www.manz.at/zvr

Zeitschrift für

VERKEHRS-RECHT

ZVR

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

Juli/August 2009

07 08

221 – 276

Beiträge

Wiener Liste – Update 2009 *Eike Lindinger* ➔ 224

Sprachreise – Gastschulaufenthalt – Pauschalreise *Eike Lindinger* ➔ 229

Die Fluggastrechte-VO vor dem EuGH *Stephan Keiler* ➔ 236

Rechtsprechung

EU-Sicherheitsregeln in der Zivilluftfahrt ➔ 248

Flugversäumung durch defekte Gepäcksortieranlage kein die Fluglinie exkulpierender Umstand ➔ 252

Judikaturübersicht Verwaltung

Vortestgeräte, keine Feststellung des Alkoholgehalts ➔ 269

Hinterlegung eines Schriftstücks auf Polizeiinspektion unzulässig ➔ 271

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Sicher auf 2 Rädern
Angelika Ledineg, Maria-Luise Fertner und Eva-Maria Erenli ➔ 272

ISSN 0044-3662 P.b.b., Verlagspostamt 1010 Wien, Erscheinungsort Wien, 02Z032554 M

MANZ

Kuratorium für Verkehrssicherheit

ZVR 2009/137

§ 31 FSG

Mopedausweis;
Erlebnis-workshop;
Mehrphasen-ausbildung

Sicher auf 2 Rädern

Ein Erlebnisworkshop für junge Mopedfahrer

Mopedfahren ist gefährlich – dennoch für viele junge Menschen der Start in die motorisierte Welt. Verschärftes Risiko besteht für all jene Jugendlichen, die bereits mit 15 Jahren mit dem Moped unterwegs sind. Nach dem Motto „Wer Wagnis sucht, will Sicherheit“ wurde 2008 ein Workshop mit dem Titel „Sicher auf 2 Rädern“ durchgeführt, der 15-jährige Mopedfahrer auffordert, sich mit ihrem Risiko und dessen eigener Einschätzung auseinanderzusetzen.

Von Angelika Ledineg, Maria-Luise Fertner und Eva-Maria Erenli

Inhaltsübersicht:

A. Ausgangslage
B. Ausprobieren und Reflektieren – der Erlebnisworkshop
1. Risikoworkshop
2. Fahrtechniktraining
3. Erste Hilfe
4. Rechtliches rund ums Moped
C. Evaluation
D. Schlussfolgerungen: „Erlebnisworkshop“ als zweite Ausbildungsphase

A. Ausgangslage

2008 wurden in Österreich allein 1.640 Mopedfahrer im Alter von 15 Jahren bei Unfällen verletzt. Dies sind deutlich mehr als bei den 16-jährigen (1.297 Verletzte) und mehr als doppelt so viele wie bei den 18 – 24-jährigen Mopedlenkern. Gegenüber Pkw-Lenkern sind Mopedlenker dem 10-fachen Unfallrisiko ausgesetzt. Alleinunfälle, Richtungsunfälle und Kollidieren beim Abbiegen sind die drei Hauptunfalltypen.

Wenn auch die physischen Voraussetzungen Jugendlicher – etwa Sehkraft oder Reaktionsschnelligkeit – für die motorisierte Verkehrsteilnahme meist perfekt sind, so sind mangelnde Reife, Imponiergehabe und jugendliche Selbstfindungsprozesse auf der Straße diejenigen Risikofaktoren, die oft tödliche Folgen haben. Ebenso finden wir gerade in der Pubertät oft eine Über- oder Unterschätzung der Beherrschbarkeit von Situationen. In Stresssituationen unterliegt die realistische Einschätzung von Umständen oft der Unbeherrschtheit der Gefühle.

Seit mehr als zehn Jahren ist es für 15-Jährige möglich, den Mopedausweis zu erwerben. Die Unfallopferzahlen sind seither in dieser Altersklasse mit jedem Jahr angestiegen, in den letzten Jahren geradezu „explodiert“. Die Zahl der zugelassenen Mopeds ist demgegenüber zurückgegangen: Gab es 1997 noch 355.114 Mopeds, so waren es 2008 nur noch 301.399.

Der Anstieg der Unfallzahlen ist auch auf die gesetzliche Entwicklung hinsichtlich „Moped 15“ zurückzuführen. Mussten nach Herabsetzung des möglichen Einstiegsalters auf 15 im Jahre 1997[1] die 15-Jährigen ihre Eignung noch durch eine verkehrspsychologische Untersuchung nachweisen, um den Mopedausweis zu erhalten, hat der Wegfall dieser verpflichtenden verkehrspsychologischen Untersuchung[2] besonders dramatische Spuren hinterlassen. Vor Oktober 2002 konnte einem 15-jährigen Jugendlichen mit gravierenden Reifedefiziten – etwa mangelnde Belastbarkeit oder erhöhte Unbekümmertheit und Risikobereitschaft – der Weg zum verfrühten Schein verwehrt werden, nach diesem Stichtag war dies nicht mehr möglich. Zu einem weiteren sprunghaften Anstieg der Verletztenzahlen kam es nach der FSG-Novelle 2005:[3] Für den Erwerb eines Mopedausweises war nunmehr keine Bestätigung durch den Lehrherren oder die Schule mehr nötig, dass für die Fahrt zur Ausbildungsstätte keine oder nur zeitlich unzumutbare öffentliche Verkehrsverbindungen zur Verfügung stehen (Unzumutbarkeitsbestätigung). Darüber hinaus mussten die Behörden nicht mehr durch den Landeshauptmann ermächtigt werden, um 15-Jährigen einen Mopedausweis ausstellen zu können. Die Vorschreibung einer praktischen Schulung im Ausmaß von sechs Unterrichtseinheiten für 15-Jährige konnte dieser Entwicklung nicht entgegenwirken. Das Ergebnis der gesetzlichen Änderungen zeigt die Unfallbilanz: Die Zahl der Unfälle mit Moped 15-Lenker steigt weiter an (s Abbildung 1 auf der nächsten Seite).

B. Ausprobieren und Reflektieren – der Erlebnisworkshop

Nach dem Motto „Wer Wagnis sucht, will Sicherheit“ wurde 2008 ein Workshop mit dem Titel „Erlebnisworkshop – Sicher auf 2 Rädern“ durchgeführt, der 15-jährige Mopedfahrer auffordert, sich mit Risiko und ihrer eigenen Einschätzung darüber auseinanderzusetzen. In vier themenspezifischen Einheiten (Risikoworkshop, Fahrtechniktraining, Erste Hilfe, Rechtliches rund ums Moped – Schwerpunkt Auffrisieren) wurden die Jugendlichen aufgefordert, sich aktiv einzubringen. Ausprobieren und Reflektieren waren die zentralen Leitmotive bei der Gestaltung des Workshops.

1) Bundesgesetz über den Führerschein, BGBl I 1997/120.
2) BGBl I 2002/81.
3) BGBl I 2005/15.

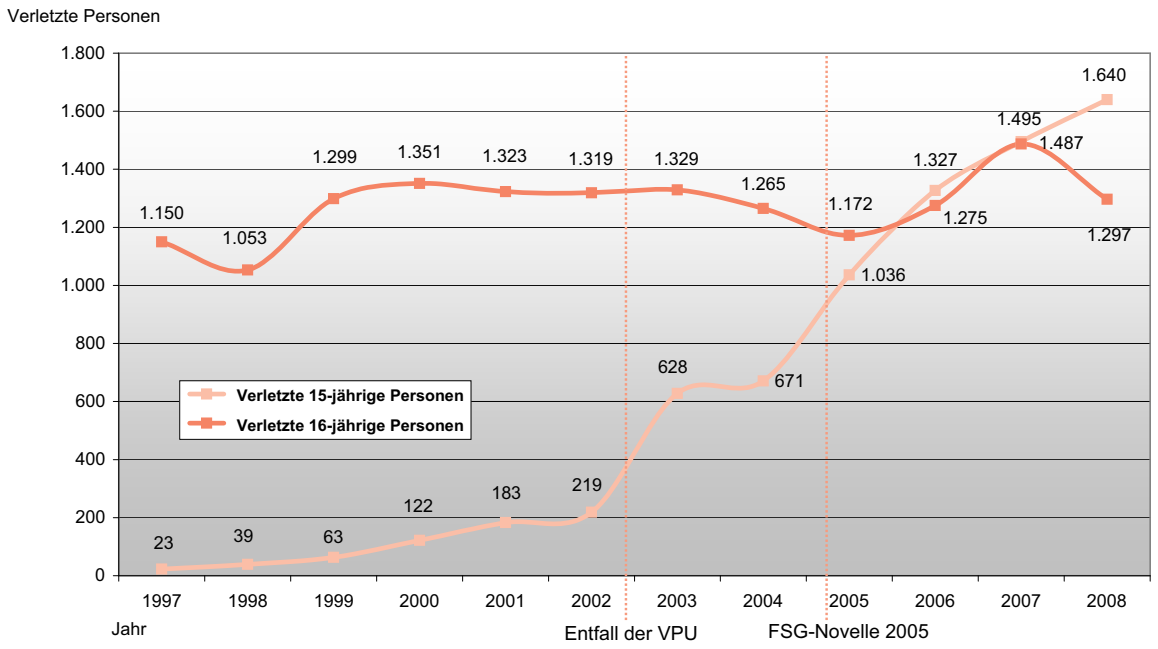

Abbildung 1: Verletzte Mopedlenker in Österreich nach Alter und Jahr

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) führte mit Unterstützung des Steirischen Verkehrssicherheitsfonds und der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt (AUVA) und mit dem ÖAMTC, dem Jugendrotkreuz Steiermark und der Polizei als Partnern sechs Workshops mit insgesamt 125 Teilnehmern im Alter von 15 bis 16 Jahren durch. Pro Workshop wurden 3–4 Gruppen parallel in den Einheiten betreut, die Gruppengröße betrug maximal zwölf Personen. Der Workshop fand in einem Fahrsicherheitszentrum des ÖAMTC in der Nähe von Graz statt. In Schulen wurden interessierte Direktoren und Lehrer gesucht, die bereit waren, einen Schultag der Verkehrssicherheit zu widmen.

Institution	Zeit	Inhalt
KfV	1 Std 45 min	Risikoworkshop
ÖAMTC	2 Std	Fahrtechniktraining
Jugendrotkreuz	1 Std 50 min	Erste Hilfe
Polizei	45 min	„Rechtliches rund ums Moped“ – Schwerpunkt Auffrisieren

Ablauf des Workshops

1. Risikoworkshop

Idee dieser Einheit war, die Erfahrungen der Jugendlichen zu thematisieren und die Teilnehmer zur Reflexion über diese Erfahrungen in einer wertschätzenden Atmosphäre in der Gruppe zu ermutigen.

Das risikoreiche Verkehrsverhalten wurde in der Gruppendiskussion reflektiert und damit die Auseinandersetzung gefördert. Als zentrales Thema wurden die bisherigen Erfahrungen der jungen Lenker besprochen. Dabei konnten die Erzähler ihre erlebte Situation nachempfinden und reflektieren. Das jeweilige Risikoverhalten und die situationsbedingten Motive wurden durch gezieltes Fragen der Psychologen transparent und somit mit den Jugendlichen besprechbar. Mittels verschiedener Methoden war es möglich, die anderen Teilnehmer zur kritischen Auseinandersetzung zu ermutigen und für zukünftige Situationen Handlungsmöglichkeiten zu besprechen.

Bei diesem Projekt kannten die Jugendlichen einander aufgrund der Klassensituation, deshalb mussten einige erschwerende Gruppenphänomene berücksichtigt werden. Zum einen gibt es in jeder Gruppe bestimmte informelle Regeln, die der Gruppenleiter nicht kennt. Diese werden gerne in schwierigen – oder aus der Sicht der Jugendlichen peinlichen – Gruppensituationen angewendet, wodurch wirkliche Reflexionsarbeit erschwert wird.

Ein Beispiel ist das Banalisieren von Gefahren bzw das Heroisieren von besonderen gefährlichen Aktionen, die von Jugendlichen geschildert werden. Das Konzept für das Gruppengespräch hat dieses Phänomen insofern berücksichtigt, indem immer wieder Fakten wie etwa Aufprallgeschwindigkeiten, Bremsweg etc präsentiert und als Gegenstand der Diskussion behandelt wurden. Somit entstand eine Mischung aus freiem Assoziieren und Besprechen von faktischen Ereignissen. Rückblickend lässt sich festhalten, dass sich diese Vorgehensweise sehr bewährt hat. ➜

Festgestellt werden konnte, dass nach der Einheit Fahrtechniktraining in der „Risiko-Einheit" die Jugendlichen eher bereit waren, über das vorangegangene Erlebnis auf dem Übungsplatz zu berichten und zu reflektieren. Damit fiel auch der Sprung in die Realität auf der Straße leichter. Die Gruppe der Jugendlichen, die das Gruppengespräch als erste Einheit hatten, war schwieriger zu ermutigen, über Erlebtes zu berichten.

Folgende Themen wurden im Wesentlichen besprochen und diskutiert:

- Vor- und Nachteile beim Mopedfahren
- Wie entstehen Unfälle (Ursachen durch die Umwelt und/oder durch den Lenker)?
- Was bedeutet menschliches Versagen, und wie kann ich es verhindern?
- Gefahren und Risken im Straßenverkehr
- Fakten wie Anhalteweg und Aufprallenergie
- Die häufigsten Unfalltypen – wie können sie entstehen?

2. Fahrtechniktraining

Die jungen Mopedlenker erfuhren durch ein Fahrtechniktraining, wie sie durch Anpassung ihres Fahrverhaltens kritische Situationen vermeiden können und wie in gefährlichen Situationen richtig reagiert wird. Zwischen der Selbsteinschätzung junger Mopedlenker und ihrem tatsächlichen Können klafft häufig eine große Lücke. Sie verfügen über wenig Fahrpraxis und überschätzen oft die eigenen Grenzen. Dazu kommt das mangelnde Gefühl für fahrphysikalische Gefahren wie Straßenverhältnisse und Witterung. Auch im Training sind die Bewusstseinsbildung und das Lernen durch Erfahren die zentralen Schwerpunkte. Unter Anleitung professionell ausgebildeter Instruktoren erlebten die Teilnehmer, worauf beim Lenken eines Mopeds zu achten ist.

Inhalte des Fahrtechniktrainings:

- Lenk- und Kurventechnik
- Blick und Fahrlinie
- Richtiger Abstand
- Bremsen und Ausweichen von Hindernissen
- Umsetzen des Erlernten auf einem flüssig angelegten, besonders kurvenreichen Handlingkurs auf verschiedenen Untergründen

Die Jugendlichen bewältigten die Übung mit Begeisterung und Engagement. Die Übermittlung der Inhalte benötigt jedoch wesentlich mehr Geduld und Einfühlungsvermögen für 15-Jährige als für 16-Jährige. Das Auffassungsvermögen ist bei älteren Teilnehmern weitaus größer als bei jüngeren. Diese waren weniger aufmerksam und hatten Schwierigkeiten beim Einschätzen des richtigen Abstandes, obwohl viele die theoretische Sekundenanzahl kannten.

Die 15-Jährigen hatten mehr Mühe, das Gelernte in die Praxis umzusetzen. Die Vermittlung von Wissen erforderte insofern ein hohes Maß an Sensibilität und Einfühlungsvermögen der Instruktoren.

3. Erste Hilfe

Im Zuge der Mopedausbildung ist keine Erste-Hilfe-Schulung vorgesehen. Ziel dieser Übung war, Erste-Hilfe-Kenntnisse und insb Kenntnisse zur Helmabnahme zu vermitteln und offene Fragen zu klären. Die praktischen Übungen konzentrierten sich auf die Sofortmaßnahmen bei einem Unfall.

Selbstverständlich konnte diese Einheit nur die wichtigsten Themenfelder streifen und dafür sensibilisieren, dass Kenntnisse im Ernstfall lebensrettend sein können. Die Jugendlichen zeigten großes Interesse an den praktischen Übungen.

4. Rechtliches rund ums Moped

In der Einheit „Rechtliches rund ums Moped", die von der Polizei abgehalten wurde, wurden mit den Jugendlichen besonders heikle Themen diskutiert – ua das Thema „Auffrisieren" oder Tuning an Fahrwerk oder Motor. Viele Jugendliche sind sich der Konsequenzen nicht bewusst, wenn sie sich ein Moped kaufen und danach „auffrisieren". Manipulationen an Mopeds werden fast ausschließlich vorgenommen, um eine höhere Geschwindigkeit zu erreichen.

Ziel dieses Vortrags war die Sensibilisierung für und Aufklärung über die rechtlichen Konsequenzen im Zusammenhang mit Auffrisieren des Mopeds, Alkohol- und Drogenkonsum. Videospots und Diskussionen unterstützten die Auseinandersetzung mit diesem Themen.

C. Evaluation

Die Workshops wurden mit einer Vor- und Nachevaluation begleitet. Im Zuge der Evaluation fanden drei Erhebungen mittels Fragebogen statt. Die erste Erhebung wurde zwei bis drei Wochen vor dem Workshop in der jeweiligen Schule durchgeführt, die zweite Erhebung erfolgte direkt nach dem Workshop. Die letzte Erhebung fand fünf bis sechs Wochen nach dem Workshop in der jeweiligen Schule statt. Die Akzeptanz des Workshops wurde mittels Fragebogen erhoben.

Die wichtigsten Ergebnisse:

- Der Workshop genießt einen hohen Grad an Akzeptanz: 96,9% würden wieder an einem Workshop teilnehmen.
- Es lassen sich Veränderungen in der Einstellung der Jugendlichen feststellen: Sie können vor allem gefährliche Situationen eher erkennen als noch vor dem Workshop. Insgesamt 54,7% sind der Meinung, dass es durch den Workshop zu einer Veränderung ihrer Einstellung zum Mopedfahren gekommen ist – im Besonderen beim aufmerksameren, konzentrierteren und vorausschauenderen Fahren.
- Jugendlichen werden „innere" Gefahren beim Mopedfahren, wie Müdigkeit, Anstrengung, Aggressivität und allgemeines Befinden sowie deren Auswirkungen bewusst.
- Junge Mopedfahrer sind nach diesem Mopedworkshop eher der Meinung, dass diese Risiken auch sie selbst betreffen – die Selbstkritik beim Mopedfahren hat sich erhöht.
- Die Fahrfähigkeit hat sich nach Einschätzung der Jugendlichen verbessert.

D. Schlussfolgerungen: „Erlebnisworkshop“ als zweite Ausbildungsphase

Die Situation der Mopedlenker stellt sich derzeit wie folgt dar:

- Aus der Unfallstatistik geht hervor, dass Mopedlenker insgesamt und 15-Jährige Mopedlenker im Besonderen ein sehr hohes Unfallrisiko haben.
- Durch die gesetzliche Entwicklung konnten die Unfallzahlen nicht reduziert werden, im Gegenteil, die Zahl der verunglückten 15-Jährigen ist in den letzten Jahren stark gestiegen.
- Mit der vorliegenden 12. Novelle zum FSG[4] soll das Einstiegsalter für Mopedlenker generell auf 15 Jahre gesenkt werden. Es wird zwar nun allen Mopedlenkern eine praktische Schulung vorgeschrieben, in deren Rahmen zwei der acht vorgeschriebenen praktischen Übungseinheiten im öffentlichen Verkehr zu absolvieren sind. Ob damit allein allerdings die Zahl der verunglückten 15-Jährigen gesenkt werden kann, ist zu bezweifeln, da auch durch die Einführung der praktischen Schulung für 15-Jährige im Jahr 2005 die Unfallzahlen nicht zurückgingen.

In den Klassen A und B wurden mit der Mehrphasenausbildung bereits sehr gute Erfahrungen gemacht. So sank die Unfallzahl in der Klasse B um etwa ein Drittel.[5]

Es ist davon auszugehen, dass sich die Unfallzahlen bei Einführung einer zweiten Ausbildungsphase für Mopedlenker ähnlich positiv entwickeln werden. Das KfV empfiehlt daher, die erste Ausbildungsphase so zu gestalten, wie in der 12. Novelle zum FSG vorgeschlagen, zusätzlich jedoch noch eine praktische Prüfung einzuführen. Mit einer praktischen Prüfung kann das Bewusstsein für die Bedeutung der praktischen Schulung erhöht werden.

Als Basis für die Gestaltung der zweiten Ausbildungsphase für Mopedlenker kann der Erlebnisworkshop dienen. Das Konzept des Erlebnisworkshops orientiert sich an der zweiten Ausbildungsphase für Klassen A und B (§§ 4a, b FSG), deren Inhalte für junge Mopedlenker adaptiert wurden. Angesichts des hohen Unfallrisikos, dem jugendliche Mopedlenker unmittelbar nach dem Erwerb des Mopedausweises ausgesetzt sind, sollte die zweite Ausbildungsphase bereits drei bis sechs Monate nach Erlangung des Mopedausweises absolviert werden. Dadurch kann erreicht werden, dass bereits früh eine Reflexion über Erlebtes erfolgt und das Bewusstsein für die Gefahren im Straßenverkehr erhöht wird. Aus den Evaluationsergebnissen des Workshops lässt sich darüber hinaus schließen, dass bei einer solchen Maßnahme mit einer hohen Akzeptanz unter den Jugendlichen zu rechnen ist.

4) 30/ME 24. GP.
5) *Gatscha/Brandstätter,* Evaluation der zweiten Ausbildungsphase, ZVR 2008/86.

➜ In Kürze

Das Projekt „Erlebnisworkshop – Sicher auf 2 Rädern“ wurde konzipiert und umgesetzt, um jungen LenkerInnen von Mopeds die Realität auf Rädern näher zu bringen und ihnen die Möglichkeit einer konstruktiven und ehrlichen Auseinandersetzung mit den Risiken, die sich ergeben, anzubieten.
In vier Einheiten (Risikoworkshop, Fahrsicherheitstraining, Erste Hilfe, Rechtliches ums Moped) wurden Jugendliche an einem Tag eingeladen, sich praktisch zu erproben und ihre Erfahrungen im Moped-Alltag auszutauschen und zu reflektieren.

➜ Zum Thema

Über die Autorinnen:
Angelika Ledineg ist Projektleiterin Öffentlichkeitsarbeit, Landesstelle Steiermark im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV).
Kontakt: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Brückenkopfgasse 1, 8020 Graz, E-Mail: angelika.ledineg@kfv.at

Mag. Maria-Luise Fertner ist Psychologin und Leiterin des Teams Internationale Kooperationen & Verkehrssicherheitsmanagement im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV).
Kontakt: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien, E-Mail: marie-luise.fertner@kfv.at

Mag. Eva-Maria Erenli ist Verkehrsjuristin im Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV), Team Verkehrsverhalten.
Kontakt: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien, E-Mail: eva-maria.erenli@kfv.at
Internet: www.kfv.at

Von denselben Autorinnen erschienen:
Winkelbauer/Erenli, Ladungssicherung, ZVR 2009/36.

Literatur:
Vergeiner/Winkelbauer, Das neue Stufenführerschein-System der 3. EU-Führerscheinrichtlinie, ZVR 2008/266.