



Anregungen für

„MEHR SICHERHEIT BEIM MOPED FAHREN“ (FÜHRERSCHEIN KLASSE AM)

1. AUF COMPUTERPRÜFUNG THEORIE UMSTELLEN

- Mopedprüfung AM als Computerprüfung statt auf Papierfragebögen

2. SÄMTLICHE PRÜFUNGEN KORREKT UND FLEXIBEL IN FAHRSCHULEN

- Unkorrektes Verhalten durch Behördenaufsicht bei Mopedprüfung unterbinden
- AM Prüfungstermine sind auf PC der Fahrschulen rascher verfügbar

3. AUSBILDUNGSBEGINN SPÄTER

- Ausbildungsbeginn mit 15 Jahren statt 14,5 Jahre
- 60 Prozent der Fragen richtig soll genügen

4. MEHR PRAXIS IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

- 2 Fahrstunden mehr auf der Straße statt Übungsplatz

5. FEEDBACK-FAHRT MIT „MEHRPHASEN-CHARAKTER“

- Perfektionsfahrt in der Fahrschule nach 2-3 Monaten

6. MEHR AUSBILDUNG BEDEUTET MEHR KOSTEN - OPTIONEN

- 2 zusätzliche praktische Fahrstunden mehr auf der Straße wären ideal
- Einführung praktischer Prüfung macht Ausbildung teurer, ist nicht notwendig
- Mögliche Mehrkosten in bessere Ausbildung statt Prüfung investieren

7. THEORIE-AUSBILDUNG MODERNISIEREN

- Richtiges Verhalten im Straßenverkehr theoretisch und praktisch schulen
- Schulung von Risikokompetenz

8. QUALITÄTSSICHERUNG BEIM AUSBILDUNGSPERSONAL

- Hohe Qualität des Ausbildungspersonals (Risikokompetenz)



AM Moped - Reform der Ausbildung (Allgemeines)

Moped (Klasse AM) Berechtigung

- 15. Lebensjahr vollendet, Fahrzeug AM bis 45 km/h,
- Moped (=Motorfahrrad) (zwei Räder, drei Räder),
- Mopedauto (vierrädriges Leichtkraftfahrzeug), bis 350 kg Leermasse, jeweils bis 50 ccm Hubraum (Benzin, Diesel), Elektro Fahrzeuge bis 4 kw Motorleistung

Theoretische Ausbildung (derzeit 6 Stunden)

- 6 UE, mit Prüfungsabschluss (1 Unterrichtseinheit UE à 50 Minuten)

Praktische Ausbildung (derzeit 8 Stunden)

- 6 UE am Übungsplatz („Parkplatz“),
- 2 UE auf der Straße im öffentlichen Verkehr, jeweils ohne Prüfungsabschluss

Anregungen für

„MEHR SICHERHEIT BEIM MOPED-FAHREN (AM)“

Verkehrsteilnehmer, die mit einspurigen Fahrzeugen (zweirädrig) unterwegs sind, gelten als besonders gefährdet (Mopeds, Motorräder, Radfahrer). Schwächen zeigen sich bei Jugendlichen beim praktischen Fahrkönnen im Straßenverkehr (va im Zusammenhang mit jugendlichem Überschwang).

1. AUF COMPUTERPRÜFUNG THEORIE UMSTELLEN

- **Mopedprüfung AM als Computerprüfung statt auf Papierfragebögen**
Die Theorie-Kenntnisse werden beim Moped noch immer auf Papier-Fragebögen geprüft. Diese Form der Prüfungsabnahme hat (aus Sicht der Jugendlichen) Steinzeitcharakter. Mit der Umsetzung der 3. Führerschein-RL bekam das Moped einen europaweit einheitlichen Stellenwert (Klasse AM). Analog zu den anderen Führerscheinklassen wie Pkw, Motorrad, Lkw, Anhänger sollen die Kandidaten ihre Prüfung am Computer absolvieren können. Die Einführung der Computerprüfung Theorie beim Moped AM wäre ein wichtiger Beitrag zur Qualitätssicherung. Ausbildungen, die mit Prüfung abschließen, sollen in Fahrschulen stattfinden - analog zu den anderen Führerscheinklassen (kein Systembruch zu anderen Klassen).

Zuletzt wurden 1844 Fragen der Computerprüfung Theorie für die Führerscheinklassen B (Pkw) und A (Motorrad) sowie Grundwissen (GW) überarbeitet (Computerprüfung neu ab 7. März 2016). Die Computerprüfung für die Module C (Lkw), E (Anhänger), D (Bus) und F (Traktor) wird derzeit überarbeitet und soll im 2. Halbjahr 2017 eingesetzt werden. Es wäre daher schlüssig, bei sämtlichen in der EU-Führerschein-Richtlinie genannten Führerscheinklassen am Ende der Theorie-Ausbildung eine Computerprüfung zu verankern. Unabhängig davon sollten auch bei der Berufskraftfahrergrundqualifikation C95 und D95 die Papierfragebögen auf Computerprüfung umgestellt werden. Analog den „konventionellen“ Führerscheinklassen könnten Experten der Fahrschulen auch die Fragen für die Klasse AM ausarbeiten.

2. SÄMTLICHE PRÜFUNGEN KORREKT UND FLEXIBEL IN FAHRSCHULE

- **Unkorrektes Verhalten durch Behördenaufsicht bei Mopedprüfung unterbinden**
Qualitätssicherung der Prüfung durch ihre Abhaltung nur in den Fahrschulen. Die Umstellung der theoretischen Mopedprüfung auf Computerprüfungen wären in den Fahrschulen ein Garant für eine ordnungsgemäße Prüfungsabwicklung. In den Fahrschulen sind - wie für die sonstigen Führerscheinklassen erforderlich - von der Behörde entsandte Aufsichtspersonen vor Ort, welche (unabhängig) die Identität des Prüflings feststellen, die Computer für die Prüfung freigeben (freischalten) und die korrekte Prüfungsdurchführung überwachen. Wenn die Mopedprüfungen nur mehr unter Behördenaufsicht in den Fahrschulen erfolgen, entstehen den Behörden keine Mehrkosten für Entsendungen von Aufsichtspersonen an zusätzliche Orte.

Die Regelung wäre ein Beitrag, dass Kandidaten alleine und selbstständig ohne fremde Hilfe ihre Theorieprüfung absolvieren. Vorkommnisse in der Vergangenheit würden sich nicht wiederholen und der im Februar 2016 vom BMVIT veröffentlichte „Anti-Schummelerlass“ auch bei Moped-Prüfungen rigoros angewendet werden. Werden Schwindelversuche trotz wiederholten Ermahnens nicht unterlassen, weist die Aufsichtsperson darauf hin, dass die Prüfung als nicht bestanden gewertet wird.

- **AM Prüfungstermine sind auf PC der Fahrschulen rascher verfügbar**
In den Fahrschulen finden im Saal an mehreren Computern verschiedene Prüfungen gleichzeitig statt: Beispielsweise Prüfungen für die Theorie Pkw (Klasse B), Theorie Motorrad (Klasse A), Theorie Grundwissen (GW). Wartefristen für Mopedprüfungen würden daher deutlich verkürzt werden.

3. AUSBILDUNGSBEGINN SPÄTER

- **Ausbildungsbeginn 15 Jahre statt 14,5 Jahre**
Jugendliche, vor allem junge Männer, gehen eher Risiken ein und haben eine Einstellung, die leichtsinniges Verhalten begünstigt. Junge Lenker stehen auch öfter unter dem negativen Einfluss von Gleichaltrigen oder orientieren sich an schlechten Gewohnheiten (zB Ungeduld) ihrer Eltern. Ist der Fahrschüler bei Ausbildungsbeginn nur einige Monate älter, bringt dies bereits mentale Vorteile und ein höheres Sicherheitsbewusstsein. Zudem geht zwischen 14,5 und 15 Jahren Fahrpraxis verloren, wenn der Jugendliche einige Monate noch nicht fahren darf. Der Ausbildungsbeginn sollte daher (1 Monat vor oder nahe oder) beim 15. Geburtstag liegen.
- **60 Prozent der Fragen richtig soll genügen**
Der Zugang zum AM Schein sollte weniger streng sein als der Zugang zu Führscheiden der „regulären“ Führerscheinklassen (zB Pkw, Motorrad). Es sollte ausreichen, 60 Prozent der Fragen richtig zu beantworten anstatt 80 Prozent wie bei den anderen Klassen.

4. MEHR PRAXIS IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Die Devise der Fachleute der Fahrschulen lautet: Mehr Praxis im Verkehr steigert die Sicherheit der jungen Mopedlenker. Leicht steigende Unfallzahlen stehen rasant steigenden Zahlen an ausgebildeten Mopedlenkern gegenüber. Zur zusätzlichen Sicherheit der neuen Mopedlenker wäre aus Sicht der Fahrschulen mehr Praxistraining in der Ausbildung wünschenswert. Gleichzeitig sollen die Kosten für jungen Mopedlenker nicht zu stark steigen.

- **2 praktische Fahrstunden mehr auf der Straße (Umschichtung, gleiche Stundenanzahl)**
Statt auf dem Übungsplatz sollen 2 Stunden mehr auf der Straße unter Anleitung eines Fahrlehrers gefahren werden. Durch die Umschichtung von zwei Stunden Übungsplatz zu 2 Stunden Fahren im öffentlichen Verkehr würden die gesamten 8 UE je zur Hälfte am Übungsplatz und im öffentlichen Verkehr absolviert (4:4 statt derzeit 6:2). Schüler würden so besser motiviert, die Verkehrsregeln ordnungsgemäß zu befolgen und das Fahrverhalten zu optimieren: wie Stehenbleiben vor Stopptafeln, Einordnen, richtige Spurwahl vor Linksabbiegen. Am Platz können bis 8 Schüler unterrichtet werden, beim Fahrunterricht bis 2 Schüler gleichzeitig. Die Kostensteigerung wäre begrenzt.

Mehr Praxis im Zweiradbereich wurde im vergangenen Jahr auch beim Motorrad verankert. Ab 16. März 2016 wurden die praktischen Fahrstunden beim Motorrad um 2 UE auf 14 UE erhöht. Für Lenker, die älter als 39 Jahre alt sind, wurden sie sogar auf 16 Stunden (UE) erhöht.

5. FEEDBACK-FAHRT MIT „MEHRPHASEN-CHARAKTER“

- **Perfektionsfahrt in der Fahrschule nach 2-3 Monaten**
Lenker, die den Mopedschein von der Behörde ausgestellt bekommen (Ersterteilung, Plastikkarte), sollten nach einem gewissen zeitlichen Abstand eine Feedback-Fahrt in einer Fahrschule absolvieren. Eine Fahrt im Straßenverkehr mit einem Feedback-Gespräch mit einem Fahrlehrer könnte (idealerweise) nach 2 bis 3 Monaten erfolgen. Entsprechend der Mehrphasenausbildung beim Motorrad würde auch ein angepasstes Fahrsicherheitstraining zur Erhöhung der Fahrsicherheit von Mopedfahrern beitragen. Für ein mehrstündiges Training (Halbtag) erfüllen Übungsplätze der Fahrschulen die Anforderungen ausreichend. Bei Mopeds werden geringere Geschwindigkeiten erreicht (bis 40 km/h), sodass Platz-Dimensionen - wie für Fahrsicherheitszentren vorgeschrieben (Pkw, Motorrad) - nicht erforderlich sind.

Bundesländer arbeiten bereits an Konzepten für Moped-Auffrischungsfahrten auf freiwilliger Basis.

Die Einführung der Mehrphasenausbildung im Jahr 2003 (Pkw, Motorrad) hat in Österreich einen Rückgang bei den Verkehrstoten im Alter bis 24 Jahren um ein Drittel bewirkt.

Sollten die Kosten als Hauptargument dagegen erscheinen, wäre eine Alternative, um die Kosten abzufedern: 3 Stunden im Verkehr und 5 Stunden am Übungsplatz.

6. MEHR AUSBILDUNG BEDEUTET MEHR KOSTEN - OPTIONEN

Sonstige Optionen für mehr Praxis, die jedoch teurer, daher schwerer durchsetzbar sind:

- **2 praktische Fahrstunden mehr auf der Straße wären ideal (zusätzlich, 2 Mehrstunden)**
Eine generelle Ausdehnung der Ausbildung um 2 UE wäre eine deutlichere Verbesserung der Moped-Ausbildung. Der Unterrichtsumfang beträgt derzeit 6 Theoriestunden und 8 Stunden Fahrpraxis. Sollte beim Gesetzgeber Konsens erzielbar sein, die praktische Ausbildung auszudehnen, ohne die Theorie und Übungsplatz-Stunden zu kürzen, so erscheinen 2 weitere Fahrstunden im öffentlichen Verkehr, dh eine Ausdehnung auf 10 Unterrichtseinheiten (UE) praktische Schulung mit einem qualifizierten Fahrlehrer als geeignet, um die Verkehrssicherheit zu verbessern, es wären sogar 12 UE vorstellbar. Diese Maßnahme wird vom FV als weniger politisch durchsetzbar gesehen.
- **Einführung praktischer Prüfung macht Ausbildung teurer, ist nicht notwendig**
Die Einführung einer praktischen Prüfung erscheint übertrieben und erhöht lediglich die Kosten weiter. Anfallen würden Gebühren für die Behörden (60 Euro Entgelt für Prüfer) ein Entgelt für den Aufwand der Fahrschulen (ca. 50 Euro für die Bereitstellung des Mopeds für die Prüfung, über die sonstigen Vorbereitungen wie die Erstellung des vorläufigen Führerscheins hinausgehend). Einführung einer praktischen Prüfung: Mehrkosten mind 100 Euro. Diese Maßnahme wird vom FV nicht bevorzugt, erst in späterer Phase, wenn andere Maßnahmen nicht greifen.
- **Mögliche Mehrkosten in bessere Ausbildung statt Prüfung investieren**
Die Ausgaben für 2 UE praktisches Fahren auf der Straße sind eine bessere Investition in die Verkehrssicherheit als Ausgaben für Prüfungsgebühren. Bei einer Prüfung wird bereits vorhandenes Fahrkönnen lediglich dem Prüfer vorgezeigt. Bei zwei weiteren Lerneinheiten können Fahrkompetenzen vertieft, erweitert werden.
- **Einzelschulung macht Ausbildung teurer**
Mit bis zu 2 Schülern gemeinsam dürfen derzeit praktische Schulungen auf der Straße von Fahrlehrern vorgenommen werden (Abs 4). Würde ein Fahrlehrer - wie beim Motorrad Klasse A - mit jedem Mopedfahrer einzeln fahren müssen, steigen die Kosten. (Einführung Einzeltraining für Doppelstunde: Mehrkosten min 100 Euro) Diese Maßnahme wird vom FV nicht bevorzugt, erst in späterer Stufe, wenn andere Maßnahmen nicht greifen.

7. THEORIE-AUSBILDUNG MODERNISIEREN

- **Richtiges Verhalten im Straßenverkehr theoretisch und praktisch schulen**
Bei den Jugendlichen ist das Wissen um die Verkehrsregeln das geringere Problem, dieses Wissen ist im Wesentlichen vorhanden. Schwächen zeigen sich bei der praktischen Umsetzung (va im Zusammenhang mit jugendlichem Überschwang, wie bereits og genannt). Bei der theoretischen Schulung müssen daher die Inhalte stärker vermittelt werden, bei denen Jugendliche zu Nachlässigkeiten neigen. Themenkreise sind: richtige Spurwahl (beim Linksabbiegen fahren Jugendliche oft zu lange am rechten Straßenrand und schneiden dann überhastet in die Kreuzung hinein), Einordnen in den Verkehr (Lenker müssen sich rechtzeitig links einordnen, damit sie Autofahrer rechts vorbeifahren lassen können), Kurvenschneiden (Kurvenfahren erfordert angepasste Geschwindigkeiten), Ausweichmanöver (zu kurzfristigem Bremsen und Ausweichen mit/ohne Beifahrer müssen Kenntnisse vorhanden sein), Beschleunigungsvermögen von Mopeds, Übersehenwerden durch Blickabschattungen (wie toter Winkel und Verdeckung), Vorbeischlängeln zwischen Fahrzeugkolonnen, Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit.

Da Mopeds von den übrigen Autofahrern eher als „Hindernis“ und nicht als echte Kollegen im Straßenverkehr angesehen werden, ist es wichtig, ihnen im Verkehr mehr Selbstbewusstsein durch Fahrpraxis zu geben, wodurch sie sicherer unterwegs sein werden.

- **Schulung von Risikokompetenz**
Fahrlehrer sollen den Jugendlichen Kenntnisse vermitteln, Risiken zu erkennen. Das Grundproblem höherer Unfallzahlen bei der Klasse AM ist die Jugendlichkeit per se (risikofreudigere Charaktere). „Je jünger die Lenker sind, die auf dem Zweirad unterwegs sind, umso gefährlicher sind sie unterwegs, desto größer ist das Ausbildungserfordernis“. Die Risikokompetenzschulung bietet sich beim Theorieunterricht (2 UE) an (Die Funkverbindung Fahrlehrer zu Schüler beim praktischen Fahren eignet sich nur für kurze Anweisungen, aber nicht für Gespräche zur Beurteilung von Verkehrssituationen.). Diese zusätzliche Verschärfung (Klasse AM) erfordert ein qualifiziertes Ausbildungspersonal. Motorrad-Fahrlehrer (Klasse A) der Fahrschulen besitzen diese eintägige Zusatzausbildung.

Beim schweren Motorrad wurden mit der Umsetzung der 3. Führerschein-Richtlinie ab 19. Jänner 2013 Risikokompetenzschulungen eingeführt, die folgende Inhalte vermittelt: Wahrnehmungs-, Beurteilungs- und Entscheidungskompetenz, Risikofaktoren - Gefahren, Körperliche Reaktionen in Risikosituationen, Innehalten vor einer Risikosituation zur neuerlichen Beurteilung, Konflikt zwischen Genauigkeit - Geschwindigkeit, Anregungen zur Erlangung von Risikokompetenz.

8. QUALITÄTSSICHERUNG BEIM AUSBILDUNGSPERSONAL

- **Hohe Qualität des Ausbildungspersonals (Risikokompetenz)**

Fahrlehrer besitzen berufsbedingt eine fundierte Berufsqualifikation (ua 285 Ausbildungsstunden Theorie, 60 UE praktisches Fahren, reglementiertes Gewerbe gem KFG). Die Qualifikation liegt „auf höherem Niveau im Vergleich zu Instruktoren“. Für die Vermittlung von Risikokompetenz, wie beim Motorrad (Klasse A) bereits gefordert, ist jedoch eine zusätzliche Qualifizierung erforderlich. Diese Zusatzausbildung (1 Tag bzw 8 UE) ist für Motorrad-Fahrlehrer verpflichtend vorgeschrieben. Sie besitzen Kenntnisse zur Risikokompetenz-Entwicklung bei Jugendlichen zur Unfallprävention, Kenntnisse in der Fahrschulausbildung (Verknüpfung mehrerer Führerscheinklassen), zur Auseinandersetzung/Diskussion mit Positionen zum Risikoverhalten von Jugendlichen.

Würden Elemente der Risikokompetenz (in Ableitung von der Motorrad-Ausbildung, Klasse A) auch beim Moped (Klasse AM) verpflichtend vorgeschrieben, würde dies erfordern, dass Fahrschulen nur Fahrlehrer einsetzen (zB Pkw-Fahrlehrer), die diese Zusatzausbildung freiwillig besitzen. Andernfalls könnten sie nur Motorrad-Fahrlehrer, die diese Zusatzausbildung ohnehin besitzen müssen, einsetzen, was ab sofort möglich wäre.

Anhang

Kosten eines Moped-Führerscheins derzeit

Die Kosten für einen Mopedführerschein betragen derzeit 200 bis 300 Euro (einspuriges Moped). Dazu kommen noch Behördengebühren von 60,50 Euro (für die Ausstellung der Führerschein-Karte, das Amt prüft nur die Verkehrszuverlässigkeit BH interner Abgleich des Verwaltungsstrafregisters/mögliche Vorstrafen mit „1 Klick“). Vor dem 20. Geburtstag ist kein ärztliches Gesundheitsgutachten erforderlich.

Auf die Fahrschulen wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Hilfstätigkeiten für die Behörden (bei der bürokratischen Abwicklung) übertragen: Die Fahrschulen nehmen die Identitätsfeststellung vor, die Daten für den Antrag werden eingegeben, der ausgefüllte Antrag für die Behörden ausgedruckt und an diese samt Photo übermittelt.

Bemerkungen zu anderen Führerscheinklassen. Die amtlichen Prüfungsgebühren wurden zuletzt ab dem 19. Jänner 2013 deutlich erhöht um nahezu 50 Prozent (zB bei der praktischen Fahrprüfung von 32,70 Euro auf 60 Euro, bei der Theorieprüfung von 8,20 Euro auf 11 Euro)

Wichtige rechtliche Grundlagen

- FSG Führerscheingesetz
- KFG Kraftfahrgesetz
- Fahrprüfungsverordnung
- KDV Kraftfahrgesetz Durchführungsverordnung

Rückfragehinweis:

Dr. Stefan Ebner, 06648179043

WKÖ, Fachverband Fahrschulen und Allgemeiner Verkehr

Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien

stefan.ebner@wko.at