

BikeSafety

CIECA and FIM are proud to present BikeSafety 2002,
a 2-day motorcycle safety event to be held on October
3 and 4 on the TT-circuit in Assen, The Netherlands.

2002



The programme

Het programma

Das Programm

Le programme



Thursday 3 October / Donderdag 3 oktober / Donnerstag, 3. Oktober / Jeudi 3 octobre**10.30 – 12.00**

Plenary Opening Session / Plenaire openingsessie / Gemeinsame Eröffnungsveranstaltung / Session Plénière d'Ouverture

12.00 – 14.00

Lunch / Lunch / Mittagessen / Déjeuner

14.00 – 15.30Workshops session 1 / Workshops sessie 1 / Workshops Veranstaltung 1 / Ateliers séance 1
P4, T2, P5, T8, T10, T4, T11, P6, P1**16.00 – 17.30**Workshops session 2 / Workshops sessie 2 / Workshops Veranstaltung 2 / Ateliers séance 2
P4, T10, T9, P2, P3, T3, P5**Friday 4 October / Vrijdag 4 Oktober / Freitag, 4. Oktober / Vendredi 4 octobre****8.30 – 9.50**Workshops session 3 / Workshops sessie 3 / Workshops Veranstaltung 3 / Ateliers séance 3
P4, P2, T7, P7, T6, T4**10.15 – 11.45**Workshops session 4 / Workshops sessie 4 / Workshops Veranstaltung 4 / Ateliers séance 4
T6, P5, P4, T1, T3, P1, P2, T11**11.50 – 13.30**

ARAI Safety Award

13.30 – 14.30

Lunch / Lunch / Mittagessen / Déjeuner

14.30 – 16.00Workshops session 5 / Workshops sessie 5 / Workshops Veranstaltung 5 / Ateliers séance 5
P2, P7, P5, P3, T10, P6, T8**16.00 – 17.00**

Ride around the circuit / Rondje circuit / Runde auf der Rennstrecke / Tour du circuit

17.00 – 18.00

Plenary Closing session / Plenaire sluitingssessie / Gemeinsame Abschlussveranstaltung / Session Plénière de Clôture

The Theory workshops will take place in the following rooms:

De Theorie workshops zullen plaatsvinden in de volgende zalen:

Les ateliers théoriques se tiendront dans les locaux suivants:

Die theoretischen Workshops finden in folgenden Räumen statt:

Thursday 3 October / Donderdag 3 oktober / Donnerstag, 3. Oktober / Jeudi 3 octobre

Session 1 / Sessie 1 / Veranstaltung 1 / séance 1 (14.00 - 15.30):

Media Centre	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Press Conference Room	Workshop T4	Braking in view of accident research
Communications Room	Workshop T8	Hazard Perception
Photographers room	Workshop T2	Full Kontrol
Timekeeping	Workshop T10	Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
ARAI service unit	Workshop T11	Arai safety helmets
Pitbox 1	Workshop P6	Compulsory Basic Training
Pitbox 3	Workshop P1	Adapted motorcycles for the physically handicapped

Session 2 / Sessie 2 / Veranstaltung / séance 2 (16.00 - 17.30):

Media Centre	Workshop T9	Protective clothing from a motorcyclist's point of view
Press Conference Room	Workshop T10	Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works
Photographers room	Workshop T3	The Development of a formal training of motorcycle instructors and examiners in Norway
Timekeeping	Workshop P3	Rider training in Germany, the impact of Directive 2000/56
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training

Friday 4 October / Vrijdag 4 Oktober / Freitag, 4. Oktober / Vendredi 4 octobre

Session 3 / Sessie 3 / Veranstaltung 3 / séance 3 (8.30 - 10.00):

Media Centre	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Press Conference Room	Workshop T7	Advanced
Photographers room	Workshop T4	Braking in view of accident research
Timekeeping	Workshop T6	Emergency stop controller
Pitbox 1	Workshop P7	The Position of the examiner during the practical test
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training

Session 4 / Sessie 4 / Veranstaltung 4 / séance 4 (10.20 - 11.45):

Press Conference Room	Workshop T1	Protective clothing and the role of the examiner in making learner drivers aware of the importance of good protective clothing
Photographers Room	Workshop T3	The Development of a formal training of motorcycle instructors and examiners in Norway
Timekeeping	Workshop T6	Emergency stop controller
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P4	Special manoeuvres in line with new Directive
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
ARAI service unit	Workshop T11	Arai safety helmets
Pitbox 3	Workshop P1	Adapted motorcycles for the physically handicapped

Session 5 / Sessie 5 / Veranstaltung 5 / séance 5 (14.30 - 16.00):

Media Centre	Workshop T8	Hazard Perception
Press Conference Room	Workshop T10	Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works
Photographers room	Workshop P6	Compulsory Basic Training
Timekeeping	Workshop P3	Rider training in Germany, the impact of Directive 2000/56
Pitbox 1	Workshop P7	The Position of the examiner during the practical test
Outside / Buiten / draußen / En plein air	Workshop P5	How ABS works
Pitbox 2	Workshop P2	Braking and swerving assessment in Licence Training

Important telephone numbers:

BikeSafety secretariat 3 and 4 October: (+31)(0)592 380 100

The Practical workshops will take place in various locations in and around the circuit (see extra page)

De praktijk workshops zullen op verschillende locaties op het circuit plaatsvinden (zie extra blad)

Les ateliers pratiques se tiendront en différents endroits sur le circuit TT de Assen. (veuillez voir la page supplémentaire)

Die praktischen Workshops finden draußen auf dem Circuit statt (siehe extra Seite)

Fahrsicherheitszentrum, Fachlehrerverband Sachsen, (T1)

Protective clothing and the role of the examiner in making learner drivers aware of the importance of good protective clothing / *Beschermende kleding en de rol van de examiner / Schutzkleidung und die Aufgabe des Prüfers / Les vêtements de protection et le rôle de l'examineur dans la prise de conscience par les apprentis conducteurs de l'importance de bons vêtements de protection*

Norwegian Public Roads Administration (T2)

Full Control / *Full Control / Full Kontrol / Maîtrise totale*

Norwegian Public Roads Administration (T3)

The Development of a formal training of motorcycle instructors and examiners in Norway / *De ontwikkeling van een formele opleiding voor motor-instructeurs en examinatoren in Noorwegen / Auf dem Weg zu einer formalen Ausbildung für Motorradfahrlehrer und Prüfer in Norwegen / La mise en place d'une formation officielle des instructeurs et des examinateurs pour motocyclistes en Norvège*

IfZ (T4)

Braking in view of accident research / *Statistieken over remmen en ongevallen / Brems- und Unfallstatistiken / Le freinage dans le cadre des études sur les accidents*

Cornu Master School (T6)

Emergency stop controller / *Rem afstand en botsingssnelheid / Bremsdistanzen und Geschwindigkeit bei Unfällen / Distance de freinage et vitesse d'accident / Appareil de contrôle d'arrêt d'urgence*

CIECA and KNMV (T7)

Advanced / *Advanced / Advanced / Le projet Advanced*

Motorcycle Safety Services and DSA (T8)

Hazard Perception / *Risico Perceptie / Risikoerkennung / La perception du danger*

FIM (T9)

Protective clothing from a motorcyclist's point of view / *Beschermende kleding vanuit het standpunt van de motorrijder / Schutzkleidung aus der Sicht von Motorradfahrern / Les vêtements de protection vus par un motocycliste*

FIM and KNMV (T10)

Risk perception, the theoretical approach, why it is important and how it works / *Ongevalvermijgend rijgedrag en risicoperceptie in rijopleiding / Unfallvermeidendes Fahrverhalten und Risikoerkennung in der Fahrausbildung / La perception du risque, l'approche théorique, son importance et son fonctionnement*

ARAI Helmet Europe (T11)

ARAI Helmet

Motor Mobiliteit Gehandicapten (P1)

Adapted motorcycles for the physically handicapped / *Motor Mobiliteit Gehandicapten / Motor Mobiliteit Gehandicapten / Motos adaptées pour personnes moins valides*

Motorcycle Safety Services (P2)

Braking and swerving assessment in Licence Training / *Remmen en uitwijken in de motoropleiding / Bremsen und Ausweichen in der Motorradausbildung / Le freinage et l'évitement d'obstacles lors de l'entraînement en vue de la Licence*

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände eV (P3)

Rider training in Germany, the impact of Directive 2000/56 / *Motor opleidingen in Duitsland, de gevolgen van Richtlijn 2000/56 / Motorrad-ausbildung in Deutschland, die Folgen der Richtlinie 2000/ 56 / La formation du motocycliste en Allemagne, l'impact de la Directive 2000/56*

DSA, CBR, SNRA, French Ministry of transport (P4)

Special manoeuvres in line with new Directive / *Bijzondere verrichtingen zoals omschreven in de nieuwe Richtlijn / Grundfahraufgaben, wie sie in der neuen Richtlinie beschrieben sind / Manœuvres spéciales suite à la nouvelle Directive*

KNMV (P5)

How ABS works / *Hoe werkt ABS / Wie funktioniert ABS / Le fonctionnement de l'ABS*

DSA (P6)

Compulsory Basic Training / *Verplichte Basis Opleiding in Groot-Brittannië / Gesetzliche Basisausbildung in England / La formation de base obligatoire*

CBR, SNRA and the Norwegian Public Road Administration (P7)

The Position of the examiner during the practical test / *Waar zit de examiner tijdens het praktijk examen / Wo befindet sich der Prüfer während der praktischen Fahrprüfung? / La position de l'examineur pendant l'examen pratique*

BikeSafety 2002

3. und 4. Oktober 2002 auf der TT-Rennstrecke in Assen, Niederlande

Sehr geehrte Teilnehmer und Teilnehmerinnen, sehr geehrte Damen und Herrn

Anläßlich von BikeSafety 2002 heiße ich Sie im Namen der CIECA recht herzlich willkommen.

Die CIECA ist der internationale Dachverband für internationale Fahrprüfbehörden, die auf dem Gebiet der Fahrprüfungen und der Verkehrssicherheit tätig sind. Inzwischen sind 33 Prüfbehörden aus 31 Ländern Mitglied der CIECA. Unser Ziel ist es, entscheidend zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Entwicklung eines hohen, gemeinsamen Standards für Führerscheine innerhalb der Mitgliederstaaten beizutragen. Wir sind Projektpartnerin des Direktorats Energie und Transport der Europäischen Kommission und als solche geben wir "best-practice" - Empfehlungen für Anforderungen an Fahrprüfungen innerhalb und außerhalb der Europäischen Union.

Die CIECA - die "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile" - wurde 1956 gegründet. Zu ihren Mitgliedern gehörten Prüfbehörden aus West-, Mittel- und Osteuropa, Nordafrika, Israel, Australien und Neuseeland. Sie hat in der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen den Status einer Beobachterin und ist Mitglied des Europäischen Rates für Transportsicherheit.

Ab 1993 - parallel zur Einführung des Europäischen Binnenmarktes und einer umfangreichen Gesetzgebung der EU auf dem Gebiet der Führerscheine - wurde die CIECA stets aktiver. Wir haben uns zu einer Informationsorganisation entwickelt, die für die Koordination des Austausches von Informationen, Know-how und Erfahrung ihrer Mitglieder und anderer interessierter Gruppen verantwortlich ist. In jüngster Vergangenheit führte die CIECA einige Projekte im Auftrag der Europäischen Kommission aus.

BikeSafety 2002 wendet sich aus ganz erklärlichen Gründen nun ganz den Motorradfahrern zu: Für Motorradfahrer ist die Gefahr, auf europäischen Straßen in einen tödlichen Unfall verwickelt zu werden ungefähr zwanzig Mal höher als für Autofahrer. Von allen Teilnehmern im Straßenverkehr tragen Motorradfahrer das größte Verletzungsrisiko: bei einem Unfall werden 98 Prozent aller Motorradfahrer verwundet

Neue Technologien ermöglichen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für Motorradfahrern, wie zum Beispiel im Falle der kombinierten Bremssysteme, die weniger erfahrenen Motorradfahrern ein besseres Bremsen ermöglichen; eine Reihe von Motorrädern sind gegenwärtig mit ABS ausgerüstet. Ein anderes Beispiel sind neu entwickelte Materialien, die die schützende Wirkung von Kleidung erhöhen können.

Im September 2000 hat die Europäische Union eine neue Richtlinie erlassen: Richtlinie 2000/ 56/ EC, in der die neuen Mindestanforderungen für die Fahrprüfungen beschrieben werden. Einige der Anforderungen müssen bereits am 30. September 2003 eingeführt sein. Die neue Richtlinie unterscheidet sich von ihrer Vorgängerin vor allem auf dem Gebiet der Grundfahraufgaben, wie sie während der praktischen Fahrprüfung für das Motorrad zu leisten sind.

Während der Veranstaltung BikeSafety 2002 möchten wir Ihnen einige der neusten technologischen Entwicklungen präsentieren und Ihnen die Möglichkeit bieten, diese selbst zu testen und zu bewerten. Daneben sollen unterschiedliche Interpretationen und Auffassungen zur neuen Richtlinie dargestellt und gemeinsam mit den Teilnehmern und Teilnehmerinnen besprochen werden.

Wir vertrauen darauf, dass BikeSafety 2002, das auf der prachtvollen TT-Rennstrecke von Assen veranstaltet wird, ein großer Erfolg, und Ihnen als ein Meilenstein in der Erhöhung der Sicherheit für Motorradfahrer in Erinnerung bleiben wird.

Willem Vanbroeckhoven
Präsident CIECA

Zum Beginn des Workshops erklärt Herr Andreas Grünewald allen Anwesenden die Wichtigkeit, bei jeder Fahrt mit einem ungeschützten Zweirad die richtige Motorradschutzbekleidung zu tragen. Dies wird unterstützt mit der kurzen Videosequenz der Schleiftestdemonstration.

Darüber hinaus wird in diesem Vortrag eine kleine Zeitreise bezüglich der Entwicklung der Sicherheitsbekleidung für Motorradfahrer unternommen, die die Zusammenhänge der Wichtigkeit, der ständigen Forschung und Entwicklung immer neuer Systeme aufzeigt.

Es werden auch analytische mentale Zusammenhänge der verschiedenen Motorradfahrertypen aufgezeigt, mit der Maßgabe, durch verschiedene Kampagnen wirklich jede Zielgruppe zu erreichen. So gibt es bei einem Chopperfahrer oft wenig Verständnis für Helmpflicht etc. wobei hingegen bei einem Sportfahrer oft die modisch aufgearbeitete Kleidung im Mittelpunkt der Fahrintension steht.

Die gefahrenen Geschwindigkeiten liegen oft dichter beieinander als mancher glaubt, und damit auch ein potenzielles Verletzungsrisiko. Auch die Hinweise auf Tragekomfort und Wetterbeständigkeit sollen Aufschluss darüber geben, welche Trendentwicklung die Medien in Zusammenarbeit mit Unfallforschern und Fahrlehrern als potenzielle Multiplikatoren vorgeben können.

Gemeinsam wollen wir nun Wege finden und diskutieren, wie man die Forderung nach dem Tragen von richtiger Schutzbekleidung sowohl schon in der Führerscheinausbildung als auch später für alle Zeiten erreichen kann. Sicher sollten sich die Gesetzgeber auch Gedanken machen, wie das Anlegen dieser Bekleidungsgegenstände zur Vorschrift werden kann.

Name: Andreas Grünewald

Organisation: Fahrsicherheitszentrum Andreas Grünewald

Nationalität: Deutsch

- bildet Fahrschüler in allen Klassen aus, vom Moped bis zum Bus
- Als Vorstandsmitglied des Landesverbands sächsischer Fahrlehrer, in der Funktion als Bezirksleiter in Leipzig tätig.
- von DVR ausgebildeter Instruktor für Sicherheitstraining für Motorrad und PKW
- leitet das alljährliche kombinierte Sicherheitstraining des Fahrlehrerverbandes am Sachsenring PKW- Motorrad

Umfassende Untersuchungen von Motorradunfällen in Norwegen in den Jahren 1988-1989 haben gezeigt, dass sich viele Motorradfahrer in Unfällen fahrtechnisch gesehen nicht adäquat verhielten. In den jeweiligen Situationen hätte der Unfall mit einer Fahrtechnik, die auf das jeweilige Motorrad abgestimmt ist, technisch gesehen relativ einfach vermieden werden können. Manche Motorradfahrer verschlimmerten selbst die Situation durch ihr Verhalten. Dadurch gehört mangelhafte Fahrtechnik neben zu hohen Geschwindigkeiten und Fahren unter Alkoholeinfluss zu den wichtigsten Unfallursachen.

Der Norwegische Motorradbund (Norwegian Motorcycle Union) beschloss daraufhin, ein Handbuch mit Fahrtechniken, erster Hilfe und Selbsthilfe zu erarbeiten. Doch bei der Zusammenstellung des Buches (in Zusammenarbeit mit den norwegischen Prüfbehörden) wurde schon bald deutlich, dass weder Fahrprüfer noch Fahrlehrer auf diesem Gebiet über genügend Fachkenntnis verfügten, da es an Spezialausbildungen und fachkundiger Bücher mangelte. So griffen Fahrlehrer vor allem auf das Schülerarbeitsbuch, ihre eigenen Erfahrungen und auf zufällige Veröffentlichungen in Motorradzeitschriften zurück. Prüfer wussten nicht, wie sie grobe Unzulänglichkeiten bei Fahrtechniken feststellen konnten.

Das Handbuch, Full Control, stieß auf eine überaus positive Resonanz, wovon unter anderem die vielen Briefe und E-Mails an den norwegischen Motorradbund zeugen. Kurz darauf organisierte Fahrschulorganisationen eine nationale Konferenz, wodurch Theorie und Praxis der so genannten "genauen Fahrtechnik" weiter befördert werden sollten. Dabei wurde unter anderem diskutiert, wie diese Technik in die Fahrausbildung aufgenommen und wie genauere Zielsetzungen für die Fahrprüfung entwickelt werden konnten.

In dem Workshop werden die Hintergründe und die Entwicklung der Qualitätsgewährleistung von Seiten der norwegischen Autoritäten, Motorradfahrer und Fahrausbildungen erläutert und die wichtigsten Aspekte der "genauen Fahrtechnik" und anverwandter Techniken präsentiert.

Zudem wird während des Workshops darüber diskutiert werden, warum das Handbuch auf eine derart große Resonanz gestoßen ist, und wird erläutert, aus welchen Teilen heutige Trainings für Motorradfahrer bestehen.

Name: L. Klyve

Organisation: Norwegian Public Roads Administration
(norwegische Prüfbehörde)

Nationalität: Norwegisch

Ausbildung:

- 1990 Nationale Ausbildung als Fahrlehrer
- 1988 Pädagogisches Seminar an der Universität von Oslo
(6 Monate Praktikum pädagogische Ausbildung)
- 1988 Permanente Zulassung als Motorradfahrlehrer
- 1986 Vorübergehende Zulassung als Motorradfahrlehrer
(Klasse A)
- 1985 B.A. in Biologie an der Universität von Oslo

Berufserfahrung:

- 2000 Veröffentlichung eines Buches über Technik und Sicherheit beim Motorradfahren
- Apr-Jun 99 Berater eines Untersuchungsprojekts nach der Verkehrssicherheit in Pakistan, Finnroad Oy
- 1991-heute Beratung auf dem Gebiet der Pädagogik und der Verhaltensforschung bei der Norwegian Public Roads Administration in der Gemeinde Vestfold
- 1988-91 Abteilungsingenieur bei dem Aufsichtsamt für Fahrzeuge und Führerscheine Larvik, Gemeinde Vestfold
- 1986-88 Ausbildungsleiter des nationalen Ausbildungsbüros der Gemeinde Vestfold (Statens Utdanningskontor) auf dem Gebiet von Führerscheintrainings für Mopedfahrlehrer an Real- und Hauptschulen.
- 1986-88 Fahrlehrer für Motorräder (Klasse A) an der Trafikkinstutttet Fahrschule in Larvik, Gemeinde Vestfold

Tätigkeiten:

- 1995-02 Trainings zu Motorradsicherheit und Fahrtechniken für Motorradclubs im Süden von Norwegen
- 1998- Mitglied des Norwegischen Motorradbundes
- 1990-92 Gründung eines Motorradclubs für Erwachsene (heute mehr als 200 Mitglieder), Tätigkeiten im Sekretariat für 3 Jahre.
- 1993-94 Redakteur der offiziellen Zeitschrift der norwegischen Vereinigung für humanistische Ausbildungen und Psychologie
- 1977-78 Schriftführer der norwegischen Fahrradvereinigung

Die Entwicklung einer formellen Ausbildung für Motorradfahrlehrer und Prüfer in Norwegen

(T3)

In den letzten Jahren gab es in Norwegen zahlreiche Untersuchungen auf dem Gebiet von Motorradunfällen. Dabei galt besonderes Interesse der Frage, wie die Zahl der Motorradunfälle reduziert werden kann. Auf dieser Grundlage galt das wichtigste Ziel der Verbesserung und Erweiterung bestehender Ausbildungen und des Examens für Motorradfahrer.

Die Ausbildung für die Klasse A/ A1 ist in Norwegen verpflichtend. Die Schüler müssen dabei Fahrstunden bei einer anerkannten Fahrschule nehmen, die Inhalte der Ausbildung wurden von den Prüfinstanzen festgelegt. Es stellt sich allerdings die Frage, ob die Qualität der Ausbildung und der Prüfung und die formellen Anforderungen an Fahrlehrer und Prüfer hinreichend sind.

Gegenwärtig bestehen die formellen Zulassungskriterien für Fahrlehrer und Prüfer aus einem gültigen Führerschein Klasse A und einer einjährigen Ausbildung an der nationalen Schule für Fahrlehrer, bei der es sich um eine allgemeine Ausbildung handelt, wobei das Motorrad keine Rolle spielt. Aus diesem Grunde möchte die norwegische Prüfinstanz höhere Anforderungen für Fahrlehrer und Prüfer festsetzen.

Untersuchungen der Universität von Trondheim und von Norwegian Gallup richteten sich auf die Erfahrungen von Fahrlehrern und Prüfern und ihren formellen Qualifikationen und möglichen inhaltlichen Empfehlungen für die Ausbildung. Dabei erwies sich, dass sich sowohl Prüfer als auch Fahrlehrer hinsichtlich ihrer Erfahrungen und Qualifikationen kaum unterscheiden. Viele Fahrlehrer und Prüfer gaben an, dass sie vor ihrer jeweiligen beruflichen Arbeit 0-2 Jahre im Besitz ihres Führerscheins gewesen waren. Als Antwort auf die Frage nach dem Inhalt einer zukünftigen Ausbildung wurden folgende Aspekte genannt: Training von Techniken zum Manövrieren des Motorrades, Fahrtechniken auf Autobahnen und innerhalb geschlossener Ortschaften, Verkehrspsychologie, Methodik, Pädagogik und Methoden der Auswertung. Auf die Frage der Ausbildungsdauer sprach sich die Mehrheit der Befragten für eine Trainingsdauer von mindestens 4 Wochen im Rahmen der nationalen Ausbildung für Fahrlehrer aus. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass mehr als 90% angaben, dass eine solche Prüfung für zukünftige Fahrlehrer und Prüfer verpflichtend sein müsse. Dieser hohe Anteil ist insofern beachtlich, dass Fahrlehrer privater Fahrschulen wahrscheinlich die Kosten für die Ausbildung selbst tragen müssen.

Die Ergebnisse dieser Untersuchungen bilden die Grundlage für unser Bemühen, die Qualifikationen von Motorradfahrlehrern und Prüfern zukünftig zu steigern und damit eine bessere Qualität der Motorradausbildung und -prüfung zu Gewähr leisten.

Name: B. Lund

Organisation: Norwegian Public Roads Administration
(norwegische Prüfbehörde)

Nationalität: Norwegisch

Ausbildung:

1999 Verkehrspsychologie

1994-1997 Norwegische Universität für Wissenschaft und Technologie, Trondheim. Fakultät der Sozialwissenschaften. Psychologie, Politikwissenschaften, Statistik für Sozialwissenschaften

1994 Oslo college - Institut für professionelle Ausbildungen.

1988-1989 Norwegisches Ausbildungszentrum für Fahrlehrer und Fahrprüfer

Berufserfahrung:

1997-heute Berater

Norwegian Public Roads Administration, Directorate of Public Roads (norwegische Prüfbehörde), Division Verkehrsausbildungen

- Entwicklung eines nationalen Ausbildungssystems mit Prüfungen
- Mitglied der Projektgruppe für Gesetzänderungen bei Ausbildungen und Prüfungen
- Koordinator für das nationale Motorradcurriculum und die Motorradprüfung.
- Verantwortlicher für die nationale Ausbildung von Motorradprüfern
- Entwicklung und Einführung einer Zulassung für Fahrer von so genannten Notfahrzeugen. Gesetzgebung, Lehrplan, Training der Prüfer, theoretische und praktische Prüfung.
- Entwicklung eines Lehrplans für die nationalen Führerscheinklassen T (Traktor), S (Skimotorrad), M (Moped)
- Entwicklung der mündlichen theoretischen Prüfung
- Mitglied des nationalen Motorradbundes

1996 Prüfer

Norwegian Public Roads Administration, Motor Vehicle and Driving License Inspectorate. Praktische Prüfung Klasse A und B

1989-1995 Zugelassener Fahrlehrer.

Eigene Fahrschule, Theorie und Praxis Klassen A und B.

Neueste Ergebnisse der Unfallforschung der Deutschen Autoversicherer mit speziellem Schwerpunkt: Bremsen mit Motorrädern**(T4)**

Ergebnisse der Bundes- und Landesämter für Statistik zeigen einen Überblick über die Unfallsituation in Deutschland mit der Einschränkung, dass sie sich nur auf die Unfallereignisse der Polizei stützen können. Das Institut für Fahrzeugsicherheit im GDV ermittelt seine Unfalldaten seit über 20 Jahren aus den Unfallakten der Versicherer und kann somit über eine größere Anzahl von Einzelheiten zum Unfall tiefer in das Unfallgeschehen eindringen.

Im Jahr 2000 startete die neueste Analyse von Motorradunfällen (AMCA Analysis of Motor Cycle Accidents) und in der vorliegenden Studie, die einen Auszug aus der Gesamtstudie darstellt, sollen die Ergebnisse von 502 Unfällen präsentiert werden. Die Unfälle datierten aus den Jahren 1998 bis 2001 und erstreckten sich über Kollisionen mit Pkw aber auch allen anderen Verkehrsteilnehmern sowie um Alleinunfälle.

Schwerpunkt dieser Untersuchung lag dabei auf der Problematik der aktiven Sicherheit und der Einflussmöglichkeit der Bremsanlage und des Bremsvermögens von Fahrzeug und Fahrer.

Es lassen sich Schwerpunkte erkennen, bei denen die Art der Bremsung zu erhöhter Verletzungsgefahr durch Stürze führen und es lässt sich nachweisen, dass heutige Bremsanlagen ohne Kombibremse und automatischen Blockier Verhinderer den Motorradfahrer in Unfallsituationen benachteiligen.

Name: Thomas Kramlich

Organisation: Institut für Fahrzeugsicherheit, München

Nationalität: Deutsch

Kurzlebenslauf:

- Institut für Fahrzeugsicherheit München (IFM) im Gesamtverband der deutschen Versicherungswirtschaft (GDV)
- Institut PKW-Airbagtechnik und Fußgängersicherheit
- Sicherheit für Motorradfahrer
- Fachhochschule München
Diplom-Ingenieur Studium im Fachbereich Fahrzeugtechnik, mit dem Schwerpunkt Sachverständigenwesen
- Lehre Maschinenbaumechaniker

Die Konstanten technischen Fortschritte erlauben heutzutage, dass „jedermann“ ein Motorrad erwerben kann, das Geschwindigkeiten von bis zu 300km/h erreicht. Die Entwicklung von Motorrädern solcher Kaliber bedeutete für die Konstrukteure deshalb auch, dass die Bremsen entsprechend anzupassen waren - und dies zu Recht. Das Beherrschen eines solchen Bremsvorgangs bedarf grosser Erfahrung, worüber die meisten Motorradfahrer nicht verfügen, da, wie man weiss, die meisten von ihnen pro Jahr durchschnittlich weniger als 3'000 Km fahren! Ja, mit dem sich auf sein Motorrad schwingen, begibt sich ein Motorradfahrer auf einen Schleudersitz! Mit dem kleinsten Fehler, den er macht wird er zum Opfer. Es gibt Mittel und Wege, diesen Problemen vorzubeugen:

- 1 üben, üben und noch einmal üben
- 2 Das ABS löst einen Grossteil dieser Probleme
- 3 Das ESC-Ventil (ESC = Emergency Stop Controller), das ich zusammen mit der Ingenieurschule Biel entwickelt habe, könnte die Sicherheit der Motorradfahrer erheblich verbessern.

Dieses Ventil ist noch nicht im Handel erhältlich, doch wurden bereits verschiedene Patente auf der Basis dieses Prinzips angemeldet. Dieser Workshop hat zum Ziel, Ihnen die neuesten Entwicklungen von Bremssystemen für Motorräder vorzustellen. Die sich in Entwicklung befindlichen Projekte können ebenfalls Teil des Programms sein.

Name: Jacques Cornu

Organisation: Cornu Master School

Nationalität: Schweiz

Berufserfahrung:

- 1993-heute Fahrlehrer beim Schweizer Rat für Verkehrssicherheit
- 1983-1991 Professioneller Motorradrennfahrer
- 1981-1982 Motorradinstrukteur auf der Rennstrecke von Lignières
- 1974-1979 Automonteur

Ausbildung:

- 1969-1973 Automonteur

Meisterschaften: Schweizer Meisterschaften

- 1977 Schweizer Meister in der 500-cm³-Kategorie
- 1978 3 Mal Schweizer Meister, in den Kategorien 250cm³, 350 cm³ und 500cm³

Langstrecken-Weltmeisterschaft

- 1982 Langstrecken-Weltmeister auf einer Kawasaki 750cm³

Grand Prix / Weltmeisterschaft

- Sieger im Grand Prix von Österreich in der 250cm³-Kategorie, Sieger im Grand Prix von Frankreich in Le Castellet in der 250cm³-Kategorie sowie im Grand Prix von Spa in Belgien, ebenfalls in der 250cm³-Kategorie.

Die Cornu Master School:

- Die Cornu Master School ist eine mobile Schule zur Perfektionierung des Motorradfahrens. Es werden verschiedene Kurse angeboten, mit dem ausschliesslichen Ziel, die Sicherheit der Motorradfahrer zu steigern.
- Seit der Gründung im Jahre 1992 haben mehr als 15'000 Personen einen unserer Kurse absolviert.

Bremsweg und Auffahrgeschwindigkeit. Die Bedeutung der Wechselbeziehung zwischen Fahrtechnik, Motorradtyp und Reifenart bei der Entwicklung von Motorradtrainings oder Aufklärungskampagnen (T6)

Die meisten Motorradfahrer sind gute Fahrer. Sie kennen ihr Motorrad und wissen, wie wichtig die optimale Bodenhaftung zwischen Reifen und Straße ist. Weniger bekannt ist hingegen, dass die Unterschiede des Bremsweges (und damit der Auffahrgeschwindigkeit) bei Änderung bestimmter Größen wie Reaktionszeit, Motorradtyp, Reifenart, Fahrkönnen des Motorradfahrers, Geschwindigkeit und Reibung der Straßendecke, u.a. sehr groß sein können. Um die Zusammenhänge besser verstehen zu lernen, wurden im Jahr 2000 in Schweden Untersuchungen durchgeführt. Wie groß die Unterschiede sein können, zeigt sich zum Beispiel bei den Ergebnissen der Bremswege (von 16 bis 23 Meter) bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h bei unterschiedlichen Motorrädern, Motorradfahrern und Reifen. Diese unterschiedlichen Bremswege resultierten in einer Differenz der Auffahrgeschwindigkeit von 42 km/h. Ohne Reifen oder Motorräder hierbei einzubeziehen betrug die Bremsverzögerung bei drei unterschiedlichen Motorradfahrern 9, 2, 9, 9 und 10, 6 m/s². Der Unterschied zwischen dem Motorradfahrer mit der besten und dem Motorradfahrer mit der schlechtesten Fahrtechnik betrug 1, 4 m/s². Werden diese Ergebnisse auf Bremswege bei einer Geschwindigkeit von 70 km/h umgerechnet, erhalten wir Wege von 17, 7 m, 19, 1 m und 20, 5 m. Mittels Aufklärung und Training über diese Differenzen können Motorradfahrer mit nur kleinen Verhaltensänderungen ihre eigene Sicherheit erheblich steigern. Würden des weiteren Reifen mit optimaler Bodenhaftung verwendet (auch wenn sie 1000 km kürzer gefahren werden können), würde die Durchschnittsgeschwindigkeit um 5 - 10 km/h verringert, würden Bremstechniken trainiert, ohne dabei schneller zu fahren, und würde ein größerer Sicherheitsabstand eingehalten, könnte die Sicherheit auf alle Motorradfahrer gesehen weiter erheblich erhöht werden. Die Untersuchung könnte Anlass bieten, Motorradfahrer davon zu überzeugen, ihr Fahrverhalten zu ändern.

Name: Hans - Yngve Berg

Organisation: Swedish National Road Administration (schwedische Prüfbehörde)

Nationalität: Schwedisch

Ausbildung:

- 2001 Doktor der Philosophie (Sozialmedizin und Public Health Science), Universität von Linköping,
- 1994 Master der Sozialwissenschaften, (Erziehung), Universität von Linköping, Schweden
- 1992 Bachelor der Wissenschaften, (Human Resource Development und Labour Relations), Universität von Linköping, Schweden

Berufserfahrung:

- 1997-2000 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Swedish Road and Transport Research Institute
- 1995-1997 Wissenschaftlicher Mitarbeiter an der National Society for Road Safety
- 1991-1995 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Swedish Road and Transport Research Institute
- 1986-88 Naval Academy, Royal Swedish Navy, Karlskrona, Schweden.
- 1984-1985 Technischer Ingenieur bei Holmen Fiberweb, Norrköping, Schweden.

Tätigkeiten:

- Zwischen 1991-2000 hauptsächlich die Untersuchung der Probleme junger Teilnehmer im Straßenverkehrs und die Entwicklung eines schwedischen Systems der Fahrausbildungen. Gegenwärtig verantwortlich für Entwicklung und Forschung in Zusammenhang des schwedischen Systems für Fahrausbildungen an der Driving Standards and Licensing Division.

Advanced ist ein von der EU gefördertes Projekt, in dessen Zuge Empfehlungen für weiterführende Fahr- und Motorradausbildungen ausgesprochen werden sollen. Bei dem Projekt sind sowohl die FIM als auch Ausbildungsanbieter und andere Repräsentanten aus 12 europäischen Ländern vertreten. Untersuchungen bereits bestehender weiterführender Ausbildungen und Kurse haben gezeigt, wie groß in diesem Bereich die Unterschiede bestehender Trainingsprogramme, das Interesse und gleichzeitig die Probleme sind.

Während des Workshops, der von der KNMV (NL), einem bekannten und erfahrenen Ausbildungsanbieter, versorgt wird, sollen die Ergebnisse vorgestellt werden.

Name: Nick Sanders

Organisation: CIECA

Nationalität: Englisch

- Projektkoordinator des EU Advanced project on post-licence driver and rider training und Leiter des anstehenden, von der CIECA initiierten EU-Projekts zur Auswertung einer Reihe von Pilotprojekten für Anfängertrainings in den EU-Mitgliederstaaten
- Leiter des anstehenden, von der CIECA initiierten EU-Projekts zur Auswertung einer Reihe von Pilotprojekten für Anfängertrainings in den EU-Mitgliederstaaten

Ausbildung:

- europäische Politikentwicklung
- Verwaltung und internationale Beziehungen

Während des Workshops soll dargestellt werden, welchen Beitrag weiterbildende Fahrausbildungen und Kurse für Motorradfahrer zur Verkehrssicherheit im Allgemeinen und der persönlichen Sicherheit des Motorradfahrers im Besonderen liefern können. Hierbei sollen vor allem die Empfehlungen untersucht werden, wie sie von CIECA Advanced formuliert worden sind, und soll geprüft werden, wie sich mit Hilfe dieser Empfehlungen weiterführende Fahrausbildungen verbessern lassen können.

Name Frits Lindeman

Organisation: KNMV, Politie Regio Utrecht

Nationalität: Niederländisch

Berufserfahrung:

- Fahrlehrer für Autos
- spezialisierte er sich dann auch auf Motorradausbildungen
- hauptverantwortlicher VRO-Fahrlehrer der KNMV

Andere Tätigkeiten:

- studiert daneben an der NEA, Fachhochschule für Transport, Verkehrssicherheit und Mobilität
- Mitglieder der Kommission Verkehr und der Arbeitsgruppe Ausbildungen
- besseren Ausbildung von Motorradfahrern
- der Vertretung der Interessen von Motorradfahrern im Allgemeinen
- FIM ERT network
- IMSC
- 2001 Veiligheid Motorrijders Rijkswaterstaat
- CBR bijzondere verrichtingen 2003
- CIECA Advanced

Bisher ging es bei der Grundausbildung vor allem um den Erwerb von grundlegenden Techniken bei der Kontrolle über das Motorrad und die Förderung von idealistischem und sicherem Handeln. In weiterführenden Ausbildungen wurden diese Techniken auf Rennstrecken und öffentlichen Wegen ausgebaut und verfeinert.

Bis heute war man der Auffassung, dass Erfahrungen nur im öffentlichen Straßenverkehr gesammelt werden konnten und dass der Motorradfahrer nur auf diesem Wege - sollte er es überleben - die kognitiven Fähigkeiten entwickeln konnte, die notwendig waren, um gefährliche Situationen zu erkennen und schließlich zu vermeiden lernen.

Risikoerkennung gilt als äußerst wichtiger Aspekt beim Erwerb sicheren Fahrverhaltens. Computersimulatoren können eine Möglichkeit bieten, um die notwendigen kognitiven Fähigkeiten zu entwickeln, ohne dabei den Gefahren, die ein Training im öffentlichen Straßenverkehr mit sich bringen, ausgesetzt zu werden. CD-Roms können Motorradfahrer behilflich sein, Gefahren besser zu erkennen, da mit ihrer Hilfe erlernt werden kann, die Umgebung abzutasten, richtige Entscheidungen zu treffen, unterschiedliche Aspekte miteinander abzuwägen und die Aufmerksamkeit richtig zu verteilen.

In diesem Workshop wird die Rolle von CD-Roms als Hilfsmittel beim Training der Risikoerkennung untersucht. Als Beispiel dient die DriveSmart CD der Transport Accident Commission. Nach einer dreijährigen Forschungsphase an dem Unfallforschungszentrum der Monash Universität (MUARC) und der Verwendung von Fahrsimulatoren von ARC wurde DriveSmart für beginnende Auto- und Motorradfahrer entwickelt.

Name: R. Smith

Organisation: Motorcycle Safety Services

Nationalität: Australisch

Berufserfahrung:

- 1999-2002 Berater für VicRoads (Prüfbehörde im Staat Victoria, Australien)
- Kontrolle von Straßen und Wegen, auf denen sich häufig Unfälle ereignen
 - Entwicklung und Tests verschiedener Motorradtrainings
- 1999 Organisator der ersten Konferenz zu Risikoerkennung für Motorradfahrer in Melbourne.
- 1996-1999 2, 5 Jahre Koordinator am Unfallforschungszentrum Monash Universität von Kontrollstudien zu Krafträdern
- 1990-1996 Motorradberater bei VicRoads und hauptverantwortlicher Motorradausbilder für das Training und die Beurteilung von Prüfern und Lehrern beim VicRoads Motorradtrainingsprogramm

Andere Tätigkeiten:

- Entwicklung neuer elektronischer Methoden der Motorradausbildung und der Prüfung.
- Untersuchung von Motorradunfällen und Rekonstruktion.
- Untersuchung gebrauchter Motorräder.
- Freiberuflicher Journalist.
- Anbieter von Trainings für Motorradfahrer
- Entwicklung des heute anerkannten Systems von Trainingsanbieter in Victoria.
- Einführung des heutigen MLST.
- Initiator des Dienstes für Motorradsicherheit.

Stellungen und Ämter

- Präsident der Australian Rider Trainers Association (Australische Vereinigung von Motorradausbildern)
- Mitglied des Victorian Motorcycle Advisory Council (Beratungsgremium für Motorräder in Victoria)
- Mitglied des Australian College of Road Safety (Australischer Bund für Verkehrssicherheit)
- Leiter - Motorcycle Safety Services (Dienst für Motorradsicherheit)

In diesem Workshop wird die Geschichte des Risikoerkennungstests erläutert und der Prozess dargestellt, der schließlich dazu führte, den Risikoerkennungstest als Prüfungsteil in die theoretische Fahrprüfung aufzunehmen. Neben einer Darstellung, wie der Test im Einzelnen abgenommen wird, werden gegenwärtige Entwicklungen, ausstehende Arbeiten und die zu Grunde liegenden Strategien behandelt.

Der Entscheidung, den Risikoerkennungstest als integralen Bestandteil der theoretischen Prüfung aufzunehmen, lagen die Verkehrssicherheit, verschiedene Untersuchungen und die Erkenntnis zu Grunde, dass durch zusätzliche Ausbildungen und Trainings Anfänger die erforderlichen Fähigkeiten erwerben können.

Name: T. Wedge

Organisation: Driving Standards Agency (englische Prüfbehörde)

Nationalität: Englisch

Berufserfahrung:

1997-heute Stellvertretender Leiter Fahrprüfungen
Aufgaben:

- Qualitäts- und Niveauekontrolle bei Fahrprüfungen
- Technische Beratung in Bezug auf ganz unterschiedliche Aspekte der Fahrausbildung und der Fahrprüfungen

Erfahrung auf dem Gebiet der Einführung von Initiativen zur Verkehrssicherheit und der Analyse von Daten nach der Prüfung

1984-1997 Prüfer, leitender Prüfer South Wales, Mitglieder der Cardington Trainer.

- Bei der Revision der praktischen Prüfung (durchgeführt vom Transportforschungslaboratorium TRL) Mitglied der Beratergruppen des Ministeriums für Verkehr.
- Koordinator der Beiträge der Abteilungen für Verkehrssicherheit der DTLR, DSA und TRL, beteiligt an der Revision der praktischen Prüfung im Jahr 1999.
- Ab 1997 aktiv an der Entwicklung eines Tests zur Risikoerkennung in England beteiligt.
- Ab 1999 hauptverantwortlich bei der Entwicklung des Tests zur Risikoerkennung
- Mitglied der Vereinigung der industriellen Offiziere der Verkehrssicherheit.

In den letzten 10 Jahren wurden aufgrund neuer Gesetze und mithilfe neuer Technologien ganz unterschiedliche Arten von Motorradkleidung auf den Markt gebracht.

Früher bestand Motorradkleidung lediglich aus Leder, sei es als Rennanzug oder als Tourenanzug. Lederkleidung war in Nordeuropa - vor allem in den Niederlanden, in Deutschland und Skandinavien - äußerst beliebt. Motorradfahrer, die sich auch gegen die Witterungsverhältnisse schützen wollten, benutzten daneben einen "Überanzug". In anderen Ländern (vor allem in England) trugen viele Motorradfahrer über ihrer normalen Kleidung Wasser abweisende oder Wasser dichte Kleidung (oft mit einer thermischen Schicht versehen), die im Falle eines Unfalls nur wenig Schutz bot.

In den letzten Jahren stehen stets mehr Kleidungsartikel aus Mischmaterialien zur Verfügung, die sowohl vor den Witterungsverhältnissen als auch bei Unfällen Schutz bieten können. Die Herstellungskosten dieser Kleidung sind relativ niedrig, aggressive Werbekampagnen preisen zudem die schützenden Eigenschaften an.

Seit die Europäische Richtlinie zur Persönlichen Schutzausrüstung in Kraft getreten ist, haben europäische Autoritäten mit der Frage gekämpft, ob in Anbetracht der Anforderungen, die in der Richtlinie an Schutzkleidung gestellt werden, diese Ausrüstungsartikel (die vor allem für den Privatgebrauch entwickelt wurden) unter dieses Gesetz fallen oder nicht. Ein Kompromiss zwischen der Industrie, den Konsumenten und der Europäischen Union hat schließlich zu einem CE Zertifikat für einzelne schützende Ausrüstungsteile geführt, nicht aber für die Kleidung im Ganzen.

Ein weiteres Problem entsteht durch die Unsicherheit über moderne Motorradkleidung, die eher als Modeausrüstung, nicht aber als wirkliche Schutzkleidung zu bewerten ist. All diese Entwicklungen lassen bei den Konsumenten Fragen laut werden, so zum Beispiel warum die Qualität teurer Kleidung oft zu wünschen übrig lässt oder warum ein CE-Schutz bei vielen teuren Produkten oft derart niedrig ist.

Schließlich besteht Besorgtheit darüber, dass große Mengen illegal markierter Kleidung auf den Markt kommt, die nur angeblich den Anforderungen zu genügen scheinen.

Name: John W. Chatterton-Ross

Organisation: FIM

Nationalität: Englisch

Motorradlaufbahn:

- Motorradfahrer seit 1968; Rennen 1977-1980.
- Mitglied des Vorstandes der British Motorcyclists Federation Rider Training Scheme (englischer Motorradbund für Trainingsprogramme)
- Präsident der Arbeitsgruppe Mobilität und Sicherheit der UEM (Union Européenne de Motocyclisme - Vereinigung der FIM auf dem europäischen Festland).
- Mitglied der Kommission für Mobilität, Transport, Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit der FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme).

Ausbildung:

- Bachelor of laws, Universität von London

Berufserfahrung:

- Polizei-offizier bei der Thames Valley Police, England
- Gegenwärtig bei einer Sondereinheit als Sicherheitsdirektor bei der Gemeinde beschäftigt.

Name: Dries Hop

Organisation: PIVM

Nationalität: Niederländisch

Berufserfahrung:

- Polizeiarbeit
- Dozent für Fahrausbildungen an der polizeilichen Fachschule für Verkehr
- Koordination und Begleitung der Motorradausbildungen an der polizeilichen Fachschule für Verkehr
- Abteilung Ausbildungen für den Straßenverkehr
- verantwortliche für technische Ausbildungen
- Fachdozent/ wissenschaftlicher Mitarbeiter im Bereich technischer Unfallanalyse (von allem bei Unfällen von Zweirädern)

Ausbildungen:

- autotechnische Ausbildung
- Fahrausbildung bei der polizeilichen Fachschule für Verkehr

PIVM:

Das polizeiliche Institut für Verkehr und Umwelt (PIVM), wo Dries gegenwärtig arbeitet, ist das Ausbildungszentrum für die niederländische Polizei auf den Gebieten Verkehr, Umwelt und polizeilichen Fahrpflichten. Das PIVM richtet sich sowohl auf strategische, taktische als auch operationelle Aspekte polizeilicher Aufgaben. Regionale Gruppen sind für die Aktivitäten im Bereich der Ausbildung verantwortlich, wobei die Übungsrennstrecke in Lelystad benutzt wird. Die Ausbildungsgruppe sorgt auf Basis der Vorschläge der einzelnen Korps und eigenen Untersuchungen für eine ständige Erneuerung und Anpassung der Ausbildung, wodurch eine hochwertige Ausbildung Gewähr leistet wird. Das Informations- und Sachverständigenzentrum sorgt für einen Austausch von Fachinformationen über die digitale Netzwerke. Fragen aus der Praxis werden online von der Hotline beantwortet. Das PIVM versorgt auch international Trainingsprogramme. curviten.doc

Ein Workshop über die wichtigsten technologischen Entwicklungen im Bereich der Motorradhelme und deren Auswirkungen für die Sicherheit von Motorradfahrern. Daneben eine Darstellung der Philosophie von Arai unter dem Aspekt des Kopfschutzes und der Bedeutung eines guten Helmes.

Name: Hans van der Ree

Stellung: Leiter der technischen Abteilung

Spezialisierung: Technik.

- Verantwortlich für alle Aspekte im Zusammenhang der Helmszulassungen; technische Seminare, Schulungen im technischen Bereich von Personal, Händlern und Importeuren.
- Verantwortlich für das technische Know-how von Mitarbeitern im Bereich der technischen Unterstützung von Rennen, Händlern, etc.

- Entstehungsgeschichte, Projektverlauf und Anforderungen an das Projekt MMvG
Sander Bison.
- Technische Möglichkeiten der Motorräder
Rob Janssen.
- Orthesen und Prothesen für Motorradfahrer.
Wilfred Mijnheer.
- Fahrhinweise und Demonstration von (angepassten) Motorrädern.
Theo Koops.

Rob Janssen

Allround Technical Assist. Rob Janssen ist Koordinator des Projekts "Motormobilität voor Gehandicapten" [Motorrad - Mobilität für Behinderte] (MMvG). Er war tätig in der Motorradbranche, kommt selbst aus dem Motorradsport und hat sich als Techniker besonders auf behindertengerechte Motorräder mit oder ohne Seitenwagen spezialisiert.

Wilfred Mijnheer

Wilfred Mijnheer ist als orthopädischer Feinmechaniker bei der Firma Stel in Vries an dem Projekt beteiligt. Sein Hobby ist Motorradfahren, wodurch er sich in die Probleme von Motorradfahrern mit eingeschränkten Funktionen, hineinversetzen kann. Er ist in die Herstellung von Orthesen und Prothesen für das Fahren von Motorrädern spezialisiert.

Theo Koops

Verkeers Educatief Centrum Koops. Theo Koops ist Fahrlehrer für alle Klassen und spezialisiert auf Fahrunterricht für behinderte Motorradfahrer (mit oder ohne Seitenwagen). Theo Koops ist neben seiner Mitarbeit an dem Projekt MMvG auch Koordinator bei der KNMV, wo er für die Begleitung von Kollegen und für weiterführende Fahrausbildungen für Motorräder mit oder ohne Seitenwagen zuständig ist.

Sander Bison

CBR. Sander Bison ist als Fachmann für praktische Fahreignung an dem Projekt beteiligt. Dabei ist er im Zusammenhang der Fahreignung verantwortlich für die Einhaltung der Vorschriften und der Bestimmungen. Erfahrungen mit Motorrädern mit oder ohne Seitenwagen machte er während seiner Tätigkeit bei der Verkehrspolizei der Gemeinde Amsterdam.

Name: Rob Smith

Organisation: Motorcycle safety services

Nationalität: Australisch

Im Hurt-Bericht aus dem Jahr 1981 werden im Zusammenhang der Motorradbeherrschung drei Aspekte des Fahrkönnens für die Vermeidung von Unfällen ausgewiesen.

- 1 Bremsen
- 2 Ausweichen
- 3 Kurvenfahren

Seit dem Erscheinen dieses Berichts gab es zahlreiche Versuche, Motorradfahrer in diesen drei Aspekten des Fahrkönnens zu trainieren, um die Motorradsicherheit zu erhöhen. Den bestehenden Trainingsmethoden fehlte es bisher allerdings an Genauigkeit und vor allem an einer objektiven Möglichkeit, die Ergebnisse zu messen.

1993 führte der Staat Victoria (Australien) den Motorcycle Licence Skill Test (MLST) ein, ein offizielles, elektronisches Kontrollsystem, mit dessen Hilfe die Geschwindigkeit, mit der Motorradfahrer in eine Kurve einfahren, und die Reaktionen der Motorradfahrer in Gefahrensituationen gemessen werden konnten. Hierbei waren auch die Aspekte des Bremsens, Ausweichens und Kurvenfahrens impliziert. Diese Methode erlaubte eine objektivere Messung des Fahrkönnens und erwies sich als verwaltungstechnisch durchführbar. Etwa 72.000 Motorradfahrer haben mit dem MLST ihre Fahrerlaubnis erworben.

Mittlerweile liegt eine neue Version des MLST vor, der Motorcycle Operator Training Assessor (M.O.T.A), der den MLST mit einer höheren Testverlässlichkeit, weiterführenden Trainingsmethoden und möglichen Bewertungskriterien erweitert.

Während des Workshops werden Vor- und Nachteile des Systems vorgestellt und diskutiert, die Möglichkeiten der neuen Methode präsentiert und schließlich das neue System vorgeführt werden.

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.:

Gerhard von Bressendorf, Günter Luppert, Theodor Heinemann

In dem Workshop werden die Grundfahraufgaben in Umsetzung von Annex II vorgestellt, im Einzelnen beschrieben und die Fehlerbewertung dargestellt.

Grundfahraufgaben der Klassen A und A1

1	Fahren eines Slaloms mit Schrittgeschwindigkeit (5 x 3,5 m Abstand)		O
2	Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung		O
3	Ausweichen ohne Abbremsen		O
4	Ausweichen nach Abbremsen		O
5	Slalom (4 x 7m Abstand)	innerhalb dieser	A
6	Langer Slalom (4 x 9m / 2 x 7m Abstand)	2 Aufgaben	
7	Fahren mit Schrittgeschwindigkeit geradeaus	innerhalb	A
8	Stop and Go	dieser 3	
9	Kreisfahrt (4,5 m Halbmesser)	Aufgaben	
Summe der zu fahrenden GFA			6

O = obligatorisch / A = alternativ

Die Aufgaben sind noch nicht amtlich verabschiedet und befinden sich im Stadium der Planung.

Name: G. von Bressendorf

Organisation: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Nationalität: Deutsch

Kurzlebenslauf:

- seit 1999 Stellvertretender Vorsitzender der Europäischen Fahrlehrer Assoziation
- seit 1995 Mitglied im Vorstand der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V.
 - Mitglied im Vorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrates e. V.
- seit 1994 Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- seit 1988 Mitglied im Geschäftsführenden Vorstand der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
- seit 1981 Vorsitzender des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer e. V.
- seit 1978 Autor verschiedener Fahrschul-Lehrbücher für die Klassen 2 und 3 Berater für Lehrmaterial der Klasse 1
 - Mitautor von zahlreichen Fahrschul-Lehrfilmen
- 1967 Eröffnung einer eigenen Fahrschule
- seit 1962 Fahrlehrer aller Klassen
- 1958-1964 Dienst bei der Bundeswehr

Annex 2 der EU-Richtlinie 2000/ 56 beschreibt die Änderungen der Motorradprüfung in Europa, die im Oktober 2005 eingeführt sein müssen. Ziel dieser Änderungen ist eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Wie die europäischen Unfallstatistiken zeigen, sind Motorradfahrer im Straßenverkehr besonders gefährdet. Motorradfahrer müssen aus diesem Grunde adäquat mit ihrem Motorrad umzugehen lernen, wollen sie vermeiden, dass sie in Unfälle mit anderen Teilnehmern des Straßenverkehrs verwickelt werden.

Die erlassenen Änderungen der Fahrprüfung, wie sie in Annex 2 der Richtlinie umschrieben sind, werden sich als ein geeignetes Mittel erweisen um zu Gewähr leisten, dass Motorradfahrer ein optimales Training erhalten, mit ihren Maschinen sowohl bei niedrigen als auch hohen Geschwindigkeiten umzugehen lernen und somit auf ein sicheres Fahren vorbereitet werden.

Während des Workshops werden die Änderungen, wie sie in der neuen Richtlinie festgelegt wurden, erläutert und die Auswirkungen für die unterschiedlichen Länder (England, Frankreich, Niederlande und Schweden) dargestellt werden. Nach dieser theoretischen Einführung werden die unterschiedlichen Länder die neuen Grundfahraufgaben demonstrieren. Die Teilnehmer werden dabei die Gelegenheit haben, auf eigenen Motorrädern die vorgestellten Grundfahraufgaben selbst auszuprobieren.

Name: R. Cummins

Organisation: Driving Standards Agency (englische Prüfbehörde)

Nationalität: Englisch

Berufserfahrung

- 1996-heute Leiter Führerscheinprüfungen Aufgaben
 - Hauptverantwortlicher für die Qualität der Führerscheinprüfungen, die Registrierung offiziell anerkannter Fahrlehrer, die Basisausbildung (CBT) von Motorradfahrern, die freiwillige Registrierung von Fahrlehrern für schwere Fahrzeuge und Autoparks. Zusätzlich Vorgesetzter aller Fahrprüfer, die nicht der DSA angeschlossen sind.
- 1991-1996 Stellvertretender Leiter Führerscheinprüfungen
 - Stellvertretender Regionalleiter Nord
 - Einsatzleiter Midlands
- 1988-1991 verantwortlicher Fahrprüfer
- 1983-1987 Fahrlehrer
- 1977-1983 Prüfer

Andere Tätigkeiten

- Mitglied der CIECA Expert Advisory Group
- erarbeitet Zielsetzungen der DSA um die Zahl der tödlichen Unfälle unter jungen und beginnenden Lastkraftfahrern zu senken, in Entsprechung der nationalen Vorgabe der DTLR, die 2010 erreicht sein muss.

Name: N. E. Torgå

Organisation: Swedish National Road Administration (schwedische Prüfbehörde)

Nationalität: Schwedisch

Berufserfahrung:

- Fahrlehrer bei einer Fahrschule (6 Jahre)
- Prüfer (24 Jahre)
- Abteilungsleiter (1 Jahr)

Andere Tätigkeiten:

- Ausarbeitung der Fragen zum theoretischen Examen (7 Jahre)
- Verantwortlich für die Ausbildung von Motorradprüfern (8 Jahre)
- Verantwortlich für die Ausbildung staatlicher Motorradfahrlehrern (6 Jahre)

Name: H. Schipper

Organisatie: CBR

Nationaliteit: Nederlands

Berufserfahrung:

- 2000-heute Dozent für Fachtechnische Schulung des CBR mit Spezialgebiet A
- 1990-2000 Fahrprüfer B, E + B , A und AA, CBR Region Ost
- 1977-1990 Verkehrsabteilung Reichspolizei, Motorradüberwachung

Während des ABS-Workshops können die Teilnehmer unter Normalbedingungen und Ausnahmesituationen testen, welche Auswirkungen das Bremsen bei Motorrädern hat, die mit ABS oder/ und DCBS (Dual Combined Break System) ausgerüstet sind. Der Einsatz eines kombinierten ASB und DCBS Bremssystems könnte Motorradunfälle mit manchmal tödlichem Ausgang verhindern.

Da die KNMV als Motorradvereinigung aktiv an der Entwicklung weiterführender Fahrausbildungen und Kurse beteiligt ist, ist sie häufige Gesprächspartnerin in zahlreichen Beratungsgremien. Dabei bringt sie die Verkehrsunsicherheit für Moped- und Motorradfahrer zur Sprache und trägt Lösungskonzepte an. Daneben prüfen Fahrlehrer der KNMV-VRO regelmäßig infrastrukturelle Maßnahmen, wie die dynamischen Schwellen und die dynamische Fahrbahnmarkierung. Auf diese Weise versucht sich die KNMV für die Entwicklung neuer Verkehrsobjekte einzusetzen, um so - neben einer guten Fahrausbildung - zur Vermeidung von Gefahrensituationen für Motorradfahrer beizutragen.

Name: Arjan Everink

Organisation: KNMV

Nationalität: Niederländisch

Berufserfahrung:

- Ausbildung und Verkehrssicherheit mit einer eigenen Motorradfahrerschule
- qualifiziert als Fahrlehrer der KNMV-VRO
- KNMV im Bereich Ausbildung
- Verantwortlich für die Koordination und die Entwicklung unterschiedlicher weiterführender Fahrausbildungen und Kurse

Tätigkeiten:

- nimmt derzeit an der NEA, der Fachhochschule für Transport und Logistik, an dem Lehrgang Verkehrssicherheit & Mobilität teil

Pflichtgrundausbildung (CBT) und die neuen Grundfahraufgaben in der praktischen Prüfung (P6)

Eine kurze Darstellung der neuen Pflichtgrundausbildung der DSA, begleitet von Ausschnitten aus dem neuen Ausbildungsvideo, von den Anfängen bis zu gegenwärtigen Entwicklungen.

Danach werden einzelnen Teile der Pflichtgrundausbildung und die neuen Grundfahraufgaben demonstriert.

Name: P. Collis

Organisation: Driving Standards Agency (englische Prüfungsbehörde)

Nationalität: Englisch

Berufserfahrung:

- 2001- heute* Leiter der Fahrlehrerabteilung beim Ausbildungs- und Entwicklungszentrum, Cardington, Bedfordshire
Aufgaben:
- Organisation von Ausbildungen und Trainings
 - Koordination aller Aspekte der Fachausbildung
 - Auswertung von Qualität, Deutlichkeit und Niveau
 - Erkennung und Aufnahme von Wünschen und Bedürfnissen von Fahrlehrern und Schülern hinsichtlich von Ausbildung und Weiterentwicklung
- 1996*
1990 Fest angestellter Fahrlehrer für die Fahrlehrerabteilung, Zeitlich angestellter Fahrlehrer für die Fahrlehrerabteilung, Cardington
- 1985-1995* Prüfer; alle Führerscheinklassen Region Nord-London
- spezialisiert in der Beurteilung von Fahrlehrern, die verantwortlich für CBT sind
 - einer der Prüfer, zu deren Zuständigkeitsbereich der Cardington Special Test gehört, der die ständige Ausbildung und Weiterentwicklung von Prüfern zum Ziel hat

Name G. Shaw

Organisation: Driving Standards Agency (englische Prüfbehörde)

Nationalität: Englisch

Berufserfahrung:

DSA, Technische Qualitätsbranche

Aufgaben:

- Qualitäts- und Niveauekontrolle bei Fahrprüfungen
- Technische Beratung in Bezug auf ganz unterschiedliche Aspekte der Fahrausbildung und der Fahrprüfungen bei Kfz und Motorrad
- Projektbegleitung, wie das neue Verzeichnis der Autoparktrainer, umweltfreundliches Fahren, etc.
- Einführung einer freiwilligen Registrierung von PCV-Fahrlehrern und Revision der Motorradprüfung.
- Leitender Prüfer der Region Midlands und Ost
- Polizist bei der Verkehrspolizei Staffordshire, mit den Spezialgebieten Prüfungen, Untersuchungen von Unfällen und Initiativen zur Verkehrssicherheit.
- Regionalleiter, bei einer großen Fahrschule verantwortlich für die Entwicklung und die Einführung von Fahrzeugtrainings
- Mitglied der Cardington Trainer, qualifiziert für Ausbildungen aller Klassen und den Cardington Special Test
- War tätig im Zusammenhang der neu eingeführten DSA-Kontrollen weiterführender Fahrausbildungen; Mitglied der DSA-Arbeitsgruppe in Bezug auf alle Trainingsaspekte für Notfahrzeuge mit optischen und akustischen Sirenen

Wo befindet sich der Prüfer während der praktischen Fahrprüfung?

(P7)

Ein Workshop darüber, wo sich der Prüfer bei der Fahrprüfung befindet, und über die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Systeme, die in den drei Ländern angewandt werden.
(Niederlande: Prüfer folgt dem Prüfling in einem Auto;
Schweden: Prüfer folgt dem Prüfling auf einem Motorrad;
Norwegen: Prüfer sitzt hinter dem Prüfling auf demselben Motorrad).

Name: T.J.A. Blauwhof

Organisation: CBR

Nationalität: Nederlands

Berufserfahrung:

- 1995-heute Dozent für Fachtechnische Schulung des CBR mit Spezialgebiet A
1989-1995 Fahrprüfer Klassen A und B, CBR Region W-N
1990-1992 Dozent Polizei bei der Verkehrsbehörde in Apeldoorn; alle Klassen
1984-1990 Fahrlehrer bei der Verkeersschool Gemeentepolitie Noordwijkerhout (Fahrschule der Gemeindepolizei in Noordwijkerhout); alle Klassen

Name: P. de Haan

Organisation: CBR

Nationalität: Niederländisch

Berufserfahrung:

- 2000-heute Dozent für Fachtechnische Schulung des CBR mit Spezialgebiet A ab September 2002
1996-2000 Fahrprüfer B und E-B, CBR Region Ost
1994-1996 Regionalpolizei Kennemerland
1981-1994 Gemeindepolizei Haarlemmermeer

Name: L. Per-Olof Nilsson

Organisation: SNRA, Swedish National Road Association (Schwedische Prüfbehörde)

Nationalität: Schwedisch

Berufserfahrung:

- Abteilungsleiter Ausbildungen und Fahrprüfungen
- Büroleiter Ausbildungen und Fahrprüfungen
- Fahrprüfer
- Fahrlehrer bei einer Fahrschule

Andere Tätigkeiten:

- Ausbildung von regionalen Motorradprüfern
Ausbildung von Motorradfahrlehrern

Name: Jansen J.J

Organisation: CBR

Nationalität: Niederländisch

Ausbildung:

- 1999 Fahrprüfer CDE
1998 Anwendung WRM Fahrlehrer
1991-1995 Diverse Gleitschutz/ Sicherheitstrainings
1991 Fahrprüfer Auto
1990 VRO (Motorrad) Polizei Verkehrsbehörde
1990 Schulpädagogik "neue Unterrichtsmethoden"
1989 Weiterführende Ausbildung schwere Fahrzeuge
1984 Motorradfahrlehrer
1983 Fahrerdiplom Berufsgütertransport
1976 Fahrlehrer Auto

Berufserfahrung:

- 2000-heute Koordinator Fahrkönnen Auto, Motorrad und Moped
1997-2000 Ausbilder Prüfer Auto und Motorrad
1991-2000 Fahrprüfer Auto und Motorrad (darunter Führerscheine für Behinderte)
1989-1991 Hauptfahrlehrer Motorrad
1976-1991 Eigene Fahrschule / Fahrlehrer

Name: B. Lund

Organisation: Norwegian Public Roads Administration

Nationalität: Norwegisch

Name: L. Klyve

Organisation: Norwegian Public Roads Administration

Nationalität: Norwegisch

FIM

Die FIM ist eine Organisation, die sich weltweit für den Motorradsport einsetzt. In der FIM sind insgesamt sechs kontinentale und 85 nationale Föderationen und einige andere Gruppen vereinigt. Die Fernsehrechte, das Marketing und die Werbung verschiedener Rennen werden von Vertragspartnern koordiniert. Die 25 Mitarbeiter im Sekretariat des Hauptbüros der FIM sind für die allgemeine Verwaltung aller Bereiche, in denen die FIM tätig ist, verantwortlich.

Neben dem Motorradsport ist die FIM auch auf anderen Gebieten aktiv, wie zum Beispiel im Tourismus. Man denke hierbei an das Motorrad als Freizeitverkehrsmittel oder an Themen, die im Zusammenhang der Öffentlichkeitsarbeit und der Verkehrssicherheit stehen. Daneben beschäftigt sich die FIM auch mit Themen wie Umwelt und Entwicklung von Motorrädern im Allgemeinen. Die FIM ist in Brüssel in der Europäischen Union durch einen Vermittler vertreten, wo für die Verteidigung der Interessen aller Benutzer von Zweirädern gekämpft wird.

Tätigkeiten auf dem Gebiet von Verkehrssicherheit und Öffentlichkeitsarbeit werden in Zusammenarbeit mit anderen Motorradorganisationen, der Motorradindustrie und (Organisationen für) Fahrlehrer und Prüfer durchgeführt.

Seit 1996 ist die FIM für das Projekt "The Experienced Rider Trainer Network" (Netzwerk für erfahrene Motorradfahrlehrer) verantwortlich. Im Rahmen dieses Projekts werden Know-how und "best practice" im Zusammenhang weiterführender Motorradausbildungen ausgetauscht. Die Mitglieder dieses Netzwerkes nehmen auch an BikeSafety teil und haben im Anschluß ein spezielles Training zu Risiko vermeidendem Fahrverhalten.

KNMV

Die KNMV ist nicht nur ein Motorradbund, sondern zugleich auch eine Organisation die die Interessen von Motorradfahrern vertritt. Um diese Aufgabe erfüllen zu können, ist die KNMV in regionalen und überregionalen Gremien und Arbeitsgruppen vertreten. Da die Gesetzgebung zunehmend aus Brüssel kommt, sind wir über die Dachorganisation FIM auch in ganz Europa tätig.

Die Vertretung der Interessen unserer Mitglieder kennt verschiedene Aspekte. So muss die KNMV nicht nur darüber wachen, dass Motorradfahren interessant und finanzierbar bleibt, sondern auch gleichzeitig dafür sorgen, dass gefährliche Situationen der Infrastruktur beseitigt werden. Da die KNMV auf dem Gebiet von Motorradausbildungen im Besitz eines eigenen Qualitätssiegels ist, ist die Vereinigung eine geschätzte Gesprächspartnerin in Arbeitsgruppen, die sich in den Niederlanden mit der Verkehrssicherheit beschäftigen. So ist die KNMV im OVV (Overlegorgaan Verkeer en Vervoer - Beratungsgremium Verkehr und Transport) des niederländischen Verkehrsministeriums und in überregionalen Foren für Motorrad und Motorradfahrer, wo unterschiedliche Organisationen gegen "Motorrad schädliche" Maßnahmen und Situationen kämpfen, vertreten. Zudem ist die KNMV auf regionaler Ebene in unterschiedlichen Arbeitsgruppen der ROV (Regionale Organen Verkeersveiligheid - Regionale Organe Verkehrssicherheit) und in einer Arbeitsgruppe der niederländischen Straßen- und Wasserbaubehörde vertreten, wo unter anderem gemeinsam mit TNO untersucht wird, welche Möglichkeiten es gibt, die Sicherheit von und auf Autobahnen zu erhöhen. Bei Problemen steht die KNMV ihren Mitgliedern mit Rat und Tat zur Seite, manchmal nur in Form von Beratungen, bei Fällen, die das Interesse von Motorradfahrern im Allgemeinen betreffen, auch auf höheren Ebenen. Auch die politische Lobby innerhalb diverser Instanzen stellt einen wichtigen Aspekt der Arbeit der KNMV dar.

