

Evaluierung Mehrphasen - Führerscheinausbildung Klasse B

Band 079

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie, Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Inhaltliche Erarbeitung: Mag. Dr. Michael Gatscha

Projektverantwortlicher Autorinnen und Autoren:

Mag. Dr. Michael Gatscha – Neurotraffic KG

Mag. Claudia Grand – Neurotraffic KG

Wien, 2021

Erstveröffentlichung: Monat, 2021. Band 079

Projektnummer: 199.974

Autorinnen und Autoren:

Mag. Dr. Michael Gatscha

Mag. Claudia Grand

Schriftenleitung: Dipl.-Ing. Alexander Nowotny

Erklärung der Schriftenleitung:

Die in diesem Band enthaltenen Aussagen müssen nicht notwendigerweise mit denen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie übereinstimmen. Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwendung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig.

Finanziert aus Mitteln des Österreichischen Verkehrssicherheitsfonds im
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu vorliegender Publikation übermitteln Sie bitte an
road.safety@bmk.gv.at.

Inhalt

| | |
|--|-----------|
| Kurzzusammenfassung..... | 4 |
| Zusammenfassung | 5 |
| 1.1 Hintergrund..... | 5 |
| 1.2 Basisdaten | 6 |
| 1.3 Analyse von Unfalldaten | 7 |
| 1.4 Internationaler Vergleich Mehrphasen-Führerscheinmodelle..... | 9 |
| 1.5 Prozess- und Output-Evaluation | 10 |
| 1.5.1 Zusammenfassende Ergebnisse: Erste Perfektionsfahrt | 11 |
| 1.5.2 Zusammenfassende Ergebnisse: Fahrsicherheitstraining | 14 |
| 1.5.3 Zusammenfassende Ergebnisse: Verkehrspsychologisches Gruppengespräch .. | 18 |
| 1.5.4 Zusammenfassende Ergebnisse: Zweite Perfektionsfahrt | 19 |
| 1.6 Empfehlungen..... | 22 |
| 1.6.1 Empfohlene Maßnahmen auf organisatorischer und datenstruktureller Ebene | 22 |
| 1.6.2 Empfohlene Maßnahmen auf inhaltlicher Ebene..... | 24 |
| 1.6.3 Empfohlene Maßnahmen auf qualitätssichernder Ebene..... | 25 |
| 1.7 Zukunft der Mehrphasen-Ausbildung..... | 27 |
| 1.7.1 Elektromobilität | 27 |
| 1.7.2 Fahrassistenzsysteme (FAS)..... | 28 |
| 1.7.3 Automatisiertes Fahren | 29 |
| 1.7.4 Implikationen auf Aus- und Weiterbildung umsetzender Berufsgruppen | 29 |
| Tabellenverzeichnis..... | 31 |
| Literaturverzeichnis | 32 |
| Abkürzungen..... | 33 |

Kurzzusammenfassung

Ein Ansatz, das Problem der FahranfängerInnen-Unfälle in Österreich zu entschärfen, ist die gesetzliche Einführung der zweiten Ausbildungsphase für alle Führerscheineulinge der Klasse A und B mit 1.1.2003. Dieses Mehrphasen-Modell sieht vor, dass innerhalb eines Jahres nach Führerscheinerwerb von jedem Führerscheineuling noch drei weitere Module zu absolvieren sind, i.e. zwei Perfektionsfahrten und ein Fahrsicherheitstraining inklusive eines verkehrspsychologischen Gruppengesprächs.

Das Ziel der vorliegenden Studie bestand darin, einerseits ein umfassendes, aktuelles Abbild des aktuellen Qualitätsniveaus der Maßnahme zu erhalten, welches mittels Analysen des Führerscheinregisters und Fragebogenerhebungen bei der Zielgruppe „FahranfängerInnen“ der Führerscheinklasse B realisiert wurde. Aus den Ergebnissen der Arbeitspakete wurden Verbesserungspotentiale im Sinne von qualitätssichernden Maßnahmen zur Zukunftssicherheit erarbeitet und dargestellt.

Seit Einführung der Mehrphasenausbildung haben zum Jahr 2017 insgesamt etwa 1,24 Mio. FahranfängerInnen die Führerscheinausbildung nach diesem Ausbildungssystem absolviert, was auf eine hohe Akzeptanz desselben schließen lässt.

Die untersuchten Unfalldaten zeigen vor allem in den Jahren direkt nach der Einführung der Maßnahme deutlich positive Wirkungen. Allerdings können heute diesbezügliche günstige Entwicklungen nicht mehr schlüssig und eindeutig auf das vor knapp 20 Jahren eingeführte Modell zurückgeführt werden.

Eine Prozess- und Verlaufsevaluierung sowie Erfahrungen aus anderen Ländern, die vergleichbare Ausbildungssysteme haben, legen nun Verbesserungen vor allem hinsichtlich qualitätssichernder Maßnahmen nahe.

1 Zusammenfassung

Diese Zusammenfassung gibt einen Überblick über die Evaluierung der Mehrphasen-Führerschein Ausbildung der Führerscheinklasse B in Österreich, die im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie von Neurotraffic KG durchgeführt wurde.

1.1 Hintergrund

Seit Entstehung des Verkehrsgeschehens beschäftigt die Problematik von FahranfängerInnen-Unfällen viele Berufsgruppen, die mit dem Straßenverkehr zu tun haben. Die verkehrspsychologische Literatur berichtet konsistent, dass FahranfängerInnen im Vergleich zu älteren, erfahreneren Lenkern ein signifikant höheres Risiko haben, bei einem Unfall im Straßenverkehr verletzt oder gar getötet zu werden, denn der Straßenverkehr ist Todesursache Nummer 1 bei jungen Menschen. In den letzten 10 Jahren sind in Österreich im Schnitt etwa 30% der Todesfälle bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen (Altersgruppe 15-24) auf den Verkehr – und nicht etwa auf Krankheiten, Selbstmord, Arbeits- oder Freizeitunfälle – zurückzuführen (Quelle: OECD, Statistik Austria).

Während die Gründe dieser ungünstigen Statistik hinlänglich bekannt sind, nämlich unangebrachte Einstellungen, mangelnde Erfahrung und Unreife, bleiben die Schaffung und Umsetzung effizienter Gegenmaßnahmen nach wie vor eine Herausforderung.

Ein Versuch, das Problem der FahranfängerInnen-Unfälle in Österreich zu entschärfen, ist die gesetzliche Einführung der zweiten Ausbildungsphase für alle Führerscheinneulinge der Klasse A und B mit 1.1.2003. Das Ziel war und ist die Schaffung eines in seinen Einzelementen harmonisch aufeinander abgestimmten Kontinuums der Fahrausbildung, wodurch FahranfängerInnen in der gefährlichsten Zeit ihrer Fahrerkarriere nicht alleine gelassen, sondern professionell begleitet werden sollen. Das Mehrphasen-Modell sieht vor, dass innerhalb eines Jahres nach Führerscheinwerb von jedem Führerscheinneuling noch drei weitere Module zu absolvieren sind, nämlich zwei Perfektionsfahrten und ein Fahrsicherheitstraining inklusive eines verkehrspsychologischen Gruppengesprächs.

Das Ziel der vorliegenden Studie bestand darin, einerseits ein umfassendes Abbild des aktuellen Qualitätsniveaus der Maßnahme zu erhalten, welches mittels Analysen des Führerscheinregistres (FSR) und Fragebogenerhebungen bei der Zielgruppe „FahranfängerInnen“ realisiert wurde. Andererseits wurden Unfalldaten und vergleichbare Ausbildungsmodelle in anderen Ländern analysiert. Aus den Ergebnissen der Arbeitspakete sollten Verbesserungspotentiale im Sinne von qualitätssichernden Maßnahmen zur Zukunftssicherheit dieser speziellen Form der Fahrausbildung erarbeitet und dargestellt werden.

1.2 Basisdaten

Aus dem FSR des Bundesrechenzentrums (BRZ) wurden Daten zur Verfügung gestellt, die u.a. die jährliche Anzahl der mehrphasenpflichtigen Führerscheinneulinge der Klasse B und des L17-Ausbildungsmodells sowie Daten bezüglich der zeitlichen Absolvierung der einzelnen Module umfassen.

Ein dementsprechender Datensatz wurde vom BRZ in anonymisierter Form zur Verfügung gestellt, wobei nur jene Datensätze berücksichtigt wurden, bei denen die Erteilung der Lenkberechtigung nach dem 1.1.2003 erfolgte. Der Stichtag der vorliegenden Erhebung war der 13.12.2018.

Seit Einführung der Mehrphasenausbildung im Jahr 2003 bis zum Jahr 2017 haben insgesamt etwa 1,24 Mio. FahranfängerInnen die Führerscheinausbildung nach diesem Modell absolviert, wobei ca. 300.000 Personen die Variante der vorgezogenen Lenkberechtigung „L17“ wählten.

Die Geschlechtsverteilung der Führerscheinneulinge für die Klasse B steht in einem konstanten Verhältnis von annähernd 50:50 ($\pm 1\%$) seit der elektronischen Erfassung neuer Lenkberechtigungen. Bei der vorgezogenen Lenkberechtigung „L17“ überwiegen durchgängig männliche Absolventen im Umfang von etwa 4-5%.

Im Jahr 2014 kam es erstmals zu einer Stagnation der Lenkberechtigungsverteilungen bei L17-LenkerInnen, sowohl bei männlichen als auch weiblichen FahranfängerInnen. Bei herkömmlich Ausgebildeten FahranfängerInnen kann seit 2012 ein leichter Rückgang bei den Neuerteilungen beobachtet werden, ebenfalls unabhängig vom Geschlecht.

Aufgrund der bisherigen Datenlage ist davon auszugehen, dass zukünftig immer weniger Personen die Lenkberechtigung der Klasse B im Alter von 18 Jahren absolvieren, sondern erst zu einem späteren Zeitpunkt.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass sich bei einem Großteil der FahranfängerInnen bezüglich der fristgerechten Absolvierung der Module eine Tendenz findet, die jeweiligen gesetzlich vorgesehenen Fristen auszureizen, wobei diese Tendenz bei L17-AbsolventInnen weniger stark ausgeprägt ist. Die Auswirkungen der Erinnerungsschreiben des Ministeriums sind deutlich an einem Anstieg im 12. Monat nach Erwerb der Lenkberechtigung erkennbar. Ein neuerlicher Anstieg absolvierter (zweiter) Perfektionsfahrten findet sich ebenfalls kurz vor dem 20. Monat nach Erwerb der Lenkberechtigung. Dies wird darauf zurückgeführt, dass nach dem 20. Monat die Lenkberechtigung entzogen wird, sofern eines der Ausbildungsmodule noch nicht absolviert wurde.

Wenn LenkerInnen aufgrund der Nicht-Absolvierung von Mehrphasen-Modulen die Lenkberechtigung entzogen wird, werden diese umso schneller nachgeholt, je weniger Module noch zu absolvieren sind. Im Falle des Fehlens aller drei Module, dauert der Abschluss der Ausbildung durchschnittlich noch etwa sechs Monate, fehlen zwei Module in der Regel etwa vier Monate, ist nur mehr die Perfektionsfahrt zu absolvieren etwa zwei Monate. Ausgebildete nach L17 holen die fehlenden Module im Allgemeinen früher nach.

Grundsätzlich zeigt sich im Laufe der Jahre eine positive Tendenz, fehlende Module früher nachzuholen.

1.3 Analyse von Unfalldaten

Die untersuchten Unfalldaten zeigen sehr deutlich die Wirkung der Mehrphasenausbildung in Österreich. Die Daten deuten darauf hin, dass sich der positive Effekt vor allem auf die Jahre direkt nach Einführung der Mehrphasenausbildung beschränkt. Das Unfallgeschehen unterliegt einem insgesamt rückläufigen Trend, der von sehr vielen Faktoren beeinflusst wird. Nach einigen Jahren der Umsetzung des Modells kann daher nicht mehr klar differenziert werden, ob sich die rückläufige Entwicklung der Unfallzahlen auf die Mehrphasenausbildung oder auf andere Einflussfaktoren zurückführen lässt.

Betrachtet man die vier Nachbarländer Deutschland, Schweiz, Italien und Slowenien, wird in allen analysierten Ländern ein rückläufiger Trend in der Unfallentwicklung sichtbar, vergleichbar der Entwicklung in Österreich. In einigen der Nachbarländer gibt es deutliche Unterschiede zwischen jungen und erfahrenen LenkerInnen hinsichtlich der Unfallentwicklung:

In der Schweiz, in der es seit 1.12.2005 eine Zweiphasenausbildung gibt, sind die positiven Effekte der Mehrphasenausbildung nach zwei bis drei Jahren nach Einführung des Modells zwar augenscheinlich, trotzdem fand eine Neugestaltung dieser Präventionsmaßnahme in der Schweiz ab 2020 statt. In Italien fallen seit dem Jahr 2010 nach Einführung eines Maßnahmenbündels für FahranfängerInnen deutlich nachhaltig positive Effekte bei Unfällen auf. In Slowenien kann seit 2006 ein günstiger Unfalltrend bei den analysierten Altersgruppen beobachtet werden. Seit Einführung der Mehrphasenausbildung in Slowenien im Jahr 2010 kann allerdings nur aufgrund der Unfalldaten nicht eindeutig auf einen unfallverminderten Effekt der Maßnahme geschlossen werden. In Deutschland zeigt der Vergleich der Unfallzahlen von jungen und erfahrenen LenkerInnen einen simultan verlaufenden rückläufigen Trend. Jedenfalls kann in der analysierten Gruppe der jungen verletzten UnfalllenkerInnen eine über den allgemeinen Unfalltrend hinausgehende Reduktion von Unfällen in Deutschland nicht beobachtet werden.

1.4 Internationaler Vergleich Mehrphasen-Führerscheinmodelle

Die Ausbildungssysteme in Estland, Finnland, der Schweiz, Luxemburg und Slowenien, wo es vergleichbare Ausbildungsansätze nach der Führerscheinprüfung gibt, werden in der folgenden Tabelle 1 schematisch gegenübergestellt.

Tabelle 1 Überblick von Mehrphasen-Ausbildungsmodellen in Europa

| Land | Modell seit | Module, Dauer | Absolvierung nach Prüfung |
|-----------|-------------|--|------------------------------------|
| Estland | k.A. | 4x45 Minuten, Theorie 2x45 Minuten, Praxis 1x45 Minuten, Feedbackfahrt | 23 Monate |
| Finnland | 1989-2018 | 4x45 Minuten, Theorie 2x45 Minuten, Feedbackfahrt 6x25 Minuten, Praxis | 6-24 Monate |
| Schweiz | 2005 | 2x7 Stunden, Theorie, Feedbackfahrt, Gruppendiskussion, Praxis Ab 2020: 1x7 Stunden Theorie, Praxis | 6-36 Monate; ab 2020: 12 Monate |
| Luxemburg | 1995 | 7 Stunden, Theorie, Praxis | 3-24 Monate |
| Slowenien | 2010 | 1x45 Minuten, Theorie, 6x45 Minuten, Praxis, 3x45 Minuten, Gruppendiskussion | 4-24 Monate |

Bei fast allen Modellen ist bzw. war vorgesehen, die weiteren Ausbildungsmodule nach der Prüfung in einem Zeitraum von zwei oder mehr Jahren zu absolvieren. Aufgrund von Evaluationsergebnissen einzelner Länder (Finnland, Schweiz) erscheinen derart große Zeitspannen aber eher ungünstig, da FahranfängerInnen gerade zu Beginn der

Fahrerkarriere, also im ersten Fahrjahr, das höchste Unfallrisiko aufweisen. Es erscheint sinnvoll, die Ausbildungsmodule zeitlich gerade in dieser Phase des höchsten Risikos anzusetzen. Daher wurde beispielsweise in der Schweiz die Zeitspanne zur Absolvierung der Ausbildungsmodule von 36 Monaten auf 12 Monate nach der Prüfung verkürzt.

1.5 Prozess- und Output-Evaluation

In der vorliegenden Studie wurden subjektive, sicherheitsrelevante Ansichten und Meinungen mittels Online-Fragebogen von FahranfängerInnen erhoben und auch den Sichtweisen von an der Ausbildung unmittelbar beteiligten Berufsgruppen (FahrlehrerInnen, PsychologInnen und InstruktorInnen) gegenübergestellt. Diese Prozessevaluation geschah zur Abschätzung von direkten und kurzfristigen Effekten pro Ausbildungsmodul, i.e. der ersten bzw. zweiten Perfektionsfahrt, des Fahrsicherheitstrainings und des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs.

Die Führerscheinneulinge wurden dazu einige Tage nach dem Absolvieren des jeweiligen Moduls aus dem FSR vom BRZ zufällig ausgewählt und per Brief angeschrieben, um sie zum Ausfüllen eines Online-Fragebogens zu motivieren.

Ein weiteres Erhebungsinstrument der Prozessevaluation bildete ein spezieller Beobachtungsbogen am Tag des Moduls „Fahrsicherheitstraining“. Dieser wurde von InstruktorInnen eingesetzt, um Vorher-Nachher-Erhebungen bezüglich der Fahrkompetenzen „Korrekte Sitzposition“ und „Fähigkeit zur Durchführung einer Notbremsung“ der KursteilnehmerInnen zu beurteilen.

Im Rahmen einer Output-Evaluation wurde versucht, längerfristige Effekte der Maßnahme hinsichtlich einzelner Ausbildungsmodule festzustellen. Es wurde angenommen, dass bei erfolgreicher Umsetzung von Maßnahmen der Mehrphasenausbildung Erkenntnisse erlangt werden, die sich nicht nur am Trainingstag selbst zeigen, sondern sich auch über den Kurstag hinaus manifestieren bzw. sich über Aussagen der TeilnehmerInnen überprüfen lassen. Dazu wurden sicherheitsrelevante Einstellungen, Selbsteinschätzungen und Erinnerungen an kursspezifische Kernbotschaften erhoben. Die anonymen Stichproben wurden aus dem FSR des BRZ zufällig ausgewählt und mittels Motivationschreiben gebeten, einen Online-Fragebogen auszufüllen.

1.5.1 Zusammenfassende Ergebnisse: Erste Perfektionsfahrt

Die Resultate sowohl der Prozess- als auch der Ergebnis-Evaluation der ersten Perfektionsfahrt legen den Schluss nahe, dass diese bei insgesamt knapp 1.500 befragten TeilnehmerInnen von etwa zwei Drittel der Befragten gut bewertet und angenommen wurde, allerdings zeigten sich bezüglich inhaltlicher Teilbereiche und auf einige Bundesländer bezogen deutliche Verbesserungsmöglichkeiten.

So gibt es deutliche Hinweise auf die Absenz einiger Aspekte, die zwar laut Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung inhaltlich zu thematisieren bzw. praktisch durchzuführen wären, laut einem erheblichen Teil der befragten ProbandInnen während oder nach der ersten Perfektionsfahrt jedoch nicht ausgeführt bzw. diskutiert wurden.

Dies betrifft vor allem die Themen des Gefahrenbewusstseins von Nebentätigkeiten, Techniken zum ökonomischen Fahren, die 3A- und die Sekundenmethode sowie die Bedeutung einer korrekten Sitzposition und Lenkradhaltung. Hier gab nur etwa jede(r) zweite Befragte an, diese Aktivitäten durchgeführt bzw. Themen besprochen zu haben.

Der gesamte Bereich der Rückmeldung hinsichtlich verschiedener Aspekte des Fahrverhaltens und Fahrkönnens erscheint ebenfalls verbesserungswürdig, zumindest in einigen Teilbereichen: TeilnehmerInnen gaben zwar mehrheitlich an, Feedback zu Stärken und Schwächen erhalten zu haben und dass die Erwartungen an die erste Perfektionsfahrt größtenteils erfüllt werden konnten. Die Angaben zu Rückmeldungen über spezifische Verhaltensweisen zeigten allerdings, dass bezüglich des Feedbacks zur eigenen Blicktechnik dies von etwa einem Drittel der TeilnehmerInnen nicht erhalten wurde. Ein ganz ähnlicher Befund zeigte sich, wenn es darum ging die Bedeutung des eigenen Fahrverhaltens für andere Verkehrsteilnehmer zu thematisieren. Etwa 40% der Befragten gaben an, den Einfluss Anderer auf die individuelle Fahrweise während oder nach der ersten Perfektionsfahrt nicht besprochen zu haben.

Ebenfalls 40% meinten, dass die erste Perfektionsfahrt die eigene Verkehrssicherheit im Alltag positiv beeinflusst hätte. Etwa derselbe Prozentsatz an Befragten sah nur eine (eher) eingeschränkte praktische Anwendbarkeit der ersten Perfektionsfahrt – eine Ansicht, welche sich mit zunehmendem zeitlichem Abstand zur ersten Perfektionsfahrt verstärkte.

Insbesondere konnten einige zeitliche Effekte beobachtet werden, da sich oftmals die beiden Gruppen im Vergleich zu den anderen Stichproben, bei denen die erste

Perfektionsfahrt zeitlich kürzer zurücklag, signifikant unterschieden. Dies schlug sich ebenfalls bei der Benotung und in der Bewertung der Anwendbarkeit für die Praxis dieses Moduls nieder.

Im Rahmen der Prozessevaluation der ersten Perfektionsfahrt wurden Meinungen der praktischen Umsetzer des Moduls, i.e. von über 200 FahrlehrerInnen, erhoben und auch hinsichtlich einiger Themen mit den Aussagen von FahranfängerInnen verglichen. Dabei ergeben sich einige auffällige Befunde. FahrlehrerInnen äußerten mehrheitlich, dass das Fahrverhalten von FahranfängerInnen nach Erhalt des Führerscheins (eher) nicht mehr änderbar sei – eine Aussage, die auf eine grundsätzliche Widersprüchlichkeit zwischen den Prämissen der Gesetzgebung und der Meinung der umsetzenden Berufsgruppe hindeutet.

Die Module der Mehrphasenausbildung im Allgemeinen und die erste Perfektionsfahrt im Besonderen haben das Ziel, noch nicht gefestigte Verhaltensweisen von FahranfängerInnen zu korrigieren, wie in der Führerscheingesezt-Durchführungsverordnung unter § 13a. (1) durch folgenden Satz festgehalten ist:

„Es sind eventuelle Mängel in den theoretischen Kenntnissen oder im Fahrverhalten des Teilnehmers aufzuzeigen und Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten“.

Der Gesetzgeber legt daher implizit eine Verhaltensänderung der FahranfängerInnen durch die Aktivität der umsetzenden Berufsgruppe beim Vorhandensein eventueller Mängel zu Grunde. Eine dahingehende (neuerliche) Bewusstmachung der Rolle von FahrlehrerInnen im Prozess der ersten Perfektionsfahrt kann daher empfohlen werden.

Die Gegenüberstellung von Meinungen der Umsetzer und der Zielgruppe offenbart weitere ungünstige Sichtweisen. Von einem knappen Drittel der Fahrlehrerschaft wurden eher fragwürdige Angaben hinsichtlich der Wichtigkeit von Rückmeldungen über die Blicktechnik von FahranfängerInnen gemacht – ein Umstand, der sich offenbar in den Antworten der befragten Führerscheinneulinge widerspiegelte, denn ein Drittel stimmte beispielsweise der Aussage zu, über das eigene Blickverhalten kein bzw. ungenügendes Feedback erhalten zu haben.

Dieses Ergebnis legt eine plausible Interpretation nahe: wenn FahrlehrerInnen der Meinung sind, dass ein Inhalt (eher) nicht wichtig sei, wird dieser in weiterer Folge auch (eher) nicht behandelt – was sich letztlich in den Aussagen der FahranfängerInnen widerspiegeln dürfte.

Die Gegenüberstellung der Sichtweisen beider Akteure (FahranfängerInnen, FahrlehrerInnen) hinsichtlich der Bedeutung des eigenen Fahrverhaltens für andere Verkehrsteilnehmer sowie der Einfluss Anderer auf die individuelle Fahrweise von FahranfängerInnen zeigt weitere Diskrepanzen. In der Selbstwahrnehmung von über 90% der befragten Fahrlehrerschaft gelang es während der Perfektionsfahrt, den TeilnehmerInnen beide genannten Aspekte vor Augen zu führen. Dagegen sprachen jedoch die Antworten der TeilnehmerInnen, denn 30% bzw. 40% gaben an, diese Thematik nicht besprochen zu haben.

Durch die Einbeziehung der Fahrlehrerschaft können weitere interessante Ergebnisse gewonnen werden. FahrlehrerInnen wurden nach Themen befragt, die im Rahmen der ersten, (aber auch der zweiten) Perfektionsfahrt verstärkt zu behandeln wären: Die häufigsten Nennungen betrafen v.a. Aspekte rund um Elektromobilität sowie neue Assistenzsysteme. Eine Diskussion zur Aktualisierung gesetzlicher Inhalte bezüglich der genannten Themen wäre daher zu empfehlen.

Zusammenfassend lässt sich sowohl aus der Prozess- als auch der Ergebnis-Evaluation eine positive Wirkung der ersten Perfektionsfahrt auf die Verkehrssicherheit von FahranfängerInnen ableiten, da mittels dieser Erhebungen gezeigt werden konnte, dass die intendierten Wirkungen bei einem Großteil der Zielgruppe anzukommen scheinen. Es kann aber auch festgestellt werden, dass spezifische Inhalte nicht ankommen (konnten), da diese oft nicht durchgeführt oder thematisiert werden. In diesem Fall würde das volle Potential dieses Ausbildungsmoduls nicht ausgeschöpft werden können. Dies betrifft vor allem die Aspekte des Sozialverhaltens, i.e. die eigenen als auch die der anderen Verkehrsteilnehmer. Gerade diese wären von FahrlehrerInnen insbesondere bei der Durchführung dieses praktischen Moduls gut beobachtbar, hervorzuheben und gemeinsam mit den FahranfängerInnen zu analysieren.

1.5.2 Zusammenfassende Ergebnisse: Fahrsicherheitstraining

Die Analysen der befragten StudienteilnehmerInnen belegen österreichweit hohe Akzeptanz und Zufriedenheit mit dem Modul „Fahrsicherheitstraining“ unabhängig davon, ob diese zeitnah nach Absolvierung des Kurses befragt wurden oder über ein Jahr danach. Die gesetzlichen Modulinhalte wie Sitzposition, Brems- und Fahrübungen dürften größtenteils im Sinne des Gesetzgebers umgesetzt worden sein.

Genauere Betrachtungen sowohl des theoretischen als auch praktischen Teils eröffnen jedoch einige Anknüpfungspunkte für Verbesserungen, sei es was die Botschaften der TrainerInnen hinsichtlich einzelner Übungen betraf oder was TeilnehmerInnen glaubten, sich aus dem Training mitnehmen zu können. Weiters finden sich Hinweise auf Verbesserungsmöglichkeiten einzelner Umsetzer, da Einschätzungen von KursteilnehmerInnen auf dieser Ebene ausgeprägte Unterschiede aufwiesen.

Bezüglich einzelner Kursinhalte bzw. Übungen ist eine starke Übereinstimmung zwischen den Einschätzungen der befragten InstruktorInnen und KursteilnehmerInnen festzustellen, dies betrifft v.a. das Thema „Sitzposition“ und „Notbremsen“.

Bei einigen Übungen ist die Kongruenz zwischen FahranfängerInnen und KursleiterInnen jedoch unterschiedlich: ein gewisser Verbesserungsbedarf wird dabei bei der Übung „Bremsen auf einseitig glatter Fahrbahn“ festgestellt, da bei 16% der Teilnehmer (eher) nicht die Botschaft ankam, dass unabhängig vom Untergrund eine Vollbremsung in einer Notsituation das beste Manöver ist, um sicher anzuhalten. Weiters scheint es den KursleiterInnen nur teilweise zu gelingen darzustellen, dass die Verantwortung im Falle eines rutschenden Fahrzeugs nicht bei der Kurve, sondern beim Lenker selbst liegt.

Potentiell falsche Schlüsse für TeilnehmerInnen ergeben sich auch bei der Ausweichübung und beim Korrigieren eines übersteuernden Fahrzeugs. Im ersten Fall, da um 90% der FahranfängerInnen der Ansicht zustimmten, dass man durch Training auch die schwierigsten Ausweichmanöver leicht beherrschen könne. Die Schlussfolgerung: „Wenn man nur genug trainiert, kann man jedes Manöver (leicht) schaffen“ könnte sich als Trainingseffekt ungünstig auswirken.

Ein ähnlicher Befund ergibt sich bei der Übung zum Korrigieren eines unter- oder übersteuernden Fahrzeugs“, wobei ebenfalls 90% der befragten KursteilnehmerInnen der Aussage zustimmten, gelernt zu haben, ein schleuderndes Fahrzeug wieder einzufangen. Diesbezüglich wird auch ein signifikanter Auffassungsunterschied der InstruktorInnen

unterschiedlicher Institutionen offengelegt, denn der Befund, ob die TeilnehmerInnen lernen sollten, ein schleuderndes Fahrzeug wieder einzufangen (oder nicht) war teilweise gegensätzlich ausgeprägt.

Dieses Resultat wurde auch durch das Antwortverhalten der TeilnehmerInnen gestützt, die am stärksten zustimmten gelernt zu haben, riskante Situationen besser bewältigen zu können. Dies war ein insofern überraschender Befund, denn z.B. das Befahren der Schleuderplatte konnte eindeutig als jene Übung identifiziert werden, bei der die KursteilnehmerInnen am ehesten an die persönlichen Grenzen gingen bzw. gebracht wurden und mit Abstand als unangenehmste Übung eingestuft wurde.

Jedenfalls ist die Schlussfolgerung der TeilnehmerInnen, Schleudermanöver nach dem Training zu beherrschen als ungünstiges Ergebnis zu interpretieren, da dies in letzter Konsequenz zumindest bei einigen TeilnehmerInnen zu Selbstüberschätzung führen könnte – ein Umstand, den es unbedingt zu vermeiden gilt und daher auch explizit in der Durchführungsverordnung, §13b. (1) des FSG angeführt ist: „Im Rahmen des Fahrsicherheitstrainings sind Übungen, die zur Selbstüberschätzung des Teilnehmers führen können, zu vermeiden“.

Diese Ergebnisse sind im Sinne des Gesetzgebers nicht ganz zufriedenstellend, da beim Mehrphasentraining die Wichtigkeit der antizipatorischen Fertigkeiten im Gegensatz dazu herausgestrichen werden sollten, die fahrtechnischen Fertigkeiten i.S. eines Bewältigens allerdings nicht. Eine Ausnahme stellte jedoch das Notbremsen dar – jene Übung, die den TeilnehmerInnen ihren eigenen Angaben zufolge in der Praxis am meisten gebracht hätte. Ob und inwieweit die MehrphasenteilnehmerInnen jedoch genau dieses Manöver vor Augen hatten als sie die Frage beantworteten, was sie beim Fahrsicherheitstraining gelernt hätten, konnte an dieser Stelle nicht geklärt werden.

In der Durchführungsverordnung sind beim Fahrsicherheitstraining Kursinhalte zum Thema „Sicherheitsabstand“ für die Klasse B nicht dezidiert vorgesehen, dennoch werden Übungen hierzu von unterschiedlichen Kursanbietern durchgeführt. Die Ergebnisse der Evaluierung dieser Übungen deuten jedenfalls auf eine günstige Beeinflussung seitens der Umsetzer hin. Beispielsweise lehnte zwar die überwiegende Mehrheit der befragten FahranfängerInnen das Statement „Einen sicheren Abstand zum Vordermann zu halten ist im Straßenverkehr praktisch nicht möglich“ ab, das Ergebnis im Lichte der Verkehrssicherheit könnte jedoch noch deutlicher ausfallen, da bis zu einem Viertel der Stichprobe diesem problematischen Statement (eher) zustimmte.

Beim Thema der richtigen Kindersicherung konnten deutliche Unterschiede zwischen AbsolventInnen der umsetzenden Institutionen offengelegt werden. Ob die signifikanten Unterschiede jedoch darin begründet sind, ob das Thema „Kindersicherung“ während des Trainings aus Sicht der KursteilnehmerInnen nicht ausreichend behandelt wurde oder während einzelner Kurse gar nicht vorkam, konnte nicht eruiert werden.

Weitere Befunde der Output-Evaluation legen vor allem nahe, dass sich im Laufe der Zeit die Ansichten zu einigen Kursinhalten in statistischer Hinsicht kaum ändern (z.B. Sitzposition, Kindersicherung), während andere Trainingseffekte (z.B. Übung „Not- bzw. Vollbremsen“) mit zunehmendem zeitlichem Abstand zum Fahrsicherheitstraining tendenziell eher abnehmen dürften.

Vereinzelt wurden Themen angegeben, die nach Meinung der TeilnehmerInnen verstärkt behandelt werden sollten, wobei es sich meistens um Übungen hinsichtlich unterschiedlicher Fahrbahnzuständen (z.B. Aquaplaning, vereister oder loser Untergrund) handelt. In diesem Zusammenhang wird für eine allfällige zukünftige Aktualisierung von Kursinhalten des Fahrsicherheitstrainings eine verstärkte Behandlung des Themenkreises Stabilitätssystem (ESP, ESC, etc.) vorgeschlagen, auch vor dem Hintergrund eines Ergebnisses einer Frage zum vorwiegend benutzten Fahrzeug im Alltag: hier wussten durchschnittlich um die 30% der Befragten nicht, ob ihr eigenes Fahrzeug zum Befragungszeitpunkt mit ESP ausgestattet war.

Die Ergebnisse aus den Analysen des Beobachtungsbogens offenbaren deutliche Defizite vor Absolvierung des Fahrsicherheitstrainings und Verhaltensänderungen durch die Teilnahme am Mehrphasenkurs, zumindest in zwei sicherheitskritischen Parametern: eine korrekte Sitzposition einzunehmen und korrektes Notbremsen.

Weniger als die Hälfte der FahranfängerInnen kam mit einer korrekten Sitzposition zum Fahrsicherheitstraining. Vor der Durchführung praktischer Übungen am Trainingsgelände stellten InstruktorInnen bei den KursteilnehmerInnen zumindest eine richtige Sitzposition sicher. Dies wurde als bedeutender Sicherheitsgewinn bewertet, da unmittelbar nach Absolvierung des Fahrsicherheitstrainings sichergestellt war, dass im Falle eines Unfalls die in den Fahrzeugen der TeilnehmerInnen vorhandenen Sicherheitssysteme überhaupt ihre volle Schutzwirkung entfalten konnten.

Hier wäre anzudenken, bei zukünftigen Erhebungen zum einen eine genauere Analyse der Art von falschen Sitzeinstellungen (Rückenlehne, Kopfstütze, Abstand zum Lenkrad, etc.)

durchzuführen und zum anderen zu erheben, wie lange nach dem Fahrsicherheitstraining die richtige Sitzposition beibehalten wird. Auch kann empfohlen werden, die Bedeutung der richtigen Sitzposition bereits bei der ersten Perfektionsfahrt (stärker) zu thematisieren.

Aus Beobachtungen zum Thema „Notbremsen“ kann geschlossen werden, dass bei der überwiegenden Mehrheit aller FahranfängerInnen eine klare ausgeprägte Tendenz vorhanden war, in Notsituationen viel zu schwach zu bremsen, ein Ergebnis, welches sich auch in anderen Studien gezeigt hatte. Hier wurde immer wieder darauf hingewiesen, wie fundamental dieses sicherheitskritische Verhalten für die Verkehrssicherheit ist.

Wenn sich das Gelernte und die Erfahrungen der Mehrphasenkurs-TeilnehmerInnen in die Praxis des Straßenverkehrs mitnehmen lassen, wäre zu erwarten, dass sich dies durch vermindertes Unfallaufkommen und geringere Verletzungsgrade auswirkt, z.B. bei Auffahrunfällen.

Auswertungen hinsichtlich der gesetzlichen Mindestdauer und maximalen Anzahl der TeilnehmerInnen legen diesbezüglich eine große Varianz zwischen einzelnen Umsetzern nahe, wengleich hierbei geringe Fallzahlen auftraten und daher die Aussagegültigkeit in manchen Fällen als gering zu bezeichnen ist.

Die Mehrheit der Ergebnisse der Prozess- und Output-Evaluation des Fahrsicherheitstrainings lassen den Schluss zu, dass das vorliegende Modul eine potentiell äußerst bedeutsame und positive Auswirkung auf das Verhalten der Mehrphasen-KursteilnehmerInnen und damit auf die Verkehrssicherheit zu haben scheint.

Nichtsdestotrotz werden inhaltliche Verbesserungsmaßnahmen in einigen Bereichen als sinnvoll erachtet, genauso wie die Möglichkeit, die Einhaltung gesetzlicher Anforderungen einer genaueren Überprüfung zu unterziehen.

1.5.3 Zusammenfassende Ergebnisse: Verkehrspsychologisches Gruppengespräch

Das verkehrspsychologische Gruppengespräch wird von den Mehrphasen-Teilnehmer:innen im Allgemeinen gut bewertet und kann daher als etablierte und vor allem akzeptierte Maßnahme der zweiten Ausbildungsphase beurteilt werden. Ein bemerkenswertes Ergebnis, auch vor dem Hintergrund, dass FahranfängerInnen im Rahmen einer Gruppendiskussion mit persönlichen Schwächen konfrontiert werden, dies erwartungsgemäß als eher unangenehm empfunden wird und in eine ungünstigere Bewertung münden könnte.

Die Evaluation auf Prozessebene förderte einige Inhalte zu Tage, die im Sinne des Gesetzgebers während des Gruppengesprächs bei FahranfängerInnen in gewünschter Weise anzukommen scheinen. Einerseits auf der Ebene der Selbsteinschätzung, nämlich dass FahranfängerInnen sich selbst am meisten gefährden, wie es durch die hohe Anzahl an Alleinunfällen belegt ist, andererseits die Einschätzung der Bedeutsamkeit von Emotionen beim Autofahren. Das Thema „Alkohol- und Suchtmittelmissbrauch“ dürfte während des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs bei der Zielgruppe ebenso erfolgreich etabliert worden sein.

Bezüglich einiger anderer Inhalte kann allerdings Verbesserungspotential festgestellt werden, da die Beurteilung von Aussagen zu Fatalismus, Schnellfahren und Abstandhalten nicht dermaßen eindeutig im Sinne der Verkehrssicherheit eingeschätzt wurden wie die vorher genannten Statements.

Umsetzende PsychologInnen des Gruppengesprächs wurden nach Inhalten befragt, die Ihrer Meinung nach verstärkt in diesem Ausbildungsmodul behandelt werden sollten. Vor allem der Themenkreis rund um Auswirkungen von Ablenkungen bzw. Nebentätigkeiten während des Fahrens sowie die Rolle überhöhter Geschwindigkeit wurde dabei am häufigsten genannt. Es wird daher vorgeschlagen, die Gefahren ablenkender Tätigkeiten als expliziten Inhalt des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs in die Durchführungsverordnung zu integrieren.

Mit Hilfe einer Output-Evaluation wurde versucht, längerfristige Effekte des Gruppengesprächs festzumachen. Ein erfreuliches Ergebnis war, dass etwa die Hälfte der StudienteilnehmerInnen den Nutzen dieses Moduls im Zusammenhang mit ihrer alltäglichen Fahrpraxis feststellten. Konkret wurden Effekte bezüglich weniger Ablenkungen und erhöhtem Bewusstsein über Emotionen beim Fahren herausgestrichen,

von besser angepasster Geschwindigkeitswahl und allgemein sicherer Fahrweise wurde ebenfalls berichtet. Ungefähr die Hälfte derjenigen, die über positive Auswirkungen des Moduls berichteten, meinten auch, dass sie ihren Fahrstil besser an die Fahrbedingungen anpassen konnten und zu weniger Selbstüberschätzung tendierten.

Ferner wurden die Einstellungen der TeilnehmerInnen zu Themen analysiert, die während des Gruppengesprächs diskutiert wurden. Die Beurteilung fatalistischer Statements änderte sich über die Zeit de facto nicht, genauso wenig wie die Einschätzung zum Schnellfahren. In den anderen Bereichen wurden teils statistisch signifikante Unterschiede zwischen den befragten Gruppen festgestellt, trotzdem ergaben sich auch nach längerer Absolvierung des Moduls (ein Jahr oder länger) keine substantiellen Veränderungen bezüglich der Bewertung sicherheitskritischer Aussagen.

Die Benotung des Moduls wurde mit zunehmendem zeitlichen Abstand nach Absolvierung ungünstiger, da dementsprechende Unterschiede zwischen den Gruppen festgestellt werden konnten. Einerseits dürfte der Zeitfaktor dabei eine Rolle spielen, aber es dürfte vor allem davon abhängig sein, wie das Gruppengespräch seitens der Zielgruppe eingeschätzt wurde, und ob während des Moduls persönlich relevante Themen bzw. Schwächen besprochen wurden. Die Note fiel dabei umso ungünstiger aus, je weniger die TeilnehmerInnen den Eindruck hatten, individuell angesprochen und „abgeholt“ worden zu sein. Qualitätssichernde Maßnahmen, die verstärkt Risikoanalysen auf individueller Ebene sicherstellen, erschienen empfehlenswert.

Bei der Analyse der Notengebung als Indikator für Zufriedenheit wurden deutliche Unterschiede zwischen einzelnen Kursanbietern festgestellt, mit zum Teil Mittelwertsunterschieden von einem Notengrad oder größer. Dieses Resultat dürfte auf eine große Varianz bezüglich Qualitätsaspekten bei der Umsetzung des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs hindeuten, nicht nur auf Ebene einzelner Umsetzer, sondern auch auf institutioneller Ebene.

1.5.4 Zusammenfassende Ergebnisse: Zweite Perfektionsfahrt

Die zweite Perfektionsfahrt hat das Ziel, FahranfängerInnen mittels zweier mindestens 15-minütiger Vergleichsfahrten im Straßenverkehr mit gleichzeitiger Messung des Treibstoffverbrauches, eine umweltbewusste und treibstoffsparende Fahrweise näherzubringen. Dazu sollen Eckpunkte eines solchen Fahrstils besprochen werden und durch die Gegenüberstellung der beiden Fahrten, die Vorteile der umweltbewussten

Fahrweise und damit einhergehende verkehrssicherheitstechnische Aspekte hervorgehoben werden.

Die Ergebnisse der Prozessevaluation dieses Moduls legen zunächst nahe, dass die von den StudienteilnehmerInnen angegebene Fahrdauer beider Fahrten deutlich über dem gesetzlichen Rahmen von 15 Minuten lag. Danach befragt, ob bei der zweiten Fahrt das Ziel einer Treibstoffreduktion erreicht wurde, machten knapp die Hälfte der Befragten keinerlei Angaben. Die Gründe dieser fehlenden Angaben konnten im Rahmen der vorliegenden Arbeit jedoch nicht erörtert werden. Lediglich 35% aller Befragten gaben an, während der zweiten Perfektionsfahrt den Spritverbrauch bei der zweiten Vergleichsfahrt senken zu können, sogar in einem Ausmaß von bis zu 20%.

Diese Ergebnisse sind als günstig einzustufen, allerdings für jene Personen, die von derartigen Effekten berichteten. Zu erwähnen bleibt jedoch der weit größere Anteil an befragten Personen (64%), die dazu keine Angaben machten oder denen es nicht gelang, den Treibstoffverbrauch zu senken. Da dieses Ergebnis als eher ungünstig zu bewerten ist, wird vorgeschlagen, bei etwaigen Nachfolgeuntersuchungen die Ursachen für den großen Anteil an Personen, die die Frage nicht beantworteten, im Detail zu ergründen.

Die Resultate der Prozess- aber auch der Output-Evaluation legen jedoch mögliche Erklärungen nahe: etwa die Hälfte der Befragten stimmte der Aussage (eher) nicht zu, während der zweiten Perfektionsfahrt Techniken zum Spritsparen durchgeführt zu haben, die sie vorher nicht kannten bzw. nicht regelmäßig anwandten. Weshalb der (eher) ablehnende Anteil der ProbandInnen der Aussage nicht zustimmte, weil diese die durchgeführten Techniken ohnehin regelmäßig anwandten oder ob die Techniken zur spritsparenden Fahrweise überhaupt nicht thematisiert wurden, ließ sich jedoch aus den Antwortverteilungen dieses Statements nicht eindeutig klären.

Es ergab sich weiters, dass das Thema „Umwelt- und Klimaschutz“ während des Moduls meistens angesprochen werden dürfte. Trotzdem waren über 60% der Fahrlehrerinnen und 40% der Fahrlehrer der Ansicht, dass dieses Thema während Perfektionsfahrten nicht oder eher nicht diskutiert werden sollte.

Was andere Aspekte der Erwartungen und des Feedbacks bezüglich der zweiten Perfektionsfahrt betraf, so zeigte sich, dass das Modul größtenteils den Erwartungen entsprach und dass Stärken und Schwächen in der Regel angesprochen wurden. Der Nutzen dieses Moduls für die eigene Fahrpraxis stellte sich jedoch nur für etwa 60% der

FahranfängerInnen dar, etwa der gleiche Prozentsatz gab ferner an, dass die zweite Perfektionsfahrt (eher) wie eine normale Fahrstunde ablief.

Hinsichtlich Akzeptanz und Benotung dieses Moduls wurde eine Schulnote von durchschnittlich 2,45 über alle befragten TeilnehmerInnen ermittelt, wobei jedoch signifikante Mittelwertsunterschiede von bis zu einem knappen Notengrad zwischen einzelnen Bundesländern festgestellt werden konnten. Es wurden aber auch Effekte festgestellt, die mit einem Zeitfaktor zu tun haben dürften, denn je länger die Absolvierung der zweiten Perfektionsfahrt zurücklag, desto ungünstiger wurde diese benotet. Weitere Analysen des Zusammenhangs einzelner Statements mit der Benotung offenbarten statistisch signifikante Zusammenhänge zwischen Note und der persönlichen Anwendbarkeit des Moduls sowie mit der Erfüllung von Erwartungen. Je größer die Anwendbarkeit erschien und je eher Erwartungen erfüllt wurden, desto besser fiel die Benotung der zweiten Perfektionsfahrt aus. Diese Ergebnisse standen stark im Einklang mit den gefundenen Zusammenhängen, die schon bei den Auswertungen der ersten Perfektionsfahrt gezeigt werden konnten.

Bezüglich der praktischen Anwendbarkeit wurden knapp 600 ProbandInnen der Stichproben gefragt, ob sie die zweite Perfektionsfahrt im Alltag positiv beeinflusst hätte. Wiederum machte der größte Teil (73%) der Befragten hierzu keinerlei Angaben. Jene, die diese Frage dennoch beantworteten, nannten am häufigsten das spritsparende Fahren als konkrete Verbesserung. Weiters würden die ProbandInnen durch das Ausbildungsmodul von einer vorausschauenden Fahrweise profitieren, von einem erhöhten Umweltbewusstsein wurde am dritthäufigsten als positive Auswirkung der zweiten Perfektionsfahrt berichtet. Diese Effekte erscheinen plausibel, da eine spritsparende Fahrweise in der Regel einen vorausschauenden Fahrstil voraussetzt. Diese Resultate werden daher als günstige Effekte interpretiert, die ja auch als Ziel der Ausbildungsmaßnahme im Sinne des Gesetzgebers angedacht und formuliert wurden. Einschränkend muss festgehalten werden, dass diese Effekte nur für eine vergleichsweise kleine Anzahl von FahranfängerInnen beschrieben werden konnten.

Hinsichtlich zukünftiger Themen, die im Rahmen der zweiten Perfektionsfahrt etabliert werden könnten, wurden seitens der befragten ProbandInnen am häufigsten der (Abstands-)Tempomat genannt, gefolgt von einer (verstärkten) Einbindung Toter-Winkel-Assistenzsysteme sowie der gesamte Themenkreis „Elektromobilität“.

Abschließend kann aus den Evaluationsergebnissen geschlossen werden, dass dieses Ausbildungsmodul nur zum Teil bei der Zielgruppe der FahranfängerInnen in der angedachten Form ankommen dürfte. Dies scheint einerseits an einer teils mangelnden Durchdringung der Inhalte zu liegen, andererseits dürfte die Anwendbarkeit in der Praxis in den Augen der TeilnehmerInnen nicht im gewünschten Ausmaß vorliegen – was sich wiederum in der ungünstigsten Bewertung niederschlug. Diesbezüglich wurde auch eine deutliche Varianz zwischen StudienteilnehmerInnen aus unterschiedlichen Bundesländern festgestellt, die am ehesten mit Qualitätsunterschieden einzelner Umsetzer einhergehen dürfte. Daher kann klar empfohlen werden, bei zukünftigen Erhebungen die jeweiligen Stichprobenumfänge zu erhöhen, um valide Evaluierungen auf der Ebene einzelner Umsetzer zu ermöglichen.

1.6 Empfehlungen

Basierend auf den Studienergebnissen werden Maßnahmen auf organisatorischer bzw. datenstruktureller und inhaltlicher Ebene empfohlen, vor allem werden jedoch Empfehlungen zur Qualitätssicherung vorgeschlagen.

1.6.1 Empfohlene Maßnahmen auf organisatorischer und datenstruktureller Ebene

Die Analyse der Basisdaten aus dem FSR, vor allem zur Fristeinhaltung einzelner Module der Führerscheinklasse B, weist auf eine stabile Tendenz der FahranfängerInnen hin, die einzelnen Ausbildungsmodule erst gegen Ende der gesetzlich vorgesehenen Fristen zu absolvieren. Nur etwa zwei Drittel aller FahranfängerInnen absolvieren die jeweiligen Module im vom Gesetzgeber angedachten Rahmen.

Aus verkehrspsychologischer Sicht ist daher eine Vorziehung der gesetzlichen Fristen anzuregen, wenn die Module im Durchschnitt nicht erst gegen Ende der jetzigen Fristen absolviert werden sollen.

Es ist davon auszugehen, dass eine zweimonatige Reduktion der Fristen die jeweiligen durchschnittlichen Absolvierungszeitpunkte um eben diesen Zeitraum vorverlegen würde. Ein Ergebnis, welches dem ursprünglichen Ansatz entgegenkommen würde, wonach möglichst alle Ausbildungsmodule bereits im ersten Jahr nach der Führerscheinprüfung abgeschlossen sein sollten. Dies vor dem Hintergrund, dass die ersten Monate Fahrpraxis

die risikoreichsten in der gesamten Fahrkarriere sind. Es erscheint daher sinnvoll, die evaluierten Maßnahmen möglichst genau in dem für die Zielgruppe vorgesehen Zeitraum zu setzen.

Weiters ist bis dato unbekannt, ob und welche Mehrphasen-Ausbildungsmodule von UnfalllenkerInnen zum Unfallzeitpunkt bereits absolviert wurden. Diesbezüglich erstellte Unfallstatistiken, die Effekte der einzelnen Module abschätzen sollen sind ungenau und nur mit wahrscheinlichkeitstheoretischen Annahmen zu berechnen. Es bleibt daher unklar, ob und in welcher Weise sich Mehrphasenmodule zum Unfallzeitpunkt auswirkten oder auswirken konnten.

Für eine genauere Evaluierung und Optimierung der einzelnen Mehrphasen-Ausbildungsmodule erscheint es daher zielführend, Unfalldaten mit Informationen über (noch) nicht absolvierte Ausbildungsmodule bei Führerscheineulungen zusammenzuführen. Genauer gesagt sollten zur wissenschaftlichen Evaluation Statistiken verfügbar gemacht werden, aufgrund derer Aussagen zu Unfallcharakteristika (Unfalltyp, -häufigkeit & -umstände) und den jeweiligen Zeitpunkten von bereits absolvierten Modulen der Mehrphasenausbildung möglich sind. Dies würde eine inhaltliche Schwerpunktsetzung der jeweiligen Ausbildungsmodule fundieren, was einerseits einen genaueren und effizienteren Trainingsansatz ermöglicht, andererseits könnten die Auswirkungen der einzelnen Module hinsichtlich ihrer unfallpräventiven Wirkung evaluiert werden.

Die Ergebnisse der Prozess- und Output-Evaluation legen weiters nahe, dass der Schwerpunkt nun auf qualitätssichernden Maßnahmen, vor allem hinsichtlich der praktischen Umsetzung der Ausbildungsmodule zu setzen sein sollte. Generell kann aus den Ergebnissen der Fragebogenerhebung der involvierten Berufsgruppen empfohlen werden, diese für die Wichtigkeit der gesetzlich vorgeschriebenen Inhalte zu sensibilisieren, z.B. im Rahmen von vorgeschriebenen Weiterbildungsmaßnahmen bzw. Informationsveranstaltungen, sowie die Umsetzung der gesetzlichen Inhalte laufend zu evaluieren.

1.6.2 Empfohlene Maßnahmen auf inhaltlicher Ebene

Sowohl aus der Prozess- als auch der Output-Evaluation können folgende Maßnahmen auf inhaltlicher Ebene pro Ausbildungsmodul abgeleitet werden:

Erste Perfektionsfahrt

- Sensibilisierung der umsetzenden FahrlehrerInnenschaft für die Wichtigkeit der gesetzlich vorgeschriebenen Inhalte, z.B. im Rahmen von gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungsmaßnahmen bzw. Informationsveranstaltungen
- Schaffung bewusstseinsbildender Maßnahmen für die einflussnehmende Rolle von FahrlehrerInnen auf das Verhalten von FahranfängerInnen während der ersten Perfektionsfahrt, z.B. durch verpflichtende Weiterbildungsmaßnahmen oder Informationsveranstaltungen
- Monitoring der Umsetzung der gesetzlich vorgeschriebenen Inhalte

Fahrsicherheitstraining

- Sensibilisierung von InstruktorInnen für die Relevanz zu vermittelnder Botschaften für die einzelnen gesetzlich vorgeschriebenen Übungen, z.B. im Rahmen von gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungsmaßnahmen bzw. Informationsveranstaltungen
- Aufnahme des Themas „Sicherheitsabstand“ in die Durchführungsverordnung – eventuell in Verbindung mit Demonstrationen zu Gefahren von Ablenkung bzw. Nebentätigkeiten in den praktischen Teil des Fahrsicherheitstrainings

Verkehrspsychologisches Gruppengespräch

- Sensibilisierung von PsychologInnen für zu vermittelnde Botschaften einzelner gesetzlich vorgesehener Inhalte des Gruppengesprächs, vor allem aber auf den Bereich individueller Risikobetrachtung, z.B. im Rahmen von Weiterbildungsmaßnahmen bzw. Informationsveranstaltungen

Die Ergebnisse legen weiters den Schluss nahe, dass der Schwerpunkt optimierender Maßnahmen der zweiten Ausbildungsphase nicht auf die Inhalte selbst zu legen ist. Vielmehr sollten sich qualitätssichernde Maßnahmen auf die Umsetzung der Inhalte konzentrieren, oder anders formuliert: es geht nicht (mehr) um das „Was“, sondern um das „Wie“.

1.6.3 Empfohlene Maßnahmen auf qualitätssichernder Ebene

Qualitätssichernde Maßnahmen sollten sich in Zukunft auf die Umsetzung der Inhalte konzentrieren. Dazu ist festzuhalten, dass vor kurzem in der Schweiz aufgrund von ungünstigen Evaluierungsergebnissen eine umfassende Neuorganisation des Zweiphasen-Systems stattgefunden hat und dabei neben der Streichung einzelner Ausbildungsmodule vor allem Ausführungsbestimmungen zur Qualitätssicherung eingeführt wurden.

In Anlehnung an dieses Modell wird versucht, im Folgenden einen auf österreichische Rahmenbedingungen angepassten Vorschlag zu präsentieren. Dabei sollten Maßnahmen auf vier Ebenen berücksichtigt werden:

- Umsetzende Ausbildungsstätten: Fahrschulen und Fahrsicherheitszentren
- Umsetzende Berufsgruppen: FahrlehrerInnen, InstruktorInnen und PsychologInnen
- Kursveranstalter
- KursteilnehmerInnen

Die Qualitätskriterien, Handlungsfelder und konkreten Empfehlungen die ersten drei Punkte betreffend wurden bereits im Rahmen des Projekts „QuaSiMEP - Qualitätssicherung Mehrphasenausbildung“ von Winkelbauer et al. (2011) erörtert bzw. ausgearbeitet. Einige der konkreten Vorschläge, die in der genannten Arbeit aufgelistet wurden, sind in der Zwischenzeit umgesetzt, andere (noch) nicht.

Im Rahmen der vorliegenden Arbeit wird jedoch die Bedeutung der vierten Ebene, d.h. der TeilnehmerInnen herausgearbeitet, denn der Erfolg der gesamten Maßnahme steht und fällt letztlich mit den kognitiven Auswirkungen, die bei dieser Zielgruppe erzielt werden müssen. Der erhöhten Unfallbelastung junger FahranfängerInnen soll durch gezielte Ausbildungsmaßnahmen entgegengewirkt werden. Die diesen Ausbildungsmaßnahmen innewohnenden Wirkmechanismen und dessen Effekte müssen sichergestellt und die höchste Priorität eingeräumt werden.

Dazu erscheint es notwendig, vor allem die kognitiven Auswirkungen der Maßnahmen auf KursteilnehmerInnen mittels einer permanenten, systematischen Prozess-Evaluation laufend zu überprüfen um im Falle unerwünschter oder gar sicherheitsabträglicher Effekte deren Ursachen rasch feststellen zu können, etwaige Schwierigkeiten frühzeitig zu erkennen, Handlungsalternativen vorzuschlagen bzw. auftretende Probleme verstehen und erklären zu können. Die negativen Erfahrungen aus Norwegen, Finnland und der Schweiz haben gezeigt, wie wichtig qualitätssichernde Maßnahmen zur Aufrechterhaltung

bzw. Optimierung dieses Ausbildungssystems für FahranfängerInnen sind, um das Ausbildungsziel nicht zu verfehlen.

Aufbauend auf den angeführten Aspekten können folgende konkrete Maßnahmen in Anlehnung an die bereits etablierten Lösungen des Schweizer Qualitätssicherungssystems vorgeschlagen werden, das als Best-Practice-Modell anzusehen ist:

- Erstellung bzw. Erweiterung der rechtlichen Grundlagen für die Etablierung eines laufenden Qualitäts-Monitorings und regelmäßiger Evaluationsmaßnahmen für alle aktuellen „mehrphasenpflichtigen“ Führerscheinklassen (B, L17, A, A1, A2)
- Erstellung bzw. Erweiterung der rechtlichen Grundlage zur verpflichtenden Teilnahme der Mehrphasen-Umsetzer an den genannten Monitoring- und Qualitätssicherungsmaßnahmen
- Schaffung rechtlicher Voraussetzungen zur Etablierung einer unabhängigen QS-Serviceorganisation, die im Auftrag des BMK das Monitoring und die qualitätssichernden Maßnahmen durchführt (Audits, Evaluationsmaßnahmen) und an das BMK und die Mehrphasen-Kommission berichtet
- Sicherstellung österreichweiter, repräsentativer Stichproben für das laufende Qualitätsmonitoring
- Schaffung rechtlicher Voraussetzungen zur Finanzierung einer unabhängigen QS-Serviceorganisation

Die Etablierung dieser Vorschläge würde einen viel besseren Informationsstand über die Effektivität der einzelnen Ausbildungsmaßnahmen durch die Anwendung quantitativer, analytischer Verfahren bewirken, denn gerade hier hat Österreich eindeutig Nachholbedarf. Auch das Erreichen der Lernziele, i.e. die kognitiven Auswirkungen bei den KursteilnehmerInnen spielen in der derzeitigen Ausformulierung der Qualitätssicherung keine Rolle. Die vorliegende Studie hat gezeigt, dass die periodische und systematische Untersuchung der Zielgruppe und das Sammeln des Feedbacks unabdingbare Voraussetzungen sind um ggf. rasch nötige Korrekturen vorzunehmen.

Wie die Vergangenheit in Österreich und in anderen Ländern gezeigt hat, wecken vor allem Probleme bei der Umsetzung, Negativberichte über einzelne Ausbildungsmodule, schlimme Unfälle und/oder Vergehen von FahranfängerInnen immer wieder die Aufmerksamkeit der Medien. Nicht zuletzt können daher die hier aufgezeigten Maßnahmen auch solchen Tendenzen entgegenwirken.

Die zu erwartenden Kosten der vorgeschlagenen Maßnahmen sind dabei vergleichsweise gering, weil angenommen werden kann, dass eine qualitativ ungünstige oder falsche Ausführung der Ausbildungsmodule die Aufwendungen eines straffen und treffsicheren Qualitätssicherungssystems bei weitem übersteigen würde. Denn wenn die zweite Ausbildungsphase suboptimal umgesetzt wird, ist zu erwarten, dass durch eine erhöhte Unfallbelastung innerhalb der Zielgruppe der volkswirtschaftliche Schaden – unabhängig vom allgemeinen Unfalltrend – unverhältnismäßig ansteigt. Dies ist für die Rechtfertigung der Maßnahme insofern von Bedeutung, als das heute anhand der Unfallentwicklung nicht mehr klar differenziert werden kann, ob sich die rückläufige Entwicklung der Unfallzahlen auf die Mehrphasenausbildung oder auf andere Einflussfaktoren zurückführen lässt. Vor diesem Hintergrund erscheint die Etablierung eines professionellen Qualitätssicherungssystems zur Aufrechterhaltung der zweiten Ausbildungsphase umso mehr zielführend.

1.7 Zukunft der Mehrphasen-Ausbildung

In der Studie konnten zukünftige Handlungsfelder die Mehrphasen-Ausbildung betreffend identifiziert werden. Diese drehen sich um Aspekte der Elektromobilität, aber vor allem auch um die Rolle von (neuen) Fahrer-Assistenzsystemen (FAS) und dem automatisierten Fahren.

1.7.1 Elektromobilität

Generell könnte die Nutzung von Elektroautos bei und während der Fahrausbildung einen Beitrag dazu leisten, emissionsfreie Mobilität für junge Menschen attraktiv(er) zu machen. Im Hinblick auf den Ausbau der Elektromobilität in Österreich wäre es daher förderlich, dieses Thema auch im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase herauszustreichen.

Wie die erhobenen Fragebogendaten zeigen, kamen Elektroautos bereits mit einem Anteil von 7,5% während der ersten Perfektionsfahrt zum Einsatz, 0,6% waren bei diesem Ausbildungsmodul mit Hybridantrieb unterwegs. Für knapp 90% aller in dieser Studie befragten FahranfängerInnen ist das Thema Klima- und Umweltschutz auch ein persönlich wichtiges. Es kann daher auch von Seiten der Zielgruppe dementsprechendes Interesse für die Thematik „Elektromobilität“ vorausgesetzt werden.

1.7.2 Fahrassistenzsysteme (FAS)

Nicht zuletzt durch die Tatsache, dass FAS bereits seit einiger Zeit bei neuen Fahrzeugen standardmäßig verbaut werden und deren Durchdringungsgrad im Fahrzeugbestand kontinuierlich steigt, besteht Handlungsbedarf, die Kenntnisse der Bedienung dieser Systeme auch als fixen Bestandteil in die zweite Ausbildungsphase aufzunehmen. Dies verstärkt sich zudem dadurch, dass ab 2022 mehrere FAS in neuen Fahrzeugen auch gesetzlich vorgeschrieben werden.

Zur Erfüllung der hohen Erwartungen an mehr Sicherheit durch Fahrassistenzsysteme bzw. (teil-)automatisiertes Fahren und vor allem zur gleichzeitigen Vermeidung neu auftretender Risikosituationen, sollten FahranfängerInnen genau über die Möglichkeiten und Grenzen ihrer Assistenz- und Automationssysteme Bescheid wissen und auch mit der praktischen Nutzung vertraut sein. Dies kann allerdings nur erreicht werden, wenn diese Systeme verantwortungsbewusst eingesetzt werden.

Nicht nur im Wirkungsbereich der beiden Perfektionsfahrten drängen sich neue, zu behandelnde Themen auf, diese könnten und sollten sowohl in das Fahrsicherheitstraining als auch in das verkehrspsychologische Gruppengespräch integriert werden: Es ist davon auszugehen, dass die Wirkungsweisen und Bedeutungen von FAS durch das tatsächliche Erleben anhand konkreter Fahrsituationen am besten demonstriert, erklärt und reflektiert werden können. Dazu würde sich das Modul des Fahrsicherheitstrainings mit dem didaktischen Ansatz „Lernen durch Erleben“ denkbar gut eignen. Im verkehrspsychologischen Gruppengespräch könnten konkrete eigene Erfahrungen, u. a. kritische Situationen, welche die Fahrerin oder der Fahrer bereits erlebt hat, integriert werden. Nutzen, aber auch Gefahren der Systeme würden dadurch innerhalb der Zielgruppe gut greif- und nachvollziehbar sein.

Allerdings wäre bezüglich der Integration der Themen bei allen Ausbildungsmodulen unbedingt darauf zu achten, dass das subjektive Sicherheitsgefühl der FahranfängerInnen nicht gesteigert wird und in eine riskantere Fahrweise mündet.

1.7.3 Automatisiertes Fahren

Mit der Zunahme von FAS und insbesondere der Fahrzeugautomation werden auch FahranfängerInnen zukünftig immer mehr von LenkerInnen zu Überwachenden ihres Fahrzeugs. Sie sollen einerseits durch die technischen Systeme entlastet werden, müssen aber andererseits – je nach Automatisierungsstufe – aufmerksam und übernahmebereit sein. Falls durch komplexe Verkehrssituationen die Systeme an die Grenze gebracht werden, sollen auch FahranfängerInnen in der Lage sein, als „Rückfallebene“ zu dienen.

Es wäre anzudenken, solche „Übernahmetrainings“ in den Ausbildungsmodulen der Perfektionsfahrten oder im Fahrsicherheitstraining zu integrieren, aber auch die spezifischen Gefahren der Systeme bzw. deren Gebrauch im verkehrspsychologischen Gruppengespräch zu thematisieren.

1.7.4 Implikationen auf Aus- und Weiterbildung umsetzender Berufsgruppen

Um die umsetzenden Berufsgruppen für die Adaptierung der Inhalte bzw. Ergänzung von Themen für die jeweiligen Module der zweiten Ausbildungsphase vorzubereiten, wären Schulungsmaßnahmen im Rahmen der Ausbildungs- oder periodisch vorgeschriebenen Weiterbildungsmaßnahmen zu erarbeiten, um ein einheitliches Ausbildungsniveau sicherzustellen.

Im Zusammenhang mit der Integration neuer technischer Systeme in die Fahraus- und weiterbildungsmaßnahmen stellen sich unter Berücksichtigung der allgemeinen und spezifischen Herausforderungen durch die zunehmende Automation der Fahraufgabe in Zukunft folgende Fragen (in Anlehnung an Deublein et al., [2020] und Saetren et al., [2018]):

- Wie wirken sich die Umstellung bzw. Integration neuer, komplexer und stark automatisierter Technologien auf die Fahrausbildung und die Ausbildung von FahrlehrerInnen, InstruktorInnen und PsychologInnen aus?
- Wie gut gelingt es, den zukünftigen Herausforderungen für die Verkehrssicherheit aller VerkehrsteilnehmerInnen durch gezielte Schulungen und Trainings in den geschilderten Bereichen während der einzelnen Phasen der Fahrausbildung zu begegnen?

- Wie lassen sich die dargestellten Kompetenzanforderungen im Kontext einer zunehmenden Automatisierung des Straßenverkehrs in die erste und zweite Ausbildungsphase integrieren und diese Kompetenzen evaluieren?
- Wie schafft und überprüft man einen nachhaltigen Lernerfolg über die technischen Funktionalitäten und Gefahren, ohne dass das Gelernte bereits nach kurzer Zeit vergessen wird oder aufgrund technologischer Weiterentwicklungen veraltet ist?

Auf diese Fragen gibt es derzeit keine eindeutigen Antworten. Das Aufwerfen dieser Fragen erscheint jedoch insofern sinnvoll, da eine Diskussion und möglicherweise Neudefinition der heute erforderlichen Fahrfähigkeiten notwendig sind – und sein werden, sowie wie diese Fähigkeiten umgesetzt und ggf. trainiert werden sollen.

Vor diesem Hintergrund kann empfohlen werden, das Ausmaß der Inhalte der Fahrausbildung sowie der Aus- und Weiterbildung umsetzender Berufsgruppen vorzugsweise zu erhöhen und nicht etwa zu verringern. Zumindest mittelfristig sollte neben einem guten Verständnis für die Technik und deren Bedienung auch weiterhin die Etablierung guter Fahrfertigkeiten, kognitiver Fähigkeiten und angemessener Einstellungen von FahranfängerInnen im Mittelpunkt einer erfolgreichen Verkehrssicherheitsarbeit stehen.

Tabellenverzeichnis

| | |
|---|---|
| Tabelle 1 Überblick von Mehrphasen-Ausbildungsmodellen in Europa..... | 9 |
|---|---|

Literaturverzeichnis

Deublein, M./Berbatovci, H.: Automatisiertes Fahren – Fahrausbildung.
Fachdokumentation 2.387, Bern: bfu-Beratungsstelle für Unfallverhütung, 2020.

Saetren, G./Wigum, J./Robertson, R./Bogfjellmo, P./Suzen, E.: The future of driver training and driver instructor education in Norway with increasing ADAS technology in cars. In: Safety and Reliability – Safe Societies in a Changing World, CRC Press, 2018, S. 1433-1440. <http://doi.org/10.1201/9781351174664-181>.

Winkelbauer, M./Prösti, S./Salamon, B., Schrefl, J./Stiglitz, P.: QuaSiMEP - Qualitätssicherung Mehrphasenausbildung, Wien: Kuratorium für Verkehrssicherheit 2011.

Abkürzungen

| | |
|------|--|
| Abk. | Abkürzung |
| BMK | Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie |
| BRZ | Bundesrechenzentrum |
| FAS | Fahrassistenzsystem |
| i.e. | id est, lateinisch: „das heißt“ |
| QS | Qualitätssicherung |
| FSR | Führerscheinregister |

**Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und
Technologie**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62-655864

road.safety@bmk.gv.at

bmk.gv.at