

Mehrphasenfahrausbildung in Europa mit aktuellem Schwerpunkt Österreich

Dr. Gregor BARTL
Institut Gute Fahrt, Wien

Einleitung

Jeder Fahranfänger hat zwei Lehrer: Erstens, den Fahrlehrer. Dieser stellt meist den positiven Einfluss auf das Fahrverhalten dar. Zweitens, das Leben. Die Lebenserfahrung lehrt den Fahranfänger häufig, dass er tun und lassen kann, was ihm gerade beliebt, meist sogar ohne negative Konsequenzen. Natürlich lernt man durch die Erfahrung nach der Führerscheinprüfung auch Positives, jedoch ist das Feedback aus dem sozialen Umfeld Straße unsystematisch und birgt die Gefahr, dass man falsches einlernt. Um diesen Mangel an richtigem Feedback zu kompensieren, wurden „zweite Ausbildungsphasen“ bzw. „Mehrphasenfahrausbildungen“ in einigen EU-Staaten eingeführt.

Das Ziel einer 2. Ausbildungsphase ist es, die bekanntermaßen überproportional hohe Unfallbeteiligung von Fahranfängern zu reduzieren und somit Menschenleben zu retten. Immerhin ist bei Menschen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren der Verkehrsunfall die häufigste Todesursache. Der häufigste Unfalltyp ist dabei der Alleinunfall. Da dieser Unfalltyp primär die Folge von Selbstüberschätzung ist, lässt sich daraus ableiten, worauf Programme einer zweiten Ausbildungsphase abzielen müssen, um erfolgreich Menschenleben zu retten. Im Folgenden wird ein Überblick über die verschiedenen Modelle einer zweiten Ausbildungsphase in den Ländern Europas gegeben:

Norwegen

In Norwegen wurde im Jahr 1979 ein für alle Fahranfänger verpflichtendes „Anti-Eisschleudertraining“ nach Führerscheinwerb eingeführt. Allerdings ergab eine Unfallanalyse von Glad (1988 – siehe auch DAN-Report), dass nach dieser gesetzlichen Einführung eine noch größere Zahl von „Eis-Schleuderunfällen“ bei Fahranfängern zu verzeichnen war. Dies wurde dahingehend interpretiert, dass offenbar diese Art der Trainings hauptsächlich zu einer unerwünschten Selbstüberschätzung führte. Daher musste dieses erste System in Europa 1994 wieder eingestellt werden.

Allerdings haben viele Verkehrswissenschaftler aus diesen Fehlern gelernt. Das „Norwegensyndrom“ führte dazu, dass in anderen Ländern versucht wurde, die Fehler zu vermeiden, die dabei entstehen können, wenn man bei allen Fahranfängern nur die Fähigkeiten trainiert.

Finnland

In Finnland wurde die zweite Ausbildungsphase 1990 gesetzlich eingeführt. Das finnische Modell sollte sich grundsätzlich vom norwegischen unterscheiden. Es wurde beschlossen, nicht nur eine zweite Ausbildungsphase anzuhängen, sondern das gesamte Ausbildungskurriculum zu ändern – auch die Grundausbildung. In der Folge sollte nicht nur ein Fahrsicherheitstraining absolviert werden, sondern auch

eine Fahrt im Straßenverkehr und eine psychologische Selbstreflexion. Der Begriff Mehrphasenausbildung war geboren. Damit wurde ausgedrückt, dass sich die Ausbildung über einen Zeitraum – eben über mehrere Phasen – erstreckt. Dabei hat der Fahranfänger unterschiedliche Ausbildungs- und Fortbildungsschwerpunkte zu durchlaufen. Dieses Modell zielt auf eine ganzheitliche Ausbildung ab. Insgesamt wurde angestrebt, dass der Fahranfänger die Grundausbildung sowie die weiteren Ausbildungsschritte als ein harmonisch aufeinander abgestimmtes Kontinuum erleben kann. Diese Grundphilosophie ist später, etwa ab 2000, in die weiteren Modelle eingeflossen.

Das finnische Modell sieht vor, dass zwischen dem 6. und 24. Monat nach Erwerb der Fahrerlaubnis ein 3stündiges Fahrsicherheitstraining absolviert wird, welches nicht auf Bewältigungsstrategien, sondern auf Gefahrenvermeidungsstrategien abzielt. Schleudertrainings wurden bewusst vermieden, richtige Bremstechnik und der Sicherheitsabstand waren vorrangige Themen. Weiters ist eine einstündige Feedbackfahrt im Straßenverkehr und ein psychologischer Selbsttest zum eigenen Fahrstil zu absolvieren. Der Fahrtechnikinstruktor ist auch Fahrlehrer und legt sehr viel Wert auf kritische Diskussionen, statt nur praktisch mit dem Auto zu üben.

Die Unfallanalyse ergab, auf die Kilometerleistung relativiert, folgende Veränderungen von Fahranfängern zwei Jahre nach Einführung dieser Maßnahme (DAN-Report):

Männliche Fahranfänger 18-20 Jahre alt: 25% Unfallreduktion
Männliche Fahranfänger älter als 20 Jahre: 50% Unfallreduktion
Weibliche Fahranfänger 18-20 Jahre: 16% Unfallreduktion
Weibliche Fahranfänger älter als 20 Jahre: 0 % Veränderung.

Luxemburg

In Luxemburg wurde im Jahr 1995 ein Fahrsicherheitstraining nach Erwerb der Fahrerlaubnis gesetzlich verpflichtend vorgeschrieben. Dieses muss innerhalb von 6-24 Monaten nach Führerscheinerwerb absolviert werden. Bis dahin gilt ein langsames Tempolimit für die Fahranfänger und man muss eine L-Tafel sichtbar am Auto anbringen. Die Unfallanalyse im Zuge des DAN-Projektes (Bartl, 2000) konnte keinen unfallreduzierenden Effekt nachweisen. Programmveränderungen wurden bereits implementiert. Im Wesentlichen sind diese Veränderungen dadurch charakterisiert, dass weniger praktisch trainiert wird, sondern mehr das Thema Gefahrenvermeidung diskutiert und am Gelände mittels Bremsübungen erlebt wird.

Österreich

Trotz des Probeführerscheins welcher 1992 in Österreich eingeführt wurde und zu einer signifikanten Unfallreduktion geführt hat 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). Das Feedback war also insgesamt positiv und es wurde die Ausweitung auf gesetzlich verpflichtender Basis angestrebt. 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, Kaltenegger und Bartl erarbeiteten im Rahmen eines Projektteams, gemeinsam mit Experten des Verkehrsministeriums, in einem 2 ½ jährigen Zeitraum das inhaltliche 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 liegt der eigentliche Charakter dieser Fortbildungen darin, dass der Führerscheineuling professionelles Feedback erhält.

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. 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 in Österreich 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, siehe weiter oben. Aber vor allem ist zu erwarten, dass sich menschliches Leid vermindern lässt.

Freiwillige Mehrphasen-Pilots in Europa

Neben den beschriebenen gesetzlich verpflichtenden Modellen in Finnland, Luxemburg und nun auch in Österreich laufen derzeit einige Versuche auf freiwilliger Basis in Ländern Europas. In der Schweiz wird seit einigen Jahren über die gesetzliche Einführung ernsthaft diskutiert. Eine rasche Einführung scheiterte jedoch von ca. 2 Jahren im Parlament. Derzeit wird darum diskutiert, ob mehr psychologische oder mehr fahrtechnische Inhalte dominieren sollen. Insider rechnen nicht vor 2005 mit der gesetzlichen Einführung.

- **Belgien**

Im deutschsprachigen Teil Belgiens können im Laufe des Jahres 2003 einige Fahranfänger auf freiwilliger Basis an einem Driving audit samt eingebauten Kamera-System für eine spätere Diskussion und einem eintägigen Fahrsicherheitstraining teilnehmen.

- **Frankreich**

In Frankreich erstreckt sich der Pilot auf die Atlantik Westregion um die Stadt Niort. Dort nehmen 500 Fahranfänger teil, geteilt in eine Kontrollgruppe und eine Experimentalgruppe. Zwei Trainingstage sind vorgesehen, einer 4-6 Monate nach Erwerb der Fahrerlaubnis, ein weiterer 4 Monate später. Auch hier ist ein Fahrsicherheitstraining und ein driving audit mit anschließender Diskussion vorgesehen. Die Fahrten werden in einem Renault Espace durchgeführt, sodass 6 Fahranfänger teilnehmen können und sie die Beobachtungen anschließend miteinander diskutieren können.

- **Deutschland**

In Deutschland wird in einigen Bundesländern eine zweite Ausbildungsphase auf freiwilliger Basis favorisiert. Hierfür hat der DVR ein Programm auf einem Fahrsicherheitsgelände und mit driving audits erstellt. In anderen Bundesländern wird statt dessen ein vorgezogene Lenkausbildung favorisiert. Die politische Diskussion ist derart verfahren, dass die beiden Maßnahmen einander konkurrenzierend diskutiert werden, wenngleich es ja möglich wäre, beide auf freiwilliger Basis einzuführen. Eine Entscheidung ist derzeit nicht in Sicht.

- **Niederlande**

Zwischen Herbst 2003 und Frühjahr 2004 werden Fahranfängern auf freiwilliger Basis eine 45 Minuten dauernde Fahrt, ein Fahrsicherheitstraining und eine Gruppendiskussion geboten.

- **Spanien**

Zwei Organisationen RACE und RACC bieten Personen, die nicht länger als drei Jahre den Führerschein besitzen, ein Fahrsicherheitstraining und ein psychologisches Workshop sowie ein driving audit in bestimmten Regionen Spaniens an.

Allen diesen Pilots ist gemeinsam, dass sie auf freiwilliger Basis beruhen, nur wenige hundert Teilnehmer erwarten, jedoch, dass sie im Rahmen des EU-Projektes „NovEv“ (novice drivers evaluation) mit Kontrollgruppen überprüft werden. Die ersten Resultate können für Ende 2004 erwartet werden. Dann wird sich zeigen, welche Zukunft Mehrphasenfahrausbildungen in Europa haben. Wesentlich für die Verkehrssicherheit wird nicht nur sein, dass die Fortbildungen rasch nach dem Führerscheinwerb ansetzen - denn das Unfallrisiko sinkt vom ersten Tag an, somit ist eine Fortbildung umso effizienter, je früher sie einsetzt - sondern es wird vor allem auch wichtig sein, dass zweite Mehrphasenausbildungen rasch gesetzlich in Europa eingeführt werden, um Menschenleben zu retten.

Literatur:

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.

Abstract:

Im EU-Projekt „DAN“ wurden positive und negative Ergebnisse bei Mehrphasenfahrausbildungen aufgezeigt. In Österreich möchte man die positiven Auswirkungen nützen, um die überproportional hohe Unfallbeteiligung von Fahranfängern signifikant zu reduzieren. Am 1. Jänner 2003 trat daher das Gesetz über die 2. Ausbildungsphase in Kraft. Die Fahranfänger haben noch mehrere Ausbildungsphasen innerhalb des ersten Jahres nach Führerscheinwerb zu absolvieren (daher „Mehrphasenausbildung“): Eine erste Perfektionsfahrt mit einem Fahrlehrer, ein Fahrsicherheitstraining, ein verkehrspsychologisches Gruppengespräch und eine zweite Perfektionsfahrt. Durch einen enormen Vorzieheffekt Ende 2002 (die meisten meldeten sich noch zur alten Ausbildung an) kam es zu einem sehr langsamen Start im heurigen Jahr.

Auch in anderen EU-Ländern ist der Funke zur Mehrphasenfahrausbildung übergesprungen. In folgenden Ländern gibt es Pilotversuche auf freiwilliger Basis: Frankreich, Deutschland, Belgien, Niederlande und Spanien. Diese werden im Rahmen des EU-Projektes „NovEV“ evaluiert und die Grundlage für eine etwaige spätere gesetzliche Einführung bilden. In der Schweiz wird an einem

Mehrphasenkonzept gearbeitet. In Luxemburg ist es bereits Gesetz, ebenso wie in Finnland, wo die Unfallzahlen um mehr als 20% reduziert werden konnten.