

An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
BMVIT – II/ST4
Rechtsbereich Kraftfahrwesen und Fahrzeugtechnik
Stubenring 1
1011 Wien
GZ: BMVIT-170.706/0007-II/ST4/2007

Wien, 22.11.2007/Ver

k:\oesterr_kfv\verkehrsverhalten\recht\stellungnahmen_
2000-2007\2007\12fsg\kfv-stn_12fsg_final.doc

Betrifft: Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Führerscheingesetz
(12. FSG-Novelle) und die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert
werden.

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV) dankt für die Möglichkeit zur
Stellungnahme und äußert sich wie folgt:

1. Verschärfung der Alkoholbestimmungen

Das KfV **begrüßt** die geplante Verschärfung der Sanktionen im Bereich Alkohol, sind
doch immer noch über 2.500 Unfälle, mit über 50 Getöteten pro Jahr, auf Alkohol als
eine der Unfallursachen zurückzuführen.¹ Den größten Teil der alkoholisierten
Beteiligten an einem Unfall stellen hierbei die 20-24-Jährigen dar.

Für Ersthäter im untersten Promillebereich (**0,5 bis 0,79 Promille**) erscheint die zur
Zeit vorgesehene Nachschulung im Vormerksystem jedoch **zu zeit- und
kostenaufwändig**, auch die Anwendung von (bei Personen mit stark verhärteten
Fehlverhaltensweisen) erprobten Maßnahmen wäre verfrüht. Dem überall im
Sanktionsbereich anzuwendenden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit folgend ist
diesen Ersthätern weitaus zielführender mit einem **coachingartigen Aufklärungs-
gespräch** zu begegnen, in dem sie über die Folgen, Reichweite und Nachhaltigkeit
ihres Tun aufgeklärt und Einsicht, Verständnis und Verantwortung aktiviert werden
sollen.

¹ Quelle: KfV-Unfallstatistik 2006



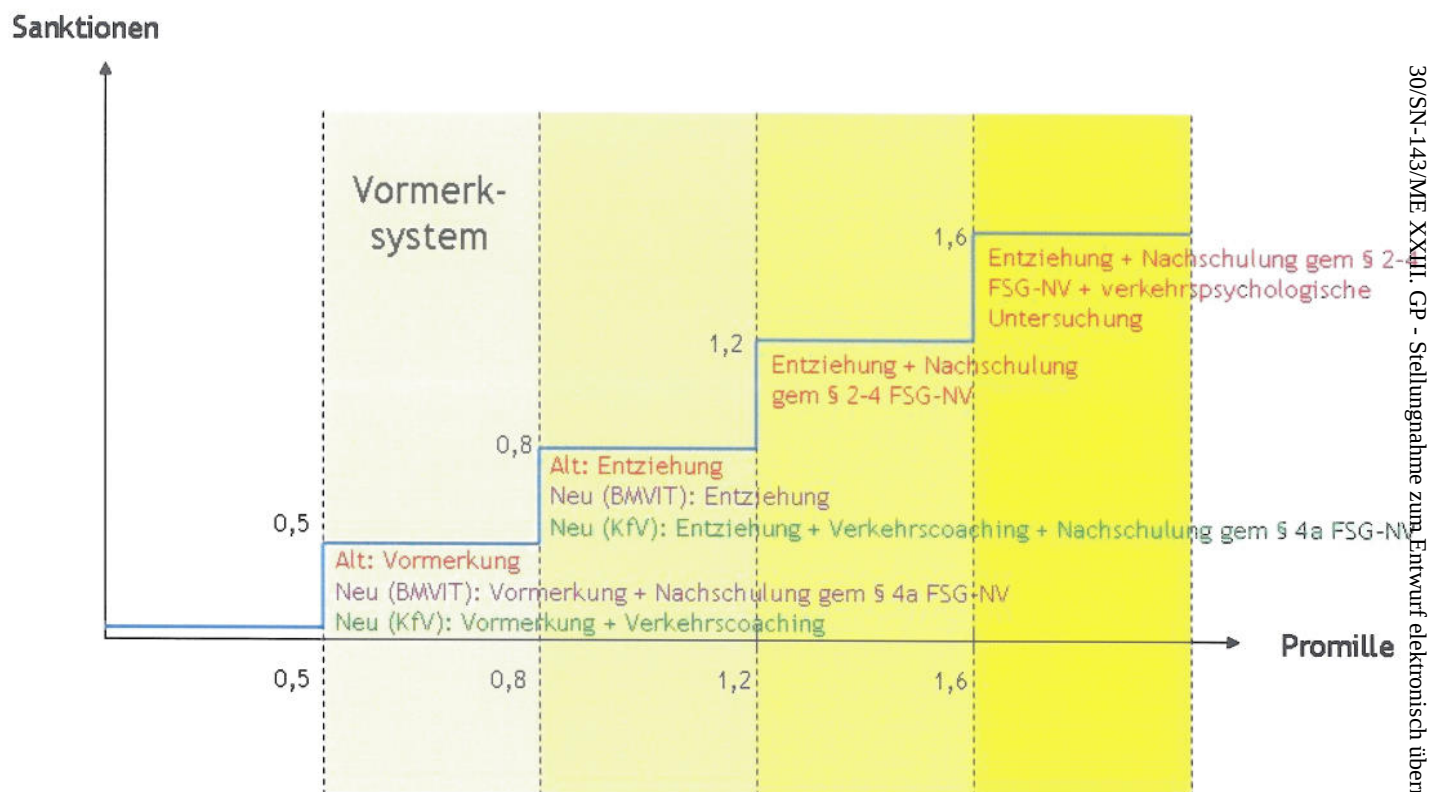
Durch Information und Aufklärung über maßgebliche Rechtsvorschriften, einschlägige Gefahrenkunde, Unfallzahlen und –folgen, weiters der Einsichtnahme in Unfallbilder sowie einer umfassenden Erörterung des Einzelfalls sollen nach dem **Prinzip Reflexion – Option – Aktion** zunächst Einsicht und Verständnis hinsichtlich des Fehlverhaltens gewonnen, ein alltagstaugliches Alternativverhalten erarbeitet sowie Vermeidungsstrategien beschlossen und umgesetzt werden.

Dieses **Verkehrerscoaching** lehnt sich stark an bestehende Rahmenbedingungen an und bedarf **keiner** Normierung neuer Ermächtigungen, **keiner** Festlegung neuer Qualitätssicherungskriterien und **keines** neuen Evidenzsystems. Solche Kurse könnten neben den bereits bisher ermächtigten Stellen auch von Personen oder Einrichtungen des Rettungswesens durchgeführt werden. Dem Verhältnismäßigkeitsprinzip entsprechend müsste dieses Verkehrerscoaching **sowohl von der Dauer als auch vom Preis unterhalb der Nachschulung des Vormerksystems** liegen, womit auch die Erzielung einer möglichst hohen öffentlichen Akzeptanz gewährleistet scheint.

Legistisch schlagen wir die Aufnahme einer Ziffer 5 in den bereits bestehenden § 30b Abs 3 FSG mit der Bezeichnung „5. Verkehrerscoaching“ vor. Nähere Details sollten sich in den Verordnungen finden. Die Verordnungsermächtigung dazu findet sich bereits jetzt in Abs 6 leg cit.

Als sowohl **rechtlich als auch fachlich äußerst problematisch** erscheint dem KfV, dass im Entwurf für Alkoholisierungen im Bereich von 0,8 bis 1,19 Promille ausschließlich eine Entziehung der Lenkberechtigung, jedoch **keinerlei bewusstseinsbildende Maßnahme** vorgesehen ist. Gerade in diesem höheren Promillebereich ist es unerlässlich, verhaltensbeeinflussend auf den Lenker einzuwirken. Aufbauend auf die vorgeschlagenen Sanktionen im Bereich von 0,5 bis 0,79 Promille **schlägt das KfV** vor, hier neben einem **Verkehrerscoaching** auch eine **Nachschulung nach dem Vormerksystem** vorzusehen und solcherart ein sachlich gerechtfertigtes Stufensystem aufrechtzuerhalten.

Stufensystem bei Alkoersttärern





2. Verschärfung der Sanktionen bei Geschwindigkeitsdelikten und sonstigen gefährdenden Delikten

Geschwindigkeitsdelikte stellen mit 33% immer noch die **Hauptunfallursache** in Österreich dar. Aus diesem Grund **begrüßt das KfV ausdrücklich**, dass die im europäischen Vergleich niedrige Mindeststrafe für Übertretungen im Bereich von mehr als 40 km/h innerorts bzw. mehr als 50 km/h außerorts von 36 auf 150 Euro angehoben wird, um eine generalpräventive Wirkung erzielen zu können. Um jedoch Ungleichbehandlungen zu vermeiden, müssen neben den Strafnormen der StVO auch jene der sonstigen Geschwindigkeitsübertretungen regelnden Gesetze (KFG, KDV, Verordnung über Geschwindigkeitsbeschränkungen auf bestimmten Autobahnen zur Nachtzeit, IG-Luft etc) angepasst werden.

Die gleichzeitige Erhöhung der Mindeststrafe bei Setzung von Delikten unter besonders gefährlichen Verhältnissen oder mit besonderer Rücksichtslosigkeit gegenüber anderen Straßenteilnehmern **wird vom KfV** auf Grund des diesen Vergehen zu Grunde liegenden hohen Unrechts- und Gefährdungsgehalts **ausdrücklich begrüßt**.

3. Sonstige, die Intentionen des Entwurfs unterstützende Maßnahmen

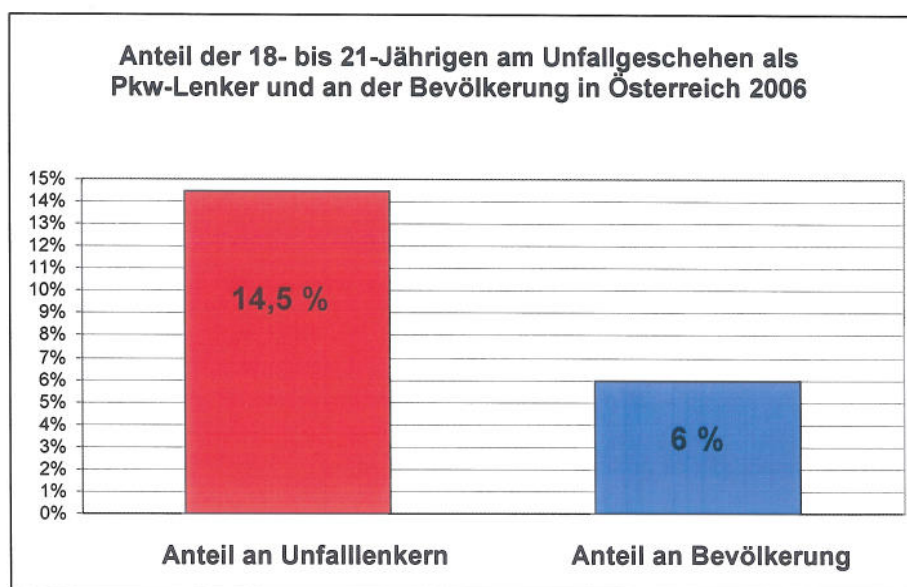
Um eine **nachhaltige** Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen, muss neben den im Entwurf geplanten bzw. oben vorgeschlagenen Maßnahmen Folgendes umgesetzt werden:

A) Verlängerung der Probezeit für Fahranfänger von 2 auf 4 Jahre:

Der vorliegende Entwurf steht in der eindeutigen Absicht, v. a. Alkohol – und Geschwindigkeitsunfälle auf Österreichs Straßen nachhaltig zu reduzieren. Um dieses Ziel zu erreichen fehlt dem Entwurf eine unmittelbare, **die Hauptzielgruppe erreichende** Maßnahme. Diese besteht in einer Verlängerung der Probezeit für Fahranfänger von derzeit 2 auf 4 Jahre. Dies aus folgenden Gründen:

➤ Anteil der Fahranfänger am Gesamtunfallgeschehen:

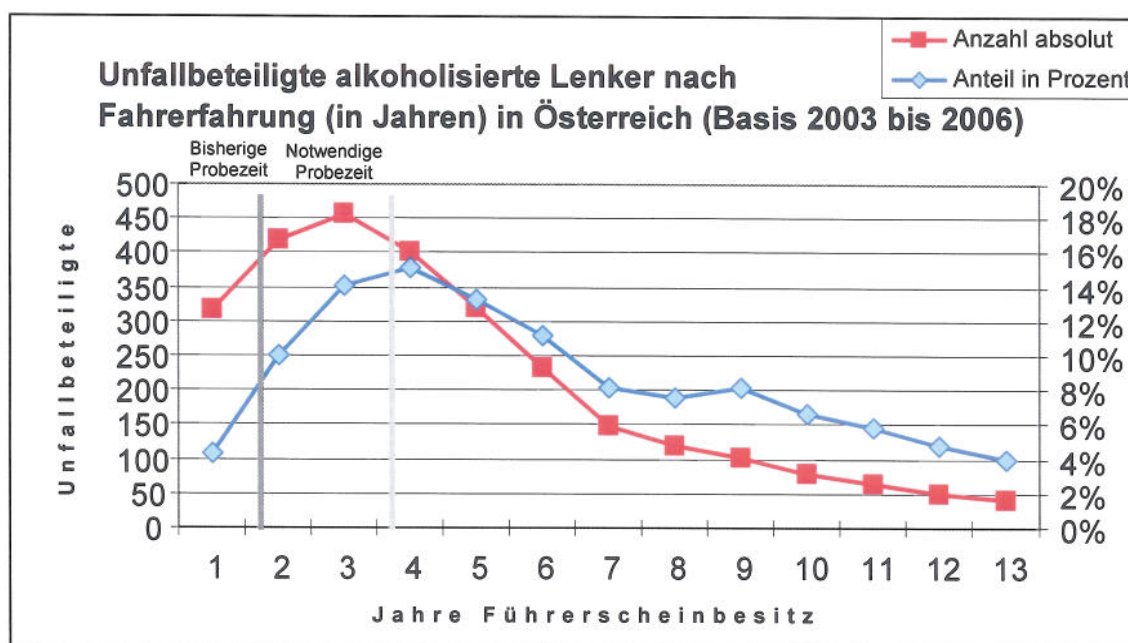
Fahranfänger im Alter von 18 bis 21 Jahre (entspricht den ersten vier Fahrjahren) stellen 6% der Bevölkerung Österreichs dar. Mit einem erschreckenden Anteil von knapp 15% ist diese Verkehrsteilnehmergruppe jedoch **überrepräsentativ am gesamten Unfallgeschehen beteiligt** (rund 2,5 Mal höher als deren Bevölkerungsanteil).



➤ Problem Alkohol bei Fahranfängern:

Im ersten Jahr des Führerscheinbesitzes sind Fahranfänger bezüglich Alkohol am Steuer noch vergleichsweise zurückhaltend: Lediglich bei 4% der unfallbeteiligten Lenker wurde eine Alkoholisierung erfasst. Bereits im zweiten Jahr (d.h. immer noch in der Probezeit) muss bei jedem zehnten Unfalltenker eine Alkoholisierung festgestellt werden – die Zurückhaltung sinkt mit der Erfahrung der geringen Kontrolldichte.

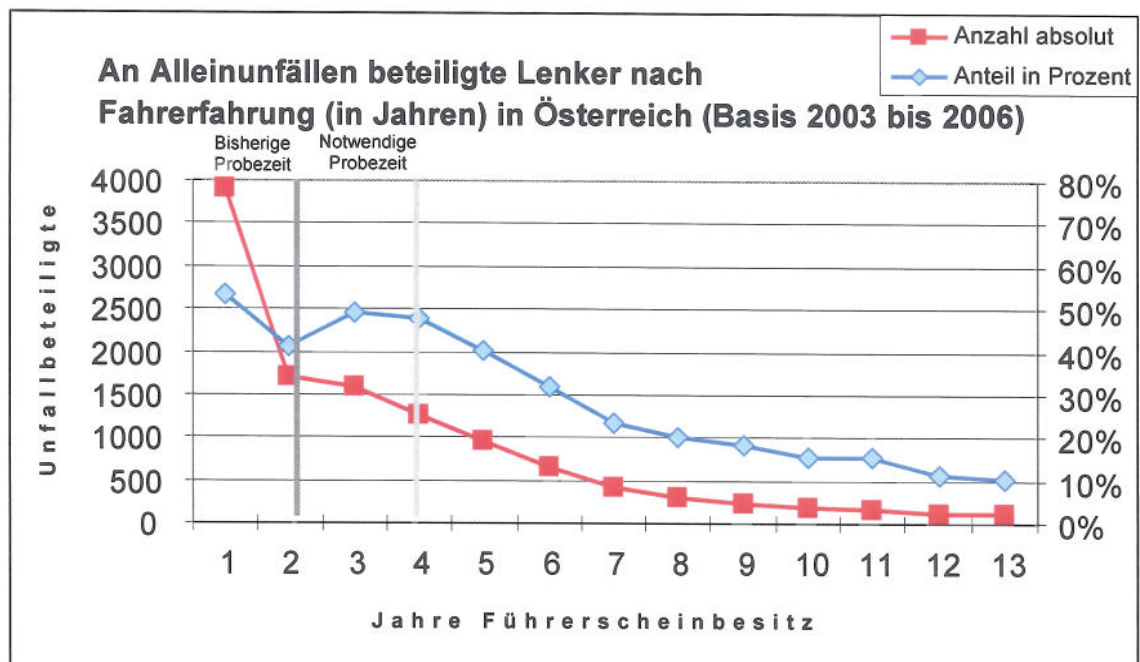
Nach Ablauf der Probezeit steigt der Anteil unfallbeteiligter alkoholisierter Lenker abermals deutlich an (wobei ab dieser Zeit ein Unfalltenker erst ab 0,5‰ als alkoholisiert gilt), und zwar auf 14% im dritten und auf 15% im vierten Jahr. Erst im fünften Jahr des Führerscheinbesitzes sinkt der Anteil alkoholisierter Unfalltenker wieder.



➤ **Hauptunfalltyp Alleinunfall:**

Alleinunfälle stehen auffällig häufig in einem Zusammenhang mit unangepasster Geschwindigkeit und können als **Indikatoren einer riskanten Fahrweise** gesehen werden. Mit steigender Fahrerfahrung wird auch in kritischen Situationen vom Lenker verbessert reagiert und dadurch ein Unfall vermieden.

Während – nach absoluten Zahlen – die Alleinunfälle mit steigender Fahrerfahrung abnehmen, sind – prozentuell betrachtet – die **Alleinunfälle im dritten und vierten Jahr zusammengerechnet sogar höher als in den ersten beiden Jahren**. Erst nach 4 Jahren sinkt der Alleinunfallanteil kontinuierlich ab.



All diese Gründe bekräftigen die Notwendigkeit, die Probezeit für Fahranfänger von 2 auf 4 Jahre zu verlängern.

B) Ausdehnung der Mehrphasenausbildung auf Moped 15:

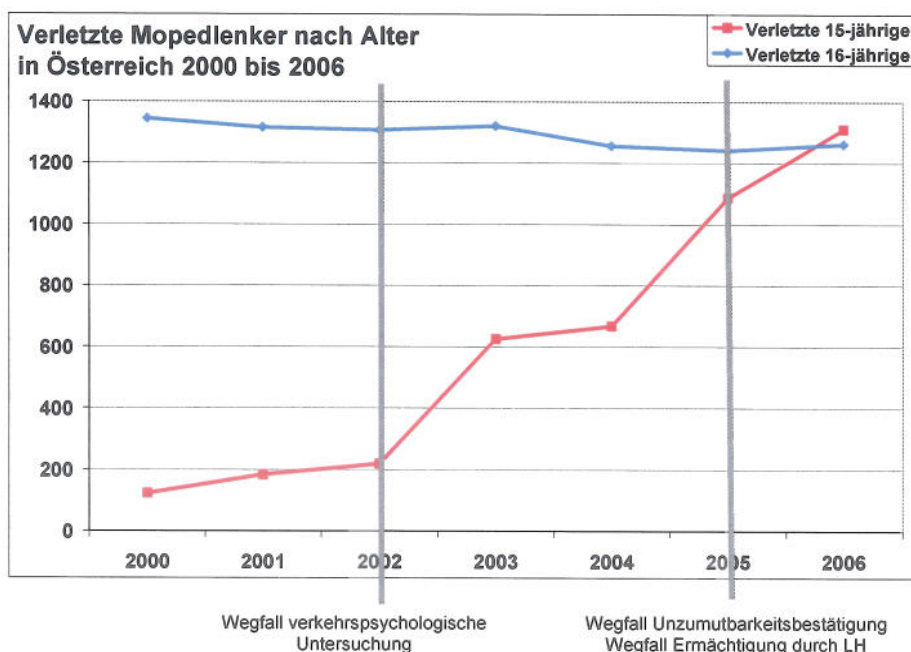
Die Anzahl der verletzten 15-jährigen Mopedlenker ist in den letzten Jahren dramatisch gestiegen, die **15-Jährigen bilden 2006 erstmals jene Alterklasse mit der höchsten Unfallbeteiligung.**

In der Entwicklung der 15-jährigen unfallbeteiligten Mopedlenker lassen sich auch die gesetzten legislativen Maßnahmen erkennen, die z. T. zu einem sprunghaften Anstieg im Unfallgeschehen geführt haben:

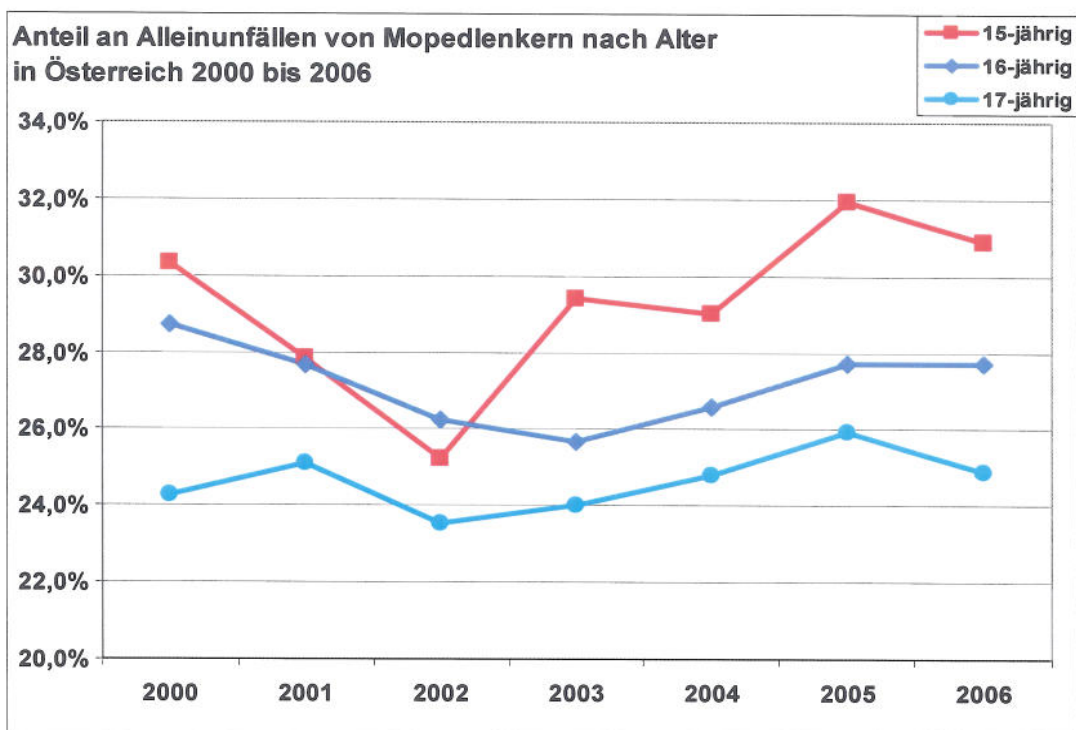
- 2002 – Wegfall der verkehrspsychologischen Untersuchung für Moped15-Lenker
- 2005 – Wegfall der Unzumutbarkeitsbestätigung sowie der erforderlichen Ermächtigung durch den Landeshauptmann für Moped15

Ferner ist an dieser Entwicklung zu erkennen, dass der Versuch, das zusätzliche Risiko ausschließlich durch verbesserte Schulung zur Erlangung des Mopedausweises (6 Stunden praktische Ausbildung seit 01.04.2005) abzufedern, als gescheitert betrachtet werden muss; es fehlt eine Begleitung des Mopedlenkers auch nach Eintritt ins aktive Fahrgeschehen.

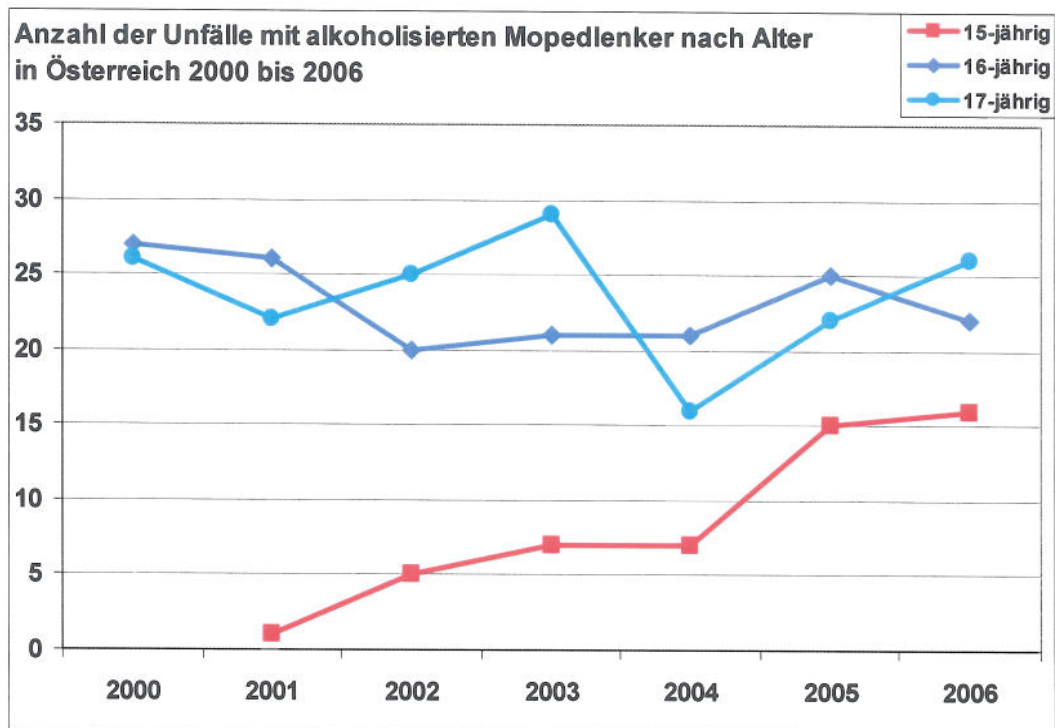
Auch die aktuellen Reformdiskussionen und -vorschläge werden diese katastrophale Entwicklung nicht ändern, negieren sie doch völlig, dass 15-jährige Mopedlenker auf Grund ihrer deutlich geringeren Reife wesentlich unfallgefährdeter sind als 16-Jährige. Sachliche Unterschiede, die wissenschaftlich untermauert sind, bleiben hier unbeachtet, so dass dem verfassungsrechtlichen Sachlichkeitsgebot nicht entsprochen wird.



Jeder Dritte verunglückte 15-jährige Mopedlenker verunfallt bei einem **Alleinunfall**, während dieser Anteil bei den älteren Mopedlenkern deutlich geringer ausfällt. Wie bereits erwähnt stehen Alleinunfälle häufig im Zusammenhang mit unangepasster Geschwindigkeit und können als Index riskanter Fahrweise angesehen werden. Auch hier haben die ergriffenen gesetzlichen Maßnahmen offenbar keine ausreichende Wirkung erzielt.



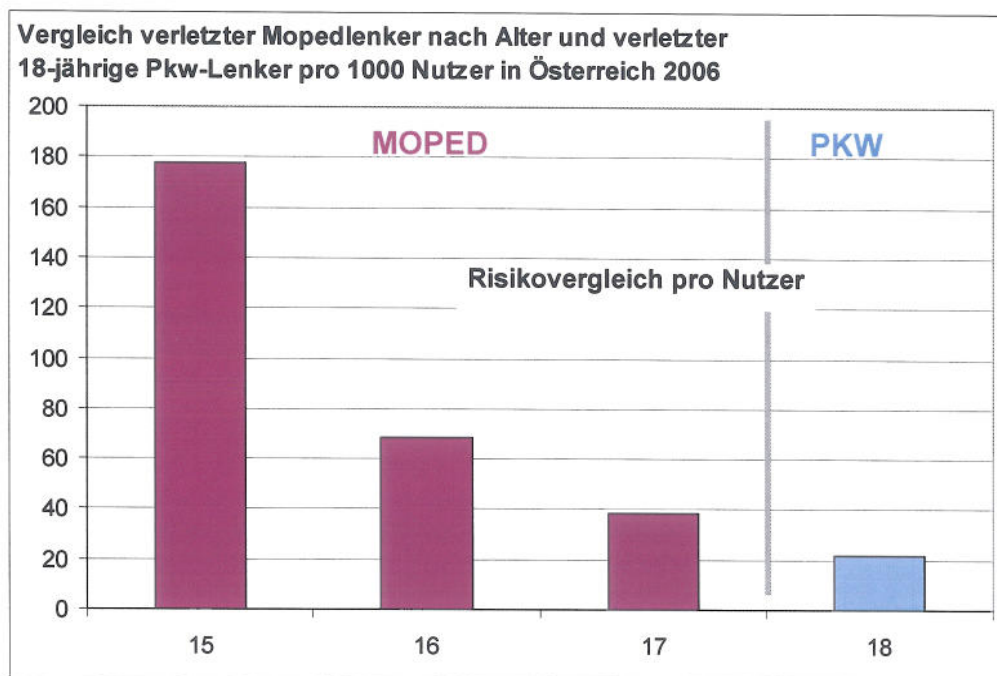
Der Anteil jugendlicher alkoholisierten Unfalllenker von Mopeds ist gegenüber junger Pkw-Lenker vergleichsweise gering (von durchschnittlich 1,2% bei den 15-Jährigen bis 3,4% bei den 17-Jährigen). **Aufgrund der vermehrten Mopedverwendung durch 15-Jährige ist die Anzahl der verunglückten alkoholisierten Mopedlenker in dieser Alterklasse in den letzten Jahren aber deutlich gestiegen**, wogegen bei den 16- und 17-jährigen Mopedlenkern ein tendenzielles Sinken in der Anzahl der alkoholisierten Unfallbeteiligung festzustellen ist. Offenbar hat auch die zum Risikoausgleich eingeführte 0,1 Promille Regelung für unter 20-jährige Mopedlenker die Jugendlichen zu wenig beeindruckt, um die Unfallzahlen gering zu halten.



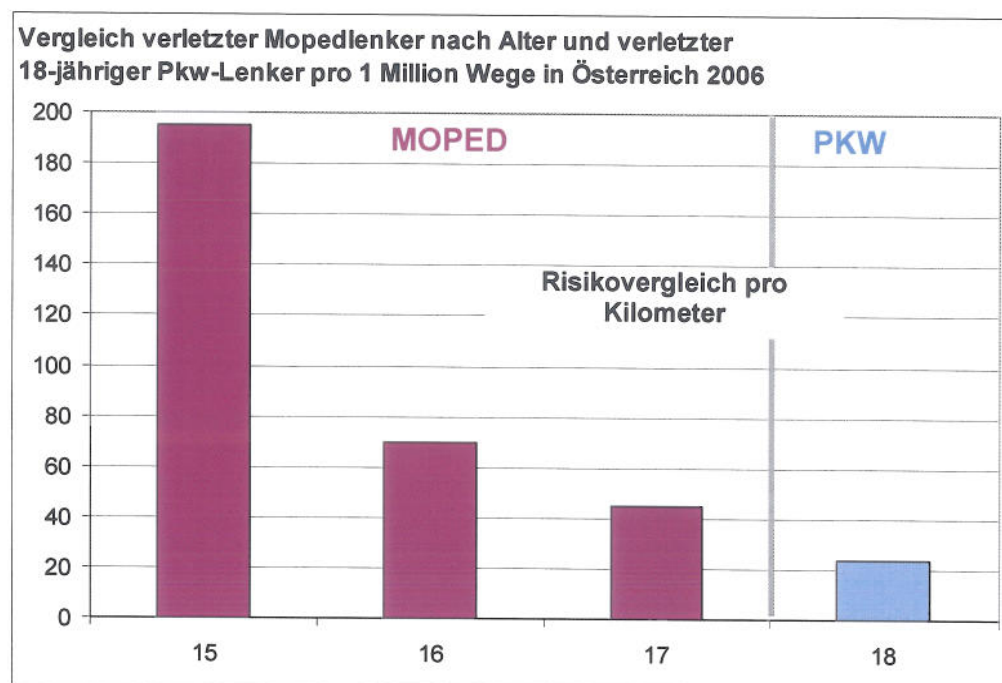
Relativiert man die Anzahl der verunglückten Mopedlenker mit der Anzahl der Nutzer, so zeigt sich folgendes Bild über das Unfallrisiko der einzelnen Altersklassen:

Mit Abstand das höchste Unfallrisiko weisen dabei die 15-jährigen Mopedlenker auf: Beinahe jeder fünfte 15-jährige Mopedlenker verletzt sich bei einem Unfall – das **Unfallrisiko, bezogen auf die Anzahl der Nutzer, ist 2,6-mal so hoch** wie bei den 16-jährigen Mopedlenkern. Bei den 17-Jährigen geht das Unfallrisiko weiter zurück – hier verletzt sich jeder 26. Mopedlenker.

Es fällt auf, dass das Unfallrisiko von Mopeds generell über jenem von Pkw's liegt: Im Vergleich verletzt sich bei den 18-jährigen Pkw-Lenkern (welche gemeinhin als Risikogruppe bezeichnet werden) jeder 45., d. h. das **Unfallrisiko 15-jähriger Mopedlenker ist 9 mal so hoch** wie jenes von Pkw-Lenkern.



Noch deutlicher zeigt sich das Unfallrisiko, wenn auch die tatsächlich gefahrenen Wegstrecken berücksichtigt werden: das **Unfallrisiko ist bei den 15-Jährigen 2,8 mal höher als bei den 16-Jährigen** und dies trotz der Tatsache, dass für 15-jährige Mopedfahrer zusätzliche Maßnahmen (6 Std. praktische Ausbildung, Einverständnis der Eltern) vorgesehen sind.



Aus diesen Gründen fordert das KfV die Einführung einer Mehrphasen-fahrausbildung für 15-jährige Mopedlenker, da

- jeder fünfte 15-jährige Mopedlenker verunfallt und
- das Unfallrisiko ca. 3 mal so hoch ist wie jenes der 16-Jährigen.

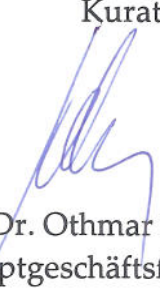
C) Mehrphasen-Fahrausbildung für Motorradfahrer

Die sich bei der Mehrphasen-Fahrausbildung gezeigten positiven Effekte auf die Verkehrssicherheit bei Fahranfängern (ca. 33% Unfallreduktion) sollten dazu genutzt werden, diese Art der Aus- und Weiterbildung auch auf solche Motorradfahrer anzuwenden, die längere Zeit kein Kfz der Klasse A gelenkt haben, aber wieder einen Einstieg in den motorisierten Zweiradbereich planen. So könnte eine Mehrphasen-Fahrausbildung für A-Lenker entweder **in regelmäßigen Abständen** oder für **Wiedereinsteiger** nach längerem Nicht-Lenken eines Kfz der Klasse A vorgeschrieben werden.

D) Fahrsicherheitstraining mit verkehrspsychologischem Gruppengespräch

Die Mehrphasen-Fahrausbildung verdankt ihre guten Evaluationsergebnisse nicht nur dem Fahrsicherheitstraining (§ 13b FSG-DV), sondern auch dem **verkehrspsychologischen Gruppengespräch** (§ 13c FSG-DV), in dem die für Fahranfänger typischen Alleinunfälle und deren Unfallursachen, wie etwa Selbstüberschätzung intensiv mit den Beteiligten diskutiert werden. Erst das Zusammenspiel von praktischem und theoretischem Fahrsicherheitstraining und verkehrspsychologischem Gruppengespräch ermöglichte die großen Erfolge in der 2. Ausbildungsphase. Dass als besondere Maßnahme im Vormerksystem in § 30b Abs 3 Z 3 FSG ausschließlich auf das Fahrsicherheitstraining (§ 13b FSG-DV), nicht aber auf das verkehrspsychologische Gruppengespräch (§ 13c FSG-DV) verwiesen wird, dürfte einen **Redaktionsfehler der 7. FSG-Novelle** (BGBl I 15/2005) darstellen, der mit dieser Novelle dringend ausgebessert werden sollte.

Mit freundlichen Grüßen
Kuratorium für Verkehrssicherheit



Dir. Dr. Othmar Thann
(Hauptgeschäftsführer)



Dr. Armin Kaltenegger
(Leiter der Rechtsabteilung)