



INSTITUT FÜR NACHSCHULUNG
UND FAHRER-REHABILITATION

Danhausergasse 6/4, 1040 Wien; Tel: 0800 1234 5555, e-mail: infar@factum.at; web: www.infar.at

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

Wien, am 7.04.2009

Betrifft: Stellungnahme zur 12. FSG-Novelle betreffend Moped

Sehr geehrte Frau Bundesministerin!

Im Namen von INFAR, dem Institut für Nachschulung und Fahrerrehabilitation, darf ich Ihnen unseren Dank dafür aussprechen, dass Sie sich der Problematik der Verkehrssicherheit jugendlicher MopedfahrerInnen annehmen wollen.

Wir haben einige Anmerkungen hinsichtlich Ihrer Initiative, die wir Sie ersuchen, unserer Stellungnahme zur 12. FSG-Novelle betreffend Moped nachstehend zu entnehmen. Gleichzeitig bedanken wir uns für die Möglichkeit, hierzu Stellen beziehen zu können.

Wir lehnen uns in unserem Schreiben weitgehend an jenes des Verkehrspsychologischen Koordinationsausschusses an, dem auch unsere Organisation angehört, haben darüber hinaus aber auch einige Zusätze angeführt.

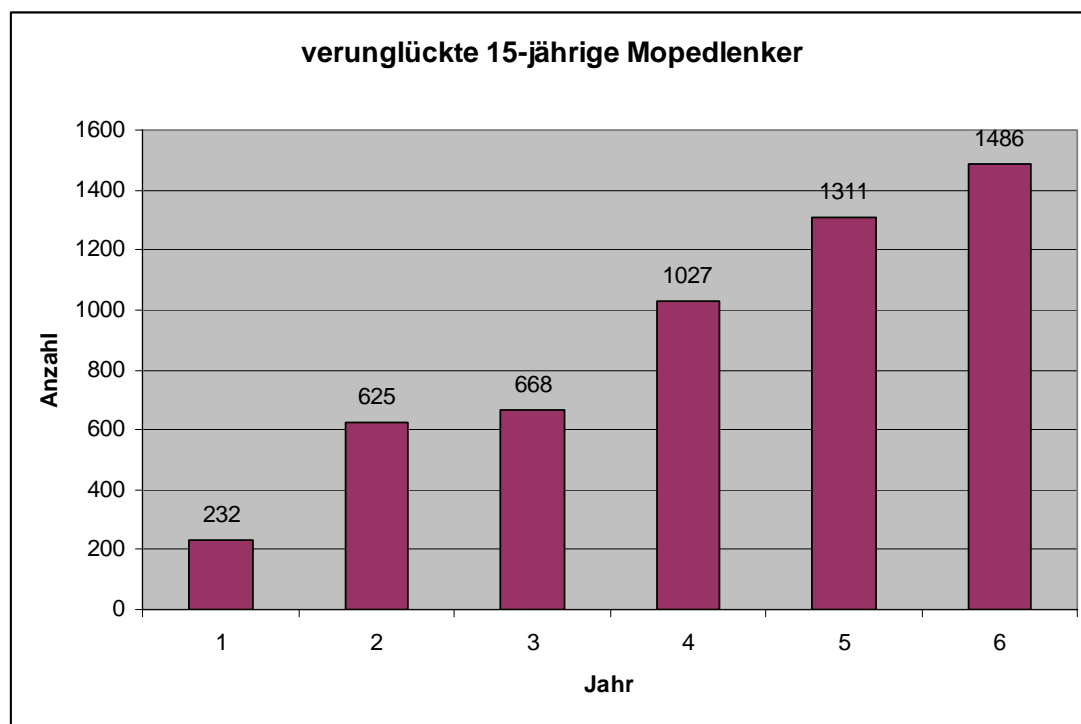
Problematische Entwicklung im Unfallgeschehen seit 2002

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 (gleichzeitig hat sich die Anzahl der zugelassenen Motorfahrzeuge 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.
- **Deutlich erkennbar: Mit Einstellung der verkehrspsychologischen Untersuchung im Oktober 2002 für diese Zielgruppe sind die Unfallzahlen sprunghaft angestiegen.** Ansonsten hat sich nämlich an ihren Bedingungen zur Verkehrsteilnahme nichts Wesentliches verändert!
- **Schon 2001** hat sich die Sektion Verkehrspsychologie des BÖP warnend an die damalige Verkehrsministerin Forstinger gewandt, als sich abzeichnete, dass es ein AUS der von der vorigen Regierung wohl überlegten Massnahme kommen sollte (siehe Beilage 1).

Unfälle von Mopedlenkern und Mopedlenkerinnen

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



Verkehrsunfälle von Mopedlenkern Alter: 15 Jährige

					Beginn Untersuch. geistige Reife						Ende Untersuch. geistige Reife
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	
Jänner	0	1	0	0	3	2	0	4	3	4	
Februar	1	0	0	2	1	0	1	2	8	3	
März	3	0	2	2	1	7	5	6	7	26	
April	2	1	1	4	4	1	11	11	11	40	
Mai	2	2	4	3	2	4	9	12	20	48	
Juni	5	4	7	1	3	7	17	24	21	71	
Juli	5	5	3	4	3	10	11	24	21	103	
August	7	3	2	3	6	11	22	47	35	103	
September	1	2	0	2	9	8	20	30	35	106	
Oktober	1	4	1	4	5	13	19	29	34	68	
November	0	1	1	0	7	5	12	11	25	54	
Dezember	3	0	0	0	1	3	7	5	12	37	
	30	23	19	25	45	71	134	205	232	663	

Vor 97: Unbefugte Inbetriebnahme

Okt. 97: Beginn verkehrspsychologische Untersuchung Moped 15 1.10.97 Einführung, vorher

Okt.2002, VPU , 8 Std. Theorie für alle, auch die 16. -24Jährigen Mopedlenker

Ursachen – wissenschaftlich ergründet

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 10 Jahre zuvor 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 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 die 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. Wie aber oben ausgeführt liegt das Hauptrisiko bei der betroffenen Gruppe im Persönlichkeitsbereich und nicht im theoretischen Wissen, geschweige denn im „Handling“ des Fahrzeuges. Verkehrs“reife“ und damit die Bereitschaft zur Verkehrsanpassung, deren Überprüfung z.B. im Führerscheingesetz bei Personengruppen dann zu erfolgen hat, wenn von ihrem Vorhandensein nicht von vornherein aus gegangen werden kann oder dieses bezweifelt wird (FSG-GV. ¹); diese 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 (genau jene Bereiche, die in der FGS-GV- Fassung vor 2002 gemäß fachlichem State of the Art im Gesetz korrekt definiert waren, und die 2002 leider geändert wurden).

¹ (2) Die Vorlage einer verkehrspsychologischen Stellungnahme ist im Hinblick auf das Lebensalter jedenfalls zu verlangen, wenn auf Grund der ärztlichen Untersuchung geistige Reifungsmängel oder ein Leistungsabbau im Vergleich zur Altersnorm zu vermuten sind; hierbei ist auch die Gruppe der Lenkberechtigung zu berücksichtigen.

Jugendlichkeit – State of the Art zum Entwicklungsprozess

Verkehrsreife setzt einen Entwicklungsprozess voraus. Analoges gilt für das Verkehrswahrnehmungsvermögen (so haben Kinder z.B. auch erst ungefähr mit 14 Jahren ein gleich großes Gesichts- und Blickfeld wie Erwachsene und verfügen – potentiell – erst ab diesem Zeitpunkt über eine antizipative Gefahrenwahrnehmung, vorausgesetzt diese wurde auch für das entsprechende Betätigungsfeld geschult). Die Beurteilung der Verkehrsreife ist eine der Kernkompetenzen der Verkehrspsychologie.

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.

Billiger Mopedausweis (?) – Aufwand versus „Kosten“

Immer wieder werden Kosten und Nutzen auch beim Erwerb von Berechtigungen und Kompetenzen abgewogen. So auch betreffend Mopedausweis.

Die Kostenverminderung bei der **Eingangsseite** „Erwerb des Mopedausweises“ aufgrund Streichung der verkehrspsychologischen Untersuchung hat nun offensichtlich zu einer Kostensteigerung bei der **Ausgangsseite** „Mopedunfälle“ geführt.

Angesichts des erkennbaren deutlichen Anstiegs der Mopedunfälle nach ersatzloser Streichung der verkehrspsychologischen Untersuchung plädieren wir erneut (wie schon in den letzten Jahren - siehe beigelegte Schreiben an unterschiedliche Verkehrsminister) an die Wiedereinführung derselben. Dabei soll weniger die Leistungs- sondern eher die Persönlichkeits- bzw. Reifeentwicklungsbeurteilung im Vordergrund steht.

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.“ Die "Unpraktikabilität" der verkehrspsychologischen Mopeduntersuchung ist den VerkehrspsychologInnen 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 unter²).

Personen, die sich als "Fürsprecher" jugendlicher VerkehrsteilnehmerInnen mit – angeblich - nur geringen Möglichkeiten der notwendigen Mobilität im ländlichen Raum zu Worte melden, sollten die Unfalldaten vorgelegt werden. Unter anderem zeugen diese mehr von **Unfällen während der Freizeit denn von Schul- und/oder Arbeitszeit.**

2

(http://www.forumgesundheit.at/portal/index.html;jsessionid=B1842E58780C8DA200A8E2A7BE99D9E3?ctrl:cmd=render&ctrl:window=forumgesundheitsportal.start.startWindow&p_menuid=61362&p_tabid=1)

VerkehrspsychologInnen verfügen über ein gut funktionierendes, evaluiertes „Werkzeug“

Es kann auf die bisherigen Erfahrungen bei der Beurteilung von Mopedlenkern zurückgegriffen werden. Unsere VerkehrspsychologInnen verfügen über entsprechende Kompetenz sowie Kapazität, um diese Untersuchungen ohne lange Wartezeiten bewältigen zu können.

Einheitliche Linie des BMVIT

Besonders möchten wir auch darauf hinweisen, dass es im Rahmen der vom BMVIT ausgedescribten 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 „Mopeduntersuchung“ dagegen würde sich hier eine einheitliche Linie des BMVIT im strategischen Bereich erkennen lassen.

Dringender Vorschlag der Modifikation

Unser dringender Vorschlag bezieht sich somit auf die Integration eines fachlich begründbaren und speziell zugeschnittenen Untersuchung für Jugendliche zwischen 15 und 16 Jahren (entsprechend Praxis bis 2002) sowie der Berücksichtigung der entsprechenden Fachkompetenz bei AusbilderInnen im praktischen Fahrbereich:

„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 aufgrund einer Untersuchung (Belastbarkeit, Wahrnehmungsfähigkeit, Konzentration, emotionale Stabilität, Irritierbarkeit, emotionale Bindung an das Verkehrsmittel) inkl. Exploration 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 Ausbildungsbefugnis der Gruppe A im Rahmen der Mehrphasenausbildung 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.

Wir würden uns freuen, unsere Fachkompetenz möglichst frühzeitig im Rahmen von geplanten (verkehrs)verhaltensbeeinflussenden Massnahmen zur Verfügung stellen zu können.

Hochachtungsvoll

Im Namen des Vereins
Dr. Christine Chaloupka-Risser
Vorsitzende **INFAR**

Beilagen



25.07.2001

Frau Bundesminister
 Dipl.-Ing. Dr. Monika Forstinger
 BM für Verkehr, Innovation und Technologie
 Radetzkystraße 2
 A-1030 Wien

Sehr geehrte Frau Bundesminister !

Aus den Medien haben wir erfahren, dass die verkehrspsychologische Untersuchung bei Bewerbern um einen Mopedausweis, die das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, neuerlich diskutiert wird.

Da wir – die Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Österreichischer Psychologinnen und Psychologen (BÖP) – vor Inkrafttreten der derzeit gültigen Regelung vom Ministerium als Ansprechpartner in die Fachdiskussion einbezogen wurden, möchten wir uns auch in die aktuelle Diskussion einklinken und nachfolgende Punkte einbringen:

- Aus verkehrspsychologischer Sicht liegen zahlreiche Fakten vor, welche die Risikoproblematik der 15-16 Jährigen im Straßenverkehr nachhaltig dokumentieren. Dies wird auch in dramatischer Weise durch die aktuelle Verkehrsunfallstatistik 2000 „Jugendliche“ des Kuratoriums für Verkehrssicherheit untermauert (Mopedunfälle mit 218 Verletzten und 2 Toten bei 15 Jährigen sowie 1.484 Verletzten und 8 Toten bei den 16 Jährigen).
- Die derzeitige verpflichtende verkehrspsychologische Untersuchung bei 15 jährigen BewerberInnen um einen Mopedausweis ist bereits ein Kompromiss zwischen den Mobilitätsinteressen dieser Jugendlichen einerseits und ihrem Schutz vor Verkehrsunfällen andererseits. Durch die verkehrspsychologische Untersuchung wird im individuellen Einzelfall überprüft, ob bereits ausreichende geistige Reife für die motorisierte Verkehrsteilnahme vorliegt.
- Mangelnde geistige Reife als Ausdruck des psychosozialen und Persönlichkeitsstatus eines Jugendlichen im Hinblick auf soziales Verantwortungsbewusstsein, Selbstkontrolle, psychische Stabilität, Belastbarkeit und Risikoverhalten kann nicht durch eine intensivere Fahrschul Ausbildung kompensiert werden. Hierfür bedarf es vielmehr persönlicher Reifungsprozesse,

die vor allem auf psychosozialen Erfahrungen basieren und die nicht durch Fahrtrainings zu erreichen sind.

- Durch einen ungefilterten Zugang zum Mopedausweis bei 15 Jährigen würde die Zahl der Verkehrsunfälle in dieser Altersgruppe dramatisch zunehmen, einerseits aufgrund der zu erwartenden größeren Inanspruchnahme, andererseits aufgrund des Umstandes, dass auch die bisher verkehrspsychologisch ungeeigneten BewerberInnen (ca. 20-30%) mit dem Moped unterwegs sein werden, von denen ein hohes Unfallrisiko ausgeht.

Die Sektion Verkehrspsychologie des BÖP möchte daher an Ihre Verantwortung appellieren, die verkehrspsychologische Untersuchung zum Schutz der 15 Jährigen aufrechtzuerhalten.

Hochachtungsvoll

Dr.Birgit Bukasa, Dr.Rainer Christ, Dr.Christine Chaloupka, Dr.Michael Hutter,
Dr.Ralf Risser

(Vorstand Sektion Verkehrspsychologie des BÖP)



Berufsverband Österreichischer
Psychologinnen &
Psychologen

Möllwaldplatz 4/4
1040 Wien

Herrn
Vizekanzler Hubert Gorbach
BM für Verkehr, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
A-1030 Wien

31.10.2003

Sehr geehrter Herr Vizekanzler !

Wie Sie beiliegendem Schreiben entnehmen können, hatte die Sektion Verkehrspsychologie des Berufsverbandes Österreichischer Psychologinnen und Psychologen (BÖP) im Jahr 2001 ausdrücklich vor dem Wegfall der verkehrspsychologischen Untersuchung bei BewerberInnen um einen Mopedausweis, die das 16. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, gewarnt, da ein dadurch bedingter dramatischer Anstieg der Unfallzahlen zu befürchten war. Leider hat die damalige Frau Verkehrsminister, Dipl.-Ing.Dr.Forstinger, diesen begründeten Bedenken nicht die nötige Bedeutung beigemessen. Denn mit Oktober 2002 trat die neue Regelung in Kraft, bei der eine verpflichtende verkehrspsychologische Untersuchung für diese Gruppe nicht mehr vorgesehen war.

Nunmehr liegen – ein Jahr nach dieser Änderung - die aktuellen Unfallzahlen vor, die einen erschreckenden Anstieg der Verkehrsunfälle bei 15 jährigen Mopedlenkern mit Lenkberechtigung von 2002 auf 2003 dokumentieren.

15 jährige Mopedlenker mit Lenkberechtigung

Jahr	Verkehrsunfälle
2000	33
2001	45
2002	56
2003	158

Quelle: Kuratorium für Verkehrssicherheit

Um dieser dramatischen Entwicklung so rasch wie möglich wieder Einhalt zu gebieten, wendet sich die Sektion Verkehrspsychologie des BÖP mit dem dringenden Ersuchen an Sie, die verpflichtende verkehrspsychologische Untersuchung zum Schutz der 15 jährigen Mopedlenker umgehend wieder einzuführen.

Hochachtungsvoll
Berufsverband Österreichischer Psychologinnen und Psychologen, BÖP
Sektion Verkehrspsychologie

Dr.Birgit Bukasa, Dr.Rainer Christ, Dr.Christine Chaloupka, Dr.Michael Hutter, Dr.Ralf Risser
(Vorstand)

Beilage