

Zeitschrift für

# VERKEHRS- RECHT



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

April 2013

04

109 – 144

## Beiträge

### Entwicklung der Rechtsprechung in Deutschland zu hohen Schmerzensgeldern *Lothar Jaeger* 112

Verkehrstauglichkeit und sozial akzeptiertes Risiko  
*Christian Ortner* 118

## Checkliste

### Neues im Luftfahrtrecht 2013

*Joachim J. Janezic* 123

## Rechtsprechung

Schmerzensgeld bei Beeinträchtigung des Sehvermögens  
*Karl-Heinz Danzl* 130

Keine Unterlassungsklage bei hinderndem Parken  
vor fremdem Grund *Johannes Stowasser* 131

## Judikaturübersicht Verwaltung

Entfernungsauftrag unterliegt dem  
Verhältnismäßigkeitsgrundsatz 135

Masseverwalter ist ab Bestellung für die Erteilung  
einer Lenkerauskunft zuständig 137

## Kuratorium für Verkehrssicherheit

Reform der Motorradfahrausbildung  
*Birgit Salamon und Martin Block* 138

# Reform der Motorradfahrausbildung

## Maßnahmen zur Prävention von Unfällen 16-jähriger Motorradlenker

ZVR 2013/67

§ 64 f KDV;  
§§ 4 a und 4 b  
FSG;  
§ 13 c FSG-DV

Risikokompetenz;

Gefahren-  
wahrnehmungs-  
training;

Motorrad;

3. EU-Führer-  
scheinrichtlinie

Seit Jänner 2013 können 16-Jährige einen Motorradführerschein erwerben, eine Änderung, die auf Basis europarechtlicher Vorgaben vorgenommen wurde. Um dem damit verbundenen Risiko zu begegnen – junge Lenker sind einer besonders hohen Unfallgefahr ausgesetzt –, wurde die Fahrausbildung reformiert. Dabei wurde insb der Präventionsansatz Risikokompetenz eingeführt, begleitet von einer entsprechenden Weiterbildung der Fahrlehrer. Im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase sind nunmehr auch ein Gefahrenwahrnehmungstraining und eine Perfektionsfahrt zu absolvieren.

Von Birgit Salomon und Martin Block

### Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Überblick über die neu eingeführten Maßnahmen
  - 1. Änderungen in der Fahrausbildung
    - a) Überarbeitung der Lehrpläne für Theorie- und Praxisausbildung
    - b) Einführung des Präventionsansatzes Risikokompetenz
  - 2. Zusatzausbildung für Fahrlehrer
  - 3. Mehrphasenausbildung der A-Klassen (MEP-A)
- C. Risikokompetenz
  - 1. Definition
    - a) Jugendliche und Risikokompetenz
    - b) Risikokompetenz als Kreislauf
    - c) Zielsetzung des Präventionsansatzes Risikokompetenz
  - 2. Erfahrungen bislang
    - a) Risk' n' fun
    - b) AdRisk

- 3. Praktische Umsetzung
  - a) In der Fahrschulausbildung
  - b) Als Zusatzausbildung für Fahrlehrer der Klasse A1
- D. Gefahrenwahrnehmungstraining
  - 1. Definition
  - 2. Praktische Umsetzung
- E. Ausblick

### A. Einleitung

Am 19. 1. 2013 trat die umfassendste Reform des FSG<sup>1)</sup> seit dessen Einführung 1997 in Kraft.<sup>2)</sup> Notwendig wurde diese Reform durch die 3. EU-Führerscheinrichtlinie,<sup>3)</sup> mit der insb eine neue Struktur des Klassen-

1) Bundesgesetz über den Führerschein, BGBl I 1997/120.

2) 14. FSG-Novelle, BGBl I 2011/61. Einen Überblick zu den Änderungen gibt *Kaltenegger*, Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie in Österreich, ZVR 2011/202.

3) RL 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates v 20. 12. 2006 über den Führerschein, ABl L 2006/403, 18.

systems eingeführt wurde, die Änderungen hinsichtlich des Berechtigungsumfanges der einzelnen Klassen sowie des Mindestalters mit sich brachte. Die Richtlinie wurde 2011 durch die 14. FSG-Novelle umgesetzt, Durchführungsbestimmungen ergingen durch Novellen zur FSG-DV,<sup>4)</sup> FSG-PV<sup>5)</sup> und KDV.<sup>6)</sup> Einige weitere Änderungen und Klarstellungen erfolgen durch die 15. FSG-Novelle.<sup>7)</sup>

Besonders tiefgreifend wurden die Motorradklassen reformiert: Das neue System sieht die nach Leistung abgestuften Klassen A1, A2 und A vor, wobei für „stärkere“ Motorräder auch ein höheres Mindestalter gilt (§§ 2, 6 FSG).

Klasse	Mindestalter	Berechtigungsumfang
A1	16	Motorräder bis zu 125 ccm und 11 kW, max Leistungsgewicht 0,1 kW/kg sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von nicht mehr als 15 kW
A2	18	Motorräder bis zu 35 kW und einem max Leistungsgewicht von 0,2 kW/kg
A	24 (20 bei 2 Jahren Vorbesitz A2)	alle Motorräder und dreirädrigen Kfz

Tabelle

Während für stärkere Motorräder das Mindestalter für Lenker ohne Vorerfahrung auf Motorrädern angehoben wurde – auf 24 statt bisher 21 Jahre –, wurde das Mindestalter für leichte Motorräder auf 16 Jahre abgesenkt. Jede der A-Klassen kann bei Erreichen des Mindestalters durch Absolvieren der kompletten Fahrausbildung und -prüfung erworben werden. Bei Vorbesitz der Klassen A1 oder A2 ist auch ein Umstieg auf die höheren Klassen möglich, dabei ist eine ergänzende Praxisausbildung oder eine praktische Prüfung zu absolvieren (§ 18 a FSG).

Die Absenkung des Mindestalters für Motorradlenker ist problematisch: Junge Motorradlenker sind häufig in Unfälle verwickelt,<sup>8)</sup> mit der Senkung des Einstiegsalters in die Motorradklassen wird erwartet, dass auch 16- und 17-jährige Lenker entsprechend häufiger verunglücken. Dabei ist zu beachten, dass mit der Klasse A1 – im Gegensatz zum Moped – auch ein Fahren auf der Autobahn möglich ist.

Aus Deutschland<sup>9)</sup> – wo 16-Jährige bereits Fahrzeuge der Klasse A1 lenken dürfen – ist bekannt, dass das Unfallrisiko<sup>10)</sup> der 15- bis 17-Jährigen im Straßenverkehr bei erhöhter Mobilität auf zweirädrigen Fahrzeugen steigt. 2011 verunglückten hier 62,4% der 15- bis 17-Jährigen mit Zweirädern (25,8% Mofa/Moped, 14,5% Motorrad inkl Leichtkraftrad und 22,1% Fahrrad). Bei der Betrachtung der Getöteten ändert sich das Bild deutlich zu Ungunsten der Motorräder, wobei rund doppelt so viele Jugendliche mit dem Motorrad ums Leben kamen als mit dem Mofa bzw Moped.

Um diesen Risiken zu begegnen, wurde vom KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) die Einführung begleitender Präventivmaßnahmen gefordert. Das BMVIT ergriff daraufhin die Initiative und berief –

mit dem Ziel einer im Sinne der Verkehrssicherheit optimalen Umsetzung der Richtlinie – Arbeitsgruppen ein, die sich mit der Reform der Motorradfahrausbildung befassten. In diesen Arbeitsgruppen wurden die Maßnahmen ausgearbeitet, die schließlich Eingang in das Führerscheinsrecht fanden. Damit soll bereits bei der Einführung des neuen Mindestalters sichergestellt werden, einem potenziellen Anstieg der Unfallzahlen bestmöglich entgegenzutreten. Folgende Maßnahmen, die vor allem auf die Unfallprävention bei jungen Motorradlern abzielen, wurden dabei umgesetzt und sind im Jänner 2013 in Kraft getreten:

- Risikokompetenzschulung im Rahmen der theoretischen und praktischen Ausbildung der Klasse A1,
- Zusatzausbildung der Fahrlehrer in Risikokompetenz, wenn sie Bewerber um die Klasse A1 ausbilden,
- Gefahrenwahrnehmungstraining im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase.

Im Folgenden wird im ersten Teil ein kurzer Überblick über die angeführten Maßnahmen gegeben; im zweiten Teil folgt eine genauere Beschreibung der Hintergründe, des Inhalts sowie der praktischen Umsetzung.

## B. Überblick über die neu eingeführten Maßnahmen

### 1. Änderungen in der Fahrausbildung

#### a) Überarbeitung der Lehrpläne für Theorie- und Praxisausbildung

Im Rahmen der Umsetzung der 3. EU-Führerscheinsrichtlinie wurde die theoretische Ausbildung der A-Klassen reformiert (Anlage 10 a KDV). Dabei wurde eine neue Struktur verankert, die auf dem „Initial Rider Training“ basiert, das im EU-Projekt „Developing a European Approach to the Initial Training of Motorcyclists“ als Modelllehrplan für die Motorradausbildung entwickelt wurde. Auch die praktische Ausbildung (Anlage 10 b KDV) wurde hinsichtlich der Vorgangsweise, die bei sämtlichen Übungen einzuhalten ist – von der Planung über die Einweisung des Fahrschülers bis hin zur Nachbesprechung –, an das Initial Rider Training angepasst.

#### b) Einführung des Präventionsansatzes Risikokompetenz

In der neuen Theorieausbildung wurde auch der Präventionsansatz Risikokompetenz verankert, mit dem den Fahrschülern Kompetenzen im Umgang mit Risikosituationen aus pädagogischer, jugendsoziologischer und entwicklungspsychologischer Sicht vermittelt werden sollen. Die Risikokompetenzausbildung ist bei der Klasse A1 verpflichtend, bei den Klassen A2 und A fakultativ im Unterricht zu vermitteln. →

4) Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung, BGBl II 1997/320; 10. Novelle zur FSG-DV, BGBl II 2012/472.

5) Fahrprüfungsverordnung, BGBl II 1997/321; 9. Novelle zur FSG-PV, BGBl II 2013/41.

6) Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967, BGBl 1967/399; 57. Novelle zur KDV 1967, BGBl II 2011/432; 59. Novelle zur KDV 1967, BGBl II 2012/471.

7) Beschlossen im NR am 31. 1. 2013, im BR am 7. 2. 2013, BGBl noch ausständig; vgl Beschluss NR 1985 BlgNR 24. GP.

8) Statistik Austria (2011).

9) Statistisches Bundesamt, Deutschland (2011).

10) Verunglückte je 100.000 Einwohner bzw Getötete je 1 Mio Einwohner. Statistisches Bundesamt, Deutschland.

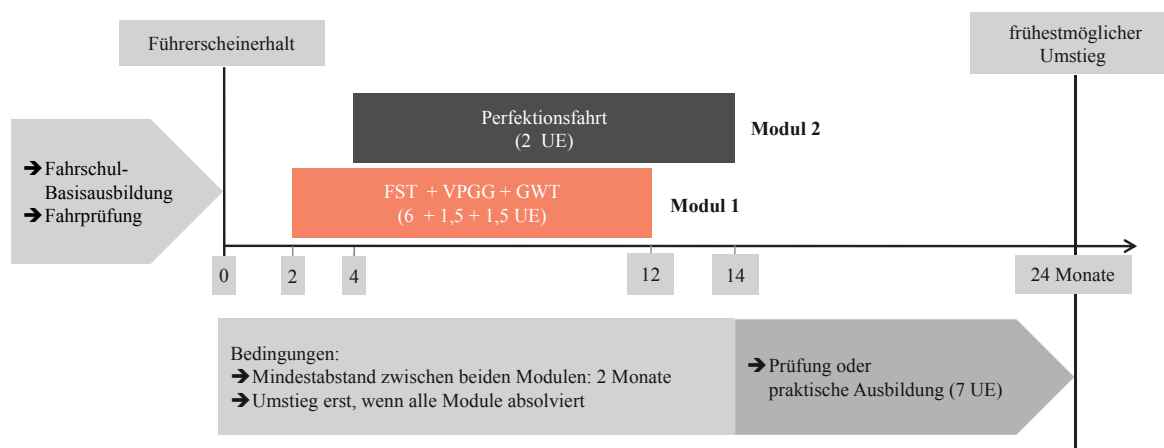


Abbildung 1: Ablauf der neuen Mehrphasenausbildung für die Motorradklassen und des Umstiegs auf die nächsthöhere Klasse. FST – Fahrsicherheitstraining, VPGG – verkehrspsychologisches Gruppengespräch, GWT – Gefahrenwahrnehmungstraining.

In der praktischen Ausbildung sind im Umfang von insgesamt zwei Unterrichtseinheiten bei den jeweils passenden Situationen A1-spezifische Inhalte zu vermitteln, wobei auf die klassenspezifischen Besonderheiten einzugehen ist. Zu diesen Inhalten zählt insb auch die Risikokompetenz, aber auch Fahren im Schnellverkehr (Autobahn, Autostraße; hinzuweisen ist insb auf die durch geringere Geschwindigkeit und geringeres Beschleunigungsvermögen entstehenden Risiken der Klasse A1), Überholen, Vorfahren neben oder zwischen bereits angehaltenen Fahrzeugen (Gefahr des Übersehenwerdens) sowie Fehlannahmen anderer Straßenbenützer (insb falsche Einschätzung der Annäherungsgeschwindigkeit bei Verwechslung mit einem Moped).

## 2. Zusatzausbildung für Fahrlehrer

Fahrlehrer, die Lenker der Klasse A1 praktisch ausbilden, müssen in Zukunft eine Zusatzausbildung zur Vermittlung von Risikokompetenz absolvieren (§ 64 b Abs 5). Die Ausbildung umfasst acht Unterrichtseinheiten zu je 50 Minuten (§ 64 f KDV), zum Inhalt vgl C.3.b).

## 3. Mehrphasenausbildung der A-Klassen (MEP-A)

Bisher waren im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase für die Klasse A ein Fahrsicherheitstraining (sechs Unterrichtseinheiten, UE) und ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch (zwei UE) zu absolvieren. Die Ergebnisse einer Evaluierung der MEP-A<sup>11)</sup> zeigten, dass die Wirkung der Maßnahme im Hinblick auf das Unfallrisiko bei Fahranfängern nicht optimal war und daher Änderungsbedarf bestand. Zusammen mit der Absenkung des Mindestalters aufgrund der EU-Richtlinie bildete diese Erkenntnis die Grundlage für eine Neugestaltung und Erweiterung der MEP-A.

Die neue MEP-A besteht aus zwei Modulen (§ 4 b Abs 3 FSG): Fahrsicherheitstraining und verkehrspsychologisches Gruppengespräch, die an einem Tag stattfinden, wurden um ein Gefahrenwahrnehmungstraining im Ausmaß von 1,5 UE erweitert (Modul 1). Dabei wurde das verkehrspsychologische Gruppengespräch auf 1,5 UE gekürzt, sodass insgesamt neun UE zu absolvieren sind. Als zweites Modul wurde eine Per-

fektionsfahrt im Ausmaß von zwei UE eingeführt, wie sie bereits im Rahmen der Mehrphasenausbildung für die Klasse B (MEP-B) vorgesehen ist. Modul 1 ist im Zeitraum von zwei bis zwölf Monaten nach Führerscheinerteilung zu absolvieren, Modul 2 im Zeitraum von vier bis 14 Monaten; zwischen beiden Modulen muss ein Mindestabstand von zwei Monaten liegen.

Bei der Perfektionsfahrt wurden die Inhalte aus der MEP-B für die Motorradausbildung angepasst (§ 13 a Abs 3 a FSG-DV). Das Gefahrenwahrnehmungstraining stellt eine neue, bewusstseinsbildende Maßnahme dar, die im Hinblick auf als besonders gefährlich identifizierte Unfalltypen die Wahrnehmung von Gefahrenschulen und Lösungsstrategien aufzeigen soll (§ 13 c FSG-DV). Durchgeführt wird das Gefahrenwahrnehmungstraining von den Psychologen, die auch zur Durchführung des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs berechtigt sind. Diese Psychologen müssen in Zukunft über eine Lenkberechtigung der Klasse A1, A2 oder A verfügen (§ 13 c Abs 5 FSG-DV), damit ein Praxisbezug der Ausbildung sichergestellt wird.

Nach Absolvierung der Mehrphasenausbildung kann ein Umstieg auf eine höhere Motorradklasse erfolgen (§ 18 a FSG): Nach zweijährigem Vorbesitz der Klassen A1 oder A2 kann der Kandidat die nächsthöhere Klasse erwerben, dabei kann er zwischen Praxisausbildung im Ausmaß von sieben UE und Prüfung wählen. Das Mindestalter für die Klasse A wird in diesem Fall auf 20 Jahre herabgesetzt. Bei Umstieg von A1 auf A ist jedenfalls eine praktische Prüfung zu absolvieren, Voraussetzung sind vier Jahre Vorbesitz der Klasse A1; das Mindestalter für die Klasse A bleibt bei 24 Jahren (s Abbildung 1).

## C. Risikokompetenz

### 1. Definition

Risikokompetenz bedeutet, ungewisse, gefährliche, nicht abschätzbare Ereignisse und Verläufe zu überden-

11) Pripfl/Brandstätter/Knowles/Gatscha, Evaluation der zweiten Ausbildungsphase im Rahmen des Führerscheinklasse A-Erwerbs (2010); gefördert aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im BMVIT.

ken und einschätzbar machen zu können. Dieser Prozess soll mit Hilfe der folgenden Grafik verdeutlicht werden:

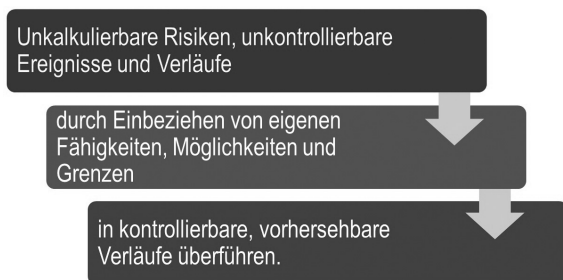


Abbildung 2

**a) Jugendliche und Risikokompetenz**

Risiken einzugehen ist nicht grundsätzlich negativ und gehört zur normalen Entwicklung zu einer erwachsenen Persönlichkeit dazu. Jugendliche streben danach, Erfahrungen mit Risikosituationen zu machen, und begeben sich oft ganz bewusst in entsprechende Situationen. Entwicklungsbedingte Faktoren (zB erhöhte Auslebenstendenz oder starke Beeinflussbarkeit durch Gruppendruck) spielen hierbei eine wichtige Rolle, weil sie sich negativ auf die Risikoeinschätzung auswirken können. Wissen um diese Einflüsse ist für Fahrlehrer und Fahrlehrer also von großer Bedeutung.

Der Präventionsansatz „Risikokompetenz“ trägt diesen Prämissen Rechnung und versucht den Jugendlichen auf Augenhöhe zu begegnen. Der Fakt, dass sich Jugendliche bewusst in Risikosituationen begeben, wird akzeptiert. Dabei wird das Prinzip der Selbstverantwortung vermittelt. Jugendliche wissen meist genau, wo die Risiken liegen. Zusammen mit ihnen sollen daher gemeinsame Strategien erarbeitet werden, die zu einem eigen- und sozialverantwortlichen Umgang mit Risiko führen.

**b) Risikokompetenz als Kreislauf**

Um die Handlungsspielräume und Kompetenzen der Jugendlichen zu erweitern, bedarf es einer Rückkopplung: Lernen kann nur durch Integration von Erfahrungen in das weitere Handeln erfolgen. Dieser Prozess lässt sich wie folgt darstellen:

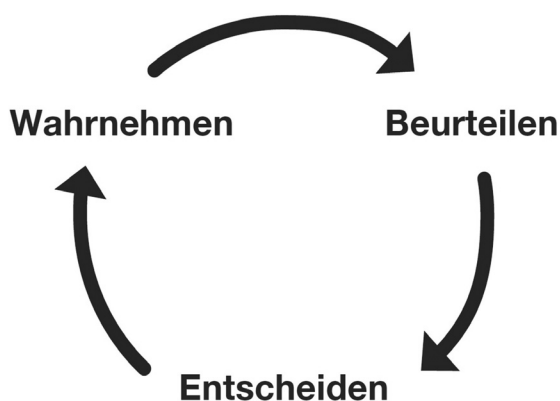


Abbildung 3

Der Kreislauf startet mit der Kompetenz, Risiken zunächst wahrzunehmen, wobei die Wahrnehmung von

vielfältigen psychischen und physischen Einflussfaktoren determiniert ist (Wahrnehmungskompetenz). Hat man ein Risiko wahrgenommen, muss dieses vor dem Hintergrund gemachter Erfahrungen beurteilt werden (Beurteilungskompetenz), was wiederum die Basis für die abschließende Entscheidung, das Risiko einzugehen oder nicht, darstellt (Entscheidungskompetenz).

Da die Entscheidung für oder gegen ein Risiko bei Jugendlichen oft unreflektiert erfolgt, soll mit Hilfe dieses Kreislaufs aufgezeigt werden, wie wichtig die Abschätzung der Situation, eben durch bewusste Reflexion eigener Fähigkeiten, Möglichkeiten und Grenzen, ist. Schließlich wirkt sich jede Entscheidung später wieder als Eingangsparameter auf die Wahrnehmung einer künftigen Situation aus, wodurch sich der Kreislauf in einer Feedbackschleife schließt.

**c) Zielsetzung des Präventionsansatzes Risikokompetenz**

Ziel ist es, bei Jugendlichen Risikokompetenz zu entwickeln und die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen. Hier geht es nicht um Risikovermeidung, sondern darum, dass Jugendliche Kompetenzen erwerben, damit sie Risikosituationen wahrnehmen, beurteilen und dann selbst- und sozialverantwortlich entscheiden können.

Dabei ist die Veränderung des Verhaltens nicht das primäre Ziel. Vielmehr geht es um die Veränderung der Verhältnisse, dh die Stärkung der Persönlichkeit, des Selbstwertgefühls und die Unterstützung bei der Bewältigung von Entwicklungsaufgaben. Für die Präventionsarbeit entscheidend sind schließlich die Kommunikation mit den Jugendlichen, das Verstehen ihrer Bedürfnisse und vor allem die Berücksichtigung entwicklungsrelevanter Prozesse.<sup>12)</sup>

**2. Erfahrungen bislang**

Die folgenden beiden Projekte bilden die Grundlage für die Aufnahme des Präventionsansatzes Risikokompetenz in die Fahrausbildung. Darin werden Methoden und Maßnahmen entwickelt und eingesetzt, mit denen Jugendliche zielgerichtet und vor allem zeitgemäß sicherheitsrelevante Inhalte vermittelt werden können.

**a) Risk' n' fun<sup>13)</sup>**

Risk' n' fun ist ein Ausbildungsprogramm der Österreichischen Alpenvereinsjugend für die Bereiche Freeride und Klettern. Zentrale Drehscheibe sind fünftägige Trainingscamps, an denen Jugendliche aus dem gesamten deutschsprachigen Raum teilnehmen und mit den Trainern an persönlichen Strategien zur Risikooptimierung arbeiten. Der Bogen spannt sich neben den Camps von Workshops für Schulen, Auftritten bei Fachveranstaltungen und Multiplikatorenseminaren bis hin zu wissenschaftlichen Forschungsprojekten.

Das Konzept verbindet dabei das Lernen von Hard-skills (zB technische Grundlagen, Fähigkeiten und Fer-

12) Beispielsweise gilt für Jugendliche im Alter zwischen zwölf und 16 Jahren, dass sich diese verstärkt an ihrer Peergroup (die etwa gleichaltrige soziale Bezugsgruppe) orientieren und folglich maßgeblich von dieser beeinflusst sind.

13) [www.alpenverein.at/portal/jugend-familie/aus-weiterbildung/risk-n-fun.php](http://www.alpenverein.at/portal/jugend-familie/aus-weiterbildung/risk-n-fun.php) bzw [www.risk-fun.com](http://www.risk-fun.com) (letzter Zugriff: 20. 3. 2013).

tigkeiten) und Softskills (zB Reflexion des eigenen Risikoverhaltens, Gespür für gruppenspezifische Prozesse und Entscheidungsfindung). Darüber hinaus wird der Fokus auf Peer Education<sup>14)</sup> gelegt, die die Tatsache berücksichtigt, dass Lernen und Entwicklung in Settings, die von allen Beteiligten als stimmig erlebt werden, effizienter und nachhaltiger sind. Durch die mittlerweile zwölfjährige Erfahrung kann das Projekt risk' n' fun als Best Practice gelten und als Vorbild für die Vermittlung von Risikokompetenz dienen.

#### b) AdRisk<sup>15)</sup>

Das Projekt AdRisk zielte – anders als die meisten Programme zur Verkehrsunfallverhütung bei Jugendlichen – nicht auf eine Kampagne gegen ein bestimmtes Risiko ab. Ähnlich wie bei risk' n' fun geht es um die Akzeptanz, dass sich Jugendliche bewusst in Risikosituationen begeben. AdRisk will Jugendliche bei diesem Prozess unterstützen und helfen, durch Bewusstseinsbildung Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen sicheren Umgang mit Risiko ermöglichen.

Koordiniert vom KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) wurden im Auftrag der EU (Generaldirektion Öffentliche Gesundheit) mehrere Materialien, Programme und Kampagnen zur Unfallpräventionsarbeit mit Jugendlichen entwickelt und veröffentlicht. Einer anfänglichen Studie zu Verletzungsraten und dem Risikoverhalten Jugendlicher in Europa folgte die Erarbeitung eines Good-Practice-Guides. Für nationale Aktionen zur Unfallverhütung wurden Richtlinien formuliert. Darüber hinaus wurde ein Strategiepapier geschaffen, das sich an Regierungen, Ministerien und andere nationale Akteure richtet.

### 3. Praktische Umsetzung

#### a) In der Fahrschulbildung

Für ein grundsätzliches Verständnis der Thematik auf Seiten der Fahrschüler ist eine theoretische Einführung, mit der erste Impulse zur Risikokompetenz vermittelt werden, unabdingbar. Im praktischen Fahrunterricht können diese Impulse aufgegriffen und weiter verfestigt werden. Die neue, auf Basis des Initial Rider Trainings vorgesehene Vorgangsweise sieht die Herstellung eines Bezugs der Übung zur späteren Verkehrsteilnahme – insb eine Besprechung der situationsspezifischen Risiken, der möglichen Vorbereitung darauf und die Erläuterung einer risikooptimierten Verhaltensweise – vor. Für Bewerber um die Lenkberechtigung der Klasse A1 stellt Risikokompetenz einen von insgesamt fünf klassenspezifischen Schwerpunkten dar, wodurch gezielte Interventionen direkt im realen Verkehrsgeschehen stattfinden können.

Grundsätzlich sollen Bewusstseinsbildung und Risikokompetenz innerhalb aller Themen eine zentrale Rolle spielen. Konkrete Situationen, an welchen sich Überlegungen zur Risikoeinschätzung durchexerzieren lassen, können herangezogen werden. Beispielsweise soll ein Fahrlehrer eine Situation, die während der praktischen Ausbildung auftritt, nutzen, um seinen Schüler mit den entsprechenden möglichen Gefahren zu konfrontieren. Diese sollen dann im Anschluss an die Fahrt diskutiert werden. Dabei soll sich der Fahrschüler zu-

nächst überlegen, welche Vorbereitungen im Umgang mit dieser Risikosituation notwendig sind. Hier spielt die Wahrnehmung von Rahmenbedingungen als Entscheidungsvoraussetzung eine zentrale Rolle.

Ein nächster Schritt ist die Fähigkeit, vor dem Eingehen eines Risikos kurz innezuhalten und die Situation, bevor die Entscheidung zur Handlung getroffen wird, hinsichtlich möglicher Risiken abzuwägen. Diese Form der Reflexion fördert die Bewusstseinsbildung, ermöglicht den aktiven Austausch zwischen Schülern und Lehrern und hilft bei der Integration der Risikoerfahrungen in den eigenen Erfahrungsschatz.

#### b) Als Zusatzausbildung für Fahrlehrer der Klasse A1

In der Zusatzausbildung nach § 64 f KDV werden folgende Inhalte vermittelt:

- Konzepte zu Risikoverhalten und Kompetenzentwicklung von Jugendlichen aus Pädagogik, Jugendsoziologie und Entwicklungspsychologie,
- das Risikokompetenzmodell (Wahrnehmen – Beurteilen – Entscheiden),
- die Bedeutung von Risikokompetenzentwicklung bei Jugendlichen zur Unfallprävention, insb im Hinblick auf das Fahren mit Motorrädern,
- Methoden und Hilfsmittel zur Arbeit mit Jugendlichen in Bezug auf die Entwicklung von Risikokompetenz,
- die Umsetzung der erworbenen Kenntnisse in der Fahrschulbildung und Verknüpfung mit anderen Methoden,
- gemeinsame Auseinandersetzung mit Positionen zum Risikoverhalten von Jugendlichen.

Idealerweise sollen dabei einem theoretischen Input praktische Anwendungsbeispiele folgen, die schließlich vor dem Hintergrund der Erfahrungen der Teilnehmer reflektiert werden. In Form von Übungen, Workshops und Gruppendiskussionen sollen die Fahrlehrer aktiv jene Methoden und Inhalte kennenlernen, die es schließlich anzuwenden und weiterzuvermitteln gilt. Darüber hinaus wird die Zusatzausbildung auch als freiwillige Weiterbildung für Fahrschullehrer, die nur theoretischen Unterricht erteilen, angeboten; dieses Angebot wird vielfach auch wahrgenommen.

### D. Gefahrenwahrnehmungstraining

#### 1. Definition

Gefahrenwahrnehmungstraining soll die Fähigkeit steigern, aus aktuellen Informationen ein schlüssiges Bild einer Verkehrssituation zu konstruieren und möglichst rasch adäquat zu reagieren.<sup>16)</sup> Dabei werden die Schwer-

14) Peer Education geht davon aus, dass Jugendliche Inhalte in ihr Erkenntnis- und Verhaltensrepertoire mit höherer Bereitschaft aufnehmen, wenn ihnen diese von Gleichaltrigen vermittelt werden. Peer Education bedeutet somit das Lernen von Gleich zu Gleich, Angehörige einer sozialen Gruppe oder gleicher sozialer Stellung lernen voneinander.

15) [www.eurosafe.eu.com/csi/eurosafe2006.nsf/wwwcontent/l2adolescentsrisktaking-adriskproject-adrisk1.htm](http://www.eurosafe.eu.com/csi/eurosafe2006.nsf/wwwcontent/l2adolescentsrisktaking-adriskproject-adrisk1.htm) (letzter Zugriff: 20. 3. 2013).

16) Rauch/Gradenegger/Krüger, Die SAGAT-Methode zur Erfassung von Situationsbewusstsein im Fahrkontext, in Fortschritte der Verkehrspsychologie. Beiträge vom 45. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Psychologie (2008) 197.

punkte auf jene Unfallszenarien gelegt, die aufgrund der Unfallstatistik als besonders gefährlich eingestuft werden.

Unfälle junger Motorradlenker können ua auf die noch gering ausgebildete Fähigkeit, Gefahren zu erkennen, zurückgeführt werden. Untersuchungen<sup>17)</sup> zeigen, dass Gefahren deutlich schneller von erfahrenen Personen erkannt werden als von Fahranfängern. Mit Hilfe eines Gefahrenwahrnehmungstrainings ist es möglich, die Geschwindigkeit und Qualität einer entsprechenden Reaktion deutlich zu verbessern.

Da beim Gefahrenwahrnehmungstraining innerhalb der MEP-A jedoch lediglich insgesamt 1,5 Stunden vorgesehen sind, muss klar sein, dass die Intervention nur punktuell sein kann. Entsprechend ist die Zielsetzung eine grundlegende Bewusstseinsbildung, die Vermittlung relevanter Unfallszenarien und vor allem die Weitergabe der Methoden, die für eine selbständige Gefahrenwahrnehmung unabdingbar sind.

## 2. Praktische Umsetzung

Im Zuge des ersten Moduls der MEP-A absolvieren die Teilnehmer zunächst ein Fahrsicherheitstraining, danach folgt das verkehrspsychologische Gruppengespräch, bei welchem es vor allem um die Betrachtung der Persönlichkeit und individueller unfallkausaler Mechanismen geht.

Das Gefahrenwahrnehmungstraining rundet das Modul mit den folgenden Inhalten ab (§ 13 c Abs 6 FSG-DV):

- Schulung der visuellen Gefahrenwahrnehmung durch geeignete Filmausschnitte, Bewusstseinsbildung bzgl des Ausmaßes der mit der jeweiligen Situation verbundenen Gefahr,
- Erarbeitung von unfallpräventiven Verhaltensreaktionen und Maßnahmen, die zu einer defensiven Fahrweise führen,
- mentales Festigen und Einüben unfallpräventiver Verhaltensreaktionen.

Aus der Unfallstatistik ergeben sich beispielsweise folgende Schwerpunkte hinsichtlich der Unfallsituationen, die praxisnah diskutiert werden können:

- Alleinunfälle,
- toter Winkel,
- Übersehenwerden,
- Unfälle mit Begegnungsverkehr,
- Überholunfälle,
- Vorrangmissachtung,
- entgegenkommender Linksabbieger.

In der Praxis werden die Situationen vom Trainer zunächst grafisch präsentiert. Zusammen mit den Teilnehmern werden danach jene Verhaltensweisen erarbeitet, welche die Best Practice zur Prävention des Szenariums darstellen (defensive Fahrweise). Schließlich werden jene Notmanöver genannt, die im Ernstfall zur Vermeidung einer Kollision oder eines Unfalls führen können. Mit Hilfe von Filmausschnitten und Videosequenzen – hier können die Teilnehmer direkt Gefahrenwahrnehmung üben – werden die Szenarien weiter verdeutlicht.

## E. Ausblick

Mit der jüngsten Reform des Führerscheins werden zwei innovative Ansätze in die Motorradfahrausbildung eingeführt. Die Integration einer Risikokompetenzausbildung in die Fahrausbildung der Klasse A1 ist ein erster Schritt im Hinblick auf eine weitreichende Implementierung des – bereits als erfolgreich erwiesenen – Risikokompetenzansatzes in die Fahrausbildung. Dabei ist ein Multiplikatoreffekt zu erwarten, der sich positiv auf andere Führerscheinklassen auswirkt: Die in Risikokompetenz geschulten Fahrlehrer werden diesen Ansatz – so ist zu hoffen – bei allen Fahrschülern einsetzen. Das langfristige Ziel muss sein, den neuen Präventionsansatz auch in der Fahrausbildung weiterer Klassen verbindlich vorzusehen und als grundsätzlich wichtigen Teil der Ausbildung von jungen Lenkern breitflächig zu kommunizieren.

Die Mehrphasenausbildung der Klasse A wird mit der Reform aufgewertet und um eine bewährte (Perfektionsfahrt) sowie eine innovative (Gefahrenwahrnehmungstraining) Maßnahme ergänzt.

Zentral für den Erfolg der neuen Maßnahmen ist eine hohe Qualität bei deren Umsetzung. Dies kann nur im Zuge einer intensiven Zusammenarbeit aller am Ausbildungsprozess Beteiligten (Fahrschulen, Fahrsicherheitszentren, Verkehrspsychologen und Trainer) erreicht werden. Dabei muss eine laufende Evaluation aller Lehrinhalte vorgenommen werden, die es erlaubt, mögliche Schwachstellen herauszufiltern und frühzeitig zu intervenieren. Auf diese Weise kann das Ziel erreicht werden, das Unfallrisiko junger Motorradlenker von Anfang an gering zu halten.

17) McKenna/Crick, Hazard Perception in Drivers: A Methodology for Testing and Training, in OECD/ECMT Transport Research Centre, Young drivers. The road to safety (2006) 88.

### → In Kürze

Mit der jüngsten Reform des Führerscheins werden zwei innovative Ansätze in die Motorradfahrausbildung eingeführt: Eine systematische Risikokompetenzschulung für Führerscheinwerber der Klasse A1, begleitet von einer entsprechenden Ausbildung der Fahrlehrer, bereitet die Lenker auf den Umgang mit Risiken im Straßenverkehr vor. Ein Gefahrenwahrnehmungstraining im Rahmen der Mehrphasenausbildung für die Klasse A zielt auf die Verbesserung der Wahrnehmung von und Reaktion in gefährlichen Situationen ab.

### → Zum Thema

#### Über die Autoren:

Mag. Birgit Salamon ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im Kuratorium für Verkehrssicherheit. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, 1100 Wien. Tel: +43 (0)5 770 77-1205, E-Mail: birgit.salamon@kfv.at, Internet: www.kfv.at

Mag. Martin Block arbeitet als selbständiger Risikokompetenztrainer und Präventionsberater für das Kuratorium für Verkehrssicherheit. E-Mail: martin.block@gmx.net



**Von derselben Autorin erschienen:**

*Knowles/Salamon*, Schülertransporte im Gelegenheitsverkehr, ZVR 2012/230; *Steiner/Bauer/Salamon/Robatsch*, Einführung der Radhelmpflicht für Kinder bis zum vollendeten 12. Lebensjahr, ZVR 2011/154; *Salamon*, Die Führerschein-Nachschulung, ZVR 2011/43; *Künzel/Krone/Salamon*, Das Vormerksystem – erste Auswirkungen und Erfahrungen, ZVR 2009/95; *Salamon*, Schülertransporte – ein Gesamtüberblick, ZVR 2008/235.

**Literatur:**

*Einwanger*, Mut zum Risiko: Herausforderungen für die Arbeit mit Jugendlichen (2007).

**Links:**

risk' n' fun:

[www.alpenverein.at/portal/jugend-familie/aus-weiterbildung/risk-n-fun.php](http://www.alpenverein.at/portal/jugend-familie/aus-weiterbildung/risk-n-fun.php)

bzw [www.alpenverein.at/risk-fun/](http://www.alpenverein.at/risk-fun/)

AdRisk:

[www.eurosafe.eu.com/csi/eurosafe2006.nsf/wwwVwContent/l2adolescentsrisktaking-adriskproject-adrisk1.htm](http://www.eurosafe.eu.com/csi/eurosafe2006.nsf/wwwVwContent/l2adolescentsrisktaking-adriskproject-adrisk1.htm)