



Vereinigt mit dem Kraftfahr-Jurist

REDAKTION:

Hon.-Prof. DDr. Robert Dittrich
HRdOGH Dr. Karl-Heinz Danzl
Dr. Georg Kathrein
GA Dr. Wilfried Seidl

STÄNDIGE MITARBEITER:

Univ.-Prof. Dr. Hans R. Klecatsky
Univ.-Prof. Dr. Hermann Knoflacher
Dr. Walter Melnizky
Dr. Josef Pichler
Univ.-Prof. Dr.h.c.mult. Dr. Fritz Schwind
Dr. Othmar Thann

INHALT

■ Beiträge

Robert Wallner

18. Ötztaler Diskussionsforum:
Verkehrssicherungspflicht auf Sonderflächen

■ ZVR-Spruchbeilage Nr. 81–92 (Auszug)

§ 1489 ABGB – Amtshaftungsklage wegen
„Mobbing“; Verjährungsbeginn

§§ 1325, 1497 ABGB – Beginn der
Verjährungsunterbrechung bei PB-Anschluss
im Strafverfahren

§§ 1295, 1298 und 1319a ABGB;
§ 7 BSfFG 1996 – Haftung eines Mautautobahn-
erhalters (Vignettenpflicht) für vereiste Fahrbahn;
Beweislast

■ Kuratorium für Verkehrssicherheit

Kurt Vavryn/Martin Winkelbauer/Robert Esberger
10 Jahre Stufenführerschein in Österreich

KURATORIUM
FÜR VERKEHRS
SICHERHEIT



Beilage für Verkehrssicherheit

Ing. Kurt Vavryn, DI Martin Winkelbauer, Robert Esberger¹⁾

10 Jahre Stufenführerschein in Österreich

Eine umfassende Analyse des Unfallgeschehens bei einspurigen Kfz

Übersicht

1. Einleitung
2. Auswirkungen des Mopedausweises
3. Auswirkungen des Stufenführerscheines

4. Code 111
 - 4.1. Führerscheindaten
 - 4.2. Zulassungszahlen
 - 4.3. Andere Nutzergruppen
 - 4.4. Unfalldaten
 - 4.5. Sonderauswertung nach Leistung
 - 4.6. Abschätzung der zusätzlichen Unfälle
5. Zusammenfassung
6. Zukünftige Änderungen
7. Forderungen

¹⁾ Ing. *Kurt Vavryn* ist Leiter, DI *Martin Winkelbauer* Mitarbeiter der Abteilung Fahrausbildung und Fahrzeugtechnik des KfV; *Robert Esberger* ist Mitarbeiter der Abteilung Verkehrstechnik und Unfallstatistik.

1. Einleitung

Mit der 13. KFG-Nov trat am 1. 7. 1991 das österr Modell des stufenweisen Zugangs zum einspurigen Kfz in Kraft. Dieses bestand aus mehreren Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei einspurigen Kfz und fußte sowohl auf Maßnahmen hinsichtlich der Ausbildung als auch einer konsequenten Beschränkung der technischen Eigenschaften der von Anfängern zu benutzenden Fahrzeugen.

- Mopedausweis: Die Berechtigung, ab dem 16. Lebensjahr ein Moped (Motorfahrrad, Hubraum max 50 cm³, Bauartgeschwindigkeit damals noch max 40 km/h) lenken zu dürfen, war an den Besitz eines Mopedausweises gebunden. Für dessen Erwerb war das Ablegen einer theoretischen Prüfung erforderlich (§ 68a KFG).

- Stufenführerschein: Im Alter zwischen 18 und 24 neu erteilte Lenkberechtigungen der Gruppe A waren für zumindest zwei Jahre auf Leichtmotorräder eingeschränkt. Durch Ablegen einer praktischen Prüfung nach diesem Zeitraum konnte die Lenkberechtigung auf die uneingeschränkte Gruppe A ausgedehnt werden. Ab dem 24. Lebensjahr erfolgte ein „Direkteinstieg“ in die uneingeschränkte Gruppe A (§ 64 Abs 4 KFG).

Im Gefolge des Beitritts Österreichs zur EU mussten diese Bestimmungen an das EU-Stufenführerscheinmodell angepasst werden. Technische Bestimmungen für „Einsteigermotorräder“ (Leichtmotorräder) und Zugang wurden gelockert (s Tabelle).

Der Mopedausweis blieb unverändert erhalten, die Bauartgeschwindigkeit der Fahrzeuge musste jedoch auf 45 km/h angepasst werden. Das „Kleinmotorrad“ als besser motorisierte und führerscheinpflichtige Variante des Motorfahrrades wurde abgeschafft. Ferner wurde die Möglichkeit geschaffen, unter bestimmten Voraussetzungen (Bedarf für Weg zur Ausbildungsstätte, Einverständnis der Erziehungsberechtigten, verkehrspsychologische Stellungnahme zur geistigen Reife) einen Mopedausweis bereits mit 15 Jahren zu erwerben.

Die Anpassung erfolgte mit der Einführung des FSG mit Wirkung ab 1. 11. 1997.

Im Zuge dessen wurde auch die Option in Art 5 Abs 3 lit b der RL des Rates 91/439/EWG²⁾ hinsichtlich der Fahrerlaubnis für „Leichtkrafträder“ iS der RL (Krafträder mit max 125 cm³ Hubraum und max 11 kW Motorleistung) für eine Lenkberechtigung der Klasse B im § 2 Abs 1 Z 2 lit c FSG umgesetzt.³⁾ Als Zeichen der vorliegenden Berechtigung wird bei Vorliegen der Voraussetzungen der Code 111 in den Führerschein eingetragen. Als zusätzliche Einschränkungen nach Art 3 Abs 5 der RL wurden eine Mindestbesitzdauer der Lenkberechtigung der Klasse B von 5 Jahren und die Absolvierung von „praktischen Fahrübungen“ im Ausmaß von 6 Stunden vorgesehen. Zu betonen ist, dass bei diesen Fahrübungen nur die Teil-

nahme verpflichtend ist. Es gibt keinerlei Erfolgskontrolle, es wird die Teilnahme und nicht die erfolgreiche Teilnahme an der „Schulung“ bestätigt. Die Kursanbieter haben keine rechtliche Möglichkeit, wegen mangelnden Fahrfertigkeiten eine Kursbestätigung zu verweigern.

Eigenschaft	Österr Modell (vor 1. 11. 1997)	EU Modell (RL 91/439)
Technische Daten der Fahrzeuge		
Unterklasse A1 der RL⁴⁾		
max Motorleistung (kW)	–	11
max Leistungsgewicht (kW/kg)	–	–
max Hubraum (cm ³)	–	125
beschränkte Klasse A der RL⁵⁾		
max Motorleistung (kW)	20	25
wenn gedrosselt, max Leistung des ungedrosselten Motors (kW)	37	–
max Leistungsgewicht (kW/kg)	0.14	0.16
max Hubraum (cm ³)	2-Takt: 250 4-Takt: 500	–
max Zylinderzahl	2-Takt: 1 4-Takt: 2	–
Mindestalter und Prüfung		
Lenkberechtigung Unterklasse A1 der RL mit 16	nein	optional
Praktische Prüfung vor Ausdehnung von Unterklasse A1 der RL auf beschränkte Klasse A der RL	–	optional
Lenkberechtigung B umfasst auch Unterklasse A1 der RL	nein	optional
Mindestalter für beschränkte Klasse A der RL	18	18
Mindestalter für direkten Zugang zu unbeschränkter Klasse A der RL ⁶⁾	24	21
Mindestbesitzdauer vor Ausdehnung von beschränkter Klasse A der RL auf unbeschränkte Klasse A der RL	2	2
Praktische Prüfung vor Ausdehnung von beschränkter Klasse A der RL auf unbeschränkte Klasse A der RL	ja	nein

²⁾ In Folge bezeichnet als „RL“.

³⁾ In der RL werden diese „Leichtkrafträder“ als Unterklasse A1 bezeichnet, in Österreich ist diese Klassifizierung nicht übernommen worden. Die Berechtigung, diese Leichtkrafträder unter gewissen Voraussetzungen mit Führerschein der Klasse B zu lenken, wird in Folge Einfachheit halber als „Code 111“ bezeichnet.

⁴⁾ Entspricht in Österreich den Krafträdern des Code 111 (§ 2 Abs 1 Z 2 lit c FSG).

⁵⁾ Entspricht in Österreich der Vorstufe A.

⁶⁾ Entspricht in Österreich der Klasse A.

2. Auswirkungen des Mopedausweises

	Getötete Mopedlenker		Verletzte Mopedlenker		Fahrzeugbestand	Neuzulassungen
	0-15	16-17	0-15	16-17		
1987	2	24	95	3.165	503.915	20.204
1988	2	24	60	3.146	485.528	16.544
1989	0	16	66	3.055	470.056	15.241
1990	1	14	55	2.674	430.022	9.729
1991	0	18	61	2.349	404.154	8.856
1992	1	20	43	2.070	390.621	7.815
1993	1	19	24	1.729	376.962	9.346
1994	0	15	37	1.744	368.209	8.419
1995	1	16	25	1.546	362.186	10.742
1996	1	9	36	1.614	357.894	14.010
1997	0	14	34	1.881	355.114	15.892
1998	2	7	47	1.897	352.231	16.357
1999	0	12	76	2.176	346.052	17.818
2000	2	9	144	2.295	337.795	19.132

Seit Beginn der 90er Jahre sinkt der Bestand an Mopeds langsam aber beständig. Bis 1992 – dem Jahr nach der Einführung des Mopedausweises – ist auch die Zahl der Neuzulassungen stark rückläufig, ab dann allerdings steigen die Neuzulassungen bis 2000 beständig an. Ab 1992 kommt es auch zu einem signifikanten Rückgang der Unfallzahlen in der vom Mopedausweis betroffenen Altersgruppe. Der Mopedausweis bestätigte sich somit als ein wirksames Instrument zur Unfallverhütung.

Die Trendwende dieser positiven Entwicklung fällt zeitlich mit der Einführung des FSG im Jahr 1997 und damit der Einführung von „Moped mit 15“ zusammen. Vor allem bei den 15-jährigen Lenkern ist ab 1998 ein massiver Anstieg der Unfallopfer zu verzeichnen. Mit einem Jahr Zeitverzögerung steigen auch bei den 16- bis 17-jährigen Mopedlenkern die Unfallzahlen erstmals seit 10 Jahren wieder an, ein Trend, der sich bedauerlicherweise in das Jahr 2000 fortsetzt. Die Zeitreihe zeigt deutlich, dass von den 144 verletzten 15-jährigen Mopedlenkern im Jahr 2000 rund 100 auf die Einführung von „Moped mit 15“ zurückzuführen sind. Insgesamt können der Regelung „Moped mit 15“ seit ihrer Einführung rund 150 Verletzte zugeordnet werden.

3. Auswirkungen des Stufenführerscheines

	Getötete Lenker		Verletzte Lenker		Fahrzeugbestand	Neuzulassungen
	18-19	20-24	18-19	20-24		
1987	14	37	618	1.137	87.920	7.880
1988	18	40	638	1.177	99.445	9.126
1989	22	43	610	1.133	104.840	8.370
1990	15	36	546	1.057	105.177	9.155
1991	13	31	463	1.120	112.219	10.633

	Getötete Lenker		Verletzte Lenker		Fahrzeugbestand	Neuzulassungen
	18-19	20-24	18-19	20-24		
1992	10	33	409	1.044	124.904	12.236
1993	7	27	292	893	138.034	14.661
1994	8	32	245	904	154.297	16.243
1995	1	22	190	729	174.907	18.185
1996	3	19	142	608	193.685	20.823
1997	6	25	141	662	212.791	20.969
1998	2	19	127	601	237.767	25.316
1999	6	19	152	605	263.297	27.276
2000	7	20	126	580	279.728	23.775

Die im Folgenden dargestellten Unfallzahlen beziehen sich auf Motorrad- und Leichtmotorradlenker zusammen. Einerseits gab es vor der Einführung des Stufenführerscheins das „Leichtmotorrad“ noch nicht, daher müssen die Zahlen zur Vergleichbarkeit addiert werden. Andererseits zeigt sich auch, dass bei der Datengewinnung nicht ausreichend genau zwischen Motorrad und Leichtmotorrad unterschieden wird. Wenn also im Folgenden von Motorradlenkern die Rede ist, so sind stets Motorrad- und Leichtmotorradlenker gemeint.

Vor der Einführung des Stufenführerscheines wurden jährlich rund 600 18- bis 19-jährige Motorradfahrer im Straßenverkehr verletzt, etwa 15 bis 20 getötet. Danach sinkt das Niveau auf rund 150 Verletzte und 5 Getötete ab. In der vom Stufenführerschein direkt betroffenen Altersklasse konnte die Anzahl der Getöteten um rund zwei Drittel, jene der Verletzten um drei Viertel reduziert werden.

In der Altersklasse 20 bis 24 kommt es zu einer Mischung von Leichtmotorrad- und Motorradlenkern, da ab dem 20. Geburtstag nach Ablegen einer praktischen Prüfung die Lenkberechtigung von AL auf A und damit auf uneingeschränkte Motorräder ausgedehnt werden kann. Aber auch in dieser Klasse gehen die Unfallzahlen signifikant zurück, von etwa 1100 Verletzten und 40 Getöteten auf etwa 600 Verletzte und etwa 20 Getötete jährlich – und damit in beiden Fällen etwa auf die Hälfte.

Das österr Stufenführerscheinmodell konnte sich also ebenfalls als höchst effizient bestätigen, und das, obwohl sich die Anzahl der zugelassenen Motorräder im selben Zeitraum annähernd verdreifachte. Auch die Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge stieg massiv an.

Die Anzahl der insgesamt getöteten und verletzten Motorrad- und Leichtmotorradlenker blieb annähernd konstant, zwischen 75 und 100 Getöteten jährlich, sowie zwischen 2400 und 3000 Verletzten jährlich.

Die geänderte gesetzliche Situation nach der Einführung des FSG, der Umstieg vom österr zum EU-Modell, lässt vorerst keine Trendänderung in den Unfallzahlen erkennen. Allerdings waren die Jahre 1998 und 2000 generell sehr gute „Verkehrssicherheitsjahre“, in denen die Gesamtzahl der Verkehrstoten jeweils unter 1000 lag. Ferner ist zu berücksichtigen, dass auch die Einführung des österr Stufenführerscheinmodells nicht sofort seine volle Wirkung entfaltet hat, sondern erst 4 Jahre nach der Einführung eine Stabilisierung der Unfallzahlen auf dem tieferen Niveau eintrat.

4. Code 111

Die Auswertung der Unfalldaten in diesem Bereich gestaltet sich wesentlich schwieriger, da betroffene Lenker bzw Fahrzeuge in der Unfallstatistik nicht eindeutig identifiziert werden können. Auch ist es umständlich festzustellen, welche Änderungen des Bestandes auf die gesetzlichen Änderungen zurückzuführen sind. Und letztlich ist hier nicht eine bestimmte Personengruppe betroffen, sondern der Großteil der Alterspopulation. Mit den angewendeten Verfahren kann aber dennoch eine Abschätzung des Unfallgeschehens vorgenommen werden.

4.1. Führerscheindaten

Auf Grund der Umstellung der Führerscheinerfassung auf ein zentrales elektronisches Führerscheinregister stehen uns Daten über die Ausstellung von Führerscheinen mit Eintrag des Codes 111 in dieser Datenbank nicht vollständig zur Verfügung. Nachstehend die Zahlen von im jeweiligen Jahr durchgeführten neuen Eintragungen des Code 111, diese sind daher als Mindestzahlen zu verstehen, die in Wirklichkeit sicher übertroffen werden.

1997	0
1998	3.758
1999	7.988
2000 (bis einschließlich Oktober)	9.901

Um eine Einschätzung der Größenordnung der tatsächlich ausgestellten Lenkberechtigungen durchführen zu können, haben wir die Anzahl der Kursteilnehmer bei einem Anbieter mit einem Marktanteil von rund 15% betrachtet. Die vorliegenden Zahlen lassen für das Jahr 1997 auf wenige Hundert und für die Jahre 1998 und 1999 auf etwa 9000 tatsächlich ausgestellte Lenkberechtigungen schließen.

4.2. Zulassungszahlen

In der folgenden Tabelle ist der sprunghafte Anstieg der zugelassenen Fahrzeuge in der Hubraumklasse 101 bis 125 cm³ zu erkennen. Da gleichzeitig mit der Einführung des Code 111 auch die Vorstufe A (Leichtmotorräder), verändert wurde und die Zugangsbestimmungen geändert wurden, stieg der Bestand bei den Leichtmotorrädern in Absolutzahlen noch stärker.

		Motorräder 101 bis 125 cm ³	Leicht- motorräder
1990		13.272	0
1991	±	- 394	±0
	gesamt	12.878	0
1992	±	+ 334	+ 1.013
	gesamt	13.212	1.013
1993	±	+ 297	+ 2.056
	gesamt	13.509	3.069
1994	±	+ 645	+ 3.405
	gesamt	14.154	6.474
1995	±	+ 879	+ 3.910
	gesamt	15.033	10.384

		Motorräder 101 bis 125 cm ³	Leicht- motorräder
1996	±	+ 825	+ 3.872
	gesamt	15.858	14.256
1997	±	+ 1.750	+ 4.176
	gesamt	17.608	18.432
1998	±	+ 6.168	+ 12.453
	gesamt	23.776	30.885
1999	±	+ 6.390	+ 12.245
	gesamt	30.166	43.130
2000	±	+ 4.609	+ 9.261
	gesamt	34.775	52.391

4.3. Andere Nutzergruppen

Wie bereits erwähnt kam es mit Einführung des FSG zugleich zu zwei wesentlichen Maßnahmen im Bereich des Fahrerlaubnisrechtes (Code 111, Änderung der technischen Bestimmungen für das Leichtmotorrad). Das führte bereits im Vorfeld, etwa seit 1995, auch zu einer verstärkten Präsenz eines attraktiven und breiten Fahrzeugangebotes in diesen Klassen am Markt, welches seinerseits wiederum die Verkehrsbeteiligung fördert.

Insb im Bereich der vorwiegend innerstädtisch genutzten Fahrzeuge ist somit zusätzliche Verkehrsbeteiligung zu erwarten, die nicht auf neu erteilten Lenkberechtigungen oder Code 111 beruht, sondern von

- Besitzern der Lenkberechtigung der Klasse AL, die diese nicht auf die Klasse A erweitert haben und für ihre Lenkberechtigung nun attraktivere Fahrzeuge am Markt vorfinden, und
- Besitzern von Lenkberechtigungen der Klasse A, die vor allem für den innerstädtischen Verkehr auf ein leichtes einspuriges Kfz umsteigen (vom Auto), verursacht wird.

Klarerweise führt ein attraktives Angebot an Fahrzeugen auch dazu, dass Personen, welche die Lenkberechtigung der Klasse A wegen des verhältnismäßig geringen Mehraufwandes in einem Zug mit jener der Klasse B erwerben, auch verstärkt von ihrem A-Führerschein Gebrauch machen und dabei auch zu 125ern greifen.

Weder in der Zulassungsstatistik noch in der Unfallstatistik lassen sich mit den zur Verfügung stehenden Daten diese zusätzlichen Benutzer von 125ern von jenen trennen, die mit Code 111 unterwegs sind. Diese kaum zu quantifizierende Unsicherheit haftet den weiteren Betrachtungen des Unfallgeschehens an.

4.4. Unfalldaten

4.4.1. Junge Lenker

Attraktiveres Fahrzeugangebot und geänderte Zugangsbestimmungen haben gute Voraussetzungen für eine verstärkte Verkehrsbeteiligung junger Lenker geschaffen. Das lässt sich ansatzweise bereits in der Unfallstatistik der 18- bis 19-Jährigen ableiten. So ist in dieser Altersklasse nach einem beständigen (und sehr starken) Rückgang seit 1991 die Anzahl der Verletzten 1999 erstmals wieder angestiegen. Auch die Zahl der Getöteten in dieser Altersgruppe liegt mit sechs wieder deutlich über dem Durchschnitt der letzten Jahre, wenngleich diesem Umstand keine statistische Signifikanz zukommt.

Tabelle 1:

Verletzte Lenker Leichtmotorrad									
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
alle	25	37	55	70	65	92	99	115	298
bis 22	16	27	43	50	48	71	56	59	119
23 und älter	9	10	12	20	17	21	43	56	179
Anteil an gesamt verletzten Lenkern									
bis 22	64.0%	73.0%	78.2%	71.4%	73.8%	77.2%	56.6%	51.3%	39.9%
23 und älter	36.0%	27.0%	21.8%	28.6%	26.2%	22.8%	43.4%	48.7%	60.1%

Tabelle 2:

Verkehrsunfälle Österreich		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
UPS insgesamt		46.338	46.013	44.730	41.791	42.015	38.365	38.253	39.695	39.225	42.348	42.126
UPS mit beteiligten MR+LMR		2.914	3.004	3.061	2.699	3.001	2.613	2.547	2.823	2.927	3.308	3.458
UPS MR+LMR 6<=kW<=11		125	107	122	88	101	88	68	106	161	196	248
MR+LMR 6<=kW<=11 Lenker 23+	UPS	76	68	81	58	62	65	47	76	135	177	209
	verletzte Aufs.	80	66	83	56	64	64	47	75	137	183	209
	getötete Aufs.	2	1	0	4	0	4	1	2	5	3	3

4.4.2. Leichtmotorradlenker

Während bei den jungen Fahrern (Alter: 20–24 und insb 18–19) das Mitte 1991 eingeführte Stufenführerscheinmodell seine positive Entwicklung entfaltet, kommt es bei älteren Fahrern, insb im Bereich zwischen 35 und 64 Jahren, zu massiven Anstiegen bei verletzten und getöteten Motorrad- und Leichtmotorradlenker (Tabelle 1).

Betrachten wir nur die verletzten Lenker von Leichtmotorrädern, die von ihrer Natur her Anfängerfahrzeuge sind, so kommt es in den beiden Jahren nach der Einführung von Code 111 zu einer massiven Verschiebung der Verletzten hin zu älteren Semestern. Die Altersgrenze von 23 wurde gezogen, weil für Code 111 eine Mindestbesitzdauer der Lenkberechtigung für die Klasse B von 5 Jahren vorgesehen ist und damit die Zielgruppe der Lenker mindestens 23 Jahre⁷⁾ alt sein muss.

Es sei jedoch auch hier darauf hingewiesen, dass anhand der vorliegenden Unfalldaten nicht unterschieden werden kann, welcher Benutzergruppe die verunglückten Lenker angehören (s Erklärungen in Kapitel „Andere Nutzergruppen“). Die Zulassungszahlen lassen den Schluss zu, dass die zusätzlichen Verletzten je etwa zur Hälfte Fahrer von 125ern und Fahrer von Leichtmotorrädern iS der Vorstufe A (bzw Lenkberechtigung Klasse AL) sind. Auf Grund dieser Einschränkung der Aussagekraft dieser Zahlen wurde eine weitere aufwändige Analyse der Unfallzahlen nach Alter und Motorleistung der Fahrzeuge durchgeführt.

4.5. Sonderauswertung nach Leistung

In der amtlichen Unfallstatistik wird in Österreich nicht der Hubraum der verunfallten Fahrzeuge erhoben, dafür aber die Leistung.⁸⁾ Für das charakteristische

Leistungsband der 125er wurde 6 kW als untere Grenze angenommen. Die Obergrenze wurde mit der Maximalleistung von 11 kW für die Unterklasse A1 der RL angenommen.

Die Tabelle 2 zeigt, dass bei der Gesamtzahl der Unfälle mit Personenschaden (UPS) im relevanten Zeitraum zwar ein leichter Anstieg zu verzeichnen ist, welcher in seinem Ausmaß jedoch keinesfalls den erheblichen Anstieg der Unfallzahlen im Bereich Zweirad rechtfertigt.

Bei den Unfällen mit beteiligten Leichtmotorrädern und Motorrädern ist ein Anstieg zu verzeichnen, der relativ gesehen auch stärker ausfällt als jener bei den Gesamtunfallzahlen. Zur Konzentration der Auswertung auf die betroffenen Lenker- und Fahrzeuggruppen wurden die Unfälle auf Leichtmotorräder der für 125er typischen Motorleistungen von 6 bis 11 kW und dann noch weiter auf Lenker mit mindestens 23 Jahren Lebensalter eingeschränkt. Bei beiden Zeitreihen kommt es zu einem sprunghaften Anstieg der UPS im Beobachtungszeitraum. Es liegt nahe, diese Anstiege als Folge der geänderten gesetzlichen Situation zu betrachten. Die Anzahl der getöteten Motorradaufsaßen steigt zwar auch an, auf Grund der niedrigen Fallzahlen sind hier aber keine statistisch relevanten Aussagen ableitbar.

4.6. Abschätzung der zusätzlichen Unfälle

Um quantifizieren zu können, welche zusätzliche Verkehrsbeteiligung durch die gesetzlichen Änderungen entstanden ist und welche Unfallfolgen daraus entstehen, wurde wie folgt vorgegangen:

4.6.1. Regelbezogener Ansatz

Die Zeitreihen der zugelassenen Motorräder und Leichtmotorräder wurden auf Basis der Zulassungszah-

⁷⁾ Ohne Berücksichtigung von L 17.

⁸⁾ Die Unfallstatistik enthält auch das Ausstellungsjahr der Lenkberechtigung. Dies würde eine zusätzliche Einschränkung der betroffenen LenkerInnen in der Auswertung möglich machen. Die Praxis zeigt jedoch, dass diese Angabe einerseits in

vielen Fällen fehlt und meistens auch statt der des Ausstellungsdatums der Lenkberechtigung jenes des Führerscheines eingetragen wird. Auf eine solche Auswertung wurde daher verzichtet.

len der Jahre 1992⁹⁾ bis 1996 auf die Jahre 1998 bis 2000 mittels linearer Regression extrapoliert. 1997 wurde als Jahr der Umstellung ausgeklammert. Die so errechneten Prognosen für die Zulassungszahlen wurden von den tatsächlichen Zulassungszahlen abgezogen und somit die Anzahl der auf Grund der Regeländerung zusätzlich zugelassenen Fahrzeuge abgeschätzt. In gleicher Weise wurde mit den Zahlen von UPS und verletzten Lenkern verfahren. Er ergeben sich:

1. 13 zusätzliche Beteiligungen von Motorradfahrern und Leichtmotorradfahrern in UPS pro 1000 zugelassener Motorräder und Leichtmotorräder mit 101 bis 125 cm³, das sind absolut 487 zusätzliche UPS im Beobachtungszeitraum 1998 bis 2000,

2. 11.4 zusätzliche Beteiligungen, wenn dies auf Lenker mit einem Lebensalter von mindestens 23 Jahren eingeschränkt wird, das sind absolut 425 zusätzliche UPS im Beobachtungszeitraum 1998 bis 2000,

3. 11.8 verletzte Aufsäßen bei den Unfällen nach Punkt 2 pro 1000 Fahrzeuge, das sind absolut 437 zusätzliche Verletzte im Beobachtungszeitraum 1998 bis 2000.

4.6.2. Fahrzeugbezogener Ansatz

Ausgehend von den Annahmen,

- dass das veränderte Angebot von 125ern ab 1995 zum Tragen kommt und damit den „Boom“ auslöst und
- bis 1994 die auf dem Sektor der 125er zugelassenen Fahrzeuge dem „Altbestand“ zuzurechnen sind, also mit verhältnismäßig konstanter Gesamtzahl und Verkehrsbeteiligung,

wurden Zulassungszahlen und Unfallzahlen der Jahre 1990 bis 1994 gemittelt und als Prognosewerte für die folgenden Jahre für den Fall verwendet, dass sich im Fahrzeugangebot auf dem Markt nichts geändert hätte. Diese wurden von den tatsächlichen Zulassungs- und Unfallzahlen abgezogen. Die so ermittelten Daten für das geänderte Fahrzeugangebot und die geänderte Gesetzeslage ab 1998 zeigen:

1. 5.6 zusätzliche Beteiligungen von Motorradfahrern und Leichtmotorradfahrern in UPS pro 1000 zugelassener Motorräder und Leichtmotorräder mit 101 bis 125 cm³, das sind absolut 279 zusätzliche UPS im Beobachtungszeitraum 1998 bis 2000,

2. 6.5 zusätzliche Beteiligungen, wenn dies auf Lenker mit einem Lebensalter von mindestens 23 Jahren eingeschränkt wird, das sind absolut 314 zusätzliche UPS im Beobachtungszeitraum 1998 bis 2000,

3. 6.6 verletzte Aufsäßen bei den Unfällen nach Punkt 2 pro 1000 Fahrzeuge, das sind absolut 320 zusätzliche Verletzte im Beobachtungszeitraum 1998 bis 2000.

5. Zusammenfassung

1. Der am 1. 7. 1992 eingeführte Mopedausweis reduziert die Zahl der Verletzten und Getöteten in der betroffenen Altersklasse auf etwa die Hälfte.

2. Moped mit 15 erhöht die Anzahl der Verletzten in der betroffenen Altersklasse für das Jahr 2000 um etwa 100 (also um etwa 300%).

3. Das österr Modell des Stufenführerscheins vermindert die Anzahl der Getöteten in der primär betroffenen Altersklasse (18–19) um zwei Drittel, die der Verletzten um etwa 75%. In der teilweise ebenfalls betroffenen Altersklasse (20–24) halbieren sich Anzahl von Getöteten und Verletzten.

4. Eine Änderung der Unfallzahlen nach der Änderung vom Österreichischen auf das EU-Modell ist vorerst nicht nachweisbar.

5. Am 1. 11. 1997 wurde in Österreich die Regelung eingeführt, dass Motorräder mit maximal 125 cm³ und einer höchsten Motorleistung von 11 kW nach 5 Jahren Besitz der Führerscheinklasse B, Beendigung der Probezeit gem § 4 FSG und der Absolvierung von 6 Stunden Fahrübungen gelenkt werden dürfen. Die Berechtigung ist bei der Behörde zu beantragen und wird als „Code 111“ in den Führerschein eingetragen.

6. Bereits ab 1995 kommt es auch im Gefolge internationaler Regelungen zu einem geänderten Fahrzeugangebot mit verstärkter Präsenz von Motorrädern und Rollern der Achttelliterklasse in Österreich.

7. Schon alleine das geänderte Fahrzeugangebot führt zu einer leichten Steigerung der zugelassenen 125er.

8. Die Gesetzesänderung „Code 111“ hat in Österreich zu einer Ausstellung von durchschnittlich 9000 Lenkberechtigungen dieser Art jährlich und rund 6500 zusätzlich zugelassenen Fahrzeugen der relevanten Klasse jährlich geführt.

9. Die zusätzliche Verkehrsbeteiligung hat zu einer erheblichen zusätzlichen Unfallbelastung geführt.

10. Pro 1000 zugelassener Fahrzeuge können zwischen 6 und 13 zusätzliche UPS mit Beteiligung solcher Fahrzeuge erwartet werden.

11. Pro 1000 zugelassener Fahrzeuge können zwischen 7 und 12 zusätzliche verletzte Aufsäßen erwartet werden.

6. Zukünftige Änderungen

Wie bereits in der deutschen Presse berichtet, wird in der EU eine Änderung der FührerscheinRL diskutiert. Die wesentlichen Eckpunkte:

- Die technischen Restriktionen für „Einsteigermotorräder“ (beschränkte Klasse A der RL) sollen wesentlich gelockert werden, so dass nach diesen Regelungen ein großer Teil der am österr Markt angebotenen Fahrzeuge für Anfänger zugänglich wäre.

- Die Unterklasse A1 der RL (125 cm³ 11 kW) soll künftig verpflichtend bereits allen 16-Jährigen zugänglich sein.

- Für die Ausdehnung der Lenkberechtigung von Unterklasse A1 der RL auf die beschränkte Klasse A der RL und von dieser auf die unbeschränkte Klasse A der RL wird jeweils eine Prüfung erforderlich sein.

- Das Direkteinstiegalter in die unbeschränkte Klasse A der RL wird auf 24 Jahre angehoben.

- Die „Probezeit“ (Mindestbesitzdauer der beschränkten Klasse A der RL vor Erweiterung auf die unbeschränkte Klasse A der RL) soll von 2 auf 3 Jahre angehoben werden. Es soll keine „automatische“ Erweiterung mehr möglich, sondern eine praktische Prüfung erforderlich sein.

⁹⁾ 1992 wurde gewählt, weil Mitte 1991 die letzte große Änderung der Zugangsbestimmungen erfolgt ist (Einführung des österr Stufenführerscheinmodells).

- Bereits nach 3 Jahren Besitz der Führerscheinklasse B sollen mit dieser auch Motorräder der Unterklasse A1 der RL gelenkt werden dürfen.

7. Forderungen

1. „Moped mit 15“ hat zu einem massiven Anstieg der Unfallzahlen geführt. Es muss auf Grund dieser Tatsache überlegt werden, ob die Regelung rückgängig zu machen ist. Zumindest muss jedoch ein entsprechender Ausbildungsstand der jungen Lenker gewährleistet werden. Es ist daher eine verpflichtende praktische und theoretische Ausbildung sowie eine ebenso verpflichtende praktische Prüfung mit strengen Anforderungen zu fordern.

2. Eine weitere Lockerung der technischen Restriktionen für Einsteigermotorräder ist grundsätzlich abzulehnen. Kommt es zu einer Erhöhung der Leistungsgrenzen für diese Fahrzeuge, so ist für effiziente Antimanipulationsbestimmungen (etwa eine Begrenzung der Leistung des ungedrosselten Motors bei gedrosselten Maschinen auf nicht mehr als 50% über der Leistung des gedrosselten Motors, Beschränkung der Zylinderzahl und des Hubraumes) zu sorgen.

3. Eine Absenkung des Mindestalters für die Unterklasse A1 der RL auf 16 Jahre ist kategorisch abzulehnen. Die Leistungsentfaltung solcher Fahrzeuge erlaubt Fahrgeschwindigkeit um 120 km/h, was etwa dem Dreifachen der derzeit für diese Altersgruppe zulässigen Fahrzeuge (Mopeds) entspricht. Schon die Unfallbelastung von Kleinmotorrädern (50 cm³, kein Limit der Bauartgeschwindigkeit), die bis 1992 die besser motorisierte Alternative zum Moped für diese Altersgruppe waren, lag etwa beim Dreifachen jener von Mopeds im selben Zeitraum – obwohl für diese Fahrzeuge theoretische und praktische Ausbildung und Prüfung erforderlich waren.

4. Die Anforderungen an die Ausbildung, welche Besitzer einer Lenkberechtigung B absolvieren müssen, um Motorräder der Unterklasse A1 der RL lenken zu dürfen, müssen den tatsächlichen Anforderungen an die Handhabung dieser Fahrzeuge angepasst werden. Insb ein zufrieden stellender Ausbildungsstand hinsichtlich der Bremsbedienung ist in der derzeit vorgeschriebenen Ausbildungszeit für einen unerfahrenen Lenker keinesfalls erreichbar. Insb bei der für die Fahrübungen typischen Gruppenausbildung erschwert die Inhomogenität der Gruppenmitglieder hinsichtlich ihrer unterschiedlichen Vorkenntnisse eine effiziente Ausbildung sehr.

Die reine Anwesenheitspflicht ist ein unhaltbarer Zustand. Zur Erfolgskontrolle muss eine Prüfung eingeführt werden, die bei geeigneter Normierung auch von dem Ausbildner abgenommen werden kann. Ein sehr gutes Beispiel dafür bietet die Fahrprüfung für Motorräder in Frankreich.¹⁰⁾

5. Wenn das Mindestalter für die Unterklasse A1 der RL gesenkt wird, fokussiert sich die Mobilität der Altersgruppe noch stärker auf das einspurige Kfz. Dieser

Altersgruppe muss daher eine (statistisch zehnmal sicherere) mehrspurige Alternative angeboten werden. Für diesen Fall ist auch ein Stufenführerschein für das mehrspurige Kfz mit Zugang bereits für 16-Jährige zu fordern – in Verbindung mit einer umfassenden Ausbildung nach dem Modell der „Vorgezogenen Lenkberechtigung der Klasse B“ und entsprechenden Restriktionen bei den Fahrzeugen.

6. Die Änderungen im Zugang zum einspurigen Kfz haben zu einer massiven Erhöhung des Bestandes dieser Fahrzeuge geführt, bereits über 11% der insgesamt in Österreich zugelassenen Fahrzeuge sind einspurige. Diesem Umstand muss auch bei der Straßengestaltung Rechnung getragen werden. Erforderliche Maßnahmen dazu sind:

- Demontage von nicht erforderlichen Leitschienen.
- Motorradgerechte Gestaltung von Leitschienen-Neubauten, um Unterrutschen der Leitschienen zu vermeiden, zB Beton statt Stahl oder Doppelbeplankung. Diese Kriterien gelten auch für die vordringliche Sanierung von bestehenden Gefahrenstellen.
- Zumindest eine Ummantelung der Steher mit aufpralldämpfendem Material bei bestehenden Leitschienen.
- Vermeidung von Bitumenausbesserungen mit mindergriffiger Oberfläche.
- Verstärktes Hintanhalten von Verschmutzungen der Fahrbahn durch begleitende Maßnahmen, insb durch Treibstoffaustritt mittels Aufnahme dieses Kontrollpunkts in den Mängelkatalog zu § 57 a KFG, sowie vermehrte Kontrolle bestehender Regelungen, wie etwa die Reinhaltung der Fahrbahn an Baustellenausfahrten.

Weiterführende Literatur:

Vavryn/Winkelbauer, Beurteilung der Bremsbedienung bei Motorradfahrern, Ergebnisse eines Feldversuches, ZVR 2001, 139.

Vavryn/Winkelbauer/Ecker/Springer/Ruspekhofer, Bremsverzögerungswerte und Reaktionszeiten von Motorradfahrern, ZVR 1996, 376.

Schrammel, Österreichs Unfallgeschehen im internationalen Vergleich, ZVR 1995, 315.

¹⁰⁾ Hier ist ein genormter Parcours, der für die Fahrzeugbeherrschung repräsentative Fahrübungen in sich vereint in vorgeschriebener Zeit zu absolvieren.