

Dr. Birgit Bukasa

Vorsitzende **Verkehrspsychologischer Koordinationsausschuss gem. § 9 FSG-NV**

c/o Berufsverband österreichischer Psychologinnen und Psychologen (BÖP)

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 (ermächtigte verkehrspsychologische Nachschulungsstellen mit Vorsitz durch Vertreter des Berufsverbands österreichischer Psychologinnen und Psychologen, Sektion Verkehrspsychologie), 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 1):

- 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 Motorfahrträder 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

Peergroup 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 dringend 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 (siehe auch frühere Schreiben des Berufsverbandes Österreichischer Psychologinnen und Psychologen, Sektion Verkehrspsychologie zu dieser Problematik in Beilage 2). 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.

### **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

---

1

(<http://www.forumgesundheit.at/portal/index.html?jsessionid=B1842E58780C8DA200A8E2A7BE99D9E3?ctrl:cmd=render&ctrl:w>)

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 und dem fachlichen Hintergrund 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 gem. § 9FSG-NV

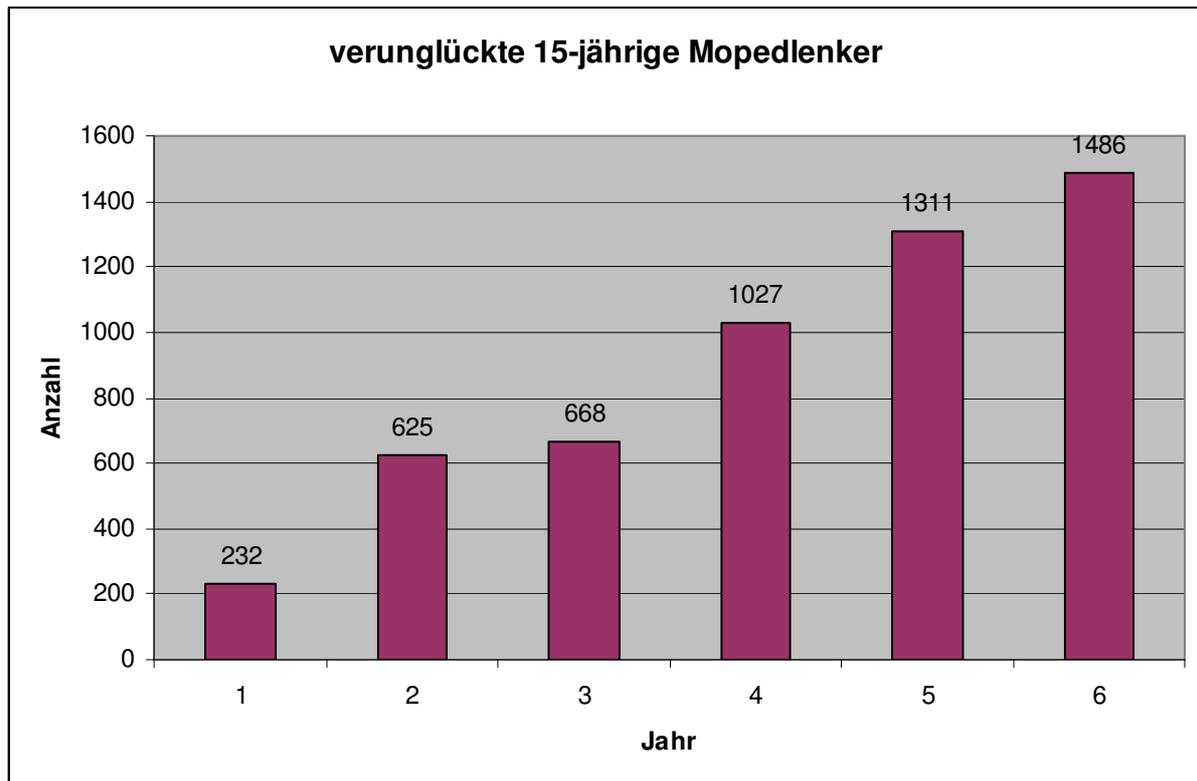


Dr. Birgit Bukasa e.h.  
(Vorsitzende)

Beilagen:

Beilage 1: Unfälle von Mopedlenkern und Mopedlenkerinnen

Beilage 2: Bisherige Schreiben des Berufsverbands österreichischer Psychologinnen und Psychologen zur Moped-15J-Problematik an die früheren Minister Forstinger und Gorbach.

Beilage 1**Verkehrspsychologischer Koordinationsausschuss gem. FSG-NV****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

### 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

Beilage 2

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 2

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

Fahrschulausbildung 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)