

## **Antrag**

**der Abg. Tobias Wald u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Mopedführerschein ab 15 Jahren in Baden-Württemberg**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. ob und bis wann sie plant, in Baden-Württemberg die vom Bundestag im Oktober 2019 erwirkte Möglichkeit des Mopedführerscheins ab 15 Jahren einzuführen;
2. inwiefern der Mopedführerschein ab 15 Jahren ein Instrument darstellen könnte, um die Mobilitätsbedürfnisse Jugendlicher im ländlichen Raum besser zu erfüllen;
3. ob sie im Mittel des Mopedfahrens ab 15 Jahren eine Ergänzung zur oftmals schwachen und unzufriedenstellenden ÖPNV-Anbindung in ländlichen Regionen sieht;
4. wie sie mit einer möglichen Einführung des Mopedführerscheins ab 15 Jahren damit verbundene eventuelle Sicherheitsrisiken einschätzt, besonders mit Blick auf fehlende Erfahrung und höhere Risikofreude jugendlicher Fahranfänger (Jugendlichkeitsrisiko);
5. ob die im Vergleich zur Mofaprüfbescheinigung deutlich höheren Anforderungen an den für ein Moped benötigten Führerschein der Klasse AM besser geschulte Fahranfänger und damit ein Zugewinn an Verkehrssicherheit bedeutet;
6. in welchem Verhältnis ihrer Meinung nach der zu erwartende Mehrwert durch Mobilitätszugewinne Jugendlicher im ländlichen Raum zu den eventuellen Risiken steht;
7. ob sie im Herabsetzen des Mindestalters für den Mopedführerschein ein Instrument sieht, welches gleichermaßen dem Phänomen der illegalen Leistungsanhebung („Frisieren“) von Mofas mit der Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h entgegenwirken könnte;

8. ob ihr bekannt ist, welche Erfahrungen (Unfälle, Verkehrssicherheit, Inanspruchnahme, Bewertungen) die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern im Zuge des Modellprojekts „Moped mit 15“ gemacht haben;
9. inwiefern sie es für vertretbar hält, dass ohne eine einheitliche bundesweite Regelung zum Mindestalter des Mopedführerschein ein „unübersichtlicher Flickenteppich“ (ADAC) entstehen könnte, welcher es Jugendlichen nicht ermöglicht, Bundesländergrenzen auf dem Moped zu passieren;
10. mit welcher Zahl an Absolventen des Mopedführerscheins ab 15 Jahren sie im Falle der gesetzlichen Einführung in Baden-Württemberg rechnet;
11. welche Regelungen zum Mopedfahren ab 15 Jahren nach ihrer Kenntnis in anderen europäischen Ländern bestehen und wie hierbei die Erfahrungen ausfallen.

08. 01. 2020

Wald, Dörflinger, Hartmann-Müller,  
Razavi, Rombach, Schuler, Dr. Schütte CDU

#### Begründung

Mit einer Änderung des Straßenverkehrsgesetzes Ende Oktober 2019 ermöglicht der Bundestag den Mopedführerschein ab 15 Jahren. Das Mindestalter wurde von bisher 16 auf 15 Jahre gesenkt, was auf den Feldversuch „Moped mit 15“ in einigen Bundesländern (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern) zurückgeht. Die einzelnen Bundesländer können nun selbst entscheiden, ob sie die Regelung umsetzen wollen und das Mindestalter dauerhaft senken. Es handelt sich in diesem Falle um Kleinkrafträder mit maximal 50 Kubikzentimetern Hubraum bei einer Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. In Deutschland sind solche Zweiräder zulassungsfrei, benötigen auf den Straßen jedoch eine Betriebserlaubnis sowie ein Versicherungszeichen. Ein Führerschein der Klasse AM ist hierbei erforderlich.

Die Herabsetzung des Mindestalters auf 15 Jahre steht vor allem im Sinne einer Verbesserung der individuellen Mobilität Jugendlicher im ländlichen Raum. Besonders bei schwacher ÖPNV-Anbindung könnte das Moped ab 15 Jahren eine Ergänzung zum Mobilitätsangebot darstellen. Es stellt sich jedoch die Frage nach der Verkehrssicherheit, da Fahranfänger sich oftmals durch fehlende Erfahrung und eine erhöhte Risikofreudigkeit auszeichnen. Dieser Punkt wird besonders von Verkehrsverbänden betont. Im Gegenzug stellt die Prüfung für einen Führerschein der Klasse AM jedoch deutlich höhere Anforderungen an den Prüfling als eine Mofaprüfbescheinigung, sodass mit besser geschulten Fahranfängern gerechnet werden kann. Des Weiteren birgt die individuelle Entscheidung der einzelnen Bundesländer für oder gegen das Mopedfahren ab 15 Jahren die Gefahr unterschiedlicher Gesetzgebungen je nach Landesgrenze, was laut ADAC einem „unübersichtlichen Flickenteppich“ gleichkommt.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 29. Januar 2020 Nr. 4-3853.1-0/1546 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. ob und bis wann sie plant, in Baden-Württemberg die vom Bundestag im Oktober 2019 erwirkte Möglichkeit des Mopedführerscheins ab 15 Jahren einzuführen;*

Die Landesregierung wird aus Gründen der Verkehrssicherheit keinen Gebrauch von der Option machen, das Mindestalter für die Führerscheinklasse AM von 16 auf 15 Jahre abzusenken. Die Ergebnisse der Evaluierung des AM15-Modellversuches durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) haben gezeigt, dass mit einer verstärkten Verkehrsteilnahme von jugendlichen Mopedfahrer/-innen auch ein Anstieg der Unfallzahlen einhergeht. In Anbetracht des identifizierten Unfallrisikos und des von der Landesregierung verfolgten Ziels der Vision Zero ist der Verkehrssicherheit Vorrang einzuräumen.

*2. inwiefern der Mopedführerschein ab 15 Jahren ein Instrument darstellen könnte, um die Mobilitätsbedürfnisse Jugendlicher im ländlichen Raum besser zu erfüllen;*

*3. ob sie im Mittel des Mopedfahrens ab 15 Jahren eine Ergänzung zur oftmals schwachen und unzufriedenstellenden ÖPNV-Anbindung in ländlichen Regionen sieht;*

*4. wie sie mit einer möglichen Einführung des Mopedführerscheins ab 15 Jahren damit verbundene eventuelle Sicherheitsrisiken einschätzt, besonders mit Blick auf fehlende Erfahrung und höhere Risikofreude jugendlicher Fahranfänger (Jugendlichkeitsrisiko);*

*6. in welchem Verhältnis ihrer Meinung nach der zu erwartende Mehrwert durch Mobilitätsgewinne Jugendlicher im ländlichen Raum zu den eventuellen Risiken steht;*

Die Fragen 2, 3, 4 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Bei der Entscheidung, ob das Mindestalter für die Fahrerlaubnisklasse AM auf 15 Jahre abgesenkt werden kann, sind zum einen die Mobilitätsbedürfnisse der Jugendlichen und zum anderen die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Einerseits kann der Führerschein mit 15 Jahren die individuelle Mobilität von Jugendlichen gerade im ländlichen Raum ergänzen oder bereichern. Andererseits sind Jugendliche im Straßenverkehr durch fehlende Erfahrung und erhöhte Risikobereitschaft besonders gefährdet. Hinzu kommt zum anderen das Anfängerrisiko, das aus der Unerfahrenheit mit der Vorausschau und dem Meistern schwieriger Verkehrssituationen resultiert. Verkehrssicherheitsexperten wie der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) und die Deutsche Verkehrswacht verweisen in diesem Zusammenhang zudem auf die hohen Unfallzahlen. Risiken entstehen dabei nicht nur für die jugendlichen Fahrerinnen und Fahrer selbst, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Bei der Abwägung zwischen attraktiveren Mobilitätsoptionen gegenüber dem Unfallrisiko ist daher der Verkehrssicherheit Vorrang einzuräumen. Zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum können Maßnahmen, wie beispielsweise der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, Radverkehrsförderung in Verbindung mit der Verbreitung von Pedelecs oder die Schaffung neuer Mobilitätsformen einen wichtigen Beitrag leisten.

5. *ob die im Vergleich zur Mofaprüfbescheinigung deutlich höheren Anforderungen an den für ein Moped benötigten Führerschein der Klasse AM besser geschulte Fahranfänger und damit ein Zugewinn an Verkehrssicherheit bedeutet;*

Zum Führen von Mofas mit einer maximalen Geschwindigkeit von 25 km/h ist kein Führerschein im klassischen Sinne, sondern lediglich eine Prüfbescheinigung erforderlich. Um diese zu erlangen, sind Theorie- und Praxisstunden in der Fahrschule nötig, die als Vorbereitung auf die Prüfung dienen. Die Prüfung selbst besteht lediglich aus einem theoretischen Teil, es wird keine zusätzliche praktische Prüfung abgenommen.

Da die Anforderungen an das Führen von Mopeds mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h wesentlich höher sind, als bei Mofas, die nur 25 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichen, sind auch die Voraussetzungen für die Erteilung einer entsprechenden Fahrerlaubnis der Klasse AM höher. Dennoch treten die oben genannten Verkehrssicherheitsdefizite auf.

7. *ob sie im Herabsetzen des Mindestalters für den Mopedführerschein ein Instrument sieht, welches gleichermaßen dem Phänomen der illegalen Leistungsanhebung („Frisieren“) von Mofas mit der Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h entgegenwirken könnte;*

Dazu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

8. *ob ihr bekannt ist, welche Erfahrungen (Unfälle, Verkehrssicherheit, Inanspruchnahme, Bewertungen) die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern im Zuge des Modellprojekts „Moped mit 15“ gemacht haben;*

In den Ländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen wurde die Herabsetzung des Mindestalters auf 15 Jahre im Rahmen eines Modellversuches erprobt. Der Modellversuch wurde durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wissenschaftlich begleitet. Die Ergebnisse dieser Evaluation zeigen, dass mit einer verstärkten Verkehrsteilnahme von jugendlichen Mopedfahrer/-innen auch ein Anstieg der Unfallzahlen einhergeht. Die Zunahme 15-jähriger motorisierter Verkehrsteilnehmer/-innen durch die Einführung der AM15-Fahrerlaubnis führt nach der Studie zu einer höheren Verkehrsleistung von jugendlichen Zweiradfahrer/-innen im Straßenverkehr und mit der größeren Exposition geht ein Anstieg von in Verkehrsunfällen verunglückten Jugendlichen einher. In den untersuchten Nicht-Modellversuchsländern verläuft die Statistik der verunglückten jugendlichen Kraftradfahrer/-innen dagegen weitgehend unauffällig.

Seit Einführung der AM15-Fahrerlaubnis im Jahr 2013 hat das Unfallgeschehen im Segment der Kleinkrafträder in den Modellversuchsländern eine neue Dynamik erfahren. Die Gruppe der verunglückten 15-jährigen Kraftradfahrer/-innen ist während der Laufzeit des Modellversuchs zu einer relevanten Größe in der Verkehrsunfallstatistik herangewachsen. Bei einer noch stärkeren Durchdringung der 15-jährigen Zielgruppe mit entsprechenden AM-Fahrerlaubnissen wäre mit einem weiteren Anstieg der Unfallzahlen zu rechnen.

Aber nicht nur die Zahl der verunglückten 15-Jährigen, sondern auch die Verunglücktenzahlen der 16- und 17-jährigen Kleinkraftradfahrer/-innen sind im Beobachtungszeitraum gestiegen. Dementsprechend hat sich die Gesamtzahl aller Verunglückten in der untersuchten Altersgruppe der 15- bis 17-jährigen Mopedfahrer/-innen in jedem beteiligten Bundesland seit Beginn des AM15-Modellversuchs mehr als verdoppelt.

In den länderspezifischen Auswertungen des Verkehrsunfallgeschehens unter Beteiligung von AM15-Modellversuchsteilnehmer/-innen ist zum einen der gleiche Trend bei der Zunahme von Unfällen der 15-Jährigen bis zum Jahr 2016 zu erkennen. Zum anderen ist auffällig, dass die AM15-Fahranfänger/-innen die Verkehrsunfälle häufig selbst verursachen.

*9. inwiefern sie es für vertretbar hält, dass ohne eine einheitliche bundesweite Regelung zum Mindestalter des Mopedführerschein ein „unübersichtlicher Flickenteppich“ (ADAC) entstehen könnte, welcher es Jugendlichen nicht ermöglicht, Bundesländergrenzen auf dem Moped zu passieren;*

Der Bund hat von seiner Möglichkeit, eine einheitliche bundesweite Regelung zu schaffen, abgesehen und entschieden, dass die Länder die Ermächtigung erhalten sollen, über die Herabsetzung des Mindestalters für ihr Gebiet selbst zu entscheiden. Jedes Land entscheidet über diese Frage daher in eigener Verantwortung.

*10. mit welcher Zahl an Absolventen des Mopedführerscheins ab 15 Jahren sie im Falle der gesetzlichen Einführung in Baden-Württemberg rechnet;*

Hierzu liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor.

*11. welche Regelungen zum Mopedfahren ab 15 Jahren nach ihrer Kenntnis in anderen europäischen Ländern bestehen und wie hierbei die Erfahrungen ausfallen.*

In Österreich ist der Erwerb der Fahrerlaubnisklasse AM bereits mit 15 Jahren möglich. Seit der Absenkung des Mindestalters haben sich die Unfallzahlen dieser Verkehrsteilnehmergruppe drastisch erhöht. Die Unfallstatistik in Österreich zeigt seit der Absenkung im Jahr 1997 bis zum Jahr 2009 einen sprunghaften Anstieg der Unfallzahlen mit verletzten Mopedfahrerinnen und Mopedfahrern in der Altersgruppe der 15-Jährigen. Die Unfallquote bei 15-Jährigen ist um ein Vielfaches (im Jahr 2009 um circa 550 Prozent) höher als bei 16-Jährigen. Trotz eines leichten Rückgangs der Unfallzahlen in den Folgejahren, blieben diese für die betreffende Altersgruppe überproportional hoch.

Die Erfahrungen aus Österreich zeigen, welche negativen Auswirkungen für die Verkehrssicherheit mit einer solchen Altersabsenkung einhergehen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor