



Mehrphasenführerschein: Erste Wirksamkeitsanalysen

Gregor BARTL, alles-fuehrerschein.at GmbH, Wien
Robert ESBERGER, Statistik Austria, Wien
Dezember 2005

Inhaltsverzeichnis:

	Seite
1. Kurzfassung.....	1
2. Einleitung	2
3. Hintergrund des Mehrphasenführerscheins.....	2
4. Unfallzahlen	3
4.1. Unfallzahlen 2004	3
4.2. Unfallzahlen 1. Halbjahr 2005	4
5. Prozessevaluation mittels Feedbackanalyse.....	6
5.1. Das Versuchsdesign	6
5.2. Stichprobenbeschreibung	6
5.3. Gesamtergebnisse zum Fahrsicherheitstag.....	7
5.4. Detaillerggebnisse Fahrsicherheitstraining:	7
5.5. Detaillerggebnisse verkehrspsychologisches Gruppengespräch:.....	8
5.6. Detaillerggebnis für Fahrkönnen.....	9
5.7. geschlechtsspezifische Unterschiede.....	9
6. Diskussion der Ergebnisse	9
7. Literatur:.....	12
8. Anhang	12
8.1. Fragebögen:.....	12
8.2. Presseaussendung vom 19. April 2005	15
8.3. Presseaussendung vom 6. Oktober 2005.....	19

1. Kurzfassung

Seit 2003 gilt in Österreich der Mehrphasenführerschein. Jeder Fahranfänger muss im ersten Jahr nach Führerscheinwerb ein Fahrsicherheitstraining samt psychologischem Gruppengespräch sowie zwei Perfektionsfahrten in der Fahrschule absolvieren. Die Unfallzahlen von 18- und 19-Jährigen sind im 1. Halbjahr 2005 gegenüber dem 1. Halbjahr 2003 um 11,2% zurückgegangen. Bei allen anderen Altersgruppen hingegen nur um 2,1%. Eine Feedbackanalyse mit 1.114 anonymen Fragebögen zeigte überdurchschnittlich hohe Kundenzufriedenheit beim verkehrspsychologischen Gruppengespräch und dem Fahrsicherheitstraining.

2. Einleitung

Der Mehrphasenführerschein (zweite Ausbildungsphase) wurde in Österreich Anfang 2003 gesetzlich eingeführt. Jeder Fahranfänger muss im ersten Jahr ein Fahrsicherheitstraining samt psychologischem Gruppengespräch sowie zwei Perfektionsfahrten in der Fahrschule absolvieren. Nach einem zögerlichen Beginn – die ersten Fahrsicherheitstrainings fanden erst im Sommer 2003 statt – kann nun das Jahr 2004 und 2005 als erste Beobachtungsjahre für 18- und 19-jährige Fahranfänger herangezogen werden.

Im Gesetz wird der Mehrphasenführerschein als „zweite Ausbildungsphase“ bezeichnet (§ 4a und 4b FSG). Das ist aus juristischer Sicht verständlich, zumal die Grundausbildung seit langem gesetzlich geregelt ist und nun eine weitere Phase hinzugekommen ist. Der Begriff Mehrphasenführerschein hat sich aber in der Fachwelt durchgesetzt, weil er die Idee der kontinuierlichen Fortbildung durch mehrere Fortbildungsmodule im Sinne eines harmonisch aufeinander abgestimmten Kontinuums widerspiegelt. Keinesfalls sollte der Mehrphasenführerschein nur als noch zu absolvierendes „Anhängsel“ an die Grundausbildung wahrgenommen werden.

Gegenstand der Analysen sind Verkehrsunfälle mit Personenschaden im vorher-nachher-Vergleich und im Vergleich mit allen anderen Altersgruppen sowie eine Feedbackanalyse als Prozessevaluation.

3. Hintergrund des Mehrphasenführscheins

Die Frage, ob überhaupt und wenn ja welche Maßnahmen nach Erwerb der Lenkberechtigung unfallreduzierend wirken können, wurde erstmals im Rahmen des EU-Projektes DAN – **D**escription and **A**nalysis of post licensing measures for **N**ovice drivers (Bartl, 2000a) umfassend dokumentiert und analysiert.

Ein verpflichtendes „Anti-Eisschleudertraining“ für Fahranfänger in den Achtziger Jahren führte sogar zu einer Zunahme von Schleuderunfällen, wie von Glad (1988, in DAN-Report) analysiert. Es dürfte primär zu Selbstüberschätzung geführt haben. Ein verpflichtendes Fahrtechniktraining in Luxemburg wurde im Rahmen des DAN-Projektes analysiert und es konnte keine unfallreduzierende Wirkung nachgewiesen werden. Hingegen führte eine Kombination von fahrpraktischen Übungen und Demonstrationen auf einem Fahrtechnikgelände mit einer Feedbackfahrt im Straßenverkehr und einer psychologischen Selbstanalyse des eigenen Fahrstils in Finnland in den Neunziger Jahren zu einer Unfallreduktion (Katila et al., 2000, im DAN Report, S. 80).

Daher lehnte sich das erste Konzept für eine österreichische Mehrphasenausbildung für die Klassen A und B an die Erfolge aus Finnland an (Bartl, 2000b). Insbesondere um auch mögliche negative Einflüsse auf einige Fahranfänger durch das Fahrsicherheitstraining gegebenenfalls abzufedern, wurde das sechsstündige Fahrsicherheitstraining mit dem zweistündigen verkehrspsychologischen Gruppengespräch gekoppelt, sodass diese beiden Teile eine Einheit bilden, wie in § 4a Abs.4 FSG und § 4b Abs. 2 FSG festgelegt. Übungen die zur Selbstüberschätzung führen können, sind dabei zu unterlassen (§ 13b Abs.1 FSG-DV).

Die genauen Voraussetzungen, welche Fahrlehrer, Instruktoren und Psychologen die Ausbildungsmodule durchführen dürfen, sind ebenfalls gesetzlich festgelegt. Die jeweils zweistündigen Perfektionsfahrten beinhalten auch Fahrtbesprechungen. Die erste Perfektionsfahrt hat innerhalb von zwei bis vier Monaten nach Erwerb der Lenkberechtigung stattzufinden. Sie entfällt bei der umfangreicheren L 17 Ausbildung. Die zweite Perfektionsfahrt hat nach sechs bis zwölf Monaten stattzufinden. Das Fahrsicherheitstraining samt psychologischem Gruppengespräch hat zwischen dem dritten und dem neunten Monat stattzufinden. Bei Versäumnis kommt es zu Erinnerungen mit Nachfrist und letztendlich zum Entzug der Lenkberechtigung.

Das Gesetz wurde im Sommer 2002 einstimmig von allen vier Parlamentsparteien beschlossen.

4. Unfallzahlen

In vorliegender Arbeit werden zwei Analysen von Unfallzahlen vorgestellt, basierend auf den Daten der Statistik Austria:

4.1. Unfallzahlen 2004

Im Jahr 2004 kann man davon ausgehen, dass nahezu jeder 18-Jährige bereits den Mehrphasenführerschein erworben hat. Im Jahr 2003 gab es noch einen beträchtlichen Vorzieheffekt: Viele meldeten sich noch bis Ende 2002 nach dem alten System an und absolvierten ihre Ausbildung und Fahrprüfung erst Monate später im Jahr 2003. Daher wird in der gegenständlichen ersten Analyse das Augenmerk auf die Unfälle der 18-jährigen PKW Lenker gelegt. Natürlich haben auch alle anderen Altersgruppen beim Ersterwerb den Mehrphasenführerschein zu durchlaufen, jedoch sind die meisten Fahranfänger im jungen Alter. Der mögliche Einfluss auf ältere Fahranfänger lässt sich mit den derzeit von der Statistik Austria erfassten Daten nicht berechnen. Weitere Analysen sollten nicht nur das Lebensalter verunfallter Lenker umfassen, sondern auch deren jeweilige Führerscheinbesitzdauer. Nur dann wäre eine präzise Analyse möglich, vergleichbar mit der Probeführerscheinanalyse (Bartl et al., 1997), wo die Unfallzeitpunkte mit der Führerscheinbesitzdauer und nicht nur mit dem Lebensalter verglichen wurden.

Die damalige Analyse zeigte einen Unfallrückgang um 32,5% im Fünfjahreszeitraum nach Einführung des Probeführscheins im Jahr 1992, bei allen anderen Führerscheinbesitzern um nur 8,9%. Bei älteren Fahranfängern war der Unfallrückgang stärker als bei jüngeren. Das gleich Phänomen zeigte sich auch in eingangs erwähneter Studie aus Finnland, wo die stärksten Unfallrückgänge im Zuge der zweiten Ausbildungsphase bei männlichen Fahranfängern, älter als 20 Jahre zu verzeichnen waren (Katila et al., 2000, im DAN Report, S. 80).

Die Gegenständliche Analyse vergleicht die Anzahl der bei Verkehrsunfällen verunglückten PKW-Lenker (verletzte und getötete Lenker):

Im Jahr 2004 zeigt sich einen Rückgang bei 18-jährigen verunglückten PKW-Lenkern um 5,5% gegenüber dem Vorjahr. Bei allen anderen Altersgruppen veränderten sich die Unfallzahlen im selben Zeitraum jedoch nur um minus 0,4% gegenüber 2003.

Speziell bei den Alleinunfällen schlägt der positive Effekt durch: So gab es 2004 um 11% weniger bei Alleinunfällen verunglückte 18-jährige PKW-Lenker. Bei den anderen Altersgruppen betrug die Veränderung nur minus 1,2%. Die Details sind aus beiden tiefer stehenden Tabellen 1 und 2 zu entnehmen:

Tabelle 1:
 Verunglückte PKW-Lenker

Jahr	18-Jährige: absolut	18-Jährige: Veränderung zum Vorjahr in Prozent	Alle außer 18-Jährige: absolut	Alle außer 18-Jährige: Veränderung zum Vorjahr in Prozent
2000	1.155		22.115	
2001	1.256	+8,74%	23.675	+7,05%
2002	1.221	-2,79%	23.790	+0,49%
2003	1.235	+1,15%	23.804	+0,06%
2004	1.167	-5,51%	23.706	-0,41%

Quelle: Statistik Austria /

Tabelle 2:
 Bei Alleinunfällen (nur ein beteiligtes Fahrzeug) verunglückte PKW-Lenker

Jahr	18-Jährige: absolut	18-Jährige: Veränderung zum Vorjahr in Prozent	Alle außer 18-Jährige: absolut	Alle außer 18-Jährige: Veränderung zum Vorjahr in Prozent
2000	468		4.173	
2001	549	+17,31%	4.562	+9,32%
2002	523	-4,74%	4.405	-3,44%
2003	508	-2,87%	4.538	+3,02%
2004	452	-11,02%	4.482	-1,23%

Quelle: Statistik Austria /

4.2. Unfallzahlen 1. Halbjahr 2005

Die ebenfalls von der Statistik Austria ausgewerteten Unfalldaten in Bezug auf jugendliche PKW-Lenker lässt eine genauere Analyse bereits für den Zeitraum des 1. Halbjahres 2005 zu. In vorliegender Analyse wurden nun die Zahlen der an Unfällen mit Personenschaden beteiligten 18- und 19-jährigen PKW Lenker betrachtet und mit allen übrigen Altersgruppen verglichen. Denn nun ist davon auszugehen, dass jeder 18- und 19-jährige PKW Lenker im 1. Halbjahr 2005 bereits das Mehrphasenführerscheinsystem durchläuft bzw. durchlaufen hat. Somit wird mit dem 1. Halbjahr 2003 verglichen, als der Mehrphasenführerschein erst in der Anlaufphase war. Weiterhin unklar bleiben dabei etwaige Auswirkungen auf ältere Fahranfänger.

Im ersten Halbjahr 2003 waren 2.135 18- und 19-jährige PKW-Lenker an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Im ersten Halbjahr 2005 waren es nur mehr 1.896 Lenker. Dies bedeutet einen Rückgang um 11,2%. Bei allen übrigen PKW-Lenkern betrug die Veränderung nur -2,1%. Zu berücksichtigen ist allerdings, dass auch andere Altersstufen der jugendlichen PKW-Lenker Rückgänge bei der Zahl der Unfallbeteiligungen aufweisen.

Bei den 18-jährigen PKW Lenkern zeigte sich bereits im 1. Halbjahr 2004 ein Unfallrückgang um 5,5% gegenüber dem Vorjahr, im 1. Halbjahr 2005 sogar um 5,8%, gesamt somit -11,0% im Vergleich zu 2003.

Bei den 19-Jährigen zeigte sich im 1. Halbjahr 2004 noch kein Effekt (+0,5%). Das wäre als Hinweis auf den Einfluss des Mehrphasenführerscheines zu werten, denn im Jahr 2004 waren die meisten damals 19-Jährigen noch nach dem alten System ausgebildet worden. Aber im 1. Halbjahr 2005 kam es schließlich auch bei den 19-Jährigen zu einem Unfallrückgang um 11,8%. Die weiteren Details sind aus den Tabellen 3, 4 und 5 zu ersehen:

Tabelle 3:
An Unfällen mit Personenschaden beteiligte 18- u. 19-jährige PKW-Lenker
 1. Halbjahr 2003 – 2005

	18- u. 19-jährige PKW-Lenker		Übrige PKW-Lenker	
	absolut	Veränderung	Absolut	Veränderung
1. Hj. 2003	2.135	.	22.558	.
1. Hj. 2004	2.086	-2,3%	22.831	+1,2%
1. Hj. 2005	1.896	-9,1%	22.077	-3,3%
Veränderung 1. Hj. 2003/2005		-11,2%	-	-2,1%

Quelle: Statistik Austria /

Tabelle 4:
An Unfällen mit Personenschaden beteiligte 18-jährige PKW-Lenker
 1. Halbjahr 2003 – 2005

	18-jährige PKW-Lenker		übrige PKW-Lenker	
	absolut	Veränderung	Absolut	Veränderung
1. Hj. 2003	993	.	23.700	.
1. Hj. 2004	938	-5,5%	23.979	+1,2%
1. Hj. 2005	884	-5,8%	23.089	-3,7%
Veränderung 1. Hj. 2003/2005		-11,0%	-	-2,6%

Quelle: Statistik Austria

Tabelle 5:
An Unfällen mit Personenschaden beteiligte 19-jährige PKW-Lenker
 1. Halbjahr 2003 – 2005

	19-jährige PKW-Lenker		übrige PKW-Lenker	
	absolut	Veränderung	Absolut	Veränderung
1. Hj. 2003	1.142	.	23.551	.
1. Hj. 2004	1.148	+0,5%	23.769	+0,9%
1. Hj. 2005	1.012	-11,8%	22.961	-3,4%
Veränderung 1. Hj. 2003/2005		-11,4%	-	-2,5%

Quelle: Statistik Austria

5. Prozessevaluation mittels Feedbackanalyse

Um den Prozess bezüglich des Fahrsicherheitstrainings samt psychologischem Gruppengespräch zu evaluieren wurden 1.114 Führerscheinneulinge im Februar und März 2005 anonym mittels Feedbackbögen befragt.

5.1. Das Versuchsdesign

Die Fragebogenstudie wurde in folgenden Fahrsicherheitszentren in Zusammenarbeit mit Psychologen/innen vom Institut Gute Fahrt durchgeführt: ARBÖ - Fahrsicherheitszentrum Ludersdorf bei Graz, „Driving Camp“ Pachfurth bei Wien, „Fahrtechnikzentrum Ost“ in Kleinfrauenhaid bei Mattersburg, „Drivers Point“ Korneuburg bei Wien, Fahrtraining Steininger bei Enns, Fahrwelt Kern bei Braunau, „Driving Camp“ Röthis in Vorarlberg.

Die Teilnehmer wurden vor dem Training hinsichtlich ihrer Erwartungen und nach dem Training hinsichtlich ihrer Beurteilungen jeweils zum Fahrsicherheitstraining und zum psychologischen Gruppengespräch befragt. Erfragt wurden die Variablen „interessant“ und „nützlich“ sowie eine direkte Note für den Instruktor bzw. den Psychologen auf einer fünfstufigen Notenskala (1 entspricht „sehr gut“). Weiters wurde erfragt, ob man das ganze bloß als Geldmacherei betrachte und wie gut das Fahrsicherheitstraining und das psychologische Gruppengespräch zusammenpassen und einander ergänzen würde. Auch das eigene Fahrkönnen sollte fünfstufig bewertet werden.

Die Fragebögen wurden von den Instruktoren oder Psychologen jeweils der ganzen Gruppe mit dem ausdrücklichen Hinweis auf Anonymität vorgegeben. Dieser Hinweis befindet sich auch auf den Fragebögen (siehe Anhang).

5.2. Stichprobenbeschreibung

456 Personen wurden quasi zufällig ausgewählt und vor dem Trainingstag hinsichtlich ihrer Erwartungen befragt und 658 anderen zufällig ausgewählten Personen wurden dieselben Fragen nach dem Training mittels Fragebogen gestellt.

46,77% der Befragten waren männlich, 50,81% waren weiblich, bei 2,42% fehlte die Angabe des Geschlechts.

62,2% der Befragten war im Alter von 18 bis 19 Jahren. Das Alter der Gesamtstichprobe ist in Tabelle 6 detailliert dargestellt:

Tabelle 6:

Altersverteilung	Häufigkeit	Prozent	Kum. Prozent
17	147	13,2	13,2
18	459	41,2	54,4
19	234	21,0	75,4
20	57	5,1	80,5
21	25	2,2	82,8
22	21	1,9	84,6
23	23	2,1	86,7
24	11	1,0	87,7
25-29	25	2,2	89,9
30-39	43	3,9	93,8
40-49	19	1,7	95,5
50+	4	0,4	95,8
Fehlend	45	4,0	99,9
Gesamt	1114	100	

5.3. Gesamtergebnisse zum Fahrsicherheitstag

Wenn man die Ergebnisse gemäß dem 5-stufigem Notensystem bezüglich der Instruktor, der Psychologe, der persönliche Nutzen und wie interessant der Trainingstag in Gruppen von 6-12 Personen erlebt wurde zusammenfasst, ergibt das die durchschnittliche Gesamtnote 1,7.

Dieselben Fragen bezüglich der Kurserwartungen unmittelbar vor dem Training ergeben die Gesamtschulnote 2.

Dass der psychologische und der fahrtechnische Teil gut zusammenpassen würden kommt durch die durchschnittliche Note 1,94 zum Ausdruck. In der vorher-Befragung hinsichtlich der Erwartungen wird die signifikant ($p = ,001$) schlechtere Note 2,09 vergeben.

Das eigene Fahrkönnen wird vorher mit 2,33 und nachher signifikant ($p = ,01$) besser mit durchschnittlich 2,19 bewertet.

Als statistisches Verfahren wurden U-Test angewendet.

5.4. Detailergebnisse Fahrsicherheitstraining:

Das 6-stündige Fahrsicherheitstraining wurde am Ende des Trainingstages mit der Durchschnittsnote 1,52 bewertet, signifikant besser gegenüber vorher mit 1,63 ($p = ,000$), Details siehe Tabelle 7.

Tabelle 7:

<i>Variable</i>	<i>Mittelwert</i>	<i>Sign. p</i>
Gesamtschulnote vorher	1,63	,000*
Gesamtschulnote nachher	1,52	
Fahrsicherheitstraining interessant vorher	1,60	,011*
Fahrsicherheitstraining interessant nachher	1,52	
Fahrsicherheitstraining nützlich vorher	1,50	,204
Fahrsicherheitstraining nützlich nachher	1,57	
Instruktor selbst vorher	1,81	,000*
Instruktor selbst nachher	1,48	

Bei der vorher Befragung erwarten 18,2%, das Fahrsicherheitstraining werde nur Geldmacherei sein, nachher beantworten nur 13,83% diese Frage mit ja (nicht signifikant), Details siehe Tabelle 8.

Tabelle 8:

Fahrsicherheitstraining ist nur Geldmacherei vorher – nachher						
		Häufigkeit vorher	Prozent vorher	Häufigkeit nachher	Prozent nachher	Sign. vorh.-nachh.
Gültig	Ja	83	18,20	91	13,83	,070
	Nein	316	69,30	470	71,43	
	fehlend	57	12,50	97	14,74	
Gesamt		456	100,00	658	100,00	

5.5. Detailergebnisse verkehrspsychologisches Gruppengespräch:

Das 2-stündige Gruppengespräch wurde am Ende des Trainingstages mit der Durchschnittsnote 1,89 bewertet, signifikant besser gegenüber vorher mit 2,37. Alle vier Variablen werden nach dem Gruppengespräch signifikant besser bewertet, am stärksten der Psychologe selbst als Person mit der Note 1,46 ($p = ,000$). Dieser wird mit der gleichen Note wie der Instruktor bewertet, Details siehe Tabelle 9. Die Instruktoren sind nahezu ausschließlich männlich, die Psychologen etwas häufiger weiblich. Zur besseren Lesbarkeit wird übrigens in diesem Bericht nur ein Geschlecht verwendet.

Tabelle 9:

<i>Variable</i>	<i>Mittelwert</i>	<i>Sign. p</i>
Gesamtschulnote vorher	2,37	,000*
Gesamtschulnote nachher	1,89	
Psychologie interessant vorher	2,49	,000*
Psychologie interessant nachher	1,98	
Psychologie nützlich vorher	2,33	,000*
Psychologie nützlich nachher	1,98	
Psychologe selbst vorher	2,31	,000*
Psychologe selbst nachher	1,46	

Bei der vorher Befragung erwarten 34,21%, das psychologische Gruppengespräch werde nur Geldmacherei sein, nachher beantworten nur 16,11% diese Frage mit ja (signifikant, $p = ,000$), Details siehe Tabelle 10.

Tabelle 10:

Psychologie Geldmacherei vorher – nachher						
		Häufigkeit vorher	Prozent vorher	Häufigkeit nachher	Prozent nachher	Sign. vorh.-nachh.
Gültig	Ja	156	34,21	106	16,11	,000*
	Nein	223	48,90	432	65,65	
	fehlend	77	16,89	120	18,24	
Gesamt		456	100,00	658	100,00	

Allgemein gilt, dass jene Personen, die Geldmacherei „ja“ ankreuzten auch signifikant schlechtere Benotungen gaben, sowohl für das Fahrsicherheitstraining als auch für den psychologischen Teil ($p = 0,000$).

5.6. Detailergebnis für Fahrkönnen

Jene Personen, die ihr Fahrkönnen mit „sehr gut“ oder „gut“ bewerten (67,2% der Stichprobe), vergeben auch signifikant bessere Gesamtnoten für das Fahrsicherheitstraining und den psychologischen Teil, wie in Tabelle 11 dargestellt.

Tabelle 11:

Variable	Mittelwert	Sign. p
Benotung Psychologie gute Fahrer (1 od. 2)	1,93	,000*
Benotung Psychologie schlechte Fahrer (> 2)	2,18	
Benotung FST gute Fahrer (1 od. 2)	1,53	,004
Benotung FST schlechte Fahrer (> 2)	1,64	

5.7. geschlechtsspezifische Unterschiede

Die geschlechtsspezifischen Antwortmuster waren eher gleich, signifikante Unterschiede zeigten sich nur:

Vor dem Training:

Bezüglich des Fahrsicherheitstrainings gaben Frauen knapp signifikant ($p = ,04$) bessere Noten hinsichtlich des erwarteten Nutzens. Ihre Erwartungen, wie gut das Fahrsicherheitstraining und das psychologische Gruppengespräch zusammenpassen würden, waren auch signifikant höher ($p = ,001$). Männer gaben sich signifikant bessere Benotungen bezüglich ihres fahrerischen Könnens ($p = ,005$). Bezüglich der Psychologie zeigten sich keine Unterschiede zwischen weiblichen und männlichen Kursteilnehmern.

Nach dem Training:

Für die Teilnehmerinnen war sowohl das psychologische Gruppengespräch signifikant interessanter ($p = ,001$) als auch das Fahrsicherheitstraining ($p = ,024$).

6. Diskussion der Ergebnisse

Das Ziel des Mehrphasenführerscheines war, die Todesursache Nummer eins bei jungen Menschen – den Verkehrsunfall – zu bekämpfen. Zur Zielerreichung mussten die Inhalte der Mehrphasenfahrausbildung primär so abgestimmt sein, dass dadurch der häufigste Unfalltyp, bei dem junge Menschen sterben - der Alleinunfall – reduziert werden kann. Im Jahr 2002 starben noch 64% der 18-24jährigen Lenker bei Alleinunfällen, im Jahr 2004 nur mehr 54%. Dies kann als erster vorsichtiger Hinweis auf die Wirksamkeit der Maßnahmen interpretiert werden. Jedenfalls sind die Verkehrspsychologen per Gesetz (§13c FSG-DV) verpflichtet, insbesondere die

Ursachen für Alleinunfälle, wie Kollisionen gegen einen Baum etc. in der Gruppendiskussion zu erörtern, sodass die Teilnehmer Lösungsstrategien erarbeiten können. Es ist ja als paradox anzusehen, dass die einfachste Verkehrssituation, die fast jeder Fahranfänger nach wenigen Fahrstunden bewältigen kann, z.B. die leere Landstraße, die tödlichste Verkehrssituation darstellt. Offensichtlich wirkt die Thematisierung, welche neben dem psychologischen Teil mehr und mehr auch schon in der Grundausbildung in der Fahrschule angesprochen wird, unfallreduzierend. Diese Veränderung innerhalb der Unfalltypen ist auch unabhängig von der Anzahl ausgestellter Führerscheine als markant zu interpretieren.

Die derzeit seitens der Statistik Austria vorliegenden Absolutzahlen unterstreichen diesen Effekt. Bei 18-jährigen PKW-Lenkern ereigneten sich im Jahr 2004 um 11% weniger Alleinunfälle als im Jahr 2003. Bei allen anderen Altersgruppen betrug diese Veränderung im selben Zeitraum nur minus 2%. Die Gruppe der 18-Jährigen ist deshalb von Interesse, weil im Jahr 2003 aufgrund eines vielfachen Vorzieheffektes noch relativ wenige Lenker nach dem neuen System ausgebildet wurden (bis Ende 2002 meldeten sich noch viele nach dem alten System an und mussten erst Mitte 2003 die Führerscheinprüfung abgelegt haben). Die ersten Fahrsicherheitstrainings samt psychologischem Gruppengespräch fanden erst im Sommer 2003 statt und dann kam es erst sehr langsam zum Anlaufen der Fortbildungen. Daher ist davon auszugehen, dass jeder verunglückte 18-jährige PKW Lenker im Jahr 2004 im Besitz des Mehrphasenführerscheins war. Hingegen gab es im Jahr 2003 noch kaum 18-Jährige mit Mehrphasenführerschein, geschweige denn mit absolvierten Fortbildungen. Natürlich gibt es auch viele ältere Fahranfänger, jedoch ist aus den statistisch erfassten Basiszahlen nicht fassbar, in welchem Jahr der Führerschein erworben wurde. Daher wurde das Hauptaugenmerk bei dieser ersten Analyse auf die Altersgruppe der 18-Jährigen gelegt, wenngleich auch Effekte in anderen Altersgruppen durch den Mehrphasenführerschein zu erwarten wären.

Die analysierten Basisdaten beinhalten nur Unfälle mit Personenschaden, Sachschadensunfälle werden in Österreich noch immer nicht systematisch erfasst und stehen somit für wissenschaftliche Zwecke nicht zur Verfügung. Auch die Anzahl der neu ausgestellten Führerscheine ist zum Studienzeitpunkt noch nicht abrufbar. Analysen über mögliche Veränderung bei der Anzahl neu ausgestellter Führerscheine müssen in die folgenden mittelfristigen Wirksamkeitsanalysen einbezogen werden, sodass Relativzahlen verglichen werden können, woraus das Unfallrisiko ableitbar ist: Anzahl der Unfälle in Relation zur Anzahl neu ausgestellter Führerscheine.

Der Trend aus der ersten Unfallanalyse aus 2004 setzte sich im 1. Halbjahr 2005 fort. Nun konnte auch schon davon ausgegangen werden, dass die 19-Jährigen im 1. Halbjahr 2005 jedenfalls nach dem neuen System ausgebildet wurden. Dem Rückgang um 11,2% bei 18- und 19-jährigen PKW-Lenkern steht ein Rückgang um nur 2,1% bei allen anderen Altersgruppen im Zeitraum 1. Halbjahr 2005 verglichen mit 1. Halbjahr 2003 gegenüber. Die Bedeutung dieses Effektes wird auch dadurch unterstrichen, dass bei den 19-Jährigen der Unfallrückgang erst 2005 einsetzte, waren doch 2004 die meisten 19-jährigen noch nach dem alten System ausgebildet.

Trotzdem bleibt noch die Relativzahl (Anzahl neu ausgestellter Führerscheine) offen. Weiters ist anzumerken, dass auch bei 20- bis 24-jährigen Lenkern teilweise ebenso starke Unfallrückgänge zu verzeichnen waren. Ob dies durch den

Mehrphasenführerschein oder andere Faktoren verursacht wurde, ist durch die folgenden mittelfristigen Analysen zu klären. In Finnland zeigte sich, dass die Unfallrückgänge signifikant stärker bei Fahranfängern waren, die älter als 19 Jahre waren: 50% Unfallrückgang bei älter als 20-jährigen männlichen Fahranfängern, 25% bei 18- und 19-jährigen Fahranfängern (Katila et al., 2000, im DAN Report, S. 80). Ein vergleichbares Phänomen (deutlicherer Unfallrückgang bei älteren Fahranfängern) war auch bei der Unfallanalyse des Probeführerscheins in Österreich (Bartl et al., 1997), welcher im Jahr 1992 eingeführt wurde, zu beobachten.

Das könnte bedeuten, dass eventuell die deutlichen Unfallrückgänge bei 20- bis 24-jährigen Lenkern in Österreich folgendermaßen erklärbar wären: Es finden sich in dieser etwas älteren Altersgruppe zwar nur vergleichsweise wenig Mehrphasenführerscheinbesitzer, diese jedoch trugen möglicherweise durch überdurchschnittliche starke Unfallrückgänge aufgrund der Wirksamkeit des Mehrphasenführerscheins zum gesamten Unfallrückgang (ebenfalls ca. 11%) in dieser Altersgruppe bei.

Gleichzeitig ist anzumerken, dass die Absolutzahl der Veränderungen bei den 18- und 19-jährigen Lenkern am höchsten ist.

Die Veränderungen der Unfallzahlen der jungen Fahrer waren vor 2003 nicht bereits rückläufig, sie veränderten sich ähnlich wie die Unfallzahlen von allen anderen Altersgruppen. Das kann auch als Hinweis darauf gewertet werden, dass ab ca. 2003 eine für junge Fahrer gesonderte unfallkausale Wirkung erfolgt sein musste.

Als weiterer positiver Hinweis ist die relativ hohe Kundenzufriedenheit bei den Fahrsicherheitstrainings und dem verkehrspsychologischen Gruppengespräch zu werten. Die Feedbackfahrten waren nicht Gegenstand dieser Studie.

Dabei ist überraschend, dass der psychologische Teil so positiv abschneidet, obwohl hier eher die unangenehmen Themen behandelt werden müssen und keine „Action“ wie beim Fahrsicherheitstraining stattfindet. Obwohl die Psychologen keine Erfolgserlebnisse vermitteln können, sondern Persönliches behandeln müssen, werden sie ebenso wie die Instruktoren mit der Durchschnittsnote 1,5 bewertet.

In einer ähnlichen früheren Studie (Bernkopf, 2004) wurden die Psychologen nur mit der Durchschnittsnote ca. 3 bezüglich eines Zufriedenheitsindex bewertet (ebenfalls auf einer fünfstufigen Skala, wobei 1 am besten war). In genannter Studie wurden jedoch zum überwiegenden Teil Psychologen der „Drive“ GmbH, einer Tochterfirma des Privatvereins Kuratorium für Verkehrssicherheit von den Teilnehmern bewertet. In gegenständlicher Analyse wurden hingegen nur Psychologen des Instituts Gute Fahrt bewertet.

In diesem Zusammenhang darf aber nicht vergessen werden, dass hohe Kundenzufriedenheit nicht automatisch hohe Wirksamkeit im Sinne von Unfallverhütung bedeuten muss. Sie ist aber eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass sich die Kursteilnehmer von der Wichtigkeit der Sicherheitsthemen überzeugen lassen und daher als sehr wichtig einzustufen.

Das Zusammenspiel zwischen Psychologen und Instruktoren funktioniert im Sinne des Gesetzes problemlos, zumindest bei den untersuchten Trainings und wird von

den Teilnehmern auch als gut aufeinander abgestimmt bewertet, durchschnittliche Note 1,9.

Zusammengefasst lässt sich interpretieren:

1. Das System des Mehrphasenführerscheins hat sich ohne wesentliche organisatorische oder inhaltliche Probleme etabliert und scheint auch mittlerweile akzeptiert zu werden. Etwaige Nachbesserungen scheinen aus heutiger Sicht nicht notwendig.
2. Erste Hinweise können auf eine deutliche unfallreduzierende Wirkung hinweisen, wobei insbesondere der Unfalltyp Nr. Eins, der Alleinunfall rückläufig ist.
3. Die Kundenzufriedenheit, zumindest bei den hier analysierten psychologischen Gruppengesprächen und Fahrsicherheitstrainings ist überdurchschnittlich positiv.
4. Die längere Beschäftigung mit dem Thema Verkehrssicherheit führt offensichtlich zu mehr Gefahrenbewusstsein.

7. Literatur:

Bartl, G. (Ed.) (2000a): DAN-Report. Results of EU-Project: Description and Analysis of post licensing measures for novice drivers. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.

Bartl, G. (2000b): Sicherheit für Fahranfänger durch Mehrphasen-Fahrausbildung. Zeitschrift für Verkehrsrecht, H. 9.

Bartl, G.; Esberger, R. & Brandstätter, Ch. (1997): Unfallbilanz nach fünf Jahren Führerschein auf Probe, Zeitschrift für Verkehrsrecht, 42, H.9.

Bernkopf, A. (2004): Die Mehrphasen-Fahrausbildung in Österreich. Die Entstehung der Führerscheingesetz-Novelle 2002 (§§ 4a bis 4c FSG) und deren Beurteilung durch Experten und Fahranfänger. Diplomarbeit an der Fakultät für Sozialwissenschaften der Universität Wien.

Katila, A.; Peräaho, M.; Keskinen, E.; Hatakka, M. & Laapotti, S. (2000): The Long-term effects of the Finish driver training renewal of 1990, In: Bartl (Ed.) (2000): DAN-Report. Results of EU-Project: Description and Analysis of post licensing measures for novice drivers. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien.

8. Anhang

8.1. Fragebögen:

Sehr geehrte Kundin, (nach dem Training)

Sehr geehrter Kunde,

Bitte bewerten Sie Ihren heutigen Fahrsicherheitstag:

Fragebogen ausschließlich zur anonymen wissenschaftlich statistischen
Verwendung

X bitte kreuzen Sie spontan Ihre persönliche Meinung an:

1. Das verkehrspsychologische Gruppengespräch

War interessant:

Sehr interessant	Eher interessant	Zufrieden stellend	Eher uninteressant	Sehr uninteressant
------------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------

War nützlich:

Sehr nützlich	Eher nützlich	Zufrieden stellend	Eher unnützlich	Sehr unnützlich
---------------	---------------	--------------------	-----------------	-----------------

Der Psychologe / die Psychologin war:

Sehr gut	Gut	Zufrieden stellend	Genügend	Nicht genügend
----------	-----	--------------------	----------	----------------

Ich meine, das Gruppengespräch war nur Geldmacherei: ja nein

2. Das Fahrsicherheitstraining

War interessant:

Sehr interessant	Eher interessant	Zufrieden stellend	Eher uninteressant	Sehr uninteressant
------------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------

War nützlich:

Sehr nützlich	Eher nützlich	Zufrieden stellend	Eher unnützlich	Sehr unnützlich
---------------	---------------	--------------------	-----------------	-----------------

Der Instruktor war:

Sehr gut	Gut	Zufrieden stellend	Genügend	Nicht genügend
----------	-----	--------------------	----------	----------------

Ich meine, das Fahrsicherheitstraining war nur Geldmacherei: ja

nein

Fahrsicherheitstraining und Gruppengespräch haben inhaltlich
zusammengepasst und sich ergänzt:

Sehr gut	Gut	Zufrieden stellend	Genügend	Nicht genügend
----------	-----	--------------------	----------	----------------

Mein eigenes Fahrkönnen bewerte ich derzeit als:

Sehr gut	Gut	Zufrieden stellend	Genügend	Nicht genügend
----------	-----	--------------------	----------	----------------

Ich bin: weiblich männlich Mein Alter:..... Jahre

DANKE

(vor dem Training)

Sehr geehrte Kundin,

Sehr geehrter Kunde,

Was erwarten Sie von Ihrem heutigen Fahrsicherheitstag?

Fragebogen ausschließlich zur anonymen wissenschaftlich statistischen
Verwendung

X bitte kreuzen Sie spontan Ihre persönliche Meinung an:

1. Das verkehrspsychologische Gruppengespräch

Wird interessant:

Sehr interessant	Eher interessant	Zufrieden stellend	Eher uninteressant	Sehr uninteressant
------------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------

Wird nützlich:

Sehr nützlich	Eher nützlich	Zufrieden stellend	Eher unnützlich	Sehr unnützlich
---------------	---------------	--------------------	-----------------	-----------------

Der Psychologe / die Psychologin wird:

Sehr gut	Gut	Zufrieden stellend	Genügend	Nicht genügend
----------	-----	--------------------	----------	----------------

Ich meine, das Gruppengespräch ist nur Geldmacherei: ja nein

2. Das Fahrsicherheitstraining

Wird interessant:

Sehr interessant	Eher interessant	Zufrieden stellend	Eher uninteressant	Sehr uninteressant
------------------	------------------	--------------------	--------------------	--------------------

Wird nützlich:

Sehr nützlich	Eher nützlich	Zufrieden stellend	Eher unnützlich	Sehr unnützlich
---------------	---------------	--------------------	-----------------	-----------------

Der Instruktor wird:

Sehr gut	Gut	Zufrieden stellend	Genügend	Nicht genügend
----------	-----	--------------------	----------	----------------

Ich meine, das Fahrsicherheitstraining ist nur Geldmacherei: ja

nein

Ich erwarte, dass das Fahrsicherheitstraining und das
Gruppengespräch inhaltlich zusammenpassen und sich ergänzen
werden:

Sehr gut	Gut	Zufrieden stellend	Genügend	Nicht genügend
----------	-----	--------------------	----------	----------------

Mein eigenes Fahrkönnen bewerte ich derzeit als:

Sehr gut	Gut	Zufrieden stellend	Genügend	Nicht genügend
----------	-----	--------------------	----------	----------------

Ich bin: weiblich männlich Mein Alter:..... Jahre

DANKE

8.2. Presseaussendung vom 19. April 2005

Presse – Information

Mehrphasenführerschein: 1. Zwischenbilanz für 2004 Unfallrückgang bei 18-Jährigen PKW-Lenkern

Unfallrückgang bei 18-jährigen um 5,5 Prozent. Alleinunfälle sogar um 11 Prozent gesunken. Eine neue Studie des Instituts „Gute Fahrt“ bestätigt den positiven Effekt des Mehrphasenführscheins. Mit der „Schulnote“ 1,7 beurteilen die Fahranfänger ihr Fahrsicherheitstraining samt psychologischem Gruppengespräch äußerst positiv.

Der Mehrphasenführerschein wurde in Österreich Anfang 2003 gesetzlich eingeführt. Jeder Fahranfänger muss im ersten Jahr ein Fahrsicherheitstraining samt psychologischem Gruppengespräch sowie zwei Perfektionsfahrten in der Fahrschule absolvieren. Nach einem zögerlichen Beginn – die ersten Fahrsicherheitstrainings fanden erst im Sommer 2003 statt – kann nun das Jahr 2004 als erstes volles Beobachtungsjahr für 18-Jährige Fahranfänger herangezogen werden.

Unfallzahlen

Die aktuellen Unfallzahlen für 2004 zeigen einen Rückgang bei 18-Jährigen um 5,5% gegenüber den Vorjahren, so eine aktuelle Unfallanalyse des Instituts Gute Fahrt basierend auf den Daten der Statistik Austria bezüglich verunglückter PKW-Lenker. Bei allen anderen Altersgruppen veränderten sich die Unfallzahlen im selben Zeitraum jedoch nur um minus 0,4% gegenüber 2003. Dieser Vergleich ist ein erster Hinweis auf die Wirksamkeit des Mehrphasenführscheins.

Todesursache Nummer eins: Alleinunfälle

Speziell bei den Alleinunfällen schlägt der positive Effekt durch: So gab es 2004 um 11% weniger bei Alleinunfällen verunglückte 18-Jährige PKW-Lenker. Bei den anderen Altersgruppen betrug die Veränderung nur minus 1,2%.

„Ziel des Mehrphasenführerscheines war, die Todesursache Nummer eins bei jungen Fahrern - den Alleinunfall - zu bekämpfen. Dieses Ziel wurde fürs Erste erreicht“, so Verkehrspsychologe Dr. Gregor Bartl, Leiter des Instituts Gute Fahrt und Studienleiter. „Langzeitanalysen werden folgen. Aber man kann sagen, der Mehrphasenführerschein hat bereits Leben gerettet“, so Bartl weiter. Die Verkehrspsychologen sind per Gesetz verpflichtet, insbesondere die Ursachen für Alleinunfälle wie Kollisionen gegen einen Baum etc. in der Gruppendiskussion zu erörtern, sodass die Teilnehmer Lösungsstrategien erarbeiten können. „Die längere Beschäftigung mit dem Thema Verkehrssicherheit führt zu mehr Gefahrenbewusstsein“, betont Ing. Norbert Hausherr, Obmann des Fachverbandes der Österreichischen Fahrschulen.

Fahranfänger beurteilen ihr Training

1.100 Führerscheinneulinge wurden im Februar und März 2004 im Rahmen einer Studie des Instituts Gute Fahrt in Zusammenarbeit mit österreichischen Fahrschulen, den Fahrsicherheitszentren „Driving Camp“ und des ARBÖ anonym befragt.

Hohe Kundenzufriedenheit

Bewertet wurden nach 5-stufigem Schulnotensystem: Der Instruktor, der Psychologe, der persönliche Nutzen und wie interessant der Trainingstag in Gruppen von 6-12 Personen erlebt wurde. Mit der Gesamtnote 1,7 bescheinigen die jungen Kunden hohe Zufriedenheit. Studienleiter Bartl dazu: „Hohe Kundenzufriedenheit bedeutet zwar nicht automatisch hohe Wirksamkeit im Sinne von Unfallverhütung. Sie ist aber eine wesentliche Voraussetzung dafür, dass sich die Kursteilnehmer von der Wichtigkeit der Sicherheitsthemen überzeugen lassen“.

Schon bei der anonymen Befragung bezüglich der Kurserwartungen unmittelbar vor dem Training wurde die Gesamtschulnote 2 von den Teilnehmern vergeben. „Offenbar hat sich schon herumgesprochen, dass das Mehrphasentraining interessant ist. Und es ist erfreulich, dass wir diese hohen Erwartungen von Schulnote 2 noch übertreffen konnten“, meint Hausherr.

Detailergebnisse

Das 6-stündige Fahrsicherheitstraining wurde am Ende des Trainingstages mit der Durchschnittsnote 1,5 bewertet, die 2 Stunden Psychologie mit 1,9 (daher der Gesamtdurchschnitt von 1,7). Der Erwartungswert im Rahmen der Vorher Befragung lag beim Fahrsicherheitstraining bei 1,6, beim psychologischen Teil bei 2,4. „Es ist überraschend, dass der psychologische Teil so positiv abschneidet, obwohl hier eher die unangenehmen Themen behandelt werden müssen und keine Action stattfindet“, fasst Bartl zusammen.

Die Fragebogenstudie wurde in den Monaten Februar und März 2005 in folgenden Fahrsicherheitszentren in Zusammenarbeit mit Psychologen/innen vom Institut Gute Fahrt durchgeführt: ARBÖ - Fahrsicherheitszentrum Ludersdorf bei Graz, „Driving Camp“ Pachfurth bei Wien, „Fahrtechnikzentrum Ost“ in Kleinfrauenhaid bei Mattersburg, „Drivers Point“ Korneuburg bei Wien, Fahrtraining Steininger bei Enns, Fahrwelt Kern bei Braunau, „Driving Camp“ Röthis in Vorarlberg.

Tabellen:

Verunglückte PKW-Lenker

Jahr	18-Jährige: absolut	18-Jährige: Veränderung zum Vorjahr in Prozent	Alle außer 18-Jährige: absolut	Alle außer 18-Jährige: Veränderung zum Vorjahr in Prozent
2000	1.155		22.115	
2001	1.256	+8,74%	23.675	+7,05%
2002	1.221	-2,79%	23.790	+0,49%
2003	1.235	+1,15%	23.804	+0,06%
2004	1.167	-5,51%	23.706	-0,41%

Quelle: Statistik Austria / Institut Gute Fahrt

Bei Alleinunfällen (nur ein beteiligtes Fahrzeug) verunglückte PKW-Lenker

Jahr	18-Jährige: absolut	18-Jährige: Veränderung zum Vorjahr in Prozent	Alle außer 18-Jährige: absolut	Alle außer 18-Jährige: Veränderung zum Vorjahr in Prozent
2000	468		4.173	
2001	549	+17,31%	4.562	+9,32%
2002	523	-4,74%	4.405	-3,44%
2003	508	-2,87%	4.538	+3,02%
2004	452	-11,02%	4.482	-1,23%

Quelle: Statistik Austria / Institut Gute Fahrt

Fahranfänger beurteilen den Mehrphasen Fahrsicherheitstag (n=1100):

Schulnoten für psychologisches Gruppengespräch von 1 - 5 (1 = sehr gut...)

vorher (n=450) / nachher (n=650)	Beurteilung nach Schulnote: Der Psychologe wird / war	Psychologisches Gruppengespräch wird / war interessant	Psychologisches Gruppengespräch wird / war nützlich	„Gesamtnote“
Erwartung vor dem Training	2,3	2,5	2,3	2,4
Beurteilung nach dem Training	1,5	2,0	2,0	1,9

Quelle: Institut Gute Fahrt

Fahranfänger beurteilen den Mehrphasen Fahrsicherheitstag (n=1100):

Schulnoten für Fahrsicherheitstraining von 1 - 5 (1 = sehr gut...)

vorher (n=450) / nachher (n=650)	Beurteilung nach Schulnote: Der Instruktor wird / war	Das Fahrsicherheits- training wird / war interessant	Das Fahrsicherheits- training wird / war nützlich	„Gesamtnote“
Erwartung vor dem Training	1,8	1,6	1,5	1,6
Beurteilung nach dem Training	1,5	1,5	1,6	1,5

Quelle: Institut Gute Fahrt

Wien, 19. April 2005

Rückfragehinweis:

<p>Christine Mayerhofer Institut Gute Fahrt</p> <p>Lassallestraße 46 1020 Wien Tel: 729 90 81 mail: officewien@gutefahrt.at Internet: www.gutefahrt.at</p>	<p>Dr. Gregor Bartl Institut Gute Fahrt</p> <p>Lassallestraße 46 1020 Wien Tel: 729 90 81 Mobil: 0664 / 654 15 76 mail: bartl@gutefahrt.at Internet: www.gutefahrt.at</p>	<p>Marcus Reisinger PR- und Öffentlichkeitsarbeit</p> <p>Fachverband der Fahrschulen Wiedner Hauptstraße 63 1045 Wien Tel: 0590 900 3161 marcus.reisinger@wko.at Internet: www.fahrschulen.co.at</p>
--	--	---

8.3. Presseaussendung vom 6. Oktober 2005

Presse – Information

Mehrphasenführerschein: Halbjahresbilanz 2005

Unfallrückgang bei jungen PKW-Lenkern

Im 1. Halbjahr 2005 deutlicher Unfallrückgang bei 18- und 19-Jährigen: Um 11,2% weniger unfallbeteiligte PKW-Lenker als im Vergleichszeitraum 2003 - vor Einführung der Mehrphasenausbildung. Bei allen übrigen PKW-Lenkern beträgt der Unfallrückgang hingegen nur 2,1%. Der neue Mehrphasenführerschein scheint demnach einen positiven Effekt zu zeigen. Eine Studie des Instituts „Gute Fahrt“ bestätigt auch die Zufriedenheit der Teilnehmer am Fahrsicherheitstraining und am psychologischen Gruppengespräch. Sowohl Instruktoren als auch Psychologen werden mit der Note 1,5 (auf einer 5-stufigen Skala) bewertet.

Der Mehrphasenführerschein wurde in Österreich Anfang 2003 gesetzlich eingeführt. Jeder Fahranfänger muss im ersten Jahr nach dem Führerscheinwerb ein Fahrsicherheitstraining samt psychologischem Gruppengespräch sowie zwei Perfektionsfahrten in der Fahrschule absolvieren. Nach einem zögerlichen Beginn – die ersten Fahrsicherheitstrainings fanden erst im Sommer 2003 statt – kann jetzt das Unfallgeschehen im 1. Halbjahr 2005 mit jenem aus 2003 verglichen werden.

Unfallzahlen

Schon die im Frühjahr 2005 vom Institut Gute Fahrt durchgeführte Unfallanalyse zeigte für das Jahr 2004 einen Rückgang der Zahl der verunglückten 18-jährigen PKW-Lenker gegenüber dem Vorjahr.

Statistik Austria wertete die kürzlich veröffentlichten Unfalldaten in Bezug auf jugendliche PKW-Lenker gesondert aus. Das Institut Gute Fahrt unterzog diese Sonderauswertungen einer Detailanalyse mit folgendem Ergebnis:

Im ersten Halbjahr 2003 waren 2.135 18- und 19-jährige PKW-Lenker an Unfällen mit Personenschaden beteiligt. Im ersten Halbjahr 2005 waren es nur mehr 1.896 Lenker. Dies bedeutet einen Rückgang um 11,2%. Bei allen übrigen PKW-Lenkern betrug die Veränderung nur -2,1%. Zu berücksichtigen ist, dass auch andere Altersstufen der jugendlichen PKW-Lenker Rückgänge bei der Zahl der Unfallbeteiligungen aufweisen. Allerdings ist die Absolutzahl der Unfalllenker bei den 19-jährigen am höchsten.

Detailergebnisse

Bei den 18-jährigen PKW-Lenkern zeigte sich bereits im 1. Halbjahr 2004 ein Unfallrückgang um 5,5%, im 1. Halbjahr 2005 sogar um 5,8%, gesamt somit -11,0% im Vergleich zu 2003.

Bei den 19-Jährigen zeigte sich im 1. Halbjahr 2004 noch kein Effekt (+0,5%). „Das war zu erwarten“, erläutert Verkehrspsychologe Dr. Gregor Bartl, Leiter des Instituts Gute Fahrt und Studienleiter: „Denn im Jahr 2004 waren die meisten damals 19-Jährigen noch nach dem alten System ausgebildet worden. Aber im 1. Halbjahr 2005 kam es schließlich auch bei den 19-Jährigen zum erhofften Unfallrückgang. Die Veränderung betrug -11,8%. Das kann als Hinweis auf die Wirksamkeit des modernen Mehrphasenführerscheinensystems, welches Vorbildwirkung in Europa hat, interpretiert werden.“

Ing. Norbert Hausherr, Obmann des Fachverbandes der Fahrschulen dazu: „Weitere und genauere Analysen werden folgen, aber es liegt nahe, dass mit dem Mehrphasenführerschein bereits Leben gerettet werden konnten.“

Zufriedenheit der Kursteilnehmer

Das Institut Gute Fahrt befragte 1.100 Teilnehmer der Fahrsicherheitstrainings. Ergebnis: Sowohl Instruktoren als auch Psychologen erhielten bei dieser anonymen Befragung die Note 1,5 (auf einer 5-stufigen Skala). Es wurde von den Teilnehmern auch bestätigt, dass das psychologische Gruppengespräch und das praktische Fahrsicherheitstraining gut zusammenpassen und einander ergänzen (Note 1,9). Obwohl das Training verpflichtend ist, meint nur eine Minderheit von 15%, dass der

Fahrsicherheitstag bloß „Geldmacherei“ gewesen sei. In der ebenfalls anonymen Befragung vor dem Trainingstag lag dieser Prozentsatz bei 26,2.

Fahrschulchef Hausherr meint dazu: „Natürlich ist dieses positive Ergebnis für die Fahrlehrer und Psychologen sehr motivierend, dennoch werden wir gemeinsam an einer ständigen Verbesserung der Qualität arbeiten“.

Tabellen:

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte 18- u. 19-jährige PKW-Lenker

1. Halbjahr 2003 – 2005

	18- u. 19-jährige PKW-Lenker		Übrige PKW-Lenker	
	absolut	Veränderung	absolut	Veränderung
1. Hj. 2003	2.135	.	22.558	.
1. Hj. 2004	2.086	-2,3%	22.831	+1,2%
1. Hj. 2005	1.896	-9,1%	22.077	-3,3%
Veränderung 1. Hj. 2003/2005		-11,2%	-	-2,1%

Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: Institut Gute Fahrt

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte 18-jährige PKW-Lenker

1. Halbjahr 2003 – 2005

	18-jährige PKW-Lenker		übrige PKW-Lenker	
	Absolut	Veränderung	absolut	Veränderung
1. Hj. 2003	993	.	23.700	.
1. Hj. 2004	938	-5,5%	23.979	+1,2%
1. Hj. 2005	884	-5,8%	23.089	-3,7%
Veränderung 1. Hj. 2003/2005		-11,0%	-	-2,6%

Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: Institut Gute Fahrt

An Unfällen mit Personenschaden beteiligte 19-jährige PKW-Lenker

1. Halbjahr 2003 – 2005

	19-jährige PKW-Lenker	übrige PKW-Lenker

	absolut	Veränderung	absolut	Veränderung
1. Hj. 2003	1.142	.	23.551	.
1. Hj. 2004	1.148	+0,5%	23.769	+0,9%
1. Hj. 2005	1.012	-11,8%	22.961	-3,4%
Veränderung 1. Hj. 2003/2005		-11,4%	-	-2,5%

Quelle: Statistik Austria / Bearbeitung: Institut Gute Fahrt

Rückfragehinweis:

<p>Dr. Gregor Bartl Geschäftsführer, Verkehrspsychologe</p> <p>Institut Gute Fahrt</p> <p>Lassallestraße 46 1020 Wien</p> <p>Tel: 729 90 81 Mobil: 0664 / 654 15 76 E-Mail: bartl@gutefahrt.at</p> <p>www.gutefahrt.at</p>	<p>Ing. Norbert Hausherr Obmann der Fahrschulen</p> <p>Fachverband der Fahrschulen</p> <p>Wiedner Hauptstraße 63 1045 Wien</p> <p>Tel: 0590 900 3161 E-Mail: norbert@hausherr.at</p> <p>www.fahrschulen.co.at</p>	<p>Eva Dietl & Robert Esberger Unfallstatistiker</p> <p>Statistik Austria Straßenverkehrsunfälle,</p> <p>Guglgasse 13 1110 Wien</p> <p>Tel: 711 28 - 7553 od. 7581 E-Mail: Eva.Dietl@statistik.gv.at Robert.Esberger@statistik.gv.at</p> <p>www.statistik.at</p>
---	--	---