

WHO-Gesundheitstag 2004

Fahrausbildung in der Schweiz

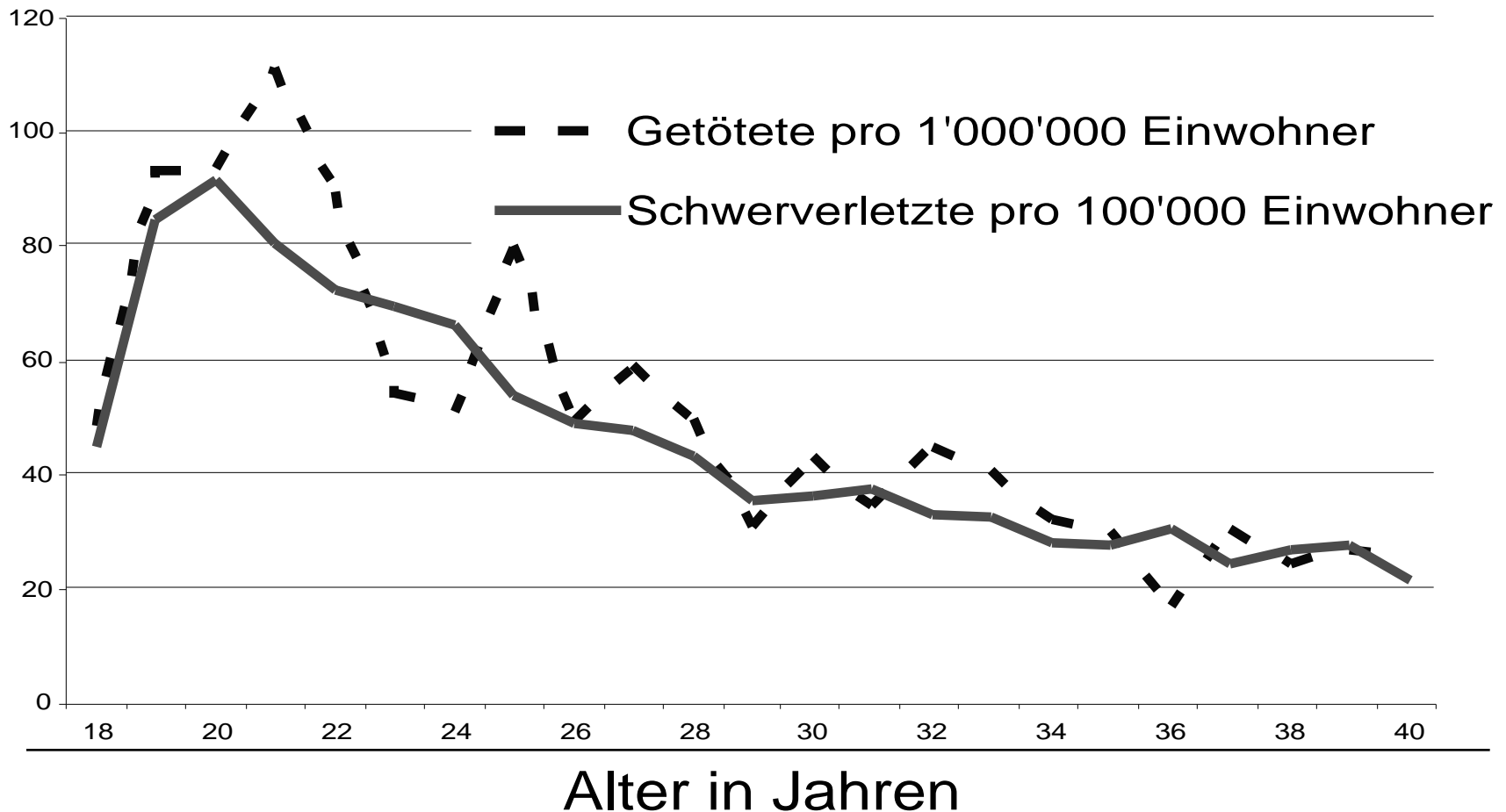
Stefan Siegrist, Dr. phil.

Forschungsleiter, Schweizerische Beratungsstelle
für Unfallverhütung bfu

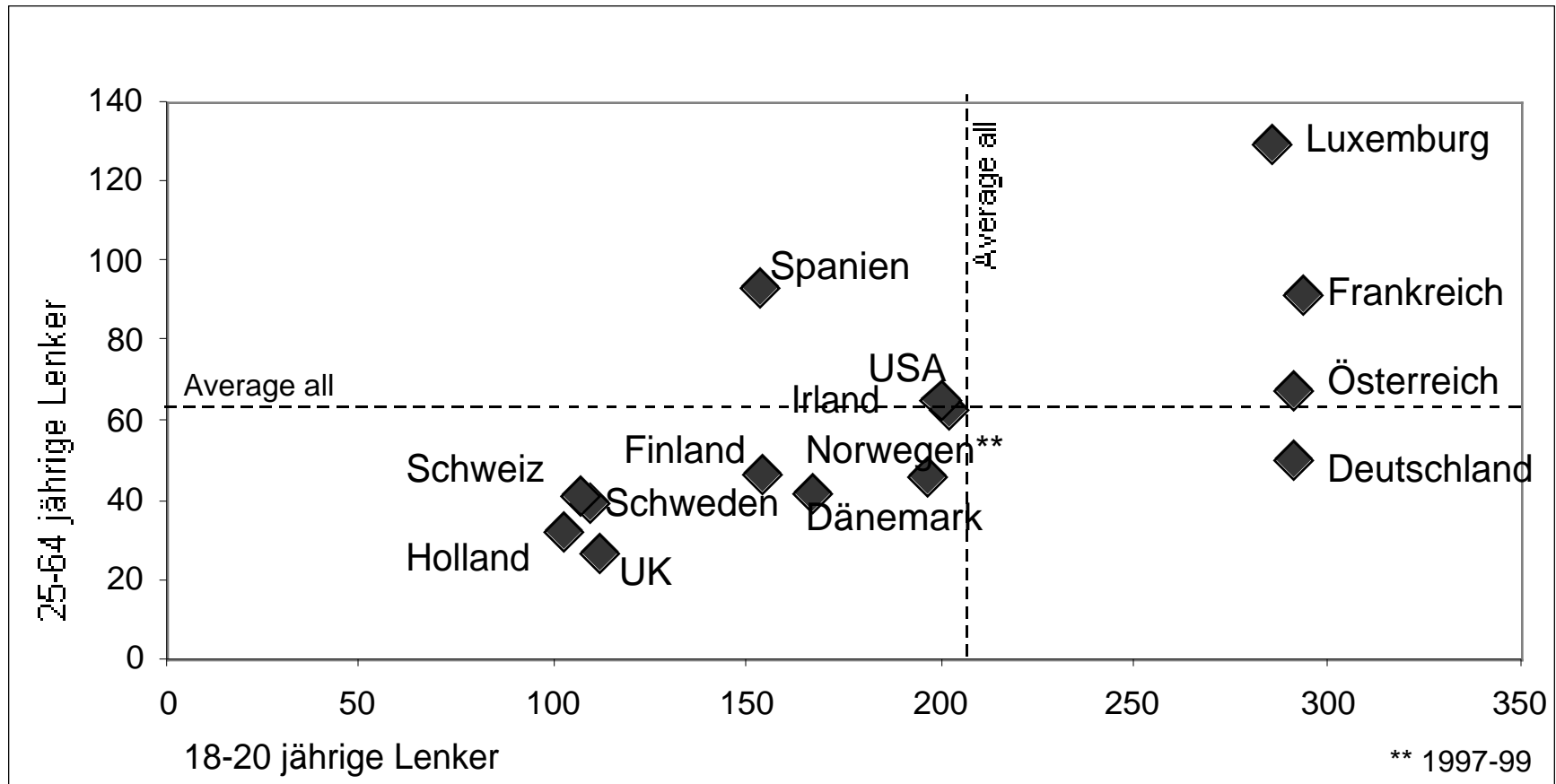
s.siegrist@bfu.ch

www.bfu.ch

Getötete und Schwerverletzte pro 100' Einwohner (CH, Durchschnitt 1998–2002)

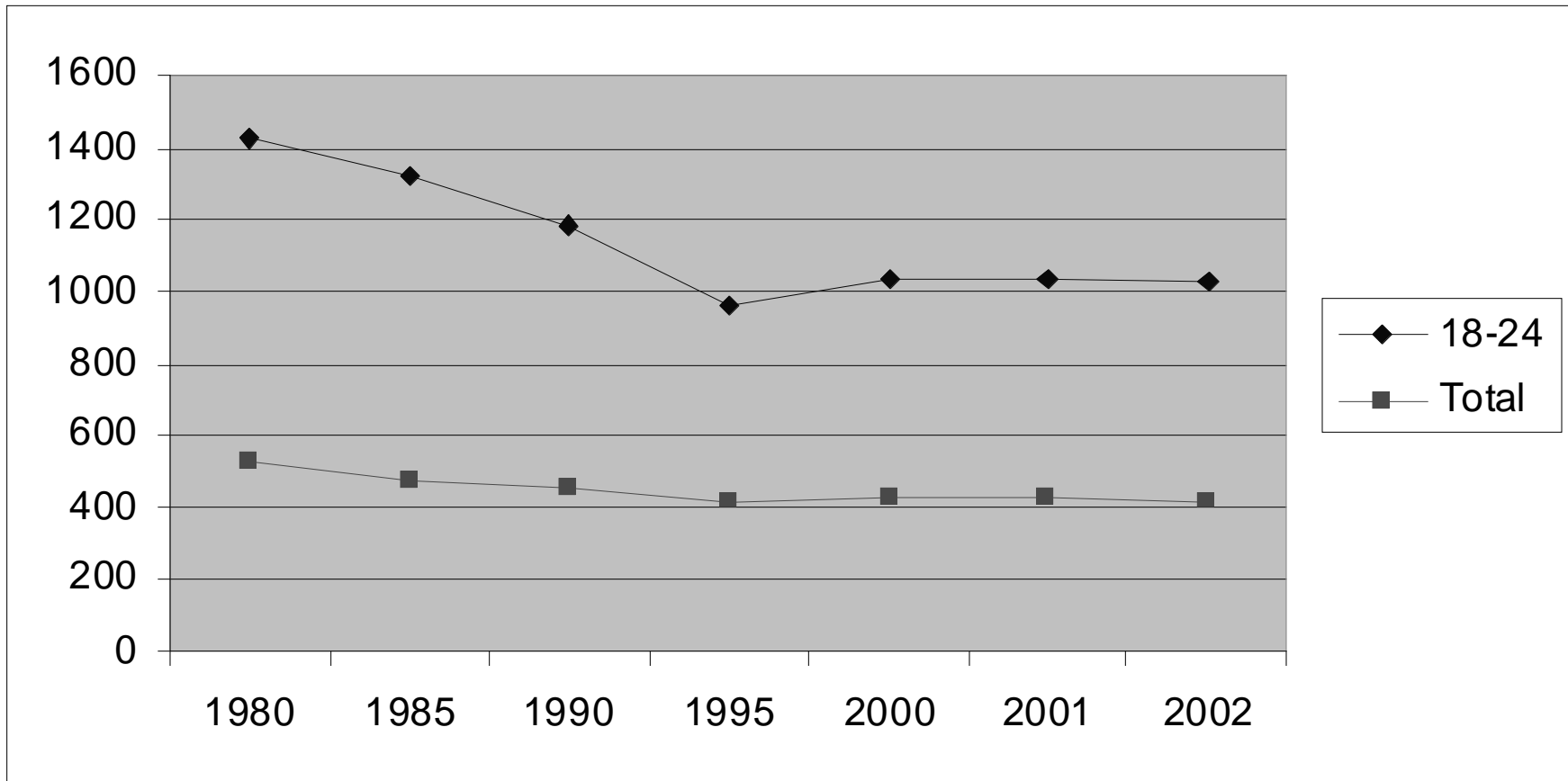


Getötete PW-Lenker / 1 Mio Einwohner (Durchschnitt 1998-2000)



Quelle: IRTAD

Verletzte und Getötete pro 100' Einwohner (CH, 18- bis 24-Jährige vs. Durchschnitt)



Entwicklungstrends der Fahrausbildung in Europa

- Ausdehnung der Übungsphase unter geschützten Bedingungen vor bzw. nach der Führerprüfung
 - Vermehrte Bedeutung der Laienausbildung und Reduktion des Mindestalters von Fahrschülern
 - Kurze professionelle Grundfahrausbildung als Basis für die Laieninstruktion
-

Entwicklungstrends der Fahrausbildung in Europa

- Einführung einer zweiten Ausbildungsphase mit folgenden Schulungsinhalten:
 - n Analyse erlebter, gefährlicher Fahrsituationen
 - n Realistische Wahrnehmung des eigenen Fahrverhaltens
 - n Verbesserung der Gefahrenwahrnehmung
 - n Sensibilisierung für die Bedeutung motivationaler Aspekte als Ursache gefährlichen Fahrens
 - Verknüpfung von Punkteführerscheinsystemen und Nachschulungsmodellen mit der Fahrausbildung
-

Best Practise – Empfehlungen

(EU-Projekt BASIC, Hatakka et. al., 2003)

- Inhalte: neben der Beherrschung von Fahrzeug und Verkehrssituationen auch Fahrmotive, Risikoverhalten und Selbstwahrnehmung
- genügend und zielgerichtete Rückmeldungen an den Fahrschüler
- Abstimmung der theoretischen und praktischen Elemente
- genügend Erfahrungssammlung unter geschützten Bedingungen (alleinige Reduktion des Mindestalters ist keine Lösung)
- Einüben der notwendigen Fertigkeiten in einer echten Umgebung

Planungsgrundlagen CH

Hatten Sie schon einmal das Gefühl, dass Sie einem Verkehrsunfall nur knapp entgangen sind?

6 Monate nach Prüfung: 60 % ja

Wo lagen Ihrer Meinung nach die Ursachen?

Nichtbeherrschen des Fahrzeuges: 0.2 %

Gefahr zu spät erkannt: 2.0 %

Regelmissachtung: 1.5 %

Risikofreude: 4.0 %

Zufall: 3.5 %

Fremdverschulden: 21.0 %

➔ Verhaltensänderung nicht möglich, wenn diese Annahmen nicht korrigiert werden

Die Grundausbildung kann Probleme nicht lösen, weil

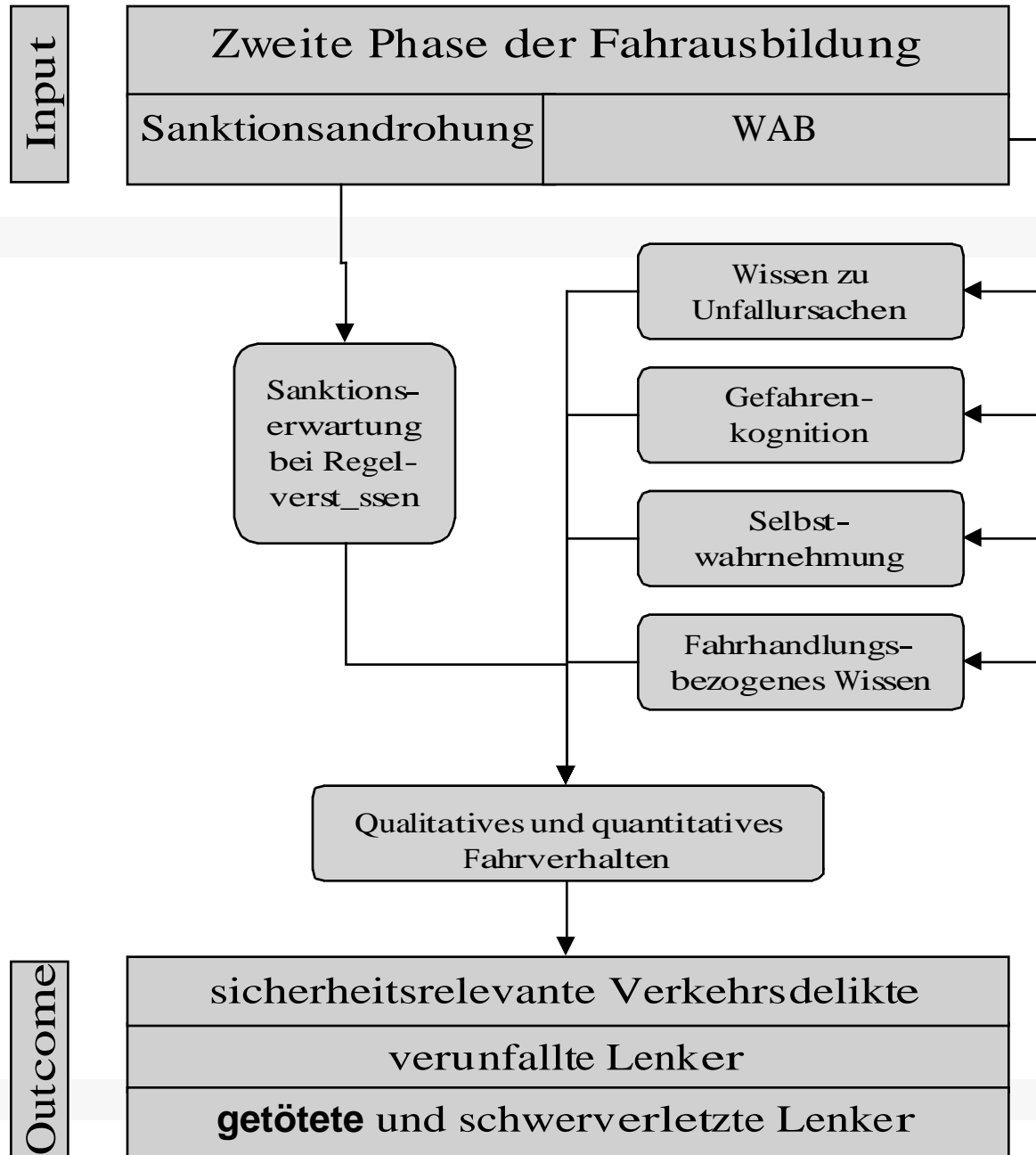
- problematische Situationen mit einer begleitenden erwachsenen Person nicht erlebt werden,
 - Neulerner sich auf die Beherrschung von Fahrzeug und Verkehrssituationen konzentrieren müssen,
 - bestimmte gefährliche Rahmenbedingungen (Nacht, Gruppendruck) erst beim selbständigen Fahren auftreten.
-

Wieso Weiterbildung?

- "Führerschein auf Probe": ungenügende Unfallreduktion (Erfahrung D)
 - Lerndefizite vorhanden
 - hohe Lernmotivation (erlebte kritische Situationen)
 - neue Lernziele (Fahrkompetenzen sekundär)
 - Verknüpfung von fahrpraktischen Elementen, Verkehrssinnübungen und Gruppendiskussionen ist wirksam und für die Teilnehmer attraktiv
-

bfu-Modell (1987, 1999)

- Probephase + Weiterbildung
- Inhalte der Weiterbildung: Erfahrungen nach der Prüfung, soziale und motivationale Elemente des Fahrens, Verkehrssinn
- deshalb: Co-Moderation (Beitrag von Profis aus dem Bereich Jugendarbeit / Risikoverhalten unerlässlich)
- Verknüpfung der drei Elemente "Fahrerlebnis", "Gefahrenwahrnehmung" und "Selbsteinschätzung "
- ~~Auflagen (mindestens Alkoholverbot)~~



Beurteilung im Rahmen der VESIPO-Studie

Vermeidbare Todesfälle dank 2-Phasenmodell

Zu beeinflussendes Unfallpotenzial	(869 Schwerverletzte) 85 Tote (durch Unfälle, bei denen Opfer nicht angegurtet)
Wirkungsbereich in %:	100 % (a)
Wirksamkeit in %:	60 % (b) (durch Strafandrohung und Schulung beeinflussbar)
Realisierungsgrad in %:	100 % (c) (obligatorisch)
Beachtungsgrad in %:	30 % (d) (Umsetzung in Verhalten)

Formel

Anzahl Schwerverletzer/Toter =

$$\text{Anz. Verl./Tote} \quad _ \quad \mathbf{a/100} \quad _ \quad \mathbf{b/100} \quad _ \quad \mathbf{c \ max/100} \quad _ \quad \mathbf{d \ max/100}$$

$$\text{vermiedene Todesfälle} \quad \mathbf{85} \quad _ \quad \mathbf{100/100} \quad _ \quad \mathbf{60/100} \quad _ \quad \mathbf{100/100} \quad _ \quad \mathbf{30/100} = \mathbf{15}$$

Volkswirtschaftliche Bewertung der 2-phasigen Fahrausbildung (CH)

- Kosten: 30 Mio. EURO
 - Nutzen: 211 Mio. EURO
 - Nutzen / Kosten: 7 : 1
 - Wirtschaftlichkeit im Vergleich zu anderen Sicherheitsmassnahmen:
Rang 38 von 91
-

Akzeptanz der Massnahme

	„Eher dafür“ in %	
	2003	Δ (2000) in Prozentpunkten
15- bis 74-Jährige (n = 1'110)	53 %	+ 3
15- bis 29-Jährige (n= 260)	38 %	- 5

Aktuelle Variante CH-Modell

(nach Vernehmlassungsverfahren, Einführung Ende 2005)

Bedingungen Probephase (Enforcement):

- Verkehrsregelverletzung während Probezeit:
Verlängerung der Probezeit um 1 Jahr
 - Wiederholungsfall: Annulation Fahrausweis
 - Nach Annulation:
 - Neuerwerb Lernfahrausweis nur bei positivem psychologischem Gutachten
 - Wiederholung von Fahrausbildung, Weiterbildung und Probephase
 - Anordnung von Massnahmen (z.B. Nachschulungskurse):
keine spezifische Regelung für Neulenker
-

Aktuelle Variante CH-Modell

(nach Vernehmlassungsverfahren, Einführung Ende 2005)

Weiterbildung (Education):

- Rahmenbedingung: keine Co-Moderation
 - Modul 1 (8 Stunden):
praktische Übungen auf abgesperrter Piste und
Diskussion
 - Modul 2 (4 Stunden):
Feedbackfahrt zur Förderung einer partnerschaftlichen
und umweltschonenden Fahrweise
 - Modul 3 (4 Stunden):
Analyse und Diskussion von Unfallbeispielen.
Ziele sind: realistische Selbsteinschätzung und
Gefahrenbewusstsein
-

Beurteilung CH-Modell

- + Kombination von Education + Enforcement
 - + Bearbeitung der selbständigen Fahrfahrungen
 - + Keine Reduktion des Mindestalters (resp. keine Erhöhung der Exposition)
 - Kein Alkoholverbot während Probephase
 - Keine Doppelmoderation
 - Keine Verflechtung der Themen und Interventionsformen
 - Nicht optimale Gewichtung der Inhalte (Fahrübungen vs. Metakognitionen)
-