2. Bei unübersichtlichen Verzweigungen

- Auf Strassen mit Rechtsvortritt oder mit Signal „Kein Vortritt“

13.3 Bedingte Bremsbereitschaft

Die Bremsbereitschaft ist nur zu erstellen, wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein anderer Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird

1. Bei übersichtlichen Verzweigungen

2. Bei teilübersichtlichen Verzweigungen

- Auf Strassen mit signalisiertem Vortritt
- Auf Strassen mit Rechtsvortritt vor gut übersichtlichen Linkseinmündungen
- Auf Strassen mit Rechtsvortritt vor gut übersichtlichen Rechtseinmündungen
- Auf Strassen mit Rechtsvortritt vor Verzweigungen mit guter Übersicht nach rechts
- Auf Strassen mit Signal „Kein Vortritt“ vor gut übersichtlichen Linkseinmündungen
- Auf Strassen mit Signal „Kein Vortritt“ vor gut übersichtlichen Rechtseinmündungen

3. Bei unübersichtlichen Verzweigungen:

- Auf Strassen mit signalisiertem Vortritt

13.4 Besondere Pflichten

Das Erstellen der Bremsbereitschaft entbindet den Fahrzeugführer nicht davon, frühzeitig zu beobachten, die Geschwindigkeit den Verhältnissen anzupassen und nötigenfalls anzuhalten.

14 Sichtpunktfahren

Der Sichtpunkt ist die Stelle vor der Verzweigung, von der man die Querstrasse überblicken kann. An dieser Stelle wird entschieden über Fahren oder Warten.

Grundsätzlich ist vor dem Sichtpunkt die Geschwindigkeit so anzupassen, dass dort die Zeit reicht, um die Übersicht zu gewinnen und nötigenfalls vor der Querstrasse anzuhalten.

Ist die Verzweigung frei, werden die Bremsen gelöst und die Verzweigung zügig befahren.

Ist die Verzweigung nicht frei, wird weiter gebremst, der 1. Gang eingelegt und, wenn nötig, mit schleifender Kupplung oder angezogener Bremse langsam herangefahren, um beim Freiwerden der Querstrasse ohne Fussabstellen sofort weiterzufahren.

14.1 Übersichtliche Verzweigung

- Querstrasse kann problemlos überblickt werden (ist sie frei, darf sie ohne weiter zu verlangsamen überquert werden)
- Bedingte Bremsbereitschaft (vgl. 13.3)

14.2 Teilübersichtliche Verzweigung

- Querstrasse ist nur auf einer Seite überblickbar oder die Sicht ist teilweise durch Hindernisse unterbrochen
- Bedingte Bremsbereitschaft (vgl. 13.3)

14.3 Unübersichtliche Verzweigung

- Querstrasse weder links noch rechts überblickbar
- Unbedingte Bremsbereitschaft (vgl. 13.2)
- In den 1. Gang schalten und nach vorne „tasten“
- Nötigenfalls Sicherheitshalt

15 Beobachten, Spiegelbenützung, Verwendung der Lichter, Anzeige von Richtungsänderungen

15.1 Beobachten an Verzweigungen

Beim Tragen von Integral-Schutzhelmen ist allgemein das eingeschränkte Gesichtsfeld zu berücksichtigen und durch vermehrtes Kopfdrehen auszugleichen.

Frühzeitig nach links und rechts beobachten, vor der Einfahrt in die Verzweigung Kontrollblick nach links und rechts (Doppelblick).

15.2 Spiegelbenützung

- In regelmässigen, kurzen Abständen, einen Blick in den (die) Spiegel
- Vor der Zeichengabe zur Richtungsänderung, Blick in den (die) Spiegel und über die Schulter
- Nach der Zeichengabe zur Richtungsänderung, Kontrollblick

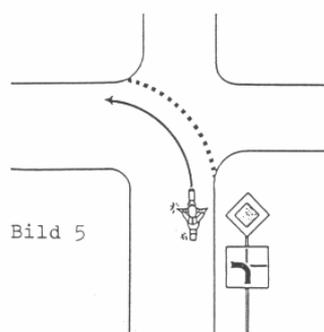
15.3 Verwendung der Lichter

Infolge ihrer schmalen Silhouette werden die Motorräder, Kleinmotorräder und Motorfahrräder von den übrigen Verkehrsteilnehmern oft übersehen.

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit soll daher auch tagsüber das Abblendlicht eingeschaltet werden.

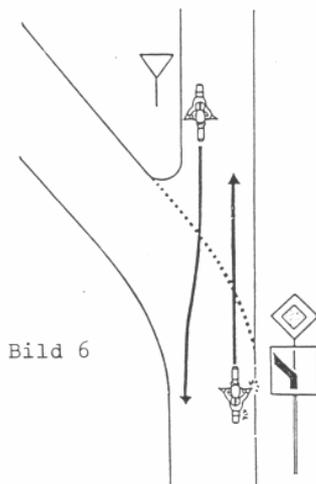
15.4 Anzeige von Richtungsänderungen

- Jede Richtungsänderung ist mit dem Blinker oder mit einem deutlichen Handzeichen anzukündigen. Als Richtungsänderung gilt jedes Abweichen vom natürlichen Verlauf einer Fahrbahn oder eines Fahrstreifens
- Handzeichen immer mit rechtwinklig zum Oberkörper ausgestrecktem Arm (ev. auf- und abschwenkend). Die Hand ist immer vor Kurvenbeginn wieder an den Lenker zu nehmen
- Blinker oder Handzeichen ist auch erforderlich:
 - bei vorgeschriebenen Richtungsänderungen (z.B. Signal Nr. 2.37 - 2.41)
 - bei Richtungsänderungen der Hauptstrasse im Bereich einer Verzweigung (Bild 5)



- bei Richtungsänderung der Hauptstrasse, wenn diese in gerader Richtung verlassen wird und gleichzeitig ein Fahrzeug entgegenkommt (nicht auf Kreuzungen)

(Bild 6)



- bei Richtungsänderungen auf Einspurstrecken
- Der Blinker ist nach der Richtungsänderung, beim Überholen schon nach dem Ausbiegen, zurückzustellen. Bei Handzeichengabe ist die Hand vor der Richtungsänderung oder vor dem Überholen wieder an den Lenker zurückzunehmen
- Nach dem Überholen muss das Wiedereinbiegen angezeigt werden.

16 Verhalten bei Lichtsignalen und Bahnübergängen

16.1 Anhalten

Gelbes ruhendes Licht, wenn es auf grün folgt, heisst: Halt für Fahrzeuge, die noch vor der Verzweigung anhalten können.

- Frühzeitig beobachten
- Blick in den linken und rechten Spiegel
- Bremsen mit Hand- und Fussbremse, evtl. zurückschalten
- Kurz vor dem Anhalten den 1. Gang einlegen
- Anhalten, Standbein abstellen

16.2 Motor abstellen

- Vor geschlossenen Bahnübergängen und Lichtsignalanlagen für Einbahnregelung wie z.B. vor Baustellen sowie vor Lichtsignalanlagen bei Verzweigungen, wenn dadurch die Wegfahrt nicht verzögert wird
- 1. Gang bleibt eingelegt, sofern nicht wegen des Startvorganges in Neutralstellung geschaltet werden muss
- Zündung ausschalten
- Kupplung loslassen
- Nötigenfalls Motorrad mit Bremse sichern

16.3 Durchfahrt

Steht das Signal auf grün oder wechselt es von grün auf gelb, ohne dass vor der Verzweigung angehalten werden kann, ist mit angepasster Geschwindigkeit weiterzufahren.

17 Fahrstreifen/Fahrbahnbenützung

Massgebend für die seitlichen Abstände ist die durch das Motorrad zu befahrende Spur.

17.1 Fahren innerhalb von Fahrstreifen

- Mindestens 1,5 m Abstand von der rechten Fahrstreifenbegrenzung, jedoch nicht auf, sondern neben Farbmarkierungen fahren
- Velo- und Mofa-Fahrer sollten an einer Motorfahrzeugkolonne rechts vorbeifahren können

17.2 Fahren auf Strassen ohne Markierung

- Auf breiten Strassen: Abstand vom rechten Fahrbahnrand vergrössern
- Auf schmalen Strassen: in der Mitte der rechten Fahrbahnhälfte fahren

17.3 Überholen von Radfahrern

- Muss der Fahrstreifen nicht verlassen werden: keine Zeichengabe
- Muss der Fahrstreifen verlassen werden: Blick in die Spiegel und über die linke Schulter, Blinker stellen oder Handzeichen geben

17.4 Überholen auf Einspurstrecken

- Das Wechseln des Fahrstreifens zum Überholen ist auf Einspurstrecken untersagt, ausgenommen auf Fahrstreifen, die mit den gleichen Fahrzielen bezeichnet sind

17.5 Fahren auf Strassen mit gefährlichen Ausgängen (z.B. Haustüren, Gartentore)

- Bei genügender Fahrbahnbreite und fehlendem Trottoir: Abstand zum rechten Strassenrand vergrössern (Der grössere Abstand dient der Sicherheit und darf nicht zum schnelleren Fahren ausgenützt werden)

18 Befahren von Verzweigungen

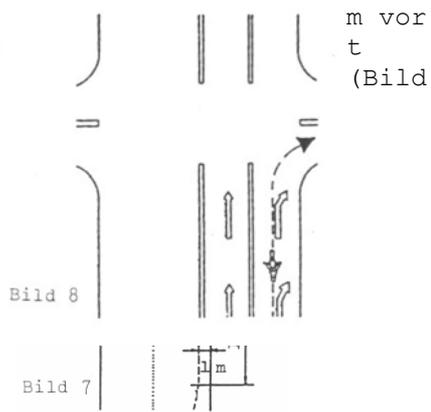
18.1 Rechtsabbiegen

Ohne Einspurstrecken:

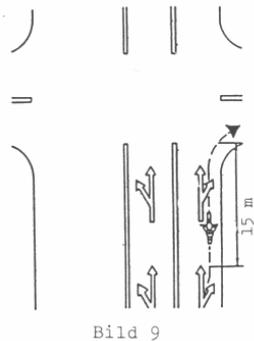
Mit Einspurstrecken

- Blick in die Spiegel und über die rechte Schulter
- Blinker betätigen
- Kontrollblick

- Eir
dei
rec
7)



- Auf Rechtsabbiegestreifen,
mindestens 1,5 m Abstand von
der rechten
Fahrstreifenbegrenzung (nicht
auf Markierung) einspuren
(Bild 8)



- Auf Fahrstreifen für
Geradeausfahrer und
Rechtsabbieger, kurz (ca. 15 m)
vor der Verzweigung möglichst
rechts einspuren. (Bild 9)

- Verlangsamen, nötigenfalls zurückschalten
- Vor der Verzweigung, Blick zuerst nach links, dann über den Gegenverkehr nach rechts
- Verzweigung anfahren
- Vor dem Überqueren eines Radstreifens oder Radweges Blick über die rechte Schulter
- Kurve einlenken mit Kontrollblick (links, Gegenverkehr, rechts)
- Beschleunigen
- Spur mit mindestens 1,5 m Abstand zum rechten Fahrbahnrand bzw. zur rechten Fahrstreifenbegrenzung einnehmen

18.2 Linksabbiegen

- Blick in die Spiegel und über die linke Schulter
- Blinker betätigen
- Kontrollblick



Bild 11

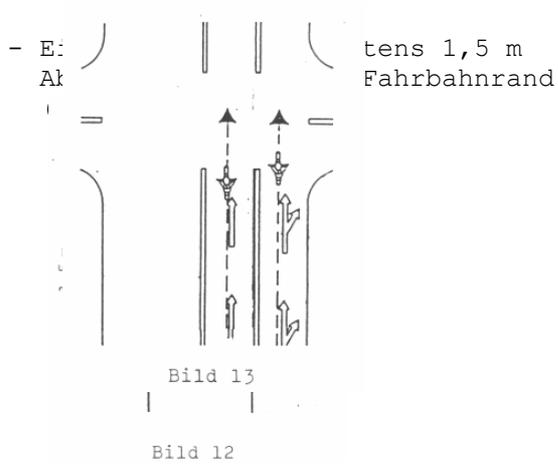
- auf Linksabbiegestreifen mit mindestens 1,5 m) Abstand von der rechten Fahrstreifenbegrenzung (nicht auf Markierung) einspuren (Bild 11)

- Auf Fahrstreifen für Geradeausfahrer und Linksabbieger, links innerhalb des Fahrstreifens einspuren

- Verlangsamen, nötigenfalls zurückschalten
- Vor der Verzweigung, Blick zuerst nach links, dann über den Gegenverkehr nach rechts
- Verzweigung anfahren
- Vor dem Lenkeinschlag, Blick über die linke Schulter
- Kurve einlenken mit Kontrollblick (links, Gegenverkehr, rechts)
- Beschleunigen
- Spur mit mindestens 1,5 m Abstand zum rechten Fahrbahnrand bzw. zur rechten Fahrstreifenbegrenzung einnehmen

18.3 Geradeausfahren

- Blick in die Spiegel
- Kontrollblick



- Einspuren mit mindestens 1,5 m Abstand zur rechten Fahrstreifenbegrenzung (nicht auf Markierung) (Bild 13)

- Verlangsamen, nötigenfalls zurückschalten
- Vor der Verzweigung, Blick zuerst nach links, dann über den Gegenverkehr nach rechts
- Verzweigung anfahren
- Kontrollblick (links, Gegenverkehr, rechts)
- Beschleunigen
- Spur mit mindestens 1,5 m Abstand zum rechten Fahrbahnrand bzw. zur rechten Fahrstreifenbegrenzung einnehmen

19 Umfahren von Hindernissen

- Blick in die Spiegel und über die linke Schulter
- Blinker betätigen oder deutliches Handzeichen geben
- Kontrollblick
- Frühzeitig ausbiegen (brüskes Lenkmanöver vermeiden)
- Blinker zurückstellen

C Hauptschulung

Ziel: Partnerschaftsbezogenes Verhalten in jedem Verkehrsraum

Ort: Auf verkehrsreichen Strassen

20 Gestaltung der Geschwindigkeit

- Ausgeglichene Fahrweise ohne extreme Beschleunigungen
- Mithalten mit dem übrigen Verkehr
- Richtige Gangwahl
- Vermeidbaren Lärm, z.B. hohe Drehzahl des Motors beim Fahren in niedrigen Gängen, unterlassen.

21 Kreuzen

Unter Kreuzen wird das Begegnen von zwei in entgegengesetzter Richtung fahrenden Fahrzeugen verstanden.

Besondere Vorsicht ist geboten:

- Bei Hindernissen (Voraussicht, Spur- und Spurtgestaltung)
- Auf schmalen Strassen (Bau und Anlage der Strasse)
- Bei schlechten Sicht- und Strassenverhältnissen (Spur und Spurtgestaltung)

Zudem ist dem seitlichen Abstand besondere Beachtung zu schenken, insbesondere bei Hindernissen und bei hoher Geschwindigkeit.

22 Vortritt

Vertrauensgrundsatz: Der Vortrittsberechtigte kann sich auf sein Vortrittsrecht verlassen, solange nicht Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein anderer Verkehrsteilnehmer nicht richtig verhalten wird. Der Motorradfahrer muss sich aber bewusst sein, dass er wegen seiner schmalen Silhouette oft übersehen wird.

Wer zur Gewährung des Vortritts verpflichtet ist, darf den Vortrittsberechtigten in seiner Fahrt nicht behindern.

Im Interesse des Verkehrsflusses hat der Vortrittsberechtigte grundsätzlich den Vortritt auszuüben. Der Vortrittsberechtigte verzichtet jedoch in gewissen Situationen freiwillig auf sein Vortrittsrecht und zeigt dies dem Vortrittsverpflichteten durch Handzeichen, wenn die Hände nicht frei sind, durch ein deutliches Kopfzeichen an.

22.1 Auf Strassen mit Rechtsvortritt

1. Bei allseits übersichtlichen Verzweigungen

- Früh nach vorn und hinten beobachten
- Verzweigung beobachten
- Bremsbereitschaft bedingt (vgl. 13.3)
- Distanzen schätzen und Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen, sodass der Vortritt gegenüber den von rechts Kommenden gewährt und gegenüber den von links Kommenden entschlossen ausgeübt werden kann.

2. Bei ungenügender Übersicht nach rechts

- Früh nach vorn und nach hinten beobachten
- Nach links beobachten
- Bremsbereitschaft unbedingt (vgl. 13.2)
- Distanzen schätzen und Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen
- Verzweigung beobachten
- Nötigenfalls Sicherheitshalt
- Gegenüber den von rechts Kommenden Vortritt gewähren
- Gegenüber den von links Kommenden Vortritt entschlossen ausüben

3. Bei ungenügender Übersicht nach links

- Früh nach vorn und hinten beobachten
- Nach rechts beobachten
- Bremsbereitschaft bedingt (vgl. 13.3)
- Distanz schätzen und Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen
- Verzweigung beobachten
- Gegenüber den von rechts Kommenden den Vortritt gewähren
- Gegenüber den von links Kommenden den Vortritt entschlossen ausüben

4. Bei unübersichtlichen Verzweigungen

- Früh nach vorn und hinten beobachten
- Geschwindigkeit stark mässigen
- Bremsbereitschaft unbedingt (vgl. 13.2)
- Nötigenfalls Sicherheitshalt
- Verzweigung beobachten
- Gegenüber den von rechts Kommenden den Vortritt gewähren
- Gegenüber den von links Kommenden den Vortritt entschlossen ausüben

22.2 Auf Strassen mit signalisiertem Vortritt

1. Bei allseits übersichtlichen Verzweigungen

- Früh nach vorn und hinten beobachten
- Verzweigung beobachten
- Distanzen schätzen und Geschwindigkeit den Verkehrsverhältnissen anpassen
- Bremsbereitschaft bedingt (vgl. 13.3)
- Verzweigung entschlossen befahren.

2. Bei ungenügender Übersicht nach rechts

- Früh nach vorn und hinten beobachten
- Nach links beobachten
- Distanzen schätzen und Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen
- Bremsbereitschaft bedingt (vgl. 13.3)
- Vor der Einfahrt in die Verzweigung Blick nach rechts
- Wenn keine Gefahr droht, Verzweigung entschlossen befahren

3. Bei ungenügender Übersicht nach links

- Früh nach vorn und hinten beobachten
- Nach rechts beobachten
- Distanzen schätzen und Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen
- Bremsbereitschaft bedingt (vgl. 13.3)
- Vor der Einfahrt in die Verzweigung Blick nach links
- Wenn keine Gefahr droht, Verzweigung entschlossen befahren.

4. Bei unübersichtlichen Verzweigungen

- Früh nach vorn und hinten beobachten
- Distanzen schätzen und Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen
- Bremsbereitschaft bedingt (vgl. 13.3)
- Verzweigung beobachten
- Vor der Einfahrt in die Verzweigung Blick nach links und rechts
- Wenn keine Gefahr droht, entschlossen weiterfahren.

22.3 Auf Strassen mit dem Signal „Kein Vortritt“

- Früh nach vorn und hinten beobachten
- Distanzen schätzen und Geschwindigkeit den Verhältnissen entsprechend mässigen
- Verzweigung beobachten
- Bremsbereitschaft
- Nach genügend grosser Lücke im Verkehr Ausschau halten
- Bei unübersichtlichen Verzweigungen: Sicherheitshalt
- Bei teilübersichtlichen oder übersichtlichen Verzweigungen: Sicherheitshalt nur, wenn Vortrittsberechtigte durch die Weiterfahrt behindert würden.

22.4 Auf Strassen mit dem Signal „Stop“

- Früh nach vorne und hinten beobachten
- Frühzeitig mit beiden Bremsen verlangsamen
- Kurz vor dem Anhalten in den 1. Gang zurückschalten
- Mit dem vordersten Teil des Rades an der Haltelinie anhalten und gleichzeitig das Standbein abstellen (Fussbremse leicht gedrückt)
- Beobachten nach links und rechts, nötigenfalls auch nach vorne, wegfahren
- Wenn beim Halt an der Haltelinie die Übersicht ungenügend ist: langsam vortasten (evtl. 2. Halt)

Übungen auf ebener Fahrbahn, in Steigung und Gefälle ausführen.

22.5 Auf Strassen mit dem Signal "Kreisverkehr"

- Früh nach vorne und hinten beobachten
- Geschwindigkeit den Verhältnissen entsprechend mässigen
- Kreis beobachten
- Bremsbereitschaft
- Nach genügend grosser Lücke im Kreis Ausschau halten
- Sicherheitshalt nur, wenn vortrittsberechtigzte Fahrzeuge im Kreis durch die Weiterfahrt behindert würden

23 Verhalten bei Lichtsignalen

Freie Verzweigungen sind grundsätzlich zügig zu befahren. Stockt der Verkehr, fährt man trotz grün nicht, wenn nach dem Lichtwechsel die Kreuzung blockiert werden könnte.

23.1 Bei Lichtsignalen mit grünem Licht

1. Beim Rechtsabbiegen

- Früh nach vorn und nach hinten beobachten
- Frühzeitig Blinken und Einspuren
- Lichtsignale beobachten (frühes oder spätes grün)
- Geschwindigkeit anpassen
- Verzweigung beobachten
- Den Fussgängern auf der Querstrasse den Vortritt gewähren
- Kontrollblick (links, Gegenverkehr, rechts)

2. Beim Geradeausfahren

- Früh nach vorn und nach hinten beobachten
- Lichtsignal beobachten (frühes oder spätes grün)
- Geschwindigkeit anpassen
- Kontrollblick (links, Gegenverkehr, rechts)

3. Beim Linksabbiegen

- Früh nach vorn und nach hinten beobachten
- Frühzeitig blinken und einspuren
- Lichtsignal beobachten (frühes oder spätes grün)
- Geschwindigkeit anpassen
- Dem Gegenverkehr und den Fussgängern auf der Querstrasse den Vortritt lassen
- Kontrollblick (links, Gegenverkehr, rechts)

23.2 Bei Lichtsignalen mit grünen Pfeilen

- Früh nach vorn und nach hinten beobachten
- Frühzeitig Blinken und Einspuren
- Lichtsignale beobachten (frühes oder spätes grün)
- Geschwindigkeit anpassen
- Kontrollblick (links, Gegenverkehr, rechts)

23.3 Bei Lichtsignalen mit grünem Pfeil und gelb blinkendem Licht (rund oder dreieckig)

- Gleiches Vorgehen wie Ziffer 23.1, Lichtsignale mit grünem Licht.

23.4 Bei Lichtsignalen mit nur gelb blinkendem Licht

- Die Lichtsignalanlage ist ausgeschaltet. Es gelten die allgemeinen Vortrittsregeln (Signalisation, Rechtsvortritt).

24 Verhalten gegenüber Fussgängern

24.1 Bei Fussgängerstreifen

- Wenn sich Fussgänger in der Nähe von Fussgängerstreifen befinden, ist Bremsbereitschaft zu erstellen, Sichtverbindung zu schaffen und nötigenfalls vor dem Streifen anzuhalten, um den Fussgängern das Überqueren der Fahrbahn zu ermöglichen.
- Dies gilt auch bei Fussgängern, die von links kommen, wenn sie nicht ungehindert passieren können.

24.2 Im Kolonnenverkehr

- Wenn kein Fussgängerstreifen vorhanden ist, den Fussgängern das Überqueren der Fahrbahn in angemessener Weise ermöglichen

24.3 Bei Verzweigungen mit Lichtsignalen

- Vortritt der Fussgänger beim Abbiegen entsprechend der Regelung durch die Lichtsignale (vgl. 23)

24.4 Allgemeine Regeln

- Handzeichen schaffen Klarheit
- Unbegleiteten Blinden ist das Überqueren der Fahrbahn stets zu ermöglichen.

25 Verhalten bei Radwegen und Radstreifen

- Auf Strassen mit Radstreifen hat der Motorradfahrer einen Abstand von mindestens 1,5 m vom Fahrbahnrand einzuhalten (vgl. 17)
- Beim Überqueren von Radwegen und Radstreifen bei Ausfahrten und Verzweigungen:
- Vor dem Abbiegen nach rechts oder links, Kontrollblick zurück
- Benützer der Radwege und Radstreifen haben Vortritt
- Zum Einspuren dürfen Radstreifen benützt werden, sofern die gelbe Linie nicht ausgezogen ist und Radfahrer nicht behindert werden (vgl. 18)

26 Vortrittsberechtigte Fahrzeuge

- Bei Ankündigung dieser Fahrzeuge (optisch und akustisch) ist die Geschwindigkeit zu mässigen, ganz rechts zu fahren, nötigenfalls auf das Trottoir oder eine sonst geeignete Stelle auszuweichen
- Anhalten
- Abstand einhalten

27 Überholen

Unter Überholen wird das Ausbiegen, Vorbeifahren an einem langsameren Verkehrsteilnehmer und Wiedereinbiegen verstanden.

- Zweckmässigkeit prüfen (lohnt es sich?)
- Gesamte Verkehrsfläche nach vorne beobachten
- Geschwindigkeit des zu überholenden Fahrzeuges beurteilen
- Richtigen Gang wählen
- Nachfolgenden Verkehr durch Blick in die Spiegel und über die Schulter beobachten
- Blinker stellen
- Kontrollblick links und frühzeitig ausbiegen
- Beschleunigen
- Blinker zurückstellen

- Zügig Überholen bei genügendem seitlichen Abstand
- Wiedereinbiegen in der Regel, sobald das überholte Fahrzeug im Rückblickspiegel erscheint (Auf nassen Strassen Abstand zusätzlich vergrössern)
- Vor dem Einbiegen, Kontrollblick über die rechte Schulter und Zeichen geben

28 Strassenbahn (Tram) Trolley- und Autobus

28.1 Besondere Hinweise:

- Das Fahren im Bereiche von Schienen birgt insbesondere bei nassen Strassen erhöhte Gleit- und Rutschgefahren
- Schienen werden immer im stumpfen Winkel überfahren
- Beim Überfahren von Schienen ist die richtige Blicktechnik anzuwenden
- Beim Fahren links oder rechts von Geleisen ist ein Sicherheitsabstand von 1 m zur nächsten Schiene einzuhalten. Ist dies nicht möglich, weil das Geleise z.B. mitten auf dem Fahrstreifen verläuft, ist zwischen den Schienen zu fahren.

28.2 Vortritt

- Der Strassenbahn ist das Geleise freizugeben und der Vortritt zu lassen, ausser wenn sie aus einer Nebenstrasse fährt

28.3 Nebeneinander fahren und überholen

- Überholen bei fahrender und haltender Strassenbahn (mit und ohne Schutzinsel)
- Verhalten bei links fahrender Strassenbahn

28.4 Einspuren:

1. Einspuren zum Linksabbiegen bei parallelen Schutzinseln ohne Fahrtrichtungspfeil
 - Sofern keine Strassenbahn unmittelbar folgt oder entgegenkommt, ist links der rechten Insel vorbeizufahren
 - Steht eine Strassenbahn aus der Gegenrichtung zwischen den Inseln, ist rechts der rechten Insel durchzufahren
 - Steht eine in gleicher Richtung verkehrende Strassenbahn zwischen den Inseln, ist hinter der Strassenbahn zu halten
2. Einspuren zum Linksabbiegen, wenn nur eine Schutzinsel vorhanden ist
 - In diesem Fall wird immer auf das rechte Geleise eingespurt, auch wenn eine Strassenbahn entgegenkommt. Dasselbe gilt, wenn die Schutzinseln auf der Verzweigung versetzt angeordnet sind (Bild 14)
 - Steht eine in gleicher Richtung verkehrende Strassenbahn an der Haltestelle, ist hinter der Strassenbahn zu halten.

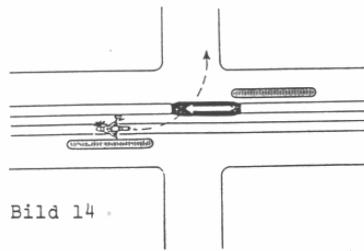


Bild 14

3. Einspuren zum Linksabbiegen, wenn beide Tramgeleise auf der rechten Fahrbahnhälfte sind

- Wenn keine Strassenbahn unmittelbar entgegen- kommt, ist auf das linke Geleise resp. gegen die Fahrbahnmitte einzuspuren

4. Verhalten, wenn auf das Geleise eingespurt ist und eine Strassenbahn naht

- Auf dem Geleise warten, bis der vortrittsberechtigte Verkehr das Wegfahren gestattet. Durch langsames Vortasten versuchen, das Geleise frei zu geben.

28.5 Verhalten gegenüber Trolley- und Autobussen unter Berücksichtigung der Bus-Streifen

29 Bahnübergänge

- Grundsätze beim Anhalten (Distanz, Motor, Beleuchtung) und Durchfahren (vgl. 16)
- Bahnübergänge mit und ohne Schranken
- Überqueren von Bahnübergängen
- Überholen auf Bahnübergängen
- Verhalten bei Pannen auf Bahnübergängen
- Verhalten bei Unfällen

30 Verkehrsaufteilung, Spurwechsel (vgl. 17)

- Fahren auf mehrspurigen Strassen
- Fahren auf Einspurstrecken
- Spurwechsel (Nach vorne und hinten beobachten, Blick über die Schulter und Blinker betätigen)
- Spurtgestaltung

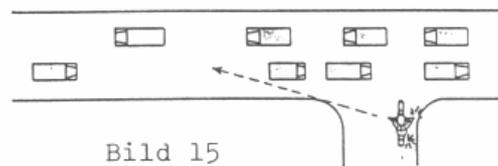
31 Kolonnenfahren hintereinander und nebeneinander

- Besonders vorsichtig und vorausschauend fahren
- 2 Sekunden Abstand zum vorderen Fahrzeug; bei schlechten Strassen- und Sichtverhältnissen Abstand vergrössern
- In der Kolonne mithalten
- Aneinander vorbeifahren (links und rechts)
- Seitlicher Sicherheitsabstand einhalten
- Haltende Fahrzeuge vor Fussgängerstreifen nicht überholen

32 Einfädeln (Lückenbenützung)

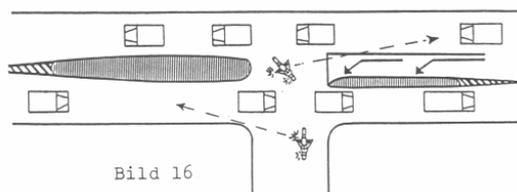
32.1 Einmünden in verkehrsreiche Strassen nach rechts

- Lücken abschätzen
- Bereitschaft zum Einfädeln erstellen (Kupplung auf Schleifpunkt)
 - Lücke benützen (Bild 15)



32.2 Einmünden in verkehrsreiche Strassen nach links

- Warteraum erkennen
- Lücke nach links abschätzen
- Warteraum benützen
- Lücke nach rechts abschätzen
 - Einfädeln (Bild 16)



32.3 Reissverschlussstechnik

- Im dichten Kolonnenverkehr, einem wartenden Fahrzeug das Einfädeln ermöglichen

33 Verkehrsregelung

- Lichtsignale
- Polizei, Schüler-Patrouille, Militär, Feuerwehr usw.
- Vortrittsignale
- Baustellen
- Hilfsperson bei Unfällen

34 Verhalten gegenüber schwierigen Verkehrspartnern (alte Leute, Invalide, Kinder) und Tiere, usw.

- Besondere Vorsicht (Bremsbereitschaft Ziffer 13)
- Alter, Absicht, Aufmerksamkeit
- Blickkontakt herstellen
- Verständigung durch Temposprache
- Handzeichen
- Gebrauch der Warnvorrichtung
- Verständigung bei Dunkelheit

35 Überlandfahrten

Fahren auf verschiedenartigen Strassen zu unterschiedlichen Zeiten

- Blicktechnik (vgl. 12.4)
- Kurvenfahren und Lenktechnik (vgl.12.4 und 8.2-4)
- Fahrbahn korrekt benützen
- Geschwindigkeit anpassen(Aquaplaning; Seitenwind)
- Signale und Markierungen beachten
- Überholmanöver
- Richtige Abstände einhalten
- Einem zu nahe aufschliessenden Fahrzeug das Überholen erleichtern (Distanz schaffen)
- Mithalten

36 Fahren auf Berg- und Bergpoststrassen

- Mit den Eigenarten und Gefahren solcher Strassen vertraut werden
- Vortrittsregeln beachten
- Zusätzliche Vorschriften auf Bergpoststrassen beachten

37 Fahren bei Nacht und schlechten Sichtverhältnissen

- Richtiges Licht verwenden (Fernlicht, Abblendlicht, Nebellicht)
- Sichtverhältnisse beurteilen und berücksichtigen:
 - Bei Nachtfahrten müssen die Lichtstrahlveränderungen beim Motorrad berücksichtigt werden, die durch das Einnicken beim Bremsen und das Fahren in Schräglagen entstehen
 - Bei Nacht sind saubere, unzerkratzte Helmvisiere unerlässlich (Wunderkerzeneffekt)
 - Größerer seitlicher Abstand
 - Blicktechnik:
 - Blick bewegt sich zwischen rechtem Fahrbahnrand und Mitte der Fahrbahn möglichst weit nach vorne
 - Beim Kreuzen nicht in die Lichter des entgegenkommenden Fahrzeugs blicken; Blick bewegt sich vom rechten Fahrbahnrand gegen die Mitte der eigenen Fahrbahnhälfte

38 Fahren auf Autobahnen (Autostrassen)

Ist das Motorrad nicht mit Blinkern ausgerüstet, werden bei hohen Geschwindigkeiten keine Handzeichen gegeben. Besonders vorsichtig sein!

38.1 Einfahrt

- Den Fahrzeugen auf der Autobahn ist der Vortritt zu lassen
- Zu Beginn des Beschleunigungsstreifens den Verkehr auf der Autobahn beobachten und die beste Einfahrmöglichkeit abschätzen
- Auf dem Beschleunigungsstreifen möglichst auf Autobahngeschwindigkeit beschleunigen, den Blinker rechtzeitig betätigen, aber nicht bevor das Fahrzeug, hinter dem man einzufahren beabsichtigt, sich auf gleicher Höhe befindet. Unmittelbar vor der Einfahrt, Blick nach links über die Schulter
- Sofern es Markierungen und Verkehrsverhältnisse erlauben, im geeigneten Moment den Beschleunigungsstreifen verlassen. Ist dies wegen Fehleinschätzung nicht möglich, bis zur Einfahrmöglichkeit ausnahmsweise auf dem Pannestreifen weiterfahren, statt auf dem Beschleunigungsstreifen anzuhalten.
- Blinker nach der Einfahrt sofort zurückstellen

38.2 Verkehren auf Autobahnen

- Geschwindigkeit anpassen (Aquaplaning, Seitenwind, Sichtweite, insb. in der Nacht)
- Den rechten Fahrstreifen benützen, solange nicht überholt oder in parallelen Kolonnen gefahren wird (gilt auch auf Autobahnen mit mehr als 2 Fahrstreifen)
- In der Regel in der Mitte des Fahrstreifens fahren

- Mithalten in Kolonnen, unter Wahrung des 2-Sekunden-Abstandes zum vorderen Fahrzeug
- Überholmanöver:

Seitlich und nach hinten beobachten, Blinker betätigen (befinden sich Fahrzeuge auf dem Überholstreifen, ist mit der Zeichengebung abzuwarten, bis das Fahrzeug, hinter dem man die Streifen zu wechseln beabsichtigt, sich auf gleicher Höhe befindet)

Das Wiedereinbiegen nach rechts mit dem Blinker anzeigen. Erst auf den rechten Fahrstreifen einbiegen, wenn im Rückspiegel festgestellt werden kann, dass das überholte Fahrzeug nicht behindert wird

Beim Überholen einer Kolonne ist nach rechts zu wechseln, sobald eine Lücke von 200 - 300 m dies zulässt
- Gefahr der Angewöhnung an die hohen Geschwindigkeiten
- Rücksichtnahme gegenüber einfahrenden Fahrzeugen:

Bei schwachem Verkehr darf auf den linken Streifen ausgewichen werden. Nachfolgende Fahrzeuge dürfen dabei in keinem Fall behindert werden.

Im dichten Verkehr ist auf das Ausweichen zu verzichten. Durch Beschleunigen oder Verzögern eine grössere Lücke schaffen, die das Einfahren anderer Fahrzeuge erleichtert
- Hinweise auf die Benützung des Pannestreifens und auf das Verhalten in Unfallsituationen (Gasse für vortrittsberechtigzte Fahrzeuge schaffen, in dem innerhalb des rechten Streifens ganz rechts und innerhalb der übrigen Streifen links gefahren wird)
- Verbot für Motorradfahrer zwischen stehenden Kolonnen durchzufahren.

38.3 Ausfahrt

- 1000 m vor der Ausfahrt: Wechsel auf den rechten Fahrstreifen vorbereiten
- 500 m vor der Ausfahrt: nicht mehr überholen
- 300 - 200 m vor der Ausfahrt: den Blinker betätigen und die Geschwindigkeit den Ausfahrtverhältnissen anpassen (in der Regel aber nicht unter 80 km/h)
- Autobahn am Anfang des Verzögerungsstreifens verlassen
- Erst auf dem Verzögerungsstreifen bremsen und zurückschalten

38.4 Nachtfahrten (vgl. 37)

- Geschwindigkeit der Sichtdistanz anpassen

D Perfektionsschulung

Ziel: Selbständiges Fahren und Verhalten in Gefahrensituationen sowie Vervollkommnung der Schulungsstufen A - C.

Ort: In jedem Verkehrsraum

39 Fahren nach Merkpunkten

Merkpunkt = gut sichtbare Begebenheit im Verkehrsraum

- Merkpunkte durch gezieltes Vorziehen des Blicks frühzeitig erkennen
- Verkehrssituation beurteilen
- Selbständig entscheiden

40 Zielfahren

- Nach Vorwegweisern, Wegweisern, Einspurtafeln
- Nach selbständiger Routenwahl (bekanntes Ziel)

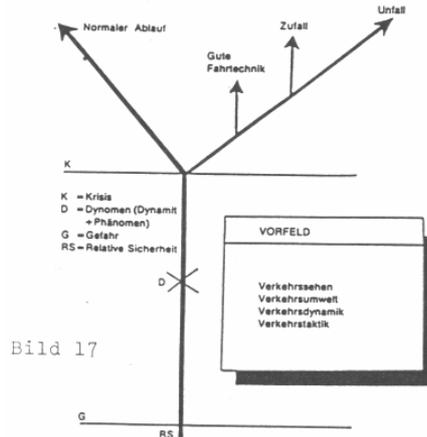
41 Verkehrstaktik

Nach den Grundlagen von Dr. Gerhard Munsch.

41.1 Anwendung der Defensivfahrgebote:

- Respektieren = Dem andern nicht zu nahe kommen
- Distanzieren = Nie unnötig lange dem andern nahe bleiben
- Isolieren = Möglichst allein manövrieren
- Demonstrieren = Dem andern die eigene Absicht deutlich zeigen
- Tolerieren = Statt belehren, dem andern weiter helfen
- Präparieren = Nie unnötig im Wege stehen
- Kontrastieren = Sich optisch dem andern bemerkbar machen
- Kalkulieren = Mit den Fehlern des andern rechnen
- Routieren = Geplant am Verkehr teilnehmen
- Rationieren = Kräfte massvoll einsetzen; stets Reserven behalten

41.2 Kritische Verkehrslagen erkennen und bewältigen - Vgl. Dynamengabel (Bild 17)



42 Gefahrentraining

- Geistig ständig bereit sein
- Gefahren frühzeitig erkennen (bin ich gesehen worden?)
- Sich entsprechend Verhalten
- Hinweis auf das Verhalten in besonders Gefahrensituationen (z.B. Platzen eines Pneus, frontal entgegenkommendes Fahrzeug, Bremsversagen, Blendung, Bruch der Visierscheibe, Wild, Ölflecken/Spuren oder sonstige Verschmutzung der Fahrbahn usw.)
- Risikofaktoren trennen (beschleunigen, verzögern, lenken, bremsen)

43 Vorbereitung auf die Prüfungsfahrt

- Selbständig Fahren und Manövrieren nach Anleitung
- Der Fahrschüler erklärt und betätigt Kontrollgeräte und Bedienungsteile
- Der Fahrschüler wird bis zur Führerprüfung betreut

E Ausbildung Kategorie A (Motorräder über 125 ccm Hubraum)

44 Fahrschüler ohne Motorrad - Fahrpraxis

Vom Erfordernis der Fahrpraxis auf Motorrädern der Kategorie A1 befreite Bewerber sind vollumfänglich nach diesem Leitfaden zu schulen.

45 Fahrschüler mit Fahrpraxis auf Motorrädern der Kategorie A1

Bei Bewerbern mit Fahrpraxis auf Motorrädern der Kategorie A1 sind, bedingt durch das andersartige Motorrad (Beschleunigung, Verzögerung, Bremsen, Schwungverhalten/kinetische Energie, Gewicht, Fahrzeugbreite, Pneus usw.) besonders die folgenden Abschnitte zu wiederholen:

- A Vorschulung
- B Grundschulung Ziffer 12, 15, 17
- C Hauptschulung Ziffer 20, 27, 32, 35, 37, 38
- D Perfektionsschulung Ziffer 42, 43