

25.10.84

VP - In - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Neunte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs- Zulassungs-Ordnung

A. Zielsetzung

- Einführung einer obligatorischen theoretischen und praktischen Ausbildung für Bewerber um eine Mofa-Prüfbescheinigung durch die Fahrschulen oder die Schulen.
- Wegfall der regelmäßigen Einholung eines Führungszeugnisses bei der Erteilung einer Fahrerlaubnis.

B. Lösung

Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

- Mehrkosten in Höhe von ca. 165,-DM für Bewerber um eine Mofa-Prüfbescheinigung, wenn die Mofa-Ausbildung in einer Fahrschule durchgeführt wird.
- Kostenersparnis im Verfahren zur Erteilung einer Fahrerlaubnis durch Wegfall der regelmäßigen Einholung von Führungszeugnissen.

25.10.84

VP - In - R

Verordnung

des Bundesministers für Verkehr

Neunte Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung

Der Chef
des Bundeskanzleramtes
14 (342) - 920 01 - Str 116/84

Bonn, den 24. Oktober 1984

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Hiermit übersende ich die von dem Bundesminister für
Verkehr zu erlassende

Neunte Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates auf Grund
des Artikels 80 Abs. 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.


(Prof. Dr. Schreckenberger)

Neunte Verordnung
zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
Vom ...

Auf Grund des § 6 Abs. 1 Nr. 1 des Straßenverkehrsgesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9231-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch Artikel 1 Nr. 5 des Gesetzes vom 6. April 1980 (BGBl. I S. 413), wird mit Zustimmung des Bundesrates verordnet:

Artikel 1

Die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. November 1974 (BGBl. I S. 3193, 1975 I S. 848), zuletzt geändert durch die Verordnung vom ... (BGBl. I S. ...), wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Der Hinweis auf § 4a erhält folgende Fassung:

"Sonderbestimmungen für das Führen von Mofas ... 4a".

b) Nach dem Hinweis auf Anlage XXI wird folgender Hinweis eingefügt:

"Mindestanforderungen an die theoretische und praktische Ausbildung von Bewerbern um die Mofa-Prüfbescheinigung nach § 4a Abs. 1 durch Fahrlehrer XXII".

2. In § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 wird nach dem Wort "beträgt" eingefügt "Mofa".
3. § 4 erhält folgende Fassung:

"4a

Sonderbestimmungen
für das Führen von Mofas

(1) Wer auf öffentlichen Straßen ein Mofa (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1) führen will, muß gegenüber einer von der zuständigen obersten Landesbehörde bestimmten Stelle nachweisen, daß er

1. ausreichende Kenntnisse der für den Führer eines Kraftfahrzeugs maßgebenden gesetzlichen Vorschriften hat und
2. mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist.

Wird der Nachweis erbracht, so erteilt die Stelle darüber eine Bescheinigung (Mofa-Prüfbescheinigung, Muster 1e). Die Mofa-Prüfbescheinigung ist beim Führen eines Mofas mitzuführen und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung auszuhändigen. Der Mofa-Prüfbescheinigung bedarf es nicht, wenn ein gültiger Führerschein oder ein gültiger ausländischer Führerschein mitgeführt und zuständigen Personen auf Verlangen zur Prüfung ausgehändigt wird.

(2) Zur Führung des Nachweises nach Absatz 1 Satz 1 wird nur zugelassen, wer der nach Absatz 1 bestimmten Stelle eine auch mit seiner Unterschrift versehene Bescheinigung eines zur Mofa-Ausbildung berechtigten Fahrlehrers vorgelegt hat, aus der hervorgeht, daß der Bewerber an einer Ausbildung teilgenommen hat, die den Mindestanforderungen der Anlage XXII entspricht.

(3) Ein Fahrlehrer ist zur Mofa-Ausbildung berechtigt, wenn er die Fahrlehrerlaubnis der Klasse 1 besitzt; § 1 Abs. 2 Satz 2 des Fahrlehrergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), zuletzt geändert durch Gesetz vom 31. Juli 1980 (BGBl. I S. 1141), gilt entsprechend. Der Fahrlehrer darf die Ausbildungsbescheinigung nach Absatz 2 nur ausstellen, wenn er eine Ausbildung durchgeführt hat, die den Mindestanforderungen der Anlage XXII entspricht.

(4) Abweichend von Absatz 2 bedarf es der Ausbildungsbescheinigung eines Fahrlehrers nicht, wenn der Bewerber der nach Absatz 1 bestimmten Stelle die Bescheinigung einer öffentlichen Schule oder einer privaten Ersatzschule vorlegt, aus der hervorgeht, daß er an einem von der zuständigen obersten Landesbehörde anerkannten Mofa-Ausbildungskurs in der Schule teilgenommen hat.

(5) Soweit zur Mofa-Ausbildung berechtigte Fahrlehrer Ausbildungsfahrten auf öffentlichen Straßen durchführen, gilt § 6 Abs. 1 entsprechend; der Fahrlehrer gilt als Führer des Mofas."

4. In § 7 Abs. 1a werden die Worte "Fahrrad mit Hilfsmotor im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1" durch die Worte "Mofa (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1)" ersetzt.

5. In § 8 Abs. 3 wird der Punkt durch einen Beistrich ersetzt; folgende Worte werden angefügt:

"wenn die Verwaltungsbehörde dies verlangt."

6. In § 14 Abs. 1 Satz 2 wird die Bezeichnung "§ 4a" durch die Bezeichnung "§ 4a Abs. 1" ersetzt.

7. § 69a Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 4a erhält folgende Fassung:

"4a. entgegen § 4a Abs. 1 ein Mofa führt, ohne eine Mofa-Prüfbescheinigung erworben zu haben,".

b) Nummer 4b erhält folgende Fassung:

"4b. entgegen § 4a Abs. 3 Satz 1 eine Mofa-Ausbildung durchführt, ohne dazu berechtigt zu sein, oder entgegen § 4a Abs. 3 Satz 2 eine Ausbildungsbescheinigung ausstellt, obwohl er eine den Mindestanforderungen der Anlage XXII entsprechende Ausbildung nicht durchgeführt hat,".

c) Die bisherige Nummer 4b wird Nummer 4c.

d) Die bisherige Nummer 4c wird Nummer 4d; in ihr werden die Worte "Fahrrad mit Hilfsmotor im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1" durch die Worte "Mofa (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1)" ersetzt.

e) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:

"b) der Mofa-Prüfbescheinigung nach § 4a Abs. 1 Satz 3,";

bb) die bisherigen Buchstaben b und c werden Buchstaben c und d.

8. § 72 Abs. 2 wird wie folgt geändert:

- a) In der Bestimmung zu § 4a werden die Worte "§ 4a (Sonderbestimmung für Fahrräder mit Hilfsmotor bis 25 km/h)" durch die Worte "§ 4a Abs. 1 (Mofa-Prüfbescheinigung)" ersetzt.
- b) Nach der Bestimmung zu § 4a Abs. 1 wird folgende Bestimmung eingefügt:

"§ 4a Abs. 3 (Berechtigung eines Fahrlehrers zur Mofa-Ausbildung)

Zur Mofa-Ausbildung ist auch ein Fahrlehrer berechtigt, der eine Fahrlehrerlaubnis der Klasse 3 besitzt, diese vor dem ... /Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung/ erworben und vor dem ... /2 Jahre nach dem Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung/ an einem mindestens zweitägigen, vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat durchgeführten Einführungslehrgang teilgenommen hat."

- c) Nach der Bestimmung zu Muster 1b wird folgende Bestimmung eingefügt:

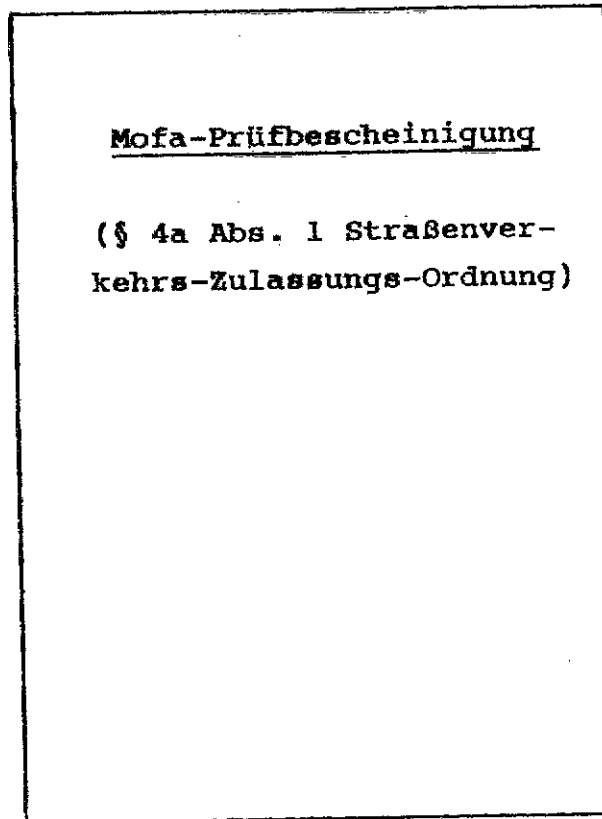
"Muster 1e (Mofa-Prüfbescheinigung)

Vordrucke, die dem Muster 1e in der vor dem ... /Tag des Inkrafttretens dieser Verordnung/ geltenden Fassung entsprechen, dürfen aufgebraucht werden. Mofa-Prüfbescheinigungen, die bis zu diesem Tage ausgestellt worden sind, bleiben gültig."

9. Als Anlage XXII wird der Anhang zu dieser Verordnung angefügt.

10. Das Muster 1e wird wie folgt geändert:

a) Die vordere Außenseite erhält folgende Fassung:



b) Im Aufdruck der hinteren Außenseite werden die Worte "Fahr-
rädern mit Hilfsmotor im Sinne des § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1
der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung" durch die Worte
"Mofas (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Straßenverkehrs-Zulassungs-
Ordnung)" ersetzt.

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes in Verbindung mit Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Dezember 1982 (BGBl. I S. 2090) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden dritten Kalendermonats in Kraft; Artikel 1 Nr. 5 jedoch bereits am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden Kalendermonats.

Bonn, den ...

Der Bundesminister für Verkehr

Anhang

Anlage XXII

(§ 4a Abs. 2, 3 und 5)

Mindestanforderungen
an die theoretische und praktische Ausbildung
von Bewerbern um die Mofa-Prüfbescheinigung
nach § 4a Abs. 1 durch Fahrlehrer

1. Theoretische Ausbildung
- 1.1 Die theoretische Ausbildung muß mindestens 6 Doppelstunden zu je 90 Minuten umfassen.
- 1.2 Die Ausbildungsbescheinigung (§ 4a Abs. 2) kann erteilt werden, wenn der Bewerber nicht mehr als eine Doppelstunde versäumt hat.
- 1.3 Die Bewerber sind zu Lerngruppen zusammenzufassen, die nicht mehr als 20 Teilnehmer enthalten dürfen.
- 1.4 Die theoretische Ausbildung ist als Kurs durchzuführen, der für alle Teilnehmer einer Lerngruppe gleichzeitig beginnt und endet.
- 1.5 Der Kurs ist getrennt vom theoretischen Unterricht für Bewerber um eine Fahrerlaubnis durchzuführen.

- 1.6 Ziel des Kurses ist es, verkehrsgerechtes und rücksichtsvolles Verhalten im Straßenverkehr zu erreichen. Die theoretische Ausbildung soll beim Kursteilnehmer
- zu sicherheitsbetonten Einstellungen und Verhaltensweisen führen,
 - verantwortungsbewußtes Handeln im Straßenverkehr fördern und
 - das Entstehen verkehrsgefährdender Verhaltensweisen verhindern.
- 1.7 Der Kurs muß die in Anlage 1 zur Fahrschüler-Ausbildungsordnung enthaltenen Sachgebiete für den theoretischen Unterricht umfassen, soweit diese für die Führer von Mofas maßgebend sind. Dabei sind dem Kursteilnehmer auch die Auswirkungen technischer Manipulationen am Mofa auf die Sicherheit und die Umwelt sowie die damit verbundenen Rechtsfolgen für den Fahrer zu verdeutlichen.
- 1.8 Die Auseinandersetzung mit dem Verhalten im Straßenverkehr muß die Erlebniswelt der jugendlichen Kursteilnehmer einbeziehen.
- 1.9 Die Verkehrsvorschriften sind anhand praktischer Beispiele zu begründen und dadurch einsichtig zu machen.
2. Praktische Ausbildung
- 2.1 Die praktische Ausbildung muß mindestens eine Doppelstunde zu 90 Minuten umfassen, wenn Bewerber einzeln ausgebildet werden.

- 2.2 Werden Bewerber in einer Gruppe unterrichtet, muß die praktische Ausbildung der Gruppe mindestens 2 Doppelstunden zu je 90 Minuten umfassen.
- 2.3 Die Gruppe darf nicht mehr als 4 Teilnehmer enthalten; jedem Teilnehmer muß für die gesamte Dauer der praktischen Ausbildung ein Mofa zur Verfügung stehen.
- 2.4 Ziel der praktischen Ausbildung ist es, die sichere Beherrschung eines Mofas zu erreichen.
- 2.5 Es sind mindestens folgende Übungen zur Fahrzeugbeherrschung durchzuführen:
- Handhabung des Mofas
 - Anfahren und Halten
 - Geradeausfahren mit Schrittgeschwindigkeit
 - Fahren eines Kreises
 - Wenden
 - Abbremsen
 - Ausweichen
- 2.6 Die Übungen sind außerhalb öffentlicher Straßen oder auf verkehrsarmen Flächen durchzuführen.

Begründung

I. Allgemeines

1. Wesentlicher Inhalt der Verordnung

Die Verordnung enthält im wesentlichen die zur Einführung einer theoretischen und praktischen Ausbildung für Mofa-Fahrer erforderlichen Neuregelungen.

Es sind dies insbesondere

- die Pflicht zur Beibringung einer Ausbildungsbescheinigung als Voraussetzung für den Erwerb der Mofa-Prüfbescheinigung (neuer § 4a Abs. 2),
- die Berechtigung der Klasse - 1 - Fahrlehrer zur Durchführung der Mofa-Ausbildung (neuer § 4a Abs. 3),
- die Möglichkeit, die Ausbildung auch im Rahmen eines schulischen Mofakurses zu absolvieren (neuer § 4a Abs. 4),
- die Festlegung der Mindestanforderungen an die Mofa-Ausbildung durch Fahrlehrer (neue Anlage XXII).

Daneben enthält die Verordnung eine Neuregelung im Bereich des Antragsverfahrens für die Erteilung einer Fahrerlaubnis, wonach künftig auf die regelmäßige Einholung eines Führungszeugnisses verzichtet wird (Ergänzung von § 8 Abs. 3).

2. Theoretische und praktische Ausbildung für Mofa-Fahrer

Die Verordnung vollzieht mit der Einführung einer obligatorischen Mofa-Ausbildung eine im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms 1984 der Bundesregierung (Bundestags-Drucksache 10/1479 vom 22. Mai 1984) angekündigte Maßnahme.

Im Verkehrssicherheitsprogramm ist hierzu folgendes ausgeführt:

"Die Einführung von Jugendlichen in den motorisierten Straßenverkehr ist wegen des Übergangs von der nicht-motorisierten zur motorisierten Verkehrsteilnahme eine besonders schwierige Aufgabe. Die Bundesregierung hält insoweit das Mofa 25 weiterhin für das geeignete Einstiegsfahrzeug in den motorisierten Straßenverkehr. Die Erfahrungen haben aber gezeigt, daß das mit der Nutzung dieses Kraftfahrzeugs verknüpfte Unfallrisiko - insbesondere für Jugendliche - durch die bislang geltenden Rechtsvorschriften, die lediglich eine theoretische Prüfung vorsehen, nicht ausreichend herabgesetzt werden kann. Alle gegenwärtigen Erkenntnisse und Erfahrungen, insbesondere der erfolgreich verlaufene Versuch im Lande Baden-Württemberg, weisen darauf hin, daß sich die jugendlichen Mofa-Benutzer wesentlich besser im Straßenverkehr zurechtfinden, wenn sie an einer theoretischen und praktischen Ausbildung teilgenommen haben. So sind z.B. in Baden-Württemberg nach der Einführung einer obligatorischen zusätzlichen theoretischen Ausbildung für Mofa-Fahrer die Unfallzahlen um rd. 20 % zurückgegangen.

Die Bundesregierung beabsichtigt deshalb, die Teilnahme an einer theoretischen und praktischen Ausbildung verbindlich vorzuschreiben."

Dies entspricht den Vorschlägen der Bundesländer, der Kommission für Verkehrssicherheit ("Höcherl-Kommission") und einer vom Bundesminister für Verkehr eingesetzten Kommission zur Neuregelung des Fahrerlaubnisrechts für motorisierte Zweiräder (Projektgruppenberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bereich Unfallforschung, Nr. 15).

Die Einführung der obligatorischen Mofa-Ausbildung wird den übrigen Maßnahmen des Verkehrssicherheitsprogramms für Fahranfänger vorweggenommen, weil es sich dabei um eine in sich abgeschlossene Maßnahme handelt, deren Umsetzung lediglich einer Rechtsverordnung bedarf.

Grund für die Einführung der obligatorischen Mofa-Ausbildung ist die hohe Unfallbelastung insbesondere jugendlicher Mofafahrer.

So verunglückten im Jahr 1982 22.944 Mofafahrer und -mitfahrer, 357 davon tödlich.

Wie aus nachfolgender Übersicht hervorgeht, sind die Verunglücktenzahlen in den vergangenen Jahren nicht unerheblich zurückgegangen; dies ist nur zum Teil auf das Absinken des Mofa-Bestandes zurückzuführen.

	Verunglückte Fahrer und Mitfahrer von Mofa 25	Bestand an Mofa 25
1979	29.365	1.369.929
1980	28.500	1.410.604
1981	24.924	1.223.714
1982	22.944	1.246.742

(Quelle: Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1983, Anlagen 4, 14)

Auf der anderen Seite ist das Risiko, als Führer eines Mofas zu verunglücken oder getötet zu werden, nach wie vor erheblich größer als beim PKW, nämlich fast um das Dreifache bzw. das Doppelte. Dies geht aus nachstehenden Zahlen für 1982 hervor:

Fahr- zeug- art	Verunglückte		Getötete	
	Fahrzeugführer			
	Anzahl	je 1000 des Bestandes	Anzahl	je 1000 des Bestandes
Mofa	21.995	18	346	0,28
PKW	153.240	6,4	3.660	0,15

(Quelle: Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 1983,
Tabelle 8)

Diese Zahlen machen deutlich, daß das Unfallrisiko der Mofa-Fahrer immer noch viel zu hoch ist. Hierbei ragt die Altersgruppe der 15- bis 17jährigen hervor, die mit ca. 50 % an den Verunglücktenzahlen beteiligt ist.

Die in der Vergangenheit gemachten positiven Erfahrungen bei der Erprobung von speziell auf die jugendlichen Einstiegsjahrgänge ausgerichteten Mofa-Kursen lassen ebenso wie der im Verkehrssicherheitsprogramm zitierte Baden-Württembergische Modellversuch erwarten, daß mit der Einführung einer generellen Ausbildungspflicht für Mofa-Fahrer ein deutlicher Sicherheitsgewinn erzielt werden kann. Die Verordnung knüpft daher die Berechtigung zum Erlangen der Prüfbescheinigung an die Vorlage einer Ausbildungsbescheinigung, die von einem Fahrlehrer oder von der Schule ausgestellt werden kann.

Die Verordnung enthält keine Änderung des in § 7 Abs. 1 festgesetzten Mindestalters von 15 Jahren für das Führen eines Mofas.

Die Bundesregierung hat zu dieser Frage im Verkehrssicherheitsprogramm folgendes ausgeführt:

"Gegen die von verschiedenen Seiten befürwortete Absenkung des Mindestalters für Mofa-Fahrer von 15 auf 14 Jahre hat die Bundesregierung erhebliche Bedenken. Sie befürchtet eine Zunahme der Unfälle, die auch nicht durch ein möglicherweise sichereres Verkehrsverhalten in den späteren Lebensjahren aufgewogen wird. Vor einem endgültigen Urteil in dieser Frage wird die Bundesregierung die Erfahrungen abwarten, die in Hessen mit dem dort seit dem Frühjahr 1983 laufenden Modellversuch (Zulassung schon 14jähriger nach Ausbildung) gemacht werden."

Eine erste Auswertung der hessischen Unfallzahlen des Jahres 1983 durch die Bundesanstalt für Straßenwesen läßt erkennen, daß das Unfallrisiko der 14jährigen Mofa-Fahrer trotz Teilnahme an dem Modellversuch nicht niedriger einzuschätzen ist als bei den 15- bis 17jährigen. Dies unterstreicht, daß im Rahmen dieser Verordnung eine Absenkung des Mindestalters nicht in Betracht kommen kann.

Die Verordnung ändert ferner nichts an der systematischen Stellung des Mofas außerhalb der Fahrerlaubnispflicht. Auch nach Einführung einer Ausbildungspflicht bleibt das Verfahren zur Erlangung einer Mofa-Prüfbescheinigung relativ unkompliziert und vollzieht sich außerhalb behördlicher Zuständigkeiten. Dies unterstreicht den Charakter des Mofas als Einstiegsfahrzeug in den motorisierten Straßenverkehr und vermeidet unverhältnismäßigen bürokratischen Aufwand. Es bleibt daher auch bei der nur theoretischen Mofa-Prüfung; als Nachweis der praktischen Fahrzeugbeherrschung genügt die Bescheinigung über die Teilnahme an der praktischen Ausbildung.

Die Verordnung überträgt die Befugnis zur Durchführung von Mofa-Kursen den Fahrlehrern und den Schulen. Diese Institutionen waren bereits in der Vergangenheit an der Erarbeitung und Erprobung von Kursmodellen für die Mofa-Ausbildung beteiligt und bieten zusammen die Gewähr für ein flächendeckendes Angebot an Mofa-Kursen. Ob in Zukunft auch andere in der Verkehrssicherheitsarbeit tätige Institutionen an der Durchführung der Mofa-Ausbildung zu beteiligen sind, bleibt abzuwarten. Hierfür müssen zunächst Erfahrungen mit den neuen Vorschriften gewonnen und ausgewertet werden, auch um Klarheit darüber zu gewinnen, in welchem Umfang freie Ausbildungsträger der Aufsicht durch die Landesbehörden unterstellt werden müssen.

Über das Erfordernis einer Fahrlehrerlaubnis der Klasse 1 hinaus verlangt die Verordnung keine zusätzliche Qualifikation der Fahrlehrer, obwohl z.B. die Durchführung von Gruppenunterricht bisher nicht von den Fahrlehrern gefordert wird. Dies wird sich jedoch nicht negativ auswirken, da die Berufsverbände der Fahrlehrer in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat Kurse zur Einweisung in die neue Aufgabenstellung durchführen werden.

Die Verordnung setzt in der neugeschaffenen Anlage XXII Mindestanforderungen an die Mofa-Ausbildung durch Fahrlehrer fest. Diese orientieren sich - z.B. in der Forderung nach Durchführung eines jugendspezifischen Gruppenunterrichts - an dem Kurs "50 Kubik", der von der Bundesanstalt für Straßenwesen, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände erarbeitet und in Modellversuchen erprobt worden ist.

Für die Mofa-Ausbildung in Schulen, für deren Regelung die Kultusverwaltungen der Länder zuständig sind, wird bereits ein dem Kurs "50 Kubik" vergleichbarer "Mofakurs in Schulen" eingesetzt. Dieser Kurs ist von der Deutschen Verkehrswacht unter Berücksichtigung der schulischen Besonderheiten entwickelt worden.

Der alternativen Ausbildungsmöglichkeit bei Fahrlehrern oder Schulen trägt die Beschränkung der praktischen Ausbildung auf den sog. Schonraum (z.B. Schulhof) Rechnung, da eine Ausbildung auf öffentlichen Straßen nur durch Fahrlehrer durchgeführt werden kann. Die Beschränkung auf den Schonraum vermeidet Schwierigkeiten bei der Durchführung schulischer Mofa-Kurse, die ansonsten der Mitwirkung von Fahrlehrern bedürften. Allerdings sind die Fahrlehrer nicht daran gehindert, über die Mindestanforderungen der Verordnung hinaus auf freiwilliger Basis auch eine Schulung im Realverkehr, d.h. auf öffentlichen Straßen anzubieten. Die Verordnung enthält für diesen Fall eine Sonderregelung, die die Anwendung der für die Ausbildung von Fahrerlaubnisbewerbern geltenden Vorschriften auch bei der Mofa-Ausbildung auf öffentlichen Straßen sicherstellt.

3. Beschränkung der Einholung von Führungszeugnissen

§ 8 Abs. 3 wird dahin geändert, daß ein Bewerber um eine Fahrerlaubnis nur noch dann ein Führungszeugnis beizubringen hat, wenn die Verwaltungsbehörde dies verlangt. Nach der bisherigen Regelung mußte in jedem Falle ein solches Zeugnis vorgelegt werden. Die Praxis hat jedoch gezeigt, daß das Führungszeugnis über den Auszug aus dem Verkehrszentralregister hinaus nur in wenigen Fällen zusätzlichen Aufschluß über die Kraftfahreignung eines Bewerbers geben kann.

Dies beruht darauf, daß die wesentlichen, die Kraftfahreignung berührenden Straftaten auch im Verkehrszentralregister erfaßt sind. Aus diesem Register, welches zusätzlich die Verkehrsordnungswidrigkeiten erfaßt hat die Verwaltungsbehörde vor Erteilung einer Fahrerlaubnis in jedem Falle von Amts wegen Auskunft einzuholen. Das Führungszeugnis hat demnach nur dann Bedeutung, wenn es Eintragungen aufweist, die über den Inhalt des Verkehrszentralregisters hinausgehen.

Im Jahr 1983 wurden in Fahrerlaubnisangelegenheiten insgesamt rund 1,5 Mio Führungszeugnisse eingeholt. Davon enthielten lediglich 7,5 % Eintragungen, die zum Teil aber auch aus dem Verkehrszentralregister ersichtlich waren, so daß der echte Nutzen des Führungszeugnisses für Fahrerlaubniszwecke noch deutlich niedriger anzusetzen ist. Dies wird besonders augenfällig bei der Gruppe der 18- bis 20jährigen, die den Hauptanteil der Fahrerlaubnisbewerber stellen. Bei dieser Altersgruppe enthielten nur zwischen 0,05 % und 0,16 % der Führungszeugnisse Eintragungen, wobei auch hier die gleichzeitig im Verkehrszentralregister enthaltenen Eintragungen in Abzug gebracht werden müssen.

Auf Grund dieser Sachlage ist die Beibehaltung der bisherigen Regelung nicht mehr gerechtfertigt. Die Beschränkung der Einholung von Führungszeugnissen auf Einzelfälle entlastet den Bürger sowohl von Kosten als auch von dem bisher erforderlichen Gang zur Meldebehörde, bei der das Führungszeugnis persönlich beantragt werden muß. Daneben führt die Neuregelung zu einer Reduzierung des Verwaltungsaufwandes und leistet damit einen Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung.

4. Kosten, Auswirkungen auf das Preisgefüge

Durch die Verordnung entstehen zusätzliche Kosten für Bewerber um eine Mofa-Prüfbescheinigung, soweit sie die geforderte Ausbildung in einer Fahrschule absolvieren. Bei Einhaltung der zeitlichen und inhaltlichen Mindestanforderungen an die Kursgestaltung (Anlage XXII) werden nach einer Berechnung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände die Gesamtkosten für die Ausbildung ca. 165,-- DM betragen.

Diese Kosten entstehen nicht, wenn der Bewerber an einem Mofakurs in der Schule teilnimmt; hier könnte allenfalls eine Beteiligung an den Lehrmittelkosten zu einer geringfügigen Mehrbelastung des Bewerbers gegenüber dem bisherigen Zustand führen.

Für die Abnahme der Mofa-Prüfung und die Ausstellung der Mofa-Prüfbescheinigung entstehen keine Mehrkosten. Inhalt und Umfang der Prüfung bleiben unverändert; die Entgegennahme und kurze Sichtkontrolle der Ausbildungsbescheinigung verursacht keinen kostenwirksamen Mehraufwand.

Da die Verordnung keine zusätzlichen verwaltungsbehördlichen Maßnahmen in Bereich der Ausbildung und Prüfung von Mofa-Fahrern begründet, werden Bund, Länder und Gemeinden nicht mit Kosten belastet.

Der Verzicht auf die regelmäßige Einholung eines Führungszeugnisses im Rahmen der Fahrerlaubniserteilung mindert nicht nur den Verwaltungsaufwand, sondern führt auch bei dem Bewerber um eine Fahrerlaubnis zu einer Kostenersparnis in Höhe von 5,-- DM; außerdem entfällt der Zeit- und Kostenaufwand für das persönliche Erscheinen bei der Meldebehörde.

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind durch die vorgesehenen Maßnahmen nicht zu erwarten.

II. Einzelvorschriften1. Artikel 1 (Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung)- Nr. 1 (Inhaltsübersicht):

Die Vorschrift enthält die erforderliche Anpassung der Inhaltsübersicht.

- Nr. 2 (Ergänzung von § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1):

Nachdem sich für das in § 4 Abs. 1 definierte Fahrrad mit Hilfsmotor bis 25 km/h allgemein die Kurzbezeichnung "Mofa" eingebürgert hat, wird auch im Interesse der Lesbarkeit der Vorschriften diese Bezeichnung durch Ergänzung von § 4 in die StVZO übernommen.

- Nr. 3 (Neufassung von § 4a):

Die Vorschrift ergänzt den bisherigen Inhalt von § 4a um die zur Einführung einer obligatorischen Mofa-Ausbildung erforderlichen Neuregelungen.

Der bisherige Inhalt der Absätze 1 bis 3 wird in einem neuen Absatz 1 zusammengefaßt und redaktionell überarbeitet, ohne jedoch den Inhalt zu verändern.

Absatz 2 macht die Abnahme der Mofa-Prüfung durch die von den Landesbehörden bestimmten Stellen von der Vorlage der Ausbildungsbescheinigung eines Fahrlehrers abhängig. Aus der Bescheinigung muß hervorgehen, daß eine Ausbildung entsprechend den in Anlage XXII geregelten Mindestanforderungen stattgefunden hat. Dies bedeutet allerdings nicht, daß der Fahrlehrer den Ausbildungshergang im einzelnen darzustellen hat. Es reicht vielmehr aus, wenn

pauschal die Erfüllung der Mindestanforderungen bestätigt wird. Auf diese Weise wird vermieden, daß vor Abnahme der Prüfung die Berechtigung des Bewerbers nochmals im einzelnen nachgeprüft werden muß.

Absatz 3 Satz 1 regelt die Berechtigung zur Durchführung von Mofa-Kursen. Der Fahrlehrer muß Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis der Klasse 1 sein; der Verweis auf § 1 Abs. 2 Satz 2 des Fahrlehrergesetzes stellt darüber hinaus sicher, daß die Mofa-Ausbildung nur im Rahmen des Betriebs einer Fahrschule stattfindet. Dies verhindert die Durchführung von Mofa-Kursen z.B. durch Fahrlehrer, die ansonsten von ihrer Fahrlehrerlaubnis keinen Gebrauch machen.

Absatz 3 Satz 2 verpflichtet den Fahrlehrer, die Ausbildungsbescheinigung wahrheitsgemäß auszustellen und schafft so die Grundlage für eine Bußgeldbewehrung für den Fall, daß die Ausbildung nicht in dem vorgeschriebenen Mindestumfang durchgeführt wird.

Absatz 4 läßt als Alternative zu der Regelung des Absatzes 2 auch die Vorlage einer Ausbildungsbescheinigung der Schule als Voraussetzung zur Ablegung der Mofa-Prüfung zu. Die Verordnung erkennt nur Ausbildungsbescheinigungen solcher Schulen an, die der staatlichen Schulaufsicht unterliegen; d.h. die öffentlichen Schulen oder private Ersatzschulen sind. Aus der Bescheinigung muß hervorgehen, daß der absolvierte Mofa-Kurs von der zuständigen obersten Landesbehörde, d.h. in diesem Falle von der Kultusverwaltung, anerkannt worden ist. Die Anerkennung der Mofa-Kurse durch die Kultusverwaltungen gibt die Gewähr für eine den Mindestanforderungen der Anlage XXII entsprechende Ausbildungsqualität; es kann auch davon ausgegangen werden, daß die Anerkennung von Kursen in Abstimmung mit den obersten Landesverkehrsbehörden durchgeführt wird.

Absatz 5 stellt klar, daß die Fahrlehrer über die Mindestanforderungen der Anlage XXII hinaus auch Ausbildungsfahrten auf öffentlichen Straßen durchführen dürfen. Der Verweis auf § 6 Abs. 1 begründet die Berechtigung des Bewerbers, unter Aufsicht des Fahrlehrers ein Mofa auf öffentlichen Straßen zu führen, ohne im Besitz der Mofa-Bescheinigung nach § 4a Abs. 1 zu sein. Der 2. Halbsatz von Absatz 5 entspricht der Regelung in § 3 Abs. 2 des Straßenverkehrsgesetzes, wonach bei Übungsfahrten der begleitende Fahrlehrer als Führer des Kraftfahrzeugs gilt. Damit werden haftungs- und versicherungsrechtliche Schwierigkeiten beseitigt, die bisher eine freiwillige praktische Mofa-Ausbildung auf öffentlichen Straßen erschwerten.

- Nr. 4 (Änderung von § 7 Abs. 1a):
Die Vorschrift dient der redaktionellen Anpassung (einheitliche Verwendung des Begriffs "Mofa").
- Nr. 5 (Änderung von § 8 Abs. 3):
Die Vorschrift beschränkt die Einholung von Führungszeugnissen auf die Fälle, in denen die Verwaltungsbehörde dies verlangt. Ein solcher Fall wird dann gegeben sein, wenn Anlaß zu der Annahme besteht, daß aus dem Bundeszentralregister Eintragungen hervorgehen könnten, die im Verkehrszentralregister nicht erfaßt sind.
- Nr. 6 (Änderung von § 14 Abs. 1 Satz 2):
Die Vorschrift enthält eine notwendige Folgeänderung zur Neufassung von § 4a.

- Nr. 7 (Änderung von § 69a Abs. 1):

Die Änderung unter Buchstabe a) stellt das Führen eines Mofas ohne vorherigen Erwerb der Prüfbescheinigung unter Bußgeldandrohung, während die bisherige Bußgeldvorschrift, die nur auf das Nicht-mitführen der Prüfbescheinigung abstellte, nunmehr zu den entsprechenden Vorschriften für das Nicht-mitführen von Führerscheinen unter § 69a Abs. 1 Nr. 5b (s. Nr. 7 Buchstabe e) der Verordnung) eingefügt wird.

Unter Buchstabe b) wird eine neue Bußgeldvorschrift eingeführt, die sowohl die Durchführung einer Mofa-Ausbildung durch nicht dazu Berechtigte als auch die Ausstellung einer Ausbildungsbescheinigung nach Durchführung einer nicht den Mindestanforderungen genügenden Ausbildung unter Bußgeldbewehrung stellt. Da die außerhalb des Fahrerlaubnisrechts geregelte Mofa-Ausbildung nicht unmittelbar den Vorschriften des Fahrlehrergesetzes unterliegt, besteht von daher keine direkte Eingriffsmöglichkeit der Aufsichtsbehörde bei Verstößen gegen die Vorschriften des § 4a. Die Bußgeldvorschrift gibt deshalb der Behörde die Möglichkeit, auf rechtlich zweifelsfreier Basis die Einhaltung eines Mindestqualitätsstandards bei der Mofa-Ausbildung durch Fahrlehrer zu überwachen. Die Buchstaben c) und d) enthalten notwendige Folgeänderungen.

- Nr. 8 (Änderung von § 72 Abs. 2):

Die unter Buchstabe a) geregelte Änderung folgt aus der Neufassung von § 4a.

Unter Buchstabe b) wird eine Übergangsvorschrift zu dieser Verordnung eingeführt, wonach für eine Übergangs-

zeit von zwei Jahren auch den bereits etablierten Klasse-3-Fahrlehrern die Möglichkeit gegeben wird, durch Teilnahme an einem Einführungslehrgang des Deutschen Verkehrssicherheitsrates die Befugnis zur Durchführung der Mofa-Ausbildung zu erwerben. Die Befristung dieser Regelung macht deutlich, daß interessierte Fahrlehrerbewerber ihre Ausbildung künftig gezielt auf die Durchführung von Mofa-Kursen ausrichten müssen, indem sie eine Fahrlehrerlaubnis der Klasse 1 erwerben. Die Übergangsbestimmung unter Buchstabe c) läßt schließlich das Aufbrauchen noch vorhandener Vordrucke für die Mofa-Prüfbescheinigung nach der bisherigen Fassung des Musters 1e zu, um unnötige Kosten zu vermeiden.

- Nr. 9 (Mindestanforderungen an die Mofa-Ausbildung durch Fahrlehrer):

Die Vorschrift führt als neue Anlage XXII zur StVZO Mindestanforderungen an die theoretische und praktische Mofa-Ausbildung durch Fahrlehrer ein, die einen gleichmäßigen Qualitätsstandard sicherstellen sollen. Die Mindestanforderungen orientieren sich an Zielsetzung und Inhalt des in Modellversuchen erprobten Kurses "50 Kubik". Ziel ist dabei das Erreichen verkehrsgerechten und rücksichtsvollen Verhaltens im Straßenverkehr, wozu auch die praktische Fahrzeugbeherrschung gehört.

Eine notwendige Voraussetzung hierzu ist die Kenntnis der Vorschriften und Regeln, soweit diese für das Führen von Mofas maßgebend sind. Die Mindestanforderungen verweisen insoweit auf die in Anlage 1 zur Fahrschüler-Ausbildungsordnung aufgelisteten Sachgebiete. Allerdings kann nicht erwartet werden, daß diese Vorschriften in konkreten Verkehrssituationen von jungen Mofafahrern problemlos ange-

wendet werden, wenn bei der Ausbildung die entwicklungsbedingte besondere Motivationslage Jugendlicher unberücksichtigt bleibt. Die das Verhalten und Erleben Jugendlicher kennzeichnenden Wünsche nach Ausleben eines veränderten Selbstgefühls, Erproben neuer Erlebnismöglichkeiten, Gewinn an Unabhängigkeit und Anerkennung im sozialen Umfeld können in Konflikt mit der Zielsetzung der Ausbildung geraten. Um dennoch den Erfolg der Mofa-Kurse zu sichern, sind daher eine besondere Didaktik und entsprechende Vermittlungsmethoden erforderlich. Die Kursteilnehmer sollen nicht nur Regeln erlernen, sondern sie sollen ihre eigene Situation, ihre Bedürfnisse und Probleme und deren Bedeutung für das Verkehrsverhalten kennenlernen, um mit sich selbst und ihrer Situation als jugendlicher Mofafahrer besser umgehen zu können. Die Mindestanforderungen tragen dem Rechnung, indem ein Gruppenunterricht in Kursform vorgeschrieben wird, der die Erlebnisswelt der jugendlichen Kursteilnehmer einbeziehen muß. Die Kurse sind daher auch getrennt von anderen Fahrerlaubnisbewerbern durchzuführen.

Wie bisher schon in den Modellversuchen wird der Deutsche Verkehrssicherheitsrat Lehrmaterialien zur Durchführung der Mofa-Kurse entwickeln.

Die praktische Ausbildung wird auf den sog. Schonraum (d.h. Schulhof u.ä.) beschränkt. Dies reicht nach Abwägung aller Umstände aus, um entweder im Einzelunterricht oder in einer Kleingruppe von maximal 4 Bewerbern die sichere Beherrschung eines Mofas zu üben.

Die Fahrlehrer sind darüber hinaus nicht daran gehindert, auf der Basis einer freiwilligen Vereinbarung eine zusätzliche Schulung auf öffentlichen Straßen durchzuführen.

ren. Mit Rücksicht auf die Besonderheiten der Schulverkehrserziehung wurde jedoch davon abgesehen, die Schulung auf öffentlichen Straßen zwingend vorzuschreiben. Dies

- wie auch die Beschränkung des zeitlichen Umfangs - dient im übrigen einer für Jugendliche noch tragbaren Kostengestaltung der Mofa-Kurse, womit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit Rechnung getragen wird.

- Nr. 10 (Anpassung des Musters 1e):

Die Vorschrift paßt das Muster 1e an die durch die Verordnung eingeführten neuen Formulierungen ("Mofa, Mofa-Prüfbescheinigung") an.

2. Artikel 2

Artikel 2 enthält die übliche Berlin-Klausel.

3. Artikel 3

Das Inkrafttreten der Verordnung am ersten Tag des auf die Verkündung folgenden dritten Monats läßt den Fahrlehrern und Schulen den erforderlichen Spielraum zur Vorbereitung auf die Durchführung von Mofa-Kursen. Der Wegfall der Regelanfrage zum Bundeszentralregister (Artikel 1 Nr. 5) kann dagegen ohne zeitliche Verzögerung in Kraft treten.

08.02.85

Beschluß

des Bundesrates

zur

Neunten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-
Zulassungs-Ordnung

Der Bundesrat hat in seiner 547. Sitzung am 8. Februar 1985
beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Abs. 2 des
/ Grundgesetzes nach Maßgabe der sich aus der Anlage ergebenden
Änderungen zuzustimmen.

Anlage

Ä n d e r u n g e n

der

**Neunten Verordnung zur Änderung der
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung**

1. Artikel 1 Nr. 2 (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1)

Artikel 1 Nr. 2 ist wie folgt zu fassen:

- '2. In § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Halbsatz 1 wird nach dem Wort "beträgt" die Angabe "(Mofas)" eingefügt.'

Begründung:

Notwendige Klarstellung

2. Artikel 1 Nr. 3 und 7 Buchstabe a (§ 4a Abs. 1 Satz 1 und 2 und Absatz 2; § 69a Abs. 1 Nr. 4a)

a) In Artikel 1 Nr. 3 ist § 4 a wie folgt zu ändern:

aa) In Absatz 1 sind die Sätze 1 und 2 wie folgt zu fassen:

"Wer auf öffentlichen Straßen ein Mofa (§ 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1) führt, bedarf einer Mofa-Prüfbescheinigung (Muster 1 e). Die Mofa-Prüfbescheinigung ist von einer von der zuständigen obersten Landesbehörde bestimmten Stelle zu erteilen, wenn der Bewerber ihr gegenüber nachweist, daß er

1. ausreichende Kenntnisse der für den Führer eines Kraftfahrzeugs maßgebenden gesetzlichen Vorschriften hat und
2. mit den Gefahren des Straßenverkehrs und den zu ihrer Abwehr erforderlichen Verhaltensweisen vertraut ist."

bb) In Absatz 2 ist die Bezeichnung "Absatz 1 Satz 1" durch die Bezeichnung "Absatz 1 Satz 2" zu ersetzen.

b) In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a ist § 69 a Abs. 1 Nr. 4a wie folgt zu fassen:

"4 a. entgegen § 4 a Abs. 1 Satz 1 ein Mofa führt, obwohl er die dazu erforderliche Mofa-Prüfbescheinigung nicht hat,".

Begründung:

Notwendige Harmonisierung der materiell-rechtlichen Gebotsnorm mit der Bußgeldnorm.

3. Artikel 1 Nr. 3 (§ 4a Abs. 1 Satz 4)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 4 a Abs. 1 Satz 4 wie folgt zu fassen:

"Der Mofa-Prüfbescheinigung bedarf nicht, wer eine Fahrerlaubnis oder eine gültige ausländische Fahrerlaubnis hat; § 4 Abs. 2 Satz 2 gilt entsprechend."

Begründung:

Die Einführung des neuen Bußgeldtatbestandes "Führen eines Mofas ohne vorherigen Erwerb der Prüfbescheinigung" durch Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe a muß zum Anlaß genommen werden, § 4a Abs. 1 Satz 4 in der Fassung des Entwurfs zu ändern. Nach § 4a Abs. 1 Satz 4 bedarf es einer Mofa-Prüfbescheinigung nicht, wenn ein Führerschein mitgeführt und zur Prüfung ausgehändigt wird. Statt auf das Mitführen des Führerscheins ist darauf abzustellen, ob ein Fahrer eine Fahrerlaubnis hat, um unangemessene Ergebnisse bei der Bußgeldentscheidung zu vermeiden. Verbliebe es bei der vorgeschlagenen Regelung, müßte in dem Falle, in dem ein Fahrerlaubnisinhaber ein Mofa führt, obwohl er seinen Führerschein vergessen hat, mit einem Bußgeld nach der neuen Bestimmung des § 69a Abs. 1 Nr. 4a belegt werden, also wegen unberechtigten Führens eines Mofas. Dies erscheint unangemessen, weil ein pflichtwidriges Verhalten nur darin zu sehen ist, daß der Fahrer seinen Führerschein vergessen hat.

4. Artikel 1 Nr. 3 (§ 4 a Abs. 4)

In Artikel 3 ist in § 4 a der Absatz 4 wie folgt zu fassen:

"(4) Die zuständige oberste Landesbehörde kann öffentliche Schulen oder private Ersatzschulen als Träger der Mofa-Ausbildung anerkennen. In diesem Falle bedarf es abweichend von Absatz 2 der Ausbildungsbescheinigung eines Fahrlehrers nicht, wenn der Bewerber der nach Absatz 1 bestimmten Stelle die Bescheinigung einer nach Satz 1 anerkannten Schule vorlegt, aus der hervorgeht, daß er an einem anerkannten Mofa-Ausbildungskurs in der Schule teilgenommen hat."

Begründung:

Es soll aus föderalistischen Gründen den Ländern überlassen bleiben, ob und in welchem Umfang sie neben einer von den Fahrlehrern getragenen Ausbildung eine Mofa-Ausbildung an den Schulen zulassen.

5. Artikel 1 Nr. 3 (§ 4 a Abs. 5)

In Artikel 1 Nr. 3 ist § 4 a Abs. 5 Halbsatz 1
wie folgt zu fassen:

"Wer die Mofa-Prüfbescheinigung noch nicht erworben
hat, darf ein Mofa auf öffentlichen Straßen führen,
wenn er von einem zur Mofa-Ausbildung berechtigten
Fahrlehrer beaufsichtigt wird;"

Begründung:

Durch die vorgeschlagene Formulierung
wird der Widerspruch ausgeräumt, der
darin besteht, daß bei einer ent-
sprechenden Geltung des § 6 Abs. 1
nur die - unter Umständen nicht zum
Tragen kommende - Verantwortlichkeit
des Fahrlehrers bestünde, während der
vorgesehene § 4 a Abs. 5 Halbsatz 2
ausnahmslos fingiert, daß der Fahr-
lehrer Führer des Mofa ist.

6. Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b (§ 69a Abs. 1 Nr. 4b)

In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe b
ist in Nummer 4 b nach der Angabe "§ 4 a Abs. 3 Satz 1"
die Angabe "Halbsatz 1"
einzufügen.

Begründung:

Notwendige Klarstellung durch Prä-
zisierung der Verweisung.

7. Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe e (§ 69a Abs. 1 Nr. 5)

In Artikel 1 Nr. 7 Buchstabe e sind die Doppelbuchstaben aa und bb durch die folgenden Doppelbuchstaben aa bis cc zu ersetzen:

- 'aa) In Buchstabe a werden nach der Angabe "§ 4 Abs.2 Satz 2," die Worte eingefügt "auch in Verbindung mit § 4 a Abs.1 Satz 4 Halbsatz 2,";
- bb) nach Buchstabe a ... - im folgenden wie Doppelbuchstaben aa der Vorlage -;
- cc) die bisherigen ... - im folgenden wie Doppelbuchstaben bb der Vorlage -.'

Begründung:

Im Hinblick auf die in Artikel 1 Nr.3 vorgenommene Änderung des § 4 a Abs.1 Satz 4 muß § 69 a Abs. 1 Nr. 5 Buchstabe ergänzt werden, um die Fälle zu erfassen, in denen beim Führen eines Mofas der Führerschein nicht mitgeführt oder nicht zur Prüfung ausgehändigt wird.

8. Artikel 2 - neu - sowie zu weiteren Vorschriften

- a) Nach Artikel 1 ist folgender neuer Artikel 2 einzufügen:

"Artikel 2

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

In § 21 a Abs. 2 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 16. November 1970 (BGBl. I S. 1565, 1971 I S. 38), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 6. Juli 1984 (BGBl. I S. 889), wird Satz 2 gestrichen."

b) Als Folge ist die Verordnung weiter wie folgt zu ändern:

aa) Die Überschrift ist wie folgt zu fassen:

"Vierte Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften".

bb) Im Eingangssatz ist das Zitat
"§ 6 Abs. 1 Nr. 1"
durch das Zitat
"§ 6 Abs. 1"
zu ersetzen.

cc) Artikel 1 erhält folgende Überschrift:

"Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung".

dd) Die bisherigen Artikel 2 und 3 werden Artikel 3 und 4 und erhalten folgende Überschriften:

- Artikel 3:

"Berlin-Klausel",

- Artikel 4:

"Inkrafttreten".

Begründung:

Aus pädagogischen Gründen ist es geboten, zeitgleich mit der Einführung einer theoretischen und praktischen Ausbildung als Voraussetzung für den Erwerb der Mofa-Prüfbescheinigung die Schutzhelmtragepflicht für Krafttradfahrer und ihre Beifahrer auf die Mofa-Fahrer auszudehnen.

Die Zweckmäßigkeit einer Helmtragepflicht für Mofa-Fahrer ist unbestritten. Das Verkehrssicherheitsprogramm 1984 der Bundesregierung (Bundestags-Drucksache 10/1449 S. 19 Nr. 34) spricht sich für diese Maßnahme aus, nachdem Untersuchungen des HUK-Verbandes und der Bundesanstalt für Straßenwesen ergeben haben, daß dadurch die Unfallfolgen erheblich reduziert werden können. 1982 sind 357 Mofa-Fahrer getötet, 7.493 schwer und 15.094 leicht verletzt worden. Nach den genannten Untersuchungen haben Mofa-Fahrer in über 50 % der Unfälle auch Kopfverletzungen; bei einer 100 %igen Helmtragequote würden sich die kopfbezogenen Unfallfolgen um ca. 25 % und der Anteil der Kopfverletzungen an tödlichen und schweren Unfallfolgen sogar um 70 % reduzieren.

Bei der bisher auf freiwilliger Basis durchgeführten Mofa-Ausbildung auf der Grundlage sowohl des von der Bundesanstalt für Straßenwesen, dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände entwickelten Kursus "50 Kubik" als auch bei dem vergleichbaren "Mofa-Kurs in Schulen" der Deutschen Verkehrswacht ist das Tragen eines Schutzhelmes Voraussetzung für die Teilnahme.

Es wäre pädagogisch nicht sinnvoll und dem Bestreben zur Verbesserung der Verkehrssicherheit abträglich, wenn im Rahmen einer vorgeschriebenen Ausbildung einerseits das Tragen des Schutzhelmes gefordert werden würde, andererseits aber der Schüler dahin aufgeklärt werden müßte, daß gegenwärtig für Mofa-Fahrer ein Helm noch nicht vorgeschrieben sei. Deswegen fordert auch die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, daß zeitgleich mit der Einführung einer verbindlichen Mofa-Ausbildung § 21 a Abs. 2 Satz 2 StVO, durch den die Mofa-Fahrer von der Helmtragepflicht ausgenommen werden, aufgehoben wird.

Der Bundesminister für Verkehr hat bei den Bund-/Länderberatungen des Verordnungsentwurfes erklärt, daß beabsichtigt sei, den § 21 a Abs. 2 Satz 2 StVO bei der nächsten Änderung der StVO aufzuheben. Gegenwärtig ist ein entsprechender Entwurf noch nicht soweit beraten, daß erwartet werden kann, daß eine solche Verordnung bereits zum 1.4.1985 in Kraft tritt. Deswegen ist es erforderlich, die Einführung der Helmtragepflicht für Mofa-Fahrer im Rahmen der vorgelegten Verordnung zu regeln.

Eine Richtlinie für Mindestanforderungen gibt es gegenwärtig noch nicht. Dies ist jedoch kein Grund, von der Einführung einer Helmtragepflicht abzusehen. Die geltende Regelung für Kraftrad-Fahrer ist auch zu einem Zeitpunkt eingeführt worden, als es noch keine Richtlinie über Mindestanforderungen an Schutzhelme gab. Geeignete leichte Helme sind zu zumutbaren Preisen (ab ca. 60,- DM für einen sog. Jethelm und ab ca. 100,- DM für einen sog. Integralhelm) im Handel vorhanden. Etwa 25 % der Mofa-Fahrer benutzen bereits freiwillig einen solchen Helm.

Zur Einführung der Schutzhelmtragepflicht ist es lediglich erforderlich, in § 21 a Abs. 2 StVO den Satz 2 zu streichen, so daß die bisherige Ausnahme entfällt. Ohne daß es einer weiteren Änderung bedarf, ist die Einbeziehung der Mofa-Fahrer in die Regelung des § 21 a Abs. 2 StVO nach § 49 Abs. 1 Nr. 20 a StVO bußgeldbewehrt.

Da die Verordnung damit sowohl Änderungen der StVO als auch der StVZO enthält, ist ihre Überschrift redaktionell neu zu fassen und die Bezeichnung der Ermächtigungsgrundlage zu erweitern, indem die Verordnung auf § 6 Abs. 1 StVG insgesamt gestützt wird.

Die weiteren Änderungen sind lediglich redaktioneller Art.

9. Artikel 3 (alt)

In Artikel 3 sind die Worte

"ersten Tag des auf die Verkündung folgenden dritten
Kalendermonats"

durch das Datum

"1. Oktober 1985"

zu ersetzen.

Begründung:

Ein Inkrafttreten der neuen Mofa-Ausbildungsregelungen (bisher war als Inkrafttretenstermin der 1. April 1985 vorgeschlagen worden) kurz vor Ende des Schuljahres sollte vermieden werden. Es ist daher angebracht, den Termin auf den 1. Oktober 1985 hinauszuschieben. Dadurch haben alle Betroffenen ausreichend Gelegenheit, sich auf die neuen Vorschriften einzustellen.

10. Anhang (Anlage XXII)

In der Anlage XXII ist in Nummer 2.3 das Wort
"jedem"
durch die Worte
"für bis zu zwei"
zu ersetzen.

Begründung:

Wesensmerkmal der Gruppenausbildung ist, daß nicht alle Teilnehmer gleichzeitig aktiv sind, sondern Übungen der anderen Gruppenmitglieder beobachten und aus deren Fehlern lernen. Daher ist es ausreichend, wenn für jeweils 2 Bewerber ein Mofa zur Verfügung steht. Dies trägt dazu bei, den Aufwand der Fahrschulen und damit auch die Kostenbelastung des Bewerbers gering zu halten.

Die Gruppenausbildung mit 4 Mofas könnte zudem organisatorische Probleme aufwerfen, da die Mofas von der Fahrschule zu geeigneten Übungsflächen transportiert werden müssen.