

# ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

<b>Bericht</b>	<b>168</b>	<b>Diskussionsentwurf der beim BMJ eingerichteten Arbeitsgruppe für ein neues österreichisches Schadenersatzrecht</b>
<b>Beiträge</b>	<b>175</b>	<b>Neues im Luftfahrtrecht 2008</b> Joachim J. Janezic
	<b>180</b>	<b>Neues aus Brüssel</b> Othmar Thann
<b>Rechtsprechung</b>	<b>181</b>	Umfang des Versicherungsschutzes in der Kfz-Haftpflichtversicherung; Schutz der Insassen
	<b>185</b>	Zum Regress gegen Werkstätte in der Kaskoversicherung bei Probefahrtsschaden
	<b>188</b>	Führerscheinklausel, Auslandsunfall
<b>Judikaturübersicht Verwaltung</b>	<b>192</b>	VwGH
	<b>KfV 195</b>	<b>Evaluation der zweiten Ausbildungsphase</b> Michael Gatscha und Christian Brandstätter

April 2008

# 04

MANZ 

**Redaktion**  
Karl-Heinz Danzl  
Christian Huber  
Georg Kathrein  
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662

# Evaluation der zweiten Ausbildungsphase



Am 1. 1. 2003 wurde die zweite Ausbildungsphase für Fahranfänger gesetzlich implementiert. Im Jahr 2006 führte das KfV unterstützt durch das BMVT eine erste umfassende Evaluation dieses Ausbildungssystems durch. Die bisherigen Ergebnisse sind vielversprechend, da deutliche Reduktionen bei Unfällen mit Personenschaden, vor allem bei Alleinunfällen, beobachtet werden konnten. Trotzdem gibt es Verbesserungspotenzial, etwa bei einer inhaltlichen Überarbeitung der Module oder bei der Optimierung der Absolvierungsfristen.

ZVR 2008/86

Zweite Ausbildungsphase;  
Fahranfänger;  
Evaluation;  
Verkehrssicherheit

Von Michael Gatscha und Christian Brandstätter

## Inhaltsübersicht:

- A. Hintergrund
- B. Evaluationsdesign
- C. Ergebnisse
  - 1. Analyse der Entwicklung der Unfallbeteiligung
  - 2. Analyse der soziodemographischen Basisdaten
    - a) Anzahl der Fahranfänger
    - b) Einhaltung der Fristen
  - 3. Analysen zur Prozessevaluation
    - a) Akzeptanz und Zufriedenheit mit der Maßnahme
    - b) Erwartungen an das Fahrsicherheitstraining
    - c) Selbsteinschätzung des Fahrkönnens
- D. Fazit und Empfehlungen

## A. Hintergrund

Die Problematik von Fahranfängerunfällen beschäftigt viele Berufsgruppen, die mit dem Straßenverkehr zu tun haben, beinahe seit Entstehung des Verkehrsgeschehens. Die verkehrspsychologische Literatur berichtet konsistent, dass Fahranfänger im Vergleich zu älteren, erfahreneren Lenkern ein signifikant höheres Risiko haben, an einem Unfall im Straßenverkehr beteiligt zu sein und dabei verletzt oder gar getötet zu werden. Der Straßenverkehr ist Todesursache Nummer 1 bei jungen Menschen. Jährlich sind in Österreich etwa 40% der Todesfälle in der Altersgruppe der 15–24jährigen auf den Verkehr und nicht etwa auf Krankheiten, Selbstmord, Arbeits- oder Frei-

zeitunfälle zurückzuführen (Quelle: WHO Statistik, 2004).

Um diesem Umstand entgegenzuwirken, entwickelten österr Verkehrsexperten ein Aus- und Weiterbildungsmodell zur Reduzierung der überproportionalen Unfallbeteiligung von Fahranfängern, das am 1. 1. 2003 gesetzlich eingeführt wurde. Dieses sogenannte „zweite Phase“-Modell basierte auf den Ergebnissen der EU-Studien DAN (Description and Analysis of Measures for Novice Drivers, 2000) und ADVANCED (2002). Wichtig waren dabei vor allem die positiven Erfahrungen aus Finnland und Luxemburg, wo ähnliche Modelle bereits umgesetzt wurden. Das Ziel war die Schaffung eines in seinen Einzelementen harmonisch aufeinander abgestimmten Kontinuums der Fahrausbildung, wodurch der Fahranfänger in der gefährlichsten Zeit seiner Fahrerkarriere nicht alleine gelassen, sondern professionell begleitet werden sollte. Das österr Modell<sup>1)</sup> sieht vor, dass innerhalb eines Jahres von jedem Führerscheinneuling nach Führerscheinwerb noch drei weitere Module zu absolvieren sind, nämlich zwei Perfektionsfahrten<sup>2)</sup> im Realverkehr und ein Fahrsicherheitstraining<sup>3)</sup> inklusive verkehrspsychologischem Gruppengespräch.<sup>4)</sup>

## B. Evaluationsdesign

Die Evaluation basiert auf vier Datenquellen: Unfälle mit Personenschaden der Statistik Austria, Daten aus dem zentralen Führerscheinregister, Befragungsdaten von Teilnehmern an Fahrsicherheitstrainings sowie eine repräsentative, österreichweite Umfrage. Dieser differenzierte Zugang erlaubt eine Evaluation des neuen Ausbildungsmodells auf drei Ebenen:

### Analyse der Entwicklung der Unfallbeteiligung

Der Datensatz beinhaltet Unfalldaten von 17–30jährigen, inländischen Pkw-Lenkern, die in Österreich an Unfällen mit Personenschaden in den Jahren 1995 bis 2006 beteiligt waren. Um die Wirksamkeit der Mehrphasenausbildung in dieser Hinsicht abzuschätzen, wurde zum einen ein Vergleich von prognostizierter und tatsächlicher Unfallentwicklung, auf der Basis von Zeitreihenmodellen der Klasse ARIMA, herangezogen. Andererseits wurde die Beteiligung an Unfällen mit Personenschäden von Geburtskohorten unmittelbar vor und nach Einführung der Maßnahme miteinander verglichen.

### Analyse der soziodemographischen Basisdaten

Aus dem zentralen Führerscheinregister (ZFR) wurden Daten aller Führerscheinerteilungen der Jahre 2003 bis 2006 zur Verfügung gestellt, um die konkrete Anzahl der Führerscheinneulinge und die Termintreue der Fahranfänger hinsichtlich absolvierter Module des Modells zu untersuchen.

### Analysen zur Prozessevaluation

Die Prozessevaluation basiert auf der Vorgabe von zwei Fragebögen: Am Tag des Fahrsicherheitstrainings wurde der Fragebogen entweder vor dem theoretischen Teil ausgefüllt, oder am Ende des Tages, typischerweise nach dem psychologischen Gruppengespräch. Der Fragebo-

gen thematisierte Angaben bezüglich des Alters und Geschlechts, Fahrerfahrung und die Selbsteinschätzung des Fahrkönnens. Daneben wurden Einstellungen zu Fatalismus, Geschwindigkeits- und Abstandsverhalten, sowie generelle Fragen zur Verkehrssicherheit erhoben. Die Erwartungen der Fahranfänger wurden ebenfalls abgefragt. Der „Nachher“-Fragebogen enthielt zusätzlich Fragen zur Zufriedenheit mit einzelnen Elementen des Trainings, zur Einschätzung einzelner Fahrfertigkeiten sowie zur Anwendbarkeit des Trainings für die tägliche Fahrpraxis.

Um zusätzlich die Einstellungen der Zielgruppe vor und nach Einführung der Maßnahme zu evaluieren, wurde ein Zwei-Gruppen-Design für eine Repräsentativerhebung gewählt: Eine Kontrollgruppe, deren Daten knapp vor Einführung der zweiten Ausbildungsphase erhoben wurden, verglich man mit einer Versuchsgruppe, deren Daten im Rahmen dieser Studie erhoben wurde. Beide Gruppen wurden über das zentrale Führerscheinregister zufällig ausgewählt, um größtmögliche Repräsentativität zu gewährleisten. In Kooperation mit dem zentralen Führerscheinregister wurde ein zu diesem Zweck erstellter Fragebogen an 2.500 Fahranfänger (FS-Klasse B) verschickt, die zwischen 18 und 20 Jahren alt waren und bereits alle Module zum Zeitpunkt des Ausfüllens absolviert hatten. Die Inhalte dieses Fragebogens waren Meinungen zu verkehrsrelevanten Aussagen, Einschätzung des eigenen Fahrstils sowie Angaben über Unfälle und Delikte.

## C. Ergebnisse

### 1. Analyse der Entwicklung der Unfallbeteiligung

Da in der vorliegenden Untersuchung die Zeit, in der die Mehrphasenausbildung wirksam sein konnte, noch sehr kurz war, wurde der Effekt nicht mittels einer Interventionsvariablen behandelt, sondern auf dem Weg eines Vergleichs einer prognostizierten Entwicklung ohne der Maßnahme und der tatsächlichen Entwicklung, die durch die Maßnahme beeinflusst ist.

Um den möglichen Effekt der Mehrphasen-Ausbildung auf die Unfallzahlen möglichst genau zu separieren, wurden Zeitreihenanalysen für zwei spezielle Lenkergruppen berechnet: Die erste Gruppe umfasst ausschließlich 18jährige Lenker im ersten Jahr ihrer Fahrpraxis, die in Unfälle mit Personenschaden involviert waren (= Versuchsgruppe). Die zweite Personengruppe enthält 24–30jährige an Unfällen mit Personenschaden beteiligte Lenker (= Kontrollgruppe). Diese Vergleichsgruppe wurde deshalb gewählt, da sie nicht dieses Ausbildungsmodell absolviert hat, und um abzubilden, wie sich der Unfalltrend abseits der Zielgruppe „Fahranfänger“ im selben Zeitraum entwickelt hat. Daneben erfüllt diese Vergleichsgruppe noch eine Reihe wesentlicher Kriterien, die für einen sinnvollen Vergleich notwendig sind: Zum einen ist diese Gruppe groß genug, um wesentliche Aspekte eines allgemeinen Trends abzubilden,

1) Siehe FSG § 4a und § 4b.

2) Siehe FSG-DV § 13a.

3) Siehe FSG-DV § 13b.

4) Siehe FSG-DV § 13c.

zum anderen ist sie aber auch ausreichend homogen in der Vielzahl anderer Faktoren, die Verkehrsbeteiligung und Unfallgeschehen mit beeinflussen.

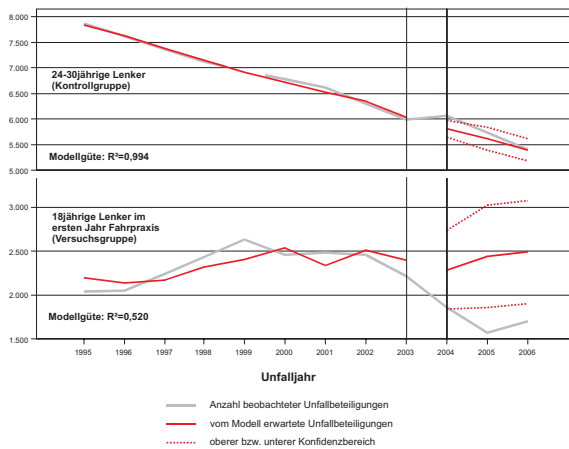


Abbildung 1: Entwicklung der Beteiligung der Versuchs- und Kontrollgruppe an Unfällen mit Personenschaden in Österreich, 1995–2006

Während die Unfallentwicklung in der Kontrollgruppe der 24–30-jährigen Lenker den bekannten Trend der letzten Jahre in Richtung einer Erhöhung der Sicherheit widerspiegelt, zeigt die Versuchsgruppe ein deutlich anderes Bild: Vor Einführung der zweiten Ausbildungsphase und, folgend der Modellvorhersage, auch nachher findet sich eine gleichbleibend hohe Beteiligungsrates (schwarze Linie in Abbildung 1). Die tatsächliche Entwicklung zeigt hingegen eine signifikante Trendänderung mit Einführung der Maßnahme (die graue Linie ab 2004 liegt außerhalb des Konfidenzintervalls<sup>5)</sup>). Ohne Einführung des neuen Ausbildungsmodells im Jahr 2003 hätte sich also die Anzahl der an Unfällen mit Personenschäden beteiligten Lenker mit 95%-iger Wahrscheinlichkeit leicht ansteigend entwickelt.

Insgesamt wurden in den ersten drei Jahren (2004–2006) nach Einführung der Maßnahme nach diesem Modell 2093 Unfälle verhindert (432 im Jahr 2004, 870 im Jahr 2005 und 791 verhinderte Unfälle 2006).

Diese Ergebnisse sind nicht auf Artefakte, zB eine veränderte Anzahl der erteilten Lenkerberechtigungen zurückzuführen, wie auch im nachfolgenden Punkt zu den soziodemographischen Basisdaten gezeigt wird.

Nachdem die neu eingeführten zusätzlichen Aus- und Weiterbildungsschritte allesamt im ersten Jahr nach Erwerb der Lenkerberechtigung zu absolvieren sind, bleibt noch, den längerfristigen Effekt der Maßnahme zu untersuchen. Dazu wurde wieder eine hinsichtlich aller anderen Einflussfaktoren weitgehend homogene Kontroll- und Versuchsgruppe gebildet: Es wurden jeweils Lenker aus drei aufeinanderfolgende Geburtskohorten, die im vollendeten 18. Lebensjahr den Führerschein erwarben, selektiert und die ersten drei Jahre ihrer Lenkerkarriere hinsichtlich ihrer Unfallbeteiligung beobachtet. Die Kontrollgruppe umfasst dabei die drei Kohorten unmittelbar vor, die der Versuchsgruppe nach Einführung der zweiten Ausbildungsphase. Die folgende Abbildung 2 zeigt die Entwicklung der Unfallbeteiligungen in diesen beiden Fahrergruppen:

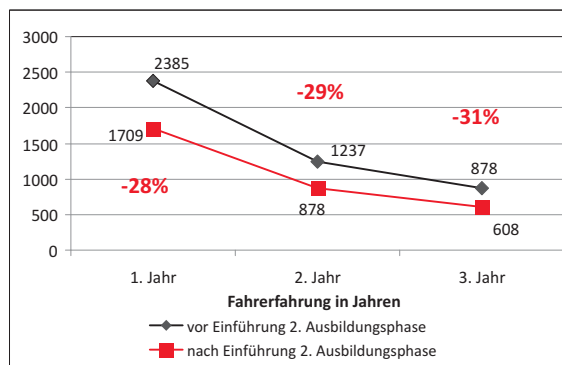


Abbildung 2: Anzahl beteiligter Lenker an Unfällen mit Personenschaden nach Fahrerfahrung

Über alle drei Jahre des Beobachtungszeitraums zeigt sich bei der Versuchsgruppe eine deutlich geringere Unfallbeteiligung, und zwar um etwa ein knappes Drittel. Es ist also nicht nur die Anzahl verunfallter beteiligter Lenker im ersten Jahr Fahrpraxis seit Einführung der zweiten Ausbildungsphase gesunken, sondern auch der weitere zeitliche Verlauf hinsichtlich der Unfallhäufigkeit erweist sich als deutlich günstiger. Dies kann als Hinweis eines nachhaltigen Effekts interpretiert werden.

Noch prägnanter wird dieses Ergebnis, wenn man nur die Alleinunfälle der beiden untersuchten Gruppen betrachtet. Dieser Unfalltyp ist zum einen der häufigste Typ insb bei Männern in der untersuchten Altersgruppe und zum anderen zielen die meisten Komponenten der Maßnahme auf Verhaltensweisen, die in Zusammenhang mit diesem Unfalltyp stehen. Die folgende Abbildung 3 zeigt den Einfluss der Maßnahme auf diese Teilpopulation:

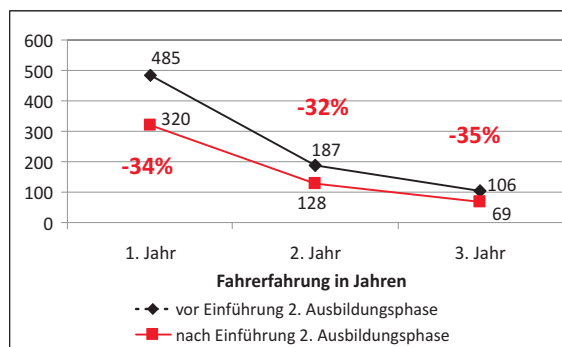


Abbildung 3: Anzahl von Alleinunfällen männlicher Lenker nach Fahrerfahrung

Zusammenfassend kann man feststellen, dass die Ergebnisse sowohl aus der Zeitreihenanalyse als auch aus dem Kohortenvergleich eine deutliche Reduktion der Unfallbeteiligung junger Fahranfänger, die die zweite Ausbildungsphase absolviert haben, zeigen. →

5) Das Konfidenzintervall (Abkürzung „KI“) schließt einen Bereich um den geschätzten Wert des Parameters ein, der mit einer zuvor festgelegten Wahrscheinlichkeit (hier 95%) die wahre Lage des Parameters (hier Anzahl beteiligter Lenker) trifft.

2. Analyse der soziodemographischen Basisdaten

a) Anzahl der Fahranfänger

Die Daten aus dem zentralen Führerscheinregister wurden nach Vorgaben des Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, streng allen Regeln des Datenschutzes folgend, in anonymisierter Form an das Kuratorium für Verkehrssicherheit übermittelt. Dabei wurden nur jene Datensätze berücksichtigt, bei denen die Erteilung der Lenkberechtigung nach dem 1. 1. 2003 erfolgte. Der Stichtag dieser Erhebung war der 29. 5. 2007.

Seit dem Jahr 2004 absolvieren jährlich etwa zwischen 65.000 und knapp 70.000 Lenker den Führerschein der Klasse B (exklusive L17), wobei das Geschlechtsverhältnis ziemlich genau 50:50 beträgt.

Der Großteil der Fahranfänger erwarb die Lenkberechtigung der Klasse B (inkl L17) in den Jahren 2004–2006 im Alter von 18 Jahren (57,2%). 18,3% waren 17 Jahre alt und 7,8% waren bei der Führerscheinerteilung 19 Jahre alt.

b) Einhaltung der Fristen

Ein wesentlicher Bestandteil des Modells ist die fristgerechte Absolvierung der einzelnen Module. Hier fällt auf, dass alle Module durchschnittlich eher gegen Ende der Frist absolviert werden, die erste Perfektionsfahrt durchschnittlich nach 4,4 Monaten (sollte im Monat 2–4 nach der Prüfung erfolgen), das Fahrsicherheitstraining durchschnittlich im 9. Monat (sollte nach 3–9 Monaten absolviert werden), die zweite Perfektionsfahrt nach durchschnittlich 12,1 Monaten (sollte nach 6–12 Monaten erledigt werden).

3. Analysen zur Prozessevaluation

a) Akzeptanz und Zufriedenheit mit der Maßnahme

In der Repräsentativerhebung wurde von den Fahranfängern zum einen eine Bewertung der einzelnen Module der zweiten Ausbildungsphase nach dem Schulnotensystem erhoben und daneben, wie angemessen die Fristen für die einzelnen Module sind. Abbildung 4 zeigt eine ausreichend gute Bewertung aller Module mit Ausnahme der 2. Perfektionsfahrt, die deutlich schlechter beurteilt wurde.

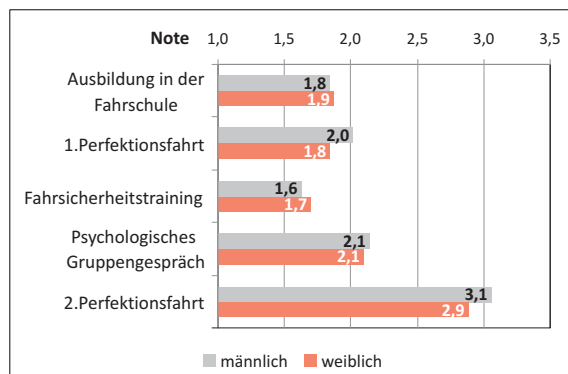


Abbildung 4: Benotung der einzelnen Module

Zur Zufriedenheit mit den Fristen wurde unterschieden, ob sich die Befragten die Fristen der Module früher oder später wünschten bzw ob die zeitlichen Rahmenbedingungen so, wie sie vorgeschrieben sind, in Ordnung wären. Abbildung 5 stellt die Ergebnisse dazu zusammen:

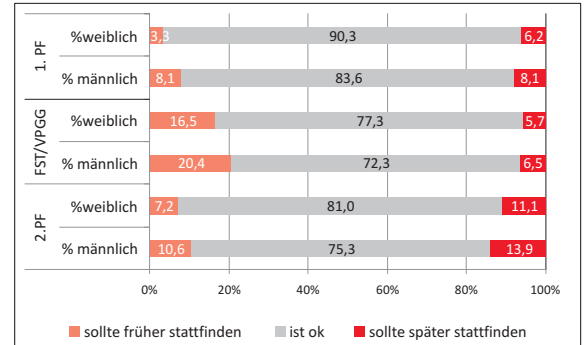


Abbildung 5: Zufriedenheit mit den zeitlichen Fristen der einzelnen Module bei männlichen und weiblichen Fahranfängern

Vor dem Hintergrund, dass bereits etwa die Hälfte aller selbstberichteten Unfälle, die im Rahmen der Repräsentativumfrage erhoben wurden, vor dem Fahrsicherheitstraining passierten, ist es interessant, dass rund ein Fünftel der Befragten angab, dass das Fahrsicherheitstraining früher stattfinden sollte.

b) Erwartungen an das Fahrsicherheitstraining

Der größte Teil der Fahranfänger erwartete sich vom Fahrsicherheitstraining zu lernen, Situationen zu bewältigen, riskante Situationen früher zu erkennen und zu vermeiden und die Grenzen des eigenen Fahrzeugs kennenzulernen. Für alle Erwartungen konnten keine Geschlechtsunterschiede festgestellt werden. Dieses Ergebnis kann als Hinweis interpretiert werden, wie der Inhalt des Fahrsicherheitstrainings von verschiedenen Medien transportiert wird, nämlich als „Bewältigungstraining“. Dies könnte den gegenteiligen Effekt bringen, den man sich von der Mehrphasenausbildung erwartet.

Nichtsdestotrotz sind die Inhalte, die die Teilnehmer „mitnehmen“ als ungleich wichtiger zu bewerten. Um die Wertigkeit von Antizipations- und reinen Fahr-(technik)fertigkeiten bei den Teilnehmern am Ende des Tages zu bestimmen, wurden die Fahranfänger gebeten, die Wichtigkeit anhand zehn einzelner Fähigkeiten für die individuelle Fahrpraxis einzuschätzen. Wie Abbildung 6 zeigt, wurden Fähigkeiten, die die Gefahrenantizipation und Gefahrenvermeidung betreffen, insgesamt im Vergleich zu fahrtechnischen Fertigkeiten für die individuelle Sicherheit als wichtiger beurteilt.

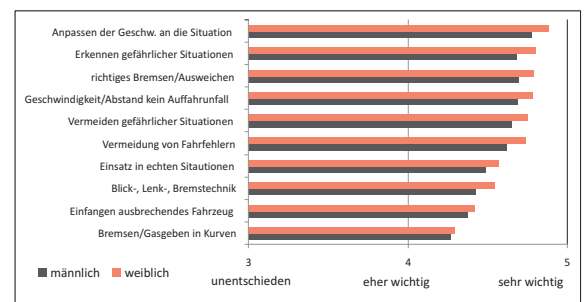


Abbildung 6: Subjektive Wichtigkeit einzelner Fähigkeiten nach dem Fahrsicherheitstraining

Dieses Ergebnis läßt den Schluss zu, dass am Ende des Tages die Kernbotschaft „Gefahren vermeiden ist besser als Gefahren bewältigen“ angenommen wurde.

### c) Selbsteinschätzung des Fahrkönnens

Die Fahranfänger wurden vor und nach dem Fahr-sicherheitstraining befragt, wie gut sie ihr Fahrkönnen einschätzen (nach dem Schulnotensystem), und zwar auf drei verschiedenen Ebenen:

- Bedienung des Fahrzeugs (zB: Kuppeln, Lenken, Schalten, Bremsen etc),
- Erkennen von gefährlichen Situationen,
- Gesamteinschätzung des Fahrkönnens.

Knapp 80% der männlichen Teilnehmer benoteten ihr Fahrkönnen insgesamt mit „sehr gut“ oder „gut“. Immerhin zwei Drittel der weiblichen Fahranfänger benoteten sich ebenso. Zu allen drei Ebenen konnte keine Veränderung der Selbsteinschätzung durch das Fahr-sicherheitstraining bzw das verkehrspsychologische Gruppengespräch nachgewiesen werden.

## D. Fazit und Empfehlungen

Die Ergebnisse der Studie zeigen insb was die Entwicklung der Unfallzahlen in der Zielgruppe betrifft ein durchaus erfreuliches Bild. Grundsätzlich scheint man mit diesem Ausbildungsmodell also auf dem richtigen Weg zu sein. Dies sollte aber kein Anlass sein, die Problematik des Fahranfängers zu den Akten zu legen.

Es gilt, den Erfolg der Startjahre der Maßnahme, der zu einem guten Teil sicher auch der Motivation aller am Ausbildungsmodell beteiligten Gruppen, Instruktoren der Fahrtechnikzentren, Fahrlehrer und Psychologen, zu verdanken ist, in der Zukunft zu erhalten. Dazu wird es sicher notwendig sein, einen Teil dieser Motivation, der aus dem Neuigkeitswert der Maßnahme stammt, durch begleitende Fortbildung und Qualitätssicherung zu unterstützen, um langfristig den Effekt der Maßnahme zu sichern. Verpflichtende Ausbildungseinhei-

ten mit Schwerpunkten in Psychologie und Pädagogik für Instruktoren und Fahrlehrer im Rahmen einer standardisierten Weiterbildung sowie die Sammlung von Basisdaten zur Dokumentation könnten dabei wesentliche Elemente eines umfassenden Qualitätssicherungssystems sein, an die dann auch eine laufende Evaluation zu koppeln wäre.

Was die Inhalte bzw Durchführung der Module betrifft, gilt es va, die zweite Perfektionsfahrt zu verbessern, da diese im Mittel als geringer wertvoll beurteilt wurde. Hier gilt es, va gemeinsam mit den Fahrschulen, diesem Modul einen für den Fahrschüler deutlicher wahrnehmbaren Nutzen zu geben.

Was die Ergebnisse zu den zeitlichen Rahmenbedingungen betrifft, ist dort sicher noch Optimierungspotential vorhanden. Da die zeitliche Variabilität in der Absolvierung der Module nicht an die Unfalldaten gebunden werden kann, ist es in der vorliegenden Studie nicht möglich, einen Einfluss dieser Variabilität im Unfallrisiko zu untersuchen. Auch die Gründe für die Variabilität sind hier nicht im Detail aufzuklären. Ein wichtiger Punkt ist aber sicher die sehr unterschiedliche Fahrpraxis. Ein großer Teil der Fahranfänger absolviert zwar die Module rechtzeitig, im Durchschnitt werden aber die Fristen der Module ausgereizt. Dadurch werden möglicherweise relevante Inhalte zu spät vermittelt bzw Feedback über das eigene Verhalten zu lange vorenthalten. Insb die erste Fahrt sollte mit Blick auf die oft vorher berichteten Unfälle früher und mit einem engeren zeitlichen Spielraum angesetzt werden.

Die Gesamtspanne sollte hingegen insgesamt beibehalten werden, da neben dem direkten Einfluss der einzelnen Module ein Teil des in der Studie ermittelten Effekts des Ausbildungsmodells sicher auch dem generellen Einfluss zuzuschreiben ist, dass die Fahranfänger sich länger als solche erleben. Die Ausbildung ist in gewisser Weise eben erst mit der 2. Perfektionsfahrt abgeschlossen.

### → In Kürze

**Die erste Evaluation der zweiten Ausbildungsphase für Führerscheinneulinge zeigt insb bei der Entwicklung der Unfallzahlen in der Zielgruppe ein durchaus erfreuliches Bild. Grundsätzlich ist man mit diesem Ausbildungsmodell also auf dem richtigen Weg. Trotzdem zeigen sich einige Ansatzpunkte zur Optimierung und erfolgreichen Weiterführung dieses Ausbildungsmodells.**

### → Zum Thema

#### Über die Autoren:

Dr. Michael Gatscha ist bei Test & Training International als Verkehrspsychologe beschäftigt.  
Kontaktadresse: Fahr-sicherheitszentrum Teesdorf,  
A-2524 Teesdorf.  
E-Mail: michael.gatscha@test-and-training.com

Christian Brandstätter ist als Methodiker im Bereich Verkehr-sicherheit am Kuratorium für Verkehrssicherheit beschäftigt.  
Kontaktadresse: Schleiergasse 18, A-1100 Wien.  
E-Mail: christian.brandstaetter@kfv.at

#### Vom Michael Gatscha erschienen:

Analyse von Tunnelgestaltungselementen (2004).

#### Literatur:

Bartl, DAN-Report. Results of EU-Project: Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers (2000); CIECA, The EU ADVANCED Project: Description and Analysis of Post-licence Driver and Rider Training (2002); Gatscha/Brandstätter, Evaluation der zweiten Ausbildungsphase in Österreich, BMVIT (2007).

