

Zeitschrift für

VERKEHRSS-**ZVR** RECHT

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

April 2015

04

109 – 144

Beiträge

**Dashboard-Cam – Zulässig zur
Beweissicherung bei Verkehrs-
unfällen?** *Rainer Knyrim und Gerald Trieb* ➔ 112

**Fahrerassistenzsysteme,
Unfalldatenspeicher & eCall**
Julia Konzett und Claudia Riccabona-Zecha ➔ 117

Rechtsprechung

**Kein Schmerzensgeld für den bloßen Trennungsschmerz
bei Unterbrechung des Kontakts zum Kind** *Georg Kathrein* ➔ 128

Beweislastregeln bei Kollision einer Pistenraupe mit Snowboarder
Christian Huber ➔ 133

Judikaturübersicht Verwaltung

**Wissen um Unfall in subjektiver Hinsicht,
gehörige Aufmerksamkeit ist gefordert** ➔ 135

**Abstellen des Kfz in der Nähe der Wohnung des Ausweisinhabers,
Vermutung des Beförderungszwecks** ➔ 138

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Moderne Fahrausbildung am Beispiel Motorrad-Spätstarter
Florian Schneider und Daniela Knowles ➔ 138



Moderne Fahrausbildung am Beispiel Motorrad-Spätstarter

Das Aus- und Weiterbildungsmodell „Nah dran“

Die Unfallzahlen in Österreich sind über die letzten Jahre hinweg deutlich rückläufig. Bei genauer Betrachtung dieser Zahlen zeigt sich jedoch, dass einzelne Subgruppen starke Zuwächse haben. Dazu gehören im Besonderen die Motorradfahrer. Innerhalb dieser Gruppe wiederum sind die Motorrad-Spätstarter – Lenker ab 39 Jahren, die ihre Lenkberechtigung seit weniger als sechs Jahren besitzen – besonders gefährdet. Im nachfolgenden Artikel wird ein Lösungsweg aufgezeigt, wie diesem Risiko bereits in der Ausbildungsphase entgegengewirkt werden kann.

Von Florian Schneider und Daniela Knowles

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Begriffsdefinitionen

- 1. „Lebenslanges Lernen“
- 2. „Neue Lernkulturen“
- 3. „Lernen und Lehren mit Technologien“
- C. „Nah dran“ konkret

ZVR 2015/66

§ 64b KDV;
§ 13a FSG-DV

Motorrad;
Fahrausbildung;
Unfallprävention;
Motorrad-Spät-
starter

- D. „Nah dran“ in der Praxis: Motorrad-Spätstarter
1. Das Problem
 2. Geplante Änderungen
 3. „Nah dran“ für Motorrad-Spätstarter
- E. Fazit

A. Einleitung

Betrachtet man die allgemeine Unfallstatistik der letzten Jahre, so ist ersichtlich, dass die Unfall- und Verunglücktenzahlen rückläufig sind. Wirft man jedoch einen detaillierten Blick auf die Statistik, ist erkennbar, dass die Entwicklung bei einzelnen Gruppen gegen diesen Trend verläuft – allen voran bei Motorrad-, Moped- und Radfahrern. Bei den Motorradfahrern sind es vor allem Personen ab 39 Jahren, die ein deutlich höheres Unfallrisiko haben und häufiger verunglücken. Die augenscheinlich am höchsten gefährdete Gruppe der ab 39-Jährigen sind die „Motorrad-Spätstarter“. Diese Personengruppe besitzt den A-Führerschein seit weniger als sechs Jahren – meistens erlangen sie die Lenkberechtigung erst kurz bevor sie mit dem Hobby Motorradfahren loslegen. Und das macht sich bemerkbar: Motorrad-Spätstarter haben im Vergleich mit anderen Altersgruppen von Motorradfahrern ein **23-fach höheres Risiko**, bei einem Unfall tödlich zu verunglücken.

Ein vielversprechender Lösungsweg für dieses Problem führt über die Fahrausbildung. Im Herbst 2014 waren zwei Novellen¹⁾ in Begutachtung (s im Detail Abschnitt D.2), die eine umfangreichere praktische Ausbildung für Motorradfahrer generell und Spätstarter im Besonderen vorsehen. Weitgehende inhaltliche Reformen waren jedoch nicht enthalten. Sollten diese Änderungen wie geplant umgesetzt werden, wäre dies ein erster Schritt in die richtige Richtung. Es ist jedoch zu bezweifeln, dass durch die quantitative Ausweitung der Ausbildung eine bedeutende Reduktion der Unfallzahlen erzielt werden kann. Das aktuelle Konzept der Fahrausbildung stößt vielmehr an seine Grenzen und sollte daher grundlegend überdacht werden. Ziel muss es sein, eine moderne, an die individuellen Bedürfnisse der Lenker angepasste Ausbildung zu schaffen. Die Motorrad-Spätstarter als aktuelles Problem können dabei als Modellfall dienen.

Moderne Unfallprävention einschließlich der Fahrausbildung muss ein individuelles Angebot für unterschiedliche Risikogruppen sein. Daher hat es sich das KFV zur Aufgabe gemacht, für verschiedene Zielgruppen und Themen wirkungsvolle Aus- und Weiterbildungsprogramme zu mehreren Themen der Unfallprävention zu schaffen, die das Risikobewusstsein der Verkehrsteilnehmer fördern. Um dies zu erreichen, wurde ein Aus- und Weiterbildungsmodell entwickelt, welches einfach zu verstehen und für alle Themenfelder der Unfallprävention anwendbar ist – „Nah dran“.

B. Begriffsdefinitionen

Die Basis für die Entwicklung des Ausbildungsmodells „Nah dran“ stellen Konzepte wie „Lebenslanges Lernen“, „neue Lernkulturen“ und „Lernen und Lehren mit Technologien“ dar.

1. „Lebenslanges Lernen“

Die Thematik des Lebenslangen Lernens hat in den letzten Jahren in den unterschiedlichsten gesellschaftlichen Bereichen wie auch in der Erwachsenenbildung an Bedeutung gewonnen. Der Erwerb von Bildung, Qualifikation und Kompetenz ist nicht auf eine bestimmte Lebensphase beschränkt, sondern wird vielmehr als ein lebenslanger Prozess verstanden. Unter dieser Annahme stellt sich die Frage nach adäquaten Lernkulturen (und Lernformen), um gesellschaftliche Veränderungsprozesse und individuelle Bedürfnisse in einer ausgewogenen Balance zu berücksichtigen.²⁾

2. „Neue Lernkulturen“

Der Begriff „Neue Lernkulturen“ wird in der einschlägigen Fachliteratur oftmals diskutiert und je nach Einsatzgebiet anders verstanden. Allgemein wird im Zuge von neuen Lernkulturen jedoch meist von einer Verlagerung von einer Teilnehmerorientierung auf eine Teilnehmerzentrierung gesprochen. Darunter ist zu verstehen, dass der Lernende den Prozess des Lernens selbst steuern und individuell entscheiden kann, welche Inhalte für ihn relevant sind.

Die Idee des selbstgesteuerten Lernens liegt in der Annahme, dass es für den Lernerfolg wesentlich ist, wenn Lernende selbst über Ziele und Inhalte, Lernmethoden und -geschwindigkeiten entscheiden können. Im Kern geht es also darum, Rahmenbedingungen zu schaffen, die lernförderlich sind, und die Lernenden entsprechend zu motivieren. Angestrebt werden Lernarrangements, in denen die Lernenden über eine große Freiheit hinsichtlich der angebotenen Lerninhalte und Lernmethoden verfügen – mit dem Ziel eines möglichst hohen Partizipationsgrades der Teilnehmenden. Abhängig von der Art und Anzahl der Faktoren, die von den Lernenden selbst bestimmt oder gesteuert werden, liegt ein niedrigerer oder höherer Grad an Selbststeuerung vor.³⁾

3. „Lernen und Lehren mit Technologien“

Seit einigen Jahren wird die Diskussion rund um die Entwicklung flexibler und innovativer Bildungswege von technologischen Themen begleitet. Aus der Perspektive der Erwachsenen- und Weiterbildung geht es insbesondere darum, neues Wissen (vor dem Hintergrund des bisherigen Wissens) im jeweiligen privaten, gesellschaftlichen und beruflichen Kontext differenziert und anwendungsorientiert zu vermitteln. Technologie wird dieser Betrachtungsweise und dem Wunsch nach Selbststeuerung gerecht, indem sie mehr Flexibilität in der Gestaltung von Lehr- und Lern-Arrangements ermöglicht.⁴⁾ →

1) 12. FSG-DV-Novelle und 61. KDV-Novelle. Mit Stand 26. 2. 2015 waren diese Novellen noch nicht im BGBl kundgemacht.

2) *Chisholm et al*, Wissen – Chancen – Kompetenzen. Strategie zur Umsetzung des lebenslangen Lernens in Österreich. ExpertInnenbericht zum Konsultationsprozess, Working Paper (2009) 17.

3) *Feldbusch*, Neue Lernkulturen in der Weiterbildung. Konzeption und Evaluation einer Selbstlernarchitektur in der Volkshochschule (2008) 13.

4) *Herber et al*, Technologieeinsatz in der Erwachsenen- und Weiterbildung. Lernen und Lehren mit Technologien – Ein interdisziplinäres Lehrbuch (2013) 2.

Eine Diskussion über Lernen und Lehren mit Technologien setzte eine Präzisierung zweier verwendeter Begrifflichkeiten voraus:

- „**Technologiegestütztes Lernen**“ umfasst die weiteste Spanne von Technologien, mit deren Hilfe Aktivitäten des Lernens unterstützt werden. Immer wenn in einer Lehr- oder Lernsituation eine Technologie zum Einsatz kommt, kann von technologiegestütztem Lernen gesprochen werden.⁵⁾
- Unter dem Begriff „**E-Learning**“ sind sämtliche Formen des Lernens mit elektronischen Medien zu verstehen. Gemeint ist ein Lernen, das mit Informations- und Kommunikationstechnologien unterstützt bzw ermöglicht wird.⁶⁾

C. „Nah dran“ konkret

„Nah dran“ versteht sich als Aus- und Weiterbildungsmodell, das Lehrinhalte zu Themen der Unfallprävention zielgruppengerecht in Form von E-Learning-Modulen anbietet. Dies hat für die Lernenden folgende Vorteile:

- Sie können ihr **Lerntempo individuell** steuern. Dh einzelne Lehreinheiten können beliebig oft angesehen werden, bis der Inhalt ausreichend gefestigt ist.
- Sie sind **zeitlich und räumlich flexibel**. Dh die Lernenden können frei wählen, auf welchen (mobilen) Endgeräten (PC, Laptop, Tablet, Mobiltelefon) bzw an welchen Örtlichkeiten (Voraussetzung ist eine Internetverbindung) sie die Lehreinheiten „konsumieren“.
- Sie können **frei wählen, in welcher Reihenfolge** sie die Lehreinheiten absolvieren.

Die Aufbereitung der Inhalte im Modell „Nah dran“ ist so konzipiert, dass diese zielgruppenspezifisch möglichst leicht erfasst und die Lehrinhalte „verinnerlicht“ werden können. Je nach Lernziel und Inhalt werden unterschiedliche Formen der Darstellung gewählt. Dies kann zB ein Film, eine Animation, eine Wissensfrage oder eine zu lösende Aufgabe sein.

Des Weiteren kann durch das E-Learning-Programm ein automatisiertes, individuelles Feedback an den Lernenden gegeben werden. Dies kann beispielsweise nach der Absolvierung von Wissensfragen der Hinweis sein, dass es für den Lernenden besser wäre, einzelne Inhalte nochmals zu absolvieren. Durch Wiederholungen einzelner Lehrinhalte verfestigt sich das Gelernte und die Wissensfragen können korrekt beantwortet werden.

Das Modell „Nah dran“ beruht im Wesentlichen auf **drei Säulen**:

Peer-to-Peer-Prinzip (Aufmerksamkeit bzw Betroffenheit schaffen)

Im ersten Schritt erfolgt eine Konfrontation mit „Peers“ (gleichgestellte Personen, also etwa andere Motorradfahrer), die über ihre positiven, aber im Besonderen über ihre negativen Erfahrungen zur jeweiligen Themenstellung berichten („persönliche Geschichte“). Dadurch soll der Lernende „wachgerüttelt“ und ihm aufgezeigt werden, dass ein Unfall mit den entsprechenden Folgewirkungen jede Person treffen kann und die Inhalte im jeweiligen E-Learning-Programm dazu geeignet

sind, präventiv einen möglichen Unfall zu vermeiden.

Zielgruppenorientiertes Tutorial (individuelle Zielgruppenorientierung)

Für ein Aus- bzw Weiterbildungsprogramm werden mehrere inhaltliche Themen (sog Tutorials) aufbereitet. Die Inhalte dieser Tutorials orientieren sich an den möglichen Problemfeldern der jeweiligen Zielgruppe (diese Problemfelder können zB durch Unfallanalysen, Tiefeninterviews, quantitative Befragungen etc definiert werden). Ergänzt werden diese durch Themen, welche für die Zielgruppe einen Mehrwert, vor allem hinsichtlich Risikokompetenz und Gefahrenbewusstsein, erzielen. Die thematischen Inhalte können zielgruppengerecht kommuniziert werden – jeder bekommt das, was er auch tatsächlich benötigt (Effektivitätssteigerung durch Individualisierung). Zu diesem Zweck kann vor den Beginn des E-Learning-Programmes ein kurzer Fragebogen gestellt werden, in dem das bestehende Wissen des jeweiligen Lernenden abgefragt wird.

Nachhaltigkeitsplattform (Nachhaltigkeit)

Da gerade bei einmaligen, zeitlich befristeten Ausbildungen (Erwerb einer Lenkberechtigung, Absolvierung eines Weiterbildungsseminars etc) eine Verhaltensänderung auf Dauer nicht sichergestellt werden kann, wird in jedem Aus- und Weiterbildungsmodul, das iS von „Nah dran“ konzipiert wurde, ein Nachhaltigkeitsaspekt berücksichtigt. Dies basiert zum einen darauf, dass die einzelnen Tutorials dem Lernenden als langfristige Begleitung zur Verfügung stehen. Dh, hat sich ein Nutzer einmal im System angemeldet, kann er immer wieder und so oft er will auf die einzelnen Tutorials zugreifen.

Des Weiteren kann nachhaltige Beschäftigung mit dem Thema stattfinden, indem eine „Nachhaltigkeitsplattform“ eingerichtet wird. Auf dieser Nachhaltigkeitsplattform kann ein Erfahrungsaustausch zwischen den einzelnen Nutzern in einem Forum stattfinden. Zudem werden auf der Plattform laufend Tipps und interessante Informationen zum jeweiligen Thema angeführt, um den Lernenden über aktuelle Neuerungen und Forschungsergebnisse zu informieren (Anreiz zur Nutzung durch Inhalte mit Mehrwert).

D. „Nah dran“ in der Praxis: Motorrad-Spätstarter

1. Das Problem

Während bei den bis 39-jährigen Motorradlern die Unfallzahlen in den letzten Jahren zurückgingen, ist bei den ab 39-Jährigen seit 2002 ein deutlicher Anstieg zu verzeichnen. Immer häufiger sind ab 39-jährige Motorradler in schwere und tödliche Verkehrsunfälle verwickelt. Heute ist bereits jeder zweite tödlich verunglückte Motorradfahrer älter als 39 Jahre, hauptsächlich sind es Männer. Besonders gefährdet sind –

5) Ebner et al, Einführung in das Themenfeld „Lernen und Lehren mit Technologien“ – ein interdisziplinäres Lehrbuch (2013) 2.

6) De Witt/Czerwionka, Mediendidaktik. Studentexte für Erwachsenenbildung (2007) 95.

wie bereits einleitend erörtert – die Motorrad-Spätstarter mit einem gegenüber anderen Altersgruppen **23-fach erhöhten Risiko**, tödlich zu verunglücken (s. Abbildung 1).

Die Ursachen für das erhöhte Unfallrisiko sind unter anderem darin zu finden, dass die über 39-Jährigen das Motorradfahren als Freizeitbeschäftigung sehen und dabei die nachfolgenden Argumente im Vordergrund stehen:

- mit dem Motorrad „eins werden“,
- die Kurven erleben,
- Geschwindigkeit spüren,
- entspannen und dem Alltag entfliehen.

Allerdings hat sich im Zuge von unterschiedlichen Analysen gezeigt, dass der Preis für diese Gefühle von Dynamik, Agilität und Freiheit die Gefahr von Unfällen ist, welche nur durch den richtigen Umgang mit dem Motorrad und dessen spezifischen Gefahren minimiert werden kann. Gerade aktive, langjährige Pkw-Fahrer schätzen sich selbst als kompetente, sichere Lenker ein. Diese Kompetenz lässt sich allerdings nicht eins zu eins auf das Motorrad umlegen. Im Gegenteil, das subjektive Sicherheitsgefühl des Lenkers führt oft zu Selbstüberschätzung und in Kombination mit leistungsstarken Motorrädern sowie geringer Motorrad-Erfahrung letztlich vermehrt zu Unfällen von Motorrad-Spätstartern.

2. Geplante Änderungen

Mit der 12. FSG-DV- und der 61. KDV-Novelle, die beide im Herbst 2014 in Begutachtung waren, sollen Neuerungen in der Motorradausbildung erfolgen. In den Begutachtungsentwürfen wurden insbesondere für alle Motorradfahrer Unterrichtseinheiten (UE) von der Theorieausbildung hin zur praktischen Ausbildung ver-

schohen. Auch das Problem der hohen Unfallzahlen bei Motorrad-Spätstartern wurde berücksichtigt, indem für diese Gruppe ein Zusatzmodul vorgesehen wurde. Im Detail waren in den Entwürfen Änderungen bei folgenden Bestimmungen enthalten:

- Die **praktische Ausbildung** soll um zwei Unterrichtseinheiten (UE) Fahren im Verkehr von zwölf auf 14 UE verlängert werden (§ 64b Abs 6 KDV).
- Die **Theorieausbildung** soll im Gegenzug von acht UE auf sechs reduziert werden. Diese sechs UE sollen an einem Tag absolviert werden dürfen – bisher sind nur max vier UE zulässig (§ 64b Abs 4 KDV).
- **Motorrad-Spätstarter** (Personen, die ab vollendetem 39. Lebensjahr die Lenkberechtigung der Klasse A erwerben) sollen verpflichtet sein, ein Zusatzmodul von zwei UE Praxis (Fahren im Verkehr) zu absolvieren. Dabei soll speziell der Umgang mit schweren Motorrädern trainiert und Risikokompetenz mit diesen Fahrzeugen vermittelt werden. Die letzten vier UE sollen im öffentlichen Verkehr als Einheit durchgeführt werden, wobei ein hoher Anteil auf Freilandsstraßen stattfinden soll und ein Gewicht von mindestens 30 kg am Motorrad mitgeführt werden muss (§ 64b Abs 6 KDV).
- Die **Zusatzausbildung von Fahrlehrern** in Vermittlung von **Risikokompetenz** soll in Zukunft nicht nur für die Ausbildung von Bewerbern um die Klasse A1 notwendig sein, sondern für alle A-Klassen (§ 64b Abs 5 KDV).
- Die **Perfektionsfahrt für Motorradlenker** soll künftig vier statt zwei UE dauern, wobei die Fahrt selbst drei UE und das Gespräch eine UE dauern soll. Die Ausfahrten sollen in Gruppen zu vier Personen möglich sein (§ 13a Abs 3a FSG-DV) (s. Abbildung 2).

Entwicklung der verunglückten Motorradlenker nach Altersgruppen (2002 – 2013; n = 35.539)

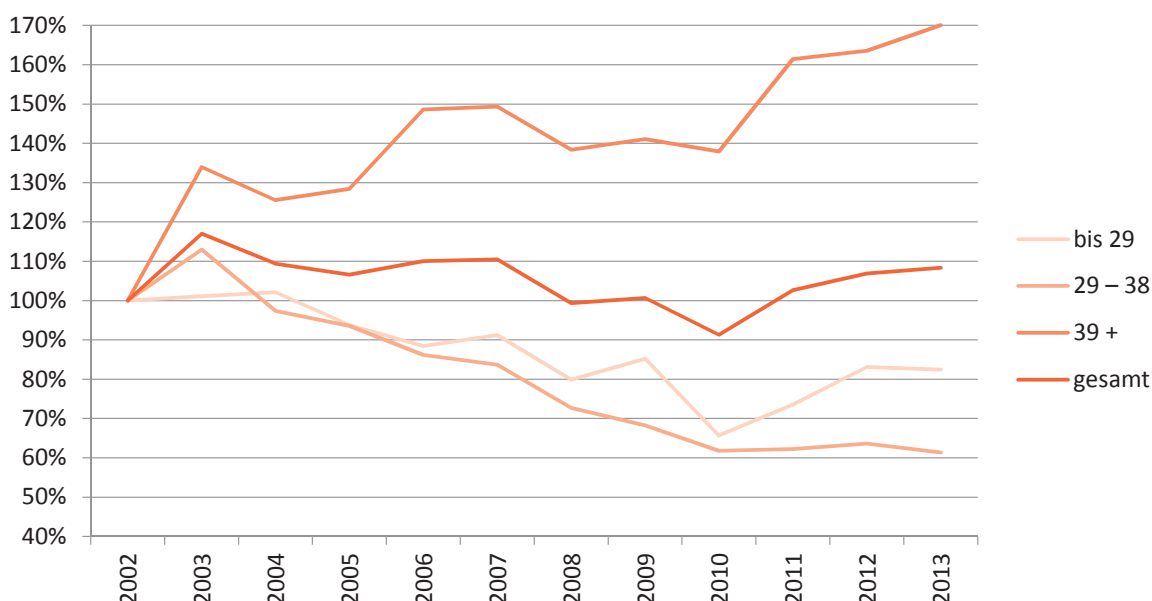


Abbildung 1: Entwicklung der verunglückten Motorradlenker nach Altersgruppen



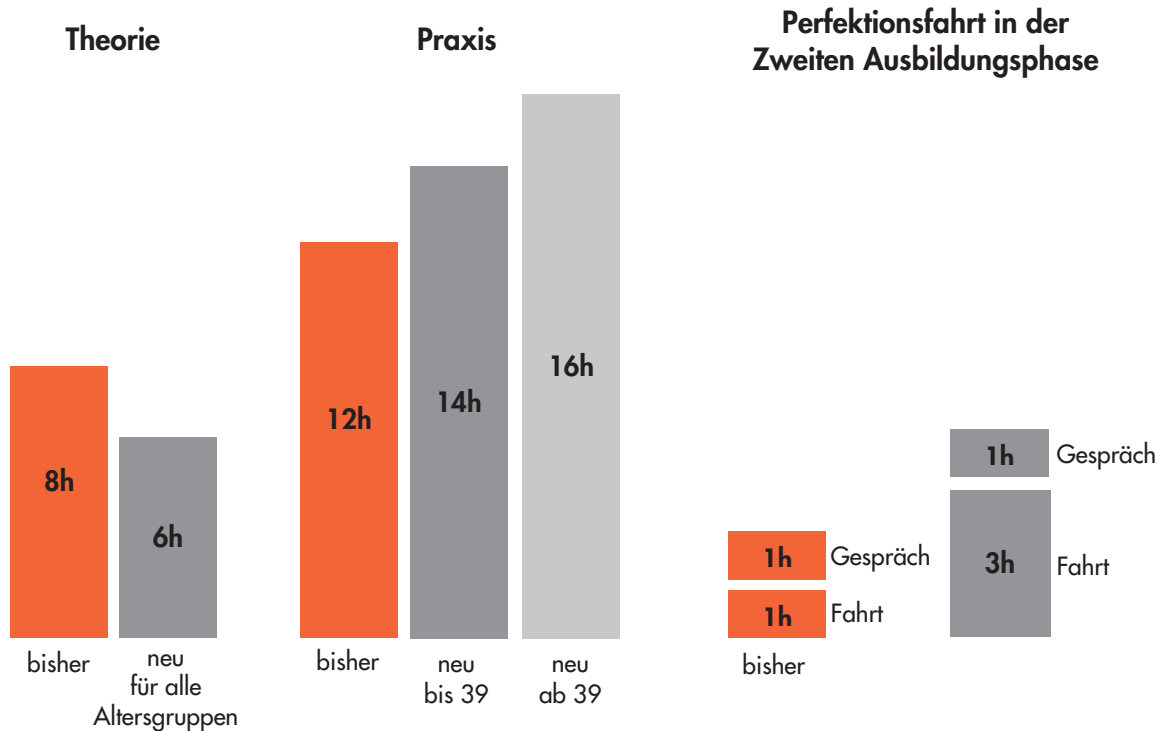


Abbildung 2: Überblick über die geplanten Neuerungen in der Motorradausbildung

3. „Nah dran“ für Motorrad-Spätstarter

Eine quantitative Erhöhung der Stundenanzahl kann angesichts der Unfallzahlen nur ein erster Schritt sein und muss von einer qualitativen Reform gefolgt werden. Im Zentrum einer solchen Reform muss die Schaffung einer für die Zielgruppe passenden, flexiblen und individuellen Ausbildung – wie „Nah dran“ – stehen, die den neuesten didaktischen Standards entspricht.

Das Modell „Nah dran“ stellt eine – aus Experten-sicht – sinnvolle und nachhaltige Alternative zum bisherigen A-Führerscheinwerb für die Altersgruppe der über 39-Jährigen dar. Die Ausbildung berücksichtigt bereits erlernte und meist bereits seit vielen Jahren praktizierte Inhalte. Der Fokus liegt dabei in den Bereichen Risikobewusstsein und Gefahrenwahrnehmung. Problemfelder, die in der Ausbildung „Nah dran für Motorrad-Spätstarter“ deutlich mehr als bisher aufgezeigt werden, sind unter anderem:

- **Falsche Wahl des Motorrads:** Da die Zielgruppe finanziell gut abgesichert ist, kaufen Spätstarter hauptsächlich zu schwere und zu große Maschinen.
- **Falsche Annahmen:** Spätstarter gehen oft davon aus, dass ein guter Autofahrer auch ein guter Motorradfahrer ist.
- **Fehlende Kraft:** Technik, Können und Kraft passen nicht zusammen. Das Fahren schwerer, PS-starker Maschinen benötigt auch körperliche Ausdauer.
- **Falsches Verhalten:** Spätstarter haben Schwächen im Umgang mit Gefahrensituationen. Sie sind in ihren Reaktionen zögerlicher, schwerfälliger und können in Kurven schwer die Spur halten.
- **Fehlende Praxis:** Motorrad-Spätstarter sind meistens Freizeitfahrer. Weil sie nur an (Sommer-)Wochenenden und im Urlaub fahren, fehlt es ihnen an Routine – und damit an Sicherheit im Fahrstil.

Das Modell „Nah dran“ für Motorrad-Spätstarter konzentriert sich auf die für die Spätstarter wesentlichen Elemente. Diese sind zB:

- Schaffung von Bewusstsein für das Risiko,
- Unterschiede zwischen Auto und Motorrad.

Das Ausbildungskonzept verfolgt das Ziel, dass die Spätstarter unfallverhinderndes Wissen online mittels Tutorials erlernen können. Eine Nachhaltigkeitsplattform stellt sicher, dass das Gelernte über die Phase des Führerscheinwerbs hinaus wirkt. Der praktische Teil der Ausbildung erfordert einerseits Fahrstunden mit Fahrlehrern sowie nach Absolvierung der Fahrprüfung ein begleitetes Fahren mit „Buddys“, die sich aus erfahrenen Motorradkollegen rekrutieren (vgl als Vorbild etwa die Ausbildung für die vorgezogene Lenkberichtigung der Klasse B – „L 17“).

Die drei Säulen des Modells „Nah dran“ (vgl C.) werden für Motorrad-Spätstarter in folgender Form ausgestaltet:

Peer-to-Peer-Prinzip

Opfer von Motorradunfällen berichten über den Hergang des Unfalls, wobei der Fokus darauf liegt, dass die Unfälle nicht selbst verursacht wurden, sondern durch andere Verkehrsteilnehmer herbeigeführt wurden. Zudem rücken die persönlichen Geschichten der Unfallopfer in den Vordergrund. Hier wird aufgezeigt, wie sich das Leben der jeweiligen Personen nach dem Unfall – den sie nicht verschuldet haben – verändert hat.

Zielgruppenorientiertes Tutorial

Die thematischen und unfallrelevanten Inhalte werden zielgruppengerecht kommuniziert. Hierfür wurde eine umfangreiche Anzahl an Tutorials erstellt. Diese Tuto-

rials können sich die teilnehmenden Personen online auf allen internetfähigen Endgeräten ansehen.

Nachhaltigkeit

Da gerade bei einmaligen Ausbildungen die Verhaltensänderung auf Dauer nicht sichergestellt werden kann, wird ein Nachhaltigkeitstool eingerichtet. Neben Erfahrungsaustausch und weiterführenden Informationen auf einer eigenen Plattform soll begleitetes Fahren mit Buddys die Nachhaltigkeit der Ausbildung sicherstellen.

Das Prinzip des Buddys beruht darauf, dass ein erfahrener Motorradlenker mit einem Führerscheinneuling gemeinsam (hintereinander auf getrennten Motorrädern) eine gewisse Anzahl an Kilometern zurücklegt und dem Führerscheinneuling Feedback und Tipps zu seiner Fahrweise gibt. Das Modell setzt auf intensiven Aufbau der Fahroutine. Das bedeutet, Fahrpraxis wird nicht nur in der Komfortzone Übungsplatz (etwa durch Fahrsicherheitstrainings) gesammelt, sondern auch auf der Straße, zB auf typischen Motorradstrecken. Bei den gemeinsamen Touren wird die Fahrweise beobachtet und diskutiert, das Ausfahren kann somit unter Anleitung geübt und verbessert werden. Damit wird nachhaltig ein ständiges Beobachten der eigenen Fahrsicherheit und -routine gewährleistet.

E. Fazit

Mit der im Herbst 2014 zur Begutachtung versandten 61. KDV-Novelle sollen die praktischen Ausbildungseinheiten für Motorrad-Spätstarter erhöht werden, gleichzeitig sollen einzelne Schwerpunkte gesetzt werden, die für diese Zielgruppe besonders relevant sind (schwere Motorräder, Risikokompetenz). Diese Änderungen wären zwar ein Schritt in die richtige Richtung, gehen jedoch nicht weit genug.

Um langfristig Erfolge bei der Reduzierung des Unfallgeschehens zu erzielen und sichere und souveräne Straßenverkehrsteilnehmer in Österreich auszubilden, wäre es wünschenswert, ganzheitliche Modelle bei Änderungen in der Führerscheinausbildung zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass unter Berücksichtigung von wissenschaftlichen Erkenntnissen zu Lerntheorien eine Modernisierung der Ausbildungsmodelle zur Erlangung von Lenkberechtigungen notwendig ist. In so einem Modell steht der Lernende und nicht der Lehrende im Mittelpunkt. Durch die Nutzung neuer Medien kann eine Flexibilisierung beim Lernen erreicht und Lehrinhalte können zielgerichtet vermittelt werden. Dies trägt dazu bei, dass man von einem „Lernen für die Prüfung“ hin zu einem „Lernen für das Leben“ kommt und so eine nachhaltige Lösung für unterschiedliche Problemfelder geschaffen werden kann.

→ In Kürze

Motorradfahrer ab 39, die ihre Lenkberechtigung seit weniger als sechs Jahren besitzen, gehören in Österreich zu einer der gefährdetsten Verkehrsteilnehmergruppen. Dies hat das KFV zum Anlass genommen, sich mit der Fahrausbildung dieser Lenker, aber auch mit dem Thema Ausbildung allgemein genauer zu befassen. Im vorliegenden Beitrag wird der theoretische Rahmen von neuen Lehr- und Lernmethoden sowie der Einsatz neuer Medien in der Ausbildung kurz erörtert und das vom KFV entwickelte Aus- und Weiterbildungsmodell „Nah dran“ vorgestellt – sowohl das allgemeine Konzept als auch die konkrete Ausgestaltung für Motorrad-Spätstarter. „Nah dran“ wird den Anforderungen an eine moderne und zielgruppengerechte (Fahr-)Ausbildung gerecht und stellt den Lernenden in den Mittelpunkt der Ausbildung.

→ Zum Thema

Über die AutorInnen:

Dipl.-Ing. Florian Schneider ist Leiter des Teams Bildung & Daten im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KFV. E-Mail: florian.schneider@kfv.at

Dipl.-Psych. Daniela Knowles ist Projektmitarbeiterin des Teams Bildung & Daten im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KFV. E-Mail: daniela.knowles@kfv.at

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

Von denselben AutorInnen erschienen:

Pilgerstorfer/Steiner/Schneider/Seidenberger/Klössch/Robatsch, Müde Lenker im Sommerverkehr, ZVR 2014/146.
Knowles/Salamon, Schülertransport im Gelegenheitsverkehr – Standortbestimmung für Österreich unter Ableitung von Reformvorschlägen, ZVR 2012/230; *Knowles/Tischler*, Ist Rotlichtüberwachung an Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichenanlage wirksam? ZVR 2010/41; *Künzel/Krone/Salamon*, Das Vormerksystem – erste Auswirkungen und Erfahrungen, ZVR 2009/95; *Khozouei/Künzel*, Müdigkeit am Steuer und die rechtlichen Konsequenzen, ZVR 2009/62; *Künzel/Stempkowski*, Wie effektiv sind Sanktionen im Verkehr? ZVR 2008/257.

