



Arbeitshilfe

**Empfehlungen zur Motorradfahrerschutzbekleidung
für die fahrpraktische Ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung**



TÜV | DEKRA



Stand März 2023



Arbeitshilfe

Empfehlungen zur Motorradfahrerschutzbekleidung für die fahrpraktische Ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung

Inhalt

Vorwort.....	4
Rechtliche Grundlagen	5
Allgemeine Verordnungen und Normen	5
Fahrerlaubnisrecht	7
Motorradfahrerschutzbekleidung	8
Motorradhelm	8
Motorradjacke	10
Motorradhose	12
Motorradstiefel.....	14
Motorradhandschuhe	15
Weitere Schutzausrüstung	17
Abbildungsverzeichnis.....	19

Hinweis:

Alle verwendeten Abbildungen haben Beispielcharakter und dienen zur Veranschaulichung der unterschiedlichen Schutzkleidung. Insbesondere stellen sie keine Empfehlung für den Erwerb bestimmter Produkte eines bestimmten Herstellers dar.

Arbeitshilfe

Empfehlungen zur Motorradfahrerschutzbekleidung für die fahrpraktische Ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung

Vorwort

Im Rahmen der Fahranfängervorbereitung in den Zweiradklassen ist das Tragen von geeigneter Motorradfahrerschutzbekleidung von besonderer Bedeutung. Zunächst besteht aufgrund der erhöhten Sturzgefahr der Lernenden eine entsprechende Sorgfaltspflicht der Ausbilder und Prüfer. Darüber hinaus beeinflussen die Ausbildung und Prüfung auch das spätere Verhalten bezüglich der Bekleidung. Würde schon hier eine unzureichende Motorradfahrerschutzbekleidung akzeptiert, hätte dies möglicherweise negative Auswirkungen auf die später eigenständig gewählte Schutzkleidung der anvertrauten Bewerber¹ („Modelllernen“).

Gleichzeitig ist das Angebot von Motorradfahrerschutzbekleidung in den letzten Jahren sehr vielfältig geworden. Oftmals lässt sich nicht mehr auf den ersten Blick erkennen, ob es sich um eine geeignete Schutzkleidung handelt. In der vorliegenden Arbeitshilfe wurden grundlegende Informationen mit Hinweisen und Beispielen zu geeigneter Motorradfahrerschutzbekleidung ergänzt.



Abb. 1: Geeignete Motorradfahrerschutzbekleidung

Die Arbeitshilfe wurde von der Arbeitsgruppe „Praktische Prüfung und Fahraufgabenentwicklung“ - auch auf der Grundlage von Vorarbeiten der Arbeitsgruppe „Zweirad“ der BVF - erarbeitet und soll sowohl den Fahrlehrern als auch den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern (aaSoP) eine Hilfestellung für die tägliche Praxis bieten.

¹ Aus Lesbarkeitsgründen gilt bei allen personenbezogenen Bezeichnungen die gewählte Form für alle Geschlechter.

Rechtliche Grundlagen

Allgemeine Verordnungen und Normen

In der StVO heißt es zu Motorradfahrerschutzbekleidung unter § 21a (2):

„Wer Krafträder oder offene drei- oder mehrrädige Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h führt sowie auf oder in ihnen mitfährt, muss während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm tragen. Dies gilt nicht, wenn vorgeschriebene Sicherheitsgurte angelegt sind.“

Motorradhelme müssen für ihre Zulassung die UNECE-R 22.06 (seit 2021 anwendbar, seit Juni 2022 verpflichtend; zuvor UNECE-R 22.05, welche ab Juni 2023 nicht mehr zulässig ist) erfüllen.

Die europäische Normenreihe EN 17092 (1 - 6) beschreibt seit Ende 2019 die Anforderungen an Motorradfahrerschutzbekleidung hinsichtlich verschiedener Schutzklassen:

- Teil 1 (EN 17092-1): Prüfverfahren zur Bewertung der Übereinstimmung der Kleidungsstücke mit den Anforderungen der Normenreihe
- Teil 2 (EN 17092-2): Anforderungen an Kleidungsstücke der Klasse AAA
- Teil 3 (EN 17092-3): Anforderungen an Kleidungsstücke der Klasse AA
- Teil 4 (EN 17092-4): Anforderungen an Kleidungsstücke der Klasse A
- Teil 5 (EN 17092-5): Anforderungen an Kleidungsstücke der Klasse B
- Teil 6 (EN 17092-6): Anforderungen an Kleidungsstücke der Klasse C

Die Schutzklassen stehen dabei für unterschiedliche Anforderungen an die Schutzwirkung:

Klasse AAA:

Schutz vor Aufprall und Abrieb; höhere Anforderungen an Material und Ausführung als Klasse AA; ggf. eingeschränkte Ergonomie, Gewichts- und Wärmebelastung; Beispiele: einteilige oder zweiteilige Anzüge

Klasse AA:

Schutz vor Aufprall und Abrieb; geringere Anforderungen an Material und Ausführung als Klasse AAA; höhere Anforderungen als Klasse A; ggf. geringere Einschränkung der Ergonomie als Klasse AAA;

Beispiele: Kleidungsstücke, die dafür ausgelegt sind, allein oder über anderer Kleidung getragen zu werden

Klasse A:

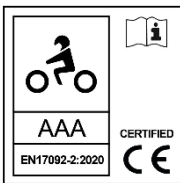
Mindestmaß an Schutz vor Aufprall und Abrieb; geringere Anforderungen an Material und Ausführung als Klasse AA; geringste Einschränkung der Ergonomie; Beispiele: Kleidungsstücke, die dafür ausgelegt sind, von Fahrern in warmen Umgebungen allein oder über anderer Kleidung getragen zu werden

Klasse B:

Schutz vor Abrieb wie Klasse A; kein Schutz vor Aufprall (keine Protektoren); kein vollständiger Mindestschutz (ggf. nur in Verbindung mit zusätzlichen Protektoren); Beispiele: modulare Kleidungsstücke, die mit Kleidungsstücken kombiniert werden, welche Aufprallschutz bieten

Klasse C:

Zusätzlicher Aufprallschutz; zusätzliches Tragen in Kombination mit Kleidungsstücken der Klassen AAA, AA, A oder B ist vorgesehen; Beispiele: modulare Kleidungsstücke, die mit Kleidungsstücken kombiniert werden, welche Aufprall- und Abriebschutz oder nur Abriebschutz bieten



Motorradfahrerschutzbekleidung muss entsprechend etikettiert sein. Das Etikett weist u. a. ein Piktogramm eines Motorradfahrenden, die Schutzklasse und die zugrundeliegende Norm auf.

Abb. 2: Beispiel Etikett mit Piktogramm © DemoneRosso

Die europäische Normenreihe EN 1621 (1 - 4) beschreibt die Anforderungen und Prüfverfahren für Ausrüstungsgegenstände gegen mechanische Belastung, welche meist in die Motorradfahrerschutzbekleidung integriert sind oder mit dieser kombiniert werden:

- Teil 1 (EN 1621-1): Gelenkprotektoren
- Teil 2 (EN 1621-2): Rückenprotektoren
- Teil 3 (EN 1621-3): Brustprotektoren
- Teil 4 (EN 1621-4): Aufblasbare Protektoren

In der europäischen Norm EN 13634 sind die Anforderungen und Prüfverfahren für „Schutzschuhe für Motorradfahrer“ und in der europäischen Norm EN 13594 für „Schutzhandschuhe für Motorradfahrer“ beschrieben.

Fahrerlaubnisrecht

In der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) heißt es in Anlage 7, Nr. 2.2.18:

„Bei Prüfungen der Klasse A, A1, A2 und AM dürfen nur Fahrzeuge verwendet werden, für die eine Helmtragepflicht besteht.“

In der Richtlinie für die praktische Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen nach Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) (Prüfungsrichtlinie – praktische Prüfung) heißt es im Teil A unter Nr. 1.4.6:

„Bei Prüfungen der Klassen A, A2, A1 und AM muss der Bewerber geeignete Motorradschutzkleidung, bestehend aus einem passenden Motorradhelm, Motorradhandschuhen, einer eng anliegenden Motorradjacke, einem Rückenprotector (falls nicht in der Motorradjacke integriert), einer Motorradhose und Motorradstiefel mit ausreichendem Knöchelschutz tragen.“

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass für das Fahren von Krafträdern generell das Tragen eines „geeigneten Schutzhelms“ und bezüglich der Fahrerlaubnisprüfung das Tragen „geeigneter Motorradschutzkleidung“ (unter Benennung entsprechender Kleidungsstücke) vorgeschrieben ist.

Die Eignung wird dabei in den fahrerlaubnisrechtlichen Grundlagen nur allgemein beschrieben.

Ausschlaggebend für die Beurteilung der Eignung der Motorradfahrerschutzbekleidung für den jeweiligen Einsatzzweck sind die oben genannten europäischen Normen.

Motorradfahrerschutzbekleidung

Motorradhelm

Nach der jeweils gültigen ECE-Regelung zugelassene Motorradhelme (s. Rechtliche Grundlagen, S. 5) müssen entsprechend gekennzeichnet sein:

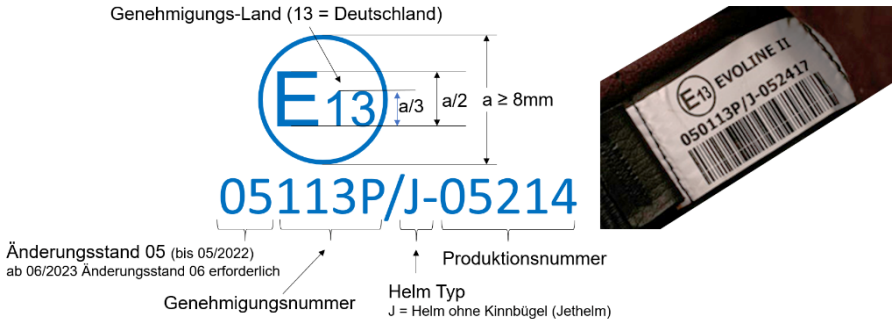


Abb. 3: Beispiel Prüfzeichen Motorradhelm

Der Motorradhelm muss dem Träger passen. Die Helmgrößen reichen i. d. R. von XS bis XXL mit unterschiedlichen Schalengrößen und Polsterungen. Darüber hinaus muss der Helm über einen sicheren Verschluss verfügen. Wichtig ist auch, dass der Helm keine sicherheitsrelevanten Beschädigungen aufweist.

Empfohlen werden Integral- und Klapphelme, denn diese schützen den gesamten Kopf. Sogenannte Jet-Helme haben demgegenüber keinen Kinnschutz und sind deshalb nur bedingt geeignet. Gleichwohl können hier teilweise abnehmbare Kinnbügel ergänzt werden, wodurch die Helme geeignet sind. Beim Tragen eines Jet-Helmes ist auf einen ausreichenden Augenschutz in Form eines Visiers oder einer geeigneten Motorrad-schutzbrille zu achten.

Unzulässig sind Ski-, Kletter- oder Radfahrhelme sowie Schutzhelme aus dem Bereich der Bauwirtschaft, dem Militär oder der Feuerwehr. Sehr alte – zur damaligen Zeit auch ohne ECE-Prüfzeichen zulässige – Motorradhelme sind zwar grundsätzlich noch zulässig, aber beispielsweise aufgrund der Konstruktion und der Alterung des Materials für die besonderen Sicherheitsanforderungen in Ausbildung und Prüfung nicht geeignet.



Abb. 4: geeigneter Motorradhelm (Integralhelm)



Abb. 5: geeigneter Motorradhelm (Klapphelm)



Abb. 6: geeigneter Motorradhelm (Jethelm oder Pilotheilm mit ergänztem Kinnbügel)



Abb. 7: bedingt geeigneter Motorradhelm (Jethelm oder Pilotheilm)



Abb. 8: nicht als Motorradhelm geeignet (alter Halbschalenhelm ohne ECE-Kennzeichnung)



Abb. 9: nicht als Motorradhelm zulässig (neuer Halbschalenhelm ohne ECE-Kennzeichnung)

Sofern der Bewerber eine Sehhilfe benötigt, sollte diese im Helm (bei geschlossenem Visier) getragen werden können oder Teil der Motorradschutzbrille sein. Eine hochwertige Motorradschutzbrille kann auch geschliffene Gläser aufweisen.

Motorradjacke

Eine geeignete Motorradjacke besteht aus reißfesten Materialien und ist so ausgeführt, dass sie den Träger bei einem Sturz ggf. vor bestimmten Verletzungen (Schnittwunden, Abschürfungen und Prellungen) schützen kann. Es können verschiedene Materialien zum Einsatz kommen (Leder oder textile Stoffe). Die wichtigsten zu schützenden Körperstellen wie Ellbogen oder Schultern sind zumeist mit Protektoren ausgestattet. Oftmals kann auch ein Rückenprotektor integriert werden und muss deshalb nicht separat angelegt werden (s. Abschnitt „Weitere Schutzausrüstung“).

Besonders wichtig ist eine passgenaue Form (körpernaher Schnitt), damit die Motorradjacke beim Fahren nicht flattert und die Protektoren nicht verrutschen können und damit im Falle eines Sturzes an der richtigen Körperstelle sitzen. Grundsätzlich sollte im Rahmen der Fahranfängervorbereitung mindestens die Schutzklasse A (besser AA) verwendet werden.



Abb. 10: geeignete Motorradjacke



Abb. 11: nicht als Motorradjacke geeignet (leichte Jacke)



Abb. 12: „Platzhalter“ (z. B. aus Schaumgummi) anstelle eines Rückenprotektors

Ist es bei der Motorradjacke vorgesehen, einen geeigneten Rückenprotektor in eine „Protektorentasche“ einzusetzen, so ist es selbstverständlich nicht ausreichend, an dieser Stelle einen bloßen Platzhalter mitzuführen. Solche Einsätze entfalten keinerlei zusätzliche Schutzwirkung.



Abb. 13: Motorradjacke als Sakko (zertifiziert nach Schutzklasse AA) © Louis

Zunehmend sind auch Motorradjacken verfügbar, bei welchen es aufgrund modischer Gesichtspunkte nicht (mehr) sofort erkennbar ist, ob es sich um eine nach EN 17092 geeignete Motorradfahrerschutzbekleidung handelt.

Im Zweifelsfall kann das Etikett mit entsprechenden Prüfzeichen Aufschluss geben.

Motorradhose

Eine geeignete Motorradhose besteht aus reißfesten Materialien und ist so ausgeführt, dass sie den Träger bei einem Sturz ggf. vor bestimmten Verletzungen (Abschürfungen und Prellungen) schützen kann. Wie bei den Motorradjacken können auch hier verschiedenartige Materialien verwendet werden (Leder oder textile Stoffe).

Ein wichtiges Merkmal einer geeigneten Motorradhose sind Protektoren an den zu schützenden Stellen (insbesondere Knie und Hüfte). Auch die Motorradhose sollte – ebenso wie die Motorradjacke – passgenau sitzen, damit die Protektoren nicht verrutschen können und im Falle eines Sturzes an der richtigen Körperstelle sitzen.



Abb. 14: geeignete Motorradhose aus Leder

Auch bei Motorradhosen werden zunehmend Hosen aus unterschiedlichen Materialien angeboten. Neben den gängigen Hosen aus Leder oder speziellen (Funktions-) Textilien werden nunmehr viele Modelle aus Jeans-ähnlichen Stoffen gefertigt. Sofern es sich dabei um spezielle „Motorrad-Jeans“ aus einem verstärkten Material (zumeist Aramide, z. B. „Kevlar“) und mit Protektoren handelt, sind diese mit entsprechendem Prüfzeichen als Motorradfahrerschutzbekleidung geeignet.

Produkttests zeigen zudem, dass hochwertige Motorrad-Jeans vergleichsweise guten Schutz vor Aufprall und Abrieb bieten. Wenngleich nicht so gut wie bei einer Motorradhose aus Leder, ist die Schutzwirkung bisweilen besser als bei vielen Motorrad-Textilhosen.

Ungeeignet sind hingegen normale Jeans oder andere Hosen, welche nicht als Motorradfahrerschutzbekleidung ausgewiesen sind (z. B. Arbeitshosen).



Abb. 15: geeignete Motorradhose aus Jeans-Stoff mit Kevlar und Protektoren



Abb. 16: nicht als Motorradhose geeignet: normale Jeans

Motorradstiefel

Geeignete Motorradstiefel bestehen aus festem, stabilem Material, weisen eine rutschhemmende, robuste Sohle auf und reichen über den Knöchel. Ebenso wie bei den anderen Bekleidungsgegenständen ist auch bei Motorradstiefeln ggf. nicht sofort ersichtlich, ob es sich um geeignete Schutzkleidung handelt.

Ungeeignet sind beispielsweise Halbschuhe, Turnschuhe, Sandalen oder Gummistiefel. Wander- bzw. Bergstiefel können bei entsprechenden Materialien und vorhandenem Knöchelschutz ggf. geeignet sein.



Abb. 17: geeigneter Motorradstiefel



Abb. 18: geeigneter Motorradstiefel im „Sneaker-Look“



Abb. 19: nicht geeignet: flacher Freizeitschuh



Abb. 20: bedingt geeignet: Wander- bzw. Bergstiefel

Wichtig ist, dass der Motorradstiefel ordnungsgemäß geschlossen ist. Bei einer Schnürung ist darauf zu achten, dass die Schnürsenkel nicht lose herunterhängen. Es muss vermieden werden, dass sich diese beispielsweise im Schalt- oder Bremshebel bzw. in einer Fußraste verfangen.



Abb. 21: Gefahr durch „unverstaute“ Schnürsenkel



Abb. 22: Schnürsenkel gut „verstaute“

Motorradhandschuhe

Geeignete Motorradhandschuhe schützen vor Umwelteinflüssen, ohne die Bedienung des Motorrades unnötig einzuschränken. Sie müssen aus abriebfesten Materialien bestehen. Eine sehr hohe Abriebfestigkeit hat hochwertiges Leder. Auch spezielle Textilhandschuhe mit Schutzverstärkungen bzw. -polsterungen können geeignet sein. Wie auch bei den anderen Ausrüstungsgegenständen sollte darauf geachtet werden, dass es sich um Handschuhe handelt, welche als Motorradfahrerschutzbekleidung ausgewiesen (Etikett) sind.

Ungeeignet sind Wollhandschuhe, Arbeitshandschuhe, Skihandschuhe oder normale Winterhandschuhe. Fingerlose Handschuhe (z. B. Fahrradhandschuhe oder zuweilen als „Motorrad-Sommerhandschuhe“ angebotene Modelle) sind ebenfalls ungeeignet.

Motorradhandschuhe sollten mit einer Abstreif-Sicherung in Form eines Handgelenk-Riegels versehen sein. Auch bei den Handschuhen gilt: Eine passgenaue Form, also ein straffer, aber druckfreier Sitz, ist für das sichere Bedienen des Zweirads und die gleichzeitige Schutzwirkung wichtig.



Abb. 23: geeignete Motorradhandschuhe



Abb. 24: geeignete Motorradhandschuhe



Abb. 25: nicht als Motorradhandschuhe geeignet



Abb. 26: nicht als Motorradhandschuhe geeignet



Abb. 27: nicht als Motorradhandschuhe geeignet



Abb. 28: nicht als Motorradhandschuhe geeignet

Weitere Schutzausrüstung

Protektoren gehören für den erforderlichen Aufprallschutz zu einer geeigneten Motorradfahrerschutzbekleidung dazu. Entweder sind sie in die Motorradjacke bzw. Motorradhose integriert oder sie werden als separate Ausrüstung angelegt bzw. kombiniert.

Es gibt Protektoren für Schultern, Ellbogen, Unterarme, Rücken, Brust, Steißbein, Hüften, Knie sowie Schienbeine.

Beim in der Prüfungsrichtlinie vorgeschriebenen Rückenprotektor werden Protektoren für den gesamten (FB), mittleren (CB) und unteren Rückenbereich (LB) unterschieden. Im Rahmen der Fahranfängervorbereitung sollten Protektoren für den gesamten Rückenbereich (FB) verwendet werden.

Ein separater Rückenprotektor in Form einer Weste bietet in der Regel einen besseren Schutz als ein in die Motorradjacke integrierter Protektor. Der unterhalb der Jacke getragene Protektor entfaltet seine bessere Schutzwirkung dadurch, dass er näher am Körper sitzt und bei einem Sturz weniger leicht verrutschen kann. Außerdem reichen separate Protektoren häufig weiter Richtung Steißbein, als das bei integrierten Protektoren der Fall ist.

Geeignete Protektoren erfüllen die Vorgaben der Normenreihe EN 1621 (s. Rechtliche Grundlagen, S. 6) und sind entsprechend etikettiert. Bei Rückenprotektoren unterscheidet man zudem zwischen den Schutzklassen 1 und 2 (letztere absorbiert mehr Energie).



Abb. 29: Bsp. Kennzeichnung Rückenprotektor



Abb. 30: geeignete Protektoren-Weste



Abb. 31: geeigneter Rückenprotektor © Louis

Protektoren können aus harten Materialien bestehen oder sie sind zunächst weich und verhärtet sich erst bei einem Aufprall.

Nicht zuletzt gilt auch für Protektoren: Sie müssen passgenau sitzen.

Einen modernen Schutz des Rückens und ggf. der Brust können **Airbag-Jacken** oder **Airbag-Westen** bieten, die teilweise auch mit integriertem Rückenprotector angeboten werden. Je nach Ausführung kann die Airbag-Jacke bzw. Airbag-Weste den Rückenprotector auch ersetzen.

Die Airbags werden bei Bedarf durch eine Gaskartusche oder einen Gasgenerator befüllt. Die Auslösung erfolgt entweder mechanisch (durch eine Reißleine, welche am Motorradfahrer und dem Motorrad befestigt ist) oder durch per Funk verbundene Sensorik (nachgerüstete Sensoren am Motorrad) oder durch die in den Jacken bzw. Westen selbst integrierte Sensorik.



Abb. 32: ausgelöste Airbag-Weste und Gaskartusche



Abb. 33: Airbag-Weste mit integrierter Sensorik © Dainese

Eine sinnvolle Ergänzung zur Schutzausrüstung sind **Nierengurte**. Wenngleich es sich hierbei nicht um einen direkten Schutz vor Aufprall oder Abrieb handelt, vermeidet der Nierengurt ein Auskühlen der Nieren und beugt so Entzündungen vor. Besonders sinnvoll ist die Verwendung bei nicht miteinander verbundenen Motorradjacken und -hosen.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1, 4-12, 14-19, 21-30 und 32:

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Abb. 2: DemoneRosso (<https://demonerosso.dainese.com>)

Abb. 3: TÜV | DEKRA arge tp 21

Abb. 13, 31: Detlev Louis Motorrad-Vertriebsgesellschaft mbH
(www.louis.de)

Abb. 20: TÜV NORD

Abb. 33: Dainese (www.dainese.com)

Kontaktdaten

TÜV | DEKRA arge tp 21 GbR
Wintergartenstraße 4
01307 Dresden

Geschäftsführer
Mathias Rüdel

Telefonnummer
0351/207 89-0

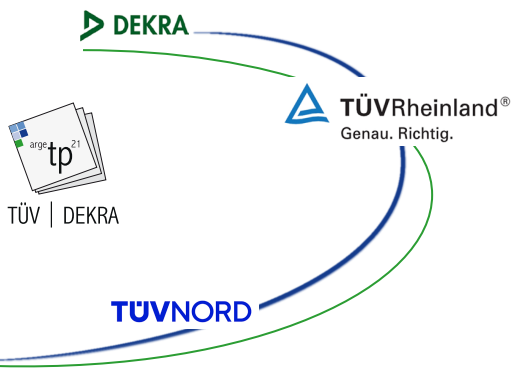
Faxnummer
0351/207 89-20

Web
www.argetp21.de

E-Mail
sekretariat@argetp21.de

Steuernummer
203/150/19703

USt-ID
DE 208113927



BDFU
Bundesverband deutscher
Fahrschulunternehmen e.V.

