

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

Redaktion Karl-Heinz Danzl, Christian Huber,
Georg Kathrein, Gerhard Pürstl

Februar 2021

02

37 – 72

Beiträge

„Faire“ Lösung? – Saison- und Jahreskarten in Zeiten von COVID-19

Anna Bergmayr und Johannes Reheis ➔ 40

Die Ermittlung der Höhe des immateriellen Schadens

Christian Huber ➔ 47

Rechtsprechung

Zuschlag beim Schmerzensgeld wegen besonders schwerem Verschulden
oder zögerlichem Regulierungsverhalten? ➔ 55

Beweislastfragen bei Kollision eines Skifahrers erst durch Abrutschen
nach Sturz aufgrund Verkantens Marwin Gschöpf ➔ 58

Judikaturübersicht Verwaltung

Gehsteig, tatsächliche Gegebenheiten sind festzustellen ➔ 62

Ermahnung, aufschiebende Wirkung der Rev
kommt nicht in Betracht ➔ 65

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Mopedlenker: sicher unterwegs?

Birgit Salamon, Erwin Wannemacher und Martin Winkelbauer ➔ 66

Mopedlenker: sicher unterwegs?

Fahrkompetenz von jugendlichen Mopedlenkern: Problemlage und Handlungsbedarf

ZVR 2021/49

§ 18 FSG;
§ 11 FSG-DVMoped;
Führerschein AM;
Fahrprüfung;
Fahrausbildung

Aktuelle Studien¹⁾ zeigen, dass die für die motorisierte Teilnahme am Straßenverkehr benötigten Kompetenzen bei jugendlichen Mopedlenkern vielfach noch nicht voll entwickelt sind. In den letzten Jahrzehnten hat der Gesetzgeber immer wieder versucht, diesem Umstand Rechnung zu tragen, doch die Unfallzahlen sind anhaltend hoch. Zweifellos liegt noch Verbesserungspotenzial in Ausbildung und Prüfung. In Vergleich zu den anderen Klassen sind nämlich die Voraussetzungen für die Erteilung der AM-Lenkberechtigung deutlich geringer, insb gibt es keine praktische Prüfung.

Von Birgit Salamon, Erwin Wannemacher und Martin Winkelbauer

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Mopedprüfung und -ausbildung in Europa
- C. Handlungsbedarf aufgrund aktueller Forschungsergebnisse
 - 1. Studie „Modernisierung der Mopedausbildung“ („ModMop“)
 - a) Ansatzpunkte von ModMop
 - b) Erkenntnisse aus ModMop
 - 2. Pilotversuch Praktische Mopedprüfung („MoPPPed“)
- D. Lösungsvorschläge
 - 1. Praktische Prüfung und Fahrausbildung
 - 2. Weitere Ansätze zur Verbesserung der Fahrkompetenz von Mopedlenkern
- E. Fazit

A. Einleitung

Etwa 4.000 Personen verletzen sich in Österreich pro Jahr beim Lenken eines Mopeds,²⁾ neun Personen verunfallen tödlich.³⁾ Der größte Teil der Verunglückten ist jünger als 18 Jahre. Jährlich werden 12.000 bis 15.000 Mopeds erstzugelassen, etwa 31.000 neue Lenkberechtigungen der Klasse AM werden jedes Jahr erteilt, 93% davon an 15-Jährige.⁴⁾ Damit erwirbt ein Drittel aller 15-jährigen Jugendlichen den Mopedführerschein.⁵⁾ Zum Vergleich: Jährlich werden etwa 1.800 Lenkberechtigungen der Klasse A1⁶⁾ erteilt, davon werden ungefähr 75% von 16-Jährigen erworben.

Mit Einführung des Mopedausweises im Jahr 1991 wurde in Österreich der Zugang zum Lenken von Mopeds erstmals reguliert und an eine verpflichtende Theorieprüfung geknüpft.⁷⁾ Daraufhin sanken die Unfallzahlen stark um etwa 40% auf ca 6.000 verletzte Mopedfahrer pro Jahr. In den folgenden Jahren wurden die Voraussetzungen für den Erwerb des Mopedausweises immer wieder geändert. Im Jahr 1997 wurde der Einstieg in die motorisierte Mobilität für 15-Jährige ermöglicht, allerdings mehrere zusätzliche Voraussetzungen dafür festgelegt, insb die Absolvierung einer verkehrspsychologische Untersuchung zur Feststellung der geistigen Reife.⁸⁾ Diese entfiel im Jahr 2002, gleichzeitig wurde eine verpflichtende theoretische

Schulung im Umfang von acht Unterrichtseinheiten (UE) in die Mopedausbildung implementiert.⁹⁾ Im Jahr 2005 wurde die Ausbildung um eine sechs UE umfassende praktische Schulung erweitert.¹⁰⁾ 2009 wurde die theoretische Schulung auf sechs UE reduziert und die praktische Ausbildung erweitert und neu gegliedert (sechs UE am Übungsplatz, zwei UE im öff Verkehr als Lenker).¹¹⁾ Im Jahr 2013 wurde der Mopedausweis schließlich durch den Führerschein der Klasse AM ersetzt.¹²⁾ Die theoretische Prüfung mittels Fragebogen wurde 2019 durch eine Online-Prüfung abgelöst, die nunmehr ein erheblich erweitertes Fragenspektrum vor allem auch mit praxisorientierten und altersgruppengerechten Fragestellungen aufweist.

Alle diese Maßnahmen seit der Einführung des Mopedausweises konnten jedoch die dramatischen Unfallzahlen vor allem bei den 15-jährigen Mopedlenkern nicht eindämmen. Noch immer werden jährlich etwa

- 1) Winkelbauer/Knowles/Krainz/Brunner/Wannemacher/Pommer/Frühwirth, ModMop. Modernisierung der Mopedausbildung, Forschungsarbeiten des österr Verkehrssicherheitsfonds 69 (2018); Winkelbauer/Senitschnig/Schneider, MoPPPed. Schlussbericht zum Pilotversuch Praktische Prüfung Moped, KFV – Sicher Leben 22 (2020); Schützhofer/Söllner/Fuchs/Soukup/Banse/Warkentin/Dahm, MOVER. Jugendliche MopedlenkerInnen und Verkehrsreihe, Forschungsarbeiten des österr Verkehrssicherheitsfonds 69 (2019).
- 2) Zum Begriff des Motorfahrrads (Mopeds) s § 2 Abs 1 Z 14 KFG (Kraftrad mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 45 km/h, dessen Antriebsmotor, wenn er ein Hubkolbenmotor ist, einen Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ hat, oder ein leichtes zweirädriges Kraftfahrzeug iS der Begriffsbestimmung gem Art 4 Abs 2 lit a VO (EU) 2013/168).
- 3) Quelle für die Unfallzahlen: Verkehrsunfallstatistik der Statistik Austria. Durchschnitt 2015–2019.
- 4) Quelle: Statistik Austria. Durchschnitt 2015–2019.
- 5) Die Stärke eines Jahrgangs (alle 15-Jährigen in Österreich) liegt jeweils bei rund 85.000 Personen. (Quelle: Statistik Austria, Jahresdurchschnittsbevölkerung nach Alter, 2015–2019)
- 6) Motorräder bis 125 ccm, mit einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW und einem Verhältnis von Leistung/Eigengewicht von nicht mehr als 15 kW.
- 7) 13. KFG-Nov BGBl 1990/458.
- 8) FSG (StF) BGBl I 1997/120. Weitere Voraussetzungen waren die Einwilligung des Erziehungsberechtigten, die Bestätigung der Unzumutbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel und die Ermächtigung der Behörde zur Ausstellung des Mopedausweises an 15-Jährige durch V des LH bei Bedarf im jeweiligen örtlichen Wirkungsbereich. Die Unzumutbarkeitsbestätigung und die V des LH wurden 2005 abgeschafft (7. FSG-Nov BGBl I 2005/15).
- 9) 5. FSG-Nov BGBl I 2002/81.
- 10) 7. FSG-Nov BGBl I 2005/15.
- 11) 12. FSG-Nov und Änderung der StVO 1960 BGBl I 2009/93.
- 12) 14. FSG-Nov BGBl I 2011/61.

1.500 15-Jährige bei Mopedunfällen verletzt.¹³⁾ Das sind fast 40% aller verletzten Mopedfahrer. Verschiedene aktuelle Studien mit unterschiedlichem Fokus zeigen bei der Gruppe der 15-Jährigen besorgniserregende Defizite sowohl in den mentalen als auch in den motorischen Fähigkeiten auf.¹⁴⁾ Lässt man diese Gruppe also motorisiert am Verkehr teilnehmen, sollte in der Ausbildung sichergestellt werden, dass sie über ausreichende Kompetenzen verfügen, um sicher ein Moped im Straßenverkehr zu lenken. Aber obwohl es sich hier um Verkehrsteilnehmer handelt, die aufgrund ihrer altersbedingten Unreife besonders gefährdet sind, sind die Zugangsvoraussetzungen bei der Klasse AM deutlich niedriger als bei der fahrdynamisch über weite Strecken vergleichbaren Klasse A1. Insb ist für den Erwerb der Klasse AM keine praktische Prüfung zu absolvieren – der Kandidat muss dem Instruktor nur „ausreichende Fahrfertigkeiten“ nachweisen (§ 18 Abs 1 Z 6 FSG). Auch die Zahl der praktischen Fahrstunden ist bei der Klasse AM deutlich geringer als bei A1.

	AM	A1
Mindestalter ¹⁵⁾	15	16
Theorieausbildung ¹⁶⁾	6 UE	26 UE
Theorieprüfung ¹⁷⁾	ja	ja
Übungsplatz ¹⁸⁾	6 UE	4 UE
Straße ¹⁷⁾	2 UE	10 UE
Setting Straße ¹⁹⁾	1 Fahrlehrer, 2 Schüler	1 Fahrlehrer, 1 Schüler
Praxisprüfung ²⁰⁾	nein	ja
Zweite Ausbildungsphase ²¹⁾	nein	ja
Lebensrettende Sofortmaßnahmen ²²⁾	nein	ja
Ärztliches Gutachten ²³⁾	ab 20	ja

Tabelle 1: Vergleich der Voraussetzungen für den Erwerb von AM und A1

Im vorliegenden Beitrag werden – nach einem kurzen Überblick über die Mopedprüfung und -ausbildung in Europa – die Problemlage und der Handlungsbedarf auf Basis aktueller Studien aufgezeigt. Im Anschluss werden Vorschläge unterbreitet, wie die Fahrkompetenz junger Mopedlenker verbessert werden kann.

B. Mopedprüfung und -ausbildung in Europa

Die 3. EU-FührerscheinRL 2006/126/EG legt auch für die Klasse AM Rahmenbedingungen für den Führerscheinwerb fest, lässt den Mitgliedstaaten aber reichlichen Spielraum. Das Regelmindestalter für AM liegt nach der RL zwar bei 16 Jahren, kann national jedoch zwischen 14 und 18 festgesetzt werden. Eine theoretische Prüfung ist vorgeschrieben, anders als bei den übrigen Führerscheinklassen sind jedoch weder eine praktische Prüfung noch eine ärztliche Untersuchung verpflichtend.

Entsprechend groß sind die Unterschiede zwischen den Mitgliedstaaten bei den Zugangsvoraussetzungen zur Klasse AM.²⁴⁾ Während etwa in Italien und Frankreich das Mindestalter bei 14 liegt, müssen Lenker von Mopeds mit 45 km/h Höchstgeschwindigkeit in Malta

und Dänemark 18 Jahre alt sein.²⁵⁾ Die meisten Staaten setzen das Mindestalter bei 15 oder 16 Jahren fest. Eine praktische Prüfung ist in der weitaus überwiegenden Anzahl der Staaten vorgeschrieben; von den 31 betrachteten Staaten verlangen nur sechs keine praktische Prüfung – darunter Österreich. Teilweise liegt die Prüfung für AM auf dem gleichen Niveau wie die praktische Prüfung für die Klasse A1, teilweise darunter. In Deutschland etwa entspricht die praktische Prüfung zwar weitgehend einer A1-Prüfung, es sind jedoch weniger Grundfahraufgaben (Übungen im Schonraum) zu absolvieren. Die praktische Prüfung für AM findet in den europäischen Staaten in der Regel sowohl auf einem Übungsplatz als auch im Verkehr statt, dauert fast überall mind 25 Minuten und wird von den gleichen Fahrprüfern abgenommen wie die Prüfungen der anderen Klassen.



- Keine praktische Prüfung für AM
- Praktische Prüfung für AM

Abb: Länder mit und ohne praktische Mopedprüfung in Europa

C. Handlungsbedarf aufgrund aktueller Forschungsergebnisse

1. Studie „Modernisierung der Mopedausbildung“ („ModMop“)²⁶⁾

a) Ansatzpunkte von ModMop

Diskussionen rund um die Ausbildung von Mopedfahrern haben immer wieder gezeigt, dass die Kosten des Führerscheinerwerbs eine große Rolle spielen. Es gab stets genug Ideen und Möglichkeiten, wie man die be-

13) Durchschnitt 2015–2019.

14) Schützhofer et al, MOVEr; Winkelbauer et al, ModMop.

15) § 6 Abs 1 Z 1 und 2 FSG.

16) § 18 Abs 1 FSG; § 64 b Abs 4 KDV.

17) § 18 Abs 1 FSG; § 3 Abs 1 iVm § 11 FSG.

18) § 18 Abs 1 FSG; § 64 b Abs 6 Z 1 KDV.

19) § 18 Abs 4 FSG; § 63 b Abs 3 KDV.

20) § 3 Abs 1 iVm § 11 FSG.

21) § 4 a Abs 1 FSG.

22) Erbringung eines Nachweises der Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen, § 3 Abs 1 FSG.

23) § 18 Abs 1 FSG, § 3 Abs 1 iVm § 8 FSG.

24) Den Autoren liegen Informationen aus 31 Staaten vor (sämtliche EU-Mitgliedstaaten sowie Schweiz, Island, Norwegen und Vereinigtes Königreich). Die Informationen stützen sich auf folgende Quellen: Anfrage bei internationalen Kontakten des KFV 2020; Polders et al, The implementation of Directive 2006/126/EC on driving licences – Final report (2017); Winkelbauer et al, ModMop.

25) Für Lenker von Mopeds bis 30 km/h gilt in Dänemark ein Mindestalter von 15 Jahren.

26) Winkelbauer et al, ModMop.

trächtlichen Unfallzahlen bei Mopedfahrern durch bessere Vorbereitung reduzieren könnte; all diese Optionen waren jedoch mit einer längeren und daher teureren Ausbildung verbunden. Nach wie vor gilt daher, dass der Kandidat nur seinem Ausbilder am Ende der Ausbildung „ausreichende Fahrfertigkeiten“ nachweisen muss, was allerdings mit den Anforderungen an eine moderne Ausbildung nicht kompatibel ist. Das betrifft einerseits den fachlichen Bereich, weil „Fahrfertigkeiten“ nicht mehr und nicht weniger bezeichnen als die bloße Fähigkeit zum motorischen Umgang mit dem Fahrzeug. Diese Anforderung umfasst also nur die unterste von vier Ebenen in der GDE-Matrix²⁷⁾ und reflektiert auch nicht die 2009 zur Ausbildung am Übungsplatz hinzugekommene Ausbildung im öffentlichen Verkehr. Seit 2017²⁸⁾ ist der Nachweis der Fahrfertigkeiten daher auch vor der Ausbildung im Straßenverkehr zu erbringen (§ 11 Abs 6 FSG-DV). Andererseits ist es aber auch vom pädagogischen Standpunkt her nicht optimal, wenn der Ausbilder selbst die Leistungen des Kandidaten beurteilt. Zudem erfolgt die Beurteilung ohne Richtlinie, was genau zu beurteilen ist und nach welchen Kriterien.

In dem vom Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds geförderten Projekt ModMop wurden vom KfV in Zusammenarbeit mit dem ARBÖ Vorschläge entwickelt, die Mopedausbildung ohne Mehrkosten zu verbessern. Dazu wurden vier Elemente ins Auge gefasst:

- In der Mehrphasenausbildung hatte sich das **verkehrspsychologische Gruppengespräch** als Erfolgsfaktor erwiesen.
- Auch das ebenfalls in der Mehrphasenausbildung eingesetzte **Gefahrenwahrnehmungstraining** wurde als Möglichkeit geprüft.
- In zahlreichen Forschungsprojekten und Sicherheitsaktionen (zB „Safebike“) des KfV war eine **mobile Verzögerungsmessanlage als Hilfsmittel** zur sicheren Verbesserung der Fähigkeiten beim Bremsen eingesetzt worden, deren Verwendung in der Mopedausbildung überprüft werden sollte. Das wurde auch deshalb als besonders wichtig betrachtet, weil Mopeds mittelfristig die einzigen motorisierten Fahrzeuge mit zwei unabhängigen Bremsen, jedoch ohne ABS sein werden.
- Aus der französischen Führerscheinprüfung für die Klassen A2 und A und einem deutschen Forschungsprojekt sollte ein **Prüfungsparcours** abgeleitet werden, der dem Ausbilder ein objektives Instrument zur Beurteilung der Fahrfertigkeiten an die Hand gibt.

Der Einsatz von verkehrspsychologischem Gruppengespräch und Gefahrenwahrnehmungstraining in der theoretischen Ausbildung würde Ausbildungszeit in Anspruch nehmen. Daher war es das fünfte Ziel von ModMop, Vorschläge zur Schaffung des notwendigen Zeitbudgets zu erstellen.

b) Erkenntnisse aus ModMop

Die Studienteilnehmer im praktischen Teil des Projekts waren echte Kandidaten, die in den **Fahrsicherheitszentren des ARBÖ** den Mopedführerschein anstrebten. Die Ergebnisse der Studie waren teils sehr überraschend.

Die Möglichkeit, Ansätze aus dem **verkehrspsychologischen Gruppengespräch** im Projekt zu verwenden, war schon im Vorfeld verworfen worden. Das Risiko, dass ein Gespräch einem nicht entsprechend ausgebildeten Ausbilder entgleitet, wurde als zu hoch und die allfälligen Folgen als zu schwerwiegend empfunden. Auch aus den Reihen der Ausbilder kamen keine positiven Signale. Das verkehrspsychologische Gruppengespräch wäre zwar durchaus eine sinnvolle Maßnahme in der Mopedausbildung, müsste aber auch hier von ausgebildeten Psychologen gem § 13 c Abs 3 bis 5 FSG-DV durchgeführt werden. Somit wäre eine kostenneutrale Verbesserung mit dem verkehrspsychologischen Gruppengespräch nicht erreichbar.

Hinsichtlich des **Gefahrenwahrnehmungstrainings** wurde festgestellt, dass die Instruktoren sowohl in der Theorie als auch in der Praxis bereits zahlreiche Elemente des Gefahrenwahrnehmungstrainings verwendeten. Allerdings erwies sich das Zeitbudget der Theorieausbildung als viel zu gering, um einer Zielgruppe, die bereits aufgrund ihres jugendlichen Alters die Instruktoren vor besondere Herausforderungen stellt,²⁹⁾ Gefahrenwahrnehmung ausreichend erklärlich zu machen. Zur Lösung dieses Problems wurde eine längerfristig weitgehend kostenneutrale Lösung vorgeschlagen. Alle Inhalte, die keines Vortrags im Präsenzunterricht bedürfen, sollten durch **multimedial unterstütztes Selbststudium** ersetzt werden. Die Möglichkeiten zur kostengünstigen Produktion solcher Inhalte und die Omnipräsenz geeigneter Endgeräte erleichtern dies. Die wertvolle Präsenzzeit sollte vorwiegend für Diskussion und Überzeugungsarbeit genutzt werden. Im Abschlussbericht wurde eine umfassende Liste von Lehrinhalten vorgelegt und gleichzeitig jeweils vorgeschlagen, wie die Inhalte vermittelt werden sollen.

Eine wesentliche Erkenntnis des Projekts war, dass sich die Mopedausbildung längst vom reinen Slalom- und Kreisfahren entfernt hat; das wurde später auch von anderen Ausbildungsorganisationen bestätigt. Auf dem Übungsplatz wurden Blicktechnik, Fahrstreifenwechsel, Abbiegen und andere Manöver geübt, die eigentlich Inhalt der Ausbildung auf der Straße sein müssten, in einer einzigen Doppelstunde im Straßenverkehr aber unmöglich abschließend gelehrt werden können. In diesem Zusammenhang hat sich also die Einführung der beiden Unterrichtseinheiten im Straßenverkehr – vielfach als viel zu wenig kritisiert – als Trigger für Veränderungen bei der Ausbildung am Übungsplatz erwiesen. Damit die Ausbildung im Straßenverkehr nicht zu gefährlich wird, muss das richtige Verhalten schon vorher am Übungsplatz trainiert werden.

27) Die GDE-Matrix (Goals for Driver Education) formuliert in fünf hierarchisch angeordneten Ebenen die Ziele der Fahrausbildung von der einfachen Fahrzeugbeherrschung über die Beherrschung von Verkehrssituationen bis hin zu Fahrmotiven, persönlichen Werten und dem sozialen Umfeld. Sie wird EU-weit als Standard anerkannt. Vgl. *Hatakka/Keskinen/Glad/Gregersen/Hernetkoski*, From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education, *Transportation Research Part F* 2002, 201–215 sowie *Knowles/Schneider/Salamon/Erler*, Die Ausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand, ZVR 2016/61.

28) 14. FSG-DV-Nov BGBI II 2017/282.

29) *Schützhofer et al*, *MOVER*.

Der Ansatz bzgl **Bremstraining mit Messgerät** erwies sich als riskant und wurde **verworfen**. Trotz ausführlicher Erklärung und mehrfachen Ermahnens zur Vorsicht stürzten gleich die ersten beiden Kandidaten, weil die als Übung für ein sicheres Bremsen gedachten Versuche für einen Wettbewerb um die stärkste Bremsverzögerung genutzt wurden. Vermutlich aus dem gleichen Grund erwies sich der **fahrtechnisch orientierte Parcours mit Zeitmessung als wenig geeignet**, obwohl dieser an einen erprobten sportmotorischen Test³⁰⁾ angelehnt war und damit die Anforderung „ausreichende Fahrfertigkeiten“ realistisch abbilden sollte. Aber auch dieser Parcours geriet zu einem Wettbewerb unter den Teilnehmern. Für ein Bremstraining mit Messanlage konnte somit kein gefahrloser Weg gefunden werden. In der Folge wurde der Parcours grundlegend verändert. Es blieben Slalom, Kurven und Wendemanöver; korrektes Einordnen, Fahrstreifenwechsel, die richtige Blicktechnik und Blinken wurden zu Bewertungskriterien. Diese Beurteilung ist allerdings viel unschärfer als eine Messung mit der Stoppuhr, die Punktevergabe erfolgt durch den Ausbilder. Ein solcher Parcours wäre daher nur ein nicht zufriedenstellender Kompromiss, eine formale Prüfung von neutraler Seite ist eine wesentlich geeignetere Methode zur Überprüfung ausreichender Fähigkeiten.

2. Pilotversuch Praktische Mopedprüfung („MoPPPed“)³¹⁾

Diese Studie wurde als logische Konsequenz aus ModMop aufgesetzt. Befragungen von Mopedfahrern im Zuge der Studie „Tune-It“ hatten gezeigt, dass mehr als die Hälfte der Mopeds illegal getunt ist und Höchstgeschwindigkeiten von 80 km/h üblich sind.³²⁾ Damit unterscheiden sich Mopeds in den Fahrleistungen und dem üblichen – vorwiegend urbanen – Verkehrsumfeld kaum von Fahrzeugen der Klasse A1. Was läge also näher, als die Fahrprüfung für die Klasse A1 als objektives Messsystem für die Qualität der Mopedausbildung zu benutzen? MoPPPed unterzog daher Besitzer eines Mopedführerscheins einer A1-„Prüfung“. Prüfung steht hier unter Anführungszeichen, weil zwar Prüfer, Prüfprotokoll und mit kleinen Abweichungen auch der Vorgang der A1-Prüfung gleich, es aber natürlich für die „Kandidaten“ um nichts ging. Einige kleine Anpassungen im Ablauf waren erforderlich, insb weil Schnellverkehr mit Mopeds verboten ist. Die Notbremsübungen mussten aus dem Prüfprogramm gestrichen werden – weniger, weil sie zu gefährlich gewesen wären, sondern weil nicht damit zu rechnen war, dass Mopedkandidaten diese Übungen gelernt oder geübt hatten.

Mit dem Amt der Burgenländischen Landesregierung konnte für dieses Projekt ein idealer Partner gefunden werden. Die Landesverwaltung unterstützte bei der Rekrutierung von Versuchsteilnehmern im passenden Alter in den burgenländischen Schulen und half dabei, „echte“ Fahrprüfer für die Durchführung der „Prüfungen“ zu finden. € 50,- in Form von OMV-Gutscheinen wurden unabhängig vom „Prüfungsergebnis“ als pauschale Aufwandsentschädigung übergeben.

Ein weiteres Problem wurde mit den burgenländischen Fahrschulen als Partner gelöst: Würde man bei den „Prüfungen“ gefährliche Leistungsdefizite feststel-

len, müsste man aus ethischen Gründen Unterstützung anbieten. Die Fahrschulen entwarfen ein maßgeschneidertes Programm, das Land war bereit, diese Aktionen zu fördern, und die Fahrschulen steuerten noch eine Einladung zu einem spannenden Moped-Event und einen 50-Euro-B-Ausbildungsgutschein bei. Hier sei ein Projektergebnis vorweggenommen: Obwohl beim Großteil der Probanden dringend Bedarf bestanden hätte, machte nicht ein einziger später von diesem Angebot Gebrauch.

Genauso ernüchternd wie diese Erkenntnis waren die fachlichen Ergebnisse der „Prüfungen“. Während im Burgenland im Durchschnitt nur einer von 40 Kandidaten bei der A1-Fahrprüfung durchfällt, kam von den 85 Mopedkandidaten nicht einmal jeder zweite durch. 58% scheiterten. Teils waren es lebensgefährliche Fehler, die zum Misserfolg führten. Primär waren dies Fehler im Bereich von Querungsstellen, also Kreuzungen mit Lichtsignalen oder ohne, Kreisverkehren, Zebrastrifen und besonders oft bei Eisenbahnkreuzungen. Als zweiter großer Problemkreis wurde die Wahl der Fahrgeschwindigkeit identifiziert. Zusammen machten diese beiden Fehlerkomplexe 80% der registrierten Fehler aus. Eine wesentliche, gemeinsame Grundproblem dabei war fehlerhaftes Blickverhalten. Sowohl „2S-Blicke“, also das Schauen in den Rückspiegel und über die Schulter vor geplanten Fahrtrichtungsänderungen, als auch die Sicherungsblicke an Querungsstellen wurden gar nicht oder nur mangelhaft ausgeführt.

Bei der begleitend durchgeführten Befragung zeigte sich ferner, dass wider Erwarten Mopeds viel öfter im Rahmen der Freizeitgestaltung als zur Befriedigung dringender Mobilitätsbedürfnisse (konkret für den Schulweg) benutzt wurden. Wege zu abendlichen Veranstaltungen am Wochenende wurden selten mit Mopeds zurückgelegt, vermutlich wegen der strengen Alkoholbestimmungen.

Praktische Erfahrungen mit dem Fahrrad und (teils illegal erworbene) Mopedpraxis waren mit besseren Prüfungsergebnissen assoziiert. Die Prüfer vermuteten, dass Auszubildende, die bereits mit Praxis in die formale Mopedausbildung gehen, diese besser zur Verkehrssinnbildung nutzen können, anstatt sich mit dem Erwerb von Fahrfertigkeiten aufhalten zu müssen. Es wurde auch beobachtet, dass „handwerklich“ bessere Fahrer in komplexen Verkehrssituationen besser zurechtkamen.

Es erwies sich als Glücksfall, dass überwiegend Probanden antraten, bei denen die Mopedprüfung schon einige Zeit zurücklag. Dadurch konnte nämlich gleichzeitig nachgewiesen werden, dass das Ausmaß der Fahrpraxis nach dem AM-Erwerb keine Rolle spielt. Eine mangelhafte Ausbildung kann durch spätere Praxiserfahrung nicht wettgemacht werden.

D. Lösungsvorschläge

Die hohen Unfallzahlen von Mopedlenkern sowie die unter C dargestellten Studienergebnisse zeigen auf, dass

30) *Kerwien/Stern/Schulte*, Smartphone-Feedback-Applikation für den Fahrstil, Forschungshäfte Zweiradsicherheit 17 (2016).

31) *Winkelbauer et al.*, MoPPPed.

32) *Hoschopf/Tomasch/Spitzer/Kleewein/Pregartner/Brandmayr/Zunzer/Overwallner*, TUNE-IT? Mopedtuning – Die Verlockung des Schraubens: Motivation – Möglichkeiten – Auswirkungen, Forschungsarbeiten des österr Verkehrssicherheitsfonds 82 (2020).

die derzeitige Ausbildung für die Führerscheinklasse AM junge Mopedlenker bei weitem nicht ausreichend für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr vorbereitet. Die zahlreichen Änderungen seit Einführung des Mopedausweises und insb seit der Absenkung des Mindestalters auf 15 zeigten nur bescheidene Wirkung. Weitere Maßnahmen sind daher notwendig – mit dem Ziel, Mopedlenker zu kompetenten, verantwortungsvollen und damit sicheren Verkehrsteilnehmern auszubilden.

1. Praktische Prüfung und Fahrausbildung

Zentral für eine sichere Verkehrsteilnahme und damit eine Reduktion der Unfallzahlen von Mopedlenkern ist die Einführung einer den benötigten Fähigkeiten entsprechenden praktischen Prüfung. Zweck einer praktischen Fahrprüfung ist nicht nur, die Fahrkompetenz von Lenkern zu überprüfen und den Zugang zum Führerschein entsprechend zu gestatten oder zu verwehren. Die Prüfung ist vor allem ein wesentliches Instrument, die Ausbildung auf ein Ziel hin auszurichten – schließlich wollen Fahrschüler am Ende der Ausbildung vor allem die Prüfung bestehen. Da das Ziel der sicheren und verantwortungsvollen Verkehrsteilnahme für alle Klassen gelten muss, sollte die praktische Prüfung für die Klasse AM die gleichen Anforderungen an die Prüflinge stellen wie die Prüfungen der anderen Klassen und daher dem Niveau der Klasse A1 entsprechen. Für die ebenfalls von der Klasse AM umfassten vierrädrigen Leichtkraftfahrzeuge (Mopedaautos) sollte die Prüfung dem Niveau der Klasse B entsprechen.

Die Dauer einer A1-Prüfung beträgt derzeit ca 40 Minuten, davon mindestens 25 Minuten im Verkehr. Dies sollte auch für die Klasse AM gelten. Die Elemente der Fahrprüfungen für die Klasse A1 können dabei aufgrund der fahrdynamischen Vergleichbarkeit weitgehend übernommen werden. Eine Mopedprüfung sollte daher eine Überprüfung am Fahrzeug, Übungen im verkehrsfreien Raum sowie Fahren im Verkehr und die Besprechung von erlebten Situationen beinhalten. Modifikationen sind insb deshalb erforderlich, weil Mopedlenker im Gegensatz zu A1-Lenkern nur mit höchstens 45 km/h unterwegs sein dürfen. So können die Übungen am Übungsplatz dem – bewährten und auf Fahrschulungsplätzen bereits vorhandenen – Prüfungsparcours für die Klasse A1 entsprechen, lediglich bei den Übungen „Gefahrenbremsung“ und „Vermeiden eines Hindernisses“ ist die Ausgangsgeschwindigkeit auf ca 40 km/h zu reduzieren (statt 50 km/h). Beim Fahren im Verkehr spielt Überholen keine bedeutende Rolle, stattdessen ist das Verhalten beim Überholtwerden wichtig.

Eine solche umfangreiche, vollwertige Prüfung sollte durch Fahrprüfer der Klasse A abgenommen werden. Diese Personen sind jedenfalls unbefangen im Hinblick auf die Kandidaten und unterliegen einem europaweit einheitlichen Aus- und Weiterbildungssystem speziell für Prüfzwecke.

Wenn eine qualitativ hochwertige praktische Prüfung vorgeschrieben wird, muss sich auch die Ausbildung verändern und den Anforderungen der Prüfung gerecht werden. Wie viele Fahrstunden für die Ausbildung zum sicheren und verantwortungsvollen Lenker und

für eine erfolgreiche Absolvierung der Prüfung notwendig sind, hängt stark von den bereits vorhandenen Fähigkeiten und der Lerngeschwindigkeit des Kandidaten ab. Viele Länder Europas sehen dementsprechend keine Mindestanzahl an Fahrstunden für die Mopedausbildung vor. Dies gilt etwa für Deutschland. Dort dürfen Fahrlehrer gem § 6 Fahrschüler-Ausbildungsordnung³³⁾ die Ausbildung nur dann abschließen und damit Bewerber zur Prüfung zulassen, wenn sie überzeugt sind, dass die Ausbildungsziele erreicht sind. Anzumerken ist allerdings, dass die Fahrlehrerausbildung in Deutschland wesentlich umfassender ist als in Österreich.

Österreich geht derzeit einen anderen Weg und regelt die Mindestzahl an Fahrstunden (UE) für jede Klasse. Für die Klasse B war eine Zeit lang eine Mindestzahl von zwölf UE vorgeschrieben, die jedoch nur für einen Teil der Ausbildung galt; für die Hauptschulung sollten zusätzlich Fahrstunden entsprechend dem Können und Fortschritt des Fahrschülers stattfinden. Diese Mischform der teils vorgeschriebenen, teils nach Bedarf festzusetzenden Stunden hatte sich allerdings nicht bewährt.³⁴⁾ Die Regelung wurde daher 2016 abgeschafft und durch eine Mindestzahl von 6 UE für die Hauptschulung (18 UE gesamt) ersetzt.³⁵⁾ Letztlich bedeutet aber jede Mindestzahl an Fahrstunden, dass weitere Fahrstunden nach Können und Fortschritt des Fahrschülers zu vereinbaren sind. Es besteht die Gefahr, dass die Mindestzahl zur Regel wird, unabhängig vom Können alle Fahrschüler die gleiche Anzahl an Fahrstunden absolvieren und damit Kandidaten zur Prüfung antreten, die weder für die Prüfung noch für eine Verkehrsteilnahme bereit sind.

Bei der Klasse AM sollte daher die Möglichkeit in Betracht gezogen werden, gar keine Mindeststunden festzusetzen. Können und Fortschritt des Fahrschülers bestimmen in diesem Fall Dauer und Ablauf der Ausbildung. Kandidaten sollten erst dann zur Prüfung antreten, wenn sie für eine sichere, unabhängige Verkehrsteilnahme bereit sind und die Prüfung mit hoher Wahrscheinlichkeit bestehen werden. Damit wird der Erkenntnis aus MoPPPed Rechnung getragen, dass einige Fahrschüler in der Ausbildung noch Zeit brauchen, um grundlegende Fahrfertigkeiten zu entwickeln, während andere aufgrund von Vorerfahrungen – etwa mit dem Fahrradfahren – bereits auf einem höheren Niveau starten.

2. Weitere Ansätze zur Verbesserung der Fahrkompetenz von Mopedlenkern

Neben der Einführung einer praktischen Prüfung und Änderungen in der praktischen Ausbildung können weitere Ansätze einen Beitrag zur Reduktion der Unfallzahlen junger Mopedlenker leisten.

Im Bereich der **Theorieausbildung** könnten Anpassungen sinnvoll sein, die den Präsenzunterricht von

33) Fahrschüler-Ausbildungsordnung dBGBI I 2012/1318.

34) Von einigen Fahrschulen wurde die Regelung so gehandhabt, dass Qualitäts- und Ausbildungsstandards nicht eingehalten wurden, indem die Hauptschulung auf ein Mindestmaß reduziert wurde. Vgl Knowles/Salamon/Schneider/Erlter, Die Grundausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand, KfV – Sicher Leben 2 (2016) 58, 84.

35) 62. KDV-Nov BGBl II 2016/287.

Inhalten entlasten, die auch im Selbststudium erworben werden können. Dazu sind geeignete Lernprogramme hilfreich, die das Lernen multimedial unterstützen. Ohne die Kosten der Ausbildung wesentlich zu steigern, kann damit die wertvolle Präsenzzeit für komplexere Inhalte wie etwa Gefahrenwahrnehmung, Risikokompetenz und altersgruppenspezifische Probleme sowie für Diskussionen dieser Themen genutzt werden. Dies allerdings stellt auch höhere Anforderungen an das Lehrpersonal. Überdies sollte ein umfassender, auf aktuellen Erkenntnissen beruhender Lehrplan für die Klasse AM geschaffen werden.

Die **zweite Ausbildungsphase** für Fahranfänger nach §§ 4 a – 4 c FSG hat sich als Ergänzung der Grundausbildung bewährt. In Evaluierungsstudien wurde belegt, dass sie nachhaltig zur Reduktion von Unfällen unter Fahranfängern beitragen kann. Für die Klasse AM ist derzeit keine zweite Ausbildungsphase vorgesehen. Studienergebnisse³⁶⁾ zeigen aber, dass Feedback, Reflexion und vertiefende Ausbildungsinhalte nach einiger Zeit unabhängiger Fahrerfahrung eine sinnvolle Ergänzung im Rahmen einer qualitativ hochwertigen Mopedausbildung sein können. Es ist daher überlegenswert, Elemente der zweiten Ausbildungsphase – Perfektionsfahrt, Fahrsicherheitstraining, verkehrspsychologisches Gruppengespräch und Gefahrenwahrnehmungstraining – auch für Mopedlenker vorzusehen.

Auch der **Probeführerschein** als zweite wesentliche Maßnahme zur Reduktion von Unfällen unter Fahranfängern gilt derzeit nicht für Mopedlenker. Es scheint jedoch angebracht, auch für Mopedlenker einen „Beobachtungszeitraum“ vorzusehen, innerhalb dessen bei bestimmten schweren Verstößen – etwa Überschreitung des Alkohollimits von 0,1 Promille oder Vorrangverletzung – eine Nachschulung anzuordnen ist.

E. Fazit

Vor allem die Ergebnisse des Pilotversuchs einer praktischen Prüfung für Mopedlenker zeigen den großen Handlungsbedarf auf. Während im Burgenland bei der praktischen Führerscheinprüfung der Klasse A1 eine Reprobationsquote von rd 2,5% besteht, scheiterten 58% der Probanden (Mopedfahrer mit Mopedführerschein der Klasse AM) an den Anforderungen einer an die Klasse A1 angelehnten Praxisprüfung. Die beobachteten Fehler können zweifellos unzureichender Ausbildung zugeordnet werden. Das Befahren von Kreuzungsstellen und Blicktechnik sind unverzichtbare Fähigkeiten, deren Vorhandensein vor der Erteilung einer Lenkberechtigung zwingend festzustellen sind – wurde doch in MoPPPed bewiesen, dass die spätere Fahrpraxis allein solche Ausbildungsmängel nicht kompensieren kann. Die fehlerhafte Geschwindigkeitswahl

kann zum Teil der Unkenntnis von Regeln zugeordnet werden, viel eher wird hier aber eine in Österreich kulturell verankerte Geringschätzung gegenüber Tempolimits³⁷⁾ in Verbindung mit juvenilem Leichtsinne eine Rolle spielen. In der kurzen Mopedausbildung kann solchen Tendenzen derzeit nicht gegengesteuert werden. Das mangelnde Problembewusstsein zeigt sich auch darin, dass kein einziger der 85 Probanden die kostenlosen Weiterbildungsangebote angenommen hat.

Daraus ergibt sich, dass eine **strukturierte, objektive Leistungsfeststellung** für die Mopedausbildung genauso notwendig ist wie bei allen anderen Lenkberechtigungsklassen. Insb eine Beurteilung der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr durch **unabhängige Prüfer** ist dringend erforderlich. Es drängt sich dabei auf, die **praktische Prüfung für die Klasse A1** weitgehend zu übernehmen. Damit muss sich aber auch die **Ausbildung** für die Klasse AM verändern. Ein möglicher Lösungsansatz wäre, hier – im Gegensatz zu den anderen Klassen – keine Mindeststunden vorzuschreiben. Ist die Prüfung anspruchsvoll, so muss auch die Ausbildung ausreichend darauf vorbereiten und an Qualität zunehmen. Eine Mindeststundenanzahl ist daher nicht notwendig und sogar von Nachteil, weil sie sich in der Praxis häufig zur Regelstundenanzahl entwickelt. Insb für die **Vermittlung komplexerer Inhalte** wie etwa Gefahrenwahrnehmung, Risikokompetenz und einer differenzierten Einschätzung des eigenen Könnens sind dabei auch umfassend qualifizierte Fahrlehrer notwendig, wie sie etwa in Deutschland zum Einsatz kommen.

Mit einer qualitativ hochwertigen praktischen Prüfung und Ausbildung steigen auch die Kosten für die Ausbildung. Im Sinne der angestrebten Mobilitätswende zur Reduktion der CO₂-Emissionen stellt sich aber die Frage, ob das Moped als gezielt kostengünstiger, früher Einstieg in den motorisierten Individualverkehr noch zeitgemäß ist. Die tägliche Fahrt zur Ausbildungs- oder Lehrstätte scheint für viele Mopedlenker ohnehin nur eine untergeordnete Rolle zu spielen, das Moped wird häufig für Freizeit Zwecke genutzt.³⁸⁾

Auch im internationalen Vergleich zeigt sich, dass die weitaus überwiegende Zahl der Länder Europas auf eine praktische Prüfung für Mopedlenker setzt. Würde auch Österreich diesen Weg gehen und eine praktische Prüfung für die Klasse AM einführen, könnten die Unfallzahlen junger Mopedlenker deutlich und nachhaltig gesenkt und jedes Jahr mehrere Tote und zahlreiche Verletzte verhindert werden.

36) Schützhofer et al, MOVER.

37) Vgl dazu *Furian/Kaiser/Machata*, Schweiz und Österreich – zwei ungleiche Nachbarn in der Verkehrssicherheit, ZVR 2019/124.

38) Schützhofer et al, MOVER 89; *Winkelbauer et al*, ModMop.

→ In Kürze

Derzeit sind die Voraussetzungen für den Erwerb der Lenkberechtigung der Klasse AM deutlich geringer als bei anderen Klassen. Allerdings sind die Unfallzahlen junger Mopedlenker anhaltend hoch. Der Beitrag präsentiert Verbesserungsvorschläge rund um Ausbildung und Prüfung junger Mopedlenker und geht insb auf die Einführung einer praktischen Prüfung ein. Diese sollte sich weitge-

hend am Umfang der derzeitigen A1-Prüfung orientieren und von Fahrprüfern abgenommen werden.

→ Zum Thema

Über die AutorInnen:

Mag. Birgit Salamon, BA ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht und Normen im KFV. E-Mail: birgit.salamon@kfiv.at →





Ing. Erwin Wannemacher ist Verkehrstechniker im Bereich Verkehrssicherheit im KFV. E-Mail: erwin.wannemacher@kfv.at

DI Martin Winkelbauer ist Projektleiter im Bereich Verkehrssicherheit im KFV sowie gerichtlich beeideter und zertifizierter Sachverständiger im Fachgebiet „Verkehrsunfall Straßenverkehr, Unfallanalyse“. E-Mail: martin.winkelbauer@kfv.at

Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien, Internet: www.kfv.at

Von Birgit Salamon erschienen (Auswahl):

Das Alternative Bewährungssystem (ABS), ZVR 2017/142; Die Ausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand (mit *Knowles/Schneider/Erler*), ZVR 2016/61; Reform der Motorradfahrausbildung – Maßnahmen zur Prävention von Unfällen 16-jähriger Motorradlenker (mit *Block*), ZVR 2013/67; Die Führerschein-Nachschulung, ZVR 2011/43.

Von Martin Winkelbauer erschienen (Auswahl):

Neueste wissenschaftliche Erkenntnisse im Bereich Motorrad und Sicherheit, Sachverständige 2018, 198; Motorradunfallgeschehen im urbanen Bereich, ZVR 2017/63 (mit *Knowles/Pommer/Schneider*); Kurvenschneiden bei Motorradfahrern, ZVR 2014/137 (mit *Bagar/Höher/Wollendorfer*); Das neue Stufenführerschein-System der 3. EU-Führerschein-Richtlinie – Chancen und Herausforderungen für Motorrad- und Mopedlenker in Österreich, ZVR 2008/266 (mit *Vergeiner*); Vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B, ZVR 2004/32.

Von Erwin Wannemacher erschienen:

Neues Miteinander der Verkehrsteilnehmer am Prüfstand (mit *Schneider*), ZVR 2018/137; Fahrradstraßen und deren unterschätztes Potenzial in Österreich (mit *Eder/Schneider*), ZVR 2018/116; 200 Jahre Fahrrad, ZVR 2017/119 (mit *Agbontaen/Riccabona-Zecha*).