



# KFV - Sicher Leben #2

**Die Grundausbildung zum Erwerb der  
Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand**

**Wirksamkeitsanalyse und Optimierungspotenziale**

# **KFV - Sicher Leben**

# **#2**

## **Die Grundausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand**

### **Wirksamkeitsanalyse und Optimierungspotenziale**

KFV - Sicher Leben. Band #2. Grundausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand. Wien, 2016

Medieninhaber und Herausgeber  
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

Autoren  
Dipl.-Psych.<sup>in</sup> Daniela Knowles, Mag.<sup>a</sup> Birgit Salamon, Dipl.-Ing. Florian Schneider, Mag. Ingolf Erler (oieb)

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)



# INHALTSVERZEICHNIS

<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>2</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>4</b>
<b>KURZFASSUNG</b>	<b>6</b>
<b>CONDENSED VERSION</b>	<b>10</b>
<b>1 EINLEITUNG</b>	<b>16</b>
<b>2 HINTERGRUND UND FORSCHUNGSFRAGEN</b>	<b>20</b>
2.1 Die GDE-Matrix	20
2.2 Der Führerscheinerwerb in Österreich	21
<b>3 METHODIK</b>	<b>30</b>
3.1 Literaturrecherche und Dokumentenanalyse	31
3.2 ExpertInnenworkshop	31
3.3 ExpertInneninterviews	31
3.4 Fokusgruppen mit FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen	32
<b>4 ERGEBNISSE</b>	<b>38</b>
<b>4.1 Allgemeine Befunde zur Fahrausbildung der Klasse B</b>	<b>38</b>
4.1.1 Organisation und Struktur der Fahrschulen in Österreich	38
4.1.2 Auswahl der Fahrschule	39
4.1.3 Serviceorientierung der Fahrschulen	40
4.1.4 Kosten der Ausbildung	41
4.1.5 Kontrolle der Fahrschulen	42
4.1.6 Charakteristik der FahrschülerInnen	43
4.1.7 Werdegang und Kompetenz der/des Fahr(schul)lehrerin/Fahr(schul)lehrers	47
<b>4.2 Befunde zur theoretischen Fahrausbildung</b>	<b>49</b>
4.2.1 Dauer der Theorieausbildung	49
4.2.2 Kursgröße	50
4.2.3 Vortragsstil	50
4.2.4 Angewandte Lehr- und Lernmethoden	51
4.2.5 Lehr- und Lernunterlagen	55
4.2.6 Lehr- und Lerninhalte	56

<b>4.3 Befunde zur praktischen Fahrausbildung</b>	<b>58</b>
4.3.1 Anzahl der Fahrstunden	58
4.3.2 Inhalt der Fahrstunden	58
4.3.3 Verhältnis zwischen FahrschülerIn und FahrlehrerIn	59
4.3.4 Mehrphasenausbildung	61
4.3.5 Private Übungsfahrten (L17, L)	61
4.3.6 Alternative Fahrsimulator	65
4.3.7 Zusammenspiel von praktischer und theoretischer Fahrausbildung	66
<b>4.4 Befunde zur Prüfung</b>	<b>67</b>
4.4.1 Theoretische Prüfung	67
4.4.2 Praktische Prüfung	70
<b>5 ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE</b>	<b>76</b>
<b>6 EMPFEHLUNGEN ZUR VERBESSERUNG DER FAHRAUSBILDUNG KLASSE B</b>	<b>82</b>
<b>7 ABKÜRZUNGEN UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN</b>	<b>87</b>
<b>8 ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>91</b>
<b>9 TABELLENVERZEICHNIS</b>	<b>95</b>
<b>10 LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>99</b>
<b>11 IMPRESSUM</b>	<b>103</b>

# ZUSAMMENFASSUNG

Auf Basis der europaweit anerkannten GDE (Goals for Driver Education)-Matrix, die die Elemente und Ziele der Fahrausbildung festlegt, hat das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) eine Studie zur Wirksamkeit der bestehenden Fahrschulgrundausbildung für die Führerscheinklasse B durchgeführt. Neben didaktischen und pädagogischen Konzepten wurden Methoden und Praxen im Rahmen des Erwerbs der Lenkberechtigung analysiert und daraus praxisnahe Verbesserungsvorschläge abgeleitet.

## Methoden

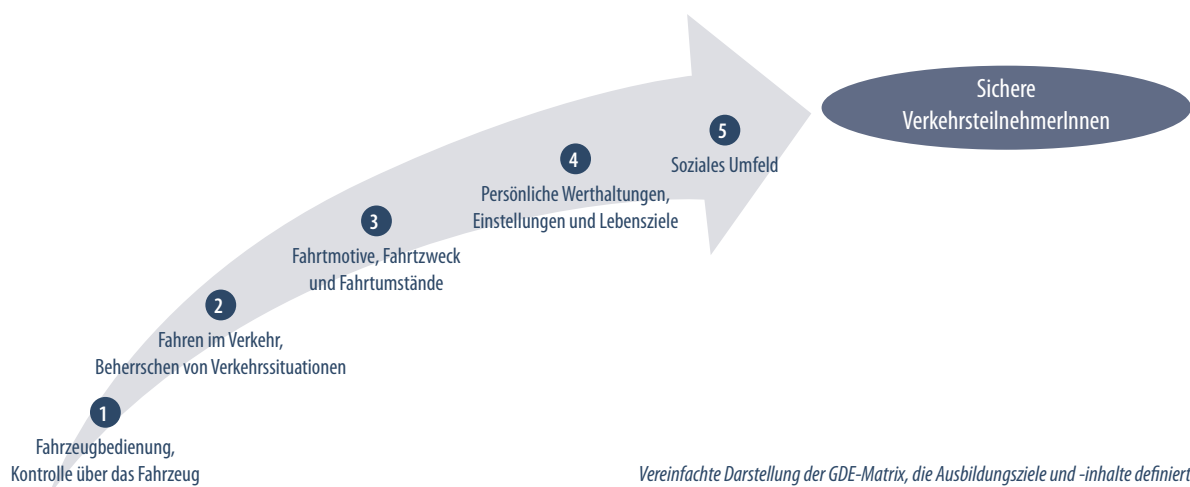
Die Rechtslage, aktuelle Entwicklungen und praktische Erfahrungen wurden im Zuge einer Literaturrecherche, eines ExpertInnenworkshops sowie aus ExpertInneninterviews und Fokusgruppen mit FahrschülerInnen in unterschiedlichen Regionen Österreichs erhoben.

## Ergebnisse

Die Ergebnisse zeigen, dass das aktuelle System der Fahrausbildung sowohl Stärken als auch Schwächen aufweist. Während beispielsweise das alternative L17-Ausbildungsmodell auf durchwegs positive Resonanz stößt, erscheint es sinnvoll, die allgemeinen Ausbildungsstandards und die Maßnahmen der Qualitätssicherung zu verbessern.

## Empfehlungen

Im Konkreten sollte die Fahrausbildung neben Qualifikationen zukünftig verstärkt Kompetenzen vermitteln, die es den FahrschülerInnen erlauben, sich zu Beginn, aber auch im Verlauf ihrer langen LenkerInnenkarriere in unterschiedlichen Verkehrssituationen angemessen zu verhalten. Um dies zu ermöglichen, müssen u.a. Pädagogik und Lernpsychologie in der Aus- und Weiterbildung der Fahr(schul)lehrerInnen eine größere Rolle spielen und der Konkurrenzkampf der einzelnen Fahrschulen durch vergleichbare Qualitätskriterien und eine transparente Preispolitik entschärft werden. Ergänzend sollte der Probeführerschein als Instrument der Bewusstseinsbildung und Möglichkeit zur raschen Intervention bei risikoreichen Verhaltensweisen junger LenkerInnen überarbeitet und gestärkt werden.



# ABSTRACT

The Austrian Road Safety Board (Kuratorium für Verkehrssicherheit; KFV) recently completed a study of the effectiveness of current basic driver education for category B driving licences in Austria. The study was carried out using the Goals for Driver Education (GDE) matrix, which is recognised across Europe. In addition to didactic and pedagogic concepts, the study analysed the methods and practices used and derived a number of practical suggestions for improving driver education at this level.

## Methods

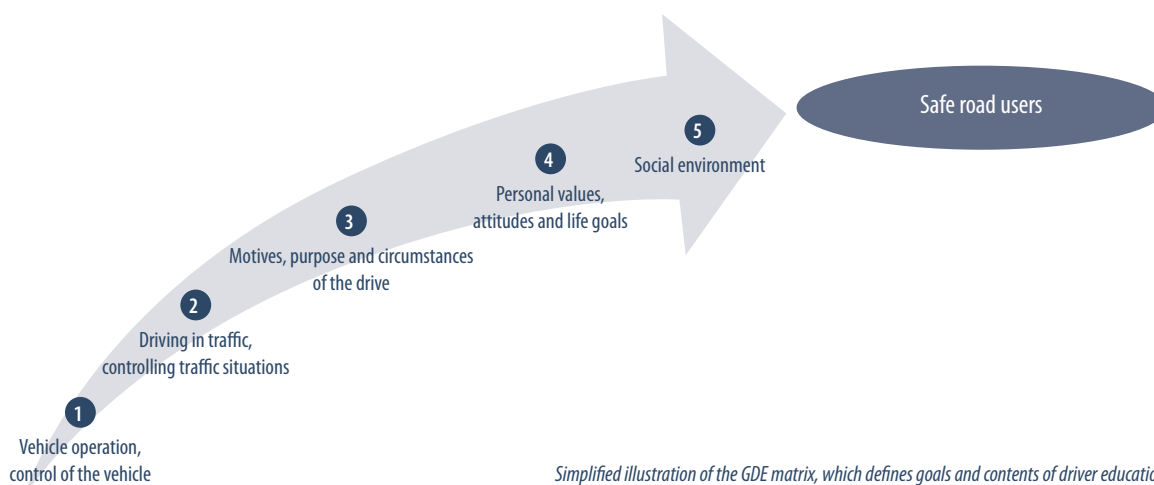
The legal situation, current developments and practical experiences were determined using a literature review, an expert workshop as well as expert interviews and focus group sessions with learner drivers in different parts of Austria.

## Results

The results show that the current driver education system has both strengths and weaknesses. While, for example, the alternative “L17” driver education model is consistently well received, it would appear expedient to improve both the general standard of driver education and the corresponding quality assurance measures.

## Recommendations

More specifically, in addition to the driving qualification itself, driver education should in future increasingly equip learner drivers with the skills and competences they require to be able to handle different traffic situations proficiently both at the start of and over the course of their long driving careers. To achieve this, pedagogics and the psychology of learning must, for instance, play a greater role in the education and training of driving (school) instructors. Likewise, the competition between individual driving schools should be reduced through the implementation of comparable quality criteria and a transparent pricing policy. In addition, the probationary driving licence should be revised and reinforced as an awareness-raising instrument and a rapid intervention option for dealing with high-risk behaviour by novice drivers.



# KURZFASSUNG

Bedingt durch ihren Lebensstil und ihre fehlende Fahrpraxis sind FahranfängerInnen auffallend häufig in Verkehrsunfälle verwickelt. Deshalb ist es wichtig, dass die Grundausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B jungen Menschen die Fähigkeit und Motivation zum sicheren Lenken eines Pkw vermittelt. Da sich die Fahrausbildung in Österreich – wie auch in den anderen europäischen Staaten – traditionell in erster Linie auf die Beherrschung des Fahrzeugs sowie das Fahren im Verkehr konzentriert, wurde eine Überprüfung der Ausbildungsinhalte und -methoden als notwendig erachtet. Auf Basis der europaweit anerkannten GDE-Matrix, die die Inhalte und Ziele der Fahrausbildung definiert, hat das KFV daher die vorliegende Studie durchgeführt.

## **Ziel**

Die im Rahmen der Fahrschulgrundausbildung zum Einsatz kommenden Methoden und Praxen sollten auf ihre Angemessenheit und Wirksamkeit überprüft werden. Zu diesem Zweck sollten Meinung und Expertise aller unmittelbar Beteiligten (FahrschülerInnen, Fahr(schul)lehrerInnen und -inhaberInnen, MeinungsbildnerInnen und EntscheidungsträgerInnen) erfasst, abgeglichen und darauf basierend praxisnahe Verbesserungsvorschläge abgeleitet werden.

## **Methode**

Aufgrund der explorativen Fragestellung wurde für die Studie ein qualitatives Forschungsdesign gewählt. Ausgehend von einer Literaturrecherche und Dokumentenanalyse sowie einem ExpertInnenworkshop wurden die gesetzlichen Rahmenbedingungen, der aktuelle Forschungsstand und Praxiserfahrungen erhoben. Darauf basierend wurden leitfadengestützte ExpertInneninterviews mit VertreterInnen von Fahrschulen, und ergänzend mit praxisferneren FahrausbildungsexpertInnen, geführt. Zusätzlich wurden im Rahmen von Fokusgruppen mit FahrschülerInnen und FahrschulabsolventInnen in verschiedenen Teilen Österreichs Informationen gewonnen. Alle gesammelten Daten wurden abgeglichen, in weiterer Folge wurden aus diesen Erkenntnissen Stärken und Schwächen der gegenständlichen Ausbildung abgeleitet. In einem abschließenden ExpertInnenworkshop wurden konkrete methodische und inhaltliche Empfehlungen formuliert.

## **Ergebnisse**

Erwartungsgemäß zeigte sich, dass die aktuell im Einsatz befindliche österreichische Fahrausbildung noch immer stark qualifikations- und nicht, wie es die GDE-Matrix vorsieht, kompetenzorientiert ist: Es werden Wissen und Fähigkeiten vermittelt, und anhand von Prüfungsfragen bzw. eines festgelegten Kriterienkatalogs wird zu einem bestimmten Zeitpunkt die Beherrschung des Unterrichtsstoffs überprüft. Auf das individuelle Verständnis für sicheres und modernes Fahren sowie die jeweiligen persönlichen Wertvorstellungen in diesem Zusammenhang wird aus Sicht der AusbilderInnen und ExpertInnen aus Zeitgründen derzeit nicht bzw. nur sehr bedingt eingegangen. Darüber hinaus fällt auf, dass die praktischen Fahrstunden im Vergleich zum Theorieunterricht von allen Beteiligten bedeutend positiver wahrgenommen werden. Auch die vorgezogene Lenkberechtigung mit 17 Jahren (L17), die wesentlich umfangreichere Fahrerfahrung vor dem Erlangen der Lenkberechtigung ermöglicht, wird von allen Seiten sehr begrüßt.

- **Vielfältiges Angebot der Fahrschulen**

Erfreulich ist, dass die Fahrschullandschaft in Österreich flächendeckend und das entsprechende Angebot sehr vielseitig ist. Neben Intensivkursen von wenigen Tagen und Lehreinheiten in Abendveranstaltungen gibt es Kurse von mehreren Wochen, die in vielen Fällen modular aufgebaut sind, sodass der Einstieg für den/die FahrschülerIn jederzeit möglich ist. Ein bislang österreichweit einzigartiger, aber sehr interessanter und bereits in Sachen Prüfungserfolg bewährter Ausbildungsansatz findet sich in der Steiermark: Im Rahmen einer Internatsfahrschule erlernen FührerscheinanwärterInnen das Autofahren und bereiten sich gemeinsam auf die theoretische und praktische Prüfung vor.

- **Unterschiede in der Ausbildungsqualität**

Als problematisch erwies sich die unterschiedliche Ausbildungsqualität der einzelnen Fahrschulbetriebe. So werden in einigen Fahrschulen im Theorieunterricht lediglich die Prüfungsfragen besprochen statt ein grundlegendes Verkehrsverständnis zu vermitteln, wie dies in anderen Fahrschulen durchaus üblich ist. Oder es wird – unabhängig davon, ob der/die FührerscheinanwärterIn Fahrzeug und Verhalten im Straßenverkehr ausreichend beherrscht – nur das gesetzlich vorgeschriebene Minimum an Fahrstunden abgehalten. Diese Qualitätsunterschiede sind FahrschulinhaberInnen zufolge besonders im städtischen Bereich auf den harten wirtschaftlichen Konkurrenzkampf zurückzuführen. ExpertInnen aus dem Fahrschulsektor sehen das Problem hingegen eher bei den KonsumentInnen, die möglichst günstig, und damit zu Lasten der Qualität, ihre Lenkberechtigung erwerben möchten.

- **Systeminduzierte Qualifikationsdefizite der Fahr(schul)lehrerInnen**

Sowohl die Qualität des Theorieunterrichts als auch jene der praktischen Fahrausbildung sind in erster Linie von der Person des/der Fahr(schul)lehrers/in abhängig. So gibt es neben motivierten Fahr(schul)lehrerInnen, die auf die individuellen Bedürfnisse des/der Fahrschülers/in eingehen, vereinzelt, aber leider zunehmend mehr Fahr(schul)lehrerInnen, die in Ermangelung beruflicher Alternativen in der Fahrausbildung tätig werden. Neben dem teilweise fehlenden persönlichen Engagement sind im Allgemeinen mangelhafte didaktische und pädagogische Kenntnisse zu beklagen, da Psychologie und Pädagogik in der Fahr(schul)lehrerInnenausbildung lediglich eine untergeordnete Rolle spielen.

- **Geringer Stellenwert des sozialen Lernens in der theoretischen Ausbildung**

Viele Theoriekurse sind den Lebensrealitäten der FahrschülerInnen angepasst, indem sie modular aufgebaut sind. D.h. es besteht jederzeit die Möglichkeit, in den Kurs einzusteigen und einzelne Module zu besuchen. Aus lerntheoretischer Sicht besteht der Nachteil eines derartigen Kursaufbaus allerdings darin, dass sich seltener Lerngruppen von SchülerInnen bilden, die sich außerhalb des Kurses austauschen und einander beim Lernen gegenseitig unterstützen. Aufgrund der oft großen Kursgruppen dominiert der Frontalvortrag meist den Theorieunterricht, sodass auch hier Aspekte des sozialen Lernens mitunter auf der Strecke bleiben.



- **Praktische Relevanz des theoretischen Lehrstoffs**

Im Zusammenhang mit den fachlichen Inhalten der Theorie wurde v.a. seitens der FahrschülerInnen bzw. FahrschulabsolventInnen wiederholt die Frage nach der praktischen Relevanz des Lehrstoffs gestellt. Vor allem die Alltagsrelevanz bestimmter technischer Sachverhalte (z.B. spezifisches Wissen zum Thema Anhänger) wurde stark angezweifelt.

- **Unterschiede bei der Vorbereitung auf die theoretische Prüfung**

Während einige Fahrschulen sich in den Theoriekursen auf die Vermittlung von Inhalten und deren Verständnis konzentrieren und Prüfungsfragen zu Hause lernen lassen, scheinen andere sich im Unterricht weitestgehend auf die Besprechung der Prüfungsfragen zu fokussieren. Sowohl von FahrschülerInnen als auch Fahr(schul)lehrerInnen wird in Frage gestellt, ob es sinnvoll ist, die Prüfungsfragen im Theorieunterricht durchzugehen und diese für die Prüfung auswendig zu lernen, um sie nach kurzer Zeit wieder zu vergessen. Auch im Sinne der GDE-Matrix ist eine solche Vorgehensweise zu hinterfragen, da sie keinerlei Verkehrssinnbildung fördert.

- **Ausmaß der Fahrstunden oftmals am gesetzlichen Mindestumfang orientiert**

Das zeitliche Ausmaß der Fahrstunden scheint z.T. nicht am individuellen Fahrkönnen des/der Fahrschülers/in, sondern am gesetzlich vorgeschriebenen Mindestumfang bemessen zu sein. In derart kurzer Zeit ist es allerdings schwer, das Fahrzeug und erforderliches Verhalten im Straßenverkehr beherrschen zu lernen und darüber hinaus das erworbene theoretische Wissen in die Praxis umzusetzen.

- **Professionelles Verhältnis zwischen FahrschülerIn und FahrlehrerIn**

Im Zusammenhang mit den Fahrstunden wurde immer wieder die Bedeutung des persönlichen Verhältnisses zwischen FahrschülerInnen und FahrlehrerInnen hervorgehoben. Vielfach berichteten FahrschülerInnen und FahrschulabsolventInnen von einer positiven Beziehung zu ihren FahrlehrerInnen und damit einem lernförderlichen Klima. Vereinzelt wurde jedoch auch von negativen Erfahrungen (z.B. fehlende Distanz, unangemessener Umgangston) und infolgedessen von einer fehlenden Vertrauensbasis berichtet.

- **Computerunterstützte Theorieprüfung hat Vor- und Nachteile**

Der Umstieg auf die computerunterstützte Theorieprüfung Ende der 1990er Jahre führte einerseits zu einer Modernisierung und Standardisierung, andererseits wurde jedoch durch die Form des Tests (Multiple Choice) das Auswendiglernen der Fragen und der dazugehörigen Antworten forciert. Verständnisschwierigkeiten bei einzelnen Fragen verstärkten diese Tendenz zum reinen Auswendiglernen zusätzlich. Aus ExpertInnensicht könnte der Einbau von realitätsnahen Videos in den Lehrplan Abhilfe schaffen. Diese Videos sollten praktische Situationen im Straßenverkehr zeigen, zu denen jeweils konkrete Verhaltensabsichten abgefragt werden können.

- **Bundesweite Unterschiede im Rahmen der praktischen Prüfung**

ExpertInnenangaben zufolge sind die Anforderungen der praktischen Fahrprüfung in einigen Bundesländern niedriger als in anderen. Hinzu kommen bei einer praktischen Prüfung im Einzelfall auch externe, unbeeinflussbare Faktoren wie die aktuelle Verkehrssituation und das Wetter. Der standardisierte Einsatz des PrüferInnenhandbuchs und des Prüfprotokolls hat jedoch aus Sicht der Fahr(schul)lehrerInnen generell bereits zu einer Verbesserung der Problematik beigetragen.

### **Empfehlungen**

Die Studie hat gezeigt, dass die derzeitige Fahrausbildung in Österreich sowohl Stärken als auch Schwächen aufweist. Dank der EU-weiten Anstrengungen zeigt sich generell ein positiver Entwicklungstrend, den es fortzusetzen gilt. Folgende Empfehlungen könnten aufgrund der Studienergebnisse dazu beitragen:

1. Fahrausbildung nach den Vorgaben der GDE-Matrix und damit stärker kompetenzorientiert ausrichten
2. Bewusstsein und Möglichkeiten für lebenslanges Lernen schaffen
3. Einsatz moderner didaktischer Methoden im Theorieunterricht forcieren
4. Soziales Lernen ermöglichen
5. Didaktische und pädagogische Fähigkeiten der Fahr(schul)lehrerInnen verbessern
6. Mindestumfang an Fahrstunden nicht mehr gesetzlich regeln oder zumindest erhöhen
7. Neue Frage-Antwort-Modi in die theoretische Prüfung einbauen
8. Allgemeines Qualitätsbewusstsein in Sachen Fahrausbildung sowie einheitliche Qualitätsstandards schaffen und deren Einhaltung regelmäßig überprüfen
9. Probeführerschein zur gezielteren Intervention bei Verkehrsstraftaten von FahranfängerInnen reformieren

# CONDENSED VERSION

Given their lifestyle and lack of driving practice, novice drivers are involved in traffic accidents with conspicuous frequency. For this reason, it is important that the basic education provided to young people who are preparing for the category B driving licence test provides them with the ability and motivation to drive a car safely. Since driver education in Austria – as in other countries in Europe – traditionally concentrates first and foremost on handling the vehicle and on driving in traffic, an audit of the training content and methods was considered necessary. The KFV was therefore commissioned to carry out the study described in this report and did so on the basis of the GDE matrix, which is recognised across Europe and defines the content and goals of driver education.

## Goal

The goal of the study was to examine the suitability and effectiveness of the methods and practices used in basic driver education in driving schools in Austria. For this purpose, the opinions and expertise of all direct stakeholders (learner drivers, driving (school) instructors, driving school proprietors, opinion leaders and policy makers) were sought, compared and used to derive practical suggestions for improvement.

## Method

Given the exploratory nature of the study, a qualitative research design was chosen. A literature review, document analysis and expert workshop were conducted to establish the legal framework, the current state of research and practical experiences with current basic driver education. This information was then incorporated into the guidelines and outline for a series of guided expert interviews with representatives of driving schools and experts in driver education theory. Further information was also obtained from focus group sessions with pupils and graduates of driving schools in different parts of Austria. All the data thus collected was compared, and the insights and findings subsequently used to determine the strengths and weaknesses of basic driver education for the category B driving licence in Austria. In a final step, an expert workshop was organised and used to formulate concrete recommendations for training methods and content.

## Results

As anticipated, the study showed that basic driver education in Austria currently still focuses strongly on the actual driving test/qualification and not – as foreseen in the GDE matrix – on competences. In other words, learner drivers are taught the necessary facts and skills, and are then tested at a given point in time by means of an exam and a predefined catalogue of criteria to determine whether they have mastered the subject matter. According to driving instructors and experts, time restraints mean that the current basic driver education programme does not extend (or only does so to a very limited extent) to comprehension of the need to drive safely in line with the demands of modern-day traffic. It also does not cover any moral aspects of road usage. It was also evident that practical driving lessons were perceived significantly more positively than their classroom-based theory counterparts. The “L17” driving licence option, whereby a young person can take the driving test early (from age 17) and which requires significantly more practical driving experience prior to taking the test, is also very well received by all parties.

- **Extensive choice of driving schools**

With regard to the availability of driver education, the study showed that there is a good choice of driving schools available across the whole of Austria and an extensive range of different course options for learner drivers. These range from intensive courses spanning only a few days to evening classes and courses lasting several weeks. Many of these are run on a modular basis, thus allowing pupils to enrol in a course at any time. One very interesting option that is currently only available in the state of Styria – and has a good driving test success rate – is the so-called “boarding school for learner drivers”, a residential course in which participants learn to drive and prepare for the theory and practical driving tests together.

- **Variance in the quality of driver education**

The variances in the quality of the education on offer in the individual driving schools were identified as a problem. In some driving schools, theory classes focus solely on the questions that will come up in the test instead of on communicating a solid understanding of the basics of driving and road use – as is customary in other schools. Likewise, some driving schools only require their pupils to take the legally defined minimum number of practical driving lessons – regardless of whether they show adequate mastery of the vehicle and of how to drive safely in traffic. According to driving school proprietors, these variances in quality are a result of the tough competition for business (especially in urban areas). In contrast, other experts in the driving school sector consider the reason for the variances to lie more with the consumers, who want to obtain their driving licence as cheaply as possible (at the expense of quality).

- **System-induced qualification deficits for driving (school) instructors**

The quality of theory classes and practical driving lessons depends first and foremost on the driving (school) instructor. Alongside the many motivated driving (school) instructors who always address the individual needs of their pupils, there is also a small, yet sadly increasing, number of driving (school) instructors who only do the job because they can't find other employment. Some such instructors not only lack personal commitment to the task, they also do not have adequate didactic or pedagogic skills, since psychology and pedagogics are subjects that only play a secondary role in current driving (school) instructor education.

- **Low status of social learning in theory classes**

Many theory courses are adapted to the realities of pupils' lives and are thus organised on a modular basis. In other words, pupils can start the course at any time and complete the individual modules as and when their time permits. The disadvantage of such a modular approach from a learning theory perspective is that pupils show less tendency to form their own learning groups and meet outside classes to learn together. Large group sizes mean that the instructor-centred lecture format usually dominates driving theory classes, with aspects of social learning once again falling by the wayside.

- **Practical relevance of driving theory teaching material**

With regard to the content of driving theory classes, driving school pupils and graduates were particularly vocal when it came to the practical relevance of the teaching content. They raised especially strong doubts as to the everyday relevance of some of the technical content (e.g. specific knowledge of trailers).

- **Differences in preparation for the driving theory exam**

While some driving schools focus in their driving theory classes on teaching the material and making sure it has been understood (and let their pupils practice and learn the answers to the test questions at home), others would appear to concentrate for the most part largely on discussing the questions that will come up in the driving test. Driving school pupils and driving (school) instructors

alike questioned the sense of working through the test questions in driving theory classes and learning the answers off by heart only to forget them a short time later. The GDE matrix also questions such an approach, since it promotes absolutely no sense of awareness of traffic or road use.

- **Number of practical driving lessons often based on the legal minimum**

The number of practical driving lessons taken by a learner driver seems in some cases to be based not on his/her driving ability but on the legally defined minimum requirement. It is, however, difficult to learn how to control a vehicle, drive appropriately in traffic and apply the theory learned in practice in such a short period of time.

- **Professional relationship between learner driver and driving instructor**

The relevance of the personal relationship between the learner driver and the driving instructor was frequently emphasised in the practical driving lesson context. Many driving school pupils and graduates reported a positive relationship to their driving instructors and thus an atmosphere that was conducive to learning. However, in a few individual cases there were reports of negative experiences (e.g. lack of distance, inappropriate tone) and, as a result, a lack of trust.

- **Advantages and disadvantages of the computer-assisted theory exam**

While the switch to the computer-assisted theory test at the end of the 1990s did lead to a modernisation and standardisation, the test format (multiple choice) has also led to learner drivers learning the questions and corresponding answers by heart. Comprehension difficulties with some questions have intensified this tendency. Experts feel that the inclusion of realistic videos in the curriculum could offer a solution to this problem. These videos should show practical situations on the roads, and the learner drivers could then be asked concrete questions on how they should behave in those situations.

- **Nationwide differences in the practical driving test**

According to the experts who participated in the study, the requirements for the practical driving test are lower in some Austrian states than in others. This is augmented in some individual cases by unalterable external factors such as the current traffic situation and/or the weather. According to driving (school) instructors, the standardised use of the handbook for driving test officials and the test protocol has, however, already contributed to improving this situation in this respect.

### **Recommendations**

The study showed that current basic driver education in Austria has both its strengths and its weaknesses. Thanks to the EU-wide efforts, a positive trend is evident and needs to be continued. The following recommendations based on the findings of the study could contribute to achieving this:

1. Base driver education on the GDE matrix guidelines, thus giving it a stronger focus on competences.
2. Raise awareness of the need and establish opportunities for lifelong learning.
3. Foster the use of modern didactic methods in driving theory classes.
4. Facilitate social learning.
5. Improve the didactic and pedagogic skills of driving (school) instructors.
6. Remove – or at least raise – the legally required minimum number of driving lessons.
7. Incorporate new question and answer formats into the driving theory test.
8. Establish a general level of quality awareness with regard to driver education, introduce corresponding unified quality standards and conduct regular checks to monitor adherence.
9. Introduce reforms to the probationary driving licence that allow more targeted interventions in the event of traffic violations by novice drivers.

# 1

# 1 EINLEITUNG

16

# 1 EINLEITUNG

*„Jeder Mensch gibt in seinem Leben wahrscheinlich rund EUR 200.000,- fürs Auto aus. Die Führerscheinkosten machen davon 0,5 bis max. 1% aus. (...) Da wird am falschen Ort gespart.“ (FahrschullehrerIn)*

Wenn auch diese von einer / einem FahrschullehrerIn genannten Zahlen vermutlich nicht auf jeden von uns zutreffen, zeigen sie doch eindrucksvoll das bestehende Problem auf: Junge Erwachsene wollen kostengünstig, schnell und ohne großen Aufwand ihre Lenkberechtigung erlangen, sind jedoch – sobald sie im Besitz des Führerscheins sind – überproportional häufig an Verkehrsunfällen beteiligt<sup>1</sup>. Diese dramatische Tatsache konnte auch die 2003 in Österreich eingeführte zweite Ausbildungsphase – die nach dem Erwerb des Führerscheins der Führerscheinklasse B zwei Perfektionsfahrten und ein Fahrsicherheitstraining vorsieht – nur bedingt beeinflussen<sup>2</sup>. Trotz des beachtlichen Erfolgs der zweiten Ausbildungsphase besteht daher nach wie vor Handlungsbedarf.

In der sogenannten GDE (Goals for Driver Education)-Matrix<sup>3</sup>, die die Ziele der Fahrausbildung definiert, finden sich persönliche Einstellungen und das soziale Umfeld als Einflussfaktoren wieder, die es in der Ausbildung entsprechend zu thematisieren gilt. Da sich nicht nur die zweite Ausbildungsphase, sondern auch die Führerschein-Grundausbildung in Österreich – wie auch in den anderen europäischen Staaten –, traditionell eher auf die Beherrschung des Fahrzeugs und das Fahren im Verkehr konzentriert, wurde hier weiterer Optimierungsbedarf geortet. Ausgehend von der GDE-Matrix wurden daher die Methoden und Praxen, die im Rahmen der Grundausbildung zum Einsatz kommen, auf ihre Angemessenheit und Wirksamkeit hin überprüft. Anhand der Ergebnisse wurden anschließend konkrete Verbesserungsvorschläge abgeleitet.

1 Steinbauer, J. & Schneider, F. (2015). Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2015/228.

2 Gatscha, M. & Brandstätter, C. (2008). Evaluation der zweiten Ausbildungsphase in Österreich. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Band 173, Wien.

3 Keskinen, E., Peräaho, M. & Laapotti, S. (2010). GDE-SPRO and GDE-SSOC: goals for driver education in a wider context – professional and private drivers in their environment. Unveröffentlichtes Manuskript, Universität Turku.



# 2

<b>2 HINTERGRUND UND FORSCHUNGSFRAGEN</b>	<b>20</b>
<b>2.1 Die GDE Matrix</b>	<b>20</b>
<b>2.2 Der Führerscheinerwerb in Österreich</b>	<b>21</b>

## 2

# HINTERGRUND UND FORSCHUNGSFRAGEN

## 2.1 Die GDE-Matrix

Die bereits im vorhergehenden Kapitel angesprochene GDE-Matrix basiert auf Ergebnissen der Unfallursachenforschung. Die Matrix erklärte das Verkehrsverhalten von FahrzeuglenkerInnen ursprünglich auf vier hierarchischen Ebenen und wurde mittlerweile um eine fünfte erweitert (siehe Tabelle 1). Mit sicherem Fahrverhalten ist dann zu rechnen, wenn auf jeder Ebene Kompetenzen vorhanden sind und diese von der Person am Steuer adäquat eingeschätzt werden können. Aufgrund dieses Postulats ist es beispielsweise möglich, dass ein Führerscheinneuling mit geringen Fähigkeiten auf den unteren Ebenen kein erhöhtes Unfallrisiko hat, solange er seine Fähigkeiten korrekt einschätzt und einen entsprechenden Fahrstil wählt.

GDE-SSOC-Matrix: Wesentliche Elemente der Fahrausbildung			
	Wissen und Können	Risikosteigernde Faktoren	Selbstbeurteilung
V. Soziales Umfeld	Kultur, Überwachung, Subkulturen, Gruppenwerte und -normen	Fehlendes Verständnis für den Einfluss kultureller/subkultureller Belange auf das Fahren	Wie beeinflusst Kultur meine Entscheidungen und Urteile während der Fahrt?
IV. Persönliche Werthaltungen und Einstellungen, Lebensziele	Wissen und Kontrolle darüber, wie Lebensziele und persönliche Tendenzen Lenkverhalten beeinflussen; Lebensstil, Alter, Gruppe, Kultur usw. gegenüber dem Fahrverhalten	Risiko und Tendenzen: Abenteuerlust, Risikoakzeptanz, Gruppennormen und -druck, Verantwortungsbereitschaft	Introspektionsfähigkeit (Selbstbeobachtung), eigene Voraussetzungen, Affektkontrolle; Was bin ich für ein Mensch?
III. Fahrtmotive, Fahrtzweck und Fahrtumstände	Wissen und Fähigkeiten bezüglich Notwendigkeit der Fahrt, Wahl des Verkehrsmittels, Fahrzeitwahl, Motive, Routenplanung	Risiken verbunden mit z.B. sozialen Umständen und Gesellschaft, Alkohol, Müdigkeit, Stoßzeiten, jungen MitfahrerInnen, Geschwindigkeit	Selbstkritisches Denken, Motive hinter den eigenen Präferenzen
II. Fahren im Verkehr, Beherrschen von Verkehrssituationen	Verkehrsregeln, kooperatives Verhalten, Erkennen und Wahrnehmen von Gefahren, Automatisierung	Missachtung von Regeln, zu dichtes Auffahren, geringe Haftreibung, gefährdete VerkehrsteilnehmerInnen	Differenzierte Einschätzung des eigenen fahrerischen Könnens und des eigenen Fahrstils
I. Kontrolle über das Fahrzeug, Fahrzeugbedienung	Fahrzeuffunktionsweise und -beherrschung, Sicherheitssysteme, physikalische Gesetze	Gurtmissachtung, Versagen von Fahrzeugsystemen, abgefahrene Reifen	Differenzierte Einschätzung der eigenen Fähigkeiten in puncto Fahrzeugbeherrschung

Tabelle 1: GDE-SSOC-Matrix mit den Ausbildungsinhalten<sup>4</sup>

Lange Zeit konzentrierte sich die Fahrausbildung in Europa sehr stark auf die untersten beiden Ebenen der GDE-Matrix, doch nach und nach ist ein Umdenken zu erkennen: Fähigkeiten auf den

<sup>4</sup> Keskinen, E., Peräaho, M. & Laapotti, S. (2010). GDE-SPRO and GDE-SSOC: goals for driver education in a wider context – professional and private drivers in their environment. Unveröffentlichtes Manuskript, Universität Turku; Nachbearbeitung durch die AutorInnen

höheren Ebenen finden Eingang in europäische Ausbildungsmodelle, und die Fähigkeit zur richtigen Selbsteinschätzung der eigenen Kompetenzen wird forciert<sup>5</sup>. Die Frage nach dem Warum, Wie, Wo und Wann des Fahrens rückt damit mehr in den Mittelpunkt, was insbesondere bei Betrachtung des Verhaltens junger Menschen am Steuer von Interesse ist, da sie häufig mit Freunden unterwegs sind oder nur zum Spaß fahren, um soziale Bedürfnisse zu befriedigen<sup>6</sup>.

Um FahranfängerInnen dabei zu unterstützen, sichere FahrerInnen zu werden, müssen alle fünf Ebenen Bestandteil der Fahrausbildung werden. Die zur Vermittlung angewandten Lehr- und Lernmethoden müssen zu den persönlichen Bedürfnissen der FührerscheinanwärterInnen passen, und die Fahr(schul)lehrerInnen müssen über die erforderlichen didaktischen und pädagogischen Kompetenzen verfügen. Zusätzliche Lernquellen sollten es der/dem FahranfängerIn darüber hinaus erlauben, ihr/sein Wissen bei Bedarf zu vertiefen. Die Überprüfung der so erworbenen Fähigkeiten ermöglicht, dass junge, aber dennoch sichere LenkerInnen in den Straßenverkehr entlassen werden.

## 2.2 Der Führerscheinerwerb in Österreich

In Kapitel 2.1 wurde dargelegt, welche Inhalte eine nachhaltig Erfolg versprechende Fahrausbildung umfassen sollte. Um zu überprüfen, inwieweit die GDE-Matrix bislang in das österreichische Ausbildungsmodell Eingang gefunden hat, lohnt es sich, im nächsten Schritt das Modell inklusive der Lehrinhalte etwas genauer unter die Lupe zu nehmen. Abbildung 1 bietet einen Überblick über den Ablauf der Fahrausbildung für die Führerscheinklasse B in Österreich. Detaillierte Regelungen finden sich in folgenden Gesetzen und Verordnungen:

- Führerscheingesetz (FSG)<sup>7</sup>, Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung (FSG-DV)<sup>8</sup>
- Kraftfahrzeuggesetz (KFG)<sup>9</sup>, Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung (KDV)<sup>10</sup>
- FSG-Fahrprüfungsverordnung (FSG-PV)<sup>11</sup>

5 Siehe z.B. European Commission (2010), CIECA – The International Commission for Driver Testing (2015)

6 European Union (2009). Driver training and Traffic safety education. A Consultation Paper. Verfügbar unter: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/consultations/2009\\_06\\_22\\_training\\_education\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/consultations/2009_06_22_training_education_en.htm) (23.09.2015)

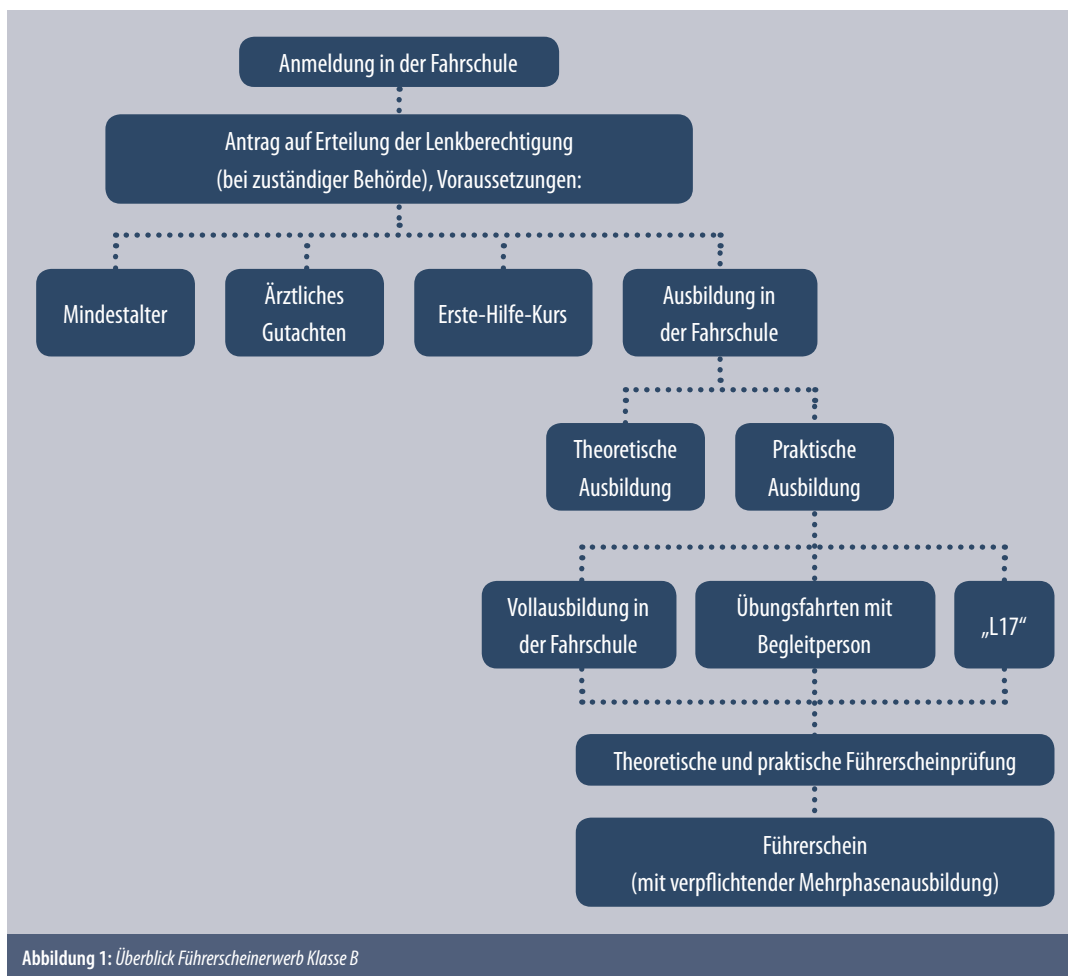
7 BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2015/74.

8 BGBl II 1997/320 idF BGBl II 2015/54.

9 BGBl 1967/267 idF BGBl 2015/73.

10 BGBl 1967/399 idF BGBl II 2015/40.

11 BGBl II 1997/321 idF BGBl II 2015/187.



Auf den ersten Blick wird sichtbar, dass der/dem FührerscheinanwärterIn diverse Ausbildungsmodelle zur Auswahl stehen. So kann die Grundausbildung ausschließlich in der Fahrschule absolviert (= *Vollausbildung in der Fahrschule*) oder zusätzlich bzw. zum Teil in Form von Begleitfahrten in den Privatbereich verlegt werden (= *Vollausbildung in Kombination mit behördlich bewilligten Ausbildungsfahrten [„L17“]*) ODER *Mindestschulung in der Fahrschule in Kombination mit behördlich bewilligten Übungsfahrten [„L“]*). Letztere Modelle haben den Vorteil, dass die/der FührerscheinanwärterIn bereits vor der Führerscheinprüfung viel Fahrpraxis sammelt. Die zweite Ausbildungsphase, die ebenfalls der Verbesserung des Fahrverhaltens dient, muss hingegen von jeder/jedem FührerscheinanwärterIn durchlaufen werden. Sie dient dazu, nach einigen Monaten der eigenständigen Fahrerfahrung das eigene Können zu reflektieren und entsprechend zu optimieren. Während die zweite Ausbildungsphase damit durchaus höhere Ebenen der GDE-Matrix anspricht, fokussiert die Grundausbildung noch sehr stark die Vermittlung von Wissen und das Vertrautwerden mit der Technik des Fahrzeugs und den unterschiedlichen Verkehrssituationen, wie die in Tabelle 2 bis Tabelle 4 dargestellten Lehrpläne verdeutlichen.

Abschnitt	Lehrinhalt
1	Einführung, Verkehrsraum, Geltungsbereich der StVO 1960, des KFG 1967 und des FSG 1997, Verkehrszeichen, Bodenmarkierungen, Begriffe (Ortsgebiet, Freilandstraße, Einbahnstraße, Autobahn und Autostraße, Vorrangstraße, Schienenstraße, Wohnstraße, Fußgängerzone, Schutzweg, Eisenbahnkreuzung)
2	Sinnesorgane, Partnerkunde, wie die Funktion des menschlichen Auges, das Gesichtsfeld, Sehschärfe im Gesichtsfeld, Bedeutung und Zeitbedarf der Blicksprünge, das Gehör – akustische Wahrnehmung, Gleichgewichtsorgan, Partner im Verkehr, wahrnehmbare Signale von Partnern, hinweisende Signale auf Partner, Gefahrenvermeidung durch frühzeitiges Erkennen von Gefahrenmöglichkeiten, bevorzugte Straßenbenützer, Vertrauensgrundsatz, Einteilung der Fahrzeuge
3	Bewegung im Verkehrsraum, wie Verhalten bei Bodenmarkierungen, Kenntlichmachung des Straßenverlaufes, Lichtfarben auf der Fahrbahn, Fahrbahnrand, Fahrbahnmitte, Parallel-, Nachfolge- und Querverkehr, Rechtsfahrordnung, Nebeneinanderfahren, Wechsel des Fahrstreifens, Vorbeifahren, Linkszufahren, Umkehren und Rückwärtsfahren, Einordnen und Einbiegen, Ein- und Ausfahren, Ausweichen, Anhalten, Halten, Parken
4	Verhaltensvorschriften in besonderen Verkehrsräumen, wie Ortsgebiet, Vorrangstraße, Einbahnstraße, Nebenfahrbahn, Kreisverkehr, Autobahn und Autostraße, Schienenstraße, Wohnstraße, Fußgängerzone, eingeschränkt benützbare Verkehrsflächen, Bedeutung der Arm- und Lichtzeichen, Vorrangregeln und deren Anwendung, Annähern und Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen, Abstellen von Fahrzeugen, Absichern liegengebliebener Fahrzeuge, bevorzugte Straßenbenützer
5	Anhalteweg, Wahl der Fahrgeschwindigkeit, Fahren auf Gefahrensicht, wie Reaktionszeit, Reaktionsweg und Berechnung, Bremsweg und Berechnung, Anhalteweg, Durchfahrzeit der schwunbelegten Strecke, Vorschriften, Oberflächenbeschaffenheit der Fahrbahn, Kurvenfahren, Steigung und Gefälle, Beschleunigung – Geschwindigkeitsabbau, Gefahrenbremsung, Einflüsse von Beladung und Anhänger, Wechselwirkung von Fahrbahn – Witterung und Lenker – Umwelt, Gefahrenstellen, Sichtweitenverringern, Hilfen zur Entfernungsschätzung (Sekundenmethode), Fahren auf Gefahrensicht
6	Hintereinanderfahren, wie Sicherheitsabstände, Ermittlung, Mindestabstand hinter Schienenfahrzeugen und hinter Fahrzeugen mit größeren Längsabmessungen, Annähern an Kreuzungen und Eisenbahnkreuzungen, Fahrstreifenverminderung
7	Überholen, wie Faktoren für kurze Überholmanöver, Überholen rechts, Überholverbote, Sicherheitsabstände, Sekundenmethode, Abbrechen von Überholmanövern
8	Verwendung der Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen, wie Vorschriften, Zweck, Verwendung von Nebelscheinwerfern und Nebelschlussleuchten, stehende Fahrzeuge, Ersatzbeleuchtung, Warn- und Signaleinrichtungen
9	Gesetzliche Verwendungserlaubnis für Kraftfahrzeuge auf Straßen mit öffentlichem Verkehr, wie Typenschein, Einzelgenehmigung, Kraftfahrzeug-Versicherungen und Kraftfahrzeugsteuern, Zulassungsstellen der Versicherungsgesellschaften, Voraussetzungen, Kennzeichentafeln, Begutachtung des Kraftfahrzeuges, Pflichten des Zulassungsbesitzers
10	Verkehrsunfall, wie Verhalten bei Unfällen mit Sachschaden und Personenschaden, Hilfeleistung
11	Beeinträchtigung der Fahrtüchtigkeit des Lenkers, wie Möglichkeiten, Auswirkungen auf die Fahrtüchtigkeit, Vorschriften, Überprüfung und Feststellung der Beeinträchtigung, Folgen
12	Pflichten des Lenkers, wie Pflichten vor, während und nach der Fahrt, Überprüfung des Fahrzeuges auf Verkehrs- und Betriebssicherheit, soziale und ökologische Verantwortung, zusätzliche Pflichten

Tabelle 2: Theoretischer Basis-Lehrplan für die Ersterteilung aller Klassen (20 Unterrichtseinheiten)<sup>12</sup>

Abschnitt	Lehrinhalt
1	Technische Bauteile von Kraftfahrzeugen
1.1	Bereifung, wie Druck, Profil, Schäden, Pflege, Radwechsel, Gleitschutzeinrichtungen, Anfahren bei Schnee und Eis
1.2	Stoßdämpfer, wie Zweck, Schäden, Überprüfung, neue Entwicklungen
1.3	Lenkung, wie Störungen, Überprüfung, neue Entwicklungen
1.4	Elektrik, Elektronik, wie Hauptteile der elektrischen Anlage, wie Beleuchtungseinrichtungen, Signal- und Kontrolleinrichtungen, Vorrichtungen zum Freihalten des Gesichtsfeldes, Navigation
1.5	Motor – Kühlung – Schmierung, wie motorenadäquate Tanken, Einflussgrößen des Energieverbrauchs, Auspuffgase von Verbrennungsmotoren, Motorkühlung, Motorschmierung (Systeme), Kontrolleinrichtungen, Pflege und Wartung, Störungen, alternative Antriebskonzepte und weitere neue Entwicklungen
1.6	Kraftübertragung, wie Kupplung, Störungen, Schaltgetriebe, automatische und halbautomatische Getriebe, Differential, Antriebsarten
1.7	Bremsen, wie Überprüfungsmöglichkeiten, Hilfsbremsen, Feststellbremsen, Antiblockiersystem, Fahrdynamikregelungen, neue Entwicklungen
1.8	Maße und Gewichte, wie Begriffe, Beschreibungsgrößen, Kraftfahrzeug- und Anhängerarten
2	Fahrdynamische Grundlagen, wie Aufgaben des Reifens, Radlast und Reibungswert, Reibungskraft, Einflüsse durch Bau- und Antriebsart, Auswirkungen der Beladung, Einflüsse durch Seitenwind und Anhängerbetrieb, Schleudern, Schieben, Blockieren, Wasserkeilbildung, Aquaplaning, Strategien zur Vermeidung instabiler Fahrzustände
3	Lenkberechtigung, wie Umfang der Lenkberechtigung der Klasse B und anderer Klassen, Geltungsbereich der RL 2006/126/EG – nationale Klassen, Klassen mit Geltung im EWR, Lenkberechtigung auf Probe, Pflichten des Lenkers, ähnliche Dokumente
3.1	Anhängerbestimmungen, wie Veränderung des Fahrverhaltens, Vorschriften, Anhängervorrichtung, Beleuchtungs- und Signaleinrichtung, Bremsausrüstung, Zusatzausrüstung, Höchstgeschwindigkeit, Ankuppeln, Abkuppeln, Abstellen
3.2	Personenbeförderung, wie Vorschriften, Personenbeförderung auf Anhängern und Ladeflächen, Sicherheitseinrichtungen wie Knautschzone, Sicherheitsgurt, Kindersitze (Klasseneinteilung nach ECE, Sicherungssysteme wie Isofix u. dgl.), Airbag und deren Zusammenwirken
3.3	Beladung, Kennzeichnung überragender Ladung, Ladungssicherung
3.4	Abschleppen, wie Vorschriften, Möglichkeiten, wie Abschleppen mit Seil, Stange und teilweisem Hochheben
3.5	Besondere Verhaltensweisen im Zusammenhang mit der Benützung von Autobahnen und Autostraßen mit Kraftfahrzeugen der Klasse B
3.6	Besondere Verhaltensweisen im Zusammenhang mit Überholvorgängen mit Kraftfahrzeugen der Klasse B
3.7	Besondere Verhaltensweisen im Zusammenhang mit der Wahl der Fahrgeschwindigkeit mit Kraftfahrzeugen der Klasse B
3.8	Besondere Verhaltensweisen im Zusammenhang beim Hintereinanderfahren mit Kraftfahrzeugen der Klasse B

Tabelle 3: Theoretische Lehrinhalte für die Klasse B (12 Unterrichtseinheiten)<sup>13</sup>

Abschnitt	Schwerpunkt	Ort	Inhalt
Vorbereitung	Durchführung der Überprüfungen, die vor Antritt einer Fahrt notwendig sind, sowie richtige Inbetriebnahme des Kraftfahrzeuges	Wo das Kraftfahrzeug abgestellt ist	Rundgang- und Innenkontrollen, richtige Vorbereitung und Durchführung des Startes
Vorschulung	Elementare Fahrzeugbeherrschung	Parkplatz oder möglichst verkehrsfreie Straße	Die im § 70 Abs. 3 lit. b KFG 1967 angeführten Übungen
Grunds Schulung	Einführung in den Verkehrsraum, Aufbau des Drei-Blick-Trainings	Verkehrsarme Straßen	Richtiges Benützen der Fahrbahn, zielklares Bewegen
Hauptschulung	Aktives und passives Erleben der Verkehrsdynamik, Aufbau des Blickfiltertrainings	Fahren auf Straßen mit stärkerem Verkehr, Auswahl nach: Querstellen-, Mithalte- und Gegenverkehrsstrecken	Befahren ausgewählter Lehrstrecken und Manöverkommentierung
Perfektionsschulung	Einführung in die jeweils geeignetste Verkehrstaktik, kommentiertes Fahren, besondere Fahrzeugbeherrschung	Alle vom Standort aus erreichbaren Verkehrsräume	Zielfahren, Überlandfahrten, Dynomentraining, Defensivtaktik, spezielle Fahrzeugbeherrschung, Prüfungsvorbereitung
Überprüfung	Überprüfung des Kraftfahrzeuges auf Verkehrs- und Betriebssicherheit	Möglichst in verkehrsfreiem Raum	Einfache Überprüfungen, die man am Kraftfahrzeug ohne Werkzeug durchführen kann

**Tabelle 4: Praktischer Lehrplan für die Klasse B (12+x Unterrichtseinheiten)<sup>14</sup>**

Da sich in der Grundausbildung hinsichtlich der GDE-Matrix auf den ersten Blick gewisse inhaltliche Schwächen zeigen, wurde diesbezüglich weitergeforscht. Konkret wurden Antworten auf folgende Fragen gesucht:

1. Welche Stärken und Schwächen haben die theoretische und praktische Grundausbildung aus
  - a. ExpertInnensicht
  - b. Sicht der FührerscheinanwärterInnen/FahrschulabsolventInnen?
2. Welche Stärken und Schwächen haben die theoretische und praktische Prüfung?
3. Wie können Grundausbildung und Prüfung in Hinblick auf die GDE-Matrix verbessert werden?

<sup>14</sup> Anlage 10c KDV



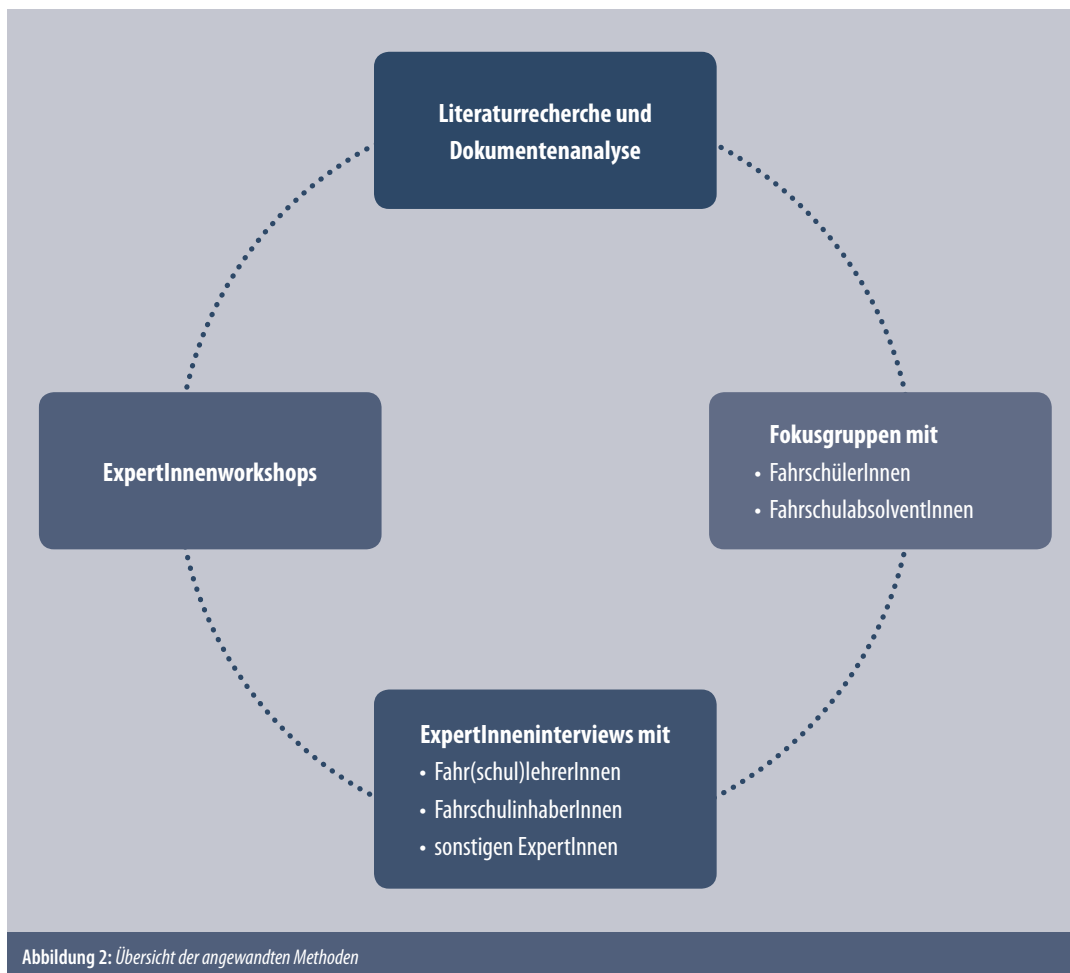
# 3

<b>3</b>	<b>METHODIK</b>	<b>30</b>
<b>3.1</b>	<b>Literaturrecherche und Dokumentenanalyse</b>	<b>31</b>
<b>3.2</b>	<b>ExpertInnenworkshop</b>	<b>31</b>
<b>3.3</b>	<b>ExpertInneninterviews</b>	<b>31</b>
<b>3.4</b>	<b>Fokusgruppen mit FahrschülerInnen/ FahrschulabsolventInnen</b>	<b>32</b>

# 3

## METHODIK

Aufgrund der explorativen Fragestellungen wurde für diese Studie ein qualitatives Forschungsdesign gewählt. Dabei standen neben Literaturrecherche und ExpertInnenworkshops vor allem leitfadengestützte Interviews mit diversen ExpertInnen und Gruppendiskussionen mit Fahr SchülerInnen/FahrschulabsolventInnen im Vordergrund (vgl. Abbildung 2). Alle erhobenen Daten wurden anschließend miteinander abgeglichen, aus dieser Status-quo-Dokumentation wurden sowohl Stärken als auch Schwächen der gegenständlichen Grundausbildung abgeleitet. Abschließend wurden im Projektteam methodische und inhaltliche Empfehlungen zur Verbesserung formuliert.



### 3.1 Literaturrecherche und Dokumentenanalyse

Um Stärken und Schwächen der Fahrausbildung für die Führerscheinklasse B identifizieren zu können, ist es erforderlich, das in Österreich bestehende Ausbildungssystem zu kennen. Aus diesem Grund wurden zu Projektbeginn relevante Rechtsgrundlagen gesichtet:

- Kraftfahrgesetz (KFG)<sup>15</sup>
- Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung (KDV)<sup>16</sup>
- Führerscheingesetz (FSG)<sup>17</sup>
- Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung (FSG-DV)<sup>18</sup>
- Verordnung über die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (FSG-VBV)<sup>19</sup>
- Führerscheingesetz-Fahrprüfungsverordnung (FSG-PV)<sup>20</sup>
- Straßenverkehrsordnung (StVO)<sup>21</sup>

In diesem Zusammenhang wurden nicht nur die gesetzlichen Rahmenbedingungen analysiert, sondern insbesondere die Lehrpläne für die theoretische und praktische Fahrausbildung (siehe Anlage 10a und 10c zu § 64b KDV) sowie die FahrschullehrerInnenausbildung (siehe Anlage 10d zu § 64c KDV) unter die Lupe genommen.

Zusätzlich wurden die Entwicklungen in anderen europäischen Ländern und die Bestrebungen innerhalb der EU betrachtet, um eventuelle Entwicklungstrends in der Fahrausbildung bei der Ableitung von Empfehlungen berücksichtigen zu können. In diesem Kontext spielt die 3. Führerscheinrichtlinie eine wesentliche Rolle, deren Regelungen mit 19.01.2013 innerhalb der EU angewendet werden müssen. Wichtige Impulse wurden außerdem einem aktuellen Bericht der CIECA (The International Commission for Driver Testing)<sup>22</sup> entnommen.

### 3.2 ExpertInnenworkshop

Um die langjährige Erfahrung von ExpertInnen im Bereich Fahrausbildung und die Perspektiven unterschiedlicher Professionen berücksichtigen zu können, wurde zu Projektbeginn sowie zu Projektende ein mehrstündiger Workshop durchgeführt. Während es beim ersten Workshop in erster Linie darum ging, einen Einblick in die Fahrausbildung und in eventuelle Stärken sowie Schwächen zu erlangen, stand die Erarbeitung von auf den Ergebnissen beruhenden Empfehlungen im Mittelpunkt des zweiten Workshops.

### 3.3 ExpertInneninterviews

Die Expertise und Erfahrung verschiedener Fahr(schul)lehrerInnen, FahrschulinhaberInnen, FahrprüferInnen, MeinungsbildnerInnen und EntscheidungsträgerInnen wurden mit Hilfe von ExpertInneninterviews abgefragt. Dabei handelt es sich um eine besondere Form des Leitfadeninterviews. Voraussetzung ist ein Katalog offen formulierter Fragen. Dies bewirkt erstens, dass die Befragten frei antworten können, statt aus vordefinierten Antworten auswählen zu müssen. Zweitens wird durch den Einsatz eines Interviewleitfadens die Vergleichbarkeit der Antworten gesteigert. Die Antworten erhalten eine Struktur, und es wird sichergestellt, dass während des Interviews keine Frage unbeantwortet bleibt.

15 BGBl 1967/267 idF BGBl 2015/73.

16 BGBl 1967/399 idF BGBl II 2015/40.

17 BGBl I 1997/120 idF BGBl I 2015/74.

18 BGBl II 1997/320 idF BGBl II 2015/54.

19 BGBl II 1999/54 idF BGBl II 2013/489.

20 BGBl II 1997/321 idF BGBl II 2015/187.

21 BGBl 1960/159 idF BGBl I 2015/123.

22 Weiße, B. & Kaufmann, K. (2015). Final Report. CIECA-RUE Road User Education Project. Brüssel: CIECA.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Befragten aufgrund ihres beruflichen Alltags Stärken und Schwächen des Ausbildungssystems gut kennen. Im Hinblick auf ihr Hintergrundwissen wurde den ExpertInnen nicht nur die Möglichkeit gegeben, Lob und Kritik zu äußern, sondern gleichzeitig mögliche Ansätze für eine Verbesserung der Führerscheinausbildung zu benennen. Da die ExpertInneninterviews aufgrund von Terminfindungsschwierigkeiten mit einigem zeitlichen Abstand stattfanden und parallel dazu immer wieder Fokusgruppen mit Fahr SchülerInnen/-absolventInnen abgehalten wurden, wurde der Leitfaden laufend entsprechend der neuen Erkenntnisse aktualisiert. Auf diese Weise konnten die Erkenntnisse nicht nur mehrfach abgesichert, sondern bei Bedarf auch weiter elaboriert werden.

Alle Interviews wurden bis auf eine Ausnahme<sup>23</sup> aufgezeichnet, transkribiert und mittels MAXQDA<sup>24</sup> codiert und ausgewertet sowie anschließend interpretiert. In der Transkription wurden Mundart-Aussagen ins Schriftdeutsche übertragen, verbale Auslassungen ergänzt und mittels Klammern deutlich gemacht. Die Aussagen wurden anonymisiert und lediglich die Rolle/Funktion der/des Befragten (Fahr SchülerIn, Fahr schulabsolventIn, Fahr(schul)lehrerIn, Fahr schulhaberIn, ExpertIn [EntscheidungsträgerIn, MeinungsbildnerIn, FahrprüferIn]) kenntlich gemacht. Insgesamt wurde zwischen April und Oktober 2015 die Expertise von 13 Fachleuten aus dem Fahr schulbereich eingeholt.

### 3.4 Fokusgruppen mit Fahr SchülerInnen/Fahr schulabsolventInnen

Eine Fokusgruppe ist eine leitfadenunterstützte, teilstandardisierte Gruppendiskussion. Ihr Einsatz erwies sich bei den Fahr SchülerInnen und Fahr schulabsolventInnen als zielführend, da auf diese Weise in der Gruppe Erfahrungen und Anforderungen erfragt und gemeinsame Ideen entwickelt werden können. Der Vorteil gegenüber einer quantitativen Befragung liegt darin, dass der Leitfaden nicht starr ist, sondern den aktuellen Entwicklungen in der Gruppe angepasst werden kann. Die TeilnehmerInnen setzen ihre eigenen Wertigkeiten und bringen innerhalb des groben Fragenrahmens jene Themen zur Sprache, die ihnen wichtig erscheinen.

In insgesamt vier moderierten Diskussionen erörterten jeweils zwischen sieben und 14 Fahr SchülerInnen bzw. Fahr schulabsolventInnen ihre Erfahrungen mit der Fahr schulausbildung (vgl. Tabelle 5). Die unterschiedliche Gruppengröße war hierbei nicht beabsichtigt, sondern ergab sich aufgrund der regional unterschiedlichen Teilnahmebereitschaft. Da eine Gruppengröße von acht bis zehn TeilnehmerInnen bei Fokusgruppen üblich ist und sich in allen vier Gruppen eine angeregte Diskussion entwickelte, wurde dieser Umstand in weiterer Folge nicht berücksichtigt.

Wie bei den ExpertInneninterviews (siehe Kapitel 3.3) wurde auch im Bereich der Fokusgruppen auf eine regionale und möglichst zielgruppengerichtete Streuung der GesprächspartnerInnen geachtet, um anschließend ein umfassendes Bild der Ausbildung zeichnen zu können. In diesem Zusammenhang fanden Aspekte des Theoretical Samplings Anwendung. Demnach wurden möglichst ähnliche Fälle und möglichst unterschiedliche Fälle zur Kontrastierung herangezogen. So fanden die Gruppengespräche sowohl im städtischen als auch ländlichen Bereich, im östlichen wie westlichen Österreich statt. Innerhalb der einzelnen Gruppen wurde auf Unterschiede hinsichtlich des Geschlechts, der kulturellen Herkunft und der Führerscheinvarianten geachtet.

<sup>23</sup> Wunsch des Interviewten

<sup>24</sup> weltweit führende Software zur qualitativen Datenanalyse

Ort der Fokusgruppe	TeilnehmerInnen	Tag der Fokusgruppe	Geschlecht	
			weiblich	männlich
Eisenstadt	14 TeilnehmerInnen	25.06.2015	4	10
Wien	7 TeilnehmerInnen	02.07.2015	2	5
St. Pölten	9 TeilnehmerInnen	15.07.2015	9	0
Salzburg	8 TeilnehmerInnen	17.09.2015	2	6

*Tabelle 5: Fokusgruppen mit FahrschülerInnen und FahrschulabsolventInnen*

Insgesamt wurden zwischen Juni und September 2015 die Erfahrungen von 38 FahrschülerInnen und FahrschulabsolventInnen aus verschiedenen Bundesländern und unterschiedlichen Alters eingeholt. Alle Äußerungen wurden aufgezeichnet, transkribiert und mittels MAXQDA codiert, um anschließend ausgewertet und interpretiert zu werden.

# 4

<b>4</b>	<b>ERGEBNISSE</b>	<b>38</b>
<b>4.1</b>	<b>Allgemeine Befunde zur Fahrausbildung der Klasse B</b>	<b>38</b>
4.1.1	Organisation und Struktur der Fahrschulen in Österreich	38
4.1.2	Auswahl der Fahrschule	39
4.1.3	Serviceorientierung der Fahrschulen	40
4.1.4	Kosten der Ausbildung	41
4.1.5	Kontrolle der Fahrschulen	42
4.1.6	Charakteristik der FahrschülerInnen	43
4.1.7	Werdegang und Kompetenz der/des Fahr(schul)lehrerin/ Fahr(schul)lehrers	47

<b>4.2</b>	<b>Befunde zur theoretischen Fahrausbildung</b>	<b>49</b>
4.2.1	Dauer der Theorieausbildung	49
4.2.2	Kursgröße	50
4.2.3	Vortragsstil	50
4.2.4	Angewandte Lehr- und Lernmethoden	51
4.2.5	Lehr- und Lernunterlagen	55
4.2.6	Lehr- und Lerninhalte	56
<b>4.3</b>	<b>Befunde zur praktischen Fahrausbildung</b>	<b>58</b>
4.3.1	Anzahl der Fahrstunden	58
4.3.2	Inhalt der Fahrstunden	58
4.3.3	Verhältnis zwischen FahrschülerIn und FahrlehrerIn	59
4.3.4	Mehrphasenausbildung	61
4.3.5	Private Übungsfahrten (L17, L)	61
4.3.6	Alternative Fahrsimulator	65
4.3.7	Zusammenspiel von praktischer und theoretischer Fahrausbildung	66
<b>4.4</b>	<b>Befunde zur Prüfung</b>	<b>67</b>
4.4.1	Theoretische Prüfung	67
4.4.2	Praktische Prüfung	70



# 4

## ERGEBNISSE

### 4.1 Allgemeine Befunde zur Fahrausbildung der Klasse B

#### 4.1.1 Organisation und Struktur der Fahrschulen in Österreich

In Österreich gibt es eine nahezu flächendeckende Versorgung mit Fahrschulen. Eine Datenbankrecherche über die österreichische Wirtschaftskammer ergab eine Auflistung von 366 Fahrschulen (Stand: 07/2015), in denen die Führerscheinklasse B unterrichtet wird.

Bundesland	Fahrschulen mit Klasse B-Ausbildung
Burgenland	18
Kärnten	24
Niederösterreich	71
Oberösterreich	70
Salzburg	26
Steiermark	61
Tirol	30
Vorarlberg	14
Wien	52
<b>GESAMT</b>	<b>366</b>

*Tabelle 6: Fahrschulen mit Klasse B-Ausbildung in Österreich nach Bundesländern (Stand: 07/2015)*<sup>25</sup>

Die ExpertInneninterviews zeigten, dass sich die Fahrschulen in ihrer Größe und Struktur wesentlich unterscheiden. Fahrschulen können etwa kleine Familienbetriebe sein oder auch große Fahrschulverbände mit mehreren Standorten. Es stellte sich heraus, dass viele Fahrschulen miteinander kooperieren, auch über Bundesländergrenzen hinweg. Dies können Zusammenschlüsse auf verwandtschaftlicher oder organisatorischer Basis sein. Beispiele dafür sind Franchise-Systeme wie das Modell „Easy Driver“ oder „Zebra“.

Ein sehr interessantes und bislang in Österreich einzigartiges Fahrschulkonzept findet sich in der Südoststeiermark in Form der Fahrschule „Thermenland“, die zusätzlich einen Internatsbetrieb führt. Die FahrschülerInnen reisen für eine Aufenthaltsdauer von 17 Tagen zur Fahrschule an, übernachten dort – soweit sie nicht aus dem nahen Umland stammen – und absolvieren in dieser Zeit ihre Führerscheinausbildung. Konkret kommen die FahrschülerInnen am Sonntag am Fahrschulort an, der Kurs startet am Montag darauf, und 14 Tage später findet der erste Theorieprüfungsteil statt, am Mittwoch darauf die praktische Prüfung. Während des gesamten Kurses bleiben die SchülerInnen im Regelfall zum Essen, Schlafen und Lernen im angeschlossenen Internat. Nach Aussage der Fahrschulinhaberin entwickeln sich dabei enge Lerngruppen, die einander auch in der Freizeit unterstützen, mit dem gemeinsamen Ziel, den Führerschein zu erwerben.

<sup>25</sup> WKÖ, Fahrschulstandorte in Österreich. Verfügbar unter: <http://www.fahrschulen.co.at> (23.09.2015)

*„Wir haben Computer, die rund um die Uhr zur Verfügung stehen, wo jeder gratis lernen kann, wo sich dann auch wirklich die Gruppen zusammentun und gemeinsam gelernt wird, was natürlich auch den Vorteil hat, dass alle an einem Strang ziehen.“ (Fahrschulinhaberin)*

Laut Aussage der Fahrschulinhaberin sei das Angebot offensichtlich so attraktiv, dass sogar FahrschülerInnen aus Vorarlberg anreisen würden. Ihrer Erfahrung nach scheint die Internatsfahrschule auch für ältere FahrschülerInnen, die ihre Führerscheinprüfung bisher noch nicht positiv ablegen konnten, eine willkommene Alternative zu sein.

*„Wir haben auch viele Über-20-Jährige da, die es auch schon ein paar Mal irgendwo probiert haben und einfach vielleicht zu faul zum Lernen waren oder andere Sachen wichtiger waren. Und die schon ein paar Anläufe hatten und sagen, ok, jetzt ziehe ich es durch, dafür fahre ich dorthin. (...) Daher haben wir auch Personen höheren Alters bei uns. Nicht nur die klassischen 17- oder 18-Jährigen.“ (Fahrschulinhaberin)*

Im Zuge der ExpertInneninterviews und Fokusgruppen stellte sich heraus, dass die Fahrschulbranche generell immer noch eine Männerdomäne darstellt. Die überwiegende Mehrheit der FahrschulbesitzerInnen und Fahr(schul)lehrerInnen ist den vorliegenden Angaben zufolge männlich. Technik, Auto und Führerschein scheinen also auch heute noch zu den männlich konnotierten Feldern der Gesellschaft zu gehören, obwohl der Frauenanteil an den Führerscheinneulingen mittlerweile bei rund 50% liegt<sup>26</sup>. Der geringe Anteil an Fahr(schul)lehrerinnen wird von Personen, die in diesem Berufsfeld tätig sind, unter anderem mit den nicht familienfreundlichen Arbeitszeiten erklärt.

*„Wir haben sehr familienfeindliche Arbeitszeiten. Arbeitszeiten bis 20 Uhr sind der Regelfall, bei Nachtfahrten bis 23 Uhr. Dann noch zusätzlich Hausfrau und Mutter zu sein, ist schwierig. Selbst wenn Frauen mal Fahrlehrerinnen sind, ist es dann, sobald Kinder kommen, ein zunehmendes Problem. Die klassische Wunschzeit einer Frau von 8-12 Uhr, während die Kinder in der Schule sind, spielt es nicht, weil da hab ich keinen Bedarf, da scheitert es einmal daran. Bei den Mitarbeitern im Büro aber nicht. Büromitarbeiter sind daher sehr häufig weiblich.“ (FahrschulinhaberIn)*

#### 4.1.2 Auswahl der Fahrschule

Die Gespräche mit FahrschulinhaberInnen und FahrschülerInnen bzw. FahrschulabsolventInnen zeigen, dass Fahrschulen, speziell im ländlichen Raum, aufgrund sozialer Empfehlungen ausgewählt werden.

*„Es gibt ja auch Orte, wo es zwei Wirtshäuser gibt und zu dem einen gehen alle und zu dem anderen nicht, ohne dass da vier Sterne draufstehen. Das wird im Großraum Wien jetzt vielleicht nicht so funktionieren, aber am Land ist es halt schon so, dass man im Freundeskreis einfach hört, die Fahrschule ist gut, die Tanzschule ist gut, die Pizzeria ist gut... (...) Und dann geht man halt dahin oder dorthin.“ (FahrschulinhaberIn)*

*„Bei mir war’s vor allem so, dass Cousins, Mama, Papa alle schon dort waren und nichts Negatives darüber gesagt haben.“ (FahrschülerIn)*

Im städtischen Raum, vor allem in Wien oder Graz, findet die Auswahl offenbar stärker zufällig oder aufgrund von Werbemaßnahmen statt. Eine Variante davon ist die marketinggestützte Adressierung bestimmter Zielgruppen.

*„Als Fahrschule kannst du niemals alle Zielgruppen ansprechen. (...) Aber Stadt ist auch nicht gleich Stadt: Im 22. Bezirk stelle ich mir BMWs hin und dann kommen [die FahrschülerInnen] und sagen, BMW ist super. Im*

<sup>26</sup> Siehe [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/energie\\_umwelt\\_innovation\\_mobilitaet/verkehr/strasse/fuehrerscheine\\_lenkberechtigungen/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_umwelt_innovation_mobilitaet/verkehr/strasse/fuehrerscheine_lenkberechtigungen/index.html) (12.08.2015)

*13. Bezirk brauche ich keinen BMW als Fahrschulauto, weil das 3er Cabrio steht eh schon zu Hause. Mit einem Ferrari kann ich mir aus ganz Wien die ganzen Leute anziehen, die die Kappe verkehrt tragen und denen die Hose im Schritt hängt. Die fotografieren sich mit dem Ferrari und stellen das auf Facebook. Das ist ein Marketingkonzept. Ich stoße dabei aber die Mädels, die im 19. Bezirk wohnen und ins Sacré Coeur gehen, eher ab (...) Du musst einfach überlegen, wo geht was.“ (FahrschulinhaberIn)*

Häufig genannte Auswahlkriterien sind darüber hinaus die gute Erreichbarkeit oder beworbene Dienstleistungen, wie das „Nach-Hause-Bring-Service“/„Bring-Home-Service“. Ein zentrales Auswahlkriterium ist auch der Preis des Führerscheins. Hier wurde von einigen FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen bemängelt, dass die Preisgestaltung der Fahrschulen für sie undurchsichtig war. Das führte zum Teil zu einem unnötigen Misstrauen gegenüber der Fahrschule.

Attraktiv ist auch die „Bestpreis-Garantie“, die einige Fahrschulen bieten: Sollte die/der FahrschülerIn in derselben Stadt von einer anderen Fahrschule ein schriftliches günstigeres Angebot erhalten, wird der günstigere Preis verrechnet.

Kritisch äußern sich die befragten FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen in diesem Zusammenhang zu den Vergleichsmöglichkeiten einzelner Fahrschulen. So wird konkret der Wunsch nach mehr Transparenz der Angebote gefordert. Einige weisen sogar dezidiert darauf hin, dass für die Auswahl einer passenden Fahrschule nicht genügend Informationen zur Verfügung standen.

*„Am Anfang wusste ich überhaupt nicht, zu welcher Fahrschule ich gehen soll, und wenn man sich die Homepages von den Fahrschulen anschaut, dann stehen da teilweise ganz wenige Informationen drauf, teilweise total verwirrend. Auch die Preise stehen teilweise nicht drauf, dann gibt es wieder so viele Extrakosten, die möglicherweise noch hinzukommen – es ist ein ziemlicher Dschungel, wo man schwer Durchblick hat und man nicht weiß, wie man das jetzt überhaupt vergleichen kann.“ (FahrschülerIn)*

Um Fahrschulen zukünftig besser beurteilen und vergleichen zu können, schlagen die FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen eine unabhängige Beurteilungsplattform im Internet vor. In einem solchen Bewertungssystem müsste allerdings kontrolliert werden, dass tatsächlich nur FahrschulabsolventInnen eine Wertung abgeben können. Darüber hinaus sollte ein Anreizsystem geschaffen werden, damit diese Bewertungen auch tatsächlich vorgenommen werden.

#### 4.1.3 Serviceorientierung der Fahrschulen

Kritisiert wurde von einigen FahrschülerInnen und FahrschulabsolventInnen der Umstand, als zahlende KundInnen nicht ausreichend ernstgenommen zu werden sowie eine mangelnde Flexibilität von Seiten der Fahrschule, beispielsweise bei Verschiebungen von Fahrstunden oder der Bereitstellung von Unterrichtsmaterialien in unterschiedlichen Formaten.

*„Wenn man Sachen nachgefragt hat, wurden die Fragen beantwortet mit „Das solltest du selber wissen“, „Das kannst du nachlesen“ oder „Das hab ich schon erzählt“. Wenn man etwas aussetzen hatte, was auch immer es war, ist es ignoriert worden.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Die Auskünfte vom Sekretariat waren, find ich, sehr unzureichend. [Dieses] hatte einen schlechten Überblick, wie was abläuft. Gab wenige Auskünfte, ich muss mir halt die Informationen selber holen, und man hat wegen jeder Kleinigkeit zur Fahrschule rennen müssen, es ist total wenig telefonisch ausgemacht worden, sehr mühsam und umständlich.“ (FahrschulabsolventIn)*

Gleichzeitig zeigten Positivbeispiele, dass oft kleine Angebote, wie ein „Bring-Home-Service“ oder ein Erinnerungs-SMS betreffend die bevorstehenden Fahrstunden besonders geschätzt werden.

*„Bei meiner Fahrschule war es wirklich so, dass man immer hinkommen hat können, auch wenn du Hilfe gebraucht hast mit dem Lernen oder irgendwelche Termine verschieben wolltest, die waren wirklich immer voll offen.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Bei mir war es auch super. Alles, was ich machen musste, war mich für den Führerschein anzumelden, und dann ist eigentlich alles von selber gelaufen. Sie haben an alles erinnert und gleich am Kalender gezeigt, wann was fällig ist.“ (FahrschulabsolventIn)*

Insgesamt zeigt sich, dass der administrative Bereich der einzelnen Fahrschulen eine nicht unwesentliche Rolle spielt, wenn es um die Gesamtzufriedenheit mit der Fahrschulausbildung geht.

#### 4.1.4 Kosten der Ausbildung

Die Führerscheinkosten waren sowohl in den ExpertInneninterviews als auch in den Fokusgruppen immer wieder Thema. Während von Fahrschulseite argumentiert wurde, dass eine qualitativ hochwertige Ausbildung auch Kosten verursacht, waren die TeilnehmerInnen in den meisten Fällen anderer Ansicht.

*„Mein erstes großes Minus für die Fahrschule ist, dass sie wirklich sehr teuer ist.“ (FahrschülerIn)*

*„Also ich finde, es ist generell zu teuer. Wenn man bei XY z.B. das „Sparpaket“ genommen hat, hat man nur das Nötigste bekommen.“ (FahrschulabsolventIn)*

Dabei stand jedoch meist nicht unbedingt der Gesamtpreis in der Kritik, als vielmehr eine als intransparent wahrgenommene Preispolitik. So wurde mehrmals kritisiert, dass fortlaufend neue Kosten und Gebühren hinzugekommen seien und es wünschenswert wäre, von Anfang an über die realen Kosten Auskunft zu erhalten.

*„Und eben auch zu viele Extrakosten, ich hab L17 und A1 gemeinsam gemacht und ich hab sicher das Doppelte gezahlt, was der Preis am Anfang war, mit Amtsarzt und Führerschein ausstellen lassen (...) und das ist zu viel Geld, wenn man es selber zahlen muss.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Ich hab's schlecht gefunden bei der Theorieprüfung, wenn man die nicht schafft, ist es ein Betrag von EUR 90,-, den man zahlen muss, obwohl die Prüfung selbst nur EUR 11,- kostet. Da versteh ich nicht, wo das Geld dann hingehht.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Das Nächste war das Zahlungsmodell, wo du wegen jeder Kleinigkeit zahlen musst und du am Anfang keine Auskunft kriegst (...), wie viel das Gesamtpaket kostet. Jedes Mal wieder etwas bar zu bezahlen. Jede Perfektionsfahrt, jedes Buch, jede Unterlage, jede CD, alles war extra übermäßig hoch angesetzt.“ (FahrschulabsolventIn)*

Einige FahrschülerInnen zeigten auch Unverständnis darüber, dass sie Kurse besuchen und bezahlen mussten, deren Inhalte sie schon auf anderem Weg gelernt hatten. So berichtete beispielsweise eine/ein FahrschülerIn von ihrer/seiner ehrenamtlichen Arbeit in einer Rettungsorganisation, im Zuge derer sie/er eine sehr umfassende Erste-Hilfe-Ausbildung erhalten hatte und dennoch den weniger umfangreichen Erste-Hilfe-Kurs während der Führerscheinausbildung machen musste. Bei einigen FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen entstand aufgrund der eigenen Erfahrungen der Eindruck, dass es den Fahrschulen in erster Linie ums Geldverdienen ginge. In den ExpertInneninter-

views klang dieses Problem auch immer wieder durch. Als besonders problematisch empfanden die ExpertInnen die Tatsache, dass Fahrschulen theoretisch zusätzliches Geld durch Prüfungsgebühren und Übungsstunden verdienen, wenn sie SchülerInnen nicht ausreichend geschult in eine Prüfungssituation schicken.

Auch die intransparente Preispolitik ist nicht nur den FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen, sondern auch den ExpertInnen bewusst. In den ExpertInneninterviews wurde mehrfach auf die Schwierigkeit hingewiesen, einen Preisaushang in Fahrschulen zu finden bzw. bei Vorhandensein diesen zu durchblicken. Als Alternative zum Preisaushang wurde von einer/einem ExpertIn/-en daher vorgeschlagen, dass der Fachverband in der Wirtschaftskammer Standardpreise und jeweils enthaltene Leistungen im Internet zur Verfügung stellen könnte.

*„Vom Gesetz her hatte man versucht, diese Problematik vor Jahren schon in den Griff zu bekommen. Es wäre in jeder Fahrschule in der Nähe des Eingangs ein so genanntes Tarifblatt gesetzlich vorgeschrieben. Wenn ich mir das Tarifblatt anschau, kenn ich mich aber auch nicht aus. Die Grundidee ist vorhanden, es wird das Tarifblatt präsentiert, das am Eingang der Fahrschule aufgehängt wird, aber das Tarifblatt ist für den normalen Kunden fast nicht nachvollziehbar.“ (ExpertIn)*

Zwei ExpertInnen nannten erfreulicherweise Zahlen, anhand deren sich die Ausbildungskosten objektivieren lassen. So kam es laut VerbraucherInnenpreisindex in den letzten Jahrzehnten lediglich zu einer geringen Verteuerung der Führerscheinausbildung in Österreich. Würde man die Ausbildungskosten, die Ende der 1980er Jahre zwischen 12.000 und 14.000 Schilling (EUR 870,- bis EUR 1.020,-) lagen, anhand des Indexes hochrechnen, ergäbe sich ein aktueller Führerscheinpreis von zumindest EUR 2.000,-. In der Realität finden sich aber bereits Angebote um EUR 600,-, die allerdings das Preis-Leistungs-Verhältnis in Frage stellen. In diesem Zusammenhang ist es daher auch fraglich, ob regionale Preisunterschiede, die oft dem harten Konkurrenzkampf, v.a. im städtischen Bereich, geschuldet sind, gerechtfertigt sind. Neben dem VerbraucherInnenpreisindex wurde auch das Verhältnis von Ausbildungskosten und Ausgaben für den motorisierten Individualverkehr im Laufe eines Lebens herangezogen. So schätzte ein Experte, dass eine/ein LenkerIn in ihrem/seinem Leben für das Autofahren rund EUR 200.000,- ausgeben würde und die Ausbildungskosten davon etwa 0,5% bis max. 1% ausmachen würden. Ähnlich dem VerbraucherInnenpreisindex zeigt dieses Ausgabenverhältnis, dass die oft als hoch empfundenen Ausbildungskosten keinesfalls unangemessen sind. Daher ist seitens mehrerer ExpertInnen nicht nachvollziehbar, dass KonsumentInnenschutzorganisationen, wie etwa die Arbeiterkammer, eine Politik des Preisdumpings unterstützen, indem sie dazu auffordern, zur günstigsten Fahrschule zu gehen, und damit gleichzeitig die Qualität drücken.

#### 4.1.5 Kontrolle der Fahrschulen

Die behördliche Kontrolle der Fahrschulen wurde zu Beginn des Jahrtausends im Zuge der Verwaltungsreform den Bezirksverwaltungsebenen übergeben, was einige Schwierigkeiten mit sich brachte. Die Bezirksverwaltungsbehörden verfügen nicht immer über Personen, die für eine derartige Kontrolltätigkeit ausreichend ausgebildet sind und auch vergleichbare Voraussetzungen mitbringen. Dementsprechend weichen nach Aussagen mehrerer ExpertInnen die Ergebnisse dieser Kontrollen von Bezirk zu Bezirk voneinander ab. Da die Fahrschulen zumeist überregional organisiert sind, führt dies zu einer Schieflage in der Rechtssicherheit und Schwierigkeiten in der Organisationsführung. Auf ministerieller Ebene wird laut ExpertInnenaussage dieser Problematik durch eine Reihe von Maßnahmen entgegengewirkt. So sollen zukünftig einheitliche Qualitätsmaßstäbe gelten, wofür ein Handbuch und Checklisten entwickelt werden. In einer eigenen Datenbank sollen Informationen gesammelt werden, die die Verantwortlichen in den Bezirkshauptmannschaften informieren, welche

Ergebnisse bei anderen Inspektionen erzielt wurden. Um die Verantwortlichen weiterzubilden, sollen Fortbildungsangebote entwickelt werden. Ähnliche Qualitätssicherungsmaßnahmen wurden bereits auf Ebene der Fahrprüfung gesetzt.

Abgesehen von den unterschiedlichen Abläufen im Rahmen der behördlichen Überprüfung von Fahrschulen wurde auch das Problem der Sanktionierung von Fahrschulen, die nicht die erforderlichen Qualitätsstandards einhalten, angesprochen. Laut Auskunft einer/eines Fahrschulinhaberin/Fahrschulinhabers bestünde derzeit die einzige Sanktionsmöglichkeit darin, die Unterrichtserlaubnis zu entziehen, was für kleinere Verstöße eine zu harte Strafe wäre.

#### 4.1.6 Charakteristik der FahrschülerInnen

Von den meisten KandidatInnen wird die Führerscheinausbildung als reines Mittel zum Zweck betrachtet: um möglichst rasch die Lenkberechtigung zu erhalten und die Prüfung davor reibungslos zu bestehen. Der eigentliche Zweck, die wahre Befähigung zum Fahren zu erlangen und ein Bewusstsein für das Verkehrsgeschehen und richtige Verhalten im Straßenverkehr zu erreichen, tritt dabei bei vielen FahrschülerInnen tendenziell in den Hintergrund.

*„Mit der Einstellung, mit der ein Kandidat in die Fahrschule kommt, ist natürlich klar, dass er den Führerschein erlangen will. Wenn ich jetzt als Fahrschule die anderen Punkte hintansetze und jemand nur für die Prüfung trainiere, dann werden die anderen Ziele nicht erreicht.“ (ExpertIn)*

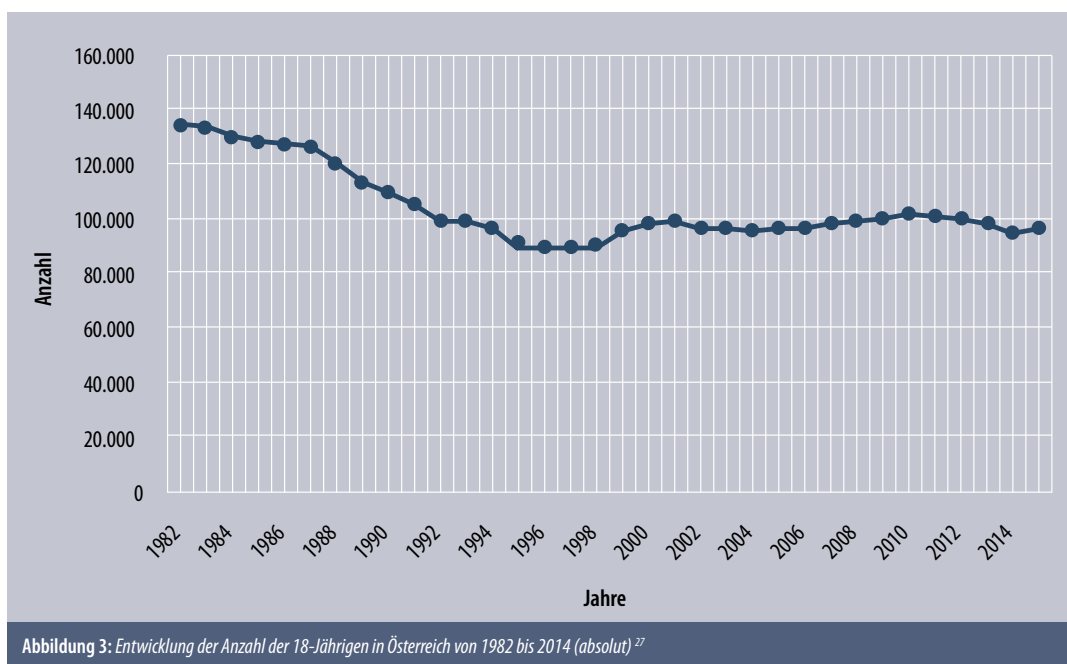
Während sich das oberste Ziel aller FahrschülerInnen im Laufe der Zeit nicht verändert hat, haben sich jedoch die Rahmenbedingungen verändert, mit denen Fahrschulen konfrontiert sind. So beeinflussen im städtischen Bereich, hier vor allem in Wien, Faktoren wie der gute Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, die Kosten für den Besitz eines Pkw (Stichwort „Parkraumbewirtschaftung“), aber auch die postmaterialistische Bewusstseinsänderung, dass Menschen eher auf den Individualverkehr mit Pkw verzichten, die Anzahl der FührerscheinwerberInnen. Damit verbunden sinkt die Motivation potenzieller FührerscheinkandidatInnen, da sie aufgrund der angebotenen Alternativen nicht unbedingt auf eine eigene Lenkberechtigung angewiesen sind, und das durchschnittliche Alter der FührerscheinkanwerberInnen steigt, da selbstständige Mobilität eben auch ohne Führerschein möglich ist. Am Land zeigt sich mit der Einführung der L17-Ausbildung ein gegenteiliger Trend. Aufgrund des geringeren Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln und des gleichzeitig vorhandenen Wunsches nach früher Selbstständigkeit nimmt hier die Nachfrage zu. D.h., dass Fahrschulen in Abhängigkeit von ihrem Standort mit unterschiedlichsten Herausforderungen konfrontiert sind.

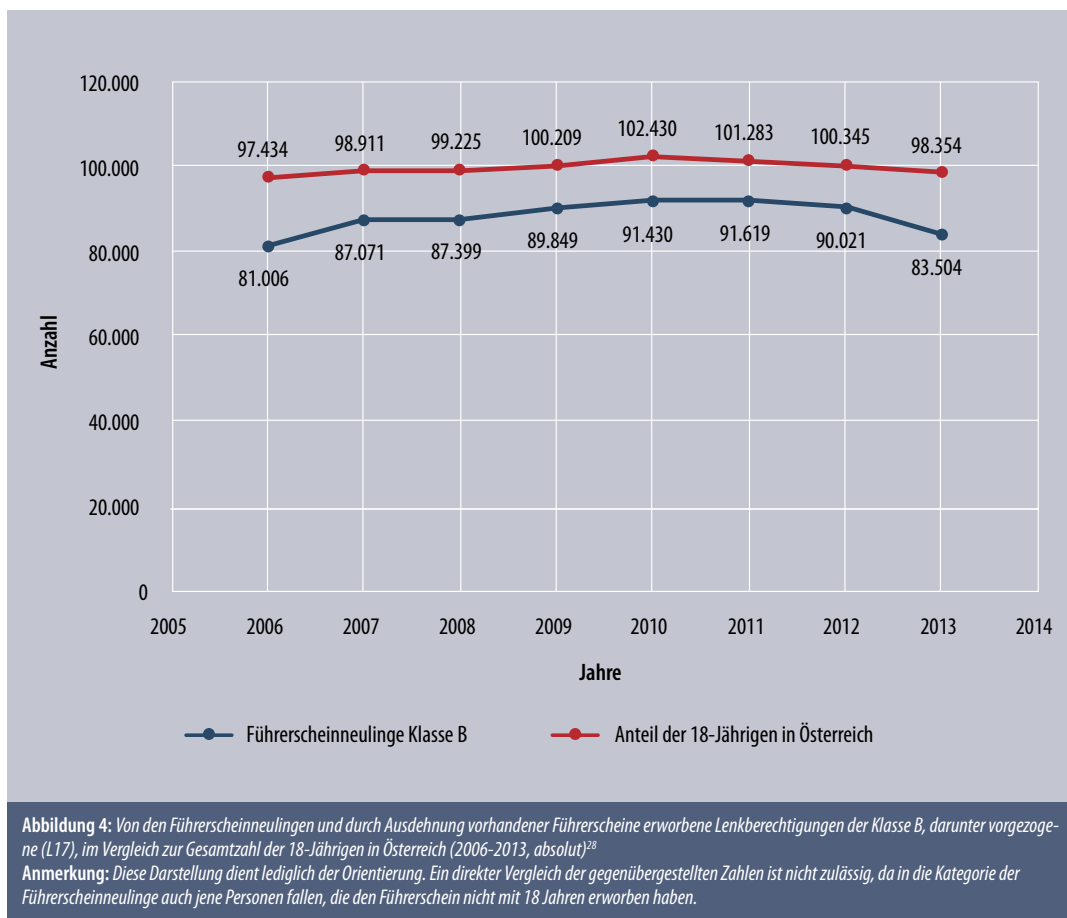
*„Ja, da verändert sich vieles. Der Führerschein steht für Jugendliche nicht mehr ganz vorne in der Dringlichkeit, das heißt, wir beobachten, dass das nicht nur aus finanziellen Gründen so ist, sondern einfach, weil sie sagen: ‚Ich brauch‘ jetzt momentan kein Auto, daher brauch‘ ich keinen Führerschein‘. Das kann zu einem Teil im Gesinnungswandel in Richtung Grün begründet sein, das kann aber auch darin begründet sein, dass man in der Stadt mit einem Auto immer schlechter aufgestellt ist. Wo stell ich es hin, Stichwort Parkraumbewirtschaftungen. Gerade in diesem Alter, mit 18, ist man vor allem in den Ballungsräumen mit Parkzonenbewirtschaftung unterwegs. Da kriegt aber nur der Papa für sein Auto ein Pickerl, und da die 18-Jährigen aber noch meist zu Hause wohnen, haben die dann mit ihrem Auto ein Parkproblem.“ (ExpertIn)*

*„Wir beobachten das, weil wir ja doch gute Kontakte über die „Easy Driver“-Organisation haben, auch in Linz und Innsbruck. Das ist dort in den Ballungsräumen das gleiche Problem, wie wir es in Wien haben. Da mag es noch am Land, in den einen oder anderen Ecken von Österreich, wo der Postbus halt doch nur fünfmal am Tag fährt, eine größere Bereitschaft geben, mit 18 den Führerschein zu machen.“ (ExpertIn)*

Insgesamt ging in den letzten Jahrzehnten auch aus demografischen Gründen (Rückgang der Anzahl der 18-Jährigen innerhalb der Bevölkerung) die Zahl der FahrschülerInnen zurück (siehe Abbildung 3). Nachdem die Anzahl der 18-Jährigen in den letzten Jahren jedoch nur noch geringen Schwankungen unterlag, hat sich auch die Anzahl der Führerscheinneulinge vorerst auf einem gleichbleibenden Niveau eingependelt (vgl. Abbildung 4).

*„Aber tendenziell gehen natürlich die Führerscheinausstellungen zurück, weil weniger Kinder kommen. Es wird einiges durch den Zuzug kompensiert, aber die lassen sich teilweise nur den Führerschein umschreiben.“*  
(ExpertIn)





Neben der Anzahl der FahrschülerInnen änderte sich in den letzten Jahren auch, wie bereits erwähnt, ihr durchschnittliches Alter. So zeigt sich auf dem Land ein Trend zu immer jüngeren FührerscheinanwärterInnen, während in der Stadt – wenn überhaupt – meist erst mit Mitte 20 der Führerschein angestrebt wird. Über-30-jährige FahrschülerInnen der Führerscheinklasse B sind generell auch heute noch die absolute Ausnahme.

*„(...) aber es sind wirklich wenige. Im B-Führerscheinbereich sind schon noch die meisten irgendwo um die 17, wobei eigentlich 16. Sie dürfen mit 16 beginnen, und im Alter von 16 bis 25 sind sicher 90% der Leute. Ganz selten sind es Leute, die im fortgeschrittenen Alter noch einen B-Führerschein machen. In anderen Klassen gibt's das schon noch – im Gegenteil, dort ist es sogar der häufigere Fall. Einen 18-Jährigen, der CE macht, sieht man äußerst selten, wirklich äußerst selten.“ (ExpertIn)*

Tendenziell meinten die ExpertInnen, dass ältere FahrschülerInnen vorsichtiger agieren, aber auch mehr Fahrstunden benötigen würden. Eine/ein FahrlehrerIn stellte sogar eine diesbezügliche Faustregel auf, die ihre/seine persönlichen Erfahrungen widerspiegelte: „So alt, wie der Fahrschüler in Lebensjahren ist, so viele Fahrstunden benötigt er“.

*„Aber lustig ist es mit vierzig nicht mehr so. Man merkt da auch, dass die schon anders denken. Die haben in ihrem Leben schon mehr gesehen, vielleicht mehr Unfälle. Der geht gar nicht mehr so frei heran an die Sache. Der 18-Jährige denkt sich noch nicht so viel dabei. Bis er in die ersten Situationen kommt, aus denen ich ihn rausrette.“ (FahrlehrerIn)*



Auch die Zunahme von FührerscheinanwärterInnen mit Migrationshintergrund wurde seitens der ExpertInnen thematisiert. Lediglich zwei der Befragten sahen jedoch hierin aufgrund von Verständigungsschwierigkeiten ein Problem.

*„In Österreich sprechen viele junge Menschen mit Migrationshintergrund einwandfrei Deutsch, denn das ist mittlerweile die dritte Generation.“ (ExpertIn)*

Die ExpertInnen berichteten, dass in den Fahrschulen versucht werde, FahrschülerInnen mit Migrationshintergrund FahrlehrerInnen gleicher oder ähnlicher Herkunft zuzuordnen. Die betroffenen FahrschülerInnen scheinen diese Vorgehensweise zu begrüßen, da sie sich bei FahrlehrerInnen derselben Ethnie, so die ExpertInnensicht, wohler fühlen würden.

*„Wir haben einen Mitarbeiter, der zwar tadellos Deutsch, aber auch Persisch spricht, und es gibt doch eine persische Gemeinschaft in Wien, und wenn die jemanden haben, die kommen mittlerweile zu uns. Und wahrscheinlich wird's Kollegen von anderen Fahrschulen geben, die sowas Ähnliches mit anderen Fremdsprachen erleben.“ (FahrschulinhaberIn)*

Einzelne befragte ExpertInnen wiesen aufgrund eigener Erfahrungen darauf hin, dass kulturelle Unterschiede auch in Fahrschulen zum Problem werden können. Sie rieten daher davon ab, ausschließlich über die/den Fahr(schul)lehrerIn mit einer/einem FahrschülerIn zu kommunizieren, um Missverständnissen vorzubeugen.

*„Wir sind mit einem Mitarbeiter ausländischer Abstammung mal fürchterlich eingefahren. (Wir haben) erst so nach und nach festgestellt, dass der in die eigene Tasche arbeitet und seine eigenen Landsleute über den Tisch zieht, und das wollte ich eigentlich nicht haben. (...) Wenn man selber die Sprache nicht kann, kann man nur sehr oberflächlich feststellen, ob der jetzt ordentlich arbeitet oder nicht. Das ist immer das Riesenproblem, da muss man aufpassen, dass nicht eine Fahrschule in der Fahrschule entsteht.“ (FahrschulbesitzerIn)*

FahrschulinhaberInnen haben darüber hinaus bei Prüfungen mit SprachhelferInnen ein ungutes Gefühl. Sie stellen sich die Frage, inwiefern Fachvokabular angemessen übersetzt wird und wünschen sich, dass zumindest Grundkenntnisse der deutschen Sprache vorhanden sind, um sich verständigen zu können.

*„Bei der Prüfung dürfen sie (SprachhelferInnen) eh nicht dabei sein, weil ja die Sprachen Serbokroatisch, Türkisch,... am Computer gewählt werden können. Aber bei der praktischen Prüfung ist das natürlich auch für die Prüfer ein Riesenproblem. (...) Es darf ein Sprachhelfer dabei sein, der muss nicht, so wie früher, ein gerichtlich beeideter Übersetzer sein, sondern ein Sprachhelfer. Da ist nicht ganz sicher, ob der wirklich weiß, was ein Tiefenwertindikator ist und wie der das übersetzt. Da haben die Prüfer nach wie vor noch Probleme. Deswegen fragen sie eher nach etwas zum Zeigen etc.“ (FahrschulinhaberIn)*

*„Ja, das liegt daran, dass eben auch Personen aus anderen Kulturkreisen bei uns einen Führerschein machen, die das Problem haben, (...) in welcher Sprache sie dann die Prüfung ablegen, weil ihre Muttersprache wird hier oft nicht angeboten. Das kann dann schon zu Problemen führen. (...) so viel, dass er rechts, links, oben und unten versteht, so viel sollte er schon verstehen.“ (FahrschulinhaberIn)*

#### 4.1.7 Werdegang und Kompetenz der/des Fahr(schul)lehrerIn/Fahr(schul)lehrers

Eine zentrale Rolle in der Führerscheinausbildung nehmen die Fahr(schul)lehrerInnen ein. Nach Aussage der Fachgruppe der Fahrschulen in der Wirtschaftskammer (Tempfer, 2010) gab es im Juni 2010 in Österreich rund 2.000 Fahr(schul)lehrerInnen in rund 370 Fahrschulen. Diese Personen sind der Dreh- und Angelpunkt der Ausbildung und tragen in ihrer Position viel Verantwortung. In den Befragungen zeigte sich, dass ein großer Teil der Fahr(schul)lehrerInnen sehr gute Leistungen erbringt. Es konnte jedoch leider auch festgestellt werden, dass die Arbeitsweise einiger VertreterInnen dieses Berufsstands aus pädagogischer Sicht als problematisch erachtet werden muss.

Unterschieden wird in Österreich zwischen FahrlehrerInnen, die nur den praktischen Ausbildungsteil unterrichten und FahrschullehrerInnen, die auch den Theorieteil lehren. Um den Beruf überhaupt ergreifen zu können, muss die/der InteressentIn folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Besitz der Lenkberechtigung für die beantragte Führerschein-Klasse seit mindestens 3 Jahren
- Vertrauenswürdigkeit (Auszug aus dem Strafregister ohne Eintragung), keine Bestrafung wegen schwerer Verstöße gegen Verkehrsvorschriften
- Praxisnachweis (mindestens dreijährige Fahrpraxis für die jeweils beantragte Klasse oder mindestens einjährige Fahrpraxis für die jeweils beantragte Klasse und die Absolvierung eines Lehrplanseminars für die beantragte Klasse)

Um FahrschullehrerIn werden zu können, muss darüber hinaus die Reifeprüfung nachgewiesen werden oder FahrlehrerInnenpraxis im Ausmaß von mindestens fünf Jahren. Der Ersatz der geforderten Fahrpraxis durch den Besuch von Fachseminaren wurde aus ExpertInnensicht durchaus kritisch betrachtet.

In den ExpertInneninterviews stellte sich heraus, dass sich der Einstieg in den Beruf in den letzten Jahren verändert hat. Während früher Studierende und andere Personen in einer Nebenbeschäftigung als Fahr(schul)lehrerInnen tätig waren, finden sich in diesem Tätigkeitsbereich mittlerweile viele Personen, die beispielsweise als Alternative zu aktuell bestehender Arbeitslosigkeit FahrlehrerInnen werden.

*„Es gibt viel zu wenig neue Fahrlehrer, weil es eben leider kein klassischer Beruf ist, das heißt, wir haben lauter Umsteiger aus anderen Berufssparten. (...) Diejenigen, die das Fahrlehrer-Sein als Nebenberuf machen, die gibt es fast nicht mehr.“ (ExpertIn)*

Vor allem in Wien scheint das AMS Arbeitssuchenden die Umschulung zur/zum Fahr(schul)lehrerIn anzubieten, um ihnen so den Einstieg in den Arbeitsmarkt zu ermöglichen. Unterstützt wird diese Vorgehensweise durch die steigende Anzahl an Pensionierungen (Tempfer, 2010), die zur weiteren Erhöhung der Nachfrage nach Fahr(schul)lehrerInnen führt. So wird die Lehrtätigkeit von einer Berufung zu einer Notfall-Alternative, was zu dem von FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen und ExpertInnen beklagten Motivationsmangel und geringen Engagement einiger Fahr(schul)lehrerInnen führt.

*„Was ich mich immer frag‘, warum ist das, woher kommen die Leute, die Fahrlehrer werden. Die haben mir das ja ausführlich erzählt – der eine hat seinen Job verloren, der andere war Postler. Oft hab ich das Gefühl, das sind bei vielen berufliche Umwege gewesen, mit denen sie nicht mega-zufrieden sind.“ (FahrschülerIn)*

*„Beim Beruf des Fahrlehrers besteht das Problem, dass es eine gewisse intellektuelle Komponente gibt. Fahrlehrer ist gerade in Wien der Job für Leute, die am Arbeitsmarkt nicht mehr vermittelbar sind und die einen B-Führerschein haben. Da sagt man o.k., den schulen wir als Fahrlehrer ein. (...) Was auch wieder daran liegt, dass der Führerschein einfach, schnell und billig zu erwerben sein soll. (...) Dann hat der Beruf auch keinen Stellenwert, dann wird es wenige Leute interessieren, das zu machen.“ (ExpertIn)*

FahrschulinhaberInnen wiesen darauf hin, dass gerade in ihrer Branche, mit Hoch- und Nebensaison, schwankenden Arbeitszeiten, unterdurchschnittlichem Einkommen und vielen QuereinsteigerInnen, auf die Beziehung zwischen ArbeitgeberIn und ArbeitnehmerIn großer Wert gelegt werden müsste. Neben einer gemeinsamen Vertrauensbasis sollte der/dem Fahr(schul)lehrerIn weitestgehend Job-sicherheit<sup>29</sup> geboten werden.

*„(...) Und wenn du gute Leute kriegst, musst du ihnen auch ein entsprechendes Angebot machen und du musst ihnen die Sicherheit geben, dass sie das ganze Jahr beschäftigt sind. Jetzt ist aber grad in den Sommerferien das Hauptgeschäft, und dann gibt es die Weihnachtsferien und die Osterferien, und dazwischen stehst du zum Teil herum. Jetzt kannst du aber gute Leute das ganze Jahr über beschäftigen, und dann gibt es die Überlegung: Nehme ich im Sommer Aushilfen hinzu, die einfach Stunden runterradeln, ohne dass es sie interessiert, dann leidet das, was wir als Ausbildungsqualität bezeichnen. Verdienst du dann Geld oder du sagst, du nimmst viele Leute auf, schreibst du im Winter Verlust. Und wenn ich sage, ich lagere die für dreieinhalb Monate ans AMS aus, dann wird das auf Dauer auch nicht funktionieren.“ (FahrschulinhaberIn)*

*„Sagen wir es so: Gut geführte Fahrschulen, die dann auch gute Mitarbeiter haben, werden versuchen, diese Mitarbeiter zu halten. Dann ist eine Bindung sehr wohl da. Ich hab Mitarbeiter, von denen ist der Älteste seit 1990 bei mir.“ (FahrschulinhaberIn)*

Fehlen die angesprochene Bindung und Sicherheit, führt dies zu einem unsicheren Status und Einkommen, was sich mittelbar auf die Ausbildungsqualität auswirkt. Eine Bewertung der Qualität der Fahrschulbildung müsste demzufolge diesen Aspekt berücksichtigen.

Aus den Interviews mit Fahr(schul)lehrerInnen war herauszuhören, dass das Prestige des Berufs aufgrund der zuvor beschriebenen Umstände in den letzten Jahrzehnten massiv abgenommen hat. Von den Fahr(schul)lehrerInnen im weißen Mantel, die – in den 80ern nicht nur wegen ihrer Uniformierung – als Respektspersonen wahrgenommen wurden, sind wir aus ExpertInnensicht heute weit entfernt.

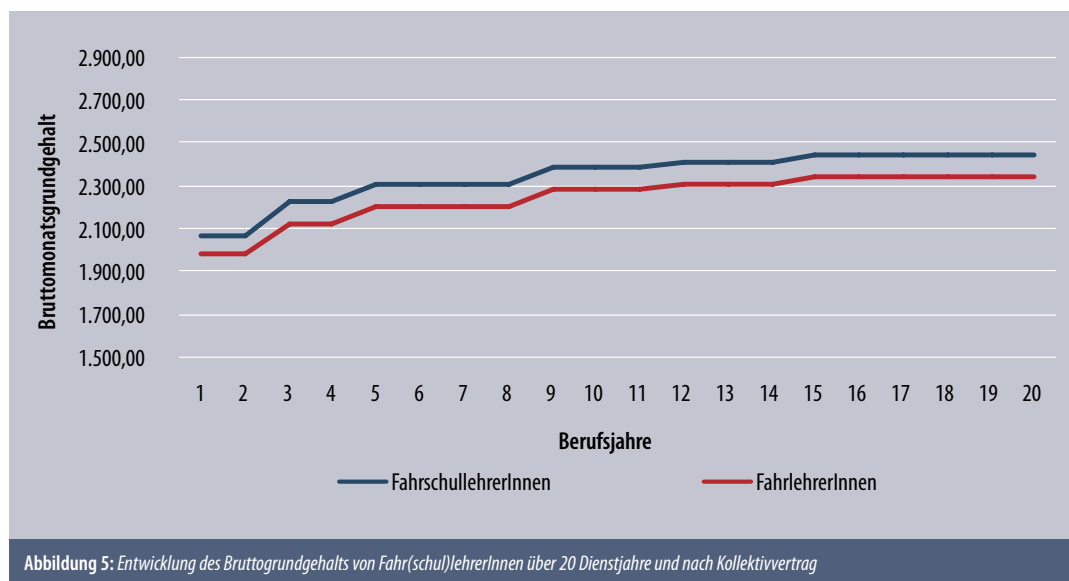
*„Und das heißt jetzt für den Fahrlehrer: schlechte Bezahlung, Motivation Nüsse bis Null, ob sein Schüler jetzt durchkommt oder nicht, das ist ihm gleich. Wenn er vielleicht durchfällt, bekommt der Lehrer noch mehr Geld. (...) Und das ist die Summe des Ganzen, und damit geht es bergab.“ (Fahr(schul)lehrerIn)*

Einen entscheidenden Einfluss auf die teils besorgniserregenden Entwicklungen des Berufsstandes hat das bereits angesprochene Gehalt einer/eines Fahr(schul)lehrerin/Fahr(schul)lehrers. Das Bruttogrundgehalt einer/eines Fahrschullehrerin/Fahrschullehrers beginnt laut Kollektivvertrag<sup>30</sup> (Stand: 24.03.2015) bei EUR 2.067,- und steigt bis zum 15. Berufsjahr auf EUR 2.445,- (vgl. Abbildung 5). Dazu kommen Zulagen für die Leitung des Betriebs, das Abhalten von Unterrichtsstunden und die Dauer der ununterbrochenen Betriebszugehörigkeit. Das FahrlehrerInnenbruttogehalt beginnt bei

<sup>29</sup> In der Vollzeitstellung gibt es beispielsweise seit einigen Jahren die Möglichkeit eines veränderten Durchrechnungszeitraumes. Demnach kann die Normalarbeitszeit in der Hauptsaison auf 48 Wochenstunden erhöht werden, um auf diesem Weg für die Nebensaison mehrere Wochen Freizeit anzuspargen (Wirtschaftskammer Österreich & Österreichischer Gewerkschaftsbund, 2015).

<sup>30</sup> Wirtschaftskammer Österreich & Österreichischer Gewerkschaftsbund, 2015

EUR 1.983,-, es steigt bis zum 15. Berufsjahr auf EUR 2.343,-. Auch hier finden sich Zulagen für den Unterricht in den Klassen A, C, CE, D oder F sowie für die Ausbildung von RollstuhlfahrerInnen und die Dauer der ununterbrochenen Betriebszugehörigkeit.



Von ExpertInnenseite wurde die Leistung der FahrlehrerInnen lobend hervorgehoben, da diese den FahrschülerInnen in sehr kurzer Zeit sehr viel Wissen vermitteln.

*„Was die österreichischen Fahrlehrer leisten: Reden wir von 20 Stunden, das ist, was ein guter Schüler in Wien braucht, um durchzukommen. Die müssen in den 20 Stunden all das leisten, wofür in der Schweiz 34 Stunden und in Deutschland 32 Stunden durchgeführt werden. Also die können sich keinen Leerlauf leisten. Das muss einfach von der ersten Minute an passen.“ (ExpertIn)*

## 4.2 Befunde zur theoretischen Fahrausbildung

Von mehreren ExpertInnen wird betont, dass Österreich im internationalen Vergleich in Sachen theoretische Fahrausbildung einen sehr hohen Standard aufweist. So wird in anderen Ländern, zum Beispiel der Schweiz, gar kein Theorieunterricht vorgeschrieben.

Auch die gesetzlichen Anforderungen sind ExpertInnenaussagen zufolge vergleichsweise hoch. So besteht in Deutschland, laut einer/einem Expertin/Experten, der überwiegende Teil der Fahrschulen aus Ein-Personen-Betrieben, während die österreichischen Fahrschulen schon aufgrund der erforderlichen Mindestausstattung räumlich und personell größer aufgestellt sind.

### 4.2.1 Dauer der Theorieausbildung

Die Theorieeinheiten werden meist im Kurssystem angeboten, wobei sich Langkurse (ca. vier Wochen) und Kurzurse (ca. zwei Wochen) unterscheiden lassen. Außerdem sind mittlerweile Modulsysteme weit verbreitet, die es der/dem FahrschülerIn erlauben, jederzeit mit der Theorieausbildung zu beginnen. Beim Modulsystem werden die einzelnen Einheiten so gestaltet, dass sie unabhängig voneinander besucht und daher auch zeitlich sehr flexibel gehandhabt werden können. Versäumt die/der FahrschülerIn eine Einheit, kann der jeweilige Block in einem neuen Durchlauf nachgeholt werden.

ExpertInnen zufolge führt der Trend zu immer kürzeren Theoriekursen generell zu einer starken Verdichtung des Lernstoffes: Innerhalb von immer kürzerer Zeit soll das gleiche Wissen vermittelt werden. Bei Kursen von weniger als zehn Tagen erscheint es, auch aus Sicht der AutorInnen, pädä-

gogisch nahezu unmöglich, den FahrschülerInnen genug Zeit zur Reflexion und Verinnerlichung der Lerninhalte zu geben. Eine nachhaltige Veränderung von Einstellungen und das Entwickeln eines „Verkehrssinns“ im Sinne der GDE-Matrix erscheinen in diesem Rahmen nicht machbar. Ein zu sehr verdichteter Lernstoff ohne ausreichende Pausen und Möglichkeiten der Wiederholung oder Auflockerung, kann die Aufnahmefähigkeit der Lernenden stark reduzieren. Erschwerend kommt hinzu, dass viele der Kurse am Abend stattfinden, d.h. die Konzentrationsfähigkeit nach einem langen Ausbildungs- bzw. Arbeitstag bereits eingeschränkt ist.

*„Ein Monat ist o.k., aber (es) geht nicht neben der Schule. Nach den zwei Wochen hab ich nicht mehr können. (...) Man ist mit so vielen Informationen zugeschüttet worden, ich war fertig danach.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Manche Theorieeinheiten hab ich negativ in Erinnerung, weil einfach am Abend drei Stunden dort sitzen... da ist nicht nur einmal jemand eingeschlafen, aber das (Thema) sollte schon wichtig sein, und wenn dann alle an der Wand lehnen und schlafen...“ (FahrschulabsolventIn)*

Am größten ist die Nachfrage bei Kurzkursen. Insbesondere in den Oster-, Sommer- und Weihnachtsferien sind Kurzurse gefragt, was sich in sehr großen TeilnehmerInnengruppen und in einem entsprechend schwierigen Lernklima niederschlägt. Von Langkursen werden derartige Probleme in den Fokusgruppen nicht berichtet.

#### 4.2.2 Kursgröße

Sowohl aus den ExpertInneninterviews als auch aus den Fokusgruppen war herauszuhören, dass die TeilnehmerInnenzahl bei Theoriekursen sehr stark variiert. So wurde von acht bis 60, in Einzelfällen sogar 80 FahrschülerInnen pro Kurs berichtet. Der Durchschnitt liegt ExpertInnen zufolge bei 20 bis 25 SchülerInnen. ExpertInnen und FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen waren sich einig, dass kleinere Gruppen dem Lernerfolg zuträglich sind, weil hier u.a. neben dem Vortrag alternative Formen der Lehrstoffvermittlung möglich sind.

*„Wir waren zehn, und der Fahrschullehrer ist auf jeden eingegangen und (hat jemanden) sogar mal ermahnt wegen dem Handy.“ (FahrschulabsolventIn)*

Einige FahrschülerInnen haben die problematische Kombination von kleinen Räumen und vielen TeilnehmerInnen erlebt und berichteten von Schwierigkeiten in der Verständlichkeit des Vortrags, aber auch von schlechter Luftqualität und Überhitzung. Dies sind keine idealen Zustände, um einen Vortrag konzentriert verfolgen zu können.

#### 4.2.3 Vortragsstil

Wie der Vortrag gehalten und didaktisch aufbereitet wird, unterscheidet sich stark innerhalb der einzelnen Vortragenden und Fahrschulen. So wurde von FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen mehrfach berichtet, ihre/ihr Vortragende/Vortragender hätte kaum frei gesprochen und den Vortrag lediglich von der Power-Point-Vorlage abgelesen. Dabei hatten die betroffenen SchülerInnen den Eindruck, dass die/der Vortragende stellenweise nicht genau wusste, wovon sie/er sprach. Da viele FahrschülerInnen noch die Schule oder eine weiterführende Bildungseinrichtung besuchen und selbst bereits diverse Vortragserfahrungen gesammelt haben, sind sie auffallend kritisch.

*„Es war sehr verschieden von Fahrlehrer zu Fahrlehrer. Es hat welche gegeben, die ganz streng nach den Folien (vor)gegangen sind. Dann hat es andere gegeben, die haben den Unterricht ganz locker gemacht.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Der Unterricht ist viel zu monoton, es ist fast wie in der Schule. Es gibt manche Lehrer, die haben ihre PPP*

*und lesen da ab. Sie haben auch dieses Fahrschulprogramm aufgemacht, wo diese Fragen sind, und da gibt's Info-Buttons, wo das beschrieben wird. Er liest das vor, ja, so ist es. Das kann ich daheim auch machen.“ (FahrschulabsolventIn)*

Eine/ein FahrschullehrerIn weist daraufhin, dass ein reiner Frontalvortrag schwer vermeidbar ist, wenn die Anzahl der zu vermittelnden Lehrinhalte jährlich steigt. Für einige ExpertInnen ist es daher nachvollziehbar, dass es immer wieder Fahrschulen gibt, die sich in Anbetracht der Zeitknappheit auf das Durchgehen der Prüfungsfragen beschränken.

*„Nachdem es von Jahr zu Jahr mehr Vorschriften werden, die du vermitteln musst und du immer weniger Zeit dafür bekommst, gibt es gute Ideen, was man machen könnte, aber es fehlt einfach die Zeit dafür. Je größer die Gruppe, desto mehr kann es nur klassischer Frontalunterricht sein.“ (Fahr(schul)lehrerIn)*

Auch die Unterrichtssprache wird in diesem Zusammenhang thematisiert. So wird von einigen FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen berichtet, dass es TeilnehmerInnen mit anderer Muttersprache als Deutsch teilweise schwer gefallen sei, dem Vortrag im Dialekt zu folgen.

*„Auch Leute, die noch nicht so lang in Österreich gewohnt haben (...) wurden angegangen, wie deppert sie sind und dass sie sich zusammenreißen und die Sprache lernen sollen, anstatt dass er es in einem klaren, vernünftigen Deutsch erklärt. Wir haben uns dann in den Pausen gegenseitig alles selbst erklärt.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Ich kann ziemlich gut Deutsch, und ich war nicht die einzige Ausländerin, aber die Stunden waren wirklich im Dialekt und mit Witzen, es war nicht praktisch oder strukturiert, ich hab nie verstanden, um was es geht. Die Stunden waren nutzlos.“ (FahrschulabsolventIn)*

Die von vielen Fahr(schul)lehrerInnen gerne verwendeten Witze und Anekdoten können einen Vortrag durchaus auflockern und somit lernförderlich sein. Da derartige Exkurse aber leicht missverstanden werden können – einige der befragten FahrschülerInnen/-absolventInnen fühlten sich durch Äußerungen des Ausbildungspersonals diskriminiert bzw. bloßgestellt –, ist in dieser Hinsicht erhöhte Sensibilität geboten.

#### 4.2.4 Angewandte Lehr- und Lernmethoden

Es gibt Fahrschulen, in denen die Prüfungsfragen durch mehrmaliges Wiederholen eingeübt werden, während in anderen Fahrschulen die Prüfungsfragen aus dem Theoriekurs völlig ausgelagert werden. Auch wenn das Ziel der FahrschülerInnen vor allem darin besteht, die theoretische Prüfung positiv zu absolvieren, wird die Anwendung jener zeitsparenden wie auch pädagogisch nicht sinnvollen Methode, die sich ausschließlich auf die Vermittlung der Prüfungsfragen konzentriert, von den befragten FahrschülerInnen als nicht wünschenswert angesehen.

*„Ich hab auch die CD gehabt, die war gratis dabei, wo du die Prüfungsfragen auswendig lernen kannst und alle sagen, mach' die CD dreimal durch und dann passt das schon. Aber ich hab das Buch auch dazugekauft, weil ich die Theorie dazu brauch', die Erklärung, warum ist das jetzt so.“ (FahrschulabsolventIn)*

Auch von ExpertInnenseite wird ein solches Vorgehen kritisiert. Durch das reine Lehren und Auswendiglernen der Prüfungsfragen können die Lernziele der theoretischen Ausbildung nicht erreicht werden. Dies schließt jedoch nicht aus, dass die Prüfungsfragen zur Kontrolle des Gelernten besprochen werden. Sie sollten jedoch in eine allgemeine Diskussion eingebettet werden.

*„Man kann natürlich während des Kurses die Prüfungsfragen durchbesprechen, aber so, dass sie verstanden wer-*

*den und nicht so, dass sie auswendig gelernt werden. Und es gibt natürlich – leider – Mitbewerber, die nicht auf das Verständnis abzielen, nicht auf die Umsetzung in die Praxis, sondern nur Prüfungsfragen trainieren. Wenn die Frage kommt, dann sind die Antworten richtig.“ (ExpertIn)*

Generell ist ein Auflockern des Vortrags durch alternative Medien und Methoden empfehlenswert. Dies fördert, richtig eingesetzt, die Aufmerksamkeit und das Verinnerlichen des Gelernten. Ein durchaus übliches Mittel sind beispielsweise Bilder, die während der Präsentation zur Veranschaulichung gezeigt werden. Auch ein solch einfaches Mittel hilft bereits, das Gelernte neben der akustischen Ebene auf der visuellen Ebene zu rezipieren und daher besser zu verinnerlichen.

*„Mir hat auch der Vortrag sehr gut gefallen, und dass er mit Bildern unterstützt war und dass es genau und verständlich erklärt worden ist. Ich habe den Vortrag als sehr einprägsam empfunden.“ (FahrschulabsolventIn)*

Einige Fahrschulen setzen auch kurze Filme ein, die bei den FahrschülerInnen zumeist gut ankommen. Hierbei ist jedoch auf einen gezielten Einsatz und die Auswahl eines für die Zielgruppe adäquaten Films zu achten, um einerseits zu verhindern, dass die SchülerInnen in eine passive ZuschauerInnenrolle verfallen, und andererseits Betroffenheit zu erzeugen.

*„Bei mir haben sie zum Beispiel auch Filme gezeigt. Da hat jeder zugeschaut, es war auch teilweise lustig oder erschreckend. (...) Aber echt ein gutes Beispiel.“ (FahrschulabsolventIn)*

Mittel und Artefakte, die alle Sinne ansprechen und auch ausprobiert werden können, eignen sich zur Unterstützung des Unterrichts noch besser als ein rein visuelles Medium. Insbesondere, wenn sie auch ein zusätzliches Verständnis für das Thema vermitteln können. So wurde beispielsweise seitens der FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen vom Einsatz einer Rauschbrille berichtet.

*„Das kann ich auch loben, wir hatten so eine Alkoholbrille mit verschiedenen Promille-Simulationen, und die hat uns vorstellen lassen, wie wir unsere Umwelt wahrnehmen, wenn wir Alkohol im Blut haben – das war wirklich erschreckend, wie arg das eingeschränkt ist bzw. wie schlecht du siehst. (...) Das fand ich wirklich gut so als Praxisbeispiel.“ (FahrschulabsolventIn)*

Ein besseres Verständnis für die Materie kann auch durch unmittelbares Begreifen, also haptisches Wahrnehmen oder Zeigen des Besprochenen erzielt werden. Seitens der befragten FahrschülerInnen wurden keinerlei Erfahrungen diesbezüglich geäußert, dafür aber mehrfach der Wunsch danach.

*„Was nicht schlecht gewesen wär – man lernt auch ein bisschen das Auto kennen, wenn man z.B. in die Garage hingeht und er wirklich zeigt, wo was hingehört und nicht einfach nur am Beamer.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Mir hat auch ein bisschen die Erklärung des Autos gefehlt in der ersten Stunde, weil in den Theoriestunden erklären sie die Anzeigen, aber sie haben nie wirklich gezeigt, wie man die Scheibenwischer aufdreht, und das wär´ gut, wenn sie das ganz am Anfang gleich alles darstellen würden.“ (FahrschülerIn)*

Ebenfalls förderlich sind technische Hilfsmittel, die zur aktiven Mitarbeit anregen, vor allem dann, wenn sie der/dem Lehrenden Feedback darüber geben, ob die Inhalte verstanden wurden. Die befragten FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen berichteten jedoch nur vereinzelt über den Einsatz derartiger Feedbacksysteme, was wohl auf die damit verbundenen Kosten und den entsprechenden zeitlichen Aufwand zurückzuführen ist.

*„Es hat im Unterricht, also in den Theoriekursen dieses Voting-System gegeben, wie ungefähr die Millionen-Show, wir haben ein Gerät in der Hand gehabt, und da hat man sich interaktiv mitbeteiligen können. Denn es war so,*

*dass neben den Folien, die gezeigt worden sind, auf denen eben die Theorie draufgestanden ist, Fragen eingebildet worden sind, die wirklich aus der Prüfungssoftware sind, und da hat man mit dem Gerät schätzen können bzw. wenn man das schon gewusst hat, hat man sagen können, das ist das und das. Das habe ich sehr gut gefunden, weil so habe ich mir auch noch einiges einprägt, das ist eine super Sache gegen das Schlafmittel Theorie.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„(...) dieses Voting-System habe ich auch ziemlich gut gefunden. Vor allem, weil die meisten haben sich nicht zu fragen getraut, wenn sie was nicht verstanden haben, und wenn so eine Frage gekommen ist, dann hat es fast jeder falsch gehabt, und dann ist es nochmal erklärt worden, und so hat der Lehrer gesehen, ob man das wirklich versteht.“ (FahrschulabsolventIn)*

Ein/e FahrschulinhaberIn berichtete ebenfalls von einem ähnlichen Werkzeug.

*„Wir wollten zum Beispiel als Vortragende gleich wissen, sind wir rübergekommen oder nicht. (...) Wir haben auch den Computer in den Lehrsaal gestellt, wo das noch nicht so üblich war mit einem Beamer, und haben, nachdem der Vortragende eine Viertelstunde vorgetragen hat, Schlüsselprüfungsfragen im Unterricht verwendet und haben geschaut, ob es die Leute schaffen. Weil wenn nicht, kann ich gleich noch einmal nachschürfen als Vortragender. (...) Mittlerweile funktioniert das in weiterentwickelter Weise so, dass sie das an ihrem eigenen PC bearbeiten können, und ich krieg als Lehrer sofort die Rückmeldung, wie viele Leute haben eine bestimmte Frage richtig oder nicht richtig beantworten können. Wenn ich sehe, dass von 25 Leuten, die drin sitzen, 20 eine Frage nicht richtig beantworten, dann hatte ich ein Problem mit dem Rüberbringen. (...) Dann kann ich mir die Frage ganz gezielt noch einmal herausnehmen und nachbearbeiten. (...) Das passiert so alle 15-20 Minuten, da gibt es über das, worüber wir uns unterhalten haben, ein Feedback. Sie haben Stand-PCs, die vernetzt sind und da gibt's momentan eine Weiterentwicklung, das wird in relativ kurzer Zeit übers Internet gehen. Das heißt, wenn der sein Tablet mit hat, läuft das alles übers Internet – aber kursbezogen. Er loggt sich dort ein und damit ist er mit dem Lehrer-PC übers Internet verbunden. Je nachdem, wie der Stoff gerade ist, manchmal ist das alle fünf Minuten, und dann hab ich wieder 45 Minuten zum Reden, bevor wir wieder eine Lern-Erfolgskontrolle machen.“ (FahrschulinhaberIn)*

Ebenfalls eine Möglichkeit zur aktiven Teilnahme am Unterricht bieten Arbeitsaufträge und Gruppenarbeiten. Einige FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen berichteten, wie in ihrer Ausbildung dadurch Phasen erhöhter Unaufmerksamkeit erfolgreich überwunden werden konnten.

*„Bei uns war's dann so: Wenn der Fahrlehrer gesehen hat, es geht in Richtung Einschlafen, dann hat er Fragen gestellt, und jeder hat nach der Reihe antworten müssen, damit man dann noch mitarbeitet.“ (FahrschulabsolventIn)*

Die bereits angesprochene Internatsfahrschule (siehe Kapitel 4.1.1) bietet die Möglichkeit, Gruppenarbeiten in die „Freizeit“ zu verlegen. So kann nach dem Unterricht in Arbeitsgruppen das Gehörte diskutiert und besprochen werden. Gerade bei modularen Kursen, in denen immer verschiedene TeilnehmerInnen sitzen, kommt es jedoch außerhalb des Kurses nur selten zu einem derartigen sozialen Austausch.

*„Es war voll Intensivkurs und sozial war's halt total krass, weil man nicht wirklich miteinander geredet (hat), außer die, die Tschik rauchen.“ (FahrschulabsolventIn)*

Eine/ein FahrschulbesitzerIn wies daraufhin, dass auch Gruppenarbeiten während des Kurses aufgrund der ständig wechselnden TeilnehmerInnen erschwert werden. Außerdem sei die begrenzte



Raumgröße oft ein Problem. Eine/ein andere/anderer FahrschulbesitzerIn berichtete hingegen von einem sehr positiven Gruppenerlebnis in einem anderen Zusammenhang und hielt dies für vorbildlich.

*„(...) Wenn ich in einem Hörsaal 30 oder 40 Leute habe, dann kann ich keine Gruppendiskussion führen. Wenn ich 15, 18, vielleicht 20 Leute habe, die ich in einer ‚U‘-Formation sitzen lassen kann, dann brauche ich für 20 aber schon wieder richtig viel Platz. Dann kann man vielleicht im fortgeschrittenen Kursstadium Gruppendiskussionen führen, das funktioniert aber auch nur dann, wenn das geschlossene Gruppenkurse sind und nicht, wenn dann jedes Mal neue Leute dazukommen.“ (FahrschulbesitzerIn)*

*„Wir hatten einen Erste-Hilfe-Lehrer, und der hat das komplette Erste-Hilfe-Buch in Themen geteilt, hat Kleingruppen gebildet, hat jeder Gruppe ein Thema gegeben, die hat das eine Stunde lang ausgearbeitet, hat's dann präsentiert, jeder hat sich wirklich damit beschäftigt und nachher gab's Ergänzungen, wenn von ihm was gefehlt hat. Und das Ganze war einfach ein dynamischer Kurs, und so stelle ich mir das vor.“ (FahrschulbesitzerIn)*

Nach Abschluss eines Theorie-Teils sollte jedenfalls ein Resümee gezogen werden. Einige befragte SchülerInnen/AbsolventInnen begrüßten, dass ihnen in diesem Zusammenhang aktiv die Möglichkeit zur Nachfrage gegeben worden war.

*„Bei uns war's immer der Schluss der Stunde, dass wir Fragen zu dem gestellt bekommen haben, was wir gemacht haben. (...) Und dann hat er es nochmal erklärt, und da hast du die Zeit, um das zu besprechen.“ (FahrschulabsolventIn)*

Insgesamt sollte die theoretische Ausbildung in erster Linie allgemeines Verständnis für die Thematik und einen Sinn für das Verhalten im Verkehrsgeschehen vermitteln. Dies sollte dazu führen, dass ein Großteil der Prüfungsfragen von Seiten der FahrschülerInnen nach dem Besuch aller Kurse logisch ableitbar beantwortet werden kann. In der Praxis besteht die Schwierigkeit darin, dass SchülerInnen tendenziell dazu neigen, die Fragen kurzfristig auswendig zu lernen, um sie nach der Prüfung wieder zu vergessen. Dementsprechend muss die Theorieausbildung so gestaltet sein, dass die SchülerInnen daraus relevantes und damit interessantes Alltagswissen ableiten können und nicht das Gefühl haben, ihre Zeit im Kurs sinnlos absitzen zu müssen.

*„Ich fand, den Theorieunterricht an sich hätte ich mir vollkommen sparen können. Für die Prüfung hätt' ich nur das Buch lernen müssen (...) und hätt' genau das Gleiche davon gehabt.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Wir investieren mehr Zeit in das Thema ‚Fahren auf Sicht‘ oder ‚Anpassen der Fahrgeschwindigkeit‘, und die Halte- und Parkverbote, die lesen wir uns gemeinsam einmal kurz durch, oder die Schüler dann zu Hause (...). Man kann inhaltliche Schwerpunkte setzen, aber ich kann natürlich auch 60 Stunden Theoriekurs füllen, das ist überhaupt kein Problem, es wird mir nur keiner kommen, weil die Leute sagen, da muss ich so oft hingehen.“ (Fahr(schul)lehrerIn)*

In den Gruppengesprächen wurden die FahrschülerInnen und FahrschulabsolventInnen konkret gefragt, ob sie es bevorzugen würden, im Theorieunterricht nur Inhalte und Themen zu besprechen und die Prüfungsfragen komplett zu Hause zu lernen. Ein derartiges Konzept fand dabei bei den meisten breite Zustimmung.

*„Verständnisorientiert und nicht fragenorientiert. Ich find' generell, man kann keinen Stoff vermitteln, indem man einen Fragenkatalog mit den Antworten präsentiert und dann das Gleiche noch einmal abfragt. Wer macht*

*das schon außer die Fahrschulen (...) Wenn man den Stoff normal lernt, wie du ihn in der Schule präsentiert bekommst, vielleicht noch ein bisschen komprimierter – das, was man wirklich braucht, Verkehrsregeln, Verkehrs-schilder, auch Autotechnik, Anhänger, gehört genauso dazu, aber dass man das so verständnismäßig präsentiert und nicht fragenmäßig. (...) Es ist nie erklärt worden, warum mach ich das und das, sondern es sind nur die Fragen präsentiert worden und die gleichen Fragen sind dann nochmal abgefragt worden. (...) Das hat auch der Fahrlehrer gesagt, steht da so, deshalb macht man's so. Ich hab mal nachgefragt, warum muss ich das machen, dann ist immer nur gekommen, ja, wie's da steht... lern's auswendig.“ (FahrschulabsolventIn)*

Eine/ein Wiener FahrschulinhaberIn machte fehlendes Wissen auf Seiten der FahrschullehrerInnen dafür verantwortlich, dass der Fokus derzeit häufig mehr auf die Prüfungsfragen als auf das Verständnis der Inhalte gelegt wird. Ihren/seinen persönlichen Erfahrungen nach kennt sich der überwiegende Teil der FahrschullehrerInnen zu wenig mit den technischen Hintergründen aus und muss sich daher auf das Vorlesen der Unterlagen und Folien beschränken. Aussagen von einzelnen FahrschülerInnen bestätigen, dass es offensichtlich tatsächlich FahrschullehrerInnen gibt, deren Ausbildung und Wissensstand nicht den notwendigen Anforderungen entsprechen.

#### 4.2.5 Lehr- und Lernunterlagen

Je nach Fahrschule und jeweiligen Interessen unterscheiden sich die Lehr- und Lernunterlagen: Buch, Lern-CDs, Karteikartensysteme, Apps für Smartphone oder Tablets, Internetseiten usw. In Österreich gibt es vor allem drei große Verlage für Fahrschulbücher, Lernunterlagen und Präsentationsmaterial für den Theoriekurs:

- Hubert Ebner Verlag in Thalheim bei Wels
- BOS EDV - Entwicklungs- und Vertriebsgesellschaft in Kremsmünster
- GOF Fahrschulverlag in Wien

Diese Verlage sind Komplettanbieter, das bedeutet, sie liefern alle Unterrichtsmaterialien, bis hin zur kompletten Lehrsaaleinrichtung mit Whiteboards und interaktiven Tafeln. Daneben bieten einige Fahrschulen eigene Lernmaterialien an. Ein Beispiel dafür ist die umfangreiche Homepage der Fahrschule Fürböck in Mödling<sup>31</sup>.

Einige befragte FahrschulabsolventInnen waren in diesem Zusammenhang verärgert, da sie eine Lern-CD, ein Buch und/oder einen USB-Stick mit den entsprechenden Inhalten kostenpflichtig erworben hatten und anschließend feststellten, dass auch kostenlose Internetseiten oder Apps existieren, mit deren Hilfe man die Fragen lernen kann. In Zukunft sollte daher verstärkt auf das Angebot kostenfreier und kostenpflichtiger Unterlagen hingewiesen werden.

Während einige FahrschülerInnen lieber am PC oder Handy lernen, bevorzugen es andere, aus Büchern zu lernen. Um den unterschiedlichen Lerntypen gerecht zu werden, sollten Lerninhalte in unterschiedlichen Formaten und von unterschiedlicher inhaltlicher Tiefe verfügbar gemacht werden. Laut Aussagen einzelner FahrschulabsolventInnen besteht diese Auswahlmöglichkeit derzeit nicht immer.

*„Den Lernmodus fand ich nicht so gut, da wir nur eine CD mit Unmengen an Fragen hatten. (...) Ich hätte es hilfreich gefunden, wenn wir ein Buch gehabt hätten, nach dem man lernen kann, in dem die wesentlichen Regeln aufgezeigt sind.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Ich hab als erstes auch die App aufgeschrieben, das ist ur super. Du kannst immer lernen, in der Schule, in den*

<sup>31</sup> <http://www.fuerboeck.at> (Stand: 28.09.2015)

*Pausen oder auch daheim auf dem iPad. Das ist viel cooler, ich hab auch kein Buch mehr gebraucht. (...) Und da kannst du auch Prüfungssimulationen machen, wieviel Prozent du jetzt hättest, wenn du jetzt antreten würdest.“ (FahrschulabsolventIn)*

Im Zusammenhang mit technischen Lernunterlagen wurden immer wieder technische Schwierigkeiten genannt. So waren einige Lern-CDs nicht mit dem jeweiligen Betriebssystem (in mehreren Fällen mit Mac OS und Linux) oder der Bildschirmgröße kompatibel. Auch die eher veraltete Handhabung und das Design wurden stellenweise bemängelt. Diese Aspekte sind gerade für Jugendliche, die seit ihrer Geburt von modernen elektronischen Medien umgeben sind und eine Wahlfreiheit hinsichtlich ihres Medienkonsums kennen, beachtenswert. Es müssen dabei gar nicht unbedingt die neuesten elektronischen Möglichkeiten ausgereizt werden. Zum Teil sind die SchülerInnen bereits mit einfachen Handouts sehr zufrieden, die bestenfalls auch ansprechend gestaltet sind.

*„Das war bei uns so, dass wir Handouts bekommen haben. (...) Das ist im Grunde ein Hefterl, das ist so aufgebaut, als würde man die Powerpoint-Präsentation ausdrucken. Die gesamten Folien, die man im Theorieunterricht sieht, stehen nochmals 1:1 so im Handout drinnen. Das war für mich eine super Lernunterlage, denn das hab ich mir ca. drei Mal durchgeschaut und beim Wichtigsten habe ich mir Notizen dazu gemacht, bevor ich an die Theoriefragen rangegangen bin. Das hat mir wirklich sehr geholfen.“ (FahrschulabsolventIn)*

Insgesamt zeigt sich, dass es nicht mehr die eine, beste Lernunterlage gibt, sondern dass sich die Lern-typen und dementsprechend die Lernangebote vermehrt unterscheiden. Aus diesem Grund erscheint es unerlässlich, den SchülerInnen die große Vielfalt an Auswahlmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen und sie daraus frei wählen zu lassen.

#### 4.2.6 Lehr- und Lerninhalte

Von den FahrschülerInnen und FahrschulabsolventInnen wurde immer wieder angemerkt, dass einige Themen und Inhalte als nicht oder wenig relevant empfunden worden waren. In allen Fokusgruppen genannt wurden in diesem Zusammenhang die Inhalte und Prüfungsfragen zum Thema Anhänger.

*„Also ich habe es schon zum Großteil versucht, zu verstehen, weil eben der Großteil im Theorieteil gut vermittelt worden ist, und das meiste habe ich auch verstanden. Es gab wirklich nur zwei Ausnahmen: Überholsicht, was ich bis heute noch nicht verstehe, und Anhänger. Nachdem mir mein Vater das mit dem Anhänger erklärt hat, denn der hat öfter damit zu tun, habe ich das dann schon verstanden.“ (FahrschulabsolventIn)*

Dass die Relevanz eines Themas teilweise sehr unterschiedlich eingeschätzt wird, belegen die folgenden Äußerungen. Die verschiedenen Sichtweisen scheinen dabei in erster Linie durch individuelle Lebenserfahrungen und das jeweilige Geschlecht bedingt zu sein. Bei umstrittenen Themen gilt es daher im Vortrag auf die Bedeutung und Relevanz der Inhalte besonders hinzuweisen.

*„Zum Thema Anhänger: Nur deshalb, weil ein Fahrschüler sich im Moment nicht vorstellen kann, das zu tun, weil er sagt ‚Was fahre ich mit einem Anhänger‘, deshalb heißt es noch nicht, dass er diese Information niemals brauchen wird. Und hier geht es mir in erster Linie darum, dass wenn jemand dann in diese Situation kommt, dass er im Hinterkopf hat: ‚Aha, da gibt es was!‘.“ (Fahr(schul)lehrerIn)*

*„Bei der Theorie gibt es Teil A und B, und Teil B ist auch viel Technik, und das ist für mich als Mädchen komplett unverständlich. Da hab ich die paar Fragen für die Prüfung einfach auswendig gelernt. Weil man sich da als Mädchen überhaupt nicht auskennt.“ (Fahrschulabsolventin)*

*„Ich find', man sollte auch das mit der Motorkühlung reduzieren oder weglassen, weil wenn ich auf der Autobahn fahr, und es fangt was zu piepsen an, alle Warnblinker leuchten, dann ruf ich eh den ÖAMTC, bevor ich die Motorhaube aufmach'.“ (FahrschülerIn)*

Neben einigen technischen Inhalten, die als nicht relevant wahrgenommen wurden, gab es Inhalte, die als nicht mehr zeitgemäß eingeschätzt wurden und dementsprechend einer Aktualisierung bedürfen. So wurden in den Fokusgruppen beispielsweise Hinweisschilder kritisiert, die nur noch sehr selten eingesetzt werden, wie zum Beispiel die rotierenden Warnsignale bei Bahnübergängen oder das Verkehrszeichen, das darstellt, dass „Laternen nicht die ganze Nacht über leuchten“. Gleichzeitig wird kritisiert, dass einige neuere Entwicklungen nicht Teil der Ausbildung sind. So berichtete eine/ein FahrschulabsolventIn, dass sie/er während der Prüfung in eine „Begegnungszone“ gefahren war und auf die Frage seiner/seines Prüferin/Prüfers nach dem entsprechenden Verkehrszeichen zur Kennzeichnung einer solchen Zone sagen musste, dass dies nicht Teil des Unterrichts war.

Die FahrschülerInnen brachten eine Reihe von Inhalten ein, die ihnen im Theorieunterricht bislang gefehlt hatten und die sie als tatsächlich relevant für die spätere Fahrpraxis einschätzten:

- **Extremsituationen (z.B. Unfall, Zeugin/Zeuge eines Unfalls):**

Wie geht man damit um bzw. was ist zu tun?

Wie füllt man einen Unfallbericht aus?

- **Autokauf, Gebrauchtwagen:**

Was ist bei einem Autokauf zu bedenken?

- **Versicherung:**

Welche Versicherungen gibt es?

Welche davon haben welchen Versicherungsschutz?

Worauf ist zu achten?

### 4.3 Befunde zur praktischen Fahrausbildung

Grundsätzlich wurden der praktische Unterricht und die Fahrstunden positiv bewertet. Die Fahr-schülerInnen/FahrschulabsolventInnen erachteten vor allem das Lernen in der Praxis als weitaus sinnvoller als jenes im Theorieunterricht.

#### 4.3.1 Anzahl der Fahrstunden

Die Praxisausbildung in den Fahrschulen unterteilt sich in Vor- und Grundschulung sowie in Haupt- und Perfektionsschulung. Die Vor- und Grundschulung umfasst mindestens sechs Fahrstunden, mit dem Ziel der elementaren Fahrzeugbeherrschung sowie der Einführung in den Verkehrsraum auf dem Übungsplatz bzw. möglichst verkehrsarmen Straßen. Die Perfektionsschulung umfasst ebenfalls mindestens sechs Stunden, davon eine Unterrichtseinheit (UE) Autobahnfahrt, eine UE Überland-fahrt, eine UE Nachtfahrt, eine UE Prüfungsvorbereitung (Prüfungssimulation) sowie zwei UE Perfektionsfahrten. Der Fokus liegt dabei auf der Einführung in die jeweils geeignete Verkehrsverhaltens-taktik, auf dem kommentierten Fahren und auf der besonderen Fahrzeugbeherrschung. Die Anzahl der Fahrstunden für die Hauptschulung im Rahmen der Vollausbildung für die Klasse B ist gesetzlich NICHT festgelegt, soll also vom Fahrkönnen und Geschick des/der Fahrschülers/in abhängen. In der Praxis führt dies jedoch zu Konflikten in Sachen Bemessungsspielraum der Anzahl der benötigten Stunden, um alle Inhalte der Hauptschulung durchnehmen zu können.

*„Mit der praktischen Fahrausbildung, muss ich ehrlich sagen, sind wir nicht glücklich. Weil die praktischen Fahrstunden sind, ich glaub das war im Jahr 2003, von damals 20 Pflichtstunden auf 12+x gekürzt worden. Das x ist eigentlich die Hauptschulung, wo die Fahrschule selber bestimmen kann, in Absprache mit dem Schüler, wie viele Stunden nimmst du mehr. Aber der Schüler nimmt ja eigentlich nicht mehr, weil der sagt, 12+1, das x ist mindestens 1, ist vorgeschrieben. Also kann man sicher sagen, so 80% der Fahrschüler sagen, mehr brauch ich nicht.“ (ExpertIn)*

*„Es wird (...) von manchen Fahrschulen (...) das, was im Gesetz steht, völlig falsch dargestellt, und die Behörden trauen sich nicht Maßnahmen zu ergreifen. (...) Und für die Hauptschulung steht überhaupt nichts drinnen von einer Stundenanzahl, sondern die Hauptschulung besteht aus 13 verpflichtenden Punkten, die man durchführen muss. Und wie lange ich dazu brauche, hängt (...) vom Geschick des Kandidaten ab, (es) steht nirgends drinnen 12+1, sondern es steht drinnen 12+x. (...) Früher sind wir mit den 18 und 20 Fahrstunden in Wien nicht ausgekommen. Und wenn sie mit seriösen Fahrschulen sprechen, dann werden sie in Wien das Gleiche hören: 23, 24 Stunden, das ist der Durchschnitt, den man braucht, und nur damit kann man das durcharbeiten.“ (Fahr(schul)lehrerIn)*

Derzeit kann die Fahrausbildung sehr rasch und günstig angeboten werden, indem die Hauptschu-lung auf ein Mindestmaß reduziert wird. Aussagen von ExpertInnen zufolge wird dies auch von einigen Fahrschulen so gehandhabt, was dazu führt, dass Qualitäts- und Ausbildungsstandards nicht eingehalten werden. Erfreulich ist dem gegenüber, dass sowohl die befragten ExpertInnen als auch die FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen die wesentlich aufwendigere L17-Ausbildung hin-sichtlich der Ausbildungsqualität positiv hervorgehoben haben (siehe Kapitel 4.3.5).

#### 4.3.2 Inhalt der Fahrstunden

Jede Fahrstunde sollte mit einer kurzen Vorschau zu den Inhalten beginnen. Nach dem Ende der Fahrstunde sollte noch einmal anhand des Plans diskutiert werden, was davon durchgeführt wurde, wie sich die/der FahrschülerIn selbst einschätzt und wie die/der FahrlehrerIn das Können beurteilt. Die Ergebnisse des Gesprächs sollten schließlich protokolliert und am besten von beiden Personen unterschrieben werden. Umso übersichtlicher ist dabei die Kartei, die die vorgesehenen Lernziele

aufflistet und beschreibt, umso mehr Verständnis bekommt die/der Lernende von ihrem/seinem Lernfortschritt und den noch nicht erreichten Lernzielen. Bestimmte Bereiche einer solchen Leistungsfeststellung sind seit einiger Zeit bereits verpflichtend und werden dementsprechend praktisch umgesetzt (Anlagen 10h, 10i KDV).

*„Wir sind verpflichtet, seit ungefähr zwei Jahren, für jede Fahrstunde einen Nachweis zu erbringen. (...) Während des ganzen Tages muss ein Bericht gemacht werden. Von jedem Fahrlehrer. Da steht jetzt ganz genau drauf: von 9:40 bis 10:30, in dieser Fahrstunde hat er das und das aus dem Lehrplan gemacht. (...) Und das muss der Fahrschüler auch unterschreiben, (...) dass er das wirklich gemacht hat.“ (FahrschulinhaberIn)*

Fehlendes Feedback wurde von den FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen als genauso störend empfunden wie ein unausgeglichenes Verhältnis von positivem oder negativem Feedback. Eine/ein FahrschulinhaberIn fasste sehr treffend zusammen, wie gutes Feedback sein sollte: ehrlich, aber nicht von oben herab oder beleidigend.

*„Es ist eine gewisse Ehrlichkeit über den Ausbildungsstand notwendig, die aber nicht beleidigend und schon gar nicht herablassend oberlehrerhaft sein darf. Aber gewisse ehrliche Rückmeldung braucht der Kunde schon. Ich kann ihm nicht dauernd sagen, du bist eh der Beste, wenn er einen Fehler nach dem anderen macht. Aber auf der anderen Seite, nur Fehler aufzuzeigen, ist auch schlecht. Man lernt ja lieber durch Lob als durch Tadel. (...) Nur loben geht nicht, wenn's wirklich ein Fehler war, dann braucht er schon die Rückmeldung, das war ein Fehler. Den schönzureden, nutzt auch nichts.“ (FahrschulbesitzerIn)*

Einige FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen weisen darauf hin, dass die erlernte Theorie derzeit nur unzulänglich in die Fahrstunden einfließt. Ihrem Empfinden nach werden Theorie und Praxis sehr strikt getrennt, obwohl eine Verknüpfung sehr sinnvoll wäre.

*„Es wäre auch urwichtig – bei den Praxisstunden und bei den Überprüfungsfahrten fragt dich der Fahrlehrer nix über die Theorie. (...) Die fragen dich gar nix, sind nur leise und schreiben sich was auf. Ich fänd's viel gescheiter, wenn die mich irgendwo fragen, warum machst du das etc. Weil das ist praxisbezogen und das ist auch wichtig im Straßenverkehr, dass du weißt, was du machst. Es ist einfach nur Theorie und nur Praxis, vermischt wird nichts.“ (FahrschülerIn)*

#### 4.3.3 Verhältnis zwischen FahrschülerIn und FahrlehrerIn

Das Verhältnis zwischen SchülerInnen und FahrlehrerInnen ist immer ein persönliches, die beiden Personen verbringen während der praktischen Fahrausbildung mehrere Stunden gemeinsam. Dabei kann dieses Verhältnis, wie die Interviews zeigen, sehr verschiedenartig ausfallen: von sehr freundschaftlich bis sehr gespannt. Hier spielt es oft eine Rolle, ob die Kommunikation zwischen den beiden reibungslos klappt oder ob Aussagen missverstanden werden. So zeigt sich beispielsweise mehrfach ein sehr unterschiedlicher Zugang zu Humor oder körperlicher Nähe. Im Grunde muss jedoch gesagt werden, dass es Aufgabe der FahrlehrerInnen ist, ein professionelles Verhältnis zu ihren SchülerInnen aufzubauen.

Als positiv wurde seitens der FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen ein angenehmes Gesprächsklima und wertschätzendes Feedback beschrieben. Auch eine ruhige, verständnisvolle Art wurde sehr geschätzt.

*„Auch wenn ich selber fünf Mal gefragt hab, er hat's mir trotzdem freundlich erklärt. (...) Das fand ich wirklich gut, dass ich jederzeit, egal in welcher Situation, trotzdem fragen konnte.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„(...) Ich hab immer einen Fahrlehrer gehabt (...), der war ziemlich leiwand drauf und (hat) die Sachen gut erklärt und gezeigt. Nach dem Fahren hat er mir von allein gesagt, wie ich gefahren bin, was ich besser machen kann. Mit denen, die ich gehabt hab, war ich ziemlich zufrieden. Er hat auch nicht geschrien, wenn ich einen Fehler gemacht hab. Hab schon gehört, dass viele auszucken.“ (FahrschulabsolventIn)*

FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen, die ein negatives Verhältnis zu ihrer/ihrem FahrlehrerIn, erlebt hatten, führten dies auf die mangelnde pädagogische Kompetenz und damit fehlende Vertrauensbasis zurück.

*„Mein Fahrlehrer hat mich irgendwie genervt. Ich hab mich ur gefürchtet am Anfang, und er war dann so sarkastisch und ich hab nicht gewusst, was er jetzt meint.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Also in der ersten Fahrschule (...) war das sehr schlimm. Da hatte ich einen, das war ein älterer Herr, der hat immer telefoniert, was es zu essen gibt. (...) Das fand ich nicht in Ordnung. Ich zahl EUR 110,- und (...) ich will ein Feedback haben, wenn ich Auto fahre. Er hat immer geschrien, wenn ich etwas falsch gemacht habe.“ (FahrschulabsolventIn)*

Vereinzelte wurden auch sexistische, rassistische o.ä. herablassende Bemerkungen seitens der/des FahrlehrerIn berichtet. Als inadäquat wurde außerdem z.T. die Selbstverständlichkeit des Duzens empfunden. Auch wenn die/der FahrerlehrerIn die Fahrstunde statt zur Vermittlung fachlicher Inhalte dazu nutzte, private Anekdoten zu erzählen, wurde dies als unangemessen erlebt.

*„Ich (...) glaub', Frauen werden anders behandelt als Männer. Ich nehme an, Männer würde er nicht fragen, ob sie mit ihm einen Cocktail trinken gehen und er würde ihnen nicht auf die Hand greifen.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„(...) Der eine Fahrlehrer – erste Fahrstunde, vielleicht war ich noch ein bisschen verkrampft in den Armen, und er schlägt mir unten auf die Arme, warum ich so verkrampft bin, und redet irgendwelchen Wirrwarr, sodass man gemerkt hat, er hat daheim niemanden zum Reden. (...) Das war recht unangenehm, und das braucht man nicht.“ (FahrschulabsolventIn)*

Einige FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen hatten die Erfahrung gemacht, dass bei erheblichen Schwierigkeiten mit einer/einem FahrlehrerIn ein Wechsel zu einer/einem anderen möglich ist.

*„(...) Ich hab das auch als Frechheit empfunden und ich hab gesagt, ich hätte gern den und den Fahrlehrer, und das hat dann auch funktioniert und ich hab ihn danach nie wieder gesehen.“ (FahrschulabsolventIn)*

Als schwierig wurde es teilweise empfunden, überhaupt ein Verhältnis zur/zum FahrlehrerIn aufzubauen, weil FahrlehrerInnen entweder generell oder zumindest in der Hochsaison zufällig zugeteilt werden.

*„(...) Was ich ein bisschen negativ gefunden habe, war, dass es eben verschiedene Fahrlehrer gegeben hat. Wenn sich der eine Fahrlehrer auf einen schon eingestellt hat, und der zweite Fahrlehrer kennt einen noch gar nicht und weiß nicht, auf was er achten muss.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„(...) Ich hatte jedes Mal einen anderen Fahrschullehrer, sehr experimentell, sehr interessante Situationen auch. Die Schwierigkeit dadurch ist natürlich, von einem zum anderen Fahrschullehrer die Informationen weiterzugeben oder weiterzugeben, was ich jetzt kann und was ich nicht kann (...) Das war sehr, sehr mühsam, deswegen hab ich auch irgendwann abgebrochen.“ (FahrschulabsolventIn)*

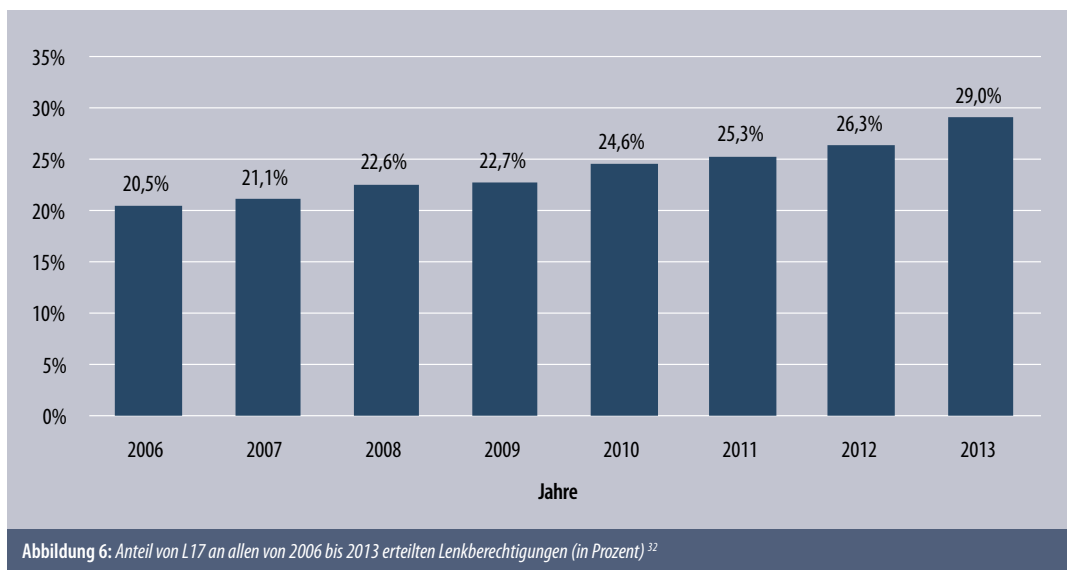
#### 4.3.4 Mehrphasenausbildung

Obwohl die Mehrphasenausbildung nicht explizites Thema dieser Studie war, wurde sie von mehreren interviewten ExpertInnen und einer/einem Fahr SchülerIn positiv hervorgehoben, da sie den FahranfängerInnen die Möglichkeit bietet, die eigenen Fahrerfahrungen gemeinsam mit einer/einem Expertin/Experten zu reflektieren. Eine/ein Expertin/Experte wies jedoch darauf hin, dass dies nur machbar ist, wenn die Führerscheinneulinge nach dem Erwerb der Lenkberechtigung auch aktiv am Verkehr teilnehmen. Ihrer/seiner Erfahrung nach gibt es nicht wenige Führerscheinneulinge, die gar nicht oder nur sehr selten selbst fahren und die aufgrund dessen in der zweiten Ausbildungsphase schlechter fahren als in der Grundausbildung. Damit Reflexion sinnvoll ist, bedarf es also auch eines gewissen Maßes an Fahrerfahrung. Das Vorhandensein entsprechender Fahrpraxis ist daher nach Ansicht der/des Expertin/Experten vor Absolvieren der zweiten Ausbildungsphase sicherzustellen.

#### 4.3.5 Private Übungsfahrten (L17, L)

Einige Teile der praktischen Ausbildung können durch private Übungsfahrten ersetzt oder ergänzt werden. Bei allen Fahrten muss jedoch eine berechtigte Begleitperson (z.B. Eltern, Verwandte, FreundIn) anwesend sein. Die/der Fahr SchülerIn hat so die Möglichkeit, Fahrpraxis außerhalb der Fahrschule zu sammeln.

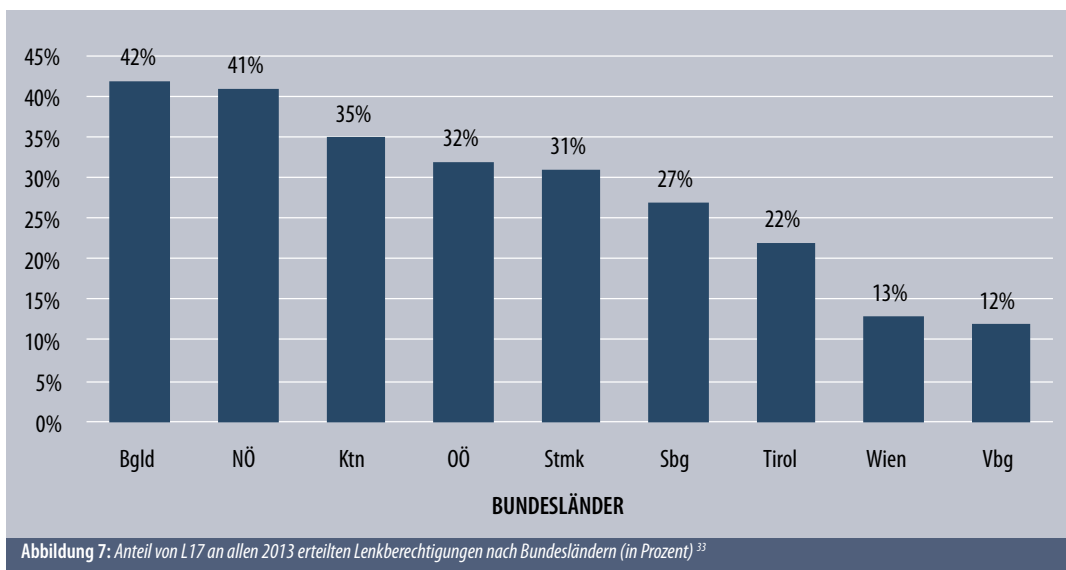
Sowohl die L-Übungsfahrten (praktische Führerscheinprüfung erst ab 18 Jahren) als auch die L17-Ausbildungsfahrten (praktische Führerscheinprüfung bereits ab 17 Jahren möglich) werden von den befragten Fahr SchülerInnen/FahrschulabsolventInnen sehr positiv bewertet, wobei die L17-Ausbildung das größte Lob erhielt. Es ist daher nicht verwunderlich, dass in den letzten Jahren mehr und mehr B-Führerscheine bereits für junge LenkerInnen im Alter von 17 Jahren und damit nach Absolvieren der L17-Ausbildung ausgestellt wurden (siehe Abbildung 6).



Sowohl in der Statistik als auch in den Fokusgruppen zeigte sich erwartungsgemäß, dass in nur mangelhaft mit öffentlichen Transportmitteln erschlossenen Regionen häufiger bereits mit 17 Jahren der B-Führerschein erworben wird als in gut vernetzten. So scheint das L17-Ausbildungsmodell v.a. für BurgenländerInnen und NiederösterreicherInnen interessant zu sein (vgl. Abbildung 7). Die frühe selbstständige Mobilität, deren Wichtigkeit mehrfach auch in den Fokusgruppen betont wurde, ist somit ein wesentlicher Vorteil der L17-Ausbildung.

32 Statistik Austria





Neben dem früheren Erwerb der Lenkberechtigung bewerteten die FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen und die ExpertInnen die zusätzliche Fahrpraxis als äußerst positiv. Sie sahen darin einen erheblichen Sicherheitsgewinn.

*„Als erstes Positives viel Praxiserfahrung, weil wir beim L17 durch 3.000 km fahren müssen, können wir wirklich Auto fahren, weil man echt viel gefahren ist.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„(...), weil da ist man sich danach wirklich sicher. Als ich den Schein hatte, hab' ich wirklich allein überall hinfahren können, da hat man keine Angst, dass man sich allein ins Auto setzt.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Die L17er ist von allem, was es so gibt, meiner Meinung nach die beste Qualität. Es ginge alles noch viel besser, man sollte es noch viel länger und noch genauer machen, aber von allen derzeitigen Möglichkeiten ist sie die beste.“ (Fahr(schul)lehrerIn)*

Auch die regelmäßigen Überprüfungsfahrten in der Fahrschule wurden seitens der Befragten positiv hervorgehoben. Die FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen sahen darin eine Möglichkeit, eventuelle Fehler von ausgebildeten ExpertInnen ausbessern zu lassen und Hinweise für weitere Übungsfahrten zu erhalten.

*„Dann die Überprüfungsfahrten alle 1.000 km find' ich auch sehr gut, weil man kann ja auch was falsch lernen, und da werden die Fehler dann korrigiert von Lehrern.“ (FahrschülerIn)*

Der Umstand, dass die L17-Ausbildungsfahrten wesentlich umfangreicher angelegt sind als die L-Übungsfahrten, wurde von den FahrschülerInnen unterschiedlich bewertet. Während einige der Meinung waren, bereits nach 1.000 km (= Mindestumfang der L-Übungsfahrten) gut und sicher fahren zu können, schätzten andere die weit umfangreicheren Fahrerfahrungen (mind. 3.000 km) im Rahmen der L17-Ausbildung sehr. Um dem unterschiedlichen Lernfortschritt gerecht zu werden, schlug eine/ein FahrschülerIn/FahrschulabsolventIn vor, die/den Fahr(schul)lehrerIn bei den Überprüfungsfahrten einschätzen zu lassen, ob weitere Übungsfahrten mit privater Begleitperson erforderlich sind oder der Antritt zur praktischen Prüfung bereits sinnvoll wäre.

33 Statistik Austria

*„Nach 1.000 km hatte ich nicht das Gefühl, dass ich sofort zur Prüfung antreten kann. Jetzt mit 2.000 bin ich schon um einiges sicherer und wenn ich noch 1.000 fahr‘, ist das, denk ich, kein Problem.“ (FahrschülerIn)*

*„Vielleicht sind aber 3.000 km zu viel. Hab gemerkt, dass sich, nachdem ich 1.500 km gefahren bin, bis zu den 3.000 km (...) nicht mehr so viel (am Fahrkönnen) verbessert (hat).“ (FahrschulabsolventIn)*

Unabhängig davon, ob 1.000 oder 3.000 km zu absolvieren waren, ergaben sich für einige FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen aufgrund der Vielzahl der zu fahrenden Kilometer praktische Probleme. Es zeigte sich, dass die berechtigten Begleitpersonen im Alltag oft nur schwer greifbar waren. Eine/ein FahrschulabsolventIn gab an, dass sie/er daher den Großteil ihrer/seiner Übungsfahrten auf Autobahnen zurücklegen musste, um in einem angemessenen Zeitraum die geforderten Kilometer vorweisen zu können.

Als positiv wurde erachtet, dass die Begleitpersonen stets in einem Naheverhältnis zur/zum FahrschülerIn stehen. Sowohl die befragten FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen als auch die ExpertInnen beschrieben die BegleiterInnen als sehr interessiert und engagiert. In der Regel gelang es ihnen daher, lernförderliche Bedingungen zu schaffen.

*„Gut gelaufen sind die privaten Übungsfahrten mit Begleitperson. (...) Ich habe mich bewusst dafür entschieden, weil ich mich wohler fühle und die Person kenne und gut kommunizieren kann.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Eltern, die ihre Kinder auf L17 ausbilden wollen, sind einmal grundsätzlich Kunden, die sich interessieren, selber etwas machen wollen und selber auch etwas einbringen wollen.“ (Fahr(schul)lehrerIn)*

Mehrere ExpertInnen wiesen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Schulung der Begleitpersonen im Vorfeld und während der L17-Ausbildungszeit unbedingt erforderlich sei<sup>34</sup>. Im Zuge dessen könnten die BegleiterInnen auf den aktuellsten Stand (z.B. im Verkehrsrecht) gebracht werden und auf eigene Fehler hingewiesen werden, was in weiterer Folge nicht nur der/dem FahrschülerIn, sondern auch der/dem langjährigen FührerscheinbesitzerIn zugutekommt.

*„Und die sitzen dann auch zum Großteil in diesen Ausbildungsfahrstunden, und dort versuche ich einmal festzustellen: Wie ist der bis jetzt gefahren, wie verhält sich der, was hält der für richtig, was hält der für schlecht. Und da ist es so, dass man ein gewisses Maß an Fehlern ausmerzen muss, was zum Teil Schlampigkeit ist.“ (ExpertIn)*  
*„Noch einen wesentlichen Vorteil sehe ich bei L17: dass die Eltern miteinbezogen werden, und wir da einfach noch einmal in der Lage sind, bei Personen, die bereits einen Führerschein haben, einen gewissen Nachschulungseffekt zu erzielen. Es gibt dann diese Einweisungen zu den Fahrten, (...) da sind ja die Eltern dabei, und das ist für mich mehr oder weniger so eine Art Weiterbildungsveranstaltung.“ (ExpertIn)*

Auch die FahrschülerInnen selbst halten eine Weiterbildung für Begleitpersonen für sehr sinnvoll. Denn sie haben die Erfahrung gemacht, dass bei den BegleiterInnen durchaus Wissensdefizite bestehen.

*„Dann hat es die „Sauer-Hour“ gegeben, wo die Eltern gekommen sind und Fragen stellen konnten. Das fand ich auch gut, weil meine Eltern alles nicht mehr so ganz genau wussten.“ (FahrschulabsolventIn)*

<sup>34</sup> Derzeit ist eine theoretische Einweisung in der Fahrschule (gemeinsam mit der/dem FahrschülerIn) im Umfang von einer Unterrichtseinheit für mindestens einen von zwei möglichen BegleiterInnen gesetzlich vorgeschrieben (§ 2 FSG-VBV, § 122 KFG). Bei der L17-Ausbildung sind zwei weitere Schulungen (gemeinsam mit der/dem FahrschülerIn) jeweils im Umfang von zwei Unterrichtseinheiten nach jeweils 1.000 gefahrenen Kilometern vorgesehen (vgl. § 4 FSG-VBV).

*„Das wollt' ich eh schon die ganze Zeit sagen: Es gehört verpflichtend für die Eltern, dass sie das auffrischen, wie die heutigen Regeln sind, weil meine Mama kann nichts. Sie glaubt (aber) immer, sie weiß alles.“ (FahrschülerIn)*

Speziell an den L-Übungsfahrten wird darüber hinaus von ExpertInnen kritisiert, dass diese immer wieder als kostengünstige Alternative zu den Fahrstunden in der Fahrschule gesehen werden, und um schnell zum Führerschein zu gelangen, nur wenige Übungsfahrten und nicht die vorgeschriebene Kilometeranzahl absolviert werden.

*„Heute wird das oft als scheinbare Kostenersparnis zur Fahrschulausbildung genommen, weil in dem Moment, wo er Übungsfahrt macht, braucht er gar keine Hauptschulung mehr. Kann er ja alles mit der Übungsfahrt machen. Damit wird das alles scheinbar viel billiger, wenn der jetzt das nicht ernst nimmt und nur aus Kostenersparnis-Gründen macht und mit dem Jungen vielleicht zweimal fährt, dann schaut die Ausbildung schlimm aus. Dann kommt er zur Perfektionsschulung in die Fahrschule zurück, dort soll er eigentlich nur mehr Autobahnfahrt, Nachtfahrt, Übungsfahrt machen, und dann hat der ein Fahrkönnen, das schlechter ist als das nach den ersten sechs Fahrstunden, als er seinerzeit von uns weggegangen ist, weil er in der Zwischenzeit, und das ist vier Monate her, nur zweimal mit dem Papa gefahren ist.“ (Fahr(schul)lehrerIn)*

Bezüglich der Dokumentation privater Übungsfahrten wurde seitens der FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen vereinzelt angemerkt, dass diese einerseits zu umfangreich sei, andererseits zum „Schummeln“ anrege.

*„Grundsätzlich sind die 3.000 km kein Problem, aber immer das Mitschreiben, Kilometerstand, wohin und so. Das ist mit der Zeit schon nervig und man könnt' ja dabei schummeln, aber man macht das für sich selber. (...) Man muss ja selber wissen, kann ich fahren oder kann ich nicht fahren.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Das Zweite ist, man muss beim Schein so ein Kilometerprotokoll führen und das find' ich zu genau. Vor allem weil sich das sicher niemand mehr so genau anschaut (Wetter, Uhrzeit, km-Stand, Ziel...). Dadurch kann man auch viel schummeln (...).“ (FahrschülerIn)*

Uneinigkeit herrschte beim Thema L- bzw. L17-Tafeln<sup>35</sup>. Einige FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen empfanden die Tafeln als hilfreich, da andere VerkehrsteilnehmerInnen ihnen gegenüber aufgrund dieser Pkw-Kennzeichnung vorsichtiger, aber auch rücksichtsvoller agierten. Andere FahrschülerInnen/FahrschulabsolventInnen meinten, dass andere LenkerInnen sich gerade deshalb besonders aggressiv im Straßenverkehr verhielten und beispielsweise an gefährlichen Stellen überholten oder permanent drängelten.

*„Ich finde die L17-Taferln gut, damit eben die anderen Leute im Verkehr sehen, dass du Fahranfänger bist und dementsprechend Rücksicht nehmen können.“ (FahrschülerIn)*

*„Teilweise merkt man auf der Straße, dass man mit diesen Tafeln eher einen negativeren als einen positiveren Effekt hat. Die Leute überholen in Situationen, wo sie nie überholen würden. Die Leute fahren deutlich aggressiver, fahren dir auf, nur weil du ein L17-Taferl hinten drauf hast.“ (FahrschülerIn)*

*„Da kann ich mich nur anschließen, es fällt mehr Negatives auf, die Autofahrer verhalten sich komplett anders. (...) Auch im Ort haben mich viele locker mit einem Hunderter überholt.“ (FahrschulabsolventIn)*

<sup>35</sup> Die L- bzw. L17-Tafeln müssen während der Übungsfahrten am Fahrzeug angebracht sein.

Ein letztes wesentliches Thema, das sowohl von Fahr SchülerInnen/FahrschulabsolventInnen als auch ExpertInnen angesprochen wurde, sind die Kosten der Ausbildung. So glauben viele Befragte, dass L17-Übungsfahrten die Ausbildung generell verteuern. Betrachtet man lediglich die gesetzlichen Vorgaben für dieses Ausbildungsmodell, ist dies nachvollziehbar. Eine/ein Fahr schulInhaberIn führte jedoch ein Beispiel an, das verdeutlicht, dass die Kostendifferenz in der Praxis häufig nicht oder nur in geringem Ausmaß vorhanden ist.

*„Sie (die L17-Ausbildung) ist einmal deswegen eine Spur teurer, weil die grundsätzlichen Anforderungen anders sind. Wenn ich jetzt den Paketpreis, der wird gerne verglichen, hernehme, dann habe ich in der Normalausbildung 12 Unterrichtseinheiten plus die Hauptschulung, die aber nicht näher definiert ist, daher ist sie auch in den Paketpreisen nicht enthalten. (...) Bei der L17-Ausbildung hab ich den gleichen Theorieanteil usw., dann hab ich 12 Fahrstunden, bevor der Schüler die ersten 1.000 km fahren darf. Ich hab dort eine theoretische Einweisung von einer Stunde, eine Unterrichtseinheit, die man irgendwo kalkulieren muss und dann habe ich diese zwei Feedbackfahrten, nach 1.000 und nach 2.000 km, die zwei Mann-Stunden sind, man fährt mit eigenem Auto, und die Schlussausbildung dauert noch einmal drei Unterrichtseinheiten. Das heißt, ich hab sowieso schon 15 Fahrstunden enthalten plus die theoretische Einweisung plus die zwei Feedbackfahrten. (...) Wenn ich allerdings dazurechne, dass bei einer normalen Ausbildung ja auch, wenn sie seriös und der Kunde nicht beratungsresistent ist, irgendwo sechs bis zehn Fahrstunden beträgt, dann komme ich dort auch noch einmal – die Fahrstunde kostet, sagen wir EUR 50,- –, auf etwa EUR 300,- bis EUR 500,-, und wenn ich die jetzt zu dem Hausnummer EUR 950,- dazugebe, dann bin ich dort auch in der Größenordnung der L17, und der Gesetzgeber nimmt auch ein bisschen Rücksicht (...), indem er bei der L17-Ausbildung, bei der Mehrphasenausbildung, die erste Perfektionsfahrt nicht erfordert. Man braucht nur ein Fahrsicherheitstraining und die zweite Perfektionsfahrt. Das heißt, wenn man alles so abwägt, kommt das ungefähr aufs Selbe.“ (Fahr schulInhaberIn)*

#### 4.3.6 Alternative Fahrsimulator

Eine Alternative bzw. Ergänzung zum herkömmlichen Fahrtraining stellen Fahrsimulatoren dar. Wenig überraschend war daher, dass insbesondere in den ExpertInneninterviews das Gespräch immer wieder darauf gelenkt wurde. Aufgrund des großen Interesses wurde ein zusätzliches Interview mit Prof. Hermann Steffan von der TU Graz geführt, der Erfahrungen in der Konzeption und dem Testbetrieb von Fahrsimulatoren hat.

Die Meinungen zum Simulator waren sehr unterschiedlich. Während einige das Modell des Simulators als zukunftsweisend betrachteten, war es für andere ein kostspieliges Spielzeug, das die Fahrstunde nicht ersetzen kann. Die Fahr schulbesitzerInnen standen den Simulatoren in erster Linie aufgrund der Kosten eher skeptisch gegenüber.

Der meistgenannte Simulator-Typ ist ein Gerät mit drei Beamern bzw. Monitoren und den üblichen Fußpedalen. Bessere Geräte können mittels Zusatzkameras auch Bilder von Spiegeln einspielen. Noch bessere Geräte können über eine sogenannte „Motion Plattform“ sogar haptisches Feedback liefern und damit ein realistisches Fahrgefühl vermitteln. Ein großer Vorteil liegt dabei softwareseitig darin, dass virtuelle motorisierte und nicht-motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen eingespielt werden können, die sich wie in realen Verkehrssituationen verhalten. Bestimmte (potenziell gefährliche) Verkehrssituationen lassen sich somit mehrfach wiederholen und damit realitätsnah, aber risikofrei trainieren.

Der Simulator, der an der TU Graz mitentwickelt wurde, verfügt nicht über eine bewegliche Plattform. Professor Steffan sieht dies jedoch nicht als Problem, weil dadurch einerseits der Preis niedriger gehalten werden kann, andererseits seines Erachtens nach derartiges Feedback nicht vonnöten ist. Seiner Meinung nach könnte mit einem Simulator die Wahrnehmung trainiert werden. Auch andere

ExpertInnen sehen den Nutzen eines Fahrsimulators darin, das Blickfeld zu erweitern und ein Gefühl für Distanzen zu entwickeln.

*„Man braucht hier eigentlich keine „Motion Platform“, also die Fahrdynamik ist meines Erachtens nicht das Problem. Das Problem ist das Sehen, das richtige Sehen. Und das könnte man schulen.“ (ExpertIn)*

Ein angeführtes Argument, das für den Einsatz von Fahrsimulatoren in der Fahrausbildung spricht, ist die weite Verbreitung der Simulatoren-Technik in der Flugzeug-, Schifffahrts- oder Eisenbahnbranche. Gegenteilig kann jedoch auch argumentiert werden, dass in diesen Mobilitätsbereichen die Ausbildung insgesamt weit umfangreicher und teurer ist und es zum Teil dort gar nicht möglich wäre, sofort mit einem echten Transportmittel zu starten.

#### 4.3.7 Zusammenspiel von praktischer und theoretischer Fahrausbildung

Die gesellschaftlichen Entwicklungen haben den Straßenverkehr in den letzten Jahrzehnten rasant zunehmen lassen. Daher ist es heute wichtiger denn je, umfassend geschulte und praxiserprobte junge Menschen in den Verkehrsalltag zu entlassen. Eine strikte Trennung von Theorie- und Praxisunterricht ist dabei weder zeitgemäß noch pädagogisch sinnvoll. Nur eine Verzahnung beider Ausbildungselemente führt zu einer Vertiefung des Gelernten und macht dessen erfolgreiche Übertragung in den Verkehrsalltag wahrscheinlich.

Die befragten FahrschulabsolventInnen erlebten die theoretische und praktische Ausbildung als weitestgehend unabhängig voneinander. Von einzelnen wurde dieser Umstand auch dezidiert kritisiert und eine Verflechtung beider Elemente gefordert.

*„Allgemein zur Führerscheinausbildung hab ich das Gefühl gehabt, dass es ein Problem ist, dass Theorie und Praxis so nebeneinander stehen und nicht miteinander verbunden sind. Es gibt die Theorieeinheit, da muss man für die Theorie lernen und dann nochmal als Extra-Geschichte die Praxis. Ich weiß jetzt auch nicht genau, wie man das besser machen kann, aber es müsste auf jeden Fall viel stärker verbunden vermittelt werden.“ (FahrschulabsolventIn)*

Als besonders ungünstig empfanden die FahrschulabsolventInnen, dass es neben der Trennung von Theorie und Praxis gelegentlich sogar zu Widersprüchen zwischen beiden Bereichen gekommen war. So berichteten einige FahrschulabsolventInnen, dass bestimmte Themen in der Theorie sehr intensiv behandelt worden waren, aber dann in den Fahrstunden keine Rolle mehr spielten oder gar gegenständig vermittelt wurden.

*„Bei uns war es auch so, dass es geheißen hat, wenn's geht, mit dem vierten Gang durchfahren durch den Ort, aber bei der Prüfung bitte nicht. Dann mit dem dritten fahren, denn das sieht der Prüfer nicht gern – interessant, dann lern ma's halt so, wie es bei der Prüfung erforderlich ist, aber nicht so, wie's eigentlich gescheiter wär'.“ (FahrschulabsolventIn)*

Generell zeigte sich, dass FahrschulabsolventInnen die Fahrstunden als sinnvolleres Lernen erachteten, weil hier unmittelbar richtiges Verkehrsverhalten eingeübt und falsches Verhalten korrigiert wird. Einige der Befragten äußerten jedoch, dass ihnen in der Praxis ein Eingehen auf das theoretisch erworbene Wissen gefehlt hatte.

*„Es wäre auch urwichtig – bei den Praxisstunden und bei den Überprüfungsfahrten fragt dich der Fahrlehrer nix über die Theorie. (...) Die fragen dich gar nix, sind nur leise und schreiben sich was auf. Ich fände es viel gescheiter,*

*wenn die mich irgendwo fragen, warum machst du das etc. Weil das ist praxisbezogen und das ist auch wichtig im Straßenverkehr, dass du weißt, was du machst. Es ist einfach nur Theorie und nur Praxis, vermischt wird nichts.“ (FahrschulabsolventIn)*

Eine/ein befragte/r Fahr(schul)lehrerIn und eine/ein FahrschulbesitzerIn bestätigten, dass die Verbindung von Theorie und Praxis nicht nur notwendig und möglich ist, sondern auch, dass dies, jeweils abhängig von der/dem Fahr(schul)lehrerIn, bereits gelebt wird. Herauszuhören war – wenig überraschend – auch, dass es der FahrschullehrerInnen bedarf, um eine optimale Verzahnung beider Bereiche zu erzielen.

*„Vor allem sollte es der Fahrlehrer in der Praxis im Fahrzeug zusammenführen. (...), also: Auf was für einer Straße befinden wir uns, auf einer Schienenstraße. Richtig, was haben Sie noch erkannt? Was für eine Straße könnte das noch sein? (...) Da habe ich schon gewusst, ist das jemand, der aufgepasst hat im Kurs, die haben mir das sagen können. Dann hat es solche gegeben, die haben es sagen können, aber in der Praxis nicht anwenden können. (...)“ (FahrschullehrerIn)*

#### **4.4 Befunde zur Prüfung**

##### **4.4.1 Theoretische Prüfung**

Die theoretische Prüfung wird sehr ambivalent wahrgenommen. Der Umstieg auf die computergestützte theoretische Prüfung Ende der 1990er Jahre hat jedenfalls dazu geführt, dass introvertierte, weniger offene FührerscheinanwärterInnen sich mit der Prüfungssituation besser arrangieren können als früher: Während früher kommunikative Fähigkeiten hilfreich sein konnten, um die Prüfung zu bestehen, wird heute das Gelernte ohne zusätzliche Erklärungsmöglichkeiten am PC abgefragt. Einzelne ExpertInnen sehen die neue Art der theoretischen Prüfung sehr kritisch, da die verwendeten Multiple-Choice-Fragen viele zum Auswendiglernen verleiten und das tatsächliche Verständnis oftmals nicht gegeben ist. Zudem wird das Auswendiggelernte unmittelbar nach der Wissensüberprüfung meist wieder vergessen und nicht, wie gewünscht, verinnerlicht.

*„... massives Absacken des Niveaus. Ich hab mir den Spaß gemacht, ich hab's ja miterlebt im Jahre '97, da haben wir ja Computer kaufen müssen, sehr zu meinem Zorn natürlich und wir haben innerhalb von zwei Wochen (...eine...) schlagartige Verbesserung der Prüfungsergebnisse gehabt, und damit hat das System gejubelt anstatt zu sagen, falsch: der Schritt ist nach hinten losgegangen. Ich hab da Leute gefragt, Schüler, die aus der Prüfung hinausgingen und da war eine große Verkehrstafel, hab' gefragt, was heißt denn das – ja, das weiß ich nicht.“ (FahrschulbesitzerIn)*

*„Was ich als wirklich schwerwiegende Fehlentwicklung sehe, ist der Computer. Die Theorie, der Computer, also Kreuzerltest, wenn man das so sagen will. (Gegen) jedwedes Ansinnen eines selbstständigen Denkens und Verstehens (...) Mit routinemäßigem Auswendiglernen geht das.“ (FahrlehrerIn)*

*„Wenn ich am Mittwoch Prüfung habe und am Sonntag zu lernen anfangen, dann weiß ich es bis Mittwoch, aber wenn nächste Woche praktische Prüfung ist, habe ich es vergessen. Also die Langzeitwirkung ist dadurch nicht gegeben.“ (FahrschullehrerIn)*

Die Mehrheit der befragten ExpertInnen erachtet die Computertestung jedoch als Verbesserung und adäquate Antwort auf heutige Anforderungen. Wesentliche Vorteile sehen sie darin, dass die elektronische Prüfung weit weniger kostet als die Prüfung durch eine/einen PrüferIn und dass jegliche Diskussionen über falsche Interpretationen der Ergebnisse oder ungerechte Prüfungen dadurch der Vergangenheit angehören. Die wenigen kritischen ExpertInnen bemängeln jedoch gerade das Fehlen der „menschlichen“ Komponente in der Prüfung.

*„Das Ganze entstand dadurch, dass man der Meinung war, der menschliche Prüfer ist ungerecht. (...) Also die Möglichkeit, dass der Prüfer kraft seiner geistigen Fähigkeiten (...) feststellt, ob der Geprüfte nur nervös ist oder nicht, ist jetzt nicht mehr gegeben. Und nun gilt auf einmal der Computer als gerecht. Das hat die Folge, dass ein menschliches Gespräch und ein Erkennen eines Verstehens nicht mehr gegeben ist.“ (FahrlehrerIn)*

Das bereits erwähnte Auswendiglernen der Prüfungsfragen für die Prüfung wird von mehreren ExpertInnen kritisiert, da die angestrebten langfristigen Lerneffekte somit ausbleiben. Der Bildungspsychologe Klaus Holzkamp<sup>36</sup> spricht in diesem Zusammenhang vom defensiven Lernen, bei dem es in erster Linie darum geht, Beeinträchtigungen abzuwenden. Im Gegensatz zum expansiven Lernen, welches zur Erweiterung des eigenen Wissens- und Denkhorizonts führt, kann so kein Verkehrssinn aufgebaut werden.

*„Und was die Theorieprüfung betrifft, meines Erachtens eine sehr hirnlose Prüfung... also g'rad' diese Methode, das Wissen mit Multiple Choice abzufragen. Ich weiß schon, dass sie das gemacht haben, weil so viele Leute antreten, aber das ist (...) Bulimie-Lernen. Also ich hab einen großen Teil nicht durch Verständnis gelernt, sondern g'rad' die technischen Fragen auf Wiedererkennen, und das ist ja nicht Sinn der Sache.“ (FahrschulabsolventIn)*

Um das reine Auswendiglernen zukünftig zu erschweren, schlug eine/ein Expertin/Experte eine Anlehnung an ausländische Computer-Führerscheinprüfungen vor. So werden in Deutschland beispielsweise Variationen eingebaut. Bei gleichbleibender Frage wird das dazugehörige Bild variiert oder das Verkehrswissen mit Hilfe von Videos abgefragt, damit die Prüfungsaufgaben näher an die Realität heranrücken. Sobald das Video anhält, wird die Frage gestellt, wie der Prüfling in der (möglicherweise gefährlichen) Situation reagieren würde.

*„Es ist unwahrscheinlich, dass ich (in der Ausbildung) z.B. eine Situation hab, dass jetzt von rechts ein Reh über die Fahrbahn läuft während der Fahrstunde. (...) Das kann ich aber in der Führerscheinprüfung z.B. mit einer Videosequenz abfragen oder schulen.“ (ExpertIn)*

Seitens der Fahr SchülerInnen/-absolventInnen wurde das Auswendiglernen immer wieder damit gerechtfertigt, dass ein Teil der Prüfungsfragen nicht nachvollziehbar bzw. logisch ist. So wurde festgestellt, dass viele Fragen zu ähnlich oder aufgrund ihrer Formulierung nicht logisch beantwortbar sind.

*„Mir ist auch aufgefallen, wenn ich gelernt hab, wenn ich versucht hab, mir das logisch herbeizuleiten, dann war es immer falsch. Da hat man Angst, logisch zu denken, dann lernt man halt lieber auswendig. Es geht nicht anders.“ (FahrschulabsolventIn)*

Die Strategien zum Auswendiglernen sind den Angaben der Fahr SchülerInnen/Fahr schulabsolventInnen zufolge vielfältig. Eine/ein Fahr schulabsolventIn meinte beispielsweise, dass „bei manchen Fragen die einzige Kompetenz, die du haben musstest, doppelte Verneinungen im Satz zu erkennen – das war's (...).“ Eine/ein andere/anderer: „Ich hab mir bei manchen einfach nur die Zahlen gemerkt.“ Eine/ein Fahr schulabsolventIn berichtete, sich in erster Linie angeschaut zu haben, welcher Satz länger und welcher kürzer war. Darüber hinaus gab es auch Strategien für einzelne Fragen: „Da gibt's auch eine Frage beim Überholen – VON oder MIT mehrspurigen Kraftfahrzeugen –, und wegen diesem einen Wort vertun sich sehr viele. Bei der Prüfung (habe ich auch nur) auf das kleine Wörtchen geschaut“. Oder: „Da gab es bei mir (das Thema) Section Control mit vier Antwortmöglichkeiten, und drei haben mit U angefangen und eine mit V – ich weiß bis heute nicht, was die Antwort ist, hab nur den Buchstaben gelernt, ohne Hintergedanken.“ Darüber hinaus berichteten ExpertInnen,

<sup>36</sup> Holzkamp, K. (1993). Lernen. Subjektwissenschaftliche Grundlegung. Frankfurt/Main: Campus.

immer wieder beobachtet zu haben, dass nicht die korrekten, sondern die falschen Antworten einstudiert wurden, da dies effizienter sei. Am besorgniserregendsten war jedoch die Erfahrung einer/eines Fahr(schul)lehrerin/Fahr(schul)lehrers. Sie/er berichtete, dass einzelne Fahrschulen ihre FahrschülerInnen sogar darin unterstützen würden, die Prüfung durch gezieltes Auswendiglernen zu bestehen.

*„Beim Lastwagenführerschein sind meist drei Antworten richtig, und die längste Antwort ist falsch, weil gerade bei diesen spezifischen Lkw-Problemen die Falsch-Formulierung schwieriger ist als die Richtig-Formulierung. Und wenn ich jetzt den Kurs halte und alle Prüfungsfragen durchbespreche und sage: Kreuzen Sie auf jeden Fall einmal nicht die längste Antwort an, dann ist das viel einfacher zu lernen, weil dann brauche ich nur schauen, welche ist die längste (...), und die Wahrscheinlichkeit, dass ich damit durchkomme, liegt bei 85 % - 88 %.“ (FahrschullehrerIn)*

Die Inhalte des Fragenkatalogs wurden sowohl von ExpertInnen als auch von FahrschulabsolventInnen immer wieder kritisiert. Den Angaben zufolge entsprechen einzelne Fragen und Bilder nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik und müssten ausgetauscht werden. So kommen beispielsweise vereinzelt Verkehrszeichen vor, die im realen Straßenraum kaum oder gar nicht mehr anzutreffen sind. Aktuelle Entwicklungen im Verkehrsbereich, wie z.B. die Einführung der Begegnungszone, sind hingegen noch nicht Bestandteil des Fragenkatalogs.

*„Und genau bei meiner praktischen Prüfung lässt mich mein Prüfer durch Anifahren und fragt mich nach dem Verkehrszeichen der „Begegnungszone“. Ich habe es nicht gewusst und hab ihm gesagt, dass ich das noch nie gesehen habe und mir mein Fahrlehrer noch nie gezeigt hat. Dann hat er gesagt, das passt schon, ich sehe es auch zum ersten Mal. Das sind halt so Sachen, man sollte das Ganze wirklich erneuern, dass es auf dem neuesten Stand ist, damit man nicht Sachen lernt, die man dann nie in Wirklichkeit sieht.“ (FahrschulabsolventIn)*

Kritisiert wurde im Zusammenhang mit dem Fragenkatalog außerdem, dass es zu viele Führerscheinfragen geben würde und diese nicht in komprimierter sowie strukturierter Form zur Verfügung stehen, was ein sinnhaftes Lernen erschwert. Auch dass die Fragen mit unterschiedlich vielen Punkten bewertet werden und bei falscher Beantwortung der Hauptfrage alle darauf folgenden Unterfragen nicht mehr gewertet werden, war für einen Teil der FahrschulabsolventInnen nicht nachvollziehbar bzw. wurde als unfair empfunden.

*„Entweder es hat keine Nebenfragen gegeben, oder es hat bis zu drei gegeben. Und das finde ich einfach ein bisschen unfair, dass man nicht einmal die Chance hat, die Nebenfrage zu sehen, und gleich eben Punkte dafür abgezogen kriegt.“ (FahrschulabsolventIn)*

Ein Teil der Fragen wurde seitens der FahrschulabsolventInnen darüber hinaus als irrelevant und praxisfern eingestuft. Beispielhaft wurden hier, wie schon im Zusammenhang mit der theoretischen Ausbildung (vgl. Kapitel 4.2.6), anhängerspezifische und technische Fragen angeführt.

*„Die Fragen sollten unmittelbar auf das Fahrpraktische bezogen sein, also die Theoriefragen. Da sind ganz viele Fragen dabei, die das eben nicht sind. Ein Fragetypus, mit dem ich überhaupt nichts anfangen hab' können, war, wo es um Entfernungen geht. Das macht man nach Gefühl. Auch die Sekundenregel, mir ist gesagt worden, das ist sehr relevant, aber ich hab' sie noch nie angewandt.“ (FahrschulabsolventIn)*

*„Auch das mit den Anhängern ist einfach viel zu viel gewesen. Ich will nicht mit Anhänger fahren, und es waren 15-mal die gleichen Fragen.“ (FahrschulabsolventIn)*



Auch im Gespräch mit VertreterInnen des Verkehrsministeriums bestätigte sich der Eindruck, dass ein Teil der Prüfungsfragen überarbeitungswürdig ist und dies, obwohl in der Vergangenheit bereits Überarbeitungen des Fragenkatalogs stattgefunden haben und neue rechtliche, technische u.ä. Themen ergänzt wurden. Aufgrund dessen wurde seitens des Ministeriums eine umfassende Überarbeitung des Fragenkatalogs in Auftrag gegeben. Seit Anfang März 2016 stehen die aktualisierten Fragen zur Verfügung.<sup>37</sup> Der quantitative Umfang des Katalogs soll dabei ungefähr gleich bleiben. Schwer verständliche Fragen sollen vereinfacht werden. Die Art der Befragung, die von ExpertInnen und FahrschulabsolventInnen ebenfalls kritisch betrachtet wird, bleibt jedoch vorerst unverändert.

*„Ein paar Doubletten werden beseitigt, es gibt aber auch Zusatzfragen, insbesondere in den Bereichen Eisenbahnkreuzungen, Tunnelsicherheit, Ablenkung und schwächere Verkehrsteilnehmer. Alternative Antriebe überhaupt, speziell Elektro. Das ist so gemacht worden, dass man das Thema Hybrid-Fahrzeuge auch damit abdeckt. (...) (Auch) die Sprachlösung wurde vereinfacht, weil wir davon ausgehen müssen, dass nicht nur studierte Linguisten die Prüfung ablegen und ein wichtiger psychologischer Aspekt: Kein Mensch kann sich etwas vorstellen, was nicht ist: ‚Und wenn es nicht so ist, was machen Sie dann?‘.“ (ExpertIn)*

### **Vorprüfung**

Um zur eigentlichen Prüfung antreten zu können, müssen viele Fahr SchülerInnen eine Vorprüfung zur Kontrolle ihres Wissens unter Prüfungsbedingungen ablegen. Meistens wird dies von Fahrschulen gefordert, um eine sogenannte „Prüfungsgarantie“ abgeben zu können. Damit wird das Fahrschulangebot für FührerscheinanwärterInnen finanziell attraktiver und die Prüfung stressfreier, denn viele Fahrschulen verpflichten sich in diesem Zusammenhang, eine Wiederholungsprüfung zu finanzieren, wenn bei der Vorprüfung ein definierter Punktwert erreicht wurde. Lediglich eine/ein FahrschulabsolventIn empfand (zumindest verpflichtende) Vorprüfungen als unnötig, da sie/er sich dadurch entmündigt gefühlt hatte.

*„Vorprüfungen (...) find ich unnötig, weil man darf mit 17 oder 18 die Prüfung machen, und ich glaub', man ist alt genug, dass man entscheiden kann, ob man zur theoretischen Prüfung antreten will oder nicht.“ (FahrschulabsolventIn)*

#### **4.4.2 Praktische Prüfung**

Die theoretische Prüfung ist aufgrund des standardisierten Verfahrens in ganz Österreich ident. In mehreren ExpertInneninterviews wurde darauf verwiesen, dass sich die praktische Prüfungssituation hingegen in den einzelnen Bundesländern unterscheidet. So ist es einigen ExpertInnen zufolge in manchen Bundesländern einfacher, die Fahrprüfung zu bestehen als in anderen. Zusätzlich hängt die Situation der praktischen Prüfung von verschiedenen externen Faktoren ab, die sich nicht beeinflussen lassen: Verkehrsanforderungen und -lage, PrüferIn, Wetter usw.

*„Wir haben auch einige Orte, wo es wirklich schwer ist, wo man gewisse Sachen nicht fahren kann.“ (FahrprüferIn)*

Trotz der widrigen Umstände ist die Qualität der praktischen Prüfung aus Sicht der befragten ExpertInnen dank des verwendeten PrüferInnenhandbuchs und Prüfungsprotokolls bereits auf einem hohen Niveau. Zudem werden verpflichtende Aus- und Weiterbildungen für FahrprüferInnen angeboten, um das Qualifikationsniveau dauerhaft hoch zu halten. Die PrüferInnen müssen mittlerweile alle zwei Jahre die Absolvierung einer theoretischen und alle fünf Jahre die Absolvierung einer praktischen Weiterbildung nachweisen. Die Landesregierungen erhalten außerdem 25 % der prak-

<sup>37</sup> Detaillierte Informationen zu den Änderungen finden sich unter <http://www.fuerboeck.at/theoriepruefung/fragenkatalog/fragenkatalog-20160301/>.

tischen Fahrprüfungsgebühr, die sie verpflichtend in die PrüferInnenweiterbildung und das Qualitätsmanagement investieren müssen. Damit werden beispielsweise Weiterbildungsangebote, wie ein bundesweiter FahrprüferInnentag, organisiert.

*„Wir haben jetzt vor sechs Wochen in Zeltweg einen österreichweiten Prüfertag gehabt, der auch für die Weiterbildung zählt. Wo also aus ganz Österreich Prüfer dort gewesen sind, und wo ich eben für den fahrschulmäßigen Ausbildungsbereich zuständig war. Und die Prüfer, das ist sogar ein bisschen überraschend, machen in dieser Weiterbildung unheimlich intensiv und interessiert mit. Das heißt, die Prüfung ist dadurch, im Vergleich zu früher, auch wesentlich einheitlicher und gerechter geworden.“ (ExpertIn)*

Zusätzlich werden die FahrprüferInnen über ein Auditing-System regelmäßig überprüft, ihre Arbeit wird dadurch qualitätsgesichert. Im Rahmen des Audits wird jede/jeder FahrprüferIn bei der Abnahme von zumindest drei Fahrprüfungen, möglichst unterschiedlicher Klassen, beobachtet (siehe § 12 FSG-PV). Daraus haben sich ExpertInnenmeinungen zufolge bereits positive Auswirkungen auf die Qualität der Prüfungen ergeben.

*„Es gibt Auditoren in jedem Bundesland, je nach Bedarf ca. drei bis fünf, die regelmäßig so etwa einmal im Jahr mitfahren bei einer Prüfung und den Prüfer beurteilen. Wenn der Prüfer das nicht so macht, wie es im Prüferhandbuch steht, dann hat er Probleme.“ (FahrprüferIn)*

Lediglich vereinzelt wurde Kritik an den qualitätssichernden Maßnahmen geübt. Eine/ein FahrschulinhaberIn kritisierte im Interview, dass aufgrund des genormten Prüfprotokolls zu sehr auf bestimmte Einzelheiten geachtet würde, wie beispielsweise ob der Abstand zu knapp ist, zu spät gebremst wird oder FußgängerInnen übersehen werden. Demgegenüber würde die Interaktion zwischen ProbandInnen und Gesamtsystem vernachlässigt. Ähnliche Kritik äußerte auch eine/ein FahrschulabsolventIn, bei deren/dessen praktischer Prüfung mehr auf den 3-S-Blick als auf das sichere Fahren an sich Wert gelegt worden war. Eine/ein FahrprüferIn entgegnete dem, dass PrüferInnen erst mit den Jahren das nötige intuitive Gespür für die Fertigkeiten der/des Geprüften entwickeln. Von dieser Warte aus betrachtet, scheint ein Prüfungsprotokoll also durchaus sinnvoll. Darüber hinaus garantiert das Protokoll, dass gewisse Mindeststandards eingehalten werden.

Österreichweit idente Prüfungssituationen werden sich jedoch niemals schaffen lassen, solange die Prüfung im Alltagsverkehr abgenommen wird. Eine/ein FahrprüferIn hält es daher nicht für ausgeschlossen, das Fahren auch am Fahrsimulator zu trainieren und die Fahrprüfung am Simulator abzunehmen. Auf diese Weise wären alle Prüflinge mit den gleichen, bewusst ausgewählten Szenarien konfrontiert und regionale, wettertechnische etc. Vor- oder Nachteile während der Prüfungsfahrt würden ausgeschlossen. Da die praktische Prüfung sowohl seitens der ExpertInnen als auch der befragten FahrschulabsolventInnen<sup>38</sup> im Vergleich zur theoretischen Prüfung kaum kritisiert wurde, ist jedoch fraglich, ob grundlegende Änderungen der Prüfungsmodalitäten vonnöten sind.

*„Das ist das, wo man grundsätzlich schon fragen muss, wo geht die Entwicklung hin. Sollte man gewisse Dinge wirklich auf dem Simulator üben, bringt das was? (...) Mir schwebt schon seit Jahren eine Simulatorprüfung vor, nur gedanklich, weil (...) da kommt der Radlfahrer, da ist wirklich wer am Schutzweg, da geht bei der Bushaltestelle wer vorbei, bei den Vorrangregeln, bei den Kreuzungen (...) Das wäre preislich nicht mehr so ein Thema wie früher.“ (FahrprüferIn)*

<sup>38</sup> Neben dem zu stark auf Details gesetzten Fokus wurde von den FahrschulabsolventInnen vereinzelt kritisiert, dass zu viele Prüflinge während der Prüfungsfahrt anwesend bzw. in Warteposition waren und dass die Prüfungsfahrt daher sehr lange gedauert hätte.

# 5

## **5 ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE**

**76**

## 5

## ZUSAMMENFASSUNG DER ERGEBNISSE

Erfreulich ist, dass die Fahrschullandschaft in Österreich flächendeckend und das Angebot vielseitig ist. Neben Intensivkursen von wenigen Tagen gibt es Langkurse von mehreren Wochen, die oft modular aufgebaut sind und abends stattfinden, sodass der Einstieg für den/die FahrschülerIn jederzeit möglich ist. Ein bislang österreichweit einzigartiger, aber sehr interessanter und in Sachen Prüfungserfolg bewährter Ausbildungsansatz findet sich in der Steiermark: Im Rahmen einer Internatsfahrschule erlernen FührerscheinanwärterInnen innerhalb von etwa zwei Wochen das Autofahren und bereiten sich gemeinsam und ausschließlich auf die theoretische und praktische Prüfung vor.

Obwohl die Ausbildungsqualität generell als hoch eingeschätzt werden kann, wurden Qualitätsunterschiede zwischen den derzeit 366 österreichischen Fahrschulbetrieben (Stand: Juli 2015) berichtet. So werden in einigen Fahrschulen im Theorieunterricht lediglich die Prüfungsfragen besprochen, anstatt umfangreiches Wissen sowie ein grundlegendes Verkehrsverständnis zu vermitteln, wie dies in anderen Betrieben jedoch wiederum üblich ist. Oder es wird – unabhängig davon, ob der/die FührerscheinanwärterIn das Fahrzeug und ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr ausreichend beherrscht – nur das gesetzliche Minimum an Fahrstunden abgehalten und damit ein Durchfallen bei der Fahrprüfung begünstigt. Diese Qualitätsunterschiede werden von Seiten der FahrschulbetreiberInnen auf den besonders im städtischen Bereich sehr harten Konkurrenzkampf zurückgeführt. Hinzu kommt seitens der FührerscheinanwärterInnen der Wunsch, möglichst günstig und schnell die Lenkberechtigung zu erwerben, was ohne Qualitätseinbußen allerdings nahezu unmöglich ist.

### Theoretische Ausbildung

Viele Theoriekurse sind den Lebensrealitäten der FahrschülerInnen angepasst, indem sie modular aufgebaut sind. D.h., es besteht jederzeit die Möglichkeit, in einen laufenden Kurs einzusteigen und einzelne Module zu besuchen. Aus lerntheoretischer Sicht besteht der Nachteil eines solchen Kursaufbaus darin, dass sich seltener Lerngruppen bilden, die sich außerhalb des Kurses austauschen und beim Lernen gegenseitig unterstützen. Aufgrund der oft (zu) großen Kursgruppen dominiert der Frontalvortrag meist den Theorieunterricht, sodass auch hier Aspekte des sozialen Lernens oftmals auf der Strecke bleiben. Hinzu kommt, dass es neben den motivierten Fahr(schul)lehrerInnen zunehmend mehr Fahr(schul)lehrerInnen gibt, die in Ermangelung beruflicher Alternativen nicht ganz freiwillig in der Fahrausbildung tätig werden. Letzteren fehlt es in Folge dessen laut mehreren Aussagen teilweise an persönlichem Engagement, was sich unmittelbar auf die Qualität ihres Unterrichts auswirkt. Im Allgemeinen werden darüber hinaus die didaktischen und pädagogischen Kenntnisse vieler Lehrender als ausbaufähig beschrieben, was sich darauf zurückführen lässt, dass beide wissenschaftlichen Fachbereiche in der Fahr(schul)lehrerInnenausbildung eine untergeordnete Rolle spielen. In diesem Zusammenhang wird außerdem der Wunsch nach einer allgemein verständlichen Ausdrucksweise der/des Vortragenden und nach Methodenvielfalt im Unterricht geäußert.

Die Inhalte der theoretischen Ausbildung sollten generell verständnis- und nicht prüfungsfragenorientiert sein. Idealerweise werden die einzelnen Themen im Unterricht diskutiert und die Prüfungsfragen

gen zu Hause gelernt. Der umfangreiche Lernstoff sollte zusätzlich auf Angemessenheit und Aktualität kontrolliert werden. So wurden einige Themen als irrelevant erachtet, andere hingegen vermisst (z.B. Autokauf, Verhalten in Extremsituationen). Die angebotenen Lernunterlagen sind bereits sehr vielfältig. Es werden unterschiedliche Medien genutzt und Unterlagen von verschiedener inhaltlicher Tiefe angeboten, sodass jeder Lerntyp etwas Passendes finden kann.

### **Praktische Ausbildung**

Obwohl die praktischen Fahrstunden im Vergleich zum Theorieunterricht von allen Beteiligten wesentlich positiver bewertet wurden und mit der Mehrphasenausbildung sogar die Möglichkeit geschaffen wurde, nach Führerscheinerwerb die persönlichen Fahrerfahrungen zu reflektieren, war auch hier im Hinblick auf die GDE-Matrix Verbesserungspotenzial erkennbar. So scheint das Ausmaß der Fahrstunden z.T. nicht am Fahrkönnen der/des Fahrschülerin/Fahrschülers, sondern am gesetzlich vorgeschriebenen Mindestumfang gemessen zu werden. In dieser kurzen Zeit ist es jedoch schwer, das Fahrzeug und das richtige Verhalten im Straßenverkehr beherrschen zu lernen und darüber hinaus die erlernte Theorie in die Praxis umzusetzen. Wenn zusätzlich aus diversen Gründen verschiedene FahrschullehrerInnen die Ausbildung vornehmen, kann der Lernfortschritt nur schwer durch entsprechende Fahraufgaben und Feedback kontinuierlich gefördert und angemessen beurteilt werden. Die L17- und L-Übungsfahrten sind allen Beteiligten zufolge eine gute Ergänzung zur regulären praktischen Ausbildung in der Fahrschule, da sie derartige Nachteile ausgleichen helfen. Gänzlich unumstritten sind aber auch sie nicht, da die Anzahl der geforderten Fahrkilometer, im Unterschied zur praktischen Fahrausbildung in der Fahrschule, als zu hoch eingeschätzt wird. So sind viele FahrschülerInnen und FahrschulabsolventInnen der Ansicht, dass sie bereits nach 1.000, spätestens 2.000 Kilometern ausreichend Fahrpraxis gesammelt hätten. Auch in Anbetracht der oft mangelnden Verfügbarkeit von Übungsfahrzeug und Begleitperson wäre aus ihrer Sicht eine kürzere Übungsphase anzudenken. Darüber hinaus sollte überlegt werden, wie sinnvoll die Anbringung einer L17- bzw. L-Tafel während der Übungsfahrten wirklich ist. Während einige Befragte die spürbare Rücksichtnahme anderer VerkehrsteilnehmerInnen darauf zurückführten, verbanden andere, ganz im Gegenteil, eine aggressivere und damit gefährlichere Fahrweise anderer LenkerInnen damit.

Ganz besonders wurde im Zusammenhang mit den Fahrstunden das Verhältnis zwischen FahrschülerInnen und FahrschullehrerInnen hervorgehoben. Vielfach wurde ein angenehmes Gesprächsklima und wertschätzendes, konstruktives Feedback berichtet. Einige FahrschülerInnen und FahrschulabsolventInnen hatten jedoch auch fehlende Distanz zur/zum LehrerIn, teilweise unangebrachte Wortmeldungen und/oder unangemessenes Feedback erlebt.

Mehrheitlich kritisch wurde die strikte Trennung von Theorie und Praxis gesehen. Vereinzelt wurden sogar Widersprüche berichtet. Im Sinne eines umfassenden Verkehrsverständnisses wird nachdrücklich zu einer widerspruchsfreien Verknüpfung theoretischer und praktischer Inhalte geraten. Einen weiteren Beitrag zur Verbesserung der praktischen Ausbildung könnte aus ExpertInnensicht auch ein Fahrsimulator leisten. Ausgewählte potenziell gefährliche Fahrsituationen könnten auf diese Weise gezielt trainiert werden, und die Fahrstunden im realen Straßenverkehr könnten durch diese Simulatoreinheiten optimal ergänzt werden.

### **Theoretische Prüfung**

Der Umstieg auf die computerunterstützte Theorieprüfung Ende der 1990er Jahre führte aus ExpertInnensicht einerseits zu einer Modernisierung und Standardisierung. Fehlinterpretationen von Ergebnissen gehörten damit der Vergangenheit an, und die mittlerweile in Fahrschulen weit verbreiteten Vorprüfungen wurden möglich. Andererseits wurde durch die Form des Tests (Multiple Choice)

das Auswendiglernen stärker forciert. Darüber hinaus beschrieben einige FahrschulabsolventInnen den Inhalt der Prüfungsfragen als unverständlich und nicht nachvollziehbar, was das defensive Lernen von Fragen und dazugehörigen Antworten unumgänglich machen würde.

Um das Auswendiglernen zukünftig einzudämmen, wird vorgeschlagen – wie beispielsweise in Deutschland bereits üblich –, Fragen mit variierenden Bildern und Videos einzubauen, die die Verhaltensweise in der jeweils gezeigten Situation erfragen. Auf diese Weise könnte in der Theorieprüfung neben dem Wissen auch das Verhalten in unterschiedlichen Verkehrssituationen abgebildet werden. Weiterhin sollten ähnliche oder unklar formulierte Fragen überarbeitet, die Notwendigkeit einzelner, v.a. technischer, Fragen überdacht und der Fragenkatalog auf den aktuellsten Stand der Technik gebracht werden. Begrüßenswert ist es daher, dass seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie die Überarbeitung des Fragenkatalogs veranlasst wurde und seit Anfang März 2016 ein aktualisierter Fragenkatalog verfügbar ist.

### **Praktische Prüfung**

Obwohl eine Standardisierung der praktischen Prüfung nur bedingt möglich ist, ist die Qualität der praktischen Prüfung dank des verwendeten PrüferInnenhandbuchs und Prüfungsprotokolls sowie gut geschulter FahrprüferInnen auf einem hohen Niveau. Dennoch wurden von Fahr(schul)lehrerInnen Unterschiede im Schwierigkeitsgrad von Bundesland zu Bundesland berichtet. Da in erster Linie externe Faktoren wie Verkehrssituation und Wetter für unterschiedliche Prüfbedingungen verantwortlich sind, wurde in diesem Zusammenhang die Idee eingebracht, die Fahrprüfung am Fahr Simulator ablegen zu lassen.

Neben Unterschieden bei den Prüfbedingungen wurden vereinzelt die qualitätssichernden Maßnahmen kritisiert: Aufgrund des Handbuchs und des Protokolls werde bei den Prüfungen oftmals zu sehr auf Einzelheiten geachtet und der Gesamteindruck des Fahrverhaltens dabei aus den Augen verloren.

# 6



## **6 EMPFEHLUNGEN ZUR VERBESSERUNG DER FAHRAUSBILDUNG KLASSE B** **82**

## 6

# EMPFEHLUNGEN ZUR VERBESSERUNG DER FAHRAUSBILDUNG KLASSE B

Die Studie hat gezeigt, dass die derzeitige Fahrausbildung sowohl Stärken als auch Schwächen aufweist. So erhielt die L17-Ausbildung beispielsweise von ExpertInnen und FahranfängerInnen per se eine sehr positive Resonanz. Auch der praktische Teil der herkömmlichen Fahrschulgrundausbildung wurde gelobt, sieht man von der fraglichen Mindeststundenanzahl ab. Hier scheint die EU-weite Standardisierung der Fahrprüfung bereits zum Erreichen höherer Qualitätsstandards geführt zu haben. Die folgenden Empfehlungen könnten die positiven Entwicklungen fortsetzen und zu einer weiteren Optimierung der Fahrausbildung beitragen.

## 1. Stärkere Kompetenzorientierung

Wer heute einen Führerschein erwirbt, kann damit voraussichtlich sein Leben lang ein Fahrzeug lenken. Diesem Umstand sollte die Fahrausbildung Rechnung tragen, indem sie zum einen – soweit wie möglich – auf zukünftige Entwicklungen Rücksicht nimmt und zum anderen alle Kompetenzen (siehe GDE-Matrix in Kapitel 2.1) vermittelt, die für eine jahrzehntelange und sichere Verkehrsteilnahme notwendig sind. Dementsprechend sollte sich die österreichische Fahrschulausbildung von der qualifikations- hin zur kompetenzorientierten Ausbildung weiterentwickeln: D.h., es müssen einerseits weiterhin (Grund-)Kenntnisse vermittelt werden, andererseits sollten sich die Lernenden in der Ausbildung mit der eigenen Persönlichkeit, der entsprechenden Selbstwahrnehmung und dem Verhalten gegenüber der Umwelt auseinandersetzen, um auch in unbekanntem Verkehrssituationen angemessen reagieren zu können. In diesem Zusammenhang gilt es, das Augenmerk noch stärker auf typische Fahrfehler bzw. Unfallrisiken von FahranfängerInnen zu legen<sup>39</sup>. Konkret empfiehlt es sich, die Wahrnehmung und Vermeidung von Gefahren im Verkehr stärker in den Fokus zu rücken und entsprechende Fähigkeiten gezielt zu fördern. Die Lehrkräfte fungieren in diesem Zusammenhang als Coaches – den SchülerInnen wird ein gewisses Maß an Selbstorganisation und Selbstbestimmung zugestanden. In einigen Ländern werden bereits entsprechende Ausbildungseffekte mit Hilfe von speziellen Gefahrenwahrnehmungstests überprüft.

## 2. Lebenslanges Lernen

Wichtig ist auch, Bewusstsein dafür zu schaffen, dass der Lernprozess nicht mit der Führerscheinprüfung bzw. Mehrphasenausbildung endet, sondern lebenslanges Lernen notwendig ist und insbesondere der Erwerb von Fahrerfahrung in den ersten Jahren des Führerscheinbesitzes eine zentrale Rolle spielt. Obwohl in diesem Zusammenhang in erster Linie bei den FahranfängerInnen anzusetzen ist, sollten zukünftig alle VerkehrsteilnehmerInnen zum lebenslangen Lernen angehalten werden. Idealerweise beginnt eine derartige Ausbildung bereits in der Schule, in Form von Verkehrserziehung mit dem Erlernen von Verkehrsregeln UND Eigenverantwortlichkeit für Lebensentscheidungen. In diesem Zusammenhang ist von allen mit der Fahrausbildung befassten AkteurInnen außerdem zu überlegen, wie sich LenkerInnen auch nach Erwerb der Lenkberechtigung über den jeweils aktuellen Stand des Verkehrsrechts und der Technik auf dem Laufenden halten oder wie sie beispielsweise ihre kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit regelmäßig überprüfen (lassen) können.

<sup>39</sup> Steinbauer, J. & Schneider, F. (2015). Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2015/228.

### 3. Moderne didaktische Methoden im Fahr(schul)unterricht

Einige Fahrschulen setzen bei der Vermittlung der Inhalte bereits auf moderne didaktische Methoden. Um dies flächendeckend zu ermöglichen, sollten im Zuge der Aus- und Weiterbildungen der Fahr(schul)lehrerInnen verstärkt pädagogische und didaktische Kompetenzen vermittelt werden. Im Theorieunterricht sollte zunehmend mit aktivierenden Methoden gearbeitet werden, um ein Verstehen des Themas insgesamt zu gewährleisten anstatt ein reines Auswendiglernen der Fragen zu ermöglichen. Im praktischen Unterricht spielen für den Lernprozess die Motivation und das Engagement der einzelnen FahrlehrerInnen eine wichtige Rolle.

### 4. Soziales Lernen

Viele Theoriekurse sind mittlerweile modular aufgebaut, mit der Möglichkeit, jederzeit einzusteigen und einzelne Module zu besuchen. Wichtig ist dabei jedoch, die Aspekte des sozialen Lernens auf Seiten der FahrschülerInnen zu fördern und auszubauen. So könnte am Anfang des Theoriekurses versucht werden, Lerngruppen zu bilden, die sich auch in der Freizeit gegenseitig unterstützen. Die Gruppengröße im Unterricht sollte eine Maximalgröße nicht überschreiten. Die Bestuhlung sollte idealerweise nicht in Kinoformation, sondern in offenerer Form erfolgen. Ein rein frontaler Vortragsstil ist zu vermeiden. Ideal wären kurze Vortragsphasen, abgelöst von interaktiven Teilen, unter aktivem Einbezug der SchülerInnen. Darüber hinaus sollten alle Ebenen – visuell, akustisch, haptisch – angesprochen und entsprechende Unterrichtsmaterialien eingesetzt werden. Das Durchgehen von Prüfungsfragen sollte vermieden werden, und das Lernen für die Prüfung idealerweise außerhalb der Einheiten stattfinden. Inhaltlich sollte der Vortrag ein stärkeres Gewicht auf ein allgemeines Verständnis für die Thematik und auf die sehr wesentliche Verkehrssinnbildung legen. Wichtig ist auch, dass die Unterrichtssprache im Rahmen der Kurse für alle TeilnehmerInnen verständlich ist sowie diskriminierende Witze und Aussagen vermieden werden. Die Vielfalt an Lernunterlagen und Medien sollte jedenfalls beibehalten werden. Selbstverständlich sollten die technischen Lernunterlagen auch mit allen gängigen Formaten und Betriebssystemen kompatibel sein. Qualität und Aktualität der im Unterricht verwendeten Unterlagen sollten Teil der Überprüfung und des Qualitätsmanagements von Fahrschulen sein.

### 5. Verbesserte Fahr(schul)lehrerInnenauf-/weiterbildung

Die Fahr(schul)lehrerInnen sind in der Frage nach einer gelungenen Ausbildung von zentraler Bedeutung. Die Ausübung dieser Berufe erfordert viele Fähigkeiten und Kompetenzen, verliert jedoch gleichzeitig zunehmend an Prestige. Wesentliche Qualitätsfaktoren sind die Motivation der Fahr(schul)lehrerInnen und ihr konkretes Eingehen auf die Bedürfnisse der einzelnen FahrschülerInnen.

Neben fachlichen Kenntnissen sind vor allem didaktische und pädagogische Fähigkeiten von Bedeutung. Aus diesem Grund erscheint es wesentlich, in der Ausbildung der Fahr(schul)lehrerInnen mehr Pädagogik und Lernpsychologie vorzusehen. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass die Ausbildung in diesem Bereich sehr wirklichkeitsnah erfolgt. So könnte beispielsweise in Rollenspielen wertschätzende und gleichzeitig zielführende Kommunikation zwischen Fahr(schul)lehrerIn und FahrschülerIn erprobt werden. Eine zentrale Ausbildung der Fahr(schul)lehrerInnen erscheint nicht notwendig, aber eine bessere Definition und Sicherung von Ausbildungsstandards. Wünschenswert sind auch betriebsinterne Aus- und Weiterbildungen durch Peers (z.B. KollegInnen), um innerbetrieblich die Ausbildungsstandards einzuhalten. Vorbild dafür könnte die bereits sehr umfangreiche Weiterbildung sowie Überprüfung und Qualitätssicherung im Bereich der FahrprüferInnen sein. Auch in einer verpflichtenden Weiterbildung sollten Pädagogik und Psychologie sowie Zielgruppenansprache wesentliche Bestandteile sein. Die Angebote der Weiterbildung müssen räumlich, zeitlich und finanziell so geplant werden, dass es Fahrschulen möglich ist, ihre Fahr(schul)lehrerInnen dorthin zu entsenden.

## **6. Wegfall oder Erhöhung des gesetzlichen Mindestumfangs an praktischen Fahrstunden**

Die aktuelle gesetzliche Regelung mit dem Ausmaß von 12+x Stunden für die Hauptschulung verleitet viele FahrschülerInnen zu einer falschen Einschätzung des Lernumfangs für diesen Bereich. Hier sollte entweder eine realitätsbezogene oder gar keine Stundenanzahl vorgeschrieben werden.

## **7. Einbau neuer Frage-Antwort-Modi in die theoretische Prüfung**

Bezüglich der theoretischen Prüfung zeigt sich das Problem, dass die Prüfungsfragen oftmals defensiv auswendig gelernt und nach der Prüfung schon bald wieder vergessen werden. Die aktuellen Prüfungsfragen bieten nicht ausreichend Möglichkeit, neben den fachlichen Kenntnissen nach Einstellungen (vgl. GDE-Matrix Stufen III und IV) zu fragen. Ob die aktuelle Multiple-Choice-Prüfung die einzige Möglichkeit für eine effiziente und zweckmäßige Validierung ist, wäre daher zu diskutieren. Eventuell könnte vermehrt mit Bildern und Videos gearbeitet werden, um die Fragen und Antworten weniger vorhersehbar und die Inhalte realistischer zu machen. Sinnvoll ist in jedem Fall eine kontinuierliche Überprüfung der Themen und Prüfungsfragen auf Aktualität und Relevanz. Bei Sachverhalten, die den SchülerInnen wenig relevant erscheinen, müsste zusätzlich die tatsächliche Relevanz überprüft bzw. im Bedarfsfall verständlicher vermittelt werden.

## **8. Gemeinsame Qualitätsstandards und ein Qualitätsbewusstsein**

Im Laufe der Untersuchung zeigte sich, dass die Ausbildungsqualität in Österreich unterschiedlich hoch ist: Bei vielen Fahrschulen stimmte die Qualität, bei einigen wurden jedoch auch Mängel festgestellt. Ein wichtiges Ziel wäre es daher, alle Schulen österreichweit auf einen gemeinsamen Standard zu bringen. Es gilt vergleichbare Kriterien und eine transparente Preispolitik zu schaffen. Darüber hinaus ist es erforderlich, ein entsprechendes Qualitätsbewusstsein auf Seiten der KonsumentInnen zu schaffen. Begrüßenswert sind bereits laufende erste Anstrengungen, ein derartiges Qualitätsmanagementsystem zu etablieren. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass auch pädagogische Faktoren ausreichend einfließen. Außerdem ist eine verstärkte, bundesweit einheitliche Kontrolle der Qualitätsstandards durch die Fahrschulaufsicht wünschenswert.

## **9. Reform des Probeführerscheins**

Neben der Fahrausbildung könnte auch der Probeführerschein als Instrument der Bewusstseinsbildung und Möglichkeit zur raschen Intervention bei gefährlichen Verhaltensweisen junger LenkerInnen gestärkt werden. Die Unfallzahlen von FahranfängerInnen sind zumindest bis zu einem Alter von 22 Jahren – also etwa während der ersten vier bis fünf Jahre nach Beginn der LenkerInnenkarriere – auffällig höher als jene von erfahrenen FührerscheinbesitzerInnen. Dies legt nahe, die Probezeit daran anzuknüpfen und zu verlängern. Darüber hinaus sollte der seit seiner Einführung im Jahr 1992 unveränderte Katalog der Delikte, die während der Gültigkeit des Probeführerscheins zu einer Nachschulung führen, überprüft werden: Während einige derzeit enthaltene Delikte bei FahranfängerInnen kein zentrales Problem darstellen (z.B. Geisterfahrten oder Fahren gegen die Einbahn), fehlen Delikte, in denen sich typische Fahrfehler oder riskantes Verhalten von FahranfängerInnen widerspiegeln. Dazu zählen etwa Fehler beim Fahrstreifenwechsel, in Vorrangsituationen, beim Verhalten gegenüber FußgängerInnen und RadfahrerInnen, Ablenkung durch Mobiltelefone und sonstige elektronische Geräte sowie überhöhte Geschwindigkeit - Fehler, die bei jungen LenkerInnen wesentlich häufiger Hauptunfallursache sind als bei erfahrenen LenkerInnen. Durch eine Aufnahme in den Deliktskatalog ist zu hoffen, dass diese Delikte stärker in den Fokus gerückt werden und dadurch auch im Rahmen der Ausbildung verstärkte Berücksichtigung finden. Zuletzt gilt es zu hinterfragen, ob die derzeit für auffällige ProbeführerscheinbesitzerInnen vorgesehene Nachschulung mit insgesamt 12 Kurseinheiten nach wie vor die ideale Maßnahme ist, um den Lernprozess nach Führerscheinwerb zu stärken und das typische AnfängerInnenrisiko zu reduzieren.

# 7

## **7 ABKÜRZUNGEN UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN**

**87**

## 7

# ABKÜRZUNGEN UND BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

- Abs. Absatz
- BGBI Bundesgesetzblatt
- Bgld Burgenland
- bzw. beziehungsweise
- CD Compact Disc (= optischer Massenspeicher)
- CIECA The International Commission for Driver Testing
- 3-S-Blick Spiegel-Spiegel-Schulter-Blick
- etc. et cetera
- EU Europäische Union
- FSG Führerscheingesetz
- FSG-DV Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung
- FSG-PV Führerscheingesetz-Fahrprüfungsverordnung
- FSG-VBV Verordnung über die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B
- GDE Goals for Driver Education
- idF in der Fassung
- inkl. inklusive
- KFG Kraftfahrgesetz
- KFG-DV Kraftfahrgesetz-Durchführungsverordnung
- KFV Kuratorium für Verkehrssicherheit
- kg Kilogramm
- Klasse A umfasst Motorräder mit oder ohne Beiwagen und dreirädrige Kraftfahrzeuge; die Klasse A umfasst außerdem die Lenkberechtigung für alle anderen Motorradklassen (AM, A1 und A2)
- Klasse A1 umfasst Motorräder mit und ohne Beiwagen mit einem Hubraum von bis zu 125 cm<sup>3</sup> und einer Motorleistung von max. 11 kW (15 PS) sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge mit nicht mehr als 15 kW (20 PS) Motorleistung
- Klasse B Klasse B umfasst Kraftwagen mit nicht mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3.500 kg, dreirädrige Kraftfahrzeuge (dürfen ab dem Alter von 21 Jahren gelenkt werden), unter bestimmten Voraussetzungen außerdem Krafträder der Klasse A1 sowie Kraftwagen mit Anhänger
- Klasse C umfasst Kraftwagen, bei denen die höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 3.500 kg beträgt, Sonderkraftfahrzeuge und unter bestimmten Voraussetzungen Kraftwagen der Klasse D1 oder D (bis zu 16 Plätzen für beförderte Personen und einer Gesamtlänge von max. acht Metern), wenn diese nicht zur Personenbeförderung genutzt werden, und Anhänger oder Sattelanhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von 750 kg
- Klasse CE umfasst Zugfahrzeuge der Klasse C (= Kraftwagen, bei denen die höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 3.500 kg beträgt, Sonderkraftfahrzeuge und unter bestimmten Voraussetzungen Kraftwagen der Klasse D1 oder D mit bis zu 16 Plätzen für beförderte Personen und einer

- Gesamtlänge von max. acht Metern, wenn diese nicht zur Personenbeförderung genutzt werden) und Anhänger oder Sattelanhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von max. 750 kg
- Klasse D umfasst Kraftwagen mit mehr als acht Plätzen für zu befördernde Personen, Sonderkraftfahrzeuge und Anhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von max. 750 kg
- Klasse F umfasst Zugmaschinen und Motorkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h, selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h, landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h, Transportkarren mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h, Einachs-Zugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, dass sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, das nach seiner Eigenmasse und seiner Bauartgeschwindigkeit einer Zugmaschine mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h entspricht, und Sonderkraftfahrzeuge
- Ktn Kärnten
- kW Kilowatt – seit 1978 offizielle Leistungseinheit für Motoren (1 kW = 1,36 PS [Pferdestärken])
- L Erkennungszeichen von Kraftfahrzeugen während behördlich bewilligter Übungsfahrten
- L17 B-Führerschein mit 17 Jahren und Erkennungszeichen von Kraftfahrzeugen während behördlich bewilligter Ausbildungsfahrten
- lit. litera (= Buchstabe)
- Lkw Lastkraftwagen
- max. maximal
- MAXQDA Software für qualitative Datenanalyse
- NÖ Niederösterreich
- ÖAMTC Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touringclub
- oieb Österreichisches Institut für Erwachsenenbildung
- OÖ Oberösterreich
- PC Personal Computer
- PS Abkürzung für die (veraltete) Einheit der Pferdestärke (= Leistung des Motors)
- Sbg Salzburg
- SMS Short Message Service (Kurznachrichtendienst bzw. Kurznachricht)
- Stmk Steiermark
- StVO Straßenverkehrsordnung
- TU Technische Universität
- UE Unterrichtseinheit
- USB-Stick kleines, wechselbares und tragbares Speichermedium
- Vbg Vorarlberg
- vgl. vergleiche
- z.B. zum Beispiel



# 8

# 8 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

91

# 8

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Überblick Führerscheinerwerb Klasse B	22
Abbildung 2: Übersicht der angewandten Methoden	30
Abbildung 3: Entwicklung der Anzahl der 18-Jährigen in Österreich von 1982 bis 2014 (absolut)	44
Abbildung 4: Von den Führerscheinneulingen und durch Ausdehnung vorhandener Führerscheine erworbene Lenkberechtigungen der Klasse B, darunter vorgezogene (L17), im Vergleich zur Gesamtzahl der 18-Jährigen in Österreich (2006-2013, absolut)	45
Abbildung 5: Entwicklung des Bruttogrundgehalts von Fahr(schul)lehrerInnen über 20 Dienstjahre und nach Kollektivvertrag	49
Abbildung 6: Anteil von L17 an allen von 2006 bis 2013 erteilten Lenkberechtigungen (in Prozent)	61
Abbildung 7: Anteil von L17 an allen 2013 erteilten Lenkberechtigungen nach Bundesländern (in Prozent)	62

# 9

## 9 TABELLENVERZEICHNIS

95

# 9

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: GDE-SSOC-Matrix mit den Ausbildungsinhalten	20
Tabelle 2: Theoretischer Basis-Lehrplan für die Ersterteilung aller Klassen (20 Unterrichtseinheiten)12	23
Tabelle 3: Theoretische Lehrinhalte für die Klasse B (12 Unterrichtseinheiten)13	24
Tabelle 4: Praktischer Lehrplan für die Klasse B (12+x Unterrichtseinheiten)14	25
Tabelle 5: Fokusgruppen mit FahrschülerInnen und FahrschulabsolventInnen	33
Tabelle 6: Fahrschulen mit Klasse B-Ausbildung in Österreich nach Bundesländern (Stand: 07/2015)	38

# 10

# 10 LITERATURVERZEICHNIS

99



# 10

## LITERATURVERZEICHNIS

- CIECA – The International Commission for Driver Testing (2015). Final Report – CIECA-RUE Road User Education Project. Brüssel: CIECA.
- European Commission (2010). Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020. Verfügbar unter: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/com\\_20072010\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/com_20072010_en.pdf) [25.09.2015]
- Gatscha, M. & Brandstätter, C. (2008). Evaluation der zweiten Ausbildungsphase in Österreich. Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Band 173, Wien.
- Holzkamp, K. (1993). Lernen. Subjektwissenschaftliche Grundlegung. Frankfurt/Main: Campus.
- Keskinen, E., Peräaho, M. & Laapotti, S. (2010). GDE-5PRO and GDE-5SOC: goals for driver education in a wider context – professional and private drivers in their environment. Unveröffentlichtes Manuskript, Universität Turku.
- Steinbauer, J. & Schneider, F. (2015). Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen. Zeitschrift für Verkehrssicherheit, 2015/228.
- Tempfer, P. (2010). Die Fahrlehrer sterben aus. In: Wiener Zeitung, 01.06.2010.
- Weiß, B. & Kaufmann, K. (2015). Final Report. CIECA-RUE Road User Education Project. Brüssel: CIECA.
- Wirtschaftskammer Österreich & Österreichischer Gewerkschaftsbund (2015). Kollektivvertrag für die Angestellten in den Fahrschulen Österreichs. Wien.  
Verfügbar unter: <http://www.kollektivvertrag.at/kv/kraftfahrschulen-ang/kraftfahrschulen-rahmen/3795993?language=de> [30.09.2015]

# 11

# 11 IMPRESSUM

103

# 11

## IMPRESSUM

### Medieninhaber und Herausgeber

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)  
Schleiergasse 18  
1100 Wien  
Tel: +43 (0)5 77 0 77-1919  
Fax: +43 (0)5 77 0 77-8000  
kfv@kfv.at  
www.kfv.at

### Vereinszweck und Richtung

Der Verein ist eine Einrichtung für alle Vorhaben der Unfallverhütung und eine Koordinierungsstelle für Maßnahmen, die der Sicherheit im Verkehr sowie in sonstigen Bereichen des täglichen Lebens dienen. Er gliedert sich in die Bereiche Verkehr und Mobilität, Heim, Freizeit, Sport, Eigentum und Feuer sowie weitere Bereiche der Sicherheitsarbeit.

### Geschäftsführung

Dr. Othmar Thann, Dr. Louis Norman-Audenhove

### ZVR-Zahl

801 397 500

### Grundlegende Richtung

Die Publikationsreihe „KFV – Sicher Leben“ dient der Veröffentlichung von Studien aus dem Bereich Verkehrssicherheit, die vom KFV oder in dessen Auftrag durchgeführt wurden.

### Autoren

Dipl.-Psych.<sup>in</sup> Daniela Knowles  
Mag.<sup>a</sup> Birgit Salamon  
Dipl.-Ing. Florian Schneider  
Mag. Ingolf Erler (oieb)

### Wir bedanken uns für die Unterstützung bei

Österreichisches Institut für Erwachsenenbildung (oieb)  
Erdbergstraße 72 / Top 8  
1030 Wien  
www.oieb.at

### Redaktion

Mag. Christoph Feymann  
Mag. Ingrid Rozhon, MAS  
KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)  
Schleiergasse 18  
1100 Wien

### Verlagsort

Wien, 2016

### Lektorat

Mag. Eveline Wögerbauer  
Angela Dickinson

**Grafik**

Catharina Ballan | flussobjekte.net

**Fotos**

KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit)

ISBN – pdf-Version: 978-3-7070-0127-3

**Zitiervorschlag**

KFV-Sicher Leben. Band #2. Die Grundausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand. Wien, 2016.

**Copyright**

© KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit), Wien, 2016

Alle Rechte vorbehalten. Stand: September 2016. Alle Angaben ohne Gewähr.

**Haftungsausschluss**

Sämtliche Angaben in dieser Veröffentlichung erfolgen trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr. Eine Haftung der Autoren oder des KFV ist ausgeschlossen.

Auf Grund von Rundungen kann es bei der Summenbildung zur Überschreitung des 100%-Wertes kommen.

Offenlegung gemäß § 25 Mediengesetz abrufbar unter [www.kfv.at/footer-links/impressum/](http://www.kfv.at/footer-links/impressum/)

