

Zeitschrift für

VERKEHRSS-**ZVR** RECHT

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

April 2016

04

109 – 144

Beiträge

Aktuelle Entwicklungen der Ersatzpflicht bei Personenschäden

Ernst Karner ➔ 112

Neues aus Brüssel und Luxemburg *Othmar Thann* ➔ 121

Checkliste

Neues im Luftfahrtrecht 2016 *Joachim J. Janezic* ➔ 122

Rechtsprechung

Haftung eines zehnjährigen Radfahrers *Georg Kathrein* ➔ 125

**Verneinung des Feststellungsinteresses des Feuerversicherers
gegenüber der freiwilligen Haftpflichtversicherung
des potenziellen Schädigers** *Christian Huber* ➔ 128

**Schadenersatzansprüche bei ohne Zustimmung erfolgter
Internet-Veröffentlichung von Sex-Videos**
Karl-Heinz Danzl und Isabelle Pellech ➔ 131

Judikaturübersicht Verwaltung

**Rückwärtsfahren auf Autobahn führt zwingend
zum sechsmonatigen Entzug** ➔ 135

**Erteilung einer Fahrschulbewilligung, keine „automatische“
Anerkennung der Berufspraxis „Fahrschulinhaber“
im EWR-Raum** ➔ 137

Kuratorium für Verkehrssicherheit

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

Daniela Knowles, Florian Schneider, Birgit Salamon und Ingolf Erler ➔ 138



Die Ausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung B auf dem Prüfstand

Wirksamkeitsanalyse und Optimierungspotentiale

ZVR 2016/61

§§ 10, 11 FSG;
FSG-PV;
FSG-VBV;
§§ 108–122 a
KFG;
§§ 63 a–65 c KDV

Fahrausbildung;
Lenk-
berechtigung;
Führerschein-
klasse B;
Probeführer-
schein

Eine Fahrausbildung muss darauf abzielen, dass zukünftige VerkehrsteilnehmerInnen bis zu 70 Jahre sicher am Verkehrsgeschehen teilnehmen können. Eine Ausbildung, die auf die Vermittlung und Überprüfung von reinem Wissen und Fertigkeiten ausgelegt ist, kann diesem hohen Anspruch nicht gerecht werden. Vielmehr sollte sie dazu befähigen, sich an unterschiedliche Verkehrssituationen und neue Gegebenheiten anzupassen. Es ist daher ein Umdenken von der qualifikationsorientierten hin zur kompetenzorientierten Ausbildung vonnöten.

Von Daniela Knowles, Florian Schneider, Birgit Salamon und Ingolf Erler

Inhaltsübersicht:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> A. Einleitung B. Methodik C. Herausforderungen und Lösungsansätze von ExpertInnen und FahrschülerInnen <ul style="list-style-type: none"> 1. Fahrausbildung allgemein 2. Theorieausbildung 3. Praxisausbildung 4. Theoretische und praktische Prüfung D. Empfehlungen zur Verbesserung der Ausbildung <ul style="list-style-type: none"> 1. Stärkere Kompetenzorientierung | <ul style="list-style-type: none"> 2. Gemeinsame Qualitätsstandards und ein Qualitätsbewusstsein 3. Verbesserte Fahr(schul)lehrerInnenaus-/weiterbildung 4. Soziales Lernen E. Fazit <ul style="list-style-type: none"> 1. Kompetenzorientierte Ausbildung 2. Moderne didaktische Methoden im Fahr(schul)unterricht 3. Qualitätssicherung 4. Reform des Probeführerscheins |
|--|---|

A. Einleitung

FahranfängerInnen verhalten sich im Straßenverkehr anders als erfahrene LenkerInnen und sind aufgrund dessen wesentlich häufiger in Unfälle verwickelt.¹⁾ Obgleich ein Großteil der Fahrfehler mit zunehmender Fahrpraxis automatisch verschwindet, bleibt ein Teil bestehen. Außerdem kommen mit der Routine oftmals bewusste Regelmisssachtungen und damit neue Fehler hinzu. Da die Fahrausbildung die jungen LenkerInnen auf die motorisierte Verkehrsteilnahme vorbereitet und damit einen wesentlichen Einfluss auf die Fahrkarriere jedes und jeder Einzelnen hat, empfiehlt sich ein genauerer Blick auf die Ausbildung.

Die sogenannte GDE-Matrix (*Goals for Driver Education*)²⁾ formuliert in vier hierarchisch angeordneten Ebenen die Ziele der Fahrausbildung und wird EU-weit als Standard anerkannt. 2010 wurde die Matrix um eine fünfte Ebene erweitert, die zusätzlich das soziale Umfeld der FührerscheinanwärterInnen berücksichtigt (siehe Tabelle).

Fahrausbildung in dieser Matrix ist demnach mehr als die reine Vermittlung von theoretischem Wissen und das Bekanntmachen mit dem Fahrzeug und unterschiedlichen Verkehrssituationen in den Fahrstunden.

Darüber hinaus sollte die Ausbildung die Fähigkeit zur richtigen Selbsteinschätzung fördern und den FahranfängerInnen soziale Verhaltensweisen sowie kulturelle Werte vermitteln. Da sich die Fahrausbildung in Österreich – wie auch in den anderen europäischen Staaten – traditionell eher auf die Fahrzeugbedienung und das Fahren im Verkehr konzentriert, wurde eine Überprüfung der Ausbildungsinhalte und -methoden zum Erwerb der Lenkberechtigung B als notwendig erachtet. Ausgehend von der GDE-Matrix hat das KFV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) eine Studie durchgeführt, die zum Ziel hatte, eine Wirksamkeitsanalyse der bestehenden Ausbildung durchzuführen und daraus praxisnahe Optimierungspotentiale abzuleiten. Im Fokus standen hierbei die didaktischen und pädagogischen Konzepte, Methoden und Praxen im Rahmen des Erwerbs der Lenkberechtigung B.

1) Steinbauer/Schneider, Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen, ZVR 2015, 412.

2) Hatakka/Keskinen/Glad/Gregersen/Hernetkoski, From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education, Transportation Research Part F 2002, 201–215.

GDE5-SOC-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/sub-kultureller 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, sozialer Rang 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 zB: sozialen Umständen und Gesellschaft, Alkohol, Müdigkeit, Stoßzeiten, jungen MitfahrerInnen, Geschwindigkeitsrausch	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	Funktionsweise des Autos: Sicherheitssysteme, Fahrzeugbeherrschung, physikalische Gesetze	Gurtmissachtung, Versagen von Fahrzeugsystemen, abgefahrene Reifen	Differenzierte Einschätzung der eigenen Fähigkeiten in puncto Fahrzeugbeherrschung

Tabelle: GDE5-SOC-Matrix mit den Ausbildungsinhalten³⁾



3) Keskinen/Peräaho/Laapotti, GDE-5PRO and GDE-5SOC: goals for driver education in a wider context – professional and private drivers in their environment (unveröff Manuskript), Universität Turku, Finland (2010), Nachbearbeitung durch die AutorInnen.

B. Methodik

Parallel zu einer umfangreichen Literaturrecherche und Dokumentenanalyse wurde ein ExpertInnenworkshop abgehalten, um das vorhandene Wissen zu bündeln und kritische Bereiche in der derzeitigen Fahrausbildung frühzeitig zu identifizieren. Um den Praxisbezug herzustellen, wurden anschließend

- Leitfadeninterviews mit Fahr(schul)lehrerInnen, -prüferInnen und -inhaberInnen und
- teilstandardisierte Gruppendiskussionen, sog Fokusgruppen, mit FahrschülerInnen durchgeführt.

Insgesamt wurden zwischen April und Oktober 2015 die Expertise von 13 Fachleuten aus dem Fahrschulbereich und die Erfahrungen von 38 FahrschülerInnen aus verschiedenen Bundesländern und unterschiedlichen Alters eingeholt. Die gewonnenen Informationen wurden geclustert und standardisiert analysiert. Darauf aufbauend wurden Optimierungspotentiale der gegenständlichen Ausbildung definiert und Empfehlungen abgeleitet.

C. Herausforderungen und Lösungsansätze von ExpertInnen und FahrschülerInnen

Erwartungsgemäß zeigte sich, dass die österr Fahrschulbildung noch immer stark qualifikations- und nicht, wie es die GDE-Matrix vorsieht, kompetenzorientiert ist: Es werden Wissen sowie Fähigkeiten vermittelt und anhand von Prüfungsfragen bzw eines festgelegten Kriterienkatalogs zu einem bestimmten Zeitpunkt die Beherrschung des Unterrichtsstoffs überprüft. Auf das Verständnis für sicheres und modernes Fahren sowie die eigenen Wertvorstellungen in diesem Zusammenhang wird aus Sicht der AusbilderInnen und ExpertInnen aus Zeitgründen derzeit nicht bzw nur sehr bedingt eingegangen.

„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.“ (FahrlehrerIn)

1. Fahrausbildung allgemein

Erfreulich ist, dass die Fahrschullandschaft in Österreich flächendeckend und das Angebot vielseitig ist. Neben Intensivkursen von wenigen Tagen oder Abendveranstaltungen gibt es Langkurse von mehreren Wochen, die oftmals modular aufgebaut sind, so dass der Einstieg für den/die Fahrschülerin jederzeit möglich ist. Ein bislang österreichweit einzigartiger, aber sehr interessanter und gleichzeitig bewährter Ausbildungsansatz findet sich in der Steiermark: Im Rahmen einer Internatsfahrschule erlernen FührerscheinanwärterInnen das Autofahren und bereiten sich gemeinsam und ausschließlich auf die theoretische und praktische Prüfung vor.

Als problematisch erwies sich die unterschiedliche Ausbildungsqualität der 366 Betriebe (Stand: Juli 2015). So werden in einigen Fahrschulen im Theorieunterricht lediglich die Prüfungsfragen besprochen statt ein grundlegendes Verkehrsverständnis zu ver-

mitteln, wie dies in anderen Fahrschulen durchaus üblich ist.

„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.“ (FahrschülerIn)

Oder es wird – unabhängig davon, ob der/die FührerscheinanwärterIn das Fahrzeug und den Verkehr ausreichend beherrscht – nur das gesetzliche Minimum an Fahrstunden abgehalten. Diese Qualitätsunterschiede sind FahrschulinhaberInnen zufolge besonders im städtischen Bereich auf den harten 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.

2. Theorieausbildung

Der Theorieunterricht und die praktische Fahrausbildung werden von den Befragten sehr unterschiedlich gesehen, da beides in erster Linie von der Person des/der Fahr(schul)lehrers/in abhängig ist. So gibt es neben den motivierten Fahr(schul)lehrerInnen, die auf die Belange des/der Fahrschülers/in eingehen, vereinzelt, aber zunehmend mehr Fahr(schul)lehrerInnen, die in Ermangelung beruflicher Alternativen in der Fahrausbildung tätig werden. Neben dem teilweise fehlenden Engagement sind es im Allgemeinen didaktische und pädagogische Kenntnisse, die bei Fahr(schul)lehrerInnen ausbaubar sind, da die Psychologie und Pädagogik in der Fahr(schul)lehrerInnenausbildung lediglich eine untergeordnete Rolle spielt.

„Die Fahrlehrer tragen nur ihr Programm vor, mit den Fragen und was ist richtig, was ist falsch und erklären kurz warum, aber das war's. Ich hab erst ein Jahr später die Theorieprüfung gemacht und da hab ich gar nichts mehr gewusst. Also hab ich wieder von Null angefangen und selbst beigebracht.“ (FahrschülerIn)

„Das Positive waren die Fahrstunden mit den Fahrlehrern, ist gut für Praxis, spannender und angenehmer als Theorie.“ (FahrschülerIn)

Viele Theoriekurse sind den Lebensrealitäten der FahrschülerInnen angepasst, indem sie modular aufgebaut sind. Dh es besteht jederzeit die Möglichkeit, in den 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 großen Kursgruppen dominiert der Frontalvortrag meist den Theorieunterricht, so dass auch hier Aspekte des sozialen Lernens oftmals auf der Strecke bleiben. Zukünftig sollten daher zumindest einzelne interaktive Phasen in den Vortrag eingebaut werden, um einerseits die SchülerInnen stärker einzubeziehen und andererseits das Verständnis für die Thematik zu erhöhen. Die Aktualität der verwendeten Unterlagen sowie eine für alle FahrschülerInnen verständliche Ausdrucksweise könnten darüber

hinaus zur Verbesserung der theoretischen Ausbildung beitragen.

„Bei uns war die Theorie ziemlich eintönig, wir waren 20 Leute in einer Gruppe und die Hälfte davon ist wahrscheinlich eh eingeschlafen in der letzten Reihe.“ (FahrschülerIn)

„Das ist bei mir gegangen, wir waren zehn und er ist auf jeden eingegangen und (hat jemand) sogar mal ermahnt wegen Handy.“ (FahrschülerIn)

Im Zusammenhang mit der Theorie wurde darüber hinaus die inhaltliche Frage nach der praktischen Relevanz des Gelehrten gestellt. Vor allem bei den eher technischen Sachverhalten (zB anhängerspezifisches Wissen) sollte daher die tatsächliche Relevanz und Aktualität überprüft werden. Zudem wurde sowohl von FahrschülerInnen als auch Fahr(schul)lehrerInnen 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 ist der GDE-Matrix ist eine solche Vorgehensweise zu hinterfragen, da sie keinerlei Verkehrssinnbildung fördert.

3. Praxisausbildung

Obwohl die praktischen Fahrstunden im Vergleich zum Theorieunterricht von allen Beteiligten wesentlich positiver bewertet wurden, war auch hier mit Blick auf die GDE-Matrix Verbesserungspotenzial erkennbar. So scheint das Ausmaß der Fahrstunden zT nicht am Fahrkönnen des/der Fahrschülers/in, sondern am gesetzlich vorgeschriebenen Mindestumfang gemessen zu werden. In dieser kurzen Zeit ist es schwer, dass Fahrzeug und den Verkehr beherrschen zu lernen und darüber hinaus den notwendigen Transfer des theoretisch Gehörten in die Praxis zu machen. Wenn zusätzlich aus diversen Gründen verschiedene FahrlehrerInnen die Ausbildung vornehmen, kann der Lernfortschritt nur schwer durch entsprechende Fahraufgaben und Feedback kontinuierlich gefördert und angemessen beurteilt werden. Die L17-Ausbildung ist allen Beteiligten zufolge eine gute Alternative zur „normalen“ praktischen Ausbildung in der Fahrschule, da sie derartige Nachteile ausgleichen hilft.

„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, ja brauch ich nicht.“ (ExpertIn)

Ganz besonders wurde im Zusammenhang mit den Fahrstunden das Verhältnis zwischen FahrschülerInnen und FahrlehrerInnen hervorgehoben. In den Fokusgruppen wurden immer wieder das angenehme Gesprächsklima und das wertschätzende, konstruktive Feedback angesprochen, einige kritisierten jedoch auch die fehlende Distanz zum/zur Lehrer/in.

„Ich hab auch eine positive Erinnerung an meine Fahrlehrerin, die war sehr nett und auch geduldig und hat mir immer alles erklärt.“ (FahrschülerIn)

„Sie sagen dir auch immer nachher oder währenddessen, was du richtig machst und das find ich auch wichtig, dass sie nicht nur das Schlechte sagen.“ (FahrschülerIn)

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

4. Theoretische und praktische Prüfung

Neben der Ausbildung wird sowohl die theoretische als auch die praktische Prüfung hinterfragt. So führte der Umstieg auf die computerunterstützte Theorieprüfung Ende der 1990er-Jahre zwar einerseits zu einer Modernisierung und Standardisierung, andererseits wurde durch die Form des Tests (Multiple Choice) das Auswendiglernen (noch) stärker forciert. Darüber hinaus beschrieben einige FahrschülerInnen den Inhalt der Prüfungsfragen als unverständlich und nicht nachvollziehbar, was das Auswendiglernen von Fragen und dazugehörigen Antworten unumgänglich machen würde.

„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)

Um das Auswendiglernen zukünftig einzudämmen, schlägt ein/e befragte ExpertIn eine ähnliche Computer-Führerscheinprüfung vor wie in Deutschland. Hier wird seit einigen Jahren ein Teil der Fragen in Form variierender Bilder vorgegeben, was das Auswendiglernen erheblich erschwert. Vorstellbar wäre aus ExpertInnenansicht außerdem der Einbau von Videos, die nach einiger Zeit mit der Frage nach der weiteren Vorgehensweise gestoppt werden. Auf diese Weise könnte in der Theorieprüfung neben dem Wissen auch das Verhalten in unterschiedlichen Verkehrssituationen abgebildet werden.

Während der Computertest zumindest eine Standardisierung der theoretischen Prüfung gebracht hat, wird aus Fahr(schul)lehrerInnenansicht kritisiert, dass sich die praktische Fahrprüfung von Bundesland zu Bundesland unterscheidet. So wäre es in einigen Bundesländern wesentlich leichter, die Prüfung zu bestehen, als in anderen. Hinzu kommen bei einer praktischen Prüfung natürlich auch externe Faktoren wie Verkehrssituation und Wetter, die sich nicht beeinflussen lassen. Das PrüferInnenhandbuch sowie das Prüfprotokoll haben jedoch aus Sicht der Fahr(schul)lehrerInnen generell zu einer Verbesserung geführt. Dennoch kritisieren einzelne FahrschulinhaberInnen und FahrschülerInnen, dass gerade aufgrund dessen zu sehr auf Einzelheiten geachtet und der Gesamtfahreindruck dabei oftmals aus den Augen verloren wird.

Problematisch ist und bleibt es, dass einige Verkehrssituationen sich in bestimmten Regionen nicht herstellen lassen. Ein/e FahrprüferIn denkt aufgrund dessen den Einsatz von Fahrsimulatoren an. →

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

„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 [...].“ (FahrprüferIn)

D. Empfehlungen zur Verbesserung der Ausbildung

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 Fahrausbildung 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 gesamtes weiteres Leben 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) vermittelt, die zum sicheren Fahren notwendig sind. Dementsprechend sollte die österr. Fahrschulbildung sich weiter von der qualifikations- hin zur kompetenzorientierten Ausbildung entwickeln: Dh, es müssen einerseits weiterhin (Grund-)Kenntnisse vermittelt werden, andererseits sollten die Lernenden sich 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. Die Lehrkräfte fungieren in diesem Zusammenhang als Coaches – den SchülerInnen wird ein gewisses Maß an Selbstorganisation und Selbstbestimmung zugestanden.

2. Gemeinsame Qualitätsstandards und ein Qualitätsbewusstsein

Es zeigte sich im Laufe der Untersuchung, dass die Ausbildungsqualität unterschiedlich hoch ist: Bei vielen Fahrschulen stimmte die Qualität, bei einigen wurden jedoch auch Mängel detektiert. Ein wichtiges Ziel wäre es daher, sie auf einen gemeinsamen Standard zu bringen. Es gilt, vergleichbare Kriterien und eine transparente Preispolitik zu schaffen. Darüber hinaus ist es erforderlich, bei den KonsumentInnen ein entsprechendes Qualitätsbewusstsein zu schaffen. Begrüßenswert ist, dass es bereits erste Anstrengungen gibt, ein 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 zu begrüßen.

3. Verbesserte Fahr(schul)lehrerInnenaus-/-weiterbildung

Die Fahr(schul)lehrerInnen sind zentrale Drehscheiben in der Frage nach einer gelungenen Ausbildung. Die Ausübung des Berufs erfordert viele Fähigkeiten und Kompetenzen, verliert jedoch gleichzeitig zunehmend an Prestige. Einen zentralen Aspekt stellt die Motivation der Fahr(schul)lehrerInnen dar und ihr Eingehen auf die FahrschülerInnen.

Neben den 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 (zB KollegInnen), um innerbetrieblich die Ausbildungsstandards einzuhalten. Vorbild dafür könnte die bereits sehr umfangreiche Weiterbildung sowie Überprüfung und Qualitätssicherung der FahrprüferInnen sein. Auch in einer verpflichtenden Weiterbildung sollte Pädagogik und Psychologie sowie Zielgruppenansprache ein wesentlicher Bestandteil sein. Die Angebote an Weiterbildung müssen räumlich, zeitlich und finanziell so geplant werden, dass es Fahrschulen möglich ist, ihre Fahr(schul)lehrerInnen dorthin zu entsenden.

4. Soziales Lernen

Viele Theoriekurse sind mittlerweile modular aufgebaut, mit der Möglichkeit jederzeit einzusteigen und einzelne Module zu besuchen. Wichtig ist dabei, die Aspekte des sozialen Lernens bei den 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 von einer Kinobestuhlung weggehen hin zu einer offeneren Form. Ein rein frontaler Vortragsstil ist zu vermeiden. Ideal wären kurze Vortragsphasen, abgelöst von interaktiven Teilen und unter 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 Ver-

kehrssinnbildung legen. Wichtig bei den Kursen ist auch, dass die Unterrichtssprache 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. Die Qualität und Aktualität der im Unterricht verwendeten Unterlagen sollten Teil der Überprüfung und des Qualitätsmanagements von Fahrschulen sein.

Bezüglich der theoretischen Prüfung zeigt sich das Problem, dass die Prüfungsfragen oftmals defensiv auswendig gelernt und nach der Prüfung wieder vergessen werden. Dazu bieten die aktuellen Prüfungsfragen zu wenig die 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. Sinnvoll ist in jedem Fall, dass eine kontinuierliche Überprüfung der Themen und Prüfungsfragen auf Aktualität und Relevanz erfolgt. Bei Sachverhalten, die den SchülerInnen wenig relevant erscheinen, müsste zusätzlich die tatsächliche Relevanz überprüft bzw. vermittelt werden.

In der praktischen Fahrstunde sollte ein Transfer zwischen Theorie und Praxis erfolgen. Das erfordert ein kongruentes Verständnis und ein Ineinandergreifen der Inhalte. So sollte im Praxisunterricht kein Wissen vorausgesetzt werden, das noch nicht Teil des Theorieunterrichts war. Die praktischen Fahrstunden sollten mit einem kurzen Überblick über die geplanten Inhalte beginnen und mit einer Rückschau und einem Feedback über die erreichten Lernziele enden, um den SchülerInnen einen Einblick und ein Verständnis in die Ausbildung zu ermöglichen. Auch im praktischen Unterricht bieten sich verschiedenste technische Unterstützungsmöglichkeiten an. Genannt wurden in den Interviews und Gesprächen Videoaufnahmen der Fahrt zur Selbstbeurteilung der SchülerInnen oder die Frage des Einsatzes eines Simulators in der Fahrschul-ausbildung.

Die aktuelle Regelung mit 12+x Stunden für die Hauptschulung verleitet viele FahrschülerInnen zu einem falschen Verständnis des Lernumfangs für diesen Bereich. Hier sollte entweder eine realistischere oder gar keine Stundenanzahl vorgeschrieben werden.

Die L17-Ausbildung hat bei allen ExpertInnen und in den Gruppengesprächen eine sehr positive Resonanz erfahren. Um die umfangreiche Dokumentation der gefahrenen Kilometer zu vereinfachen, bietet sich die Möglichkeit an, eine Smartphone-App zu programmieren, die die Dokumentation der Fahrten über GPS übernimmt.

Die differenzierte Zielgruppe der FahrschülerInnen verlangt nach einem differenzierten Unterricht. Eine Möglichkeit wäre in diesem Zusammenhang, auf die Erfahrungen aus der AdressatInnen- und Bildungsmilieuforschung zurückzugreifen. Diese könnte darin unterstützen, insb im städtischen Raum zukünftig verstärkt auf die unterschiedlichen Lernmilieus und Zielgruppen einzugehen.

Ein ganz generelles Anliegen der Fahr(schul)lehrerInnen sollte es neben all dem sein, bei ihren SchülerInnen die Bereitschaft, sich lebenslang weiterzubilden, zu fördern. In diesem Zusammenhang ist von allen mit der Fahrausbildung befassten AkteurInnen zu überlegen, wie LenkerInnen sich über den aktuellen Stand des Verkehrsrechts und der Technik auf dem Laufenden halten oder wie sie beispielsweise ihre kraftfahr-spezifische Leistungsfähigkeit regelmäßig überprüfen können.

E. Fazit

Ogleich einzelnen Fahrschulen Mängel in der Ausbildung bestätigt wurden, scheint die Ausbildung zum Erwerb der Lenkberechtigung Klasse B generell bereits auf einem hohen Qualitätsniveau zu sein. Nichtsdestotrotz ist ein Optimierungsbedarf in den Ausbildungsstandards und Maßnahmen der Qualitätssicherung erkennbar. Insb die im Folgenden angeführten Maßnahmen erscheinen sinnvoll, um die Qualität der Fahrausbildung weiter zu heben und die Unfälle von FahranfängerInnen zu reduzieren.

1. Kompetenzorientierte Ausbildung

Die Fahrschul-ausbildung in Österreich ist derzeit vor allem qualifikations- statt kompetenzorientiert, weshalb zukünftig in der GDE-Matrix die Verkehrssinnbildung und damit Vorbereitung auf eine lange und sichere Verkehrsteilnahme stärker in den Fokus rücken sollte. Auch gilt es, das Augenmerk noch stärker auf typische Fahrfehler⁴⁾ bzw Unfallrisiken von FahranfängerInnen zu legen.

Konkret empfiehlt es sich, die Wahrnehmung und Vermeidung von Gefahren im Verkehr stärker in den Fokus zu rücken und entsprechende Fähigkeiten gezielt zu fördern. In einigen Ländern werden entsprechende Ausbildungseffekte mit Hilfe von speziellen Gefahrenwahrnehmungstests überprüft. Wichtig ist auch, Bewusstsein dafür zu schaffen, dass der Lernprozess nicht mit der Führerscheinprüfung bzw Mehrphasenausbildung endet, sondern lebenslanges Lernen notwendig ist und insb der Erwerb von Fahrerfahrung in den ersten Jahren des Führerscheinbesitzes eine zentrale Rolle spielt.

2. 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 Un-

4) Steinbauer/Schneider, Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen, ZVR 2015, 412.

terricht spielen für den Lernprozess die Motivation und das Engagement der einzelnen FahrlehrerInnen eine wichtige Rolle.

3. Qualitätssicherung

Zur generellen Sicherung der Ausbildungsqualität sollten vergleichbare Qualitätskriterien und eine transparente Preispolitik eingeführt werden. Ergänzend sollten Feedbackmöglichkeiten der Fahr SchülerInnen etabliert und somit auch die Möglichkeit eines objektiven Vergleichs der Fahrschulausbildung unterschiedlicher Fahrschulen, insb auch hinsichtlich der Kosten und der dafür erbrachten Leistungen, gewährleistet werden.

4. 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 – also etwa die ersten vier bis fünf Jahre nach Beginn der LenkerInnenkarriere – auffällig höher als die von erfahrenen Füh-

erscheinbesitzerInnen. Dies legt nahe, die Probezeit daran anzuknüpfen und zu verlängern. Darüber hinaus sollte der seit seiner Einführung 1992 unveränderte Katalog der Delikte, die während des Probeführerscheins zu einer Nachschulung führen, überprüft werden: Während einige derzeit enthaltenen Delikte bei FahranfängerInnen kein zentrales Problem darstellen (zB GeisterfahrerInnen oder Fahren gegen die Einbahn), fehlen Delikte, in denen sich typische Fahrfehler oder riskantes Verhalten von FahranfängerInnen widerspiegeln. Dazu zählen etwa Fehler beim Fahrstreifenwechsel, bei Vorrangsituationen, beim Verhalten gegenüber FußgängerInnen und RadfahrerInnen, Ablenkung durch Mobiltelefone und sonstige elektronische Geräte sowie überhöhte Geschwindigkeit, die bei jungen LenkerInnen wesentlich häufiger Hauptunfallursache sind als bei erfahrenen LenkerInnen. Durch die Aufnahme in den Deliktskatalog ist zu hoffen, dass diese Delikte stärker in den Fokus gerückt werden und dadurch auch in der Ausbildung verstärkte Berücksichtigung finden. Zuletzt gilt es zu fragen, ob die derzeit für auffällige ProbeführerscheinbesitzerInnen vorgesehene Nachschulung mit insgesamt zwölf Kurseinheiten nach wie vor die ideale Maßnahme ist, um den Lernprozess nach Führerscheinerwerb zu stärken und das typische AnfängerInnenrisiko zu reduzieren.

→ In Kürze

Ausgehend von der GDE-Matrix – die die Elemente der Fahrausbildung festlegt – hat das KFV eine Studie zur Wirksamkeit der bestehenden Fahrausbildung 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. Die Daten wurden im Zuge einer Literaturrecherche, eines ExpertInnenworkshops sowie ExpertInneninterviews und Fokusgruppen mit Fahr SchülerInnen aus unterschiedlichen Regionen erhoben. Die Ergebnisse zeigen, dass die Fahrausbildung sowohl Stärken als auch Schwächen hat. Während beispielsweise das alternative L17-Ausbildungsmodell auf positive Resonanz stößt, erscheint es sinnvoll, die allgemeinen Ausbildungsstandards und die Maßnahmen der Qualitätssicherung zu verbessern. Auch der Probeführerschein als Instrument der Bewusstseinsbildung und Möglichkeit zur raschen Intervention bei gefährlichen Verhaltensweisen junger LenkerInnen könnte gestärkt werden.

→ Zum Thema

Über den Autor:

Dipl.-Psych.ⁱⁿ Daniela Knowles (geb Künzel) ist Psychologin im Bereich Forschung & Wissensmanagement im KFV.
E-Mail: daniela.knowles@kfv.at

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

Mag.^a Birgit Salamon ist Verkehrsjuristin im Bereich Recht & Normen im KFV. E-Mail: birgit.salamon@kfv.at

Mag. Ingolf Erler ist Soziologe, Kommunikations- und Politikwissenschaftler und beim Österreichischen Institut für Erwachsenenbildung (oieb) tätig. E-Mail: ingolf.erler@oieb.at

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

Von denselben AutorInnen erschienen (Auswahl):

Steinbauer/Schneider, Fahrverhaltensdefizite von FahranfängerInnen, ZVR 2015/228; *Schneider/Knowles*, Moderne Fahrausbildung am Beispiel Motorrad-Spätstarter, ZVR 2015/138; *Pilgerstorfer/Steiner/Schneider/Seidenberger/Klößch/Robatsch*, Müde Lenker im Sommerverkehr, ZVR 2014/146; *Knowles/Salamon*, Schülertransport im Gelegenheitsverkehr – Standortbestimmung für Österreich unter Ableitung von Reformvorschlägen, ZVR 2012/230; *Knowles/Tischler*, Ist Rotlichtüberwachung an Eisenbahnkreuzungen mit Lichtzeichenanlage wirksam? ZVR 2010/41; *Furian/Salamon*, Spannungen und Konflikte unter Verkehrsteilnehmern in Österreich, ZVR 2015/134; *Salamon/Kaulich*, Alkohol-Wegfahrsperrungen für alkoholauffällige Lenker, ZVR 2015/43; *Trischler/Salamon*, Schauplatz Schutzweg, ZVR 2014/214; *Salamon*, Die 25. StVO-Novelle: ein Überblick, ZVR 2013/118; *Salamon/Block*, Reform der Motorradfahrausbildung, ZVR 2013/67.

