

Dr. Birgit Bukasa  
Vorsitzende des Verkehrspsychologischen Koordinationsausschusses  
Möllwaldplatz 4/4/37  
1040 Wien

Frau  
Bundesministerin Doris Bures  
BM für Verkehr, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2  
A-1030 Wien

Wien, am 01.04.2009

Sehr geehrter Frau Bundesministerin!

Wir freuen uns über Ihre Initiativen zur Hebung der Verkehrssicherheit und Ihre Vorschläge zur FSG Novellierung. Wir: das sind die Mitglieder des Verkehrspsychologischen Koordinationsausschusses, ein aufgrund gesetzlicher Bestimmungen (§ 9 FSG-NV, Verordnung über verkehrspsychologische Nachschulungen) seit Oktober 2001 tätiges Beratungsorgan des BMVIT. Neben seinen unmittelbaren Aufgaben sieht es dieser Ausschuss als Verpflichtung an, im Zusammenhang mit Risikogruppen im Straßenverkehr Probleme anzusprechen und Maßnahmen vorzuschlagen.

Aufgrund unserer langjährigen Berufserfahrung in der Verkehrspsychologie möchten wir Ihnen deshalb auch unsere Stellungnahme zur 12. FSG-Novelle betreffend Moped übermitteln.

### **Dramatischer Anstieg des Unfallgeschehens seit 2002**

Als eine der wohl wichtigsten Problemgruppen in der Verkehrssicherheitsarbeit hat sich in den letzten Jahren die Gruppe der 15 jährigen MopedlenkerInnen herausgestellt. Die Verkehrsunfallstatistik zeigt die dramatische Situation (siehe auch Beilage):

- Seit 2002 kontinuierlich anwachsend stieg im Jahr 2007 die Zahl der verunglückten MopedlenkerInnen auf insgesamt 5.931 (bei den 15-Jährigen haben sich die Unfallzahlen bereits im Jahr nach der Abschaffung der verkehrspsychologischen Untersuchung von 232 auf 625 erhöht und bis zum Jahr 2007 auf 1486, das sind 640 % im Vergleich 2002 und 2007; gleichzeitig hat sich die Anzahl der zugelassenen Motorfahräder nur geringfügig, um +2%, erhöht).

- 15-jährige MopedlenkerInnen stellen 30 % aller Mopedunfälle, 2007 waren es 1.486.
- 7 der 24 im Jahr 2007 mit einem Moped ums Leben Gekommenen waren 15-jährige MopedlenkerInnen.
- So muss darauf hingewiesen werden, dass seit der Einstellung der verpflichtenden verkehrspsychologischen Untersuchung im Oktober 2002 für diese Zielgruppe die Unfallzahlen sprunghaft angestiegen sind.

### **Ursachen für das erhöhte Unfallrisiko jugendlicher Mopedlenker – wissenschaftlich begründet**

Eine aktuelle Studie belegt als Hauptunfallursache bei dieser Gruppe deren spezielle Persönlichkeitsproblematik (stimmungsgeleitet, emotional). Nur in 12,5% wird mangelndes fahrerisches Können zum Handicap für die jungen Menschen (Bartl, Hager und Urbanek, 2008). Dies deckt sich mit bereits 1998 für das BMVIT durchgeführten Studien zur Ansprache 15 bis 16 Jähriger (Chaloupka et al 1998), sowie den Erfahrungen aus der früheren verkehrspsychologischen Begutachtung hinsichtlich geistiger Reife (von 1998 – d.h. seit Erlaubnis zum Mopedlenken für diese Altersgruppe – bis 2002 für 15-Jährige verpflichtend!), wonach sich bei ca. 20-30% so deutliche Reifungsmängel fanden, dass eine motorisierte Verkehrsteilnahme noch nicht befürwortet werden konnte. Gleichzeitig liegt hierin auch eine Ursache, warum sich die bisher gesetzten Maßnahmen im Bereich der Fahrschulausbildung, d.h. also der Wissensvermittlung, als unwirksam erwiesen haben.

Die in der aktuellen Novellierung vorgesehene, um zwei Stunden umfangreichere praktische Schulung (§ 31, Z6, Abs. 1) drückt den Wunsch nach Maßnahmen im Sinne der Verkehrssicherheit aus. Eine derartige praktische Schulung geht aber an dem ursächlichen Problem vorbei. Denn wie oben ausgeführt liegt das Hauptrisiko bei der betroffenen Gruppe im Persönlichkeitsbereich und nicht im theoretischen Wissen oder im „Handling“ des Fahrzeuges. Verkehrs“reife“ umfasst im wesentlichen emotionale Stabilität, die Fähigkeit zur Selbstkontrolle, ein angemessenes Risikobewusstsein, soziales Verantwortungsbewusstsein im Sinne eines Normenbewusstseins und das Vermögen, Folgen einer Regelübertretung antizipieren zu können sowie ein verantwortlicher Umgang mit der eigenen Leistungsfähigkeit. In diesem Kontext sind auch aktuelle Konsumaktivitäten der Jugendlichen zu sehen, die beginnen, mit Alkohol zu experimentieren und sich aufgrund ihrer Lebensphase in einem Übergangsstadium befinden, das wissenschaftlich belegbar, mit kritischen Einstellungen und Verhaltensweisen einhergeht. Und vor allem die so genannte Peer-group und die Abhängigkeit von dieser spielen gerade im Alter von 15 Jahren eine wesentliche Rolle.

Verkehrs“reife“ setzt einen Entwicklungsprozess voraus, der auch den Leistungsbereich betrifft (etwa im Bereich des Wahrnehmungsvermögens).

### **Mopedausweis – Aufwand versus „Kosten“**

Der Verkehrspsychologische Koordinationsausschuss empfiehlt daher im Sinne der Erhöhung der Verkehrssicherheit, die verkehrspsychologische Untersuchung mit Schwerpunkt geistige Reife bei 15-Jährigen als Voraussetzung für das Lenken von Mopeds neuerlich gesetzlich zu verankern. Dabei kann auf die bisherigen Erfahrungen bei der Beurteilung von Mopedlenkern zurückgegriffen werden. Die ermächtigten verkehrspsychologischen Untersuchungsstellen verfügen (wie bis 2002) auch über eine entsprechende Kapazität, um diese Untersuchungen bundesweit durchführen zu können.

Gesetzmäßig kann hier schon an einen bestehenden Paragraphen angeknüpft werden, in dem es heißt:

Gemäß FSG-GV § 2 (2) hat: „Die verkehrspsychologische Untersuchung (hat), je nach den Erfordernissen der Verkehrssicherheit, den Gesichtspunkt der kraftfahrtspezifischen Leistungsfähigkeit oder der Bereitschaft zur Verkehrsanpassung besonders zu berücksichtigen. Sie kann in den Fällen des § 17 Abs. 3 Z 1 und 2 auf Grund einer positiven Kurzuntersuchung (Screening) abgekürzt werden.

In den Erläuterungen des vorliegenden Gesetzesentwurfes wird im allgemeinen Teil unter „Hauptgesichtspunkte des Entwurfes“ im zweiten Satz davon gesprochen, dass „durch den Entfall nahezu aller Barrieren, die sich in der Praxis als unpraktikabel erwiesen haben, die Mopedlenker ab 15 zahlenmäßig stark zugenommen haben.“ Von Seiten der Verkehrspsychologie ist die "Unpraktikabilität" des verkehrspsychologischen Mopedscreenings nicht nachvollziehbar. Sollte damit der Aufwand gemeint sein, dem man sich als potentiell gefährdeter junger Mensch unterziehen muss, so ist dieser natürlich ein Faktum, sollte jedoch konkret den Konsequenzen gegenüber gestellt werden, die ein Unfall mit Verletzungs- oder Todesfolgen nach sich zieht. Den Gedanke des „billigen“ Mopedausweises könnte man im Zusammenhang mit der Unfallentwicklung als zynisch ansehen (siehe dazu auch die kritischen Stimmen unter<sup>1</sup>).

Personen, die sich als "Fürsprecher" jugendlicher VerkehrsteilnehmerInnen mit dem Argument der nur geringen Mobilität im ländlichen Raum zu Worte melden, sollte die Entwicklung der Unfalldaten vorgelegt werden.

---

<sup>1</sup> ([http://www.forumgesundheit.at/portal/index.html;jsessionid=B1842E58780C8DA200A8E2A7BE99D9E3?ctrl:cmd=render&ctrl>window=forumgesundheitportal.start.startWindow&p\\_menuid=61362&p\\_tabid=1](http://www.forumgesundheit.at/portal/index.html;jsessionid=B1842E58780C8DA200A8E2A7BE99D9E3?ctrl:cmd=render&ctrl>window=forumgesundheitportal.start.startWindow&p_menuid=61362&p_tabid=1))

## Einheitliche Linie des BMVIT

Besonders möchten wir auch darauf hinweisen, dass es im Rahmen der vom BMVIT ausgeschriebenen Programmlinie „way2go“ Projekte gibt, die sich gerade dieser Übergangsproblematik vom Fußgänger-Status zum Autofahrer annehmen, indem die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel unterstützt und die Phase des Erwerbs eines Mopedscheins „übergangen“ werden sollte (Projekte „ECOMOB“ für Jugendliche im ländlichen Raum und „JUGLEIST“ für Jugendliche zwischen 15 und 22 Jahren). Hier würde der sehr vereinfachte Zugang zum Mopedschein kontraproduktiv wirken. Mit einer Wiedereinführung der fachlich fundierten verkehrspsychologischen Untersuchung für Mopedlenker (siehe aufgehobener § 18 Absatz 4a FSG-GV 1997) würde sich hier eine einheitliche Linie des BMVIT im strategischen Bereich erkennen lassen.

## Dringender Vorschlag der Modifikation

Unser dringender Vorschlag bezieht sich – neben einer Qualitätssicherung für die zwei Unterrichtseinheiten praktischer Schulung – somit auf die Wiedereinführung der bis 2002 gültigen Bestimmungen gem. § 18 Absatz 4a FSG-GV 1997 bezüglich der verkehrspsychologischen Untersuchung für 15-jährige Mopedlenker:

### **„Mopedausweis**

**§ 31.** (1) Der Mopedausweis ist unter Berücksichtigung von Abs. 2 von der ermächtigten Einrichtung auszustellen, wenn der Antragsteller

1. das 15. Lebensjahr vollendet hat,

### **2. eine positive verkehrspsychologische Stellungnahme erbringen kann,**

3. sechs Unterrichtseinheiten theoretische Schulung absolviert hat,

4. ausreichende theoretische Kenntnisse nachgewiesen hat,

5. sechs Unterrichtseinheiten praktische Schulung am Übungsplatz sowie

6. zwei Unterrichtseinheiten praktische Einzel-Schulung im öffentlichen Verkehr unter Anleitung von Personen, die über eine dementsprechende Ausbildung verfügen,

absolviert hat,

7. die ausreichende Fahrzeugbeherrschung gegenüber dem Instruktor oder dem Fahrlehrer nachgewiesen hat,

8. eine Einwilligungserklärung eines Erziehungsberechtigten vorlegt, sofern er das

16. Lebensjahr noch nicht vollendet hat,

9. noch keinen Mopedausweis besitzt und weiters

10. kein Lenkverbot besteht.

Für weitere Informationen zu dieser vorgeschlagenen Maßnahme auch betreffend des fachlich – empirischen Hintergrunds stehen wir gerne zur Verfügung. Als Vertreter der Fachgruppe „Verkehrspsychologie“ würden wir die Einbeziehung in Diskussionen rund um geplante verhaltensbeeinflussende gesetzliche Maßnahmen im Straßenverkehr mit Interesse entgegensehen.

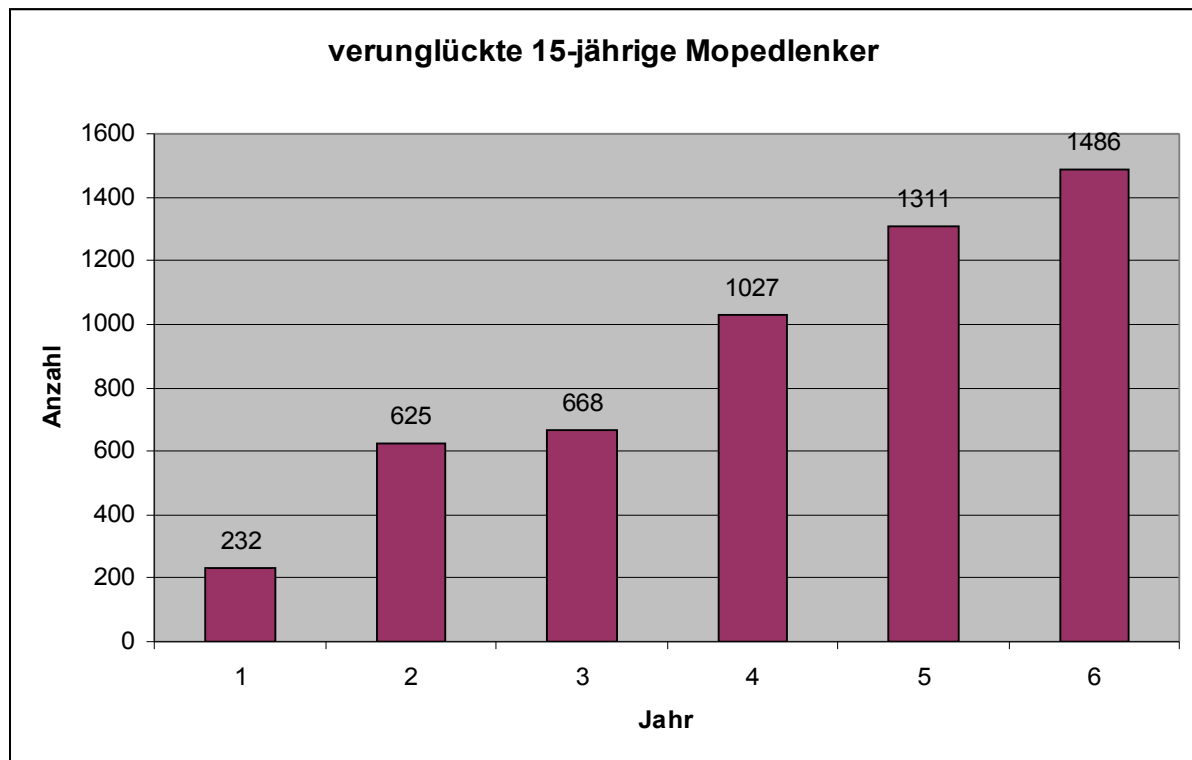
Hochachtungsvoll  
Verkehrspsychologischer Koordinationsausschuss

Dr. Birgit Bukasa  
(Vorsitzende)

Beilage

1A Sicherheit – Verkehrspsychologische Lösungen GmbH  
AAP – Angewandte Psychologie und Forschung GmbH  
Führerschein – in guten Händen bei Test & Nachschulung, Strobl, Gfrerer, Strauss GmbH  
Go & drive  
INFAR – Institut für Nachschulung und Fahrer-Rehabilitation  
Institut Vorrang – Verein zur Förderung von Arbeits- und Verkehrssicherheit  
sicher unterwegs – Verkehrspsychologische Nachschulungen GmbH  
Zentrum für angewandte Psychologie GmbH

## Unfälle von Mopedlenkern und Mopedlenkerinnen



Jahr 1	2002
Jahr 2	2003
Jahr 3	2004
Jahr 4	2005
Jahr 5	2006
Jahr 6	2007



Quelle: Statistik Austria