

Pressegespräch

Graz, 20. Juli 2010

Ihre Gesprächspartner sind :

LR Mag. Kristina Edlinger-Ploder

Landesrätin für Wissenschaft & Forschung, Technik & Verkehr

Univ.Prof. Dr. Michael Höllwarth

Präsident GROSSE SCHÜTZEN KLEINE,

Vorstand der Univ. Klinik für Kinder- und Jugendchirurgie Graz

Mag. Dr. Peter Spitzer

Forschungsleiter GROSSE SCHÜTZEN KLEINE,

Peter Bauregger

Leiter ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Lebring

Negativverlauf bei Mopedunfällen Studie & „Sicher auf zwei Räder“ hebt Sicherheitskompetenz

Landesrätin Mag. Kristina Edlinger-Ploder

Die Unfallzahlen bei Mopeds und Mofas nehmen leider schon seit geraumer Zeit einen katastrophalen Negativverlauf. Mopedunfälle sind in der Steiermark um zwei Prozent gestiegen und bei den 15-Jährigen sogar um acht Prozent. Aus diesem Grund haben sich auch heuer wieder professionelle Partner von Kuratorium f. Verkehrssicherheit, Verkehrsressort des Landes, AUVA, ÖAMTC, Polizei, Junges Rotes Kreuz zusammenschlossen, um in eigenen Workshops – „Sicher auf zwei Räder“ - für verantwortungsbewußtes Fahrverhalten Sorge zu tragen. In der ersten Hälfte dieses Jahres (Jänner – Mai) konnte seit langer Zeit ein leichter Rückgang der Unfälle, Verletzungen und Tötungen verzeichnet werden.

Edlinger-Ploder: „Die Fortbewegung auf zwei Rädern übt auf viele, aber ganz besonders auf junge Menschen, seit jeher eine besondere Faszination aus. Die aktive Teilnahme am Verkehrsgeschehen birgt aber viele Gefahren, daher ist uns das Thema Sicherheit gerade für diese Zielgruppe ein besonderes Anliegen. Gerade für noch nicht routinierte Verkehrsteilnehmer können schwierige Situationen im Straßenverkehr auftreten, die durch geeignetes Training und Informationen sicher und souverän gemeistert werden sollen.

Die wirkliche Freude am Fahren kann daher nur gewährleistet werden, wenn die Sicherheit nicht auf der Strecke bleibt. Daher haben wir die vorliegende Mopedstudie unterstützt, da die Problematik nicht nur die Jugendlichen selbst betrifft, sondern vor allem auch die Eltern belastet. Mopedlenker gehören zu der am meisten gefährdeten Gruppe von Verkehrsteilnehmern und daher müssen wir alle Maßnahmen, Regelungen, Schulungen ausschöpfen, um Gefahrenpotentiale und Risikosituationen zu verringern.

Ein mehr an Wissen gibt ein mehr an Sicherheit, daher wäre eine Intensivierung der Verkehrserziehung auch in der Schule (10 bis 14 jährige) dringend notwendig. Gerade das naturgemäß schwierige Alter von 15 Jahren (Pubertät, Risikobereitschaft, Reifedefizit) bringt erhöhte Wagnisse mit sich. Durch eine gründliche Bewußtseins- und Informationsarbeit könnte diesem Umstand entsprechend entgegengewirkt werden.“

Moped Studie zeigt – Zunahme der Unfälle bei 15/16 Jährigen

Ursachen sind Selbstüberschätzung und mangelnde Fahrpraxis

Univ.Prof. Dr. Michael Höllwarth / Dr. Peter Spitzer

Im Auftrag von Verkehrslandesrätin Kristina Edlinger-Ploder hat GROSSE SCHÜTZEN KLEINE das Unfallgeschehen bei 15- und 16-jährigen Mopedfahrern erhoben, analysiert und Vorschläge ausgearbeitet, wie diese Zahlen gesenkt werden könnten.

Jährlich verunglücken in Österreich rund 6.000 MopedfahrerInnen aller Altersklassen mit dem Moped. Von den 15- und 16-jährigen waren 2009 3.348 Personen in Mopedunfälle verwickelt. Über 50% der Unfällen kamen damit aus diesen zwei Altersgruppen! Seit der Einführung des Mopedführerscheins neu (ab 15 Jahre) im Jahr 2003 hat das Unfallgeschehen in der Altersgruppe der 15-Jährigen stark zugenommen, ohne dass sich – was zu erwarten gewesen wäre – die Anzahl der Unfälle der 16-Jährigen verringert hat.

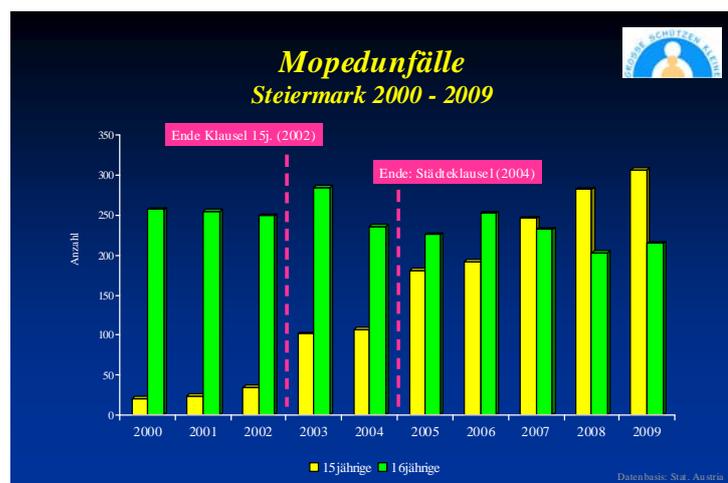
Anzahl der tödlichen Unfälle gleich geblieben

Erfreulich ist, dass die Anzahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang in der Rückschau der letzten Jahre leicht gesunken ist (2005 – 14 Tote, 2009 – 12 Tote), obwohl die Anzahl der Unfälle stark gestiegen ist.

Steiermarkzahlen

Für die Steiermark heißt dies: Verletzten sich 2009 in allen Altersgruppen 1.018 MopedfahrerInnen, so waren es bei den 15/16 Jährigen 571 Personen, und damit ebenfalls mehr als die Hälfte! Wobei die Entwicklung der Zahlen in den letzten 10 Jahren einen eindeutigen Trend nach oben aufweist, verursacht durch die 15-Jährigen (siehe Grafik).

Verunglückten 2002 nur 35 15-Jährige mit dem Moped, stieg 2009 die Zahl auf 306.



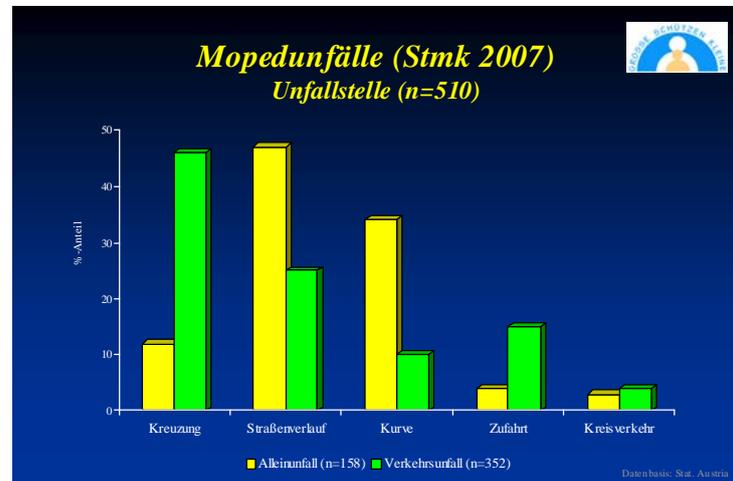
Zwei Gründe sind dafür wohl ausschlaggebend: der Wegfall des psychologischen Tests (2002) und die Abschaffung der Städteklausele (2004).

Bei den 16-Jährigen sanken in diesem Zeitraum die Unfallzahlen zwar geringfügig von 249 Unfällen (2002) auf 215 (2009), aber nicht in dem Ausmaß, wie die Zunahme der Unfallzahlen bei den 15-Jährigen hätte vermuten lassen.

Unfallarten

Die Studie zeigt folgendes Bild: 1/3 der von der Polizei aufgenommenen Mopedunfälle der Fahranfänger sind Alleinunfälle, zu 1/3 sind sie Opfer und zu einem weiteren 1/3 Unfallverursacher, wobei nicht zu erheben war, ob aktives Fehlverhalten im Straßenverkehr zur Rolle als Opfer bzw. Verursacher führte. Die Dunkelziffer bei den Alleinunfällen ist jedoch um ein Vielfaches höher – aus unseren Interviews ergab sich, dass nur jeder 5. Mopedunfall auch polizeilich evident wird.

Bei den Alleinunfällen (n=158) waren der Straßenverlauf, die Kurven und Kreuzungen die häufigsten Auslöser für Stürze und Verletzungen. Bei den Verkehrsunfällen (n=352) hingegen ist die Kreuzung die häufigste Unfallquelle, gefolgt vom Straßenverlauf, von Zufahrten und Kurven.



Unfallopfer: Burschen

2/3 der Unfallopfer sind Burschen und nur 1/3 Mädchen. Zurückzuführen ist dies wohl auf ein Bündel von Gründen: der aggressivere Fahrstil von Burschen kombiniert mit einem um ein 1/3 verringerten Sicherheitskompetenz im Vergleich zu den Mädchen sowie die Selbstüberschätzung hinsichtlich der Fahrkompetenz. Ein anderer wesentlicher Faktor ist das geschlechterspezifische Interesse am Mopedausweis: so besitzen 70% der Burschen und nur 35% der Mädchen den Ausweis. Des weiteren liegt die Durchdringungsrate bei den Pflichtschulabsolventen bei 80%, bei den Gymnasiasten und Berufsbildenden Schülern bei nur 32%.

35% aller Mopedunfälle führen zu schweren Verletzungen, wobei sich jeder 2. Junge, aber nur jedes 4. Mädchen schwere Verletzungen zuziehen. Dazu zählen Frakturen, Gehirnverletzungen und Amputationen. Bei den stationären Aufnahmen ist der geschlechterspezifische Unterschied sogar noch größer: 29% der männlichen Unfallopfer müssen stationär betreut werden, aber nur 9% der weiblichen.

Verletzungsarten

Bei den 232 untersuchten Unfällen betrafen die Hälfte die unteren Extremitäten, 31% die oberen Extremitäten und 11% den Kopf. Letztere Tatsache ist wohl auf die große Akzeptanz des Helmtragens zurückzuführen, die bei unseren 407 Interviews mit 99% angegeben wurde.

Mehr Risiko nach leichten Unfällen

So erfreulich der 65% Anteil der eher leichten Verletzungen bei den Mopedunfällen auch ist, so kann dies auch einen negativen Effekt haben: wenn die Unfallfolgen nicht medizinisch versorgt werden mussten, dann zeigten die Tests, dass psychologisch gesehen eine Art „Unbesiegbareits-Effekt“ entsteht. Frei nach dem Motto: „Wenn mir jetzt nichts passiert ist, dann halte ich alles aus.“ Dies führt direkt dazu, dass die Jugendlichen mehr Risiko im Straßenverkehr eingehen. In Kombination mit der mangelnden Fahrpraxis steigt so auch das Unfallrisiko.

Verletzungen, die medizinisch versorgt werden mussten, führen dagegen eher zum umgekehrten Effekt: „Hoppla, ich sollte vorsichtiger fahren!“

50 % Durchfallsrate bei Test-Wiederholung

Ein wichtiges Element der Moped-Studie war die Wiederholung des theoretischen Multiple-Choice Tests 6 bzw. 12 Monate nach dem ersten Test für 407 Jugendliche. Die Durchfallsrate lag bei 50%! Für die Wiederholung waren die Testbilder teilweise geändert worden, um abzutesten, ob nach Inhalt oder nur nach Punkten gelernt worden war. Leider stellte sich heraus, dass der Inhalt offensichtlich nur eine untergeordnete Rolle gespielt hatte.

Bei zwei wesentlichen Grundsätzen des Verkehrs waren die Testbilder jedoch nicht geändert worden: bei der Rechts-Regel und bei Vorrang geben. Doch unglaubliche 60% lagen bei der Rechtsregel falsch und noch immer jeder 4. bei Vorrang geben.

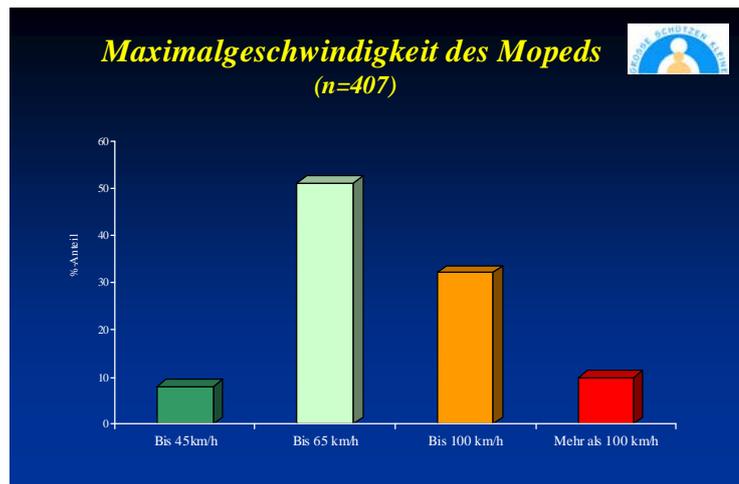
Fahrpraxis fehlt

So starten viele der Moped-Anfänger mit denkbar schlechten Vorbedingungen in den Straßenverkehr: All zu oft ist das theoretische Wissen nur im Kurzzeitgedächtnis gespeichert und weit davon entfernt, im Alltag auf der Straße, und da vielleicht noch in einer Krisensituation, richtig angewandt zu werden. Außerdem führt Selbstüberschätzung der eigenen Fahrfähigkeiten oft zu brenzigen Situationen. So schätzten 65% der Interviewten Jugendlichen (n= 407) ihre Fahrkenntnisse mit „Sehr gut“ und „Gut“ ein. Auf der anderen Seite gaben 38% von ihnen an, nach der

Mopedprüfung bereits in einen Unfall verwickelten gewesen zu sein, 13% sogar mehrmals. Wiederum ein Drittel der Jugendlichen machten eigenes Fehlverhalten als Unfallursache aus, aber immerhin 50% meinten, dass „ein blöder Zufall“ der Grund für den Unfall gewesen sei.

Schnell – schneller – am schnellsten

Abgesehen von Theorie- und Praxiskenntnissen konnte eine weitere Unfallursache ausgemacht werden: die Maximalgeschwindigkeit des Mopeds. Offiziell mit 45 km/h in Österreich begrenzt entsprachen in den Interviews aber nur 8% dieser gesetzlichen Höchstgrenze. Bei allen anderen Mopeds war die Drosselung entfernt worden! So gingen 50% bis 65% km/h,



der Obergrenze in allen anderen europäischen Ländern. Jedes 3. Moped beschleunigte bis 100 km/h und 10% überschritt sogar die Grenze von 100 km/h.

Sicherheitsempfehlungen

Aufgrund der Studienerkenntnisse empfiehlt GROSSE SCHÜTZEN KLEINE folgende Maßnahmen zur Reduktion der Unfallzahlen bei Moped-Neulingen:

- Die theoretische Prüfung sollte nicht unmittelbar im Anschluss der Theoriestunden, sondern später und im Anschluss an die praktischen Einheiten stattfinden. Denn nach Erkenntnissen der Neurowissenschaften entstehen beim Learning-by-Doing dauerhafte Gehirnverknüpfungen bei Lernprozessen. Vorteil: Verankerung im Langzeitgedächtnis und effizienter Wissenstransfer von der Theorie in die Praxis.
- Zur Hebung der praktischen Fahrkompetenz intensivere Übungseinheiten im Verkehr, damit die richtige Anwendung des theoretischen Wissens auch in der Praxis geübt werden kann (Rechts-Regel, Vorrang geben ...)
- Bei den 10-14 Jährigen Ausbildung der Risikokompetenz ((Wahrnehmungs-, Beurteilungs- und Entscheidungskompetenz)

Mehr Fahrsicherheit durch praktische Schulungen

Peter Bauregger, Leiter ÖAMTC Fahrtechnikzentrum Lebring

Selbst Vater eines knapp 14-jährigen Heißsporns, der es kaum mehr erwarten kann, auch Moped fahren zu dürfen, ist es mir ein sehr großes Anliegen, den 15- und 16-jährigen MopedlenkerInnen mehr Bewusstsein zu vermitteln. Am Besten natürlich durch ein möglichst realistisches Moped-Fahrtraining in einem der 9 ÖAMTC Fahrtechnikzentren.

Das größte Lernpotential der Jugendlichen sehe ich in folgenden Punkten:

- der richtigen Einschätzung von Gefahren (z.B. richtiger Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern)
- der notwendigen Voraussicht im Straßenverkehr und
- dem Umgehen mit der eigenen Risikobereitschaft

Praxisworkshops für steirische SchülerInnen

Das hohe Unfallrisiko der Gruppe der 15- und 16-jährigen MopedlenkerInnen führte auch dazu, dass sich namhafte Partner zu einem steirischen Projekt der Sonderklasse trafen und damit die geeignete Plattform für einen ganz besonderen Erlebnisworkshop kreierten.

Das ÖAMTC Fahrsicherheitszentrum Lang-Lebring war heuer an 14 Tagen Schauplatz von spannenden Erlebnistagen für 8 steirische Schulen.

Der ÖAMTC, die Test & Training GmbH, das Kuratorium für Verkehrssicherheit, der Landesschulrat, die Polizei und das Jugendrotkreuz luden mit Unterstützung des Steirischen Verkehrssicherheitsfonds und der Allgemeinen Unfallversicherungsanstalt über 450 Schüler von steirischen Schulen ein, an diesen Workshops im Rahmen eines Projektes teil zu nehmen.

Einerseits erfuhren die jungen MopedlenkerInnen im Workshop im Fahrtechniktraining, wie sie durch Anpassung ihres Fahrverhaltens kritische Situationen vermeiden können und wie man im Falle eines Falles richtig reagiert. Auf der anderen Seite wurde durch die Auseinandersetzung mit risikoreichem Verkehrsverhalten eine Einstellungsänderung gefördert bzw. erreicht. Weiters wurden den Teilnehmern im Workshop Grundkenntnisse der Ersten Hilfe und rechtliche Kenntnisse zum Problemthema Moped-Auffrisieren vermittelt.

Intensivere Schulung – mehr Sicherheit

Wesentliche Ziele waren ein verantwortungsbewussterer Umgang mit dem Fahrzeug und das Vermeiden von riskanten Fahrmanövern, überhöhter Geschwindigkeit und Selbstüberschätzung.

Der mittlerweile sehr frühe motorisierte Start auf der Straße verlangt ein Ausbildungssystem, das bei den jungen Moped-Lenkern für starkes Sicherheitsbewusstsein, theoretisches Wissen und sattelfestes praktisches Können sorgen muss – und Eltern wieder ruhiger schlafen lässt. Je besser die gesamte Ausbildung, desto größer die Sicherheit! Die Einführung der neu strukturierten Ausbildung seit 01. September 2009 hat schon Verbesserungen gebracht – im Vergleich zur Ausbildung „Alt“ ist nun auch eine Ausfahrt im öffentlichen Straßenverkehr integriert“, berichtet der Fahrtechnik-Experte.

Die Zahlen sprechen für sich – immerhin hat ein 15-jähriger Mopedlenker ein 2,6-fach höheres Unfallrisiko als ein 16-jähriger.

Die Partner des Pilot-Projektes fordern deshalb unisono eine Ausweitung des Projektes und hoffen auf Unterstützung der öffentlichen Hand. „Wir sind erst zufrieden, wenn die Unfallzahlen drastisch zurück gehen – und solange arbeiten wir auch an respektablen und umsetzbaren Lösungen!“ meint Bauregger abschließend.

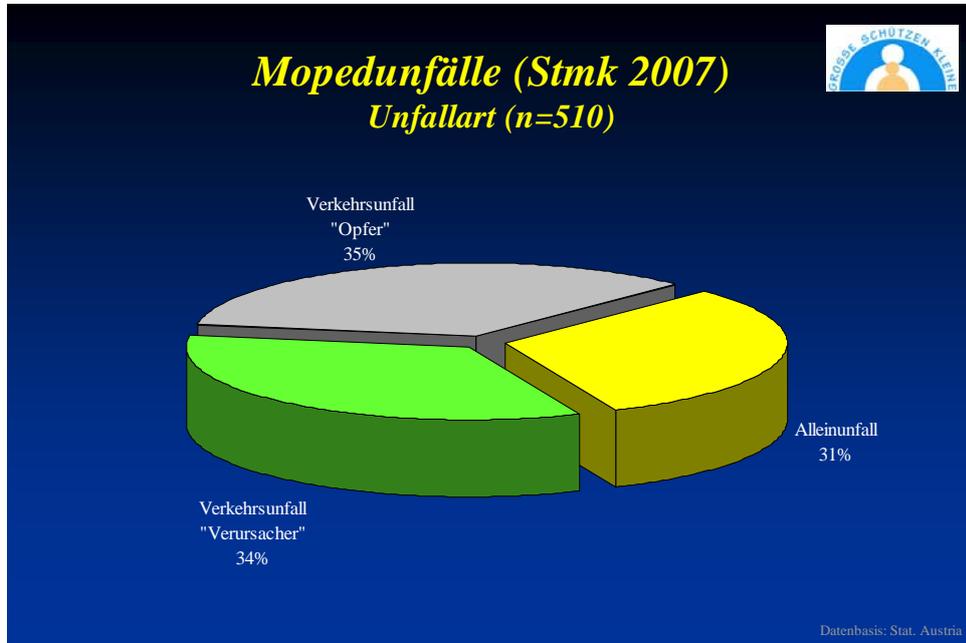
Die gesamte Moped-Ausbildung NEU inkl. Prüfung wird von fachkundigen Instruktoren aus dem Fahrtechnikzentrum Lang-Lebring abgehalten – von der Theorie über die Praxis und die Fahrt im öffentlichen Straßenverkehr. Infos dazu unter 03182/40165

Zahlen & Fakten

<p>Mopedunfallzahlen Österreich Quelle: Statistik Austria Aufbereitung: KfV</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2008</th> <th>Verletzte</th> <th>Tote</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Alle AG</td> <td>5987</td> <td>25</td> </tr> <tr> <td>15J</td> <td>1857</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>16J</td> <td>1465</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td colspan="3">2009</td> </tr> <tr> <td>Alle AG</td> <td>5692</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>15J</td> <td>1891</td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>16J</td> <td>1457</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	2008	Verletzte	Tote	Alle AG	5987	25	15J	1857	5	16J	1465	2	2009			Alle AG	5692	30	15J	1891	6	16J	1457	6
2008	Verletzte	Tote																							
Alle AG	5987	25																							
15J	1857	5																							
16J	1465	2																							
2009																									
Alle AG	5692	30																							
15J	1891	6																							
16J	1457	6																							
<p>Mopedunfallzahlen Steiermark Quelle: Statistik Austria Aufbereitung: KfV</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>2008</th> <th>Verletzte</th> <th>Tote</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Alle AG</td> <td>996</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>15J</td> <td>309</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>16J</td> <td>224</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td colspan="3">2009</td> </tr> <tr> <td>Alle AG</td> <td>1018</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>15J</td> <td>340</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>16J</td> <td>231</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	2008	Verletzte	Tote	Alle AG	996	4	15J	309	0	16J	224	1	2009			Alle AG	1018	4	15J	340	0	16J	231	1
2008	Verletzte	Tote																							
Alle AG	996	4																							
15J	309	0																							
16J	224	1																							
2009																									
Alle AG	1018	4																							
15J	340	0																							
16J	231	1																							
<p>Studiendesign Quelle: GROSSE SCHÜTZEN KLEINE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Wiederholung Multiple Choice Test (n=407) • Auswertung Unfallzahlen der Kinder- und Jugendchirurgie Graz (n=232) • Verkehrsunfälle (n=510) • Face-to-Face Interviews (n=407) • Persönlichkeitstests (n=494) • Praxisbeobachtungen (n=46) • Befragung Eltern (n=603) und Fahrschulen (n=10) 																								
<p>Unfallopfer Quelle: Univ.Klinik für Kinder- und Jugendchirurgie Graz</p>	<p>2/3 Burschen - 1/3 Mädchen 35% schwere Verletzungen: jeder 2. Bursche, jedes 4. Mädchen</p>																								
<p>Durchdringungsrate Quelle: GROSSE SCHÜTZEN KLEINE</p>	<p>70% der Burschen und 35% der Mädchen besitzen Mopedausweis</p>																								

Grafiken

Unfallarten



Wiederholung Multiple-Choice Test

