

Das österreichische Konzept der Mehrphasenausbildung

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

PROBLEMSTELLUNG

Fahranfänger sind überproportional oft in Verkehrsunfälle verwickelt. Ca. 80% der Fahranfänger sind der Gruppe "junge Fahrer" zuzuordnen.

Der Straßenverkehr ist Todesursache Nummer 1 bei jungen Menschen. Jahr für Jahr sind 35 bis 45% der Todesfälle bei jungen Menschen auf den Verkehr und nicht auf Krankheiten, Selbstmord, Arbeits- oder Freizeitunfälle zurückzuführen.

Auch die für Fahranfänger typischen Unfallumstände sind international eindeutig identifiziert: vermehrt Alleinunfälle, Nachtunfälle, Freizeitunfälle.

Die Ursachen sind auch bekannt: mangelndes Können durch noch zu geringe Praxis und jugendtypische Persönlichkeitsmerkmale (Risikobereitschaft etc.).

Dennoch ist nicht jeder Fahranfänger gleich. Problemlösungen müssen daher einen individuellen Zugang gewährleisten, denn Fahranfänger und ihre Probleme sind eben unterschiedlich.

ZIELDEFINITION

Die signifikante und nachhaltige Senkung der überproportional hohen Unfallzahlen von Fahranfängern ist das primäre Ziel, das durch die gesetzliche Einführung der Mehrphasenfahrausbildung in Österreich erreicht werden soll.

Ein bereits gesetzlich eingeführtes Mehrphasenmodell in Finnland, an welches das österreichische Modell im Wesentlichen angelehnt ist, brachte den gewünschten Erfolg. Die Anzahl der Unfälle von Fahranfängern änderte sich im 2. Jahr nach Einführung des neuen Systems gegenüber vorher, relativiert an der Anzahl neu ausgestellter Führerscheine und unter Berücksichtigung einer um 2% geringeren Fahrleistung folgendermaßen:

- 25% bei männlichen Fahranfängern im Alter von 18-20 Jahren
- 50% bei männlichen Fahranfängern älter als 21 Jahre
- 16% bei weiblichen Fahranfängern zwischen 18-20 Jahren
- 0% bei weiblichen Fahranfängern älter als 21 Jahre.

Erfolge und Misserfolge weiterer Maßnahmen für Fahranfänger innerhalb der EU sind im DAN-Report dokumentiert. Das "Rad" muss also nicht neu erfunden werden, sondern erfolgreiche Konzepte können in weiter optimierter Form für Österreich übernommen und gleichzeitig frühere Fehler vermieden werden.

MODULE DER MEHRPHASENFAHRAUSBILDUNG

Die Mehrphasenausbildung besteht aus folgenden vier Elementen:

1. Fahrausbildung
2. Prüfung
3. Feedback im Straßenverkehr
4. Fahrsicherheitstraining und verkehrspsychologische Diskussion

FAHRAUSBILDUNG

Bereits in die Grundausbildung muss vermehrt das Thema Verkehrssicherheit einfließen. Damit sind einerseits Elemente der Gefahrenbewältigung gemeint (z.B. richtige Notbremsung), andererseits Elemente der Gefahrenvermeidung (zumindest das Erkennen der spezifischen Risikofaktoren von Fahranfängern: Nachtfahrnfälle, Abstandsverhalten...). Dabei soll das übergeordnete Ziel sein, Gefahrenbewusstsein zu entwickeln, um dieser besonders gefährdeten Gruppe von Verkehrsteilnehmern den richtigen Weg vom Risikoverhalten zur Risikokompetenz aufzuzeigen.

PRÜFUNG

Aufgabe der Fahrausbildung sollte nicht bloß das Hinführen zur Führerscheinprüfung sein, sondern das Ausbilden des Schülers zum sicheren Fahrer. Es ist daher essentiell, dass Fahrausbildung und Prüfung diesbezüglich aufeinander optimal abgestimmt sind. Bei der Führerscheinprüfung sollten dieselben Inhalte bezüglich Verkehrssicherheit geprüft, die im Rahmen der Fahrausbildung auch gelehrt werden. Denn, gelehrt wird, was später geprüft wird.

FEEDBACK IM STRAßENVERKEHR (PERFEKTIONSAHRT)

Verteilt auf einen Zeitraum von zwölf Monaten fährt der Fahranfänger zweimal (Klasse B) bzw. einmal (Klasse B in Kombination mit L17) jeweils zwei Stunden unter Begleitung eines speziell geschulten Fahrlehrers einer Fahrschule im Straßenverkehr. Während dessen und speziell in einem Nachgespräch wird systematisches Feedback gegeben. Die Fahrten und somit auch die Nachgespräche sollen möglichst in Zweier- bis Dreiergruppen abgehalten werden (wie bei Nachschulungskursen im Rahmen des Probeführerscheins), um auch gegenseitiges Feedback durch die Schüler zu ermöglichen. Dadurch wird dieses Modul lebendiger im Sinne von praxisbezogener und kann somit besser vom Schüler internalisiert werden.

FAHRSICHERHEITSTRAINING & VERKEHRSPSYCHOLOGISCHE DISKUSSION

Dieses Modul sollte innerhalb von 3-9 Monaten nach Erwerb der Lenkberechtigung absolviert werden. Der übergeordnete Leitgedanke ist, dass einerseits Strategien zur Gefahrenbewältigung (richtiges Reagieren) durch möglichst realitätsnahes Erleben am Testgelände, aber in gleichem Ausmaß auch Strategien zur Gefahrenvermeidung (richtiges Agieren - primär durch die psychologische Diskussion) vermittelt werden müssen.

Für die Erreichung dieses Zieles ist ein möglichst individueller Zugang zum Teilnehmer notwendig. Denn das Fahrsicherheitstraining wird von unterschiedlichen Personen unterschiedlich erlebt. Insbesondere besteht die Gefahr, dass das Training bei jungen Männern mit hoher Risikobereitschaft und bereits hoher

Selbstüberschätzung zu einer noch höheren Selbstüberschätzung führen kann. Ein wesentliches Ziel eines Fahrsicherheitstrainings ist somit, dass die Selbsteinschätzung auf das tatsächliche Niveau des fahrerischen Könnens gehoben oder gesenkt wird, um sowohl Selbstüberschätzung als auch Selbstunterschätzung zu vermeiden. Daher wurden das Fahrsicherheitstraining und die verkehrspsychologische Fortbildung zusammengelegt. Die bisher sehr guten Erfahrungen der Aktion "Road Expert" (auf freiwilliger Basis: Fahrsicherheitstraining inklusive verkehrspsychologischer Diskussion) unterstreichen dies.

DAS KONZEPT

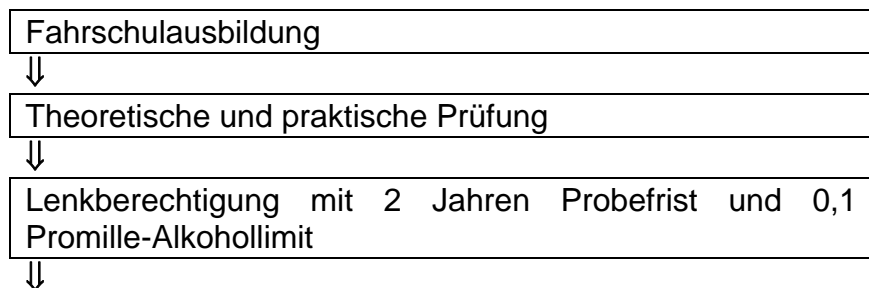
Das vorliegende Konzept basiert auf den Ergebnissen von Arbeitssitzung innerhalb der beiden letzten Jahre mit Experten des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, des Fahrschulfachverbandes Österreich der beiden Automobilclubs (ARBÖ, ÖAMTC) und teilweise des Verkehrsministeriums. Es wurde in dieser Form im Juli 2002 im Parlament beschlossen und wird im Januar 2003 für alle Fahranfänger verpflichtend in Kraft treten. Das Grundmodell wird für die Ausbildung zum Lenken von mehrspurigen Kraftfahrzeugen (Klasse B) dargestellt.

Die Mehrphasenfahrausbildung soll ein harmonisch aufeinander abgestimmtes Kontinuum bilden (verschiedene Sprossen - jedoch ein und derselben Leiter). Zunächst wird der allgemeine Überblick präsentiert:

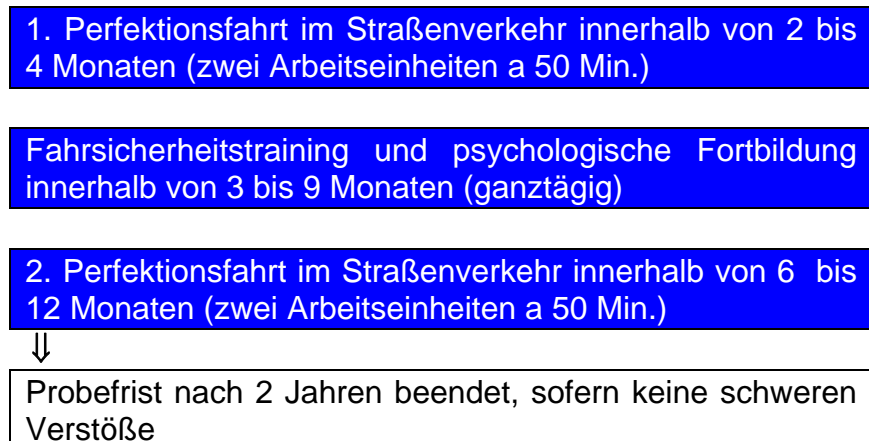
MEHRSPURIGE KRAFTFAHRZEUGE (KLASSE B)

Überblick: Mehrphasenfahrausbildung für Lenkberechtigung B

Bereits implementierte Module

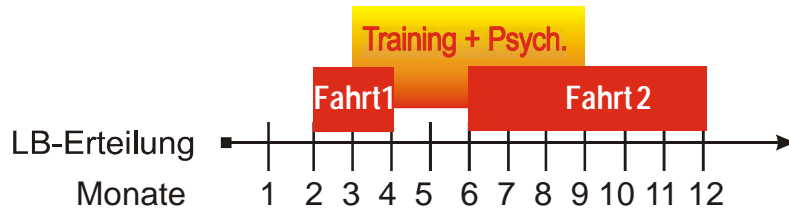


Neue Module



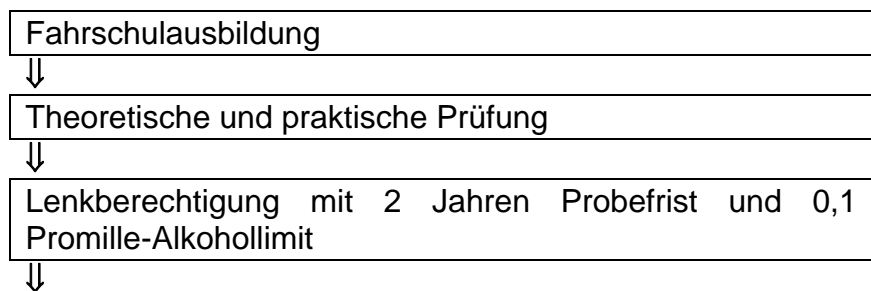
Die zeitliche Abfolge der einzelnen Module bietet Raum für freie Disposition innerhalb des festgesetzten Rahmens durch den Schüler. Jedoch ist die Reihenfolge einzuhalten und daher gesetzlich festzuschreiben.

Zeitliche Abfolge für Lenkberechtigung der **Klasse B**:

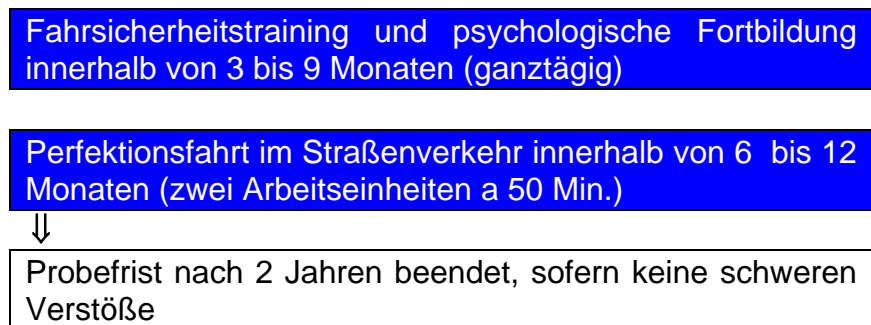


MEHRSPURIGE KRAFTFAHRZEUGE (KLASSE B IN KOMBINATION MIT L17)
 Überblick: Mehrphasenfahrausbildung für Lenkberechtigung B (L17)

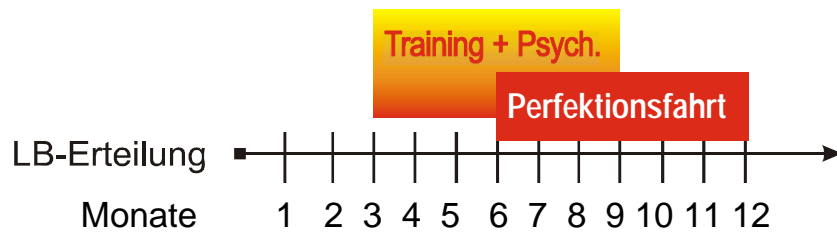
Bereits implementierte Module



Neue Module



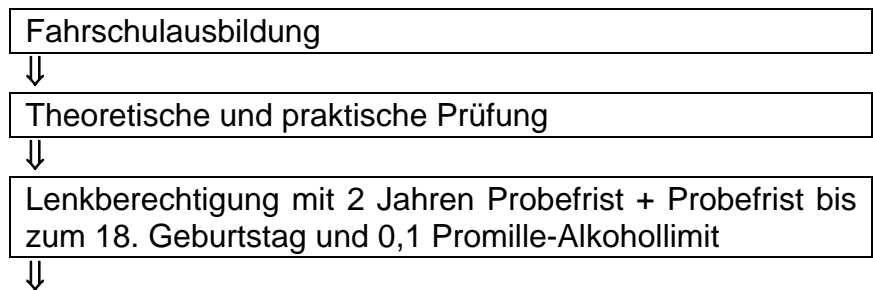
Zeitliche Abfolge für Lenkberechtigung der **Klasse B in Kombination mit L17**:



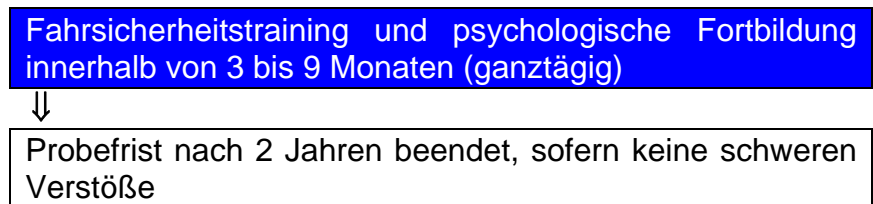
MEHRSPURIGE KRAFTFAHRZEUGE (KLASSE A UND VORSTUFE A)

Überblick: Mehrphasenfahrausbildung für Lenkberechtigung A und Vorstufe A

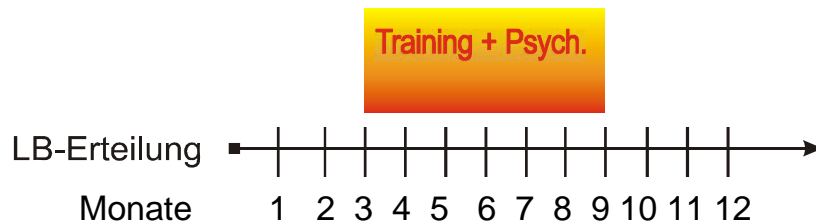
Bereits implementierte Module



Neue Module



Zeitliche Abfolge für Lenkberechtigung der **Klasse A und Vorstufe A**:



DAS GESETZ

Die Module der Mehrphasenfahrausbildung passen schlüssig in das bestehende Probeführerscheinsystem mit einer Beobachtungsfrist. Die Erfüllung der neuen Fortbildungsmodulen ist an eine maximal 12-monatige Frist gebunden. Danach verbleibt noch eine weitere 12-monatige Frist durch den bereits bestehenden Probeführerschein (§ 4 FSG), der durch die vorgeschlagene Gesetzesänderung unberührt bleibt.

SANKTIONEN

Bei Versäumung zumindest eines der drei Module (bei **Klasse B**: Feedbackfahrt 1, Fahrsicherheitstraining mit verkehrspsychologischer Fortbildung, Feedbackfahrt 2; bei **Klasse B in Kombination mit L17**: Fahrsicherheitstraining mit verkehrspsychologischer Fortbildung, Feedbackfahrt; **Klasse A und Vorstufe A**: Fahrsicherheitstraining mit verkehrspsychologischer Fortbildung) ergeht automatisch nach einem Jahr (B und B-L17) bzw. nach 9 Monaten (A und Vorstufe A) vom zentralen Führerscheinregister eine Erinnerung an den Fahranfänger, samt Information darüber, dass bei Nichtabsolvieren die Probefrist um ein weiteres Jahr verlängert und die Lenkberechtigung entzogen wird. Nach weiteren vier Monaten wird die Probezeit von der Wohnsitzbehörde verlängert und die fehlenden Module angeordnet. Falls der Fahranfänger innerhalb der nächsten vier Monate immer noch nicht die oder das fehlende Modul absolviert hat, entzieht die Wohnsitzbehörde die Lenkberechtigung, bis zur Absolvierung des oder der fehlenden Module. Nur in diesem Fall hat die Wohnsitzbehörde tätig zu werden. Es können hierbei jene Entschuldigungs- und Rechtfertigungsgründe (Krankheit...) geltend gemacht werden, die ohnedies in jedem Verwaltungsstrafverfahren zulässig sind.

Betreffend des zu erwartenden Mehraufwandes für die Verwaltungsbehörde kann auf Erfahrungen aus Luxemburg zurückgegriffen werden. Dort beträgt der Prozentsatz jener, welche die zweite Ausbildungsphase nicht absolvieren 0,26%. Die Befürchtung, dass gerade jene Personen die Fortbildung hinauszögern, die ohnedies wenig Regelkonformität aufweisen und daher mit erhöhtem Risiko im Straßenverkehr unterwegs sind, ist durch das „zweite Netz“, den Probeführerschein samt Nachschulung, zu relativieren.

WIRTSCHAFTLICHKEIT

Der volkswirtschaftliche Nutzen kann anhand des zu erwartenden Rückgangs bei Verletzten und Getöteten der Zielgruppe errechnet werden.

Bei einem Unfallrückgang um 20% lassen sich folgende Einsparungen abschätzen: Es werden mit dieser Maßnahme ca. € 27.000.000.-- an volkswirtschaftlichen Kosten durch Unfälle mit beteiligten Fahranfängern pro Führerscheinjahrgang innerhalb der ersten zwei Jahre des Führerscheinbesitzes eingespart.

Die Kosten für den Fahranfänger werden auf ein Jahr verteilt für die Maximalvariante für Klasse B (drei Module) bei ca. € 250,-- inkl. MWSt. liegen. Es besteht ein Angebot einer Versicherung, welches auf freiwilliger Basis eine 100%ige Refinanzierung der Kosten der Mehrphasenausbildung vorsieht, sofern der Fahrer drei Jahre unfallfrei bei dieser Versicherung versichert ist. Somit wären die zusätzlichen Module für den Schüler gratis.

Übrigens: Wenn sich sein Fahranfänger durch eine bessere Ausbildung auch nur einen Unfall erspart, so erspart er sich de facto ca. € 3.600,-- (€ 1700,-- Versicherungsprämie wegen Bonus Malus System und € 1900,-- kostet die Reparatur eines durchschnittlichen Sachschadens).

Etwaige Investitionen für die Infrastruktur fallen gänzlich weg. Alle Voraussetzungen sind gegeben. Österreichweit können die Fahrsicherheitstrainings ab Juli 2002 jedenfalls flächendeckend abgeboten werden. Somit: Keine Investitionen durch die öffentliche Hand.