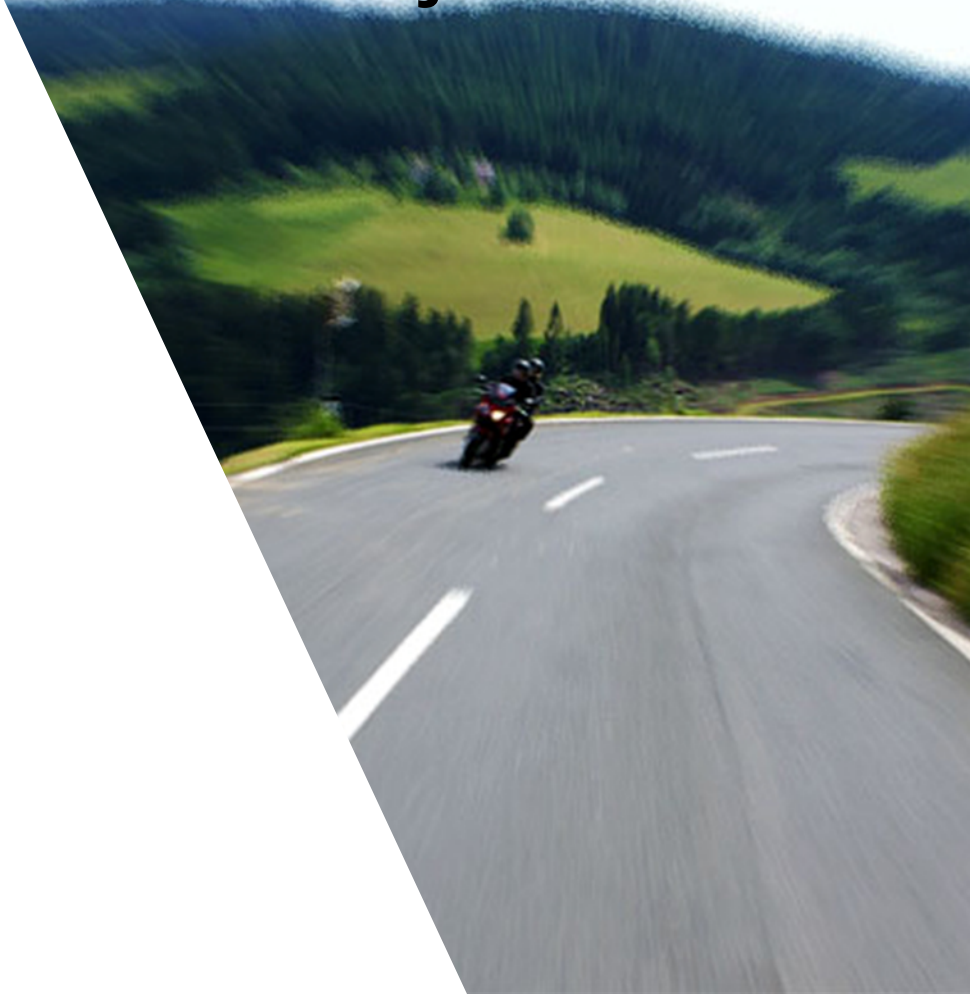


Evaluierung der zusätzlichen praktischen Ausbildung für die Klasse A für Personen ab vollendetem 39. Lebensjahr



laufende Nummer: 083

Wien, 2020

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Inhaltliche Erarbeitung:
Projektverantwortlicher Autorinnen und Autoren:
Mag. Dr. Michael Gatscha - Neurotraffic KG
Mag. Claudia Grand - Neurotraffic KG
Wien, 2020

Erstveröffentlichung:
November 2020

Projektnummer:
199.981

Schriftenleitung:

Dipl.-Ing. Alexander Nowotny

Erklärung der Schriftenleitung:

Die in diesem Band enthaltenen Aussagen müssen nicht notwendigerweise mit denen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie übereinstimmen.

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig.

Finanziert aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Inhalt

Zusammenfassung	4
1 Hintergrund	5
2 Basisdaten	6
3 Analyse von Unfalldaten	7
4 Prozessevaluation	8
5 Ergebnisse - Basisdaten	9
6 Ergebnisse - Analyse von Unfalldaten.....	10
7 Ergebnisse - Prozessevaluation.....	12
8 Empfehlungen.....	15

Zusammenfassung

Diese Zusammenfassung gibt einen Überblick über die Evaluierung der zusätzlichen praktischen Ausbildung für die Klasse A für Personen ab vollendetem 39. Lebensjahr in Österreich, die im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie von Neurotraffic KG durchgeführt wurde.

1 Hintergrund

Die in den vergangenen Jahren erfolgte Zunahme von schweren Unfällen in der Gruppe älterer MotorradlenkerInnen unterstreicht die Notwendigkeit, die Sicherheit in dieser Zielgruppe zu verbessern. Die Bedienung eines Motorrads ist im Vergleich zum Lenken eines Pkw ein weitaus komplexerer Vorgang und stellt an Lenker aller Altersgruppen umfangreichere Ansprüche. Mit fortschreitendem Alter ist das erstmalige Erlernen des Umgangs mit schweren Maschinen schwieriger und stellt für ältere LenkerInnen eine größere Herausforderung dar als für Jüngere.

Am 19. Jänner 2013 ist die dritte EU-Führerscheinrichtlinie (Richtlinie 2006/126/EG) in Österreich in Kraft getreten. Mit Umsetzung der Richtlinie wurden neue Zweiradklassen geschaffen, statt bisher zwei Motorradklassen gibt es nun drei Klassen A1, A2 und A. Für die ehemals unbeschränkte Klasse A (schwere Motorräder) wurde 2013 das Mindestalter für den Zugang zu schweren Motorrädern auf 24 Jahre angehoben – bzw. auf 20 Jahre für jene Personen, die bereits seit dem 18. Lebensjahr eine Lenkberechtigung der Klasse A2 (max. 35 kW) besitzen.

Im Jahr 2015 wurden aufgrund der hohen Anzahl an Motorradunfällen mit Verletzten und Getöteten neue gesetzliche Bestimmungen zur Verbesserung der Motorrad-Fahrschulung eingeführt um die Verkehrssicherheit durch die Reduktion der Anzahl von Motorradunfällen anzuheben. Dazu wurde der praktische Teil der Motorradausbildung von 12 auf 14 Unterrichtseinheiten angehoben, der theoretische Teil von 8 auf 6 Unterrichtseinheiten reduziert. Zusätzlich müssen Personen, die zum Zeitpunkt der Antragstellung das 39. Lebensjahr bereits vollendet haben, mindestens 16 praktische Fahrlektionen nachweisen. Diese Änderung ist seit 16. März 2015 in Kraft und war bis 31. Dezember 2019 zeitlich befristet.

Als Beurteilungsgrundlage, ob die gesetzliche Regelung über die Pilotphase hinaus unbefristet verlängert werden soll, wurden unter anderem die Ergebnisse dieser Evaluierung herangezogen.

Das Evaluationsdesign basiert auf drei Ebenen: eine Auswertung von Basisdaten, worunter Daten aus dem zentralen Führerscheinregister fallen, eine Prozessevaluation für FahranfängerInnen sowie eine Analyse aus der Unfalldatenbank der Statistik Austria.

2 Basisdaten

Es wurde die Entwicklung der Führerscheinerteilungszahlen vor und nach Einführung des verpflichtenden Zusatzmoduls für Personen ab 39 Jahren aufbereitet. Dazu wurde ein aktueller Auszug aus dem Führerscheinregister analysiert. Weiters wurden Ziel- und Kontrollgruppe für nachfolgende Auswertungen und Analysen definiert. Die Antrittshäufigkeit der praktischen Fahrprüfung wurde aus dem zur Verfügung gestellten Datensatz ebenfalls analysiert.

3 Analyse von Unfalldaten

Es wurde analysiert, ob durch die Aufbereitung und Analyse verfügbarer Datenquellen Indizien für positive Wirkungen der Zusatzmaßnahme nachweisbar waren. Um die Zusatzausbildung anhand von Unfällen zu evaluieren, wurden Daten von Motorrad-Unfällen mit Personenschaden in Österreich aus den Jahren 2012 bis 2018 betrachtet. Die Angaben dazu stammten aus der Straßenverkehrsunfallstatistik, welche von der Bundesanstalt Statistik Österreich GmbH erstellt wurde. Der Datensatz beinhaltete das Geschlecht, das Ausstellungsjahr der Lenkberechtigung, die Unfalloberguppe und die vermutete Hauptunfallursache verletzter und getöteter MotorradlenkerInnen.

4 Prozessevaluation

Die Prozessevaluation umfasste einen Vergleich von Personen, welche die Zusatzausbildung absolvierten (Zielgruppe), mit Personen, die diese Ausbildung nicht absolvieren mussten (Kontrollgruppe). Das Bundesrechenzentrum (BRZ) wurde beauftragt, zwei zufällige und anonymisierte Stichproben von Personen aus dem Führerscheinregister auszuwählen, die ab 2016 den Führerschein der Klasse A erworben hatten. Diese erhielten einen Link bzw. QR-Code zu einem Online- Fragebogen. Weiters wurden Erfahrungen von in die Ausbildung involvierten Berufsgruppen, FahrschullehrerInnen und FahrschulbesitzerInnen in die Auswertung mittels Expertenfragebogen in die Auswertung integriert. Die Datensammlung erfolgte von August bis September 2019.

5 Ergebnisse - Basisdaten

In einem ersten Schritt wurden die Entwicklung der Erteilungszahlen der relevanten Lenkberechtigung der Klasse A von 2010-2018 hinsichtlich unterschiedlicher Merkmale analysiert, vor allem vor dem Hintergrund der Einführung und Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie im Jahr 2013 und des Inkrafttretens der 61. KDV-Novelle im Jahr 2015 in Österreich. Es wurde geprüft, ob diese legislativen Veränderungen merkbare Auswirkungen hinsichtlich Umfang, Lokalität oder Geschlecht auf die Zielgruppe hatte.

Die Methodik der Evaluation sieht üblicherweise vor, die Auswirkung(en) einer Intervention anhand mindestens zwei vergleichbarer Gruppen (Versuchsgruppe, Kontrollgruppe) festzustellen. Da im konkreten Fall jedoch keine „echte“ Kontrollgruppe, i.S. einer Gruppe, die im gleichen Zeitraum die gesetzlich vorgeschriebene Ausbildung nicht absolviert hat, vorhanden ist, wurde eine möglichst vergleichbare Gruppe als „Quasi-Kontrollgruppe“ definiert. Konkret wurden Motorrad-FahrerInnen in einem 10jährigen Altersbereich von 29-38 Jahren als „Quasi-Kontrollgruppe“ definiert, um Vergleiche mit der benachbarten Altersgruppe von Personen der Versuchsgruppe (39-48 Jahre alte Motorrad-FahrerInnen) anzustellen.

In der definierten Zielgruppe der 39-48 Jahre alten Motorrad-FahrerInnen kam es im Jahr 2012 zu einem deutlich ausgeprägten Vorzieheffekt, d.h. auffällig viele Personen erhielten die Lenkberechtigung Klasse A vor der Gesetzesänderung im Jahr darauf. Dieser Umstand ist jedoch kein spezifisches Merkmal innerhalb der Zielgruppe, sondern betrifft im besagten Zeitraum praktisch alle analysierten Altersgruppen von MotorradlenkerInnen.

Eine Auswertung bezüglich der Einführung der Zusatzmaßnahme ab 2015 für die Zielgruppe im Alter über 39 Jahren offenbarte keine derartigen Vorzieh-Effekte, da die Erteilungszahlen der FS-Klasse A, sowohl bei allen Motorrad-FahrerInnen über 39 Jahre als auch bei der enger definierten Zielgruppe, seit dem Jahr 2012 unabhängig vom Geschlecht oder Bundesland auf annähernd gleichem Niveau sind.

Die Erfolgsentwicklung bei der praktischen Prüfung in der gesamten Zielgruppe legt nahe, dass die zwei zusätzlich verordneten Unterrichtseinheiten unmittelbar vor der Prüfung einen positiven Effekt hatten, da unabhängig vom Geschlecht die Zahl der Prüfungsrepetenten seit Einführung der Maßnahme etwas zurückging.

6 Ergebnisse - Analyse von Unfalldaten

Eine erste Analyse ergab, dass Personen über 39 Jahre seit dem Jahr 2012 häufiger in schwere Unfälle (Verletzte und Getötete) verwickelt waren als Personen unter 39 Jahren. Betrachtet man jedoch einzelne Altersgruppen im Detail so zeigte sich, dass der Trend nicht für alle Altersbereiche gilt, sondern nur für Motorrad-LenkerInnen, die zum Unfallzeitpunkt älter als 49 Jahre waren. Für alle anderen untersuchten Altersgruppen konnte eine abnehmende Tendenz der absoluten Unfallzahl beobachtet werden. Die genannten Entwicklungen setzten sich bereits seit 2012 kontinuierlich fort, die Entwicklung seit 2015 ist in dieser Hinsicht unauffällig. Betrachtet man allerdings nur die Zahl der getöteten Motorrad-LenkerInnen konnte eine prozentuale Verschiebung im Sinne eines Anstiegs in der Altersgruppe 39 Jahre und älter ausgemacht werden.

Um allfällige unfallreduzierende Effekte der verpflichtenden Zusatzausbildung festzumachen, war es notwendig, weitere Auswertungen für FahranfängerInnen anzustellen, genauer für das erste Fahrjahr. Da hauptsächlich zu Beginn der LenkerInnenkarriere von allfälligen Auswirkungen der Maßnahme ausgegangen werden kann, lag hier der Fokus der Untersuchung.

Die Auswertung bezüglich der Fahrerfahrung nach Jahren zeigte, dass Motorrad-FahranfängerInnen wider Erwarten nicht innerhalb des ersten, sondern des zweiten Fahrjahres am häufigsten verunglücken und erst danach mit den weiteren Praxisjahren die Unfallhäufigkeit wieder abnimmt. Über den analysierten Zeitraum wurde der prozentuale Anteil von Motorrad-FahranfängerInnen (1.-4. Praxisjahr) am Gesamtunfallgeschehen tendenziell weniger.

Im ersten Jahr der Fahrpraxis, wenn etwaige Ausbildungseffekte am wahrscheinlichsten feststellbar sind, verunglückten normiert an den jährlich erteilten Lenkberechtigungen zwischen 0,7% und 2,5% aller FahranfängerInnen schwer. Im Jahr 2015 mit Einführung der Maßnahme zeigte sich eine günstigere Entwicklung für alle analysierten Altersgruppen. In der ältesten Gruppe (49 bis 58 Jahre) ergab sich der durchschnittlich stärkste Rückgang (-0,8%), gefolgt von der zweitältesten Gruppe (39 bis 49 Jahre; -0,4%). Allerdings kam es ebenfalls zu einem durchschnittlichen Unfallrückgang von 0,3% bei der jüngsten Altersgruppe (29-38 Jahre), die seit 2015 keine zusätzliche Ausbildung absolvieren musste. Insgesamt muss diese Entwicklung vor dem Hintergrund der statistisch geringen Anzahl

schwer Verunfallter im ersten Fahrjahr gesehen werden, da sich diese meist nur im einstelligen Bereich befand und starken Schwankungen unterworfen war.

Vergleiche bezüglich Änderungen des Unfalltyps, genauer der Unfalloberguppe, vor und nach Einführung der Maßnahme legten eine günstige Entwicklung für die Zielgruppe bei der Unfallart „Gegenverkehrsunfall“ nach Einführung der Maßnahme nahe. Aufgrund der Inhalte der verpflichtenden Zusatzausbildung, wie z.B. der Linienführung in Kurven, könnte bei diesem Unfalltyp ein Zusammenhang bestehen.

Allerdings konnten beim häufigsten Unfalltyp „Alleinunfall“, wo das Kurvenfahren ebenfalls einen wesentlichen Faktor darstellt, keine positive Entwicklung innerhalb der Zielgruppe beobachtet werden.

In der Zielgruppe kam es nach Einführung der Maßnahme zu einer Verschiebung der vermuteten Hauptunfallursachen, wobei Unfälle durch Ablenkung (-9,1%) und nicht angepasste Geschwindigkeit (-5%) als Unfallursache zurückgingen. Bezogen auf alle Unfallursachen wurden in der Zielgruppe für das erste Fahrjahr knapp 10% mehr Überholunfälle und geringfügig mehr Vorrangverletzungen als Hauptunfallursachen verzeichnet. Bei der jüngeren Altersgruppe, die keine verpflichtende Zusatzausbildung absolvierte, ergab sich im selben Beobachtungszeitraum ebenfalls eine Reduktion an Unfällen, bei denen Ablenkung bzw. Überholen als Unfallursache angenommen wurde. Ob die Verteilungsverschiebung in der Zielgruppe nach Einführung der Maßnahme bei den Unfallursachen „Nicht angepasste Geschwindigkeit“ und „Ablenkung“ auf die Zusatzausbildung zurückgeführt werden kann ist fraglich, da bei letzterer Ursache zumindest kein offensichtlicher Zusammenhang zwischen den Schulungsinhalten und der Unfallursache besteht.

Aus der Zusammenschau der Unfallauswertungen konnten einzelne günstige Entwicklungen der Unfallzahlen in der Zielgruppe der älteren Motorrad-FahrerInnen ab 39 Jahren nicht schlüssig und eindeutig auf die im Jänner 2015 eingeführte Maßnahme der zwei zusätzlichen verpflichtenden Unterrichtseinheiten zurückgeführt werden.

7 Ergebnisse - Prozessevaluation

Der Vergleich zwischen den österreichweit repräsentativen Kontroll- und Zielgruppen anhand von Selbstangaben zu Einstellungen, Meinungen und Überzeugungen sowie Angaben zu Fahrleistungen, benutzten Motorradtypen, Fahrtmotiven und kritische Situationen und Unfällen förderte einige statistisch bedeutsame Unterschiede, aber auch einige Überschneidungen, zu Tage.

Die Analyse der Anzahl der praktischen Ausbildungsstunden zeigte, dass Personen der Kontrollgruppe erwartungsgemäß weniger Stunden absolvierten, aber vor allem weibliche StudienteilnehmerInnen beider Gruppen angaben, mehr als die gesetzlich vorgeschriebenen praktischen Mindeststunden zu durchlaufen.

Um etwaige Effekt der Zusatzausbildung abzuschätzen, wurden die TeilnehmerInnen nach Inhalten und Erfahrungen zur letzten praktischen Einheit vor der Prüfung, und zu selbst- bzw. fremdverschuldeten Unfällen befragt.

Da vorgesehen ist, die Zusatzausbildung vor allem auf (kurvigen) Freilandstraßen durchzuführen, wurden die Studienteilnehmer beider Gruppen befragt, wo diese stattgefunden hatte. Statistische Vergleiche zwischen den Gruppen offenbarten nur marginale, aber keine signifikanten Unterschiede bezüglich des Übungsgebiets der letzten praktischen Ausbildungseinheiten vor der Prüfung. Beide Gruppen gaben aus statistischer Sicht gleich häufig an, dass die letzte Einheit zu etwa 70% auf Freilandstraßen abgehalten wurde.

Signifikante Beurteilungsunterschiede inhaltlicher Natur traten lediglich bei den Themen Kurvenfahrlinie bei weiblichen Probanden auf, da diese häufiger angaben, dies während der Zusatzausbildung ausreichend üben zu können. Beide Geschlechter der Zielgruppe gaben signifikant öfter an, dass Themen wie die richtige Beurteilung unterschiedlicher Fahrbahnverhältnisse sowie die Bedeutung regelmäßiger Pausen bei längeren Fahrten seitens der Fahrlehrerschaft behandelt wurden. Fragen zum Einleiten oder Erreichen (auch stärkerer Schräglage oder zu Aspekten wie Sicherheitsabstand oder Spurversatz beim Hintereinanderfahren wurden von beiden Gruppen aus statistischer Sicht gleich beantwortet.

Eine Auswertung der selbstberichteten Unfälle beider Gruppen ergab keinerlei Unterschiede, da 9 von 10 der TeilnehmerInnen angaben, bis zum Zeitpunkt der Befragung noch keinen

Unfall erlitten zu haben. In diesem Sinne konnte daher nicht auf eine unfallreduzierende Auswirkung der Zusatzausbildung geschlossen werden.

Befragt nach der Einschätzung der Fahrweise konnten jedoch Unterschiede in der Selbstbeschreibung zwischen den Gruppen festgestellt werden, da vor allem weibliche Studienteilnehmerinnen, aber auch männliche Probanden der Zielgruppe den eigenen Fahrstil sicherer, vorsichtiger und zurückhaltender einschätzen als die TeilnehmerInnen der jeweiligen Kontrollgruppe.

Der Vergleich des selbstbeschriebenen Fahrkönnens ergab bei den meisten Aspekten keinerlei Unterschiede zwischen den Gruppen. Allerdings ergaben detaillierte Analysen, dass für Ziel- und Kontrollgruppe unterschiedliche Fahrfertigkeiten einen guten Motorradfahrer bzw. Motorradfahrerin ausmachten: das Ausweichen vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis oder die Fähigkeit zur Früherkennung gefährlicher Situationen sowie sorgfältige Fahrtplanung waren wesentliche Prädiktoren zur Vorhersage der Gesamtnote des eigenen Fahrkönnens bei weiblichen Probanden der Zielgruppe. Anders als für die Teilnehmerinnen der Kontrollgruppe, wo nur die Fähigkeit „Kurvenfahren“ die Gesamtnote des eigenen Fahrkönnens signifikant zu beeinflussen schien. Bei männlichen Teilnehmern konnte ein ähnliches Resultat beobachtet werden, da bei der älteren Zielgruppe Fähigkeiten wie „Ausweichen vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis“ und „Gefahrenfrüherkennung“ ebenfalls die Gesamtnote des eigenen Fahrkönnens vorhersagten, am stärksten jedoch die Fähigkeit, Gefühle beim Motorradfahren kontrollieren zu können. Bei der männlichen Kontrollgruppe konnte kein derartig eindeutiges Ergebnis erzielt werden, lediglich Gefahrenfrüherkennung trug tendenziell dazu bei, die Gesamtnote vorherzusagen.

Signifikante Unterschiede zwischen weiblichen Studienteilnehmerinnen der älteren Zielgruppe und der jüngeren Kontrollgruppe konnten vor allem für das subjektive Sicherheitsgefühl beim Motorradfahren generell, und auf Landstraßen im Speziellen, festgestellt werden, da weibliche Personen, die die Zusatzausbildung absolvierten, häufiger angaben, sich diesbezüglich deutlich sicherer zu fühlen. Dieser Umstand könnte als günstige Auswirkung der Zusatzausbildung interpretiert werden.

Bezüglich der Einhaltung des Tempolimits nach unterschiedlichen Straßenarten gaben TeilnehmerInnen der Zielgruppe signifikant häufiger an, diese einzuhalten. Der Unterschied galt für beide Geschlechter der Zielgruppe im selben Ausmaß.

Eine genauere Analyse von Fahrtmotiven ergab, dass die älteren Probanden der Zielgruppe häufiger Motive angaben, die Fahrgenuss bei moderater Geschwindigkeit in den Vordergrund stellten, wie z.B. gemütliches Gleiten durch die Landschaft oder genüssliches Kurvenfahren.

Im Unterschied dazu wurden Fahrtmotive, die eher durch dynamische Beschleunigungsentfaltung und/oder Geschwindigkeit gekennzeichnet sind, häufiger von TeilnehmerInnen der Kontrollgruppe genannt.

Die Probanden wurden auch nach ihrer Zufriedenheit mit der Ausbildung befragt, wobei insbesondere erhoben wurde, ob sich diese nach der Erstausbildung gut auf die Zeit nach der Prüfung vorbereitet fühlten. Hier ergaben sich Unterschiede seitens der Zielgruppen, die öfter angaben, während der Ausbildung genug Zeit gehabt zu haben, das Motorradfahren zu üben oder auch die richtige Lenk- und Kurventechnik zu erlernen. Deutlich mehr männliche Teilnehmer gaben auch an, sich nach der Ausbildung fit genug zu fühlen, um alleine oder auch in der Gruppe zu fahren. Dieses Ergebnis kann ebenfalls als Hinweis auf die Wirkung der Zusatzausbildung zurückgeführt werden.

Die überwiegende Mehrheit zeigte sich mit den Inhalten der Ausbildung zufrieden, dabei eher Studienteilnehmer der Zielgruppe. Jene Personen, die angaben, Schulungsinhalte zu vermissen, nannten vor allem fehlende Übungsmöglichkeiten zum Thema Kurvenfahren (Blicktechnik, Kurvenlinie) oder Übungen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich.

Die theoretische und praktische Prüfung wurde von beiden untersuchten Gruppen allgemein gut benotet. Die Zufriedenheit mit der praktischen Ausbildung insgesamt war zwischen Ziel- und Kontrollgruppe ebenfalls gleich hoch. Personen, die der praktischen Ausbildung in der Fahrschule eine schlechte Note bescheinigten, begründeten dies einerseits mit zu wenig Vorbereitungszeit für alleiniges Fahren im Verkehr sowie geringe Übungsvielfalt und mangelnde individuelle Betreuung durch FahrlehrerInnen.

Insgesamt ließen die Vergleiche der Zielgruppe über 39 Jahren mit der Kontrollgruppe den Schluss zu, dass sich die verpflichtende zweistündige Zusatzausbildung bezüglich der Zufriedenheit und Vorbereitung für das Fahren im Verkehr positive auswirkt, allerdings hinsichtlich des Ziels der Unfallreduktion - zumindest auf Grundlage der vorliegenden Umfragedaten - keinen Effekt haben dürfte. Inwieweit die gefundenen Unterschiede der Ziel- und Kontrollgruppen in Bezug auf selbsteingeschätzte Fahrweise, sicherheitsrelevantes Verhalten sowie Fahrtmotive auf die Inhalte und Auswirkungen der zweistündigen Zusatzausbildung allein zurückgeführt werden können, erscheint aber fraglich, die gefundenen Differenzen könnten eher durch Alters- als Ausbildungseffekte plausibel erklärt werden.

8 Empfehlungen

Die Befunde aus den vorliegenden Daten legen den Schluss nahe, dass das Maßnahmenziel zur Reduktion von Unfällen bei MotorradfahranfängerInnen nicht eindeutig belegbar ist und die Maßnahme als effektives Mittel zur Unfallprävention - zumindest in der derzeitigen Form - nicht geeignet ist. Die Gründe sind möglicherweise darin zu suchen, dass der Umfang von zwei zusätzlichen Übungseinheiten im Freiland zu gering ist, um in der Zielgruppe einen derartig starken Kompetenzgewinn und Fahrerfahrungswissen auszulösen und sich dieser in weiterer Folge messbar und unzweifelhaft auf Unfallzahlen positiv auswirken könnte.

Es muss jedoch gleichzeitig betont werden, dass die Maßnahme in der Zielgruppe auf breite Akzeptanz stieß und es fanden sich jedenfalls keine Hinweise auf einen etwaigen risikokompensatorischen oder gar risikosteigernden Effekt. Die Zusatzausbildung führte in der Zielgruppe bei Personen ab 39. Lebensjahr nachweislich zu höherer Zufriedenheit mit der Ausbildung, da die Absolvierung der beiden zusätzlichen Übungseinheiten bei FahranfängerInnen zu subjektiv höherer Fahrkompetenz führte, vor allem was das Fahren auf Freilandstraßen betraf. Auch fühlten sich TeilnehmerInnen der Zielgruppe auf die Zeit nach der Prüfung besser für das Fahren vorbereitet. Der Gewinn an subjektiver fahrerischer Kompetenz konnte zwar nicht mit durchgehend niedrigeren Unfallzahlen untermauert werden, trotzdem lässt sich daraus eine plausible Empfehlung ableiten. Die Forderung nach Einstellung der Maßnahme wäre aufgrund eines nicht eindeutig nachgewiesenen Effekts zur Unfallreduktion innerhalb der Zielgruppe nachvollziehbar. Eine Abschaffung würde jedoch den zumindest subjektiven Fahrfertigkeitserfolg zunichtemachen.

Es wird daher nicht empfohlen, die Maßnahme abzuschaffen, sondern die Zusatzausbildung auch für Personen unter 39 Jahren zu etablieren. Hierbei wäre allerdings für jüngere Fahranfänger im Besonderen darauf zu achten, etwaige risikokompensatorische Effekte i.S. einer Selbstüberschätzung hintanzuhalten.

Als qualitätssichernde Maßnahme wird weiters empfohlen, nicht nur die vorgeschriebene Mindestanzahl an Fahrstunden zu realisieren, sondern auch eine Mindestanzahl an zurückgelegten Kilometern zu erheben, um eine diesbezügliche Mindesterfahrung zu garantieren, idealerweise eine Mindestkilometerleistung auf Freilandstraßen – so technisch realisierbar.

Die letzte Empfehlung betrifft die Aufnahme von Daten der zweiten Ausbildungsphase in das elektronische Unfallzählblatt. Derzeit ist unbekannt, ob und welche Module zum

Unfallzeitpunkt von LenkerInnen bereits absolviert wurden oder nicht. Diese zusätzliche Datenquelle würde Analysen zur Unfallauswertung gerade zu Beginn der Fahrerkarriere von Motorrad- oder auch Pkw-Lenkern entscheidend verbessern um in Zukunft Modelle der Fahrausbildung zielgenauer evaluieren zu können.

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie (BMK)**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 (0) 800 21 53 59

servicebuero@bmvit.gv.at

bmk.gv.at