

Was bringt die neue EU-Führerscheinrichtlinie? - Teil I



Derzeit wird eine neue EU-Führerscheinrichtlinie ausgearbeitet. Die Regelungen zum Führerschein werden dabei als ein wesentlicher Bestandteil gemeinsamer Verkehrspolitik verstanden.

Ziel der Richtlinie ist demgemäß eine Harmonisierung in vielerlei Belangen, wie zum Beispiel den Mindestanforderungen für den Führerscheinwerb. Damit soll einerseits die Verkehrssicherheit erhöht und andererseits die gegenseitige Anerkennung von Führerscheinen verbessert werden. Auch auf aktuelle gesellschaftliche Entwicklungen soll eingegangen werden. Es wird festgehalten, dass auf die Verkehrssicherheitsbedürfnisse aller gesellschaftlichen Gruppen Bezug genommen werden soll, angeführt werden insbesondere gefährdete VerkehrsteilnehmerInnen wie FußgängerInnen, RadfahrerInnen,

ten eine Verschärfung oder notwendige Anpassung der derzeitigen Rechtslage, weshalb in vielen EU-Mitgliedsstaaten zum Teil heftig diskutiert wird und viele Stellungnahmen eingingen. Um dem, verglichen mit anderen Altersgruppen, hohen Unfallrisiko von FahranfängerInnen begegnen zu können, wird beispielsweise die Implementierung eines Gefahrenerkennungstests in die Führerscheinausbildung vorgeschlagen. In England sind sog. Hazard Perception Tests neben der theoretischen und praktischen Prüfung seit vielen Jahren fixer Bestandteil der notwendigen Anforderungen für den Erwerb eines Füh-

erfahrene LenkerInnen haben und vor allem auf offene potentielle Gefahren fokussieren und weniger auf verdeckte, weil sie weniger auf die gesamte Verkehrsumgebung achten und ihre Verkehrssinnbildung noch in Entwicklung ist. Eine Erweiterung der Fahrausbildung und Fahrprüfung mit Schwerpunkt Gefahrenwahrnehmung, -erkennung und -reaktion ist somit aus verkehrspsychologischer Sicht jedenfalls zu begrüßen, auch wenn sie eine (große) Umstellung des derzeitigen Systems bedeutet. Aufgrund der eben angeführten Fakten zum erhöhten Unfallrisiko von FahranfängerInnen, das unter anderem auf noch schlechtere Gefahrenwahrnehmung, -erkennung und -reaktion zurückgeführt werden kann, ist es absolut unverständlich, warum in der EU-Führerscheinrichtlinie an anderer Stelle vorgeschlagen wird, das Mindestführerscheinerswerbsalter für LKW-FahrerInnen von 21 auf 18 Jahren zu senken. Begründet wird dies als Maßnahme zur Bekämpfung des FahrerInnenmangels. Insbesondere aufgrund der für die Fahrzeugklasse C zu fordernden erhöhten Lenkerverantwortung ist dies, ohne die möglichen Effekte auf die Verkehrssicherheit näher beleuchtet und evaluiert zu haben, nicht zu befürworten. Es gibt keine Hinweise darauf, dass 18-jährige LKW-FahrerInnen sicherer fahren als 18-jährige PKW-FahrerInnen, für deren Verbesserung der Verkehrssicherheit begrüßenswerter Weise Maßnahmen vorgeschlagen werden. **www.sicherunterwegs.at - Ihr Partner für Nachschulungen, Untersuchungen, Verkehrserziehung und Forschung.**



nen, NutzerInnen von motorisierten Zweirädern, NutzerInnen von Elektrokleinstfahrzeugen sowie Personen mit Behinderungen oder eingeschränkter Mobilität und Orientierung. Aus Verkehrssicherheitsperspektive sind diese Bemühungen jedenfalls zu begrüßen. Im Detail bedeuten sie für einige Staa-

terscheins und positiv evaluiert. Es gibt eine Vielzahl an Studien, die die Relevanz von rascher Gefahrenerkennung und richtiger Gefahrenreaktion für sicheres und unfallfreies Fahren belegen. Viele Studien belegen des Weiteren, dass FahranfängerInnen eine deutlich schlechtere Gefahrenwahrnehmung als