

5. ADAC/BAST-Symposium am 7. und 8. Okt. 2003 in Wiesbaden

Mehr Verkehrssicherheit für Fahranfänger in Österreich¹

Dr. Gregor BARTL,

ÜBERBLICK

In Österreich wird der Fahranfängerproblematik durch drei gesetzlich geregelte Maßnahmen begegnet:

- **Probeführerschein seit 1992**
- **Vorgezogene Lenkberechtigung „L 17“ seit 1999**
- **Mehrphasenfahrausbildung seit 2003**

Im Folgenden werden die Maßnahmen im Einzelnen dargestellt und auf vorhandene Evaluationsergebnisse bzw. praxisrelevante Details eingegangen.

PROBEFUHRERSCHEIN

Seit 1.1.1992 wird jeder neue Führerschein der Klassen A und B, unabhängig vom Lebensalter des Fahranfängers mit zweijähriger Probfrist erteilt. Bei folgenden schweren Verstößen wird die Probfrist um ein Jahr verlängert und es ist eine verkehrspsychologische Nachschulung zu absolvieren: Mehr als 0,1 Promille Alkoholkonzentration, Missachtung von Überholverbot, Vorrang, rote Ampel, rotgelbe Ampel, Überschreitung des jeweiligen Tempolimits innerorts um mehr als 20 km/h und außerorts um mehr als 40 km/h, fahren gegen die Einbahn oder entgegen einer Richtungsfahrbahn, Verursachung eines Unfalls mit Personenschaden oder Fahrerflucht. Der Exekutivbeamte erkennt den Probeführerscheinbesitzer nur am Ausstellungsdatum, ein besonderer sonstiger Hinweis (etwa ein Stempel) ist nicht enthalten. Nach Einführung dieses Gesetzes dauerte es ein halbes Jahr bis die erste Nachschulung durchgeführt wurde.

Die Nachschulung bei Alkoholdelikten dauert 15 Stunden a 50 Minuten, verteilt auf vier Sitzungen. Jene für die anderen Delikte dauert 12 Stunden a 50 Minuten verteilt auf vier Sitzungen zuzüglich einer halbstündigen Fahrprobe mit einem speziell ausgebildeten Fahrlehrer unter dem Beisein von zwei anderen Kursteilnehmern. Die Beobachtungen werden in einer der Kurssitzungen gemeinsam mit dem Fahrlehrer aufgearbeitet.

Fünf Jahre nach Einführung dieser Maßnahme wurde eine spezielle Unfallanalyse durchgeführt (Bartl, Esberger & Brandstätter, 1997). Dabei wurde die Anzahl der an Verkehrsunfällen mit Personenschaden beteiligten PKW-Lenker analysiert. Die Unfallzahlen von Besitzern des Führerscheins auf Probe (unabhängig vom Lebensalter) wurden mit jenen aller anderen PKW-Lenker verglichen: Der

¹ **Bartl, G.:** Ansätze für mehr Verkehrssicherheit von Fahranfängern in Österreich. Sicher fahren in Europa, 5. Symposium, 7. und 8. Oktober 2003 in Wiesbaden, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Mensch und Sicherheit, Heft M 161, S. 108-112, 2004.

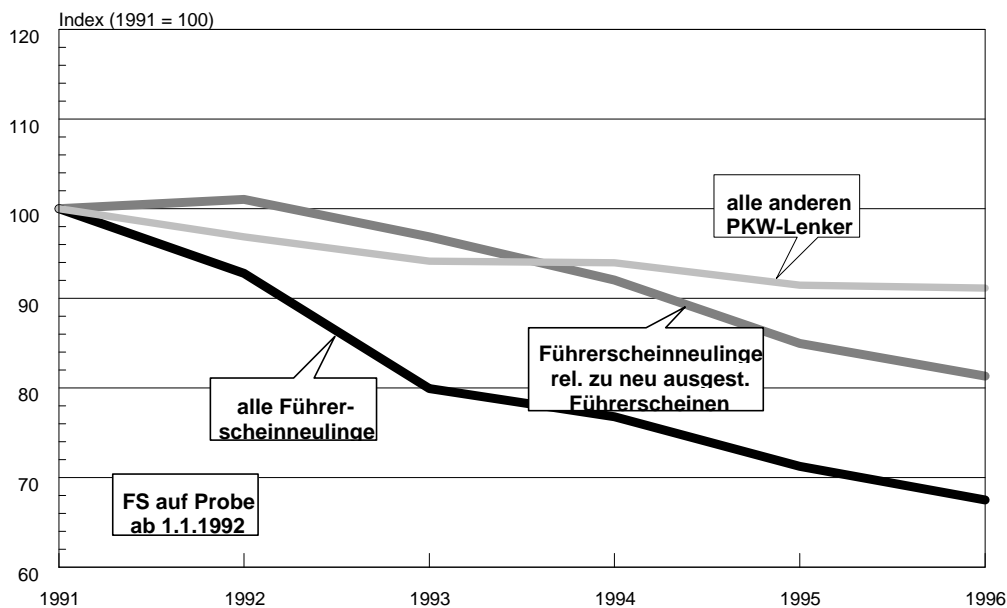
Unfallrückgang zwischen 1991 und 1996 betrug für die Gruppe der Führerscheinneulinge 32,5%. Bei allen anderen PKW-Lenkern betrug der Unfallrückgang lediglich 8,9%.

Gleichzeitig muss berücksichtigt werden, dass mit Einführung des Führerscheins auf Probe (1992) um 19,2% weniger neue Führerscheine der Gruppe B erworben wurden (sonstige jährliche Schwankungen 2 bis 4 Prozent). Daher wurden auch die Unfallzahlen in Relation zur rückläufigen Anzahl der Führerscheinneulinge analysiert. Auch unter dieser Bedingung zeigt sich ein überproportionaler Unfallrückgang von immerhin 18,7% bei den Fahranfängern. Diese Ergebnisse sind zur besseren Übersicht in tieferstehender Tabelle zusammengefasst und in der darauffolgenden Grafik dargestellt:

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte PKW-Lenker

| | 1991 [absolut] | 1996 [absolut] | Veränderung [in Prozent] |
|--|-------------------|-------------------|-----------------------------|
| Führerscheinneulinge [absolut] | 9.035 | 6.099 | -32,5 |
| Führerscheinneulinge [relativ zu neu ausgestellten B-Führerscheinen] | 4,11% | 3,34% | -18,7 |
| alle anderen PKW-Lenker [absolut] | 44.372 | 40.434 | -8,9 |

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte PKW-Lenker



Datenquelle: Österreichisches Statistisches Zentralamt (ÖSTAT)

Die Unfallzahlen der Fahranfänger in den letzten Jahren vor Einführung des Probeführerscheins waren steigend. Der Probeführerschein markierte eine Trendumkehr.

Ein ähnlich überproportionaler Unfallrückgang ist bei den alkoholisierten, unfallbeteiligten Führerscheineulingen zu verzeichnen: Hier kam es zu einem Gesamtrückgang von 30,9% in der Gruppe der Fahranfänger. Demgegenüber ist bei allen anderen PKW-Lenkern bloß ein Rückgang um 5,9% zu verzeichnen. In Relation zur rückläufigen Anzahl der Führerscheineulinge beträgt der Unfallrückgang 16,8%.

Der signifikante Unfallrückgang ist ausschließlich auf jene Unfälle zurückzuführen, bei denen Alkoholisierungsgrade ab 0,8 Promille gemessen wurden. Denn Alkoholisierungsgrade mit weniger als 0,8 Promille wurden statistisch nicht erfasst. Daher ist aus diesem Resultat ableitbar, dass die Senkung einer gesetzlichen Promillegrenze zu einem signifikanten Rückgang der Alkoholunfälle im höheren Promillebereich führt. Diese Erkenntnis widerlegt die Aussage, wonach die Senkung eines Alkohollimits nur Auswirkungen auf jene Unfälle habe, die im von der Senkung direkt betroffenen Bereich liegen. Im vorliegenden Fall wäre das nur der Bereich zwischen 0,1 und 0,8 Promille.

Zusammengefasst führten somit zwei Haupteffekte zu den genannten Unfallrückgängen bei den bis 1992 steigenden Unfallzahlen von Fahranfängern: Einerseits wurden weniger Führerscheine erworben und somit gab es weniger Fahranfänger, andererseits wirkte sich der Führerschein auf Probe positiv im Sinne eines weniger riskanten Fahrstils auf die Fahranfänger aus.

VORGEZOGENEN LENKBERECHTIGUNG „L17“

Seit 1. März 1999 besteht in Österreich die Möglichkeit, im Alter von 17 Jahren den Führerschein zu erwerben und ab diesem Zeitpunkt alleine zu fahren. Die Ausbildung kann schon ab 16 Jahren in Begleitung eines nahe stehenden Laien (Vater, Mutter...) beginnen. Vorweg muss die theoretische Fahrschulbildung absolviert sein, dann legt man mindestens 3.000 km zurück, wobei dreimal dazwischen eine Lehrfahrt samt Besprechung in der Fahrschule erfolgt. Für diese Dreiteilung der vorgeschriebenen insgesamt 3.000 Ausbildungskilometer, über die ein Logbuch geführt werden muss, ist eine Mindestdauer von jeweils zwei Wochen vorgesehen. Das ergibt insgesamt einen sechswöchigen Mindestausbildungszeitraum bis schließlich ab dem Alter von 17 Jahren zur Prüfung angetreten werden darf. Ab der Prüfung darf ohne Begleitung gefahren werden. Darin unterscheidet sich das Österreichische Modell vom Schwedischen, welches das alleine Fahren erst ab 18 ermöglicht.

Ursprünglich galt für den 17-Jährigen Führerscheinbesitzer bis zur Erreichung des 18. Lebensjahres ein reduziertes Tempolimit; auf Autobahnen 100 statt 130 km/h und auf Außerortsstraßen 80 statt 100 km/h. Dies wurde im Okt. 2002 ebenso aufgehoben, wie die Bestimmung, wonach man ab der Prüfung bis zur Erreichung des 18. Lebensjahres noch eine „L17“ Tafel sichtbar am Fahrzeug anbringen musste. Die sichtbare Anbringung der „L17 Ausbildungsfahrt“ Tafel ist für die Ausbildungsfahrten mit dem Begleiter vorgeschrieben. Bedauerlicherweise verdecken diese Tafeln einen nicht unbeträchtlichen Anteil der Front- und Heckscheibe. Kein erfahrener, sicherheitsbewusster Lenker würde so wegfahren.

Die Zeit zwischen der Prüfung und dem Erreichen des 18. Lebensjahres gilt als zusätzliche Probezeit. Somit befindet sich ein L17 Fahrer insgesamt etwa drei, statt zwei Jahre in der Probezeit.

Das Modell L17 nehmen nur ca. 10% der Fahranfänger in Anspruch. Dies variiert jedoch beträchtlich, in einigen ländlichen Regionen beträgt der L 17 Anteil bei machen Fahrschulen bereits die Hälfte. Die Evaluation beinhaltet mittels Fragebogen erfasste Unfälle und Delikte sowie soziodemografische Variablen, um den möglichen Selbst-selektions bias zu analysieren. Eine zufällig gewählte Kontrollgruppe wurde auch befragt. Die Adressen wurden aus dem zentralen Führerscheinregister zufällig ausgewählt. Die Ergebnisse werden demnächst im Rahmen des EU-Projektes Basic veröffentlicht.

Ergänzend sei hier auch noch auf das österreichische Moped-Spezifikum verwiesen: Das Mopedeinstiegalter wurde am 11. November 1997 von 16 auf 15 Jahre – unter bestimmten Voraussetzungen – reduziert. Diese Voraussetzungen sind: Der jeweilige Landeshauptmann muss das Mopedfahren ab 15 Jahren mittels Erlass ermöglichen (in Wien und Innsbruck Stadt wurde es nicht ermöglicht), die Erziehungsberechtigten müssen zustimmen und es muss eine Bestätigung der Ausbildungsstätte des Jugendlichen über die Unzumutbarkeit der Erreichbarkeit der Ausbildungsstätte mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorgelegt werden. Die ursprünglich verpflichtende verkehrspsychologische Untersuchung ist seit 1.10.2002 nicht mehr vorgeschrieben. Eine Unfallanalyse konnte aufgrund anderer gleichzeitig eingeführter Maßnahmen keine seriösen Ergebnisse erzielen.

MEHRPHASENFAHRAUSBILDUNG

Trotz des Probführerscheins und des L 17 Angebots, welches eine umfassendere Ausbildung verspricht, stellt Österreich gemeinsam mit Frankreich das internationale Schlusslicht bei Fahranfängerunfällen dar (IRTAD: Getötete 18-20 jährige Lenker in Relation zur Population). Dringender Handlungsbedarf war gegeben. Ähnlich wie in Finnland wird eine signifikante Unfallreduktion durch die Mehrphasenausbildung erwartet.

Als Vorläufer für eine reibungslose Einführung der Mehrphasenfahrausbildung gilt der etwa zwei Jahre dauernde Pilot „Road Expert“, welcher vom Institut für Fahrsicherheitstrainings (Kurt Sklar und Susanne Kern) initiiert und geleitet wurde: Auf freiwilliger Basis konnten Fahranfänger an der Aktion des Verkehrsministers „Road Expert“ zwischen August 1999 und Dezember 2001 teilnehmen. Es handelte sich dabei um ein Fahrsicherheitstraining für PKW- und Motorrad-Fahrer inklusive einstündigem verkehrspsychologischen Gruppengespräch. Der finanzielle Selbstbehalt für die Teilnehmer war wegen der Förderung durch den Verkehrssicherheitsfonds des Verkehrsministeriums relativ gering. Ca. 13.500 Probeführerscheinbesitzer nahmen an einem eintägigen Fahrsicherheitstraining inklusive eines einstündigen verkehrspsychologischen Gruppengesprächs teil. 98% der Teilnehmer meinten, dass jeder Fahranfänger an so einem „Road Expert“-Training teilnehmen sollte (Bartl & Piringer, 2002). Dasselbe Team, welches die Aktion „Road Expert“ initiierte, durchführte und evaluierte, bestehend aus Experten der Fahrschulen, der Autofahrerclubs und privater Verkehrssicherheitsinstitutionen, betrieb in der Folge auch die fachliche und politische Umsetzung der

Mehrphasenfahrausbildung. Das Expertenteam Hausherr, Grubmann, Hübner, Sklar, Kern, Wurz, Sedelmayer, Supp, Hübner, Zelenka, Kaltenecker und Bartl erarbeiteten im Rahmen eines Projektteams, gemeinsam mit Experten des Verkehrsministeriums, in einem 2 ½ jährigen Zeitraum das inhaltlich Konzept und betrieben das nötige Lobbying zur politischen Umsetzung.

Seit 1. Jänner 2003 ist nun das Gesetz über die zweite Ausbildungsphase in Kraft („Mehrphasenausbildung“). Innerhalb des ersten Jahres nach Erwerb der Fahrerlaubnis hat der Fahranfänger noch folgende Fortbildungen zu absolvieren:

1. Erste Feedbackfahrt im Straßenverkehr (im 2. bis 3. Monat nach Führerscheinerwerb)
2. Ein Fahrsicherheitstraining inklusive eines zweistündigen verkehrspsychologischen Gruppengesprächs (zwischen 3. und 9. Monat nach Führerscheinerwerb)
3. Eine zweite Feedbackfahrt (zwischen 6. und 12. Monat nach Führerscheinerwerb).

Im Rahmen der Feedbackfahrten wird speziell auf das Blickverhalten und eine defensive Fahrweise geachtet. Die besondere Herausforderung an die Fahrlehrer ist dabei der Fortbildungscharakter, statt des bisherigen Ausbildungscharakters dieser jeweils zweimal 50 Minuten dauernden Fahrten inklusive Besprechung. Auf Wunsch eines Österreichischen Politikers wurden die Feedbackfahrten im Gesetz Perfektionsfahrten genannt. Nichts desto trotz ist liegt der eigentliche Charakter dieser Fortbildungen darin, dass der Führerscheinneuling professionelles Feedback erhält. Dieser Idee liegt der Umstand zugrunde, dass das der Straßenverkehr ein eher Feedbackarmes Umfeld darstellt, welches sehr viele Fehler verzeiht. Selten folgt auf ein Fehlverhalten ein Unfall oder ein Verkehrskonflikt, dessen Erkennen überhaupt erst einen Lernzuwachs ermöglichen würde.

Das Fahrsicherheitstraining besteht aus einer Stunde Theorie und fünf Stunden (jeweils a 50 Minuten) praktischem Training. Übungen die zur Selbstüberschätzung führen können, sind zu vermeiden. Bremsübungen sowie die Demonstrationen der fahrphysikalischen Grenzen stehen im Mittelpunkt. Gefahrenvermeidung ist das vorrangige Lernziel.

Das zweimal 50 Minuten dauernde verkehrspsychologische Gruppengespräch findet am selben Tag mit dem Fahrsicherheitstraining statt. Allgemeine Risikofaktoren bei Fahranfängern, insbesondere die Problematik der Alleinunfälle (mehr als 50% der tödlichen Fahranfängerunfälle) sind Gegenstand der ersten 50 Minuten Einheit. Die zweite Einheit ist der individuellen Risikobetrachtung im Sinne von Selbstreflexion vorbehalten.

Motorradfahrer brauchen keine Feedbackfahrten zu absolvieren, jedoch ein eigenes Fahrsicherheitstraining samt Psychologie. L 17 Fahrern wird die erste der beiden Feedbackfahrten erlassen.

Aus politischen Gründen wurden zeitgleich mit Einführung der Mehrphasenausbildung die gesetzlich verpflichtenden Mindesttheoriestunden im Rahmen der Grundausbildung von 40 auf 32 und die praktischen Fahrstunden von 20 auf 18 reduziert. Somit ist die Verteuerung der Führerscheinausbildungskosten

gering gehalten. Es wurde ein neuer Lehrplan erstellt, der sicherheitsrelevante Inhalte in den Vordergrund rückt. Die Anforderungen für die Lenkerprüfung blieben unverändert.

Wenn Fortbildungsschritte unterlassen werden, kommt es nach einer automatischen Erinnerung durch das zentrale Führerscheinregister mit Setzung einer Nachfrist und der Probefristverlängerung schließlich auch zur Entziehung der Lenkberechtigung.

Die drei Berufsgruppen, Fahrlehrer, Instruktoren und Psychologen, die nun erstmals zusammenarbeiten, haben bereits Anfang des Jahres im Rahmen von Ausbildungsseminaren begonnen, die jeweilige Methode der anderen Berufsgruppen kennen zu lernen. Dieser Austausch an Kompetenz wird laufend fortgesetzt. Das Ziel dabei ist, dass der Kunde die Fortbildungsschritte als ein harmonisch aufeinander abgestimmtes Kontinuum erlebt.

Derzeit besteht die große Herausforderung in der praktischen Umsetzung. Ende des Jahres 2002 kam es zu einem immensen Vorzieheffekt. Man konnte sich noch zur Fahrschulausbildung behördlich anmelden und dann bis Juli 2003 mit der Ausbildung nach der alten Ausbildungsordnung beginnen. Daher fanden erst relativ wenige Feedbackfahrten statt. Das erste Fahrsicherheitstraining fand überhaupt erst am 3. August 2003 statt.

Um die österreichweite Flächendeckung für die ca. 80.000 Führerscheinneulinge zu optimieren, werden derzeit weiterhin neue Fahrsicherheitszentren eröffnet. Neben den bereits in jedem Bundesland bestehenden beziehungsweise knapp vor Eröffnung stehenden Fahrsicherheitszentren der Autofahrerclubs ÖAMTC und ARBÖ eröffnen auch Fahrschulen weiterhin Plätze, teils im Zusammenschluss mehrerer Fahrschulen, teils alleine. Insgesamt wurden 23 Plätze bisher realisiert bzw. stehen knapp vor Eröffnung. Die Mindestanforderungen an solch einen Platz schreiben eine nutzbare Fläche von 6.000 m² vor, bewässerbare Gleitflächen, Geschwindigkeitsanzeigen, Seminarräume etc. Der Markt ist derzeit schwer überschaubar, auf der einen Seite die etablierten Plätze, auf der anderen Seite Aufbruchstimmung und Pioniergeist bei anderen. Beispielsweise liegt ein soeben eröffneter Verkehrssicherheitsplatz mit etwa 6.000 m² der Fahrschule Dr. Juhasz in Regelsbrunn nur ca. 10 Kilometer entfernt von dem größten Fahrsicherheitszentrum Österreichs in Pachfurth. Dieses von der privaten Firma Technische Hydraulik, mit anderen Gesellschaftern gemeinsam errichtete Zentrum, wird auf 165.000 m² neueste Technik bieten und durch die Einbindung in ein 450.000m² großes Freizeitareal mit Jet-Ski auf 100.000m² großen Seen, einer Kartbahn auf 66.000m² Fläche etc. ein ernstzunehmender Anbieter im Großraum Wien. Derartig große Plätze werden nicht nur wegen der Mehrphasenausbildung errichtet. Es werden auch LKW-Trainings usw. angeboten werden und für die wissenschaftliche Forschung bieten sich neue Möglichkeiten. Die Firma Technische Hydraulik errichtete bereits in anderen europäischen Staaten Fahrsicherheitszentren (z.B. das größte Europas in Berlin für den ADAC). Alle Plätze werden von einer eigenen Kommission überprüft. Nicht nur der Platz, sondern vor allem gut ausgebildete Instruktoren und Psychologen werden über Erfolg und Misserfolg der Mehrphasenausbildung entscheiden.

Insgesamt hat die Mehrphasenausbildung den Markt der Verkehrssicherheitsanbieter deutlich verändert, die Kunden hingegen (ca. 80.000 Fahranfänger/innen pro Jahr)

lassen sich mit Ihren Fortbildungen noch Zeit. Für die Volkswirtschaft sollte es jedenfalls ein Gewinn werden. Bei einer Unfallreduktion von ca. 20% pro Führerscheinjahrgang innerhalb eines zweijährigen Beobachtungszeitraumes lässt sich eine jährliche Einsparung an Unfallfolgekosten von ca. € 27.000.000 abschätzen. Die postulierte Unfallreduktion um etwa 20% wird in Anlehnung an die Evaluationsergebnisse aus Finnland herangezogen. Dort erbrachte die Einführung einer Führerscheinreform mit einer zweiten Ausbildungsphase eine mehr als 20%ige Unfallreduktion innerhalb einer zweijährigen Beobachtungszeit im vorher nachher Vergleich (EU-Projekt „DAN“, Bartl, 2000). Aber vor allem ist zu erwarten, dass sich menschliches Leid vermindern lässt.

Literatur:

Bartl, G.; Esberger, R. & Brandstätter, Ch.: Unfallbilanz nach fünf Jahren Führerschein auf Probe. Zeitschr. f. Verkehrsrecht, 42, 9, 1997.

Bartl, G.: DAN-Report. Description and Analysis of post licensing Measures for Novice Drivers. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 2000

Bartl, G & Piringer, A.: Projekt „Road Expert“ Fahrsicherheitstraining und verkehrspsychologische Diskussion. ZVS, 3, 2002, S 109-13.

Kurzlebenslauf des Referenten:

Dr. Gregor BARTL, geb. 1962 in Wien. Studium der Psychologie in Wien. Seit 1989 Verkehrspsychologe und seit August 2003 Geschäftsführer des Instituts Gute Fahrt, seit 2008 Geschäftsführer der alles-fuehrerschein.at GmbH und des driving-institut.at e.U. Tätigkeiten: Verkehrspsychologische Forschung, Trainer für Lenkerseminare und Nachschulungen sowie verkehrspsychologischer Gutachter. Leitung von EU-Projekten („DAN“ – Maßnahmen für Fahranfänger, „Andrea“ Nachschulungsevaluation), Mitarbeit bei Forschungsprojekten (z. B. „Advanced“ – Fahrsicherheitstrainings). Grundlagenforschung für die gesetzliche Senkung des Alkohollimits von 0,8 auf 0,5 Promille in Österreich, Mitinitiator der Mehrphasenfahrausbildung.