

Junge Erwachsene im Straßenverkehr in Österreich

Dr. Gregor BARTL
Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien
Verkehrspsychologisches Institut
Ölzeltgasse 3, 1031 Wien
Geogor.bartl@kfV.or.at

Unfallzahlen

Gemäß den Daten der Statistik Austria ist jeder zweite tödliche Fähranfängerunfall in Österreich ein Alleinunfall (52,9%). Ähnlich verhält es sich bei Fähranfängerunfällen, die zu schwerer Verletzung führen (45,1%). Daraus ist abzuleiten, dass sich Selbstüberschätzung als Hauptrisikofaktor bei 18-24Jährigen PKW- und Motorradlenkern herauskristallisiert.

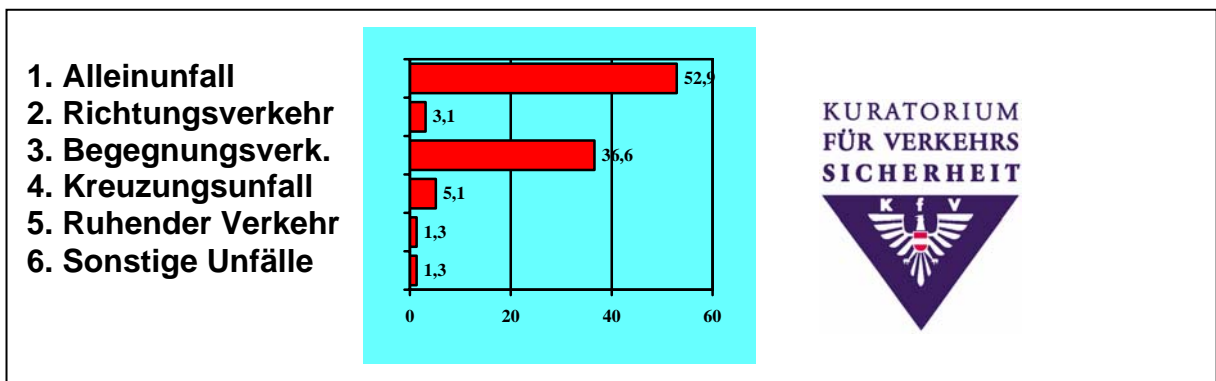


Abb.1: Getötete Lenker von PKW und Motorrädern im Alter zwischen 18 und 24 Jahren nach Unfalltypen in Österreich im Jahr 2000 in Prozent (Summe: 157)

Österreich weist im EU-Ranking, gemeinsam mit Frankreich, mit 293 getöteten PKW-Insassen im Alter zwischen 18-20 Jahren die höchste Zahl auf (IRTAD):

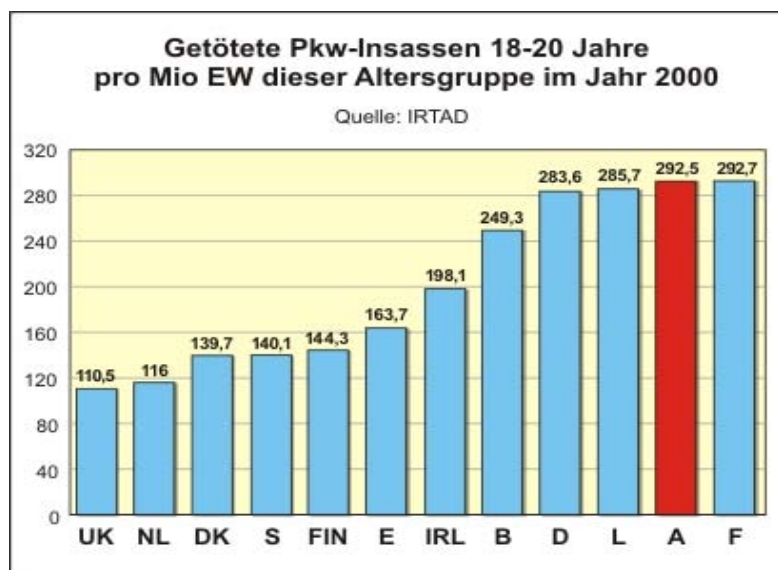


Abb. 2

Maßnahmen

Die Einführung des Führerscheins auf Probe für alle Fahranfänger samt verkehrspsychologischer Nachschulung für Verkehrsauffällige und 0,1 Promille Alkohollimit im Jahr 1992 führte zwar zu einer signifikanten Unfallreduktion, jedoch ist weiterer Handlungsbedarf gegeben. Aus einer damaligen Meinungsbefragung ließ sich eine hohe Akzeptanz des Führerscheins auf Probe ableiten (Bartl, Klemenjak & Zuzan, 1993). Die Unfallbilanz nach fünf Jahren kam zu folgendem Ergebnis:

Der Führerschein auf Probe wurde am 1.1.1992 in Österreich für Fahranfänger aller Altersgruppen eingeführt. Ziel dieser Maßnahme ist die Reduktion der bis dahin ansteigenden Unfallzahlen bei Fahranfängern. Diese gesetzliche Maßnahme schreibt für jeden Fahranfänger eine zweijährige Probefrist vor. Gleichzeitig wurde die gesetzliche Promillegrenze für Fahranfänger von bis dahin 0,8 auf 0,1 Promille gesenkt. Das gesetzliche Alkohollimit für alle anderen Führerscheinbesitzer wurde hingegen nicht gesenkt und betrug bis Jänner 1998 unverändert 0,8 Promille (ab 6. Jänner 1998 0,5 Prom.). Die im folgenden genannten schweren Verkehrsverstöße führen zur Verlängerung der Probefrist um ein weiteres Jahr und zur Anordnung, eine Nachschulung zu absolvieren:

- Verstoß gegen die 0,1 Promille-Grenze
- Verschulden eines Verkehrsunfalls mit Personenschaden
- sonstige schwere Verstöße, wie z.B. Missachtung von Tempolimit, Überholverbot...

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 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. 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 Abb. 2 zusammengefasst und in Abb. 3 dargestellt:

	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

Abb. 2: An Unfällen mit Personenschaden beteiligte PKW-Lenker

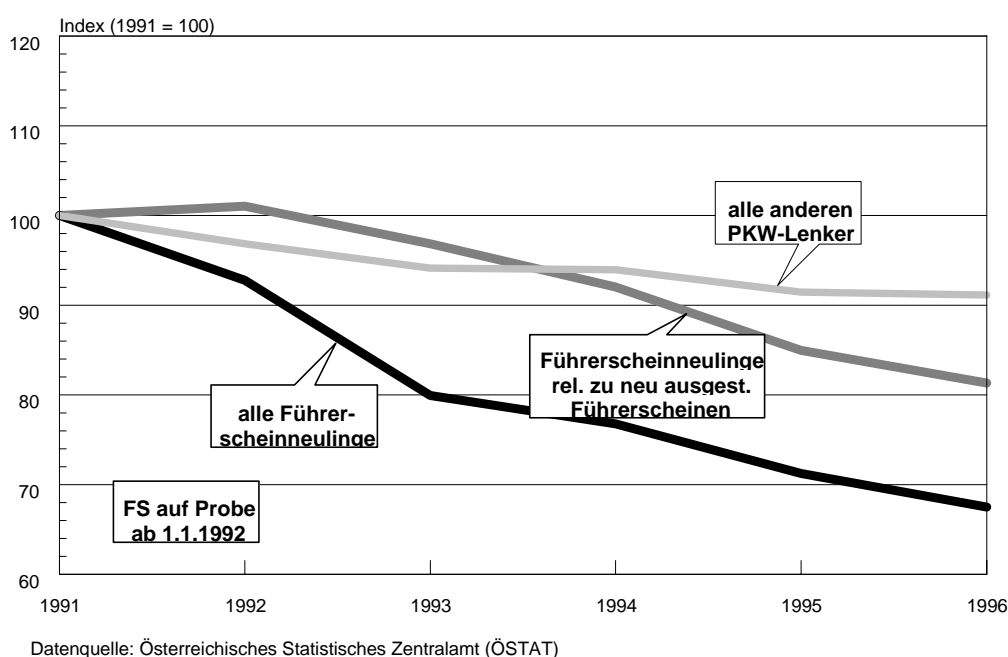


Abb. 3: An Unfällen mit Personenschaden beteiligte PKW-Lenker

Ein ähnlich überproportionaler Unfallrückgang ist bei den alkoholisierten, unfallbeteiligten Führerscheinneulingen 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 Führerscheinneulinge beträgt der Unfallrückgang 16,8%. Diese Ergebnisse sind in Abb.4 und in Abb. 5 dargestellt.

	1991 [absolut]	1996 [absolut]	Veränderung [in Prozent]
Führerscheinneulinge [absolut]	404	279	-30,9
Führerscheinneulinge [relativ zu neu ausgestellten B-Führerscheinen]	0,184%	0,153%	-16,8
alle anderen PKW-Lenker [absolut]	1.574	1.481	-5,9

Abb. 4: An Unfällen mit Personenschaden beteiligte, alkoholisierte PKW-Lenker

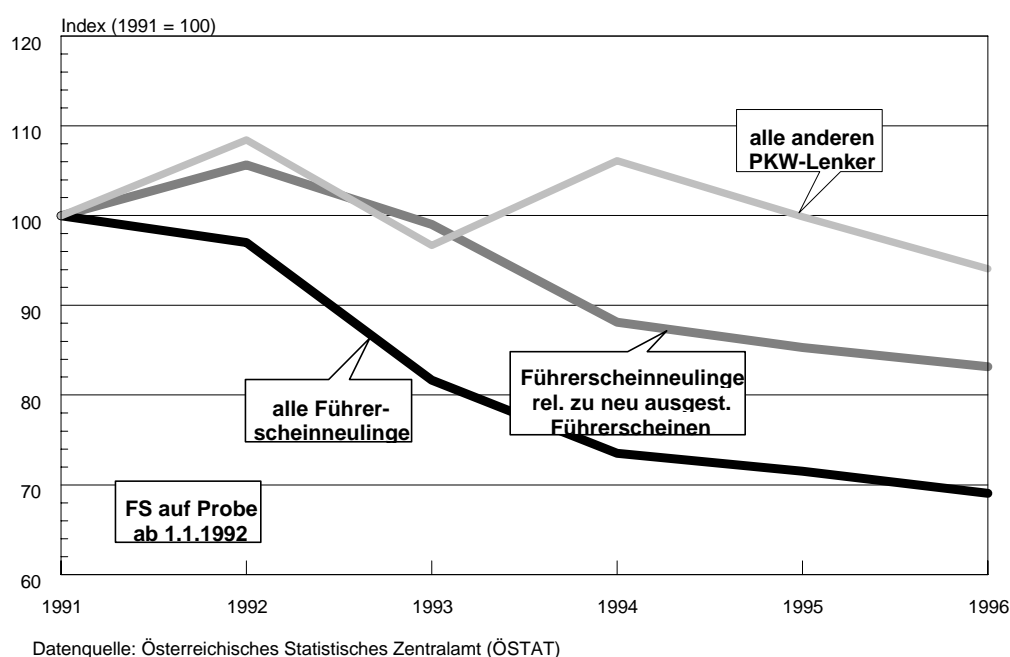


Abb.5: An Unfällen mit Personenschaden beteiligte, alkoholisierte PKW-Lenker

Der signifikante Unfallrückgang ist ausschließlich auf jene Unfälle zurückzuführen, wo 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.

Ein weiteres Österreichisches Spezifikum ist die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (L17), welche am 1. März 1999 gesetzlich eingeführt wurde. Demnach kann man ab dem Alter von 16 Jahren mit einem Laienausbilder insgesamt 3000km an Übungsfahrten zurücklegen. Zuvor muss die Theorieausbildung absolviert werden und dazwischen ist dreimal gemeinsam mit einem Fahrlehrer eine Ausbildungsfahrt durchzuführen. Dann kann man ab 17 Jahren die Lenkerprüfung ablegen. Nach absolvierter Prüfung erhält man einen Probeführerschein ohne sonstige Einschränkungen. Da nun ein ausreichend langer Beobachtungszeitraum vorliegt, wurde mit der Evaluation im Herbst 2002 begonnen. Nur etwa 10% machen vom L17 Modell Gebrauch.

Das MopedEinstiegsalter 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.

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. 98% der Teilnehmer meinten, dass jeder Fahranfänger an so einem „Road Expert“-Training teilnehmen sollte. Die ersten Evaluationsergebnisse mittels Befragungsdaten (Piringer, Bartl & Smuc, 2000; Bartl & Piringer, 2002) liefern Hinweise darauf, dass dieses spezielle Training zu keiner Selbstüberschätzung geführt haben dürfte, vielmehr wird das Fahranfängerrisiko im vorher nachher Vergleich und im Vergleich mit einer Kontrollgruppe signifikant kritischer bewertet ($p < .01$). Weiters geht aus den Befragungsdaten dieser voraussichtlich im Frühjahr 2003 abgeschlossenen Evaluation hervor, dass ca. 1/3 aller Fahranfänger innerhalb des ersten Jahres ihrer PKW-Fahrpraxis bereits in einen Unfall mit zumindest Sachschaden verwickelt sind; in den überwiegenden Fällen als schuldiger Teil. Bereits wenige Jahre zuvor erbrachte die Evaluation (Schmotzer, Smuc & Klemenjak, 1999) einer Aktion eines freiwilligen Fahrsicherheitstrainings für Präsenzdiener des Österreichischen Bundesheeres Hinweise auf einen signifikanten Unfallrückgang im Vergleich mit einer Kontrollgruppe. Sowohl aus „Road Expert“ als auch aus den Resultaten des „DAN“-Reports (EU-Projekt) entwickelte man das Konzept der Österreichischen Mehrphasenfahrausbildung, welche per 1.1.2003 in Kraft getreten ist.

Literatur:

Bartl, G.; Klemenjak, W. & Zuzan, W. D.: Meinungsbefragung zum Führerschein auf Probe. Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 1993.

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.

Piringer, A., Bartl, G. & Smuc, M.: Road Expert – Zwischenbericht Befragungsergebnisse. Institut für Verkehrspsychologie, Kuratorium für Verkehrssicherheit, Wien, 2000.

Schmotzer, Ch., Smuc, M. & Klemenjak, W.: Effizienzkontrolle des ÖAMTC-Fahrsicherheitstrainings für Grundwehrdiener des Österreichischen Bundesheeres. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, Wien, Bd. 98, 1999.