

Zeitschrift für

VERKEHRS-**ZVR** RECHT

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

Dezember 2015

12

381 – 416

Beiträge

27. StVO-Novelle *Gerhard Pürstl* ➤ 384

Einsatz von Motorschlitten bei geöffneter Piste – Freeriding
Johannes Stabentheiner ➤ 385

**Zur strafrechtlichen Haftung für Freeriding-Angebote
durch Seilbahnunternehmen** *Robert Wallner* ➤ 393

Rechtsprechung

Globalbemessung des Schmerzensgelds auch bei seelischen Schäden
Georg Kathrein ➤ 395

Keine Pistensicherungspflicht für Schneezaun *Georg Kathrein* ➤ 396

**Haftung von Funparkbetreiber und -benützer für Kollision
mit Pistenbenützer** *Marwin Gschöpf* ➤ 398

Judikaturübersicht Verwaltung

**Nicht umschreibbare Lenkberechtigung, Fahrprüfung ist
im vollen Umfang abzulegen** ➤ 405

**Auskunftspflicht besteht auch dann, wenn Lenker
zuvor bekanntgegeben wurde** ➤ 406

Ausländische Rechtsprechung

Entscheidungen zum deutschen Schadenersatzrecht 2015/2
Christian Huber ➤ 407

Kuratorium für Verkehrssicherheit

Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen

Josef Steinbauer und Florian Schneider ➤ 412



Kuratorium für Verkehrssicherheit

Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen

Ein Vergleich zwischen jungen und erfahrenen LenkerInnen

ZVR 2015/228

§§ 4a–4c FSG

Zweite
Ausbildungs-
phase;

Fahranfänger;

Verkehrssicherheit

Junge LenkerInnen sind laut Unfallstatistik immer noch eine Hochrisikogruppe. Daher widmete sich das KfV im Rahmen einer Studie dem Fahrverhalten von LenkerInnen, die ihre Lenkberechtigung kurz zuvor erworben hatten. Unter dem Titel „Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen“ wurden gezielt jene Defizite, die nach Abschluss der Fahrausbildung bestehen, aufgezeigt, analysiert und mit dem Fahrverhalten von erfahrenen LenkerInnen verglichen.

Von Josef Steinbauer und Florian Schneider

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Unfallstatistik
- C. Vorgangsweise und Methoden
- D. Ergebnisse
- E. Fazit

A. Einleitung

Seit 1. 1. 2003 müssen in Österreich Führerscheinneulinge nach Führerscheinwerb eine zweite Ausbildungsphase absolvieren. Diese sieht für die Führerscheinklasse B (Pkw) zwei Perfektionsfahrten und ein Fahrsicherheitstraining inklusive verkehrspsychologischem Gruppengespräch innerhalb des ersten Führerscheinjahrs vor. Während die erste Perfektionsfahrt¹⁾ vorrangig Gefahrenwahrnehmung, defensive Fahrweise, soziales Verhalten, Gruppendruck sowie per-

sönliche Stärken und Schwächen in den Fokus stellt, liegt bei der zweiten Perfektionsfahrt der Schwerpunkt auf einer spritsparenden Fahrweise. Beim Fahrsicherheitstraining steht die Gefahrenvermeidung im Vordergrund: FahranfängerInnen soll die Bedeutung fahrphysikalischer Grenzen und der daraus resultierenden Unfallgefahren verdeutlicht werden. Das Ziel der Mehrphasenausbildung ist es, FahranfängerInnen in der gefährlichsten Zeit ihrer Fahrkarriere professionell zu begleiten und auf diese Weise die Unfallgefährdung junger LenkerInnen zu reduzieren.

Trotz der Erfolge, die durch die Mehrphasenausbildung bereits erzielt werden konnten, besteht nach wie vor Handlungsbedarf. Noch immer sind junge LenkerInnen überproportional häufig an Unfällen betei-

1) Für LenkerInnen, die eine vorgezogene Lenkberechtigung der Klasse B erwerben (L 17), entfällt die erste Perfektionsfahrt.

ligt. Das KfV hat aus diesem Grund das Fahrverhalten von jungen unerfahrenen LenkerInnen und erfahrenen LenkerInnen untersucht und verglichen, um mögliche Einstellungs- und Fahrverhaltensdefizite zu identifizieren und ihre Ursachen zu ergründen.

B. Unfallstatistik

Auf Basis der Daten inländischer Pkw-LenkerInnen der Jahre 2002 bis 2011 aus der Verkehrsunfalldatenbank der Statistik Austria wurde das Unfallrisiko von FahranfängerInnen analysiert. Im Wesentlichen zeigt sich dabei folgendes Bild:

- Die durchschnittliche Anzahl der Verkehrsunfälle 20- bis 24-jähriger LenkerInnen nimmt seit 2004 kontinuierlich ab. In einer zusätzlichen Auswertung der Straßenverkehrsunfälle in Österreich aus den Jahren 2012–2014 ist dennoch fast ein Viertel (22%) der verunglückten LenkerInnen 24 Jahre oder jünger.
- Die durchschnittliche Anzahl der Verunglückten im Straßenverkehr über die ersten fünf Führerscheinjahre nimmt mit jedem Führerscheinjahr ab.
- Eine wesentlich höhere Unfallbelastung in den ersten fünf Führerscheinjahren haben vor allem Personen, die jünger als 24 Jahre sind. Bei älteren FahranfängerInnen sind die Unterschiede zwischen den Führerscheinjahren abgesehen vom ersten Jahr sehr gering.
- In den ersten zehn Führerscheinjahren kommt es markant häufiger zu Alleinunfällen und es ereignen sich mehr Unfälle im Freiland und am Wochenende. Zudem sind Pkw-LenkerInnen in dieser Phase bei Unfällen häufiger alkoholisiert. Männer im ersten bis zehnten Führerscheinjahr haben mehr Unfälle als Frauen.

C. Vorgangsweise und Methoden

Im Rahmen der Studie hat das KfV Persönlichkeitsaspekte, Einstellungen sowie das Fahrverhalten von FahranfängerInnen kurz nach Abschluss der zweiten Ausbildungsphase erfahrenen LenkerInnen gegenübergestellt, um mögliche Einstellungs- und Fahrverhaltensdefizite zu identifizieren und ihre Ursachen zu ergründen. Als unerfahrene LenkerInnen im Sinne der Fragestellung gelten Personen direkt nach der zweiten Perfektionsfahrt. Dabei sollten zwischen der zweiten Perfektionsfahrt und der Erhebung des Fahrverhaltens nicht mehr als drei Monate liegen. Als erfahrene LenkerInnen wurden AutofahrerInnen, welche zwischen 30 und 60 Jahren alt sind und eine Fahrpraxis von mehr als 50.000 km pro Jahr aufweisen, definiert.

Zur Beschreibung der Stichprobe wurden fahrerbezogene Daten sowie Einstellungen und die Selbsteinschätzung der Fahrgewohnheiten erhoben.

Die Erfassung des Fahrverhaltens erfolgte mit der Methode der „Wiener Fahrprobe“. Dabei wurde auf einer standardisierten Strecke das Fahrverhalten von Versuchspersonen während der Fahrt beobachtet. Neben der Zählung von Fehlern und Verkehrskonflikten wurde eine detaillierte Beschreibung der Fahrt erstellt,

indem stellenabhängig das beobachtete Fahrverhalten vorgegebenen Beobachtungsvariablen zugeordnet wurde.²⁾ Mit Hilfe daraus gebildeter Verhaltensindizes werden die Beobachtungen sichtbar und vergleichbar gemacht. Dabei wird etwa das Kurvenfahren in drei Ausprägungen für dieses Item erhoben: „schert aus“, „schneidet Kurve“ und „fährt Kurve sauber“. Die Gesamtsumme aus diesen drei Ausprägungen beschreibt, wie oft bei der beobachteten Fahrt eine Kurve durchfahren wurde. Unter dem Begriff „fehlerhaftes Kurvenverhalten“ wird nun die Summe aus „schert aus“, „schneidet Kurve“ an der Gesamtsumme relativiert. Auf diese Art werden zu spezifischen Verhaltensweisen die Verhaltensindizes berechnet.

Zur Beurteilung verschiedener Persönlichkeitsdimensionen wurden zwei Tests des Wiener Testsystems eingesetzt: IVPE, ein Inventar verkehrsrelevanter Persönlichkeitseigenschaften, sowie AVIS zur Beurteilung von aggressivem Verhalten im Straßenverkehr.

Zusätzlich wurden Daten mittels pdrive-lite-system erhoben. Neben der laufenden Messung der aktuellen Position werden dabei auch die gefahrene Geschwindigkeit, Längs- (Beschleunigung, Verzögerung) bzw. Querkräfte (Lenkmanöver) sowie Videodaten (Verkehrssituation, Fahrer) erfasst und gespeichert.

D. Ergebnisse

In der Stichprobe der erfahrenen LenkerInnen (n=29) sind mehr Männer als Frauen vertreten (66,7% zu 33,3%); bei den FahranfängerInnen (n=89) ebenfalls; allerdings ist hier der numerische Unterschied zwischen den Gruppen geringer (56,2% Männer zu 43,8% Frauen). Die Gruppe der FahranfängerInnen hatte ein Durchschnittsalter von 21 Jahren; die Gruppe der erfahrenen LenkerInnen von fast 48 Jahren.

Von den erfahrenen LenkerInnen hat ein deutlich höherer Prozentsatz immer ein Auto zur Verfügung (81%) als bei den FahranfängerInnen (44%). Im Mittel fahren FahranfängerInnen 133 km pro Woche; erfahrene LenkerInnen mehr als doppelt so viel, nämlich 386 km. Der Zwölf-Monats-Schnitt liegt bei den FahranfängerInnen bei 7.079 km; bei der erfahrenen LenkerInnen bei 18.058 km. Die Zahlen beruhen auf eigenen Angaben der LenkerInnen.

Erfahrene LenkerInnen beurteilen sich hinsichtlich ihrer Fahrfähigkeiten nach dem Schulnotensystem (1=sehr gut; 5=nicht genügend) im Schnitt mit 1,6; FahranfängerInnen mit 2; die Bewertung durch die BeobachterInnen fällt allerdings eine Stufe schlechter aus: 2,2 für die erfahrenen LenkerInnen und 2,6 für die FahranfängerInnen. Frauen bewerten sich selbst schlechter als Männer; auch in der Beurteilung durch die BeobachterInnen schneiden Frauen schlechter ab. →

²⁾ Braun/Brandstätter/Steinbauer, Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen, unveröffentlichter Forschungsbericht KfV (2014).

Unterschiede in der Häufigkeit von Fahrfehlern bei erfahrenen LenkerInnen und FahranfängerInnen

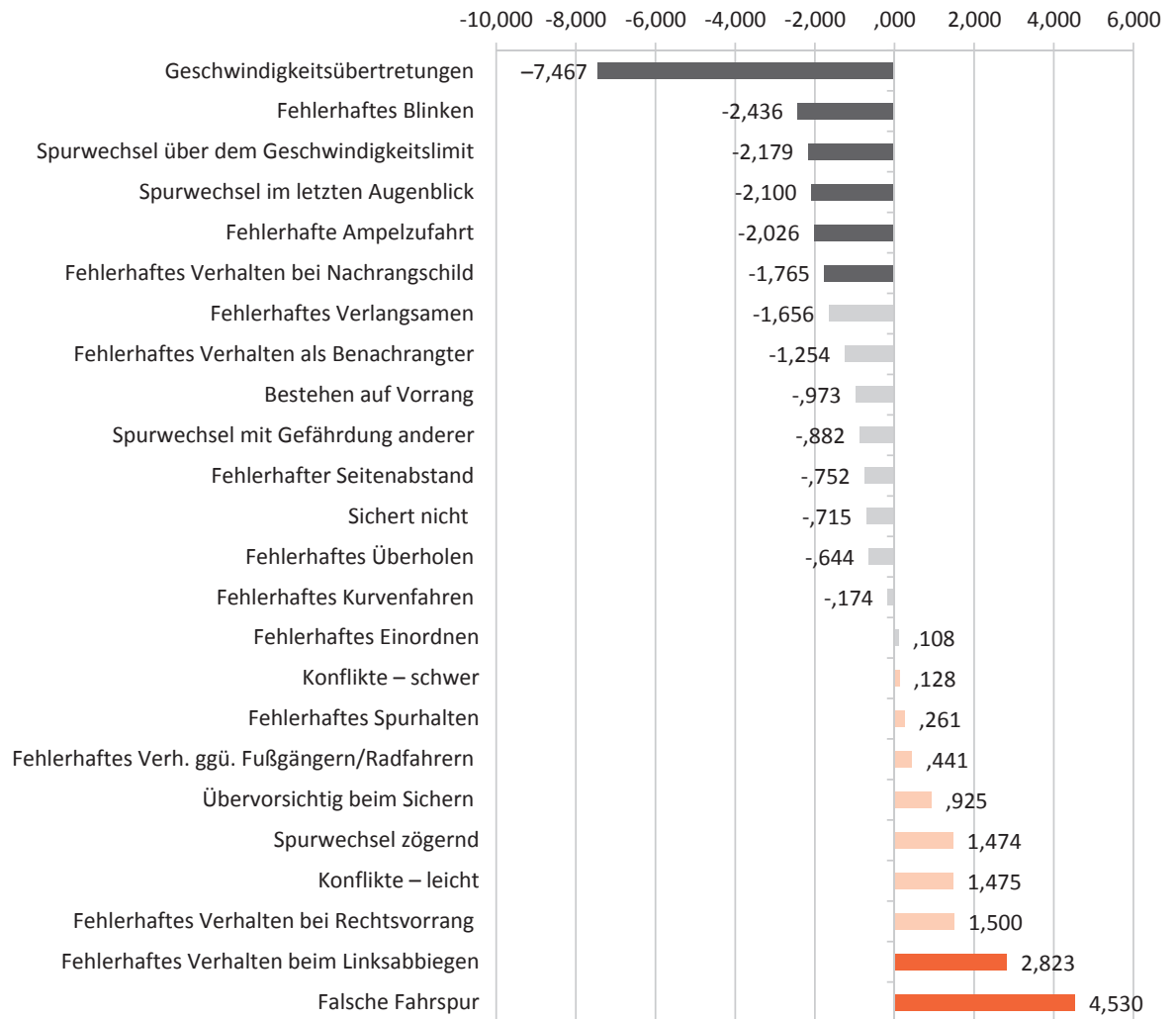


Abbildung: Verhaltensindizes – Vergleich erfahrene LenkerInnen und FahranfängerInnen (gewichtet für eine Stichprobengröße n=100)³⁾

Signifikant hohe Ausprägung bei erfahrenen LenkerInnen	
Tendenziell höhere Ausprägung bei erfahrenen LenkerInnen	
Tendenziell höhere Ausprägung bei FahranfängerInnen	
Signifikant hohe Ausprägung bei FahranfängerInnen	

Die Beobachtungsfahrten auf einer standardisierten Stadt-Strecke haben gezeigt, dass sich FahranfängerInnen und erfahrene LenkerInnen deutlich in verschiedenen Verhaltensweisen unterscheiden (siehe Abbildung). Während junge LenkerInnen sich eher regelkonform verhalten – auch hinsichtlich ihrer Geschwindigkeitswahl –, neigen erfahrene LenkerInnen zu Übertretungen in verschiedenen Bereichen, wie beim Fahrtempo, beim Spurwechsel oder in Kreuzungssituationen. Trotzdem erleben FahranfängerInnen häufiger leichte und schwere Konflikte. Im Gegensatz zu erfahrenen LenkerInnen zeigen sie häufiger fehlerhaftes Verhalten gegenüber FußgängerInnen und RadfahrerInnen, beim Rechtsvorrang, beim Linksabbiegen und bei der Fahrspurwahl. Sie sind häufiger übervorsichtig und zögerlich im Spurwechsel

– was eine eindeutige Interpretation ihres Fahrvorhabens für andere VerkehrsteilnehmerInnen schwierig macht. Dadurch sind die FahranfängerInnen in der unmittelbaren Situation weniger „berechenbar“, sie zeigen nicht deutlich genug, was sie wollen. Dass sie deutlich seltener fehlerhaft blinken – im Vergleich zu erfahrenen LenkerInnen – ist hierbei sicher ein wichtiger, positiver Beitrag im Hinblick auf die Kommunikation mit anderen VerkehrsteilnehmerInnen.

3) Das angewandte Verfahren (t-Test) gibt Auskunft darüber, ob und in welchem Ausmaß sich die Mittelwerte der beiden untersuchten Gruppen systematisch (signifikant) unterscheiden.

Im Detail wurden folgende signifikante Unterschiede zwischen erfahrenen und unerfahrenen LenkerInnen festgestellt:⁴⁾

- FahranfängerInnen wählen häufiger die falsche Fahrspur als erfahrene LenkerInnen.
- FahranfängerInnen wählen häufiger einen falschen Abstand zum entgegenkommenden Verkehr beim Linksabbiegen.
- Erfahrene LenkerInnen begehen häufiger Geschwindigkeitsübertretungen.
- Erfahrene LenkerInnen führen häufiger Spurwechsel im letzten Augenblick durch als FahranfängerInnen.
- Ebenso fahren sie beim Spurwechsel häufiger über dem Geschwindigkeitslimit.
- Fehlerhaftes Blinken bzw Nicht-Blinken kommt bei den erfahrenen LenkerInnen häufiger vor.
- Erfahrene LenkerInnen fahren häufiger bei Gelb oder Rot durch die Kreuzung als FahranfängerInnen.
- Die Gesamtnote – eine Bewertung durch die BeobachterInnen und durch den begleitenden Fahrlehrer – ist bei den erfahrenen LenkerInnen signifikant besser.

Betrachtet man die Zusammenhänge zwischen den Verhaltensweisen (dargestellt über Indizes) und den Persönlichkeitseigenschaften, so zeigen sich einige wenige bedeutsame Zusammenhänge bei den jungen LenkerInnen, aber zahlreiche bei den älteren, erfahrenen FahrerInnen. Es scheint, dass die Phase des Fahren-Lernens Persönlichkeitseigenschaften eher etwas in den Hintergrund treten lässt, dh Aggressionen zB manifestieren sich nicht unmittelbar in verschiedenen Verhaltensweisen im Straßenverkehr. Es überwiegt bei den FahranfängerInnen eine Regel-Compliance, um die Schwierigkeit der Fahraufgabe möglichst gut bewältigen zu können. Anders bei den erfahrenen LenkerInnen: Die Fahraufgabe ist automatisiert, die Situation vertraut. Damit wird wieder „Potential“ frei, das einen persönlichen Ausdruck von Emotionen eher möglich macht: Hier zeigen sich bei den erfahrenen LenkerInnen deutliche Zusammenhänge zwischen Aggression, Ärger, Auslebenstendenzen, Verantwortungsbewusstsein, Selbstkontrolle, Spannungsbedürfnis und verschiedenen Elementen des Fahrverhaltens.

E. Fazit

Die Beobachtungsfahrten auf einer standardisierten Stadt-Strecke haben gezeigt, dass sich FahranfängerInnen und erfahrene LenkerInnen deutlich unterscheiden. So verfügen FahranfängerInnen über ein generell gutes Regelverständnis und weisen eine dementsprechend regelkonforme Fahrweise auf, allerdings fehlt es ihnen häufig noch an Fahrpraxis, die sich in zahlreichen Fahrverhaltensdefiziten in Form von Überforderung widerspiegelt. Dazu zählen etwa: die Wahl der falschen Fahrspur für die Weiterfahrt, zögernder Spurwechsel oder fehlerhaftes Verhalten beim Rechtsvorrang. Diese Defizite sind bei erfahrenen LenkerInnen vergleichsweise geringer, jedoch gibt es andere potentiell gefährdende Verhaltensweisen, darunter Regelmisssachtungen wie Geschwindigkeitsübertretungen oder fehlerhafte Kommunikation (zB blinkt nicht oder sehr spät, wechselt die Spur überraschend im letzten Augenblick). Trotzdem haben FahranfängerInnen häufiger leichte und schwere Konflikte.

Bei den jungen LenkerInnen macht eine oft zögerliche vorsichtigere Fahrweise die Interpretation des Fahrmanövers, wie es andere VerkehrsteilnehmerInnen erleben, schwieriger. Erfahrene LenkerInnen neigen dagegen zu Übertretungen in verschiedenen Bereichen, wie beim Fahrtempo, beim Spurwechsel oder in Kreuzungssituationen.

Die Mehrphasenausbildung ist ein guter Weg, um FahranfängerInnen richtiges Fahrverhalten zu vermitteln, allerdings hat sich im Zuge der Studie gezeigt, dass bestimmtes Fehlverhalten trotz Mehrphasenausbildung weiter besteht und erst mit ausreichender Fahrpraxis verschwindet. Gleichzeitig gibt es verschiedene Verhaltensweisen von erfahrenen LenkerInnen, die wiederum den Sicherheitsgewinn durch die Routine zumindest teilweise wieder zunichtemachen.

4) Beide LenkerInnen-Gruppen wurden für eine Stichprobengröße je n=100 gewichtet. Durch diese statistische Gewichtung können die Eigenheiten der jeweiligen Personengruppe besser herausgearbeitet werden.

→ In Kürze

Junge, unerfahrene FahrzeuglenkerInnen sind laut Unfallstatistik immer noch eine Hochrisikogruppe. Im Zuge der 2003 eingeführten Mehrphasenausbildung sollen durch eine zweigeteilte Fahrausbildung Defizite und fehlerhafte Fahrverhaltensweisen bereits im ersten Jahr nach Erwerb der Lenkberechtigung eruiert und korrigiert werden. In einer Studie wurde untersucht, inwieweit das Fahrverhalten junger LenkerInnen trotz der Mehrphasenausbildung Defizite aufweist. Zu diesem Zweck wurde das Fahrverhalten von unerfahrenen und erfahrenen LenkerInnen verglichen. Es zeigte sich, dass bestimmtes Fehlverhalten trotz Mehrphasenausbildung weiter besteht und sich manche Defizite sogar erst durch langjährige Routine in der Fahrpraxis entwickeln.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Josef Steinbauer ist Projektmitarbeiter im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KFV. E-Mail: josef.steinbauer@kfv.at

Dipl.-Ing. Florian Schneider ist Leiter des Teams Bildung & Daten im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KFV. E-Mail: florian.schneider@kfv.at

Kontaktadresse: KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Schleiergasse 18, 1100 Wien. Internet: www.kfv.at

Von denselben Autoren erschienen:

Pilgerstorfer/Steiner/Schneider/Seidenberger/Klösch/Robatsch, Müde Lenker im Sommerverkehr, ZVR 2014/146; *Schneider/Knowles*, Moderne Fahrausbildung am Beispiel Motorrad-Spätstarter, ZVR 2015/66; *Kaiser/Schneider/Radon/Ringer*, Mobilitätsphasen, ZVR 2015/114.

