

# ZVR

## Zeitschrift für Verkehrsrecht

### Reiserecht

#### Wiener Liste – Update 2023

Eike Lindinger

#### Das „No Show“ im Pauschalreiserecht

Marco Scharmer, Sebastian Löw

#### Vorteilsausgleich im Reiserecht

Eike Lindinger

### Rechtsprechung

#### Schadenersatz des Käufers eines Kfz bei unzulässiger Abschalteinrichtung

Georg Kathrein

#### Alpinunfall bei geführter Bergwanderung mit Hund zufolge Auswahl einer ungeeigneten Route

Andreas Ermacora

#### Verkehrssicherungspflicht auf Spielplatz

Martin Bleckmann

### Judikaturübersicht Verwaltung

#### Laden von Elektrofahrzeugen, Rsp zur Ladetätigkeit ist anwendbar

## Bericht

# Fahrausbildung und -prüfung von morgen

## Das war der CIECA-Kongress 2023 in Wien



Dr. CLAUDIA RICCABONA-ZECHA ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV).

### Führerscheinrecht

ZVR 2023/126

Mit Vorlage des Entwurfs einer 4. EU-FührerscheinRL hat die gesamteuropäische Diskussion zu einer Reform des Führerscheinrechts im März 2023 Fahrt aufgenommen. Gerade auch im Rahmen der Fahrausbildung und -prüfung ist eine Auseinandersetzung mit den Faktoren Mensch und neuen Technologien wichtig. Daher hat das KFV am 55. Kongress der Internationalen Kommission für Fahrprüfungen (CIECA) am 25. 5. 2023 in Wien dazu eingeladen, Antworten auf bevorstehende Herausforderungen zu finden und global Lösungswege anzustoßen: Was müssen Fahranfänger im Zeitalter von Fahrerassistenzsystemen wissen, welche Fähigkeiten müssen sie perfektionieren, und wie sollen sie getestet werden?

### A. CIECA

Die CIECA ist ein 1995 in Belgien gegründeter, internationaler, unabhängiger und gemeinnütziger Verein. Zu den aktuell 69 Mitgliedern zählen private und staatliche Organisationen<sup>1</sup> aus fast 40 Staaten weltweit, die für die Durchführung von Führerscheinprüfungen verantwortlich sind oder auf diesem Gebiet forschen. Zweck der CIECA ist es, gemeinsame Standards für **Fahrausbildung und -prüfungen** zu entwickeln und stetig zu verbessern und damit die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Umwelt zu schützen und die Mobilität zu erleichtern. Die CIECA fördert den gegenseitigen Austausch, führt selbst Forschungsarbeiten durch und beteiligt sich an internationalen Projekten, während sie eng mit verschiedensten Institutionen, insb der EU, zusammenarbeitet.

### B. Thema des Wiener CIECA-Kongresses 2023

CIECA-Kongresse – zuletzt 2022 in Neapel, 2024 dann in Dubai – bieten eine unverzichtbare Plattform mit langjähriger Tradition und tragen dazu bei, mit technologischen Weiterentwicklungen und damit verbundenen Veränderungen der Fahraufgaben Schritt zu halten und Ausbildungs-, Prüfungs- und Weiterbildungsmaßnahmen entsprechend weiterzuentwickeln, auch unter Einbeziehung moderner psychologischer und didaktischer Methoden.



Der Schwerpunkt des diesjährigen, international hochkarätig besetzten Kongresses lag auf der zentralen Fragestellung, wie insb **fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme (ADAS)**<sup>2</sup> und in weiterer Folge **automatisiertes Fahren** optimal in Ausbildung und Prüfung von Lenkern integriert werden können. Unbestreitbar gewinnen ADAS in jüngster Zeit immer mehr an praktischer Relevanz, was sich auch positiv auf die Straßenverkehrssicherheit auswirken kann. Die Anzahl von ADAS in Fahrzeugen nimmt stetig zu, viele Hersteller werben mit modernen Fahrfunktionen,

<sup>1</sup> ZB für Ö: Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK), KFV; für D: DEKRA Automobil GmbH, TÜV DEKRA arge tp 21, TÜV-Verband eV. Das KFV ist seit 15 Jahren Mitglied der CIECA.

<sup>2</sup> Englisch für Advanced Driver Assistance Systems.

wie zB der aktiven Geschwindigkeitsregelanlage (Adaptive Cruise Control – ACC). Aufgrund der **General Safety Regulation**<sup>3</sup> sind zahlreiche Systeme obligatorisch – die ersten seit 6. 7. 2022 für neue Fahrzeugtypen sowie ab 7. 7. 2024 für neue Zulassungen: zB Intelligenter Geschwindigkeitsassistent (ISA), Notfall-Spurhalteassistent, Notbremsassistent, Fahrer-Müdigkeitserkennung und Aufmerksamkeitsüberwachung, Rückfahrassistent.

### Fahrzeuge von heute und morgen sind Fahrcomputer mit digitalen Anzeigen als Mensch-Maschine-Schnittstelle und stellen komplexe Anforderungen an „Lenker“.

Je nach Einsatz von ADAS bzw Grad der Automatisierung **ändern** sich folglich auch das **Fahrverhalten** bzw die **Fahraufgaben**. Bspw müssen Lenker bei Teilautomatisierung (SAE Level 2) den Verkehr überwachen und bei kritischen Ereignissen eingreifen. Angesichts dieser Entwicklungen ist es unerlässlich, dass Lenker auch über **Kenntnisse** verfügen, die für das Fahren mit ADAS erforderlich sind.

Im aktuellen **Entwurf der 4. EU-FührerscheinRL**<sup>4</sup> wird eine Berücksichtigung fortschrittlicher Fahrassistenzsysteme und anderer neuer Technologien im Rahmen der Fahrprüfung angesprochen. Es besteht somit ein deutlicher Bedarf an Diskussion über künftige **konkrete Inhalte**, zumal auch **bislang** diese neuen Fertigkeiten in den Ausbildungsprogrammen und Prüfungsvorgaben der Staaten **kaum**<sup>5</sup> **bis gar nicht aufgenommen** sind.

## C. Resümee

Die vortragenden Verkehrsexperten aus Deutschland, Großbritannien, den Niederlanden, Norwegen, Österreich und Spanien konnten wertvolle Inputs liefern und waren sich mit den mehr als 150 Teilnehmern der Konferenz einig: Um angehende Lenker angemessen auf die zukünftigen Anforderungen vorzubereiten, wird sich sowohl die **Ausbildung als auch die Prüfung** von Fahranfängern zunehmend **komplex** gestalten, wie die nachfolgenden Schlussfolgerungen verdeutlichen:

- ▶ Nach wie vor sind die Vermittlung und Testung von **Basiskenntnissen** unverzichtbar (zB Abstandhalten, Geschwindigkeit, Vorrang). Ebenso behält die **Fähigkeit zum manuellen Fahren** ihre Berechtigung und darf auch nicht wieder verlernt werden, da dies in vielen Situationen die dominierende Betriebsart ist.
- ▶ Nichtsdestotrotz ist die Bedeutung von **Kompetenzen im Umgang mit ADAS** nicht zu unterschätzen. Wichtig ist, dass Len-

ker die Funktionsweise von ADAS **verstehen**, um gefährliche Situationen zu vermeiden, sei es durch Fehl- oder Nichtgebrauch bzw Missbrauch der Systeme. Dementsprechend müssen Lenker über die nötigen **Fertigkeiten** verfügen, ADAS **korrekt und sicher bedienen** zu können. Außerdem ist es sinnvoll, die **Überwachung solcher Systeme sowie die korrekte Übergabe/Übernahme** – eine der größten Herausforderungen! – **und ein eventuell erforderliches manuelles Eingreifen** bereits im Rahmen der Fahrausbildung zu **trainieren**. Reaktionsfähigkeit und Risikokompetenzen müssen mehr denn je geschult werden. Dies impliziert, einen **Lehrplan mit neuen Fahraufgaben sowie Trainingsmethoden** (ev im Rahmen eines modularen Ausbildungskonzepts). Wie bereits im Entwurf zur 4. FührerscheinRL aufgrund von Forschungsergebnissen vorgeschlagen, liegt dabei die Überlegung nahe, das **Konzept der Gefahrenerkennungstests** als Bestandteil der Fahrprüfung – nach dem Vorbild Großbritanniens – zu übernehmen. Im Übrigen wird es im Zuge dessen sinnvoll sein, die **GDE-Matrix**<sup>6</sup> von 1999 im Lichte neuer Erkenntnisse und Anforderungen zu überprüfen und anzupassen.

- ▶ Darüber hinaus sind zudem angepasste **Bewertungskriterien für Fahrprüfungen** zu definieren. Ebenso ist es erforderlich, dass sowohl **für Fahrlehrer als auch für Prüfer Richtlinien** erstellt werden. Ferner sollte auch in Betracht gezogen werden, bereits **erfahrene Fahrer gezielt im Umgang mit ADAS zu schulen**.

### Nützliche Links

- ▶ <https://cieca-vienna23.at> (Stand 31. 5. 2023)
- ▶ <https://cieca.eu> (Stand 31. 5. 2023)

<sup>3</sup> VO (EU) 2019/2144.

<sup>4</sup> COM (2023) 127 final. Siehe *Thann*, Neues aus Brüssel und Luxemburg, ZVR 2023/63.

<sup>5</sup> Beim Vorreiter Deutschland wurde der verantwortungsvolle Umgang mit FAS in die theoretische und praktische Fahrprüfung in den letzten Jahren laufend integriert und wird auch nach standardisierten Grundsätzen bewertet.

<sup>6</sup> Die GDE-Matrix (Goals for Driver Education = Ziele der Fahrausbildung) ist ein theoretisches Modell, mit dem in hierarchisch angeordneten Ebenen die Ziele der Fahrausbildung formuliert werden. Sie wird EU-weit als Standard für die Fahrausbildung anerkannt. Vgl dazu auch *Knowles/Schneider/Salamon/Erler*, Die Ausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand, ZVR 2016/61 und *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.