

**?**24

# Uniroyal Verkehrs- untersuchung

Dr. Dieter Ellinghaus  
Prof. Dr. Jürgen Steinbrecher

## Fahrausbildung in Europa

Eine Untersuchung  
über die Wege zur Fahrerlaubnis  
in sechs europäischen Ländern

Hannover/Köln 1999

Im Auftrag der





	Seite
VORWORT	7
1. ZIEL UND STRUKTUR DER UNTERSUCHUNG	9
2. JUNGE FAHRER – EIN BRENNPUNKT DER VERKEHRSSICHERHEIT	11
2.1 Unfallzahlen aus sechs Ländern	12
2.2 Anfängerrisiko versus Jugendlichkeitsrisiko	18
3. UNTERSCHIEDE IM ZUGANG ZUR FAHRERLAUBNIS IN SECHS EUROPÄISCHEN LÄNDERN	25
3.1 Ausbildungskonzepte und deren Bedeutung	26
3.1.1 Ausbildungsmodelle im internationalen Vergleich	26
3.1.2 Das Für und Wider zur Ausbildung durch Laien	39
3.1.3 Der unterschiedliche Stellenwert von Fahrschulen	44
3.2 Fahrerlaubnisausbildung und –prüfung	48
3.2.1 Voraussetzungen zum Führerscheinerwerb	48
3.2.2 Die theoretische Ausbildung	53
3.2.3 Die praktische Ausbildung	56
3.2.4 Die Führerscheinprüfung	62
3.2.5 Die Ausbilder und Prüfer	69
3.3 Ansätze und Erfahrungen mit Auflagen für Fahranfänger und einer mehrstufigen Fahrausbildung	75
3.3.1 Auflagen und deren Verbreitung	75
3.3.2 Erfahrungen mit einer mehrstufigen Ausbildung	81
3.3.3 Die Einstellungen junger deutscher Fahrer zu Auflagen und einer zweiten Ausbildungsphase	85
4. HINTERGRÜNDE ZUR FAHRAUSBILDUNG IN DEUTSCHLAND	93
4.1 Neuordnung des Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrechts	93
4.2 Der gesetzliche Rahmen für Fahrschüler	96

4.2.1	Der theoretische Unterricht	97
4.2.2	Der praktische Unterricht	99
4.2.3	Die theoretische Prüfung	100
4.2.4	Die praktische Prüfung	101
4.2.5	Der Führerschein auf Probe	103
4.3	Das neue Fahrlehrerrecht	106
4.4	Die Meinung der Fahrlehrer zu den neuen Regelungen	115
5.	EHEMALIGE FAHRSCHÜLER IN DEUTSCHLAND	119
5.1	Vorerfahrungen	120
5.2	Kriterien für die Auswahl der Fahrschule	124
5.3	Dauer und Erfolg der Ausbildung	128
5.4	Generelle Beurteilung des Fahrschulunterrichts	133
5.5	Der theoretische Unterricht	136
5.5.1	Inhaltliche Schwerpunkte	139
5.5.2	Art und Hilfsmittel der Vermittlung	143
5.6	Der praktische Unterricht	151
5.6.1	Schwierige Fahrmanöver	152
5.6.2	Die Diskrepanz zwischen Geübtem und Übungsbedarf	154
5.7	Die Fahrprüfung	156
6.	FAHRLEHRER IN DEUTSCHLAND	161
6.1	Entwicklung des Berufsbildes	162
6.2	Berufszufriedenheit	165
6.3	Selbstbild und Fremdbild	169
6.4	Beurteilung einzelner Aspekte der Fahrausbildung und der Ziele von Fahrschülern	174

7.	EINSTELLUNGEN ZU ÄNDERUNGEN IN DER FAHRAUSBILDUNG	179
7.1	Wünschenswerte und abgelehnte Änderungen im Fahrschulunterricht	180
7.2	Beurteilung einer zweiten Ausbildungsphase für Fahranfänger	184
7.3	Beurteilung von Auflagen für Fahranfänger	185
7.4	Die Meinung der Fahrlehrer zu alternativen Ausbildungsstrategien in Europa	188
8.	ZUSAMMENFASSUNG IN 30 THESEN	193
8.1	Sechs Thesen zur Fahrausbildung im internationalen Vergleich	194
8.2	Sechs Thesen zur Situation der Fahrschüler in Deutschland	195
8.3	Fünf Thesen zum Theorieunterricht	197
8.4	Vier Thesen zur praktischen Fahrausbildung	198
8.5	Fünf Thesen zur Situation der Fahrlehrer in Deutschland	199
8.6	Vier Thesen zu Maßnahmen der Unfallprävention von Fahranfängern	200
9.	METHODISCHES VORGEHEN	203
9.1	Systematische Sammlung und Auswertung nationaler Vorschriften zur Fahrausbildung	203
9.2	Repräsentativbefragung unter jungen Fahrern	204
9.3	Fahrlehrerbefragung	205
10.	DATENQUELLEN UND LITERATUR	207
	ANHANG	215



## VORWORT

Vor dem Hintergrund der besonderen Gefährdung von Fahranfängern beschäftigt sich die 24. UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung mit Fragen der Fahrausbildung. Um die Vielfalt der Regelungen in Europa darstellen zu können, bedurfte es des Rates und der Unterstützung zahlreicher Experten aus Ministerien, Forschungseinrichtungen und Verbänden.

In Deutschland halfen uns Regierungsdirektor Weibrecht vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Dr. Hanns Christian Heinrich von der Bundesanstalt für Straßenwesen sowie Gerhard von Bressendorf von der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände. Erläuterungen zu rechtlichen Fragen gab uns Ministerialrat a. D. Dr. Klaus Seidenstecher, und ergänzende Informationen zur zweiphasigen Ausbildung verdanken wir Prof. Dr. Bernhard Schlag von der Technischen Universität Dresden.

Über die französische Fahrausbildung informierten uns Joël Valmain und Jean-Baptiste Bouzigues von der Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière des Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement.

Alles Wissenswerte über den Fahrerlaubniserwerb in Großbritannien erfuhren wir durch Robin G. Cummins und Peter F. Burton von der Driving Standards Agency (DSA) in Nottingham. Bei der Suche nach statistischem Material zu Unfällen von jungen Fahrern half uns Prof. Adrian Hobbs vom Transport Research Laboratory (TRL).

Die Informationen über Italien verdanken wir Fabio Becucci von der Unione Nazionale Autoscuola e Studi di Consulenza Automobilistica in Rom.

In Österreich informierten uns Kurt Vavryn, Martin Winkelbauer und Frau Dagmar-Katharina Dreger vom Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien über die gerade eingeführte vorgezogene Fahrerlaubnis und die österreichische Variante der Ausbildung in Form des begleiteten Fahrens.

Über die Fahrausbildung in Spanien sprachen wir mit César Lozano, Fernando Muñoz Pelàez, Juan Carlos Gonzalez Luque und Señora Peron von der Dirección General de Tráfico des Ministerio de Interior in Madrid.

Allen genannten Personen und Institutionen gilt unser besonderer Dank. Bedanken wollen wir uns aber auch bei den Fahrlehrern, die sich für Gespräche im Rahmen der vertieften Untersuchungen in Deutschland zur Verfügung gestellt haben, sowie bei all den Personen, die uns im Rahmen einer bundesweiten Repräsentativbefragung unter Fahranfängern Rede und Antwort gestanden haben.

Ein besonderer Dank richtet sich schließlich an die CONTINENTAL AG, Geschäftsbereich UNIROYAL in Hannover, dank deren finanzieller Förderung diese Untersuchung durchgeführt werden konnte.

Köln, November 1999

Die Autoren

## 1. ZIEL UND STRUKTUR DER UNTERSUCHUNG

Trotz aller Integrationsbemühungen fehlt es der Europäischen Union immer noch an einer einheitlichen Verkehrssicherheitspolitik. Unter dem Etikett des Subsidiaritätsprinzips dominieren in diesem Bereich nationale Strukturen, die eine erhebliche Diversität zwischen den Mitgliedsländern der EU aufweisen. Die Unterschiede betreffen nicht nur die das Verhalten steuernden Verkehrsregeln. Gravierende Unterschiede in Konzeption und Gestaltung bestimmen auch den Zugang zur Teilnahme am motorisierten Straßenverkehr.

Vor diesem Hintergrund beschäftigt sich die folgende Untersuchung mit der Fahrausbildung für PKW-Fahrer in sechs europäischen Ländern. Bereits der Vergleich von nur sechs Ländern, neben DEUTSCHLAND handelt es sich um FRANKREICH, GROSSBRITANNIEN, ITALIEN, ÖSTERREICH und SPANIEN, zeigt die europäische Vielfalt der Konzepte. Die Unterschiede betreffen nicht zuletzt die Akzeptanz der Ausbildung durch Laien oder von Modellen des begleiteten Fahrens. Derartige Konzepte finden in DEUTSCHLAND wenig Zustimmung. Stattdessen gilt hier die Ausbildung durch Fahrschulen als der einzig geeignete Weg zum Fahrerlaubniserwerb. Kennzeichnend für die Situation ist zudem, dass vielerorts ausgeprägte Tendenzen zur Veränderung erkennbar sind, die es nahe legen, die unterschiedlichen Entwicklungen in den sechs genannten Ländern zu beobachten.

In Anbetracht der Tatsache, dass der Führerscheinerwerb in allen Ländern zum größten Teil eine Sache der jungen Leute ist, setzt sich die Untersuchung in besonderer Weise mit den Problemen junger Fahrer auseinander. Und so ist deren Unfallverwicklung, über die in Kapitel 2 berichtet wird, zumindest ein Indikator für den Erfolg der unterschiedlichen Ausbildungssysteme. Wie der Zugang zur Fahrerlaubnis in den einzelnen Ländern aussieht, schildert Kapitel 3, wobei hier die unterschiedlichen Konzepte beschrieben und aus der Sicht der Autoren bewertet werden sollen. Eine besondere Rolle spielt dabei die mehrstufige Fahrausbildung, die in DEUTSCHLAND seit langem diskutiert, aber bisher nicht eingeführt worden ist.

An den internationalen Vergleich schließt sich eine detaillierte Analyse der Fahrausbildung in DEUTSCHLAND an. Auf der Grundlage zweier Umfragen, zum einen unter Personen, die während der letzten 10 Jahre die Erlaubnis erworben haben, und zum anderen unter Fahrlehrern, wird der Versuch unternommen, ein realistisches Bild der Ausbildung zu zeichnen. Beide Befragungen, die inhaltlich und fragetechnisch miteinander verzahnt sind, liefern insoweit ein aktuelles Bild der Ausbildungssituation. Besonderen Stellenwert hat dabei die im Wandel befindliche Situation der Fahrlehrer, ein Umbruch, der sich nicht zuletzt in den seit dem 1. Januar 1999 geänderten Vorschriften zum Fahrlehrerrecht niederschlägt. Die Frage, welche weiteren Veränderungen im Fahrschulunterricht dabei wünschenswert oder sogar notwendig erscheinen, rundet die aus den Gesprächen mit Fahrschülern und Fahrlehrern gewonnenen Erfahrungen ab.

## 2. JUNGE FAHRER – EIN BRENNPUNKT DER VERKEHRSSICHERHEIT

Mit dem Satz "Junge Autofahrer... beschäftigen seit mehr als dreißig Jahren die Verkehrssicherheitsforschung" begann die UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung des Jahres 1990, in der es bereits um das besondere Risiko dieser Altersgruppe ging. Leider hat sich an dieser Situation auch während des letzten Jahrzehnts nichts geändert. Die Zahlen dieses Kapitels bestätigen dies.

Die Notwendigkeit, der Diskussion um den Fahrerlaubniserwerb eine knappe Analyse der Verkehrssicherheitsituation junger Fahrer voranzustellen, resultiert aus der Tatsache, dass je nach Land 75 % bis über 90 % aller Fahranfänger den Führerschein in einem Alter bis zu 20 Jahren erwerben (vgl. SCHLAG + SCHLEGER, Internationales Verkehrswesen 47, 1995, S. 704).

In DEUTSCHLAND sah 1997 die Altersverteilung der knapp 950.000 Führerscheinnehmer wie folgt aus:

**Tabelle 1** Altersverteilung der Führerscheinnehmer/DEUTSCHLAND 1997\*

	Männer	Frauen	gesamt
unter 18 Jahre	17 %	5 %	11 %
18 Jahre	52 %	54 %	53 %
19-25 Jahre	20 %	22 %	21 %
über 25 Jahre	11 %	20 %	16 %
	100 %	100 %	100 %
*QUELLE: Information der Bundesanstalt für Straßenwesen			

Der hohe Anteil der Führerscheinnehmer im Alter unter 18 Jahren leitet sich aus der Tatsache her, dass die Tabelle alle Fahrerlaubnisklassen umfasst, also auch den Führerschein für das Leichtkraftrad einschließt, der bereits vor dem 18. Lebensjahr erworben werden kann. Gleichzeitig quantifiziert die Tabelle das bekannte Phänomen, dass Frauen die Fahrerlaubnis in DEUTSCHLAND im Schnitt etwas später erwerben als Männer.

Der weit überwiegende Teil der Fahranfänger ist also noch sehr jung. So lag am 30.09.1998 in DEUTSCHLAND der Anteil derjenigen, die 20 Jahre oder jünger waren, und die die Fahrerlaubnis auf Probe besaßen, nach Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes bei 73 %.

Diese jungen Fahrer sind in hohem Maße in Unfälle verwickelt, wobei zu bedenken ist, dass es sich hier um ein weit verbreitetes Problem handelt, das in allen Industrienationen zu beobachten ist. Ein internationaler Vergleich der Unfallverwicklung zeigt, dass junge Fahrer – wenngleich in unterschiedlichem Ausmaß – die bedeutsamste Risikogruppe der Verkehrssicherheit darstellen. Auf der anderen Seite legen die Unterschiede zwischen den sechs Untersuchungsländern die Frage nahe, welche Faktoren dafür verantwortlich sind, dass junge Fahrer in manchen Ländern besser abschneiden als in anderen.

Um entscheiden zu können, welche Faktoren hierbei eine Rolle spielen, beschäftigt sich der zweite Abschnitt dieses Kapitels mit der Frage, inwieweit die Gefährdung junger Fahrer das Ergebnis der Tatsache ist, dass es sich hier um **Anfänger** handelt, und welchen Beitrag die Tatsache leistet, dass es sich bei dieser Gruppe um **Jugendliche** handelt. Beide Aspekte gilt es zu bedenken, wenn es um die Frage nach der optimalen Fahrausbildung geht. Insoweit liefern die folgenden Ausführungen den Einstieg und die notwendigen Hintergrundinformationen, die für eine Beurteilung der Fahrausbildung erforderlich sind.

## 2.1 Unfallzahlen aus sechs Ländern

Wirft man zunächst einen Blick auf das Verkehrsunfallgeschehen in der Europäischen Union (Tabelle 2), wird deutlich, dass es sich bei 13,7 % der 41.562 getöteten Verkehrsunfallopfer des Jahres 1997 um PKW-Insassen im Alter zwischen 18 und 24 Jahren handelt. Rund 28 % aller in der Union zu Tode gekommenen jungen PKW-Insassen starben dabei allein in DEUTSCHLAND. In den sechs Ländern, denen das besondere Interesse dieser Untersuchung gilt, hierbei handelt es sich neben DEUTSCHLAND um FRANKREICH, GROSSBRITANNIEN, ITALIEN, ÖSTERREICH und SPANIEN, starben 4.856 junge PKW-Insassen.

Dies sind 85 % aller in der Europäischen Union getöteten jungen PKW-Insassen.

**Tabelle 2** Zahl der getöteten jungen PKW-Fahrer und Mitfahrer in der Europäischen Union (1997)

Land	Getötete junge PKW-Insassen			Gesamtzahl Getötete
	18–20 Jahre	21–24 Jahre	18–24 Jahre	
Deutschland	910	660	1.570	8.549
Frankreich	590	666	1.256	7.989
Großbritannien	231	234	465	3.599
Italien	251	472	723	6.226
Österreich	113	91	204	1.105
Spanien	258	380	638	5.604
Belgien	72	116	188	1.364
Dänemark	29	34	63	489
Finnland	29	18	47	438
Griechenland (1995)	54	82	136	2.043
Irland (1996)	12	26	38	453
Luxemburg	8	7	15	60
Niederlande	56	69	125	1.163
Portugal	70	105	175	1.939
Schweden	14	33	47	541
gesamt	2.697	2.993	5.690	41.562

Die Daten der Tabelle 2 sowie der folgenden Tabellen 3 bis 9 basieren auf den von den Vereinten Nationen herausgegebenen Verkehrsunfallzahlen.<sup>1</sup>

Interessant ist nun, dass der Anteil der jungen getöteten PKW-Insassen an der Gesamtzahl aller getöteten PKW-Insassen von Land zu Land erhebliche Unterschiede aufweist. Tabelle 3 zeigt dies am Beispiel der sechs in diese Untersuchung einbezogenen Länder.

<sup>1</sup> VEREINTE NATIONEN/ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, Statistics of Road Traffic Accidents, New York + Genf 1999

**Tabelle 3** Anteil der jungen getöteten Insassen an der Gesamtzahl aller getöteten PKW-Insassen (1997)

Land	Getötete junge PKW-Insassen		Getötete PKW-Insassen insgesamt
	18–20 Jahre	21–24 Jahre	
DEUTSCHLAND	17,3 % (910)	12,6 % (660)	100 % (5.249)
FRANKREICH	11,6 % (590)	13,1 % (666)	100 % (5.069)
GROSSBRITANNIEN	12,9 % (231)	13,0 % (234)	100 % (1.795)
ITALIEN	7,3 % (251)	13,7 % (472)	100 % (3.454)
ÖSTERREICH	17,0 % (113)	13,7 % (91)	100 % (666)
SPANIEN	8,6 % (258)	12,7 % (380)	100 % (2.993)

Hierbei wird deutlich, dass in ÖSTERREICH über 30 % der getöteten PKW-Insassen der Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen angehören. In DEUTSCHLAND ist der Opferanteil der jungen Fahrer mit 29,9 % nahezu gleich hoch. In den anderen Ländern ist der Anteil niedriger. Um bewerten zu können, ob sich hinter diesen Zahlen tatsächlich unterschiedliche Risiken in den sechs genannten Ländern verbergen, wäre es notwendig, zusätzliche Hintergrundinformationen über die Exposure-Größen der verschiedenen Altersgruppen zu berücksichtigen. So ist der niedrige Anteil junger getöteter PKW-Insassen in SPANIEN möglicherweise darauf zurückzuführen, dass dort Personen dieser Altersgruppe vergleichsweise seltener PKW-Fahrer und Mitfahrer sind. Auch der relativ geringe Anteil getöteter Fahrer der Altersklasse 18 bis 20 Jahre in ITALIEN ergibt sich wahrscheinlich aus der Tatsache, dass für diese Altersgruppe in Italien das motorisierte Zweirad als Transportmittel eine größere Bedeutung hat als in den Vergleichsländern.

Für DEUTSCHLAND ist festzuhalten, dass dort die Opferzahl insbesondere für die jüngste der beiden Gruppen, die 18- bis 20-Jährigen, höher ist als in allen anderen untersuchten Ländern.

Die Tabellen 2 und 3 weisen dabei jeweils die Zahl der getöteten PKW-Insassen aus. Von besonderer Bedeutung für die Beurteilung der Verkehrssicherheit von Fahranfängern ist jedoch, wie groß der Anteil der getöteten **Fahrer** in den beiden Altersgruppen ist.

Auf der Basis der Daten der VEREINTEN NATIONEN weisen die Tabellen 4 bis 9 dementsprechend die Anzahl der getöteten Fahrzeuginsassen, getrennt nach Fahrer und Beifahrer für die sechs Untersuchungsländer aus.

Hierbei gilt für DEUTSCHLAND, dass dort der weit überwiegende Teil der jugendlichen Opfer als Fahrer zu Tode kommt. Die folgende Tabelle macht dies deutlich:

**Tabelle 4** Verteilung der getöteten Fahrzeuginsassen auf Fahrer und Mitfahrer/ DEUTSCHLAND 1997

Altersklasse	Getötete Fahrer von PKW	Getötete Mitfahrer im PKW	Getötete PKW-Insassen insgesamt
18-20 Jahre	663 (73 %)	247 (27 %)	910 (100 %)
21-24 Jahre	504 (76 %)	156 (24 %)	660 (100 %)
Alle Altersklassen	3.749 (71 %)	1.500 (29 %)	5.249 (100 %)

Eine ähnliche Verteilung der getöteten jungen PKW-Fahrer findet sich in ÖSTERREICH. Wie die folgende Tabelle 5 zeigt, liegt der Anteil der getöteten Fahrer in der Altersklasse 18-20 Jahre wie in DEUTSCHLAND bei 73 %. In der Gruppe der 21- bis 24-Jährigen beträgt in ÖSTERREICH der Fahreranteil sogar 82 %.

**Tabelle 5** Verteilung der getöteten Fahrzeuginsassen auf Fahrer und Mitfahrer/ ÖSTERREICH 1997

Altersklasse	Getötete Fahrer von PKW	Getötete Mitfahrer im PKW	Getötete PKW-Insassen insgesamt
18-20 Jahre	82 (73 %)	31 (27 %)	113 (100 %)
21-24 Jahre	75 (82 %)	16 (18 %)	91 (100 %)
Alle Altersklassen	486 (73 %)	180 (27 %)	666 (100 %)

Dass diese Relationen in den vier übrigen Untersuchungsländern anders ausfällt, zeigen die folgenden Tabellen. In FRANKREICH, GROSSBRITANNIEN, ITALIEN und SPANIEN ist der Anteil der getöteten Mitfahrer in beiden Altersgruppen größer als in DEUTSCHLAND:

**Tabelle 6** Verteilung der getöteten Fahrzeuginsassen auf Fahrer und Mitfahrer/  
FRANKREICH 1997

Altersklasse	Getötete Fahrer von PKW	Getötete Mitfahrer im PKW	Getötete PKW- Insassen insgesamt
18–20 Jahre	346 (59 %)	244 (41 %)	590 (100 %)
21–24 Jahre	474 (71 %)	192 (29 %)	666 (100 %)
Alle Altersklassen	3.476 (69 %)	1.593 (31 %)	5.069 (100 %)

**Tabelle 7** Verteilung der getöteten Fahrzeuginsassen auf Fahrer und Mitfahrer/  
GROSSBRITANNIEN 1997

Altersklasse	Getötete Fahrer von PKW	Getötete Mitfahrer im PKW	Getötete PKW- Insassen insgesamt
18–20 Jahre	143 (62 %)	88 (38 %)	231 (100 %)
21–24 Jahre	157 (67 %)	77 (33 %)	234 (100 %)
Alle Altersklassen	1.171 (65 %)	624 (35 %)	1.795 (100 %)

**Tabelle 8** Verteilung der getöteten Fahrzeuginsassen auf Fahrer und Mitfahrer/  
ITALIEN 1997

Altersklasse	Getötete Fahrer von PKW	Getötete Mitfahrer im PKW	Getötete PKW- Insassen insgesamt
18–20 Jahre	130 (52 %)	121 (48 %)	251 (100 %)
21–24 Jahre	299 (63 %)	173 (37 %)	472 (100 %)
Alle Altersklassen	2.302 (67 %)	1.152 (33 %)	3.454 (100 %)

**Tabelle 9** Verteilung der getöteten Fahrzeuginsassen auf Fahrer und Mitfahrer/  
SPANIEN 1997

Altersklasse	Getötete Fahrer von PKW	Getötete Mitfahrer im PKW	Getötete PKW- Insassen insgesamt
18–20 Jahre	115 (45 %)	143 (55 %)	258 (100 %)
21–24 Jahre	247 (65 %)	133 (35 %)	380 (100 %)
Alle Altersklassen	1.828 (61 %)	1.165 (39 %)	2.993 (100 %)

Betrachtet man die Länderergebnisse im Vergleich, zeigt sich Folgendes: Bezogen auf **alle Altersklassen** entfallen 61 bis 73 % der Todesopfer auf den Fahrer, 27 bis 39 % auf den Beifahrer. Bei den **jungen Fahrern** ist die Variation von Land zu Land wesentlich größer. In der Altersklasse 18-20 Jahre liegt die Opferrate der Fahrer zwischen 45 % (SPANIEN) und 73 % (DEUTSCHLAND, ÖSTERREICH), und in der Altersklasse der 21- bis 24-Jährigen zwischen 63 % (ITALIEN) und 82 % (ÖSTERREICH). In allen Ländern außer ITALIEN ist festzustellen, dass in der Altersklasse der 21- bis 24-Jährigen überdurchschnittlich viele Insassen als Fahrer zu Tode kommen.

Definiert man die Gruppe der jungen Fahrer als die der Altersklasse 18-24 Jahre, gilt es zu bedenken, dass es sich hier keineswegs um eine unter Risikoaspekten homogene Gruppe handelt. Die größte Gefahr, bei einem Unfall mit einem PKW tödlich zu verunglücken, betrifft die 18- bis 20-Jährigen. BRÜHNING u. a. sprechen in diesem Zusammenhang von dieser Altersgruppe als einem Schwerpunkt der Problematik junger Fahrer, und innerhalb dieser Altersgruppe weisen die 18-Jährigen den höchsten Risikowert aus. Fahrer der genannten Altersgruppe haben etwa das fünffache Risiko im Vergleich zu den 25- bis 64-Jährigen (BRÜHNUNG u. a., S. 76).

Jugendliche Fahranfänger unterscheiden sich jedoch nicht nur hinsichtlich der Unfallhäufigkeit von älteren Fahrern. Auch die Unfallstruktur weist eine Reihe von Besonderheiten auf, die wiederum mit der besonderen Lebenssituation junger Fahrer zusammenhängen. So finden sich bei jungen Fahrern und Fahrerinnen deutlich häufiger **Alleinunfälle**. Hierbei handelt es sich meist um Unfälle in Form des Abkommens von der Fahrbahn ohne Fremdbeteiligung. Diese Unfälle sind häufig besonders folgenschwer wegen der höheren Fahrzeugbesetzung.

Ein weiteres Merkmal des Unfallgeschehens junger Fahrer ist die Tatsache, dass die Unfälle überdurchschnittlich häufig **bei Nacht** stattfinden, wobei die Wochenendnächte besonders unfallträchtig sind. Der größere Anteil der Nachtunfälle ist nicht zuletzt das Ergebnis häufigerer Nachtfahrten. Bei keiner anderen Altersgruppe ist der Nachtanteil an den Fahrten so hoch wie bei den jungen Fahrern.

Als Unfallursachen spielen **überhöhte Geschwindigkeit** und **Alkohol** eine dominierende Rolle. Eine entscheidende Frage ist nun, inwieweit die Risiken sich aus dem Faktum herleiten, dass es sich bei den jungen Fahrern um Anfänger handelt, bzw. welche Bedeutung die Tatsache hat, dass es sich bei der betroffenen Gruppe um Jugendliche handelt. Wie der Einfluss dieser beiden Aspekte zu gewichten ist, zeigt der folgende Abschnitt.

## 2.2 Anfängerrisiko versus Jugendlichkeitsrisiko

Unstrittige Erkenntnis der Verkehrssicherheitsforschung ist die Tatsache, dass die besonderen Risiken junger Fahrer aus dem ungünstigen Zusammentreffen zweier Komponenten erwachsen, und zwar dem entwicklungsbedingten "Jugendlichkeitsrisiko" sowie dem "Anfängerrisiko", dem Neulinge grundsätzlich unterworfen sind. Bevor wir uns der Frage zuwenden, welcher der beiden genannten Aspekte für die Unsicherheit der jungen Fahrer von größerer Bedeutung sei, wollen wir zunächst die beiden Risikokomponenten etwas näher analysieren.

Forschungsergebnisse belegen sehr deutlich die Auswirkungen des Lebensalters auf das Unfallrisiko von Fahranfängern. Hierbei ist es nicht das Alter an sich, es sind vielmehr Faktoren, die mit dem Alter zusammenhängen, die das Risiko steigern.

Das **Jugendlichkeitsrisiko** erwächst insoweit aus der besonderen Situation dieser Altersgruppe. Es ist dabei im Gesamtkontext von Entwicklung und Reifung zu sehen, wobei soziale Aspekte eine weitaus bedeutsamere Rolle spielen als etwa physiologische Leistungsaspekte. Unter physiologischen Gesichtspunkten besitzen Jugendliche vergleichsweise gute Voraussetzungen für das Führen eines Kraftfahrzeugs. Hinsichtlich der physiologischen Sehleistungen, einem der wichtigsten Punkte für eine sichere Verkehrsteilnahme sowie hinsichtlich Kraft und Beweglichkeit erreichen die Angehörigen dieser Altersklasse beste Werte. Auch bezüglich des Reaktionsvermögens schneiden junge Fahrer besser ab als ältere. Der Einfluss des Lebensalters betrifft dabei vor allem die prämotorische und nicht die motorische Reaktionsfähigkeit. Letztere

erweist sich als nur marginal vom Lebensalter beeinflusst (vgl. COHEN 1987, S. 123).

Defizite in der Wahrnehmung ergeben sich nicht als Folge unzureichender Sehleistungen, sondern sind Konsequenz der Tatsache, dass die jungen Fahrer noch nicht gelernt haben, Wichtiges von Unwichtigem zu unterscheiden, und die Blickzentrierung weniger weit nach vorn gerichtet ist als bei erfahrenen Fahrern.

Die wesentlichen Risikoelemente der Jugendlichkeit leiten sich also nicht aus physiologischen Defiziten her. Unzulänglichkeiten ergeben sich zwar hinsichtlich der noch ungeschulten Informationsaufnahme und des Fehlens entsprechender Verarbeitungsroutinen. Von weitaus größerer Bedeutung sind jedoch soziale Aspekte, die sich aus der besonderen Situation des Übergangs in die Erwachsenenrolle ergeben. Kennzeichnend für diese Übergangsphase ist ein ausgeprägtes Erprobungsverhalten, das sich nicht nur auf den Umgang mit dem Fahrzeug bezieht, sondern das die ganze Vielfalt der Rollenbezüge betrifft. Imponiergehabe gegenüber anderen, Stärke zeigen, an die eigene Unverwundbarkeit glauben, sind nur Beispiele für Einstellungen und Muster, die für dieses Lebensalter typisch sind. SCHULZE spricht in diesem Zusammenhang von einer "ausgeprägten Tendenz, das Auto zur Befriedigung von Sensationslust, Selbstbeweis von persönlicher Kompetenz und Streben nach Statuszuwachs, Macht etc. einzusetzen" (SCHULZE 1996, S. 3).

*"Riskantes Fahrverhalten dient der Demonstration der Unabhängigkeit von den Eltern und anderen Autoritätspersonen, der Erhöhung des Selbstvertrauens durch das Beeindrucken der Freunde oder der Auslotung der eigenen Grenzen".*  
(BÄCHLI-BIÉTRY, 1998, S. 13)

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen erscheint das Verhalten der jungen Fahrer und Fahranfänger aus deren Sicht durchaus als zweckmäßig und zielgerichtet.

Das Ausleben der Jugendlichkeitsrollen findet dabei in allen Industrieländern in vergleichbarer Weise statt. Typisch für diese Muster ist ein überragender Stellenwert der Mobilität und auch von Out-door-Aktivitäten, häufig verbunden mit jugendspezifischen Zeitmustern, bei denen Nachtaktivitäten eine große Bedeutung haben.

Der in diesem Alter stattfindende Lösungsprozess von der Familie verstärkt die Bedeutung der eigenen Mobilität, die als Beleg für Selbständigkeit und Unabhängigkeit erlebt wird. Autofahren wird dabei zum "entscheidenden Demonstrationsmittel des Erwachsenseins" (SCHULZE, a. a. O., S. 11).

Wie allerdings Untersuchungen in der Vergangenheit gezeigt haben (vgl. SCHLAG, ELLINGHAUS, STEINBRECHER 1986 und ELLINGHAUS, STEINBRECHER 1990), bedeuten diese Strukturen keineswegs, dass derartige Rollenmuster und Motivkonstellationen bei allen Jugendlichen in gleicher Weise vorhanden sind oder in gleicher Weise zu erhöhter Risikobereitschaft führen. Insbesondere die (immer noch) unterschiedlichen Geschlechterrollen schlagen sich deutlich in Unterschieden in der Risikobereitschaft nieder. Auch spielen die ökonomische und die allgemeine Lebenssituation hierbei eine bedeutsame Rolle. Wie zudem die Forschung der letzten Jahrzehnte gezeigt hat, gibt es vielfältige und teils recht enge Zusammenhänge zwischen der Zugehörigkeit zu spezifischen Lebensstil- und Freizeitgruppen und verkehrsbezogenen Einstellungen und dem Fahrverhalten und der Risikobereitschaft (vgl. SCHULZE 1996 und 1999).

Die wichtigste Erkenntnis, die es im Zusammenhang mit dem Jugendlichkeitsrisiko zu beachten gilt, ist die, dass es sich hier nahezu ausschließlich um soziale und keine entwicklungsphysiologischen Probleme handelt. Insoweit unterscheiden sich Verkehrssicherheitsprobleme von Kindern bis etwa zum Alter von 14 Jahren fundamental von denen der jungen Fahranfänger. Bei Kindern sind es vielfach physiologische Defizite, insbesondere im Wahrnehmungs- und Informationsverarbeitungsbereich, die sie in Gefahr bringen. Bei jungen Fahrern resultiert das Risiko demgegenüber in erheblichem Maße aus sozialen Defiziten, die unter der Rubrik "Jugendlichkeitsrisiko" zusammengefasst werden.

Die zweite Quelle der Unsicherheit von Fahranfängern erwächst aus den als "**Anfängerrisiko**" beschriebenen Defiziten. Die Probleme der Anfänger, die nicht nur junge, sondern **alle** Fahranfänger betreffen, ergeben sich aus der Tatsache, dass Fahren-Lernen ein Prozess ist, der in seiner zeitlichen Ausdehnung bzw. dem Umfang der notwendigen Erfahrung häufig unterschätzt wird. Zwar herrscht die verbreitete Einsicht, dass das Fahren-Lernen mit dem Durchlaufen der Fahrausbildung und dem Bestehen der Fahrprüfung keines-

wegs beendet ist. Wie wenig der Auszubildende jedoch bis dahin erst gelernt hat, und wie lange das folgende "learning by doing" dauert, ist vielen nicht bewusst. So dauert es mehr als fünf Jahre, bis der Fahrer sein Blickverhalten im Verkehr so entwickelt hat, dass er antizipatorisch die Informationen aufnimmt, die zur Bewältigung der Situation erforderlich sind. In der ersten Phase nach Erwerb des Führerscheins ist der Blick noch stark auf die Fahrbahn nahe vor dem Fahrzeug fixiert, Ereignisse im peripheren Sehfeld werden weniger gut wahrgenommen. Als Beispiel für die Unterschiedlichkeit der Informationsaufnahme und Verarbeitung zwischen unerfahrenen und erfahrenen Lenkern mag der Umgang mit Randmarkierungen dienen, die der routinierte Fahrer, ohne sie zu fixieren, als leitende Informationen aus dem peripheren Sehfeld übernimmt. Unerfahrene Fahrer nehmen diese Randmarkierungen, sofern sie sie nicht fixieren, deutlich seltener überhaupt wahr (COHEN, 1987, S. 136).

Zudem tasten erfahrene Lenker pro Zeiteinheit einen größeren Bereich des Umfeldes mit dem Blick ab als Fahranfänger. Vermehrte Fahrpraxis führt insoweit zu einer effizienteren Verarbeitung der aufgenommenen Informationen. Gleichzeitig steigert sie die Fähigkeit des Fahrers, überhaupt relevante Informationen zu identifizieren. Allgemein formuliert bedeutet dies, dass Fahrpraxis sowohl zu einer qualitativen wie auch quantitativen Leistungssteigerung der Wahrnehmung führt.

Fahrpraxis ist dabei sowohl unter zeitlichen Aspekten, also der Dauer der Fahrerfahrung, wie auch der Länge der zurückgelegten Fahrstrecke zu sehen. Zudem spielt der Faktor der Kontinuität und Regelmäßigkeit der Fahrzeugnutzung eine Rolle. Als Konsequenz dieser Tatsache sind Aussagen über die zeitlichen Anforderungen oder den Umfang der Erfahrungsstrecke, die zur vollen Ausbildung der Fahrfertigkeiten erforderlich sind, nur möglich, wenn sie den zeitlichen Umfang **und** die Länge der Fahrtstrecke definieren, und zudem sichergestellt ist, dass das Lernen kontinuierlich erfolgt. Insoweit ist eine "Probezeit", die ausschließlich in Monaten oder Jahren definiert ist, ein unzureichendes Kriterium zur Definition einer Lernphase. Die Zeitkomponente ist zumindest um eine Fahrleistungskomponente zu ergänzen.

Ein weiterer wichtiger Aspekt, der für das Anfängerrisiko eine bedeutende Rolle spielt, ist die Tatsache, dass bei Anfängern zahlreiche Teiltätigkeiten der

Fahraufgabe noch nicht routinisiert sind, sondern bewusst vollzogen werden müssen. Dies führt beispielsweise zu Problemen bei der Koordination und Synchronisation von Mehrfachaktivitäten. Ein praktisches Beispiel für derartige Synchronisationsprobleme, auf das wir im Rahmen dieser Untersuchung später noch zu sprechen kommen, ist das von Anfängern als problematisch empfundene Anfahren am Berg.

Mit steigender Fahrerfahrung laufen immer mehr Handlungsvollzüge als unbewusste Routinen ab. Dieser Vorgang der Routinisierung entlastet den Fahrer und schafft Freiräume für andere Beanspruchungen. Zudem gilt, dass Routinen schneller als bewusst vollzogene Handlungen ablaufen. Häufig ist die Handlungsausführung sogar präziser.

Eine entscheidende Frage für die Verkehrssicherheit und damit auch für die Fahrausbildung ist nun, ob vom Jugendlichkeitsrisiko oder vom Anfängerrisiko die größere Gefahr ausgeht. Diese Frage ist im übrigen keineswegs neu, sondern beschäftigt die Verkehrssicherheitsforschung bereits seit Jahrzehnten (z. B. ENGELS, 1976, S. 146 ff.). Allerdings leiden manche der frühen Untersuchungen unter Mängeln der Operationalisierung der Kriterien Jugendlichkeit und Fahrerfahrung.

Eine besondere Situation ergab sich nun nach der deutschen Wiedervereinigung. In den östlichen Bundesländern fanden sich ab 1990 nicht nur junge, sondern auch eine erhebliche Zahl älterer Menschen, die den Führerschein erwarben. Auf der Basis der Unfalldaten des Jahres 1993 haben BRÜHNING u. a. (1996) versucht, das Zusammenwirken von Jugendlichkeitsrisiko und Anfängerrisiko zu analysieren. Um Aussagen über das Jugendlichkeitsrisiko treffen zu können, wurde die Unfallverwicklung von Fahranfängern im Alter zwischen 20 und 24 Jahren mit der von Fahranfängern, die zwischen 35 und 44 Jahre alt waren, verglichen. Die Bestimmung des Anfängerrisikos erfolgte über den Vergleich von Anfängern (weniger als zwei Jahre im Besitz der Fahrerlaubnis) und erfahrenen Fahrern, die mindestens zwei Jahre den Führerschein besaßen, beide Gruppen im Alter 20-24 Jahre. BRÜHNING u. a. kommen dabei zu dem Ergebnis: "Effekte aufgrund der geringen Fahrerfahrung treten im Vergleich zu den Alterseffekten ganz deutlich in den Hintergrund". Besonders bedeutsam, so vermuten die genannten Autoren, dürfte dieser "Lebensalterseffekt" bei den 18- und 19-Jährigen sein (BRÜHNING u. a.,

S. 77). Dieses Ergebnis deckt sich mit früheren Erfahrungen, nach denen ältere Fahranfänger während der ersten Jahre selbständigen Fahrens deutlich niedrigere Unfallraten aufweisen als junge Fahranfänger (LEVY 1990). Der kritische Faktor ist also die Jugendlichkeit bzw. die hiermit verknüpften Motivations-, Einstellungs- und Verhaltensmuster.

Zu einer anderen Gewichtung kommen erste Ergebnisse einer Evaluierungsstudie der vorgezogenen Fahrausbildung in Schweden (vgl. BÄCHLI-BIÉTRY, 1998, S. 11). Da allerdings die endgültigen Ergebnisse dieser Studie noch nicht vorliegen und der deutsch-deutsche Vergleich eindeutig ausfällt, gehen wir weiterhin davon aus, dass die Unfallbelastung und das Risiko junger Fahrer vor allem das Ergebnis sozialer Entwicklungsprobleme und nicht das Resultat mangelnder Fertigkeiten ist.



### **3.        UNTERSCHIEDE IM ZUGANG ZUR FAHRERLAUBNIS           IN SECHS EUROPÄISCHEN LÄNDERN**

Obwohl Fahranfänger in allen europäischen Ländern relativ ähnliche Verkehrssicherheitsprobleme haben und trotz des seit dem 01.01.1999 vereinheitlichten Führerscheinrechts, erweist sich der Zugang zur Fahrerlaubnis als überraschend vielfältig. Diese Vielfalt ist nicht rein zufällig entstanden, sondern das Ergebnis nationaler Rechtskulturen und den damit verbundenen Vorstellungen über den Regelungsbedarf und die Regelungsformen. Diese Unterschiedlichkeiten zeigen sich im übrigen nicht nur am Zugang zur Fahrerlaubnis, sondern werden trotz internationaler Übereinkommen in nahezu allen Bereichen des Verkehrsverhaltensrechts sichtbar, wie die Autoren 1997 in einer international vergleichenden Studie über das Verkehrsordnungsrecht gezeigt haben (vgl. ELLINGHAUS, STEINBRECHER, SEIDENSTECHER 1997).

Ursächlich für die Divergenzen in Verkehrsrechts- und Ausbildungsfragen sind zum einen fundamentale Unterschiede im Rechtsverständnis, die ihren Ursprung im nationalen kulturellen Erbe haben, und die zu sehr unterschiedlichen Rechtsideologien geführt haben. Besonders deutlich werden derartige Divergenzen, wenn man das angelsächsische mit den kontinental-europäischen Rechtssystemen vergleicht.

Welche Konsequenzen sich aus den unterschiedlichen Rechtsvorstellungen für den Bereich der Fahrausbildung ergeben, schildert der erste Abschnitt dieses Kapitels, der sich mit den nationalen Ausbildungskonzepten beschäftigt. Hieran schließt sich im zweiten Abschnitt eine differenzierte Darstellung der Fahrausbildung und Fahrprüfung in den sechs ausgewählten Ländern an. Gesondert hiervon berichtet der dritte Abschnitt über Ansätze und Erfahrungen mit Auflagen für Fahranfänger und mit einer mehrstufigen Fahrausbildung, die auch in DEUTSCHLAND immer wieder diskutiert wird, deren Realisierung aber noch in weiter Ferne zu sein scheint.

### **3.1 Ausbildungskonzepte und deren Bedeutung**

Die Bedingungen, unter denen Personen die Fahrerlaubnis für PKW in den sechs Untersuchungsländern erwerben können, weisen eine Reihe gravierender Unterschiede auf. So besteht weder Einigkeit darüber, ab wann die Fahrerlaubnis erworben werden kann, noch welche Form die hierzu erforderliche Ausbildung haben sollte. Insbesondere die Frage, ob und in welcher Weise Laien in die Ausbildung einbezogen sein sollten, wird unterschiedlich beantwortet. Dementsprechend variiert der Stellenwert, den man den Fahrschulen zuschreibt.

Um die Unterschiede deutlich zu machen, wollen wir zunächst die verschiedenen Ausbildungsmodelle kurz skizzieren und dann gezielt dem Für und Wider der Laienausbildung nachgehen. Ergänzend hierzu beschäftigen wir uns abschließend mit der Frage nach dem Stellenwert von Fahrschulen in den verschiedenen Untersuchungsländern.

#### **3.1.1 Ausbildungsmodelle im internationalen Vergleich**

Wie eingangs gesagt, weisen die Konzepte zur Ausbildung der Fahranfänger in den sechs Untersuchungsländern erhebliche Unterschiede auf. DEUTSCHLAND verfolgt ein reines Fahrschulkonzept, bei dem der Führerschein frühestens mit 18 Jahren erworben werden kann. Die Fahrausbildung darf dabei vor Vollendung des 18. Lebensjahres begonnen werden, wobei für den Zeitpunkt des frühesten Beginns keine präzisen gesetzlichen Vorgaben existieren.

In der Praxis bedeutet dies, dass die Ausbildung frühestens mit 17 Jahren in Angriff genommen werden kann. Hinsichtlich der Prüfung gilt, dass die praktische Prüfung erst nach Bestehen der theoretischen Prüfung und frühestens einen Monat vor Erreichen des Mindestalters abgenommen werden darf.

Ausnahmegenehmigungen vom Mindestalter zum Erwerb der Fahrerlaubnis sind zwar möglich, in der Praxis aber äußerst selten. Und lässt man die Ausbildungsmöglichkeiten auf privatem Gelände, zu denen auch Verkehrsübungsplätze zählen, außer Betracht, ist es in DEUTSCHLAND nicht möglich, Laien in

die Fahrausbildung einzubeziehen, und es besteht auch nicht die Möglichkeit, Fahrerfahrungen im Rahmen einer vorgezogenen Ausbildung vor dem 18. Lebensjahr zu sammeln. Die Situation in den fünf weiteren untersuchten Ländern stellt sich anders dar, dort sind Konzepte der Laienausbildung und der vorgezogenen Fahrausbildung in unterschiedlicher Weise eingeführt.

**Tabelle 10** Ausbildungsmodelle im internationalen Vergleich

	D	F	GB	I	Ö	SP
<b>"Konventionelle" Fahrschulausbildung</b>	X	X	X	X	X	X
<b>Vorgezogene Fahrausbildung mit begleitetem Fahren</b>		X			X	
<b>Laienausbildung</b>		(X)	X	X	X	(X)
	(X) in der Praxis ohne Bedeutung					

### Vorgezogene Fahrausbildung

In FRANKREICH und ÖSTERREICH haben Fahrschüler die Möglichkeit, eine vorgezogene Ausbildung zu absolvieren. Unter einer vorgezogenen Fahrausbildung verstehen wir eine Situation, in der der Fahrschüler unter bestimmten Auflagen praktische Fahrerfahrungen mit einem professionellen Fahrlehrer oder einem Laien deutlich vor dem Erreichen des 18. Lebensjahres sammeln kann. Als Bezugsgröße gelten 18 Jahre, weil diese in der Mehrzahl der Länder das Mindestalter für den Erwerb der Fahrerlaubnis bei konventioneller Ausbildung in einer Fahrschule darstellen. Eine Ausnahme bildet lediglich GROSSBRITANNIEN. Dort liegt das Mindestalter bei nur 17 Jahren. In GROSSBRITANNIEN ist insofern für alle Fahrschüler ein vergleichsweise frühzeitiger Erwerb der Fahrerlaubnis möglich. Dabei gelten dort keine besonderen Auflagen. Aus diesen Gründen sprechen wir in GROSSBRITANNIEN nicht von einer vorgezogenen Ausbildung.

**Tabelle 11** Vorgezogene Fahrausbildung mit begleitetem Fahren

	FRANKREICH	ÖSTERREICH
<b>Mindestalter für den Ausbildungsbeginn</b>	16 Jahre	16 Jahre
<b>Grundausbildung in einer Fahrschule</b>	20 UE* (20 Std.)	44 UE* (36,7 Std.)
<b>Mindestalter des Begleiters</b>	28 Jahre	25 Jahre
<b>Anforderungen an den Begleiter</b>	3 Jahre Führerscheinbesitz Klasse B	7 Jahre Führerscheinbesitz Klasse B
<b>Auflagen während der Ausbildung</b>	80 km/h Landstraße 100 km/h Schnellstraße 110 km/h Autobahn	80 km/h Landstraße 100 km/h Autobahn Alkoholgrenze max. 0,1 ‰ (beide)
<b>Kennzeichnung des Fahrzeugs</b>	"CA"	"L17" + "Ausbildungsfahrt"
<b>Schulungen während der Ausbildung</b>	2 Treffen à 3 UE*	2 Treffen à 3 UE* + Perfektionsschulung: - 9 UE Theorie - 3 UE Praxis - 2 UE Gespräch
<b>Mindestalter für den Erwerb der Fahrerlaubnis</b>	18 Jahre	17 Jahre
<b>Auflagen</b>	keine	bis zum 18. Lebensjahr: "L 17" 80 km/h Landstraße 100 km/h Autobahn
*UE: Unterrichtseinheit		

Das **französische Modell** der *L'apprentissage anticipé de la conduite* wurde 1984 als Versuch in den beiden Departements "Yvelines" und "Essonne" eingeführt. Nach positiven Erfahrungen entschloss sich das französische Verkehrsministerium, das Konzept ab 1987 auf ganz FRANKREICH auszudehnen. Die Jugendlichen haben danach die Möglichkeit, schon mit 16 Jahren ihre Fahrausbildung zu beginnen. Nach einer Grundausbildung in der Fahrschule können sie in Begleitung eines geübten Fahrers eigene Fahrerfahrungen sammeln, bis sie das 18. Lebensjahr erreichen. Dann legen sie die Fahrerlaubnisprüfung ab und erhalten einen "normalen" Führerschein. Die vorgezogene Fahrausbildung sieht demnach in FRANKREICH die Möglichkeit des begleiteten Fahrens (*conduite accompagnée*) vor und stellt insofern eine Kombination aus vorgezogener Ausbildung und Laienausbildung dar.

Im folgenden wollen wir den organisatorischen Ablauf des französischen Ausbildungsmodells beschreiben. Der Fahrschüler kann im Alter von mindestens 16 Jahren mit einer Grundausbildung in einer Fahrschule beginnen. Diese umfasst mindestens 20 Unterrichtsstunden, wobei eine Unterrichtseinheit 60 Minuten dauert. Während dieser Grundausbildung mit einem professionellen Fahrlehrer muss ein Fahrtenbuch geführt werden, welches die Ausbildungsinhalte und -fortschritte enthält, in dem aber auch Ratschläge für den Fahrschüler vermerkt werden. Am Ende der Grundausbildung erhält der Fahrschüler eine Ausbildungsbescheinigung. Die Regelungen sehen vor, dass diese Bescheinigung erst ausgestellt werden soll, wenn der Fahrschüler einen Ausbildungsstand erreicht hat, der zum Bestehen der regulären Fahrprüfung ausreichen würde.

Im Anschluss an die Grundausbildung erfolgt die Phase des begleiteten Fahrens (*conduite accompagnée*). Der Fahrschüler darf nun in Begleitung einer erwachsenen, namentlich definierten Person Fahrerfahrten sammeln. Dazu muss die Genehmigung der Versicherungsgesellschaft vorliegen und das Fahrzeug während der Ausbildungsfahrten gekennzeichnet sein (Zeichen mit den Buchstaben CA). Es dürfen nur Fahrten mit der ausgewählten Begleitperson erfolgen, das Fahrtenbuch und die Berechtigungsbescheinigung, welche das Ausbildungsverhältnis dokumentiert, sind mitzuführen. Die Begleitperson muss mindestens drei Jahre im Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B und 28 Jahre alt sein. Nach Aussagen des französischen Verkehrsministeriums ist geplant, die Altersgrenze auf 25 Jahre herabzusetzen. Dadurch würde der Kreis der möglichen Begleitpersonen erweitert, so dass beispielsweise auch ältere Geschwister der Fahrschüler in Frage kommen werden. Die Begleitperson darf sich in der Vergangenheit keiner schweren Verkehrsdelikte schuldig gemacht haben.

Während der Ausbildungsfahrten gelten bestimmte Auflagen. So dürfen die Fahrten nur innerhalb FRANKREICHs erfolgen und nicht ins Ausland führen. Außerdem gelten Geschwindigkeitsbeschränkungen von 80 km/h auf Landstraßen, 100 km/h auf Schnellstraßen und 110 km/h auf Autobahnen. Weitere ursprüngliche Restriktionen, wie ein Verbot des Fahrens auf der Autobahn oder in den Nachtstunden zwischen 18:00 und 8:00 h an Wochenenden sind aufgehoben worden.

Während der Phase des begleiteten Fahrens müssen Fahrschüler und Begleitperson an Ausbildungsmaßnahmen in der Fahrschule teilnehmen. Verpflichtend sind mindestens zwei dieser "rendez-vous pédagogique" genannten Veranstaltungen. Sie dauern jeweils etwa drei Stunden und umfassen eine Fahrstunde im Fahrschulfahrzeug und zwei Stunden theoretischen Unterricht. Das erste Auffrischungstreffen findet vier bis sechs Monate nach Abschluss der Grundausbildung statt. Zu diesem Zeitpunkt haben die Fahrschüler normalerweise mindestens 1.000 km Fahrerfahrung. Die zweite Veranstaltung liegt drei bis acht Monate vor dem Ende der Zeit des begleiteten Fahrens. Dann haben die Fahrschüler meist mehr als 3.000 km absolviert. Die Auffrischungstreffen schließen mit einer Beurteilung durch den Fahrlehrer ab.

Sind die Bedingungen der vorgezogenen Fahrausbildung erfüllt, kann der Fahrschüler bei Erreichen des 18. Lebensjahres die Fahrerlaubnisprüfung ablegen. Dabei besteht kein Unterschied in der Durchführung der Prüfung für Fahrschüler, die konventionell in der Fahrschule ausgebildet wurden, und solchen, die die vorgezogene Fahrausbildung absolviert haben.

Das **österreichische Modell** der vorgezogenen Fahrausbildung weist viele Parallelen mit den französischen Regelungen auf. In ÖSTERREICH kann man allerdings noch nicht auf eine Tradition wie in FRANKREICH zurückschauen. Die derzeitigen Regelungen sind erst seit dem 1. März 1999 in Kraft. Es hatte zwar schon vor etwa 10 Jahren einen vorsichtigen Einstieg in ein Modell der vorgezogenen Fahrausbildung gegeben. Dieses Modell war jedoch so unattraktiv, dass es nur sehr selten genutzt wurde.

Das aktuelle Konzept sieht wie in FRANKREICH einen Beginn der Fahrausbildung mit frühestens 16 Jahren vor. Auch in ÖSTERREICH muss der Fahrschüler zunächst eine Grundausbildung in einer Fahrschule absolvieren, bevor er in Begleitung einer Laienperson praktische Fahrerfahrten sammeln kann. Der große Unterschied zum französischen Modell besteht darin, dass die Fahrschüler schon mit 17 Jahren die Fahrerlaubnisprüfung ablegen dürfen. Dies bedeutet, dass den jungen Fahranfängern über die vorgezogene Ausbildung hinaus das attraktive Angebot eines frühzeitigeren Führerscheinerwerbs mit 17 Jahren (sonst nur in GROSSBRITANNIEN möglich) offeriert wird. Im folgenden erläutern wir die Regelungen des österreichischen Modells im einzelnen.

Ein Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse B kann die Ausbildung in einer Fahrschule mit dem vollendeten 16. Lebensjahr beginnen, wenn er eine "vorgezogene Lenkberechtigung" beantragt. Für die Bewilligung dieser Ausbildungsform muss der Bewerber gesundheitlich geeignet und verkehrszuverlässig sein. Im österreichischen Führerscheinggesetz sind die entsprechenden Kriterien hierfür detailliert festgeschrieben. Bezüglich der gesundheitlichen Eignung ist ein ärztliches Gutachten beizubringen. Außerdem muss der Bewerber eine oder zwei Personen benennen, die ihn später bei den Ausbildungsfahrten begleiten werden.

Die vorgezogene Fahrausbildung beginnt dann mit einer Grundausbildung in einer Fahrschule. Diese Anfangsausbildung umfasst 32 Unterrichtseinheiten Theorie und 12 Unterrichtseinheiten Praxis. Eine Unterrichtseinheit dauert 50 Minuten. Damit erfolgt in ÖSTERREICH eine wesentlich umfangreichere Grundausbildung, insbesondere im Bereich der Theorie, als dies in FRANKREICH der Fall ist, bevor die Fahrschüler Fahrerfahrungen in Laienbegleitung sammeln dürfen.

Bestätigt die Fahrschule, dass der Bewerber über die erforderlichen Kenntnisse verfügt, kann die "Bewilligung zur Durchführung von Ausbildungsfahrten mit einem Begleiter auf Straßen mit öffentlichem Verkehr" beantragt werden. Der Begleiter muss mindestens 7 Jahre im Besitz der Fahrerlaubnis Klasse B sein, während der letzten 3 Jahre tatsächlich entsprechende Kraftfahrzeuge gelenkt haben und in dieser Zeit nicht wegen eines schweren Verstoßes gegen Verkehrsvorschriften bestraft worden sein. Außerdem muss der Begleiter in einem besonderen "Naheverhältnis" zum Bewerber stehen. Dabei ist eine Erklärung, dass Begleiter und Fahrschüler befreundet sind, völlig ausreichend. Sind alle Bedingungen erfüllt, erhält der Begleiter den Bewilligungsbescheid.

Nun können sogenannte Ausbildungsfahrten durchgeführt werden. Dabei haben der Fahrschüler seinen Personalausweis und der Begleiter seinen Führerschein sowie den Bewilligungsbescheid mit sich zu führen. Für die Fahrten gelten folgende Auflagen:

- zulässige Höchstgeschwindigkeit 80 km/h auf Landstraßen, 100 km/h auf Autobahnen,

- Kennzeichnung des Fahrzeuges mit einem Schild, das die Begriffe "L 17" und "Ausbildungsfahrt" enthält,
- maximal 0,1 ‰ Blutalkohol für Fahrschüler **und** Begleiter.

Bei den Ausbildungsfahrten ist ein Fahrtenprotokoll zu führen. Nach 1.000 und nach 2.000 gefahrenen Kilometern ist jeweils eine begleitende Schulung zu absolvieren, und zwar vom Bewerber und vom Begleiter. Diese Schulungen umfassen eine Fahrstunde und ein individuelles Gespräch in der Dauer von zwei Unterrichtseinheiten mit speziell geschulten Fahrlehrern. Bei der Fahrstunde sitzt der Begleiter neben dem Fahrschüler, in dem Gespräch werden Erkenntnisse der bisherigen Ausbildungsfahrten behandelt.

*Nach 3.000 km muss der Fahrschüler die sogenannte Perfektionsschulung in einer Fahrschule absolvieren. Zunächst bedeutet dies eine theoretische Schulung von neun Unterrichtseinheiten, in der bestimmte Lehrinhalte aus dem Lehrplan behandelt werden. Die praktische Perfektionsschulung ist im Beisein des Begleiters durchzuführen. Sie umfasst Schulfahrten in einem Umfang von insgesamt drei Unterrichtseinheiten, in deren Rahmen der komplette Ablauf der praktischen Fahrprüfung zu simulieren ist. Außerdem ist wiederum ein individuelles Gespräch mit dem Fahrlehrer über eine Länge von zwei Unterrichtseinheiten vorgesehen.*

Die erfolgreiche Durchführung der begleiteten Fahrten und der Perfektionsschulungen wird dem Fahrschüler bescheinigt. Mit dieser Bescheinigung kann er nach Vollendung des 17. Lebensjahres die Fahrprüfung ablegen – genau genommen sogar schon zwei Wochen vorher. Nach erfolgreich abgelegter Fahrprüfung erhalten die jungen Fahrer mit 17 die vorgezogene Lenkberechtigung. Damit dürfen sie ohne Begleiter ein Kraftfahrzeug führen. Bis zum Erreichen des 18. Lebensjahres gilt allerdings die Auflage, eine Tafel mit der Aufschrift "L 17" am Fahrzeug anzubringen und die schon während der Ausbildung geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen einzuhalten (80/100 km/h).

Die Darstellungen der französischen und österreichischen Modelle zur vorgezogenen Fahrausbildung zeigen, dass hier ein Teil der Fahrausbildung nicht von professionellen Fahrlehrern, sondern durch Laien vorgenommen wird. Im

folgenden wollen wir analysieren, welche sonstigen Möglichkeiten der Laienausbildung in den untersuchten Ländern bestehen.

### **Laienausbildung**

Zunächst einmal ist festzustellen, dass DEUTSCHLAND das einzige Untersuchungsland ist, in dem unter gar keinen Umständen und in keiner Form Fahrausbildung von Laien durchgeführt werden darf. In DEUTSCHLAND herrscht somit ein absolutes Fahrschulmonopol, Laienausbildung ist lediglich in Form von "Schwarzfahren" oder auf privatem Gelände, zu denen auch Verkehrsübungsplätze zählen, möglich. Dass "Schwarzfahren" durchaus nicht selten ist, zeigen die Ergebnisse in Abschnitt 5.1.

Die Rechtsvorschriften der anderen fünf untersuchten Länder ermöglichen unter bestimmten Voraussetzungen die praktische Ausbildung durch Laien. Bei einer genauen Analyse stellt sich allerdings heraus, dass in FRANKREICH und SPANIEN Auflagen gelten, die zur Konsequenz haben, dass die Laienausbildung in der Realität keine Bedeutung besitzt. Ein entscheidender Faktor ist in diesem Zusammenhang die Bestimmung, dass Fahrten in Begleitung von Laien nur in solchen Fahrzeugen stattfinden dürfen, die eine Doppelbedienung wie ein Fahrschulfahrzeug aufweisen. Nach Aussagen des französischen Verkehrsministeriums liegt aus diesem Grund der Anteil der Fahrschüler, die sich von Laien ausbilden lassen, unter 1 %.

In SPANIEN wurde 1981 eine Verordnung eingeführt, die eine Laienausbildung ermöglicht. Nach Aussagen des spanischen Innenministeriums sprachen ausschließlich formale Aspekte der Verfassung für diese Regelung. Aus Verfassungsgründen durften die Fahrschulen zumindest auf dem Papier nicht das Ausbildungsmonopol besitzen. Die dortigen Vorschriften sehen vor, dass der Fahrschüler die theoretische Prüfung bestanden haben muss, bevor er praktischen Laienunterricht nehmen darf. Ausbilder und Fahrschüler brauchen nicht verwandt zu sein. Der Begleiter muss seit 5 Jahren die Fahrerlaubnis Klasse B besitzen und darf in dieser Zeit keine schweren Verstöße gegen Verkehrsvorschriften begangen haben. Das Fahrzeug muss folgendermaßen ausgestattet sein:

- obligatorisch doppelte Brems- und Kupplungspedale,
- fakultativ doppelte Gaspedale,
- auf beiden Seiten jeweils einen Innen- und Außenrückspiegel,
- vorne und hinten Kennzeichen mit den Aufschriften "L" und "Prácticas".

Außerdem gelten folgende Auflagen während der Ausbildungsfahrten:

- maximal 40 km/h innerorts,
- maximal 80 km/h außerorts,
- an Wochenenden und Feiertagen  
Verbot auf Autobahnen und Nationalstraßen.

Unter diesen Umständen wird die Laienausbildung nur von sehr wenigen Fahrschülern praktiziert. Nach Aussagen des spanischen Innenministeriums waren es in den vergangenen sechs Jahren im ganzen Land gerade einmal 15 Personen, die diese Möglichkeit genutzt haben. Damit spielt die Laienausbildung in SPANIEN ebenso wie in FRANKREICH, sieht man dort von dem Modell des begleiteten Fahrens ab, in der Realität keine Rolle.

Anders stellt sich die Situation in GROSSBRITANNIEN, ITALIEN und ÖSTERREICH dar. In diesen Ländern gelten weniger Restriktionen für die Durchführung der Laienausbildung, insbesondere muss das Fahrzeug dort nicht mit einer Doppelbedienung ausgestattet sein.

Wie uns Vertreter des Kuratoriums für Verkehrssicherheit in Wien erläuterten, hat die Laienausbildung in ÖSTERREICH eine lange Tradition. Während früher kaum Auflagen für die Durchführung galten, erfolgten vor 10 Jahren Neuregelungen im Rahmen einer Novelle des Führerscheingesetzes. Zentraler Punkt dabei war die Vorschrift einer Mindestausbildung in einer Fahrschule. Mit dieser Neuregelung sollte gewährleistet werden, dass die Gefahrenlehre und das Basiswissen für die Fahrausbildung von einem professionellen Fahrlehrer vermittelt werden. Weitergehende Fahrerfahrungen können dann in der Laienausbildung gesammelt werden.

**Tabelle 12** Laienausbildung in GROSSBRITANNIEN, ITALIEN und ÖSTERREICH

	Großbritannien	Italien	Österreich
<b>1. Erforderliche Voraussetzungen der Fahrschüler</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mindestalter</li> <li>• Mindestausbildung in einer Fahrschule</li> </ul>	17 Jahre keine	18 Jahre keine	17,5 Jahre 5 UE <sup>+</sup> Theorie 6 UE <sup>+</sup> Praxis
<b>2. Erforderliche Voraussetzungen der Begleiter</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Führerscheinbesitz</li> <li>• keine schweren Verkehrsverstöße</li> </ul>	mind. 3 Jahre -	mind. 10 Jahre -	mind. 7 Jahre letzten 3 Jahre
<b>3. Auflagen</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewilligungsdauer</li> <li>• Fahrzeugtechnik</li> <li>• Fahrzeugkennzeichnung</li> <li>• weitere</li> </ul>	- - "L" keine Autobahnfahrten	- - "P" -	max. 1 Jahr Handbremse mit mind. 2,5 m/sec <sup>2</sup> "L"+ "Übungsfahrt" Alkoholgrenze max. 0,1 ‰
*Erklärung: UE Unterrichtseinheit (50 min.)			

Im einzelnen ist die Laienausbildung in ÖSTERREICH folgendermaßen organisiert: Der Fahrschüler muss einen ersten Teil der theoretischen und praktischen Mindestschulung in einer Fahrschule absolviert haben, bevor er in Begleitung von Laien fahren darf. Dieser erste Teil umfasst 5 Unterrichtseinheiten Theorie und 6 Unterrichtseinheiten Praxis. Außerdem muss der Fahrschüler verkehrszuverlässig, gesundheitlich geeignet und mindestens 17,5 Jahre alt sein. Der Begleiter muss seit mindestens 7 Jahren die Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse besitzen. In den letzten drei Jahren muss er auch tatsächlich gefahren sein und darf keine schwerwiegenden Verstöße gegen Verkehrsvorschriften begangen haben. Sind die Bedingungen erfüllt, wird eine Bewilligung für Übungsfahrten erteilt. Diese gilt für maximal ein Jahr, der Begleiter darf keine anderen Laienausbildungsverhältnisse haben. Das bei den Übungsfahrten eingesetzte Fahrzeug muss eine für Fahrer und Beifahrer erreichbare Handbremse mit einer Mindestverzögerung von 2,5 m/sec<sup>2</sup> aufweisen. Außerdem erfolgt vorne und hinten eine Kennzeichnung mit Schildern, die die Aufschrift "L" und "Übungsfahrt" tragen. Sowohl für Begleiter als

auch für Fahrschüler gilt ein maximaler Blutalkoholgehalt von 0,1 ‰ bei der Durchführung von Übungsfahrten.

Bevor der Fahrschüler zur Fahrerlaubnisprüfung zugelassen wird, muss er noch den zweiten Teil der Mindestschulung in einer Fahrschule absolvieren. Insgesamt hat der Bewerber dann im Rahmen der Laienausbildung eine Mindestschulung von jeweils 8 Unterrichtseinheiten Theorie und Praxis von professionellen Fahrlehrern erhalten. Es handelt sich damit bei dem österreichischen Konzept um eine kombinierte Laien- und Fahrschulung mit festgelegten Mindeststandards für den professionellen Teil. Nach Angaben des Kuratoriums für Verkehrssicherheit machen 4 bis 5 % der Führerscheinbewerber von dieser Möglichkeit Gebrauch.

Eine vergleichsweise größere Freizügigkeit bei der Laienausbildung herrscht dagegen in GROSSBRITANNIEN und ITALIEN. Dort ist es möglich, ohne nennenswerte Einschränkungen einen Teil oder auch die gesamten Fahrerfahrungen bis zum Ablegen der Fahrprüfung im Rahmen einer Laienausbildung zu sammeln.

In ITALIEN muss der Führerscheinbewerber mindestens 18 Jahre alt sein, eine Mindestausbildung in einer Fahrschule ist nicht erforderlich. Der Begleiter muss seit mindestens 10 Jahren den Führerschein der Klasse B besitzen, während der Fahrten ist es erforderlich, am Fahrzeug ein Kennzeichen mit der Aufschrift "P" anzubringen.

In GROSSBRITANNIEN muss der Fahrschüler das Mindestalter von 17 Jahren erreicht haben, dann kann er ein Formular ausfüllen, mit dem er die provisorische Fahrerlaubnis beantragt. Entsprechende Formulare sind in jeder Postdienststelle erhältlich. Der Antragsteller muss ankreuzen, ob er über ausreichende Sehkraft verfügt (*"Können Sie ein Nummernschild aus 20,5 m Entfernung lesen?"*), und ob er an bestimmten Krankheiten leidet. Das Antragsformular ist an die "Driver and Vehicle Licensing Agency" zu schicken. Nach drei Wochen erhält der Fahrschüler von dort seine provisorische Fahrerlaubnis, mit der er in Begleitung eines Erwachsenen fahren üben kann. Dieser Begleiter muss seit mindestens 3 Jahren einen Führerschein besitzen und mindestens 21 Jahre alt sein. Während der Fahrten ist das Fahrzeug mit einem "L"-Schild

zu kennzeichnen. Die einzige Einschränkung besteht darin, dass die Fahrt nicht über die Autobahn führen darf.

Wenn sich ein Fahrschüler fit für die Prüfung fühlt, kann er sich anmelden. Dies bedeutet, dass in GROSSBRITANNIEN ebenso wie in ITALIEN die Möglichkeit besteht, sich mit einer reinen Laienausbildung auf die Fahrprüfung vorzubereiten. Es existiert keine Verpflichtung zu einer praktischen Mindestausbildung in einer Fahrschule.

Die Freizügigkeit bei der Durchführung der Fahrausbildung in GROSSBRITANNIEN wird noch durch den Umstand unterstützt, dass keine gesetzliche Verpflichtung besteht, überhaupt eine Ausbildung zu absolvieren. Der britischen Regelung liegt folgende Philosophie zugrunde: Es ist unerheblich, wie und wo der Fahrschüler seine Fähigkeiten erworben hat; die Fahrprüfung stellt fest, ob der Bewerber geeignet ist, eine Fahrerlaubnis ohne Auflagen zu erhalten oder nicht.

In der Realität wird allerdings sowohl in GROSSBRITANNIEN als auch in ITALIEN die reine Laienausbildung selten praktiziert. Nach Angaben der "Driving Standards Agency" besuchen 96 % der Fahrschüler, die sich zur Prüfung anmelden, vorher eine Fahrschule. Der italienische Fahrschulverband gibt an, dass dort 92 % der Fahrschüler ihre praktische Ausbildung ausschließlich in einer Fahrschule absolvieren.

### **Fahrausbildung bei Militär und Polizei**

Neben den Ausbildungsmodellen im "zivilen" Bereich besteht auch die Möglichkeit, die Fahrerlaubnis beim Militär oder bei der Polizei zu erwerben und auf einen zivilen Führerschein umschreiben zu lassen. In den sechs untersuchten Ländern stellt sich in dieser Hinsicht die Situation so dar, dass in allen Ländern der Führerscheinwerb beim Militär möglich ist. In FRANKREICH ist allerdings die Zahl der Umschreibungen deutlich zurückgegangen, seitdem die Umstellung auf eine Berufsarmee erfolgt ist. Bei der Polizei können Bewerber ihre Fahrerlaubnis in DEUTSCHLAND, GROSSBRITANNIEN, ITALIEN und SPANIEN erwerben. Seit der jüngsten Novellierung des Führerscheingesetzes in ÖSTERREICH sind dort die Ausbildungsmöglichkeiten sogar auf weitere öf-

fentliche Dienststellen erweitert worden. Danach sind dort land- und forstwirtschaftliche Lehranstalten befugt, ihre Schüler auszubilden. Außerdem dürfen die Dienststellen des Bundes, der Länder, der Gemeindeverbände oder der Ortsgemeinden mit mehr als 50.000 Einwohnern Lehrgänge für öffentlich Bedienstete abhalten. Nach Aussagen der Vertreter des Kuratoriums für Verkehrssicherheit ist der Anteil der Bewerber, die ihren Führerschein auf diesem Wege erwerben, gemessen an der Gesamtzahl sehr gering. In ITALIEN besteht zudem die Möglichkeit, bei der Feuerwehr eine Fahrerlaubnis zu erwerben.

Fasst man die Erkenntnisse aus dem Vergleich der Ausbildungsmodelle in sechs europäischen Ländern zusammen, so lassen sich gravierende Unterschiede beim Zugang zur Fahrerlaubnis erkennen. In DEUTSCHLAND herrscht quasi ein Fahrschulmonopol. Fahrschüler sind gesetzlich verpflichtet, in einer Fahrschule nach festgelegten Lehrplänen theoretischen und praktischen Unterricht zu absolvieren, bevor sie zur Fahrprüfung zugelassen werden. Eine Ausbildung durch Laien im Realverkehr ist in keiner Form zulässig.

Ähnlich restriktiv stellt sich das System in SPANIEN dar. Auf dem Papier existiert zwar die Möglichkeit der Laienausbildung, in der Realität ist diese aber nahezu nicht existent, da die Auflagen sehr hoch sind. Insbesondere die Vorschrift, dass entsprechende Ausbildungsfahrten nur in Fahrzeugen mit Doppelpedalerie absolviert werden dürfen, führt dazu, dass die Laienausbildung in SPANIEN keine Bedeutung hat und somit auch dort de facto ein Fahrschulmonopol existiert.

In FRANKREICH ist die reine Laienausbildung zwar ebenfalls aufgrund der Vorschrift, Fahrzeuge mit Doppelbedienung zu benutzen, zur Bedeutungslosigkeit verurteilt, dort existiert jedoch seit über 10 Jahren das Modell der vorgezogenen Fahrausbildung, welches das begleitete Fahren im Rahmen der Vorbereitung auf die Fahrprüfung vorsieht. Bei diesem Konzept können Fahrschüler schon mit 16 Jahren die Ausbildung starten und neben den Pflichtstunden in einer Fahrschule zusätzliche Fahrerfahrungen mit einem nicht professionellen Begleiter sammeln.

Ein vergleichbares Modell existiert in ÖSTERREICH. Dort dürfen Fahrschüler seit dem 1. März 1999 ebenfalls eine vorgezogene Fahrausbildung als Kombi-

nation aus Pflichtteil in einer Fahrschule und ergänzender Ausbildung mit Laien durchführen. Besonders attraktiv ist in dem Zusammenhang, dass die österreichischen Bewerber die Fahrprüfung schon mit 17 Jahren ablegen dürfen, also ein Jahr früher die Erlaubnis erhalten, ohne Begleitung zu fahren.

Zusätzlich zur vorgezogenen Fahrausbildung bietet ÖSTERREICH auch ein Laienausbildungsmodell an. Nachdem Fahrschüler in einer Fahrschule eine Mindestausbildung absolviert haben, dürfen sie die weiteren Fahrerfahrungen in Begleitung eines Laienausbilders sammeln und sich anschließend zur Prüfung anmelden. Damit besteht in ÖSTERREICH für Führerscheinbewerber eine vergleichsweise große Auswahl an unterschiedlichen Wegen beim Zugang zur Fahrerlaubnis.

In ITALIEN existiert neben der Fahrschulausbildung auch die Möglichkeit einer Laienausbildung. Die Auflagen sind dabei nicht sehr schwierig zu erfüllen, sie beschränken sich auf Anforderungen zum Mindestalter des Fahrschülers und des Begleiters sowie auf die Kennzeichnungspflicht des Fahrzeugs.

Ein unter rechtlichen Aspekten stark abweichendes Konzept verfolgt GROSSBRITANNIEN. Dort beträgt das Mindestalter für den Erwerb der Fahrerlaubnis generell nur 17 Jahre. Entsprechend existiert auch kein Modell zur vorgezogenen Fahrausbildung. Eine gesetzliche Verpflichtung zu einer formalisierten Fahrausbildung besteht nicht. Es ist den Bewerbern völlig freigestellt, ob sie sich in einer Fahrschule, nur mit Laien oder teils mit Laien und teils mit professionellen Fahrlehrern auf die Fahrprüfung vorbereiten. Die formalen Voraussetzungen für Übungsfahrten mit Laien sind sehr gering. Vereinfacht ausgedrückt muss man lediglich ein Formular ausfüllen und erhält anschließend eine provisorische Fahrerlaubnis.

### **3.1.2 Das Für und Wider zur Ausbildung durch Laien**

Der vorangehende Abschnitt hat gezeigt, dass die von uns untersuchten Länder unterschiedliche gesetzliche Möglichkeiten der Laienausbildung zulassen. Das Spektrum reicht dabei von strengen Auflagen, z. B. hinsichtlich der Verpflichtung, eine Doppelpedalerie im Ausbildungsfahrzeug zu installieren – so

etwa in SPANIEN – bis zum weitgehenden Fehlen einschränkender Vorgaben – so in GROSSBRITANNIEN.

Das einzige Land, das eine Laienausbildung nicht mehr zulässt, ist die Bundesrepublik DEUTSCHLAND. *Nicht mehr* besagt in diesem Falle, dass der völlige Verzicht auf die Laienausbildung erst seit einiger Zeit in Kraft ist. Bis zum 31.10.1986 gab es auch in DEUTSCHLAND noch die gesetzliche Möglichkeit, Fahrschüler unter bestimmten Bedingungen außerhalb der Fahrschule auszubilden. Bis zu diesem Zeitpunkt war gemäß § 31 Fahrlehrergesetz der alten Fassung eine Einzelausbildung zulässig, bei der Personen, ohne Fahrlehrer zu sein, einzelne namentlich zu benennende Fahrschüler unentgeltlich ausbilden durften. Mit der Abschaffung dieser Regelung ist jede legale Möglichkeit zur Laienausbildung unterbunden. Dies bedeutet selbstverständlich nicht, dass es keine Laienausbildung in DEUTSCHLAND gäbe. Wie wir in Abschnitt 5.1 zeigen werden, verfügt ein beachtlicher Teil der Fahranfänger über vor dem Beginn der Fahrschulausbildung illegal gewonnene Fahrerfahrungen, die bei Fahrten mit Verwandten und/oder Freunden erlangt werden.

Nichtsdestoweniger gilt: In DEUTSCHLAND wird die Laienausbildung zumindest vom Gesetzgeber und verständlicherweise auch von den Fahrlehrern und den Fahrlehrerverbänden abgelehnt.

Juristen begründen das Ausbildungsmonopol für Fahrlehrer und Fahrschulen durch eine mit der Laienausbildung vermeintlich einher gehende Gefährdungssteigerung. So erklärt BOUSKA beispielsweise:

*"Die Ausbildung von künftigen Kraftfahrern durch Laien, z. B. durch Eltern, Freunde oder andere Einzelpersonen, auch durch Personen mit besonderem verkehrsrechtlichen oder verkehrstechnischem Wissen, wäre keine 'bürgerfreundliche Wohltat', sondern eine im Ergebnis riskante und fachlich nicht zu vertretende Fehlentwicklung."*

Weiter heißt es:

*"Die professionelle Ausbildung des künftigen Kraftfahrers in der Fahrschule... ist jedoch nicht ersetzbar, auch nicht in Teilbereichen oder durch Mischformen der Ausbildung." (BOUSKA 1998, S. 7)*

Beide Aussagen spiegeln weniger das Ergebnis empirisch abgesicherter Evaluierungsstudien wider, sondern haben eher den Charakter eines Dogmas.

Dass man den Stellenwert der Laienausbildung auch ganz anders sehen kann, verdeutlichen nicht nur die Erfahrungen verschiedener europäischer Nachbarländer und der USA. Auch in DEUTSCHLAND finden sich Experten, die die Laienausbildung für einen geeigneten Weg der Fahrausbildung halten. Entsprechend äußerte sich beispielsweise MÜLLER 1994 in seinem Aufsatz "Was ein Fahrschüler alles lernt".

Ein Vergleich der Unfallzahlen zeigt, dass Anfänger in den Ländern, die eine Laienausbildung zulassen und auch praktizieren, nicht stärker gefährdet sind als in DEUTSCHLAND. Inwieweit die unterschiedlichen Gefährdungsgrade, über die wir in Abschnitt 2 berichtet haben, allerdings auf unterschiedliche Ausbildungsprinzipien zurückzuführen sind, lässt sich anhand der verfügbaren Daten nicht entscheiden. Aber als Argument der Praxis mag der Hinweis auf die französischen Versicherungen dienen, die die Laienausbildung im Rahmen der vorgezogenen Fahrausbildung und des begleiteten Fahrens mit Prämiennachlässen für die Fahranfänger honorieren, die diese Form der Ausbildung durchlaufen haben.

An Sachargumenten wird von den Befürwortern der Laienausbildung vorgebracht, dass diese Form der Ausbildung dem Fahrschüler bis zum Ablegen der Fahrprüfung eine weitaus längere Fahrpraxis vermittelt. Robin CUMMINS von der "Driving Standards Agency", der obersten Fahrausbildungsbehörde in GROSSBRITANNIEN schätzt, dass Fahrschüler, die die Laienausbildung durchlaufen, 3.000 bis 4.000 km bis zur Prüfung zurücklegen. Fahrschüler, die eine reine Fahrschulausbildung absolvieren, blicken zum Zeitpunkt der Prüfung auf ca. 250 bis 300 km Fahrpraxis zurück. In DEUTSCHLAND dürfte die Fahrpraxis während der Fahrausbildung bei durchschnittlich 500 Kilometern liegen, wenn man von durchschnittlich 23 praktischen Fahrstunden à 45 Minuten ausgeht.

Der Vorteil der längeren praktischen Fahrerfahrung liegt darin, dass viele Wahrnehmungs- und Bewegungsabläufe durch ständige Wiederholung routinisiert und habitualisiert werden. Dieser Lernvorgang ist notwendig, um freie Kapazitäten für die Wahrnehmung verkehrsrelevanter Informationen zu bekommen. Diese Routinisierung von Verhaltensweisen benötigt Übung, sie ist daher nach 3.000 bis 4.000 km Fahrpraxis weiter entwickelt als nach 500 bis 600 km.

Es ist aber nicht nur die Streckenlänge, die es zu bewerten gilt. Die Fahranfänger lernen beim begleiteten Fahren eine Reihe von Dingen, die in der Fahrschule selten oder gar nicht geprobt werden, so etwa das richtige Heranfahren an eine Tankstelle, das Tanken etc.

Zwei weitere wesentliche Aspekte, auf die TWISK in einer Untersuchung über Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheitssituation für Fahranfänger in DEUTSCHLAND hinweist (TWISK, 1998), betreffen zum einen die mögliche Verstärkung der Sicherheitsmotivation von Fahranfängern, wenn sie in Begleitung von Personen fahren, die sie hochschätzen. Der zweite Aspekt betrifft die Rückmeldungen durch den Mitfahrer, die den Anfänger bewusst auf Fehler aufmerksam machen. Gerade der letztgenannte Effekt wird von Gegnern der Laienausbildung als Argument zur Ablehnung herangezogen.

Hierbei stützt man sich auf den Vorwurf, auf diese Weise würden die schlechten Sitten der Begleiter tradiert und die Fahranfänger zu früh zu falschen Verhaltensweisen verleitet. Dieses Argument lässt im Prinzip nur zwei Schlüsse zu: Wenn sich die *erwachsenen* Autofahrer so verhalten, dass sie als Vorbild und Ausbilder nicht taugen, bedarf es korrigierender Maßnahmen, deren Verhalten so zu ändern, dass sie im Straßenverkehr tragbar sind. Der zweite Schluss besagt, dass möglicherweise ein Realitätsdefizit zwischen der Fahrschulausbildung und dem Verkehrsalltag besteht, das der Fahranfänger auf jeden Fall im Laufe der Zeit überwinden muss. Ob es hier besser ist, ihn den "Realitätsschock" nach der relativ kurzen Fahrschulausbildung erleben zu lassen, als ihn in einer längeren Phase begleiteten Fahrens auf den Alltag vorzubereiten, mag bezweifelt werden. Insoweit sollte die Furcht vor der Übertragung schlechter Sitten auf jüngere Fahrergenerationen nicht überbewertet werden.

Ein Argument, das den Autoren aus dem deutschen Verkehrsministerium in diesem Zusammenhang entgegengehalten wurde, besagt, dass die ersten 5.000 Kilometer der Fahranfänger doch weniger kritisch seien, und das Risiko erst nach einer gewissen Fahrerfahrung ansteige. Dieses Argument stützt sich auf die Tatsache, dass die Fahranfänger nach einer Phase des vorsichtigen Herantastens zunehmend Selbstvertrauen gewinnen und dieses Selbstvertrauen mit einer gewissen Fahrerfahrung zur Selbstüberschätzung führt. Hier handelt es sich also um eine Frage der Risikobereitschaft, auf die eine Laien-

ausbildung nur bedingt Einfluss nehmen kann. Aber es ist nicht zu sehen, dass eine ergänzende Laienausbildung hier einen negativen Effekt hätte.

Im übrigen haben die Gespräche mit Fachleuten, insbesondere in FRANKREICH, GROSSBRITANNIEN und ÖSTERREICH gezeigt, dass nirgendwo die reine Laienausbildung als bester Weg der Ausbildung gesehen wird. Die Experten sind sich vielmehr darin einig, dass die **gemischt Ausgebildeten** die beste Ausbildung aufweisen. Dies zeigt sich in GROSSBRITANNIEN beispielsweise daran, dass Fahranfänger mit gemischter Ausbildung die besten Fähigkeiten und die wenigsten Unfälle haben, so R. CUMMINS von der "Driving Standards Agency".

Dabei ergeben sich bei den Formen der Ausbildung, wie sie in FRANKREICH und ÖSTERREICH praktiziert werden, zusätzliche Vorteile dadurch, dass dort bei der Ausbildung in Form des begleiteten Fahrens die auszubildenden Laien selber einer Fortbildung unterzogen werden, weil für sie eine Seminarteilnahme verbindlich vorgeschrieben ist.

Schließlich gibt es noch ein sehr praktisches Argument für eine gemischte Fahrschul- und Laienausbildung, das positiv für die Fahrschüler, aber negativ für die Fahrlehrer ist: Die gemischte Ausbildung kommt den Fahrschüler in der Regel billiger, was auf der anderen Seite Umsatzeinbußen für Fahrlehrer bedeutet. So gewichtig ein solches Argument für den Einzelnen sein kann, sollte dies jedoch kein Entscheidungskriterium beim Abwägen des Für und Wider sein. Hier sollte allein der Erfolg, gemessen anhand der erreichten Sicherheit, zählen.

Legt man das Sicherheitskriterium zugrunde, spricht vieles dafür, eine gemischte Ausbildung, bei der die Fahrschulausbildung durch ein begleitetes Fahren ergänzt wird, zu favorisieren.

Das 1999 in ÖSTERREICH begonnene Experiment wird sicherlich neue Argumente für und wider einer Einbeziehung von Laien in die Fahrausbildung liefern. Ob allerdings positive Ergebnisse aus ÖSTERREICH an der deutschen Fahrschulzentriertheit etwas ändern würden, darf nach Gesprächen mit dem zuständigen Ministerium bezweifelt werden. Welche Bedeutung in diesem Zu-

sammenhang die Fahrschulen haben, soll im folgenden Abschnitt beschrieben werden.

### **3.1.3 Der unterschiedliche Stellenwert von Fahrschulen**

Ein Punkt, in dem sich alle untersuchten Länder einig sind, betrifft die Tatsache, dass die Fahrausbildung durch Fahrschulen vermittelt wird. Während dies in DEUTSCHLAND, wie bereits im vorangehenden Abschnitt dargelegt, der einzig zulässige Weg zum Erwerb der Fahrerlaubnis ist, ist die Situation in den übrigen Ländern anders. Vor diesem Hintergrund wollen wir im folgenden einige Informationen zusammentragen, die einen Einblick in das Fahrschulwesen der sechs Länder geben. Eine detaillierte Analyse der Fahrausbildungssysteme folgt dann in Abschnitt 3.2.

Einigkeit herrscht in allen Ländern darüber, dass Fahrschulen einer staatlichen Zulassung bedürfen, wobei in GROSSBRITANNIEN die Besonderheit gilt, dass dies dort zwar für die Fahrlehrer, nicht jedoch für die Fahrschulen gilt.

Um einen ersten Eindruck von der jeweiligen Bedeutung der Fahrschulen und des Fahrschulwesens in den verschiedenen Ländern zu gewinnen, ist es hilfreich, sich die quantitativen Dimensionen vor Augen zu führen, wobei nicht in allen Ländern Informationen zur Anzahl der Fahrlehrer und der Fahrschulen verfügbar waren.

Nach einer Branchenanalyse der Volksbanken und Raiffeisenbanken von 1999 lag die Zahl der Fahrschulunternehmen in DEUTSCHLAND 1996 bei rund 13.750. Da eine Reihe der Unternehmen über mehrere Betriebsstellen verfügt, liegt die Zahl der Fahrschulen deutlich höher. Für Anfang 1999 wird deren Zahl auf über 23.000 geschätzt. Auch zur Zahl der praktizierenden Fahrlehrer liegen nur Schätzungen vor, da ein entsprechendes Register beim Kraftfahrt-Bundesamt zwar in Vorbereitung, aber noch nicht fertiggestellt ist. Die oben zitierte Branchenanalyse schätzt die Gesamtzahl auf rund 40.000 Fahrlehrer.

In FRANKREICH gibt es etwa 12.000 bis 15.000 Fahrschulen mit ca. 20.000 Fahrlehrern. Bezieht man die Zahl der Fahrschulen jeweils auf die Bevölke-

rung (DEUTSCHLAND 82 Mio., FRANKREICH 58,5 Mio.), sieht man, dass in FRANKREICH der ökonomische Wettbewerb unter den Fahrschulen noch ausgeprägter sein muss als in DEUTSCHLAND.

In GROSSBRITANNIEN, wo ca. 30.000 Fahrlehrer für rund 59 Mio. Einwohner zur Verfügung stehen, bestehen ebenfalls Überkapazitäten.

Anders stellen sich die Verhältnisse in ITALIEN dar. Bei einer Einwohnerzahl von ca. 58 Mio. beträgt die geschätzte Zahl der Fahrlehrer nur 12.000. Die Zahl der Fahrschulen liegt bei ca. 6.500.

Als Konsequenz dieser Zahlenverhältnisse erweist sich die wirtschaftliche Situation der Fahrlehrer vielerorts als außerordentlich schwierig und der Wettbewerb zwischen den Fahrschulen als sehr hart. Auf die Tatsache, dass insbesondere in den neuen östlichen Ländern DEUTSCHLANDS eine schwierige Situation herrscht, werden wir in Kapitel 6 noch näher eingehen.

Angaben über die Zahl der Fahrschulen liegen aus ÖSTERREICH und SPANIEN vor. Während deren Zahl in ÖSTERREICH bei ca. 300 liegt, beträgt die Anzahl der Fahrschulen in SPANIEN etwa 6.000. Die Tatsache, dass für ÖSTERREICH die Zahl der Fahrlehrer im Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien nicht verfügbar gemacht werden konnte, hängt mit der Struktur der Fahrschulen und der Fahrlehrerschaft zusammen. Fahrausbildung gilt in ÖSTERREICH als Saisongeschäft. Dies hat zur Konsequenz, dass viele als Fahrlehrer tätige Personen teilzeitig beschäftigt sind. Unter diesen Teilzeit-Fahrlehrern finden sich viele Studenten und auch Hausfrauen. Würde man diese Teilzeitbeschäftigten alle in die Statistik als "Fahrlehrer" einbeziehen, würde dies das Bild im Vergleich zu den anderen Ländern verfälschen.

Es ist jedoch nicht nur die "Fahrlehrerdichte", die von Land zu Land variiert. Auch die Strukturen, in denen die Fahrlehrer tätig werden, weisen deutliche Unterschiede auf. So liegen für DEUTSCHLAND zwar keine präzisen Zahlen darüber vor, wie viele der Fahrschulunternehmen als Ein-Mann-Betriebe geführt werden. Wenn man jedoch bedenkt, dass über 78 % der Fahrschulen einen Jahresumsatz von maximal DM 250.000 haben, wird deutlich, dass es sich bei der weit überwiegenden Zahl der Betriebe um Kleinst- bzw. Ein-

Mann-Betriebe handeln muss. Nur rund 1 % der Fahrschulen erreicht Jahresumsätze von über 1 Mio. DM.

In FRANKREICH und GROSSBRITANNIEN stellen Fahrschulen in der Form von Ein-Mann-Betrieben das Gros der Ausbildungsbetriebe dar. Dort entfallen jeweils etwa 75 % auf diese minimale Betriebsgröße. Den Kleinstbetrieben stehen einzelne große Ausbildungsbetriebe gegenüber, in GROSSBRITANNIEN etwa Automobilclubs, die ebenfalls die Fahrausbildung anbieten. Auch in FRANKREICH finden sich neben den Kleinstbetrieben größere Fahrschulen, insbesondere in den Ballungszentren wie Paris und Lyon, in denen 10 bis 12 Fahrlehrer arbeiten.

Anders ist die Situation in ITALIEN und SPANIEN. Ein-Mann-Fahrschulen haben in ITALIEN lediglich einen Anteil von 10 %. Andererseits sind große Fahrschulen mit zehn oder mehr Fahrlehrern außerordentlich selten. In SPANIEN stellen Ein-Mann-Betriebe die absolute Ausnahme dar. Sie finden sich nur in kleinen Orten, und sie dürfen nur lokal ausbilden. In Großstädten sind dagegen eher größere Fahrschulen typisch. Die normale Fahrschule in SPANIEN besteht aus einem Direktor und zwei Fahrlehrern. Voraussetzung für die Übernahme der Funktion des Direktors ist eine mindestens 5-jährige Tätigkeit als Fahrlehrer.

Auch der Umfang, in dem Fahrlehrer in den verschiedenen Ländern organisiert sind, variiert erheblich. Während man in DEUTSCHLAND davon ausgeht, dass 70-80 % im Fahrlehrerverband organisiert sind, wobei der Organisationsgrad in den alten Bundesländern etwas größer ist als in den neuen Ländern, ist die Vergleichszahl in FRANKREICH mit ca. 15 % gering. Dagegen sind in SPANIEN 80 % bis 85 % der Fahrlehrer Mitglieder des nationalen Verbandes (CNAE). In ITALIEN sind die angestellten Fahrlehrer gar nicht organisiert. Lediglich die Fahrschulbesitzer haben sich in einem Fahrschulverband zusammengeschlossen.

Dass Organisationsgrad und politischer Einfluss nicht zwingend Hand in Hand gehen müssen, macht ein Vergleich SPANIENS mit FRANKREICH deutlich. Obwohl in SPANIEN, wie oben erwähnt, die weit überwiegende Zahl der Fahrlehrer landesweit organisiert ist, gilt deren politischer Einfluss im Innen- und Verkehrsministerium als eher gering. Genau das Gegenteil ist in FRANKREICH der Fall. Dort sind zwar nur wenige berufsständisch organisiert, dennoch wird

den Fahrlehrern ein gewisser politischer Einfluss zugeschrieben. Insbesondere Demonstrationen bis hin zur Blockade von Autobahnen haben dazu geführt, dass diese Gruppe ernst genommen wird.

In DEUTSCHLAND haben die Fahrlehrerverbände ebenfalls erhebliche Bedeutung. Die Entwicklungen der letzten Jahrzehnte wären vor allem im Bereich der Gesetzgebung ohne das stete Einwirken der Fahrlehrerverbände sicherlich anders verlaufen und man hätte nicht den Grad an Pädagogisierung und Professionalisierung für die Fahrlehrerschaft erreicht, der für die heutige Ausbildung festzustellen ist.

Das Streben nach einem Anheben des Stellenwertes des Berufsbildes der Fahrlehrer ist dabei in allen untersuchten Ländern zu konstatieren. DEUTSCHLAND hat in diesem Zusammenhang sicherlich das vergleichsweise beste Niveau erreicht, wobei die Qualität der Arbeit nicht zuletzt daran sichtbar wird, dass dort die niedrigsten Durchfallquoten bei den Führerscheinprüfungen zu beobachten sind. Andere Länder, wie etwa FRANKREICH, haben die Notwendigkeit erkannt, den Stellenwert und das Image des Fahrlehrers zu verbessern, wobei dort ein wesentliches Problem darin gesehen wird, dass viele Fahrschulen unter Managementfehlern leiden und wegen unzureichender interner Organisation in Probleme geraten.

In GROSSBRITANNIEN fällt es schwer, entsprechende Anforderungen umzusetzen, weil die ökonomische Situation der Fahrlehrer nur geringe Spielräume eröffnet.

Somit bleibt festzuhalten, dass dort, wo die Fahrschulen ein Fahrausbildungsmonopol besitzen, nämlich in DEUTSCHLAND, das Fahrschulwesen sich auf vergleichsweise hohem Niveau präsentiert. Hieraus sollte allerdings nicht der Schluss gezogen werden, dass die Ausbildungssysteme, die neben der Ausbildung durch Fahrlehrer eine ergänzende Schulung durch Laien zulassen, eine automatische Schwächung des Status der Fahrlehrer bedeuten. Vieles deutet insbesondere bei den Konzepten des begleiteten Fahrens, bei dem entsprechende Schulungen von Fahrschülern **und** Laienausbildern vorgesehen sind, darauf hin, dass die Rolle des Fahrlehrers in dieser Situation durchaus eine Bedeutungssteigerung und keine Bedeutungsminde rung erfahren kann.

## **3.2 Fahrerlaubnisausbildung und –prüfung**

Die bisherigen Ausführungen haben gezeigt, dass der Ausbildung von Fahrern in den untersuchten Ländern sehr unterschiedliche Konzeptionen zugrunde liegen. Die Unterschiede betreffen sowohl den theoretischen, aber mehr noch den praktischen Teil der Ausbildung. Der folgende Abschnitt untersucht nun genauer die Regelungen zur theoretischen und praktischen Ausbildung sowie zur Führerscheinprüfung in den sechs untersuchten Ländern. Dass dabei trotz aller europäischen Harmonisierungsbestrebungen im Rahmen der EU-Führerscheinrichtlinie erhebliche Differenzen existieren, wird im folgenden sichtbar.

Die Analyse beginnt mit der Darstellung der formalen Voraussetzungen zum Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse B. Eigene Unterabschnitte widmen sich der theoretischen und der praktischen Ausbildung im Detail. Ein weiterer Unterabschnitt beschäftigt sich dann mit den Führerscheinprüfungen. Abschließend erfolgen einige Anmerkungen zur Ausbildung bzw. Qualifikation der Ausbilder und Prüfer.

### **3.2.1 Voraussetzungen zum Führerscheinwerb**

Auf dem Weg zum Erwerb einer Fahrerlaubnis muss der Bewerber in allen Ländern ein Genehmigungsverfahren durchlaufen. In DEUTSCHLAND ist dieses Verfahren in der Fahrerlaubnis-Verordnung geregelt. Danach muss der Bewerber einen schriftlichen Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde stellen. Auf Verlangen hat der Bewerber persönlich zu erscheinen. In dem Antrag ist neben den persönlichen Daten auch die ausbildende Fahrschule anzugeben. Außerdem sind dem Antrag folgende Unterlagen beizufügen:

- ein amtlicher Nachweis über Tag und Ort der Geburt,
- eine Sehtest-Bescheinigung (ausgestellt von einer amtlich anerkannte Sehteststelle),
- ein Nachweis über die Teilnahme an einer Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen.

Die Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses ist seit 1987 nicht mehr zwingend vorgeschrieben. Ein solches Zeugnis muss nur vorgelegt werden, wenn die Verwaltungsbehörde dies verlangt. Dagegen hat die Fahrerlaubnisbehörde zu ermitteln, ob Bedenken gegen die Eignung des Bewerbers zum Führen von Kraftfahrzeugen bestehen. Sie kommt dieser Verpflichtung in aller Regel dadurch nach, dass sie eine entsprechende Anfrage an das Kraftfahrt-Bundesamt richtet. Andere Länder, so etwa ÖSTERREICH, fordern dagegen im Führerscheingesetz eine sogenannte Verkehrszuverlässigkeit des Bewerbers. Diese gilt als nicht gegeben, wenn der Bewerber z. B. wiederholt im Rauschzustand strafbare Handlungen begangen hat. Die Verkehrszuverlässigkeit wird aber auch bei bestimmten Verstößen gegen Verkehrsvorschriften bestritten, z. B. beim Lenken eines Kraftfahrzeugs ohne Lenkberechtigung.

Um sich zur Fahrprüfung anzumelden, bedarf es in DEUTSCHLAND zudem der Bescheinigungen über die absolvierte theoretische und praktische Ausbildung in einer Fahrschule.

In GROSSBRITANNIEN sind nicht nur die Hürden zum ersten selbständigen Fahren niedriger, auch das Verfahren, an einen Führerschein zu kommen, erweist sich als erheblich unbürokratischer. Führerscheinbewerber besorgen sich die *Application for a driving license*, ein Formular, welches in allen Postdienststellen ausliegt. Erhoben werden in diesem Papier neben den persönlichen Daten eine Selbsteinschätzung zur Sehkraft und zur gesundheitlichen Verfassung. Drei Wochen nach Einsenden des Formulars erhält der Kandidat eine provisorische Fahrerlaubnis, mit der er in Begleitung eines Laienausbilders auf öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Autobahn fahren darf. Später bucht er dann bei der "Driving Standards Agency" Termine für die theoretische und die praktische Prüfung.

Im Prinzip spiegeln diese beiden Beispiele des Zugangs zum Fahren völlig unterschiedliche Philosophien wider, auf die wir bereits hingewiesen haben. Wie sich diese Philosophien auf die formalen Voraussetzungen zum Erwerb des Führerscheins der Klasse B im einzelnen auswirken, wollen wir im folgenden darstellen.

**Tabelle 13** Formale Voraussetzungen für den Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse B

	<b>D</b>	<b>F</b>	<b>GB</b>	<b>I</b>	<b>Ö</b>	<b>SP</b>
<b>Mindestalter in Jahren</b>	18	18	17	18	18 (17) <sup>1)</sup>	18
<b>gesetzliche Verpflichtung zur Ausbildung</b>	X	(X) nur Praxis	-	-	X	X
<b>Sehtest</b>	X	X	X	X	X	X
<b>ärztliche Untersuchung</b>	-	-	-	X	X	X
<b>Kurs "Erste Hilfe" oder "So- fortmaßnahmen am Unfallort"</b>	X	-	-	-	X	-
1) im Rahmen einer vorgezogenen Fahrausbildung						

Der vorige Abschnitt hat beim Vergleich der Ausbildungsmodelle bereits gezeigt, dass im Regelfall das Mindestalter für den Erwerb der Fahrerlaubnis 18 Jahre beträgt. Eine Ausnahme bildet GROSSBRITANNIEN. Dort liegt das Mindestalter bei 17 Jahren. Die britische Regelung gilt schon seit Jahrzehnten, und nach Aussagen von Verantwortlichen der "Driving Standards Agency" bestehen auch keine Absichten, das Mindestalter heraufzusetzen. Man verfolgt allerdings durch verschiedene Maßnahmen eine Strategie, die Ausbildungszeit zu verlängern und auf diese Weise den Zeitpunkt, zu dem die Bewerber ihre Führerscheinprüfung ablegen, etwas nach hinten zu verlagern. Dies führt dazu, dass bei den praktischen Prüfungen des Jahres 1998 nur 23 % der Führerscheinwerber unter 18 Jahre alt waren.

In ÖSTERREICH sehen die aktuellen Neuregelungen im Führerscheinrecht ein Modell der vorgezogenen Fahrausbildung vor, bei dem die Bewerber schon mit 17 Jahren die Prüfung ablegen können. Nach bestandener Prüfung unterliegen sie dann zwar noch speziellen Geschwindigkeitsbeschränkungen und einer Kennzeichnungspflicht des Fahrzeugs bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres, dürfen aber schon selbständig und ohne Begleitung am Straßenverkehr teilnehmen. Die Herabsetzung des Mindestalters im Rahmen der vorgezogenen Fahrausbildung gilt dabei als wesentliches Attraktivitätsmerkmal der hiermit verbundenen Ausbildungsform.

Nach Aussagen der Vertreter des Kuratoriums für Verkehrssicherheit ist eine Evaluierungsstudie zu den Auswirkungen der Ausgabe von PKW-Führerscheinen an 17-Jährige geplant. Erwartet werden in diesem Zusammenhang nicht zuletzt positive Effekte für die Unfallbilanz der motorisierten Zweiradfahrer aufgrund von Verlagerungen in der Verkehrsteilnahme.

Aus deutscher Sicht als selbstverständlich erscheint für den Erwerb der Fahrerlaubnis die gesetzliche Verpflichtung zur Ausbildung in Theorie und Praxis. Gesetzlich zwingend ist eine derartige Regelung für beide Ausbildungsbereiche aber nur in DEUTSCHLAND, ÖSTERREICH und SPANIEN. In DEUTSCHLAND schlägt sich diese Verpflichtung darin nieder, dass zur Anmeldung für die Führerscheinprüfung entsprechende Ausbildungsnachweise vorgelegt werden müssen. Hierin bescheinigt die ausbildende Fahrschule die Erfüllung der geforderten Ausbildungsinhalte. In FRANKREICH bezieht sich die Verpflichtung dagegen nur auf die praktische Ausbildung, der Besuch des Theorieunterrichts in einer Fahrschule ist nicht vorgeschrieben. Gar keine gesetzliche Verpflichtung zur Ausbildung besteht hingegen in GROSSBRITANNIEN. Dort spielt es im Prinzip keine Rolle, wo und wie der Bewerber seine Kenntnisse erworben hat. Einziges Kontrollmittel ist die Führerscheinprüfung. Auch in ITALIEN sind Fahrschüler gesetzlich nicht verpflichtet, eine Ausbildung in einer Fahrschule zu absolvieren. Wenn sie sich allerdings zum Theorieunterricht in einer Fahrschule anmelden, gilt für sie eine Mindestzahl an Unterrichtsstunden, die sie vor der Anmeldung zur Prüfung besucht haben müssen.

Auch hinsichtlich gesundheitlicher Eignungstests variieren die Regelungen in erheblichem Umfang. Einigkeit herrscht allein über die Forderung nach einem Sehtest, der in allen untersuchten Ländern obligatorisch ist. Aber bereits dessen Durchführung weist gewisse Unterschiede auf. So findet der Sehtest in DEUTSCHLAND bei einer amtlich anerkannten Sehteststelle statt. In GROSSBRITANNIEN beschränkt sich der Test dagegen auf das Lesen von Zahlen eines Nummernschildes aus einer Entfernung von 20,5 Metern. Und dieser Test findet im Rahmen der praktischen Prüfung zu deren Beginn statt.

Weitergehende ärztliche Untersuchungen sind standardmäßig in ITALIEN, ÖSTERREICH und SPANIEN vorgeschrieben. In den anderen Ländern erfolgen derartige Untersuchungen nur bei Auffälligkeiten bzw. in begründeten Fällen, wenn beispielsweise der Fahrlehrer gesundheitliche Probleme beim Führer-

scheinbewerber bemerkt. In ÖSTERREICH müssen alle Bewerber ein ärztliches Gutachten eines sachverständigen Arztes für Allgemeinmedizin vorlegen. Das ärztliche Gutachten stuft die Bewerber als "geeignet", "bedingt geeignet" (Auflagen), "beschränkt geeignet" (nur bestimmte Fahrzeuge) oder "nicht geeignet" ein. Auch in ITALIEN müssen die Führerscheinbewerber zu einem anerkannten Arzt gehen, um eine Bescheinigung der gesundheitlichen Eignung einzuholen.

Besonders umfassende gesundheitliche Überprüfungen erfolgen in SPANIEN. Dort müssen Führerscheinbewerber eine Bescheinigung über ein umfangreiches Gutachten vorlegen, das auch psychologische Aspekte einschließt. Dieses Gutachten wird von einem der 1.400 hierfür autorisierten Zentren erstellt, die über das ganze Land verteilt, eingerichtet sind. Die Überprüfung erfolgt in drei Teilen. Zunächst werden durch Fragebogen und Gespräche Aspekte der Allgemeinmedizin abgeklärt. Dieser Teil beinhaltet u. a. auch die Themen Alkohol und Medikamente, außerdem erfolgt ein Hörtest. Im zweiten Teil der Untersuchung prüft ein Augenarzt das Sehvermögen des Bewerbers. Im dritten Teil erfolgt schließlich eine psychologische Untersuchung, die Tests zur Motorik, Koordination und Reaktion beinhaltet. Bei den medizinischen Zentren handelt es sich um private Institutionen. Entsprechend der drei Untersuchungsteile sind mindestens drei Ärzte nötig, um solch ein Zentrum zu eröffnen. Wirtschaftlich stützen sich die Zentren auf die von den Führerscheinbewerbern zu zahlenden Untersuchungsgebühren, die derzeit bei knapp DM 50 liegen. Ein Führerscheinbewerber, der in einem Zentrum die medizinische Prüfung nicht bestanden hat, kann zu einem beliebigen anderen im Land wechseln, um sich erneut untersuchen zu lassen. Zudem existiert eine staatliche Aufsichtsbehörde, die bei widersprüchlichen Ergebnissen oder Unregelmäßigkeiten eingreift.

Es erscheint allerdings zweifelhaft, ob dieses aufwendige Untersuchungsverfahren Ergebnisse zeitigt, die den Aufwand rechtfertigen. Und so halten sich Vertreter des spanischen Verkehrsministeriums mit Aussagen über positive Effekte dieses Verfahrens auch sehr zurück.

Von einer anderen Maßnahme, die nachweislich in der Lage ist, die negativen Unfallfolgen zu mindern, wird dagegen weder in SPANIEN, noch in FRANKREICH, GROSSBRITANNIEN oder ITALIEN Gebrauch gemacht. Die Rede ist hier

von der Verpflichtung zu einem "Erste-Hilfe"-Kurs oder einer Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen am Unfallort. Nur in DEUTSCHLAND und ÖSTERREICH besteht hierzu eine entsprechende Verpflichtung. In den anderen Ländern werden entsprechende Inhalte in unterschiedlicher Intensität im Theorieunterricht mitbehandelt.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich die Unterschiede bei den formalen Zugangsvoraussetzungen zum Führerschein vor allem im Mindestalter, in der Ausbildungspflicht und der Begutachtung der gesundheitlichen Eignung der Führerscheinbewerber niederschlagen. Die Regelungsintensität ist dabei in GROSSBRITANNIEN eher gering, in DEUTSCHLAND und ÖSTERREICH eher hoch. Als überraschend erscheint in diesem Zusammenhang das große Ausmaß medizinischer Untersuchungen in SPANIEN, dessen Nutzen bezweifelt werden darf und das in keinem der anderen Länder eine Entsprechung findet.

### **3.2.2 Die theoretische Ausbildung**

Wie die bisherigen Ausführungen gezeigt haben, bestehen in den untersuchten Ländern unterschiedliche Möglichkeiten, die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten für die Führerscheinprüfung zu erwerben. Die folgende Darstellung beschreibt, welche Form und welchen Umfang die theoretische Ausbildung in den sechs Untersuchungsländern aufweist. Tabelle 14 zeigt in diesem Zusammenhang den Anteil der Fahrschüler, die ihre theoretische Ausbildung in einer Fahrschule erhalten sowie den Umfang des Unterrichts, wobei zwischen gefordertem Mindestumfang und tatsächlichem Unterricht unterschieden wird. Um den geforderten Mindestumfang vergleichbar zu machen, werden die "Unterrichtseinheiten", deren Zahl im Gesetz festgeschrieben ist, in Zeitstunden umgerechnet. Dies ist erforderlich, weil eine "Unterrichtseinheit" in DEUTSCHLAND 45 Minuten, in ITALIEN 60 Minuten und in ÖSTERREICH 50 Minuten umfasst.

**Tabelle 14** Merkmale der theoretischen Ausbildung

	<b>D</b>	<b>F</b>	<b>GB</b>	<b>I</b>	<b>Ö</b>	<b>SP</b>
<b>Anteil der Fahrschüler, die in die Fahrschule gehen</b>	100 % (Pflicht)	99 %	<5 %	88 %	100 % (Pflicht)	80 %
<b>Geforderter Mindestumfang</b>						
• Unterrichtseinheiten	28	-	-	20	40 <sup>1</sup>	-
• Zeitstunden	21			20	33 <sup>1</sup>	
<b>Umfang in der Praxis</b>						
• Unterrichtseinheiten	21 <sup>2</sup>	k. A.	k. A.	20	40	k. A.
• Zeitstunden	16			20	33	
1) gilt für reine Fahrschulausbildung, bei vorgezogener und Laienausbildung weniger						
2) Durchschnittswert auf der Grundlage einer Repräsentativbefragung, vgl. Kap. 4.3						

Da in DEUTSCHLAND und ÖSTERREICH der Besuch einer Fahrschule Pflicht ist, erwerben dort alle Fahrschüler das theoretische Wissen überwiegend von professionellen Fahrlehrern. In den anderen Ländern besteht neben der Ausbildung in einer Fahrschule auch die Möglichkeit des reinen Selbststudiums. Dass ein derartiges Selbststudium nicht zwangsläufig eine hohe Attraktivität besitzt, verdeutlichen die Erfahrungen aus FRANKREICH, ITALIEN und SPANIEN. So gehen in FRANKREICH, ohne dass hierzu eine Verpflichtung besteht, fast alle Führerscheinbewerber in den theoretischen Unterricht der Fahrschulen, in ITALIEN sind es nach Angaben des Fahrschulverbandes 88 % und in SPANIEN nach Schätzungen des Innenministeriums 80 %. Ganz anders sieht die Praxis hingegen in GROSSBRITANNIEN aus. Nur eine kleine Minderheit von weniger als 5 % der Bewerber nimmt am Theorieunterricht in Fahrschulen teil. In GROSSBRITANNIEN wird den Fahrschülern empfohlen, sich anhand des *Highway Code* und eines offiziellen Lehrbuchs der "Driving Standards Agency" auf die Theorieprüfung vorzubereiten. Die Geringschätzung des Theorieunterrichts der Fahrschulen in GROSSBRITANNIEN dürfte im wesentlichen darauf zurückzuführen sein, dass bis Juli 1996 die theoretische Prüfung nur ein Anhängsel von fünf Fragen an die praktische Prüfung darstellte.

In den Ländern ohne Ausbildungspflicht existieren verständlicherweise keine verbindlichen Lehrpläne oder Mindestanforderungen an den Umfang der theoretischen Ausbildung in Fahrschulen. Eine Ausnahme bildet ITALIEN, dort be-

steht zwar keine Verpflichtung, eine Fahrschule zu besuchen, wer sich jedoch dort zum Theorieunterricht anmeldet, muss auch den Mindestumfang an Unterrichtsstunden (20 Stunden) absolvieren. Für diesen Theorieunterricht existiert ein für die Fahrlehrer verbindliches Curriculum.

In FRANKREICH und SPANIEN unterrichten Fahrlehrer anhand von lockeren Leitfäden oder Themenschwerpunkten, die im Führerscheingesetz festgelegt sind. In diesem Zusammenhang äußerten sich die spanischen Ministeriumsvertreter unzufrieden über die Ausbildungsqualität. Dort wird die Wiedereinführung eines Lehrplans diskutiert, der bis 1984 existiert hat, dann aber aufgrund einer Gesetzesänderung wegfiel.

In DEUTSCHLAND und ÖSTERREICH gehen die Fahrschulen hingegen nach Curricula vor, in denen die zu vermittelnden Ausbildungsinhalte festgelegt sind. Dabei liegt der Gesamtumfang in ÖSTERREICH bei reiner Fahrschulausbildung erheblich höher als in DEUTSCHLAND. Österreichische Fahrschüler müssen 40 Unterrichtseinheiten à 50 Minuten absolvieren, deutsche nur 28 à 45 Minuten. Für die Modelle der vorgezogenen bzw. Laienausbildung gelten in ÖSTERREICH reduzierte Mindeststundenzahlen (siehe Kap. 3.1.1).

In der Realität besuchen die Fahrschüler in ITALIEN und ÖSTERREICH den Theorieunterricht nicht länger als unbedingt erforderlich. Auch in DEUTSCHLAND liegen die Durchschnittswerte im Bereich des geforderten Mindestumfangs. Abschnitt 5.3 liefert hierzu auf der Basis einer Repräsentativbefragung weitere Erkenntnisse. Aus den anderen Ländern konnten entsprechende Zahlen nicht verfügbar gemacht werden.

Generell finden moderne Hilfsmittel wie Lern-CDs für den PC in allen Ländern zunehmend Verbreitung. Diese Entwicklung ist auch im Zusammenhang mit Veränderungen bei der Durchführung der theoretischen Prüfung zu sehen (siehe Kap. 3.2.4). Als Besonderheit bei der Ausbildung in DEUTSCHLAND ist zu erwähnen, dass es ausdrücklich verboten ist, im Unterricht Prüfungsbögen probeweise auszufüllen. Damit soll verhindert werden, dass sich die theoretische Ausbildung zum reinen Training für korrektes Ankreuzen entwickelt.

### 3.2.3 Die praktische Ausbildung

Hinsichtlich der praktischen Fahrausbildung zeigte der Vergleich der sechs Untersuchungsländer bereits in Kapitel 3.1, dass den Führerscheinbewerbern unterschiedliche Modelle zum Erlernen der Fahrfertigkeiten angeboten werden. Lässt man die zusätzlichen Ausbildungsmöglichkeiten bei der Armee und der Polizei außer acht, so ergeben sich die in Tabelle 15 dargestellten Verteilungen auf die verschiedenen Ausbildungsmodelle.

**Tabelle 15** Merkmale der praktischen Ausbildung

	D	F	GB	I	Ö	SP
<b>Anteil der Fahrschüler an verschiedenen Ausbildungsmodellen:</b>						
• reine Fahrschulaausbildung	100 %	87 %	(96 %) <sup>1</sup>	92 %	>90 %	99 %
• reine Laienausbildung	./.	<1 %	4 %	8 %	5 %	<1 %
• vorgezogene Fahrausbildung mit begleitetem Fahren	./.	12 %	./.	./.	<5 % <sup>2</sup>	./.
<b>Geforderter Mindestumfang</b>						
• Fahrschule						
> Unterrichtseinheiten	12 <sup>3</sup>	20	-	-	20	-
> Zeitstunden	9	20	-	-	17	-
• Vorgezogene Fahrausbildung	./.		./.	./.		./.
> Unterrichtseinheiten		20			12	
> Zeitstunden		20			10	
<b>Umfang in der Praxis</b>						
• Fahrschule						
> Unterrichtseinheiten	23 <sup>4</sup>	27	30	8	20-25	25-30
> Zeitstunden	17	27	30	8	17-21	21-25
• vorgezogene Fahrausbildung	./.		./.	./.		./.
> Unterrichtseinheiten		20			k. A. <sup>2</sup>	
> Zeitstunden		20				
1) 96 % der Fahrschüler, die zur Prüfung erscheinen, waren <b>ausschließlich oder zusätzlich</b> zur Laienausbildung in der Fahrschule						
2) erst seit dem 01.03.1999 in Kraft						
3) nur besondere Ausbildungsfahrten						
4) Durchschnittswert auf der Grundlage einer Repräsentativbefragung, vgl. Kap. 5.3						

Aufgrund des in DEUTSCHLAND existierenden Fahrschulmonopols erwerben dort alle Fahrschüler ihre Fahrfertigkeiten mit Hilfe professioneller Fahrlehrer. Aber auch in Ländern, in denen die Möglichkeit existiert, per Laienausbildung das praktische Fahren zu lernen, dominiert die Ausbildung durch professionelle Fahrlehrer. Dies zeigt sich am Beispiel von GROSSBRITANNIEN, ITALIEN und SPANIEN. In allen drei Ländern erfolgt die praktische Ausbildung für über 90 % der Fahrschüler in einer Fahrschule. In SPANIEN liegt der Prozentsatz bei nahe 100 %, weil dort die Laienausbildung nur mit einem Fahrzeug möglich ist, das über eine Doppelpedalerie verfügt. Von den italienischen Führerscheinerwerbenden haben hingegen etwa 8 % eine reine Laienausbildung genossen und somit die Prüfung ohne jegliche professionelle Unterweisung absolviert. In GROSSBRITANNIEN ist die Bedeutung der Laienausbildung größer als die Zahlen vermuten lassen, da dort die gemischte Ausbildung mit Fahrlehrern und Laien sehr verbreitet ist. Der angegebene Prozentsatz von 4 % kennzeichnet Fahrschüler, die **ausschließlich** mit Laien fahren lernen und gar keine Fahrstunden mit Fahrlehrern absolvieren. Die gegenteilige Situation, in der Fahrschüler ihre praktische Ausbildung ausschließlich durch Fahrlehrer erfahren, lässt sich leider nicht quantifizieren. Die "Driving Standards Agency" verfügt nicht über Zahlen, wie viele Fahrschüler die Prüfung ablegen, ohne eine einzige Übungsfahrt mit Laien durchgeführt zu haben.

Auch in ÖSTERREICH ist die Zahl der Führerscheinerwerbenden, die eine Laienausbildung genossen haben, sehr gering. Über die Bedeutung der erst im März 1999 eingeführten vorgezogenen Fahrausbildung kann man noch keine Aussage machen. In den ersten zwei Monaten hatten sich etwa 1.000 Fahrschüler für dieses Ausbildungsmodell angemeldet. Die Vertreter des Kuratoriums für Verkehrssicherheit erwarten für die nächsten Jahre eine Zunahme der Anteile alternativer Ausbildungssysteme an der Gesamtzahl der Führerscheinerwerbenden auf 15 bis 20 %.

In vergleichbarer Größenordnung lagen auch in den vergangenen Jahren in FRANKREICH die Anteile der Fahrschüler, die eine vorgezogene Fahrausbildung gewählt hatten. Dieser Anteil ist allerdings in jüngster Zeit auf einen Wert von 12 % gesunken.

Im folgenden betrachten wir den geforderten Mindestumfang und den tatsächlich absolvierten Umfang an Fahrstunden bei der Ausbildung in einer

Fahrschule. Um die Ergebnisse vergleichbar zu machen, müssen wiederum die unterschiedlichen Ansätze zum Zeitumfang einer Unterrichtseinheit berücksichtigt werden. Eine Fahrstunde dauert in DEUTSCHLAND 45, in ÖSTERREICH und SPANIEN 50 und in FRANKREICH und ITALIEN 60 Minuten. In GROSSBRITANNIEN existieren keine entsprechenden Regelungen, eine Fahrstunde dauert aber in der Regel etwa 60 Minuten.

Für die praktische Fahrausbildung in einer Fahrschule sind in DEUTSCHLAND, FRANKREICH und ÖSTERREICH Mindestvorgaben festgelegt. Diese betragen in FRANKREICH und ÖSTERREICH 20 Unterrichtseinheiten. In DEUTSCHLAND sind nur die sogenannten besonderen Ausbildungsfahrten in ihrem Mindestumfang vorgeschrieben; dies sind 12 Unterrichtseinheiten für die Überland- und Autobahnfahrten sowie die Fahrten bei Dämmerung bzw. Dunkelheit. Bezüglich der Grundausbildung gilt in DEUTSCHLAND keine Mindestzahl, hier entscheidet der Fahrlehrer, wann der Fahrschüler für die Fahrprüfung hinreichend ausgebildet ist. In GROSSBRITANNIEN, ITALIEN und SPANIEN bestehen keinerlei Mindestanforderungen an den Umfang an Fahrstunden bei der Ausbildung in einer Fahrschule.

Im Rahmen der Modelle zur vorgezogenen Fahrausbildung verlangen die französischen Regelungen deutlich mehr vorbereitende Fahrstunden in einer Fahrschule als dies in ÖSTERREICH der Fall ist. Während in FRANKREICH die Fahrschüler erst nach 20 Stunden Fahrerfahrung die Ausbildung mit den Laienbegleitern beginnen dürfen, ist dies in ÖSTERREICH schon nach zehnstündiger Fahrübung mit einem professionellen Fahrlehrer der Fall.

Aus allen Ländern liegen Informationen vor, wie viele Unterrichtsstunden die Fahrschüler in der Realität während ihrer Fahrschulaausbildung absolvieren. In DEUTSCHLAND wurden entsprechende Erhebungen im Rahmen der Repräsentativbefragung durchgeführt. Danach absolvieren die Fahrschüler im Schnitt 23,4 praktische Fahrstunden, dies bedeutet ca. 17 Zeitstunden. Für etwa zwei Drittel der Bewerber liegt die Zahl der praktischen Fahrstunden zwischen 16 und 30 Stunden.

In den anderen Ländern stützen sich die Ergebnisse auf die Schätzungen der Vertreter der für die Fahrausbildung zuständigen Institutionen. Nach diesen Informationen absolvieren die Fahrschüler in ÖSTERREICH ihre praktische

Ausbildung ähnlich zügig wie in DEUTSCHLAND. Auf Zeitstunden umgerechnet beträgt der Gesamtumfang ihrer Fahrerfahrung im Schnitt 17 bis 21 Stunden. Etwa 20 bis 25 Stunden benötigen die Fahrschüler in SPANIEN, 27 Stunden sind es in FRANKREICH und schätzungsweise 30 in GROSSBRITANNIEN. Von diesen Zahlen setzen sich die Angaben für die italienischen Führerscheinerwerber deutlich ab. Nach Informationen des Fahrschulverbandes melden sich die Fahrschüler in Italien schon nach durchschnittlich 8 Fahrstunden zur Prüfung an.

Bezüglich der vorgezogenen Fahrausbildung liegen aus ÖSTERREICH noch keine Erfahrungen vor. In FRANKREICH absolvieren die Fahrschüler in der Regel lediglich das vorgeschriebene Pflichtprogramm, über diese Mindeststundenzahl hinaus werden keine Fahrstunden genommen.

Nicht nur der Umfang der praktischen Ausbildung in einer Fahrschule, sondern auch die Inhalte sind in einigen Untersuchungsländern vorgeschrieben. Dies gilt in besonders detaillierter Form für DEUTSCHLAND. Dort ist der praktische Unterricht eingeteilt in eine Grundausbildung und besondere Ausbildungsfahrten. Es existiert ein Katalog von Sachgebieten, die während der Ausbildung behandelt werden müssen. Die besonderen Ausbildungsfahrten sollen nach Abschluss der Grundausbildung durchgeführt werden. Für diese Fahrten ist folgender Mindestumfang vorgeschrieben:

1. Schulung auf Bundes- oder Landstraßen 5 Stunden à 45 min.  
(eine Fahrt mit mindestens zwei Unterrichtseinheiten)
2. Schulung auf Autobahnen 4 Stunden à 45 min.  
(eine Fahrt mit mindestens zwei Unterrichtseinheiten)
3. Schulung bei Dämmerung oder Dunkelheit 3 Stunden à 45 min.

Am Ende der Ausbildung erteilt der Fahrlehrer eine Ausbildungsbescheinigung, in der der Umfang der Grundausbildung (Unterrichtseinheiten) und die absolvierten besonderen Ausbildungsfahrten bestätigt werden. Diese Bescheinigung ist Voraussetzung für die Anmeldung zur Prüfung.

Auch in ÖSTERREICH existiert ein vorgeschriebener Lehrplan für die praktische Ausbildung. Dieser ist jedoch im Vergleich zu den deutschen Vorschriften allgemeiner gehalten und enthält keine Mindeststundenzahlen für bestimmte

Manöver oder Fahraufgaben. Er benennt lediglich die zu vermittelnden Inhalte, gegliedert nach Vorschulung, Grund- und Hauptschulung, Perfektionsschulung sowie Überprüfung. In FRANKREICH wurde 1989 ein *Programme national de formation à la conduite* in Kraft gesetzt, welches die pädagogischen Ziele und die Inhalte der Fahrausbildung enthält. Der Erlass ist sehr umfangreich und zählt auf mehr als 70 Seiten die erforderlichen Fähigkeiten eines Kraftfahrers auf, ohne jedoch einen Lehrplan für die Fahrausbildung aufzustellen. Ähnliches gilt für SPANIEN, dort sind die Anforderungen hinsichtlich Kenntnissen, Fähigkeiten und Verhalten im Kraftfahrgesetz von 1997 in genereller Form festgelegt. Nach Aussagen der Ministeriumsvertreter befindet sich eine Durchführungsvorschrift in Vorbereitung, deren Einführung für Ende 1999 vorgesehen ist. Fahrlehrern in ITALIEN wird ebenfalls kein Curriculum zur praktischen Ausbildung an die Hand gegeben. Sie orientieren sich im Unterricht an den Inhalten der Prüfung. In GROSSBRITANNIEN existiert lediglich ein empfohlener Ausbildungsplan für Fahrlehrer. Es wird angeregt, auf freiwilliger Basis ein Fahrtenbuch zu führen, in dem die Ausbildungsinhalte und -fortschritte protokolliert werden. Nach Aussagen der Vertreter der "Driving Standards Agency" wird jedoch auch in GROSSBRITANNIEN über die Einführung eines verpflichtenden Lehrplans nachgedacht.

Außer in DEUTSCHLAND sind damit in den Untersuchungsländern die Inhalte der praktischen Fahrausbildung entweder gar nicht oder eher allgemein festgeschrieben. Nur in DEUTSCHLAND definiert ein Curriculum bestimmte Fahrmanöver oder -aufgaben sowie Mindestzeiten hinsichtlich des Übungsumfanges. Der Fahrlehrer bestätigt per Ausbildungsbescheinigung die korrekte Einhaltung des Curriculums.

Bezüglich der Methoden in der praktischen Fahrschulung gilt, dass die Fahrstunden im Regelfall im öffentlichen Straßenverkehr mit einem Fahrschulfahrzeug durchgeführt werden. Sogenannte Fahrhöfe sind nur in ÖSTERREICH und SPANIEN von Bedeutung. In ÖSTERREICH muss jede Fahrschule einen Übungshof vorweisen, auf dem die Grundfahrbübungen mit dem Fahrschüler geübt werden. Üblicherweise sind dies die ersten zwei bis vier Unterrichtseinheiten. Da der Fahrschüler diese Übungen ohne Begleitung des Fahrlehrers absolvieren soll, ist der geschützte Verkehrsraum erforderlich. Auch in SPANIEN besitzen die Fahrschulen entweder einen eigenen Fahrhof oder die

Kommunen stellen ein abgeschlossenes Areal zur Verfügung. Für die Ausbildung der Klasse B werden die Höfe allerdings kaum genutzt.

Eine völlig andere Ausbildungshilfe kann im Einsatz von Fahrsimulatoren bestehen. Eine Projektgruppe der Bundesanstalt für Straßenwesen hat sich mit dem Nutzen und vor allem den Problemen, die mit dem Einsatz derartiger Geräte einhergehen, auseinandergesetzt. Hierbei wurde festgestellt, dass

*"der Stand der Entwicklung auf dem Gebiet der Fahrsimulatoren bisher nur für den Zweck Basistraining so weit fortgeschritten ist, dass diese in DEUTSCHLAND bereits in einigen Fahrschulen eingesetzt werden"*

(BRESSENDORF u. a. 1995, S. 67).

Gleichzeitig stellt die Projektgruppe aber auch fest, dass

*"das größte Problem darin besteht, dass momentan nicht belegt werden kann, ob und in welchem Umfang Lernen und Prüfen am Fahrsimulator vorteilhafter gegenüber der herkömmlichen Ausbildung und Prüfung ist" (a. a. O., S. 68).*

Vorteile könnten sich für den Fahrschüler aus einer denkbaren Verringerung der erforderlichen praktischen Unterrichtsstunden ergeben. Nicht nur aus DEUTSCHLAND, sondern auch aus FRANKREICH und GROSSBRITANNIEN sind erste Experimente mit dem Einsatz von Simulatoren in der Fahrausbildung bekannt. In einigen britischen Fahrschulen werden entsprechende Geräte eingesetzt, um Grundfahraufgaben zu üben, bevor sich der Fahrschüler in den öffentlichen Verkehr begibt. In FRANKREICH experimentieren einige größere Fahrschulen mit Simulatoren, kleine Institutionen verzichten aus Kostengründen auf dieses Instrumentarium. Insgesamt gesehen spielt der Einsatz von Simulatoren bisher in der Fahrausbildung keine bedeutsame Rolle und es ist nicht zu erwarten, dass sich hieran kurzfristig etwas ändert.

Zusammenfassend zeigt der Vergleich der praktischen Ausbildung in den sechs untersuchten Ländern, dass die konventionelle Ausbildung in einer Fahrschule überall dominiert. In FRANKREICH wählt zwar ein nennenswerter Anteil der Fahrschüler das Modell der vorgezogenen Ausbildung mit begleitetem Fahren, die Nachfrage ist in den letzten Jahren allerdings rückläufig. In ÖSTERREICH sind die Alternativmodelle gerade erst eingeführt worden.

Der in DEUTSCHLAND, FRANKREICH und ÖSTERREICH vorgeschriebene Mindestumfang für die Fahrstunden in der Fahrschule wird in der Praxis, insbesondere in FRANKREICH, deutlich überschritten. Besonders wenige Fahrstunden absolvieren die Fahrschüler in ITALIEN. DEUTSCHLAND ist in diesem Zusammenhang das einzige Land, in dem nicht nur bestimmte Fahraufgaben vorgeschrieben werden, sondern auch der zeitliche Mindestumfang bestimmter Fahraufgaben festgelegt ist.

Das Fahrenlernen erfolgt dabei in allen Ländern im öffentlichen Straßenraum. Nur in ÖSTERREICH und SPANIEN greift man zum Erlernen der Grundfahraufgaben auf Übungshöfe zurück.

Moderne Technologie wie Fahrsimulatoren haben zum einen wegen ungeklärter didaktischer Konsequenzen und zum anderen wegen der Kosten bisher kaum Einzug in die praktische Fahrausbildung gehalten.

### **3.2.4 Die Führerscheinprüfung**

Die vorangehende Analyse hat die Vielfalt in der Ausbildung der Fahranfänger deutlich gemacht. Allen Ländern gemeinsam ist hingegen die Tatsache, dass die Kandidaten für den Erwerb einer Fahrerlaubnis eine Prüfung ablegen müssen. Diese Prüfung besteht überall aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. In welcher Form diese Prüfungen in den untersuchten Ländern stattfinden, welchen Umfang sie haben, und mit welchen Erfolgsquoten die Fahrschüler diese Prüfungen absolvieren, zeigen die folgenden Ausführungen.

In der Mehrzahl der Länder erfolgt die Theorieprüfung in schriftlicher Form. In GROSSBRITANNIEN gilt diese Regelung allerdings erst seit jüngster Zeit. Früher existierte dort nur eine kurze mündliche Prüfung in Form von fünf Fragen, die den Kandidaten am Ende des praktischen Teils vorgelegt wurden. Fast alle Fahrschüler bestanden diese Prüfung, die Durchfallquote lag bei 1:5.000. Die umfangreichere theoretische Prüfung, der sich Prüflinge heute unterziehen müssen, ist nach Aussagen der "Driving Standards Agency" Konsequenz der entsprechenden EU-Richtlinie. Die britische Fahrlehrerschaft stand dieser Neuerung im übrigen sehr kritisch gegenüber. Das nunmehr auf-

wendigere Prüfungsverfahren hat für die Fahrschüler zu Verzögerungen beim Erwerb der Fahrerlaubnis geführt. Ab dem 01.01.2000 ist zudem vorgesehen, die theoretische Prüfung am PC abzunehmen.

## Die theoretische Fahrerlaubnisprüfung

**Tabelle 16** Merkmale der Theorieprüfung

	<b>D</b>	<b>F</b>	<b>GB</b>	<b>I</b>	<b>Ö</b>	<b>SP</b>
<b>Prüfungsform</b>	Schriftlich	audio-visuell	schriftlich	schriftlich	am PC	schriftlich
<b>Prüfungsumfang</b>						
• Anzahl möglicher Fragen	508+ 364	400	ca. 1.200	ca. 2.700	1.500	2.000
• Anzahl der Prüfungsfragen	30	40	35	30	mind. 15	40
• Dauer der Prüfung	30 min.	60 min.	20-40 min.	30 min.	45 min.	30 min.
Erforderlicher <b>Anteil richtiger Antworten</b> bzw. der möglichen Punktzahl	92 %	88 %	86 %	87 %	80 %	90 %
<b>Durchfallquoten</b>	ca. 20 % <sup>3</sup>	26 % <sup>1</sup>	39 % <sup>2</sup>	30 %	30-40 % <sup>1</sup>	47 % <sup>2</sup>
1) beim ersten Versuch 2) bei einem Prüfungstermin 3) Nach den in Kapitel 5.7 berichteten Ergebnissen einer Repräsentativbefragung bestehen ca. 81 % die theoretische Prüfung im ersten Anlauf.						

Die schriftliche Prüfungsform findet sich in DEUTSCHLAND, GROSSBRITANNIEN, ITALIEN und SPANIEN. In allen genannten Ländern sind Sonderregelungen für Personen vorgesehen, die die Sprache nicht beherrschen. So besteht in DEUTSCHLAND die Möglichkeit, mündlich geprüft zu werden, ggf. unter Hinzuziehung eines vereidigten Dolmetschers. Zudem liegen Prüfungsbögen in insgesamt elf Fremdsprachen vor.

In DEUTSCHLAND erfolgt die theoretische Prüfung anhand eines Fragebogens von 30 Fragen. Der dem Fragebogen zugrundeliegende Fragenpool setzt sich aus 508 Fragen des Grundstoffs und 364 Fragen des Zusatzstoffs zusammen.

Weitere Details zur theoretischen Prüfung in DEUTSCHLAND beschreibt Abschnitt 4.2.3.

In ÖSTERREICH erfolgt die theoretische Prüfung seit 1998 im Multiple-Choice-Verfahren am Computer. Vor diesem Zeitpunkt wurde die Theorieprüfung in mündlicher Form abgenommen. Bei der Umstellung hat man sich entschieden, direkt auf ein EDV-gestütztes Verfahren umzusteigen. Fast alle Fahrschulen besitzen jetzt einen Prüfungsraum, der mit mindestens 6 Computern ausgestattet sein muss. Die Prüfungsfragen werden per Zufallsgenerator aus einem Gesamtfragenkatalog ausgewählt. Für Personen, die im Umgang mit Computern ungeübt sind, gibt es eine Spezialtastatur. In der österreichischen Öffentlichkeit ist die Neuerung positiv aufgenommen worden. Wie bereits erwähnt, wird auch in GROSSBRITANNIEN zum 01.01.2000 die Theorieprüfung am PC eingeführt. Nach Aussagen des Fahrschulverbandes in ITALIEN ist dort eine entsprechende Umstellung zumindest im Gespräch.

Eine abweichende Prüfungsform wird in FRANKREICH praktiziert. Die Prüfung erfolgt audiovisuell. Dem Prüfling wird eine Serie von Diapositiven gezeigt und dazu werden die entsprechenden Fragen von einer Kassette abgespielt. Der Prüfling beantwortet die Fragen schriftlich im Multiple-Choice-Verfahren. Auch in FRANKREICH befindet sich eine Umstellung auf den Einsatz von Computern in Vorbereitung. Die Haltung der Fahrschulen hierzu ist nach Aussagen des französischen Verkehrsministeriums noch offen.

In der Mehrzahl der Untersuchungsländer müssen die Kandidaten zwischen 30 und 40 Fragen in der Prüfung beantworten. Lediglich in ÖSTERREICH liegt die Anzahl niedriger, dort ist zudem eine differenziertere Fragetechnik eingeführt worden. Bei bestimmten Fragen erfolgt eine zweite, vertiefende Frage nach den Hintergründen der Thematik, die klären soll, ob der Fahrschüler ein tiefergehendes Verständnis besitzt oder nur Ankreuzverhalten trainiert hat. In ITALIEN werden zu 10 verschiedenen Verkehrszeichen oder Verkehrssituationen jeweils drei Fragen gestellt, die mit JA oder NEIN zu beantworten sind, so dass der Umfang insgesamt 30 Fragen beträgt.

Die Prüfungsfragen bzw. -dias werden aus einem Gesamtkatalog herausgezogen, der in seinem Umfang in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich ist. Während in ITALIEN die Prüfer aus einem Fundus von 2.700 Fragen schöpfen

können, existieren in FRANKREICH nur 400 mögliche Verkehrssituationen auf Dias. Für die nahe Zukunft ist dort geplant, die Anzahl auf 1.000 zu erhöhen.

In der Regel dauert eine mündliche Prüfung etwa 20 bis 40 Minuten. Nur in FRANKREICH ergibt sich aufgrund der besonderen Prüfungsform ein deutlich höherer Zeitbedarf. Von den Kandidaten wird verlangt, dass sie zwischen 80 und über 90 % der Fragen richtig beantworten bzw. der möglichen Punktzahl erreichen. Dass diese Anforderungen durchaus als hoch einzuschätzen sind, stellen die Durchfallquoten unter Beweis: Ein Viertel bis die Hälfte der Prüfungskandidaten versagen bei der theoretischen Prüfung. Bei den in Tabelle 16 angegebenen Zahlen aus den verschiedenen Untersuchungsländern ist zu beachten, dass die Ergebnisse nicht unmittelbar vergleichbar sind. In FRANKREICH und ÖSTERREICH handelt es sich bei den Angaben um den Anteil der Fahrschüler, die im ersten Versuch scheitern. Die Zahlen aus GROSSBRITANNIEN und SPANIEN beziffern die Anteile der Kandidaten, die generell bei den Prüfungen durchfallen, unabhängig davon, ob es sich um Wiederholer handelt oder nicht. Besonders hoch liegen die Durchfallquoten in SPANIEN. Ein Splitt der Ergebnisse nach Provinzen zeigt dort für 1998, dass in mehreren Regionen des Landes die Durchfallquoten über 50 % betragen.

In allen Ländern ist die theoretische Prüfung prinzipiell beliebig oft wiederholbar. In ÖSTERREICH wird allerdings nach dem fünften Fehlversuch eine verkehrspsychologische Untersuchung angeordnet. Den Kandidaten in ITALIEN werden bürokratische Erschwernisse auferlegt, wenn sie mehrmals durchfallen. Bei der Anmeldung erhalten sie eine *foglio rosa*, die zur Durchführung von insgesamt drei Prüfungen berechtigt, eine theoretische und zwei praktische oder umgekehrt. Sind diese drei Versuche verbraucht, ohne dass der Fahrschüler beide Prüfungsteile bestanden hat, muss er eine neue Berechtigung beantragen. Auch in DEUTSCHLAND gilt eine dreimonatige Wartefrist, wenn eine Prüfung nach zweimaliger Wiederholung nicht bestanden wurde.

### **Die praktische Fahrerlaubnisprüfung**

Voraussetzung für das Ablegen der praktischen Fahrprüfung ist in allen Ländern das Bestehen der Theorieprüfung.

**Tabelle 17** Merkmale der Praxisprüfung

	<b>D</b>	<b>F</b>	<b>GB</b>	<b>I</b>	<b>Ö</b>	<b>SP</b>
<b>Ort der Prüfung</b>	Real- verkehr	Real- verkehr	Real- verkehr ggf. Prüfhof	Real- verkehr	Real- verkehr Prüfhof	Real- verkehr
<b>Dauer</b>	Mind. 45 min.	20 min.	40 min.	20 min.	25 min.	25 min.
<b>Durchfallquoten</b>	20 %-30 % <sup>3</sup>	50 % <sup>1</sup>	57 % <sup>2</sup>	13 %	30-40 % <sup>1</sup>	53 % <sup>2</sup>
1) beim ersten Versuch 2) bei einem Prüfungstermin 3) vgl. Abschnitt 5.7						

In allen untersuchten Ländern finden die praktischen Prüfungen mit einem Fahrschulfahrzeug im normalen öffentlichen Verkehr statt. In GROSSBRITANNIEN und ÖSTERREICH werden darüber hinaus Teile der Prüfung auf einem Fahrhof abgehalten. Die Fahrschüler absolvieren dort bestimmte Fahrmanöver, bevor es auf die Strecke geht. Während dieser Teil der Prüfung in ÖSTERREICH standardmäßig durchgeführt wird, gilt dies in GROSSBRITANNIEN nur, sofern ein Fahrhof in der Umgebung des Prüfortes erreichbar ist.

Die Dauer der praktischen Prüfung variiert zwischen den untersuchten Ländern stark. In DEUTSCHLAND ist sie besonders lang, dort schreibt die Prüfungsrichtlinie eine Mindestdauer von 45 Minuten vor, sofern der Bewerber nicht schon vorher gezeigt hat, dass er den Anforderungen **nicht** gewachsen ist. Auch in GROSSBRITANNIEN ist die Prüfungsdauer mit 40 Minuten vergleichsweise lang. Dies gilt allerdings erst seit dem 04. Mai 1999 aufgrund der Einführung einer neuen Prüfungsvorschrift. In FRANKREICH, ITALIEN, ÖSTERREICH und SPANIEN dauert die Prüfung 20 bzw. 25 Minuten. Eine Verlängerung von 20 auf 30 Minuten befindet sich in FRANKREICH in Planung, um den Anforderungen der EU-Führerscheinrichtlinie gerecht zu werden.

In der Mehrzahl der untersuchten Länder führt der Prüfer während der Fahrt ein Protokoll. Diese Protokollformulare enthalten Manöver und Fahraufgaben, die absolviert werden müssen. Hierzu gehören beispielsweise Aspekte wie Tempogestaltung, Fahrstreifenwechsel, Überholen usw. Besonders detailliert sind die deutschen Vorschriften. Dort werden in der Prüfungsrichtlinie der Inhalt und die Fehlerbewertung von zu absolvierenden Fahraufgaben genau be-

schrieben. Außerdem werden Fehlverhaltensweisen angegeben, die bei einmaligem und solche, die bei wiederholtem Auftreten zum Abbruch der Prüfungsfahrt führen. Zudem existiert eine Liste von 18 Verkehrssituationen, für die jeweils die geforderte Häufigkeit während einer Prüfungsfahrt festgelegt ist.

Generell führen die Prüfungsfahrten in allen Ländern über Straßen innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften. Die deutschen Richtlinien schreiben vor, dass etwa die Hälfte der Prüfungsdauer für Strecken außerhalb geschlossener Ortschaften zu verwenden ist, möglichst unter Einschluss der Autobahn. Mindestens jede fünfte Prüfungsfahrt soll über die Autobahn führen. Hinsichtlich der Autobahn stellt sich die Situation in den restlichen Untersuchungsändern anders dar. In GROSSBRITANNIEN ist die Autobahn als Prüfungsstrecke ausdrücklich ausgeschlossen, da das Autobahnnetz viel zu dünn ist und von zahlreichen Prüfungsorten des Landes aus eine Fahrt bis zur nächsten Anschlussstelle unzumutbar wäre. Auch in ÖSTERREICH ist eine Autobahnfahrt für die Prüfung nicht vorgesehen. In FRANKREICH, ITALIEN und SPANIEN führt die Prüfungsfahrt in der Praxis selten über die Autobahn. Vielfach ist es die Autobahngebühr, die als Hinderungsgrund gilt.

In der Mehrzahl der Länder liegen die Durchfallquoten bei der praktischen Prüfung im Schnitt höher als bei der theoretischen. In ÖSTERREICH fallen 30 bis 40 % beim ersten Versuch durch, in FRANKREICH sind es 50 %. Über 50 % betragen die Durchfallquoten in GROSSBRITANNIEN und SPANIEN. Sie erreichen Spitzenwerte von 60 % in den spanischen Großstädten Madrid und Barcelona. Weitaus besser sind die Ergebnisse in DEUTSCHLAND. Die Angaben zur Durchfallquote, wie sie sich aus Befragungen ergeben, liegen zwischen 20 % und 30 %. Dies dürfe nicht zuletzt das Ergebnis einer besseren und besser strukturierten praktischen Ausbildung sein. Übertroffen wird dieses Ergebnis allerdings deutlich von den italienischen Fahrschülern. Nach Angaben des Fahrerschulverbandes liegt die Durchfallquote bei nur 13 %. Dies ist umso erstaunlicher, als in ITALIEN die Fahrschüler mit Abstand die wenigsten Fahrstunden absolvieren. Ob italienische Fahrschüler besonders schnell die Fertigkeiten erwerben oder ob die Prüfungsanforderungen dort erheblich geringer einzu-stufen sind, kann anhand der verfügbaren Informationen leider nicht beantwortet werden.

Unterschiedlich sind nicht nur die Erfolgsquoten bei der Prüfung, sondern auch die Möglichkeiten, nach einem Versagen in der Prüfung diese zu wiederholen.

In FRANKREICH ist die Zahl der möglichen Wiederholungsprüfungen begrenzt, insgesamt sind nur fünf Versuche erlaubt. In den anderen Ländern kann die Prüfung beliebig oft wiederholt werden, wobei verschiedene Beschränkungen gelten. In ÖSTERREICH müssen die Kandidaten nach dem vierten Fehlversuch eine verkehrspsychologische Untersuchung ablegen, in ITALIEN gilt die Regelung der *foglio rosa* (insgesamt drei Versuche für Theorie und Praxis, danach neue Beantragung eines Prüfungsverfahrens) und in DEUTSCHLAND beginnt eine dreimonatige Wartefrist nach dem zweiten erfolglosen Wiederholungsversuch.

Fasst man die Ergebnisse des Vergleichs der Führerscheinprüfung in den sechs untersuchten Ländern zusammen, so zeigt sich, dass die theoretische Prüfung in der Mehrzahl der Länder in schriftlicher Form stattfindet. ÖSTERREICH setzt seit neuestem Computer ein, dort müssen alle Bewerber die Prüfung am PC ablegen. In FRANKREICH wird die Präsentation von Dias in Verbindung mit Prüfungsfragen nach dem Multiple-Choice-Verfahren praktiziert, eine Umstellung auf den Einsatz von Computern befindet sich in Planung. Die Anzahl der Prüfungsfragen und der zeitliche Umfang der Prüfungsdauer sind in den untersuchten Ländern vergleichbar. Die Kandidaten müssen 30 bis 40 Fragen beantworten, wobei in ÖSTERREICH ein Konzept verfolgt wird, bei dem mit Zusatzfragen das Hintergrundwissen bzw. vertiefte Kenntnisse zu einer Hauptfrage geprüft werden. Die Prüfungen dauern etwa 20 bis 40 Minuten, nur in FRANKREICH nimmt die audiovisuelle Prüfungsform eine Stunde in Anspruch. Die Durchfallquoten liegen in einem Bereich von 30 bis 40 %, nur in SPANIEN fallen sie mit fast 50 % deutlich höher aus. Die Prüfungen sind im Prinzip beliebig oft wiederholbar, in ÖSTERREICH müssen die Fahrschüler nach dem fünften Fehlversuch allerdings zur verkehrspsychologischen Untersuchung. Die bestandene Theorieprüfung ist in allen Ländern Voraussetzung für die Anmeldung zur praktischen Prüfung.

Diese praktische Fahrprüfung findet in einem Fahrschulfahrzeug statt und führt über öffentliche Straßen. Nur in GROSSBRITANNIEN und ÖSTERREICH werden Teile der Prüfung auf einem Prüfhof absolviert. In allen Untersu-

chungsländern führen die Prüfungsfahrten sowohl über Straßen innerhalb als auch außerhalb geschlossener Ortschaften. Die Autobahn wird allerdings nur in DEUTSCHLAND mehr oder weniger regelmäßig eingeschlossen. In GROSSBRITANNIEN findet die Autobahn aufgrund der geringen Netzdichte und der unzumutbaren Entfernungen zur nächsten Anschlussstelle bei der Prüfung gar keine Berücksichtigung. In ÖSTERREICH gibt es ebenfalls keine entsprechende Vorschrift und in FRANKREICH, ITALIEN und SPANIEN entfällt häufig die Fahrt über die Autobahn wegen der Benutzungsgebühren.

In DEUTSCHLAND und GROSSBRITANNIEN dauern die Fahrprüfungen mit 40 bis 45 Minuten vergleichsweise lange. In den anderen Ländern beträgt die Dauer 20 bis 25 Minuten. Bei der praktischen Prüfung fallen im Schnitt mehr Kandidaten durch als bei der theoretischen. Dies gilt nur für ITALIEN nicht. Dort liegt die Durchfallquote mit 13 % deutlich niedriger als in den anderen Untersuchungs-ländern. In DEUTSCHLAND fallen 20 bis 30 % der Kandidaten bei der praktischen Prüfung durch. In FRANKREICH, GROSSBRITANNIEN und SPANIEN liegen die Durchfallquoten bei 50 % oder mehr. Möglichkeiten zur Wiederholung von nicht bestandenen Prüfungen bestehen überall, unterschiedlich sind nur deren Zahl bzw. die Auflagen, an die die Wiederholungen geknüpft sind.

### **3.2.5 Die Ausbilder und Prüfer**

Die bisherigen Ausführungen haben gezeigt, dass trotz der Möglichkeiten zum Selbststudium der theoretischen Grundlagen und der Ausbildung im praktischen Fahren durch Laien, wie sie in einigen Ländern bestehen, die Mehrzahl der Fahrschüler in den sechs untersuchten Ländern die Fahrausbildung in Fahrschulen mit professionellen Ausbildern absolviert. Im folgenden wollen wir nun beleuchten, welche Ausbildung und Qualifikation diese Ausbilder sowie die Prüfer, die über die Eignung eines Führerscheinbewerbers entscheiden, besitzen müssen. Dabei vergleichen wir zunächst die Zugangsvoraussetzungen und die Ausbildung der Fahrlehrer. Anschließend widmen wir uns den Prüfern und den für die Prüfung zuständigen Organisationen.

## Ausbildung der Fahrlehrer

**Tabelle 18** Qualifikation der Fahrlehrer

	D	F	GB	I	Ö	SP
<b>Zugangsvoraussetzungen</b>	22 Jahre abgeschl. Berufsausbildung	FS 1 Jahr mittlerer Schulabschluss	FS 4 Jahre -	21 Jahre mittlerer/höherer Schulabschluss	27 Jahre mittlerer/höherer Schulabschluss	FS 2 Jahre mittlerer Schulabschluss
<b>Ausbildungsdauer</b>	10 Monate	7 Monate	-	-	4-5 Monate	2-3 Monate
<b>Fortbildung</b>	alle 4 Jahre	-	Lizenz-erneuerung erforderlich alle 4 Jahre	-	-	-
FS = Führerscheinbesitz						

In allen Untersuchungsländern ist für Fahrlehrer ein Mindestalter gefordert. Das Mindestalter ist dabei entweder in entsprechenden Vorschriften konkret festgelegt oder es ergibt sich indirekt aus Mindestanforderungen bezüglich der Dauer des Führerscheinbesitzes. Danach dürfen in FRANKREICH Personen schon nach einem Jahr Führerscheinbesitz Fahrlehrer werden, in SPANIEN müssen es zwei Jahre sein. In DEUTSCHLAND und ITALIEN gelten dagegen Mindestaltersgrenzen von 22 bzw. 21 Jahren, und in GROSSBRITANNIEN ergibt sich ein vergleichbares Mindestalter aufgrund der vorgeschriebenen Mindestdauer von vier Jahren für den Führerscheinbesitz. Deutlich höher liegt das Zugangsalter zum Fahrlehrerberuf in ÖSTERREICH, dort schreibt das Gesetz eine Mindestaltersgrenze von 27 Jahren vor.

In DEUTSCHLAND gibt es in diesem Zusammenhang im zuständigen Ministerium Überlegungen, das Mindestalter weiter herunterzusetzen, um einen echten Ausbildungsberuf "Fahrlehrer" zu schaffen. Ob und wann eine derartige Regelung allerdings Realität wird, gilt noch als offen.

Schulische Zugangsvoraussetzungen für Fahrlehrer definieren die Länder DEUTSCHLAND, FRANKREICH, ITALIEN, ÖSTERREICH und SPANIEN. Hierbei zeigt sich, dass die Anforderungen sehr moderat und keineswegs mit denen anderer pädagogischer Berufe vergleichbar sind. Für DEUTSCHLAND gilt, dass

Fahrlehrer eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf vorweisen müssen. Allerdings wird auch hier von verantwortlicher Stelle überlegt, ob diese Voraussetzungen an den Beruf des Fahrlehrers in Zukunft angehoben werden sollten, wobei die Anforderungen aber auch nicht zu hoch sein sollen.

In FRANKREICH und SPANIEN wird ein mittlerer Schulabschluss, vergleichbar der deutschen mittleren Reife gefordert. In ÖSTERREICH und ITALIEN findet sich in diesem Zusammenhang eine Besonderheit, die damit zusammenhängt, dass dort zwischen *"Fahrlehrer"* und *"Fahrschullehrer"* unterschieden wird. *"Fahrlehrer"* geben ausschließlich praktischen Fahrunterricht. Für diese Gruppe der Fahrlehrerschaft reicht die mittlere Reife. *"Fahrschullehrer"*, die auch theoretischen Unterricht geben, müssen dagegen ein Abitur vorweisen.

Außer in GROSSBRITANNIEN und ITALIEN müssen die Fahrlehrer in allen Untersuchungsländern eine spezifische Ausbildung absolvieren und mit einer Prüfung erfolgreich abschließen. Dabei stellt sich die Ausbildung in DEUTSCHLAND seit den jüngsten Änderungen im Fahrlehrergesetz vergleichsweise umfangreich dar. Dort absolvieren die Fahrlehrer eine zehnmonatige Ausbildung, die geteilt ist in eine Grund- und eine berufspraktische Zusatzausbildung. Die Grundausbildung erfolgt in einer Fahrlehrerausbildungsstätte, dauert 5 1/2 Monate und schließt mit einer Prüfung ab. Daraufhin erhält der Bewerber eine befristete Fahrlehrerlaubnis und absolviert eine Art Referendariat in einer Ausbildungsfahrschule. Diese zweite Ausbildungsphase beinhaltet praktischen und theoretischen Unterricht mit Hospitationen und schließt mit Lehrproben ab. Der erfolgreiche Abschluss dieser Ausbildung berechtigt zur Ausübung des Berufes als angestellter Fahrlehrer in einer Fahrschule. Zur Eröffnung einer eigenen Fahrschule muss der Fahrlehrer weitere Qualifikation erwerben.

Auch in ÖSTERREICH gibt es ein sogenanntes duales Ausbildungssystem für Fahrlehrer. Dort sind in Lehrplänen die Unterrichtsinhalte mit zugehörigem Umfang festgeschrieben. Danach umfasst die theoretische Ausbildung eines Fahrlehrers 285 Unterrichtseinheiten. Ein Fahrschullehrer muss zusätzlich 45 Unterrichtseinheiten in Pädagogik und Unterrichtsübungen (z. B. Gruppendynamik) absolvieren. Anschließend erfolgt die praktische Ausbildung, die das Mitfahren und das Erteilen von Fahrunterricht unter Lernkontrolle beinhaltet. Den Abschluss bilden die Prüfungen vor einer Kommission in Theorie und Pra-

xis. Nach Aussagen der Vertreter des Kuratoriums für Verkehrssicherheit benötigen die Bewerber im Schnitt 4 bis 5 Monate für diese Ausbildung.

In SPANIEN müssen Bewerber eine Eingangsprüfung bestehen, die einer Führerscheinprüfung vergleichbar ist, nur dass die Zahl der erlaubten Fehler reduziert ist. Danach werden sie mit entsprechender Literatur zu den Themen Mechanik, Gesetze, Psychologie, Pädagogik usw. zum Selbststudium veranlasst. Dieses Selbststudium dauert in der Regel etwa zwei Monate, anschließend werden die Inhalte geprüft. An diese Prüfung schließt sich ein zehnwöchiger Ausbildungskurs in einer der zentralen Ausbildungsstätten in Madrid, Bilbao oder Barcelona an. Abgeschlossen wird die Ausbildung auch dort mit einer Prüfung.

In FRANKREICH spricht das am 19. Mai 1999 verabschiedete Gesetz *Loi Sécurité Routière* eine Reihe von Bedingungen an, die Zulassung und Ausbildung von Fahrlehrern betreffend. Zielsetzung der Bemühungen ist es, im Rahmen der 7-monatigen Ausbildung, die Professionalität der Fahrlehrer zu stärken. Dort ist auch von *réactualisation des connaissances*, also dem Auffrischen des Wissens die Rede. Dies ist besonders bedeutsam, da regelmäßige Fortbildungen zum Erhalt oder zur Steigerung der Qualifikation der Fahrlehrer bisher kaum Verbreitung finden. Eine rühmliche Ausnahme bildet DEUTSCHLAND. Dort wurde mit der jüngsten Gesetzesänderung eine Fortbildungspflicht eingeführt, die einen dreitägigen Lehrgang alle vier Jahre verbindlich vorschreibt.

In GROSSBRITANNIEN und ITALIEN ist die Ausbildung der Fahrlehrer weniger formalisiert. Es finden allerdings in jedem Fall Prüfungen als Zugangsvoraussetzung zur Berufsausübung statt. Dabei ist es völlig unerheblich, in welchem Zeitraum und auf welche Weise der Fahrlehrerkandidat sein Wissen erlangt hat, es zählt nur die bestandene Prüfung.

In GROSSBRITANNIEN besteht allerdings eine gewisse Kontrolle über die Qualifikation der Fahrlehrer durch die Pflicht, die Lizenz alle vier Jahre zu erneuern. Die Lizenzverlängerung bedarf einer erfolgreichen Prüfung. Es existiert ein Graduierungssystem, nach dem die Fahrlehrer entsprechend ihrer Prüfungsergebnisse eingestuft werden. Für die Grade 6 und 5 bleibt es bei dem Vier-Jahres-Zeitraum für die regelmäßige Überprüfung. Bei Grad 4 erfolgt der

nächste Test nach zwei Jahren, bei den Graden 3 und 2 schon nach wenigen Monaten. Bei unzureichenden Prüfungsergebnissen kann die Lizenz entzogen werden.

### **Qualifikation der Prüfer**

In allen untersuchten Ländern müssen Führerscheinbewerber ihre Eignung in einer theoretischen und einer praktischen Prüfung nachweisen. Die Prüfungen werden von staatlichen Stellen oder staatlich beauftragten Organisationen abgenommen. In keinem Land dürfen die Fahrlehrer die Prüfung durchführen. Es gilt demnach nicht das akademische Prinzip, nach dem die ausbildende Person auch die Prüfung durchführt. In DEUTSCHLAND werden die Prüfungen von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr abgenommen.

In FRANKREICH handelt es sich bei den Prüfern um *inspecteurs du permis de conduire* des Verkehrsministeriums. Diese Inspektoren werden zentral in einer Ausbildungsstätte in Nevers ausgebildet. Dort finden auch Fortbildungsgänge für Prüfer statt. Nach Aussagen des Ministeriums sind zur Zeit etwa 700 Inspektoren im Einsatz.

In GROSSBRITANNIEN liegt das Monopol für die Fahrprüfungen bei der "Driving Standards Agency". Sie bildet ihre Prüfer in einem sechswöchigen Grundkurs aus und überwacht anschließend etwa 2 Jahre deren Arbeit durch eine Art Supervision. Gezielte Fortbildung findet kaum statt. Zur Zeit sind etwa 1.400 Prüfer als Angestellte der DSA im Einsatz.

Für die Prüfung der italienischen Fahrschüler ist die *motorizzazione civile*, eine dem Verkehrsministerium zuzuordnende Institution, zuständig. Bei den Prüfern handelt es sich in der Regel um Verwaltungsbeamte, die ihre Qualifikation in einer verwaltungsinternen Prüfung nachweisen müssen. Eine Fortbildung der Prüfer findet nicht statt.

In ÖSTERREICH wird die computergestützte Theorieprüfung durch Personal ohne besondere fachliche Qualifikation beaufsichtigt. Die praktische Prüfung führen ermächtigte Sachverständige durch, die bestimmte Qualifikationen

vorweisen müssen. Es ist allerdings nicht festgelegt, wie diese Qualifikation festgestellt werden soll (Kursnachweise oder Prüfungen). Gefordert sind drei Jahre Tätigkeit im Verkehrswesen und eine besondere Schulung in Prüfungspsychologie. Alle vier Jahre müssen die Prüfer an einem Fortbildungslehrgang teilnehmen.

In SPANIEN erfolgt die Prüfung durch Personal der *Jefaturas provinciales de tráfico*. Diese Prüfer werden in einem sechswöchigen Kurs ausgebildet, der in Madrid zentral für alle Bewerber stattfindet. Spezielle Voraussetzungen sind für diese Ausbildung nicht erforderlich. Die Kandidaten kommen häufig aus der Verwaltungslaufbahn. In unregelmäßigen Abständen erfolgt eine Fortbildung der Prüfer. Dies geschieht besonders nach Änderungen von Verkehrsvorschriften. Im Mittel nimmt der Prüfer etwa alle drei Jahre an einem Fortbildungslehrgang teil.

Fasst man die Erkenntnisse zur Qualifikation von Fahrlehrern und Prüfern zusammen, so wird deutlich, dass die Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf und die Ausbildung zum Fahrlehrer in den untersuchten Ländern große Unterschiede aufweisen. Ein vergleichsweise hohes Mindestalter ist in ÖSTERREICH vorgeschrieben, dort kann man erst mit 27 Jahren den Beruf des Fahrlehrers ergreifen. Fahrschullehrer müssen dort zudem ein Abitur vorweisen. In DEUTSCHLAND gestaltet sich seit den jüngsten Änderungen im Fahrlehrergesetz die Ausbildung sehr umfangreich, sie dauert 10 Monate und enthält eine berufsspezifische Zusatzausbildung in Form eines Referendariats. Während die Ausbildung in FRANKREICH, ÖSTERREICH und SPANIEN ebenfalls über mehrere Monate läuft, erfolgt in GROSSBRITANNIEN und ITALIEN eine vergleichsweise knappe Ausbildung der Fahrlehrer. Regelmäßige Fortbildungen während der Berufsausübung finden bisher kaum Verbreitung. In DEUTSCHLAND existiert seit neuestem eine Fortbildungspflicht und in GROSSBRITANNIEN besteht die Pflicht zur regelmäßigen Erneuerung der Lizenz.

Die Prüfungen werden in allen Untersuchungsländern nicht von den Fahrlehrern, sondern von staatlichen Stellen bzw. staatlich beauftragten Organisationen abgenommen. Im Ländervergleich ist kein einheitliches Ausbildungsprofil des Prüfpersonals zu erkennen, die Prüfer besitzen sehr unterschiedliche Qualifikationen.

### **3.3 Ansätze und Erfahrungen mit Auflagen für Fahranfänger und einer mehrstufigen Fahrausbildung**

Um die Risiken von Fahranfängern zu mindern, sind in vielen Industrienationen Konzepte entwickelt worden, die eine Reihe von Maßnahmen für die Anfangsphase des Fahren-lernens vorsehen. Hierbei handelt es sich zum einen um Auflagen, denen Fahranfänger unterworfen werden oder um Vorgaben zu einer ergänzenden oder mehrstufigen Ausbildung. Wie derartige Auflagen aussehen können, und was man von ihnen erwarten kann, beschreibt der erste Punkt dieses Abschnitts. Mit den Erfahrungen zu einer ergänzenden und mehrstufigen Ausbildung beschäftigt sich anschließend Punkt 3.3.2.

Da alle hier diskutierten Auflagen und Ausbildungsregelungen einen eher restriktiven Charakter tragen, der dem eigentlichen Ziel des Führerscheinerwerbs, nämlich einer unbegrenzten Erweiterung des individuellen Frei-raums, eher entgegen steht, gilt das Interesse des dritten Punktes dieses Abschnitts den Einstellungen der Fahranfänger zu derartigen Regelungen. Auf der Grundlage aktueller Befragungsdaten beschreiben wir dort das durchaus kontroverse Meinungsbild der jungen Fahrer.

#### **3.3.1 Auflagen und deren Verbreitung**

Auflagen für Fahranfänger dienen der Risikominderung. Eine derartige Verringerung des Risikos lässt sich zum einen durch eine Reduktion der Gefahrenexposition erzielen, z. B. dadurch, dass Fahranfänger zu ungünstigen Zeiten, wie etwa bei Nacht, nicht fahren dürfen. Das Risiko lässt sich jedoch auch dadurch mindern, dass dem Fahrer spezifische Auflagen gemacht werden, die seine Freiheiten einschränken und ihm sagen, wie er sich zu verhalten hat.

Für beide Typen von Auflagen gilt, dass sie dann besonders effektiv sind, wenn sie bei den Faktoren ansetzen, die in besonderer Weise risikosteigernd wirken. Wie in Kapitel 2 bereits deutlich wurde, sind für das Unfallgeschehen junger Fahrer folgende Merkmale typisch:

- zu schnelles Fahren
- Fahren bei Nacht
- Fahren unter Alkoholeinfluss

Daher finden sich in der Liste der Auflagen für Fahranfänger Geschwindigkeitsbegrenzungen, besondere Vorschriften zum Alkoholgenuss und außerhalb Europas, vor allem in Staaten der USA, Nachtfahrverbote.

Neben diesen Auflagen, die der unmittelbaren Risikominderung dienen, gibt es weitere, wie etwa die Kennzeichnungspflicht des Fahrzeugs von Fahranfängern oder das Verbot der Mitnahme von Personen.

Betrachtet man zunächst die Verbreitung von Auflagen in den sechs Untersuchungsländern, fällt auf, dass manche der oben angesprochenen Maßnahmen, wie beispielsweise ein Nachtfahrverbot, überhaupt keine Verbreitung finden. Einzelne Länder wie GROSSBRITANNIEN verzichten sogar völlig auf Auflagen für Fahranfänger nach Erhalt des Führerscheins. Zudem sind die Auflagen von Land zu Land sehr unterschiedlich.

Ein Nachtfahrverbot für Fahranfänger gibt es, wie bereits festgestellt, in keinem der sechs Länder, obwohl eine derartige Maßnahme, wie die Erfahrungen aus den USA zeigen, sehr effektiv sein kann. Die Nachtfahrbeschränkungen sind dort bundesstaatlich geregelt. So ist Fahranfängern beispielsweise in Massachusetts das Fahren zwischen 1:00 und 4:00 h und in New York sogar zwischen 21:00 und 5:00 h untersagt. Bereits 1985 wurde die Effizienz der Nachtfahrverbote in den USA nachgewiesen. WILLIAMS berichtet über eine Verringerung der Unfallzahlen der Fahranfänger (junger Fahrer) in diesen Stunden zwischen 25 % und 69 % (WILLIAMS 1985, zit. nach SCHLAG + SCHLEGER 1995, S. 707). Spätere Untersuchungen bestätigen die positiven Resultate (vgl. TWISK, 1998, S. 23-24).

Eine Expertengruppe unter der Leitung von PFUNDT formulierte 1993, dass durch derartige Beschränkungen mit großer Wahrscheinlichkeit auch in DEUTSCHLAND Sicherheitsgewinne zu erzielen wären, selbst wenn es nicht gelingt, die Einhaltung der Verbote durch ausreichende Überwachung sicherzustellen (PFUNDT, S. 14).

Die Frage, warum weder in DEUTSCHLAND noch in den anderen Untersuchungsländern Nachtfahrverbote für Fahranfänger oder junge Fahrer existieren, wird von Fahranfängern, Fahrlehrern und Politikern in gleicher Weise beantwortet: Eine solche Regelung gilt als nicht durchsetzbar, wobei im zuständigen deutschen Ministerium durchaus konstatiert wird, dass es sachliche Gründe gäbe, die für eine derartige Regelung sprächen. Im Vergleich zu den USA spielt sicherlich die Tatsache eine Rolle, dass der Zugang zum Führerschein in den USA und in Europa von der Philosophie her unterschiedlich geregelt ist. In den USA spielt die formale Ausbildung eine geringere Rolle. Die Fahranfänger, in aller Regel jünger als ihr Pendant in Europa, starten mit einer Vielzahl von Auflagen, aber mit einer vergleichsweise bescheidenen Ausbildung. Sie müssen sich als Fahrer bewähren, und nach erfolgreicher Bewährung werden die Auflagen für Anfänger Schritt für Schritt zurückgenommen.

In Europa spielt dagegen die formale Ausbildung eine größere Rolle, Auflagen haben nur eine nachgeordnete Bedeutung. Zudem verdeutlicht Tabelle 19, dass hinsichtlich der gemachten Auflagen große Unterschiede zwischen den sechs Untersuchungsländern herrschen. Auch dies überrascht.

**Tabelle 19** Auflagen für Fahranfänger nach Erhalt der Fahrerlaubnis

	D	F	GB	I	Ö	SP
<b>Nachtfahrverbot</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Alkoholverbot</b>	-	-	-	-	24 Monate 0,1 ‰	24 Monate 0,3 ‰
<b>Geschwindigkeitsbegrenzung</b>	-	24 Monate	-	36 Monate	1)	12 Monate
<b>Kennzeichnung des Fahrzeugs</b>	-	24 Monate "A"	-	-	1) "L 17"	12 Monate "L"
<b>Probezeit</b>	24 Monate	2)	-	-	24 Monate	-
1) im Rahmen der vorgezogenen Lenkberechtigung bis zum 18. Lebensjahr 2) verschärfte Punkteregelung während der ersten 24 Monate						

Ein Beispiel hierfür ist der Umgang mit einem Alkoholverbot oder zumindest einem niedrigeren Grenzwert für Fahranfänger. TWISK (1998, S. 49) weist auf die positiven Effekte derartiger Grenzen hin, wobei er betont, dass sie mindestens die ersten zwei Jahre und nicht nur ein Jahr gelten sollten. Aber auch andere Experten sind sich weitgehend darüber einig, dass ein Alkoholgrenzwert von 0,0 ‰ den quantitativen Umfang alkoholbedingter Unfälle deutlich senken würde (so SCHLAG + SCHLEGER, 1995, S. 707).

Eine entsprechende Auflage existiert aber nur in ÖSTERREICH. Sie gilt dort für die ersten zwei Jahre des Besitzes der Fahrerlaubnis (0,1 ‰). Während des gleichen Zeitraums dürfen in SPANIEN Fahranfänger mit maximal 0,3 ‰ ein Fahrzeug lenken. Gespräche mit deutschen Vertretern der Legislative zeigen, dass man einer 0,0 ‰ Regelung weit weniger skeptisch gegenübersteht als etwa einem Nachfahrverbot. Allerdings vertritt man gleichzeitig die Meinung, dass die Problematik der Promille-Grenze längst nicht mehr so dramatisch sei wie vor zwei Jahren, als noch die alte 0,8 ‰ Regelung in Kraft war. Zudem wird darauf verwiesen, dass Alkohol insbesondere ein Problem der 21- bis 24-Jährigen ist, ein Alkoholverbot der Jüngeren also im Prinzip nichts bringe. Zudem wird auf die Schwierigkeiten verwiesen, eine derartige Regelung zu überwachen. Würde man dieses Argument allerdings auf alle Verkehrsvorschriften anwenden, wäre eine Vielzahl von Regelungen verzichtbar. Es sei hier nur an die hohe Dunkelziffer bei Alkoholfahrten oder die Vielzahl der unkontrollierten Geschwindigkeitsüberschreitungen erinnert. Zum anderen übersieht eine solche Argumentation, dass auch von einer Regelung bei beschränkter Kontrolle ein verhaltenssteuernder Effekt ausgeht. Die Senkung der zulässigen Blutalkoholgrenze auf 0,5 ‰ und die gesunkene Zahl alkoholbedingter Unfälle in DEUTSCHLAND im Jahre 1998 haben dies deutlich gezeigt.

Vor diesem Hintergrund kam die bereits zitierte Expertenrunde unter Leitung von PFUNDT 1993 zu dem Ergebnis, dass

*"... unter Berücksichtigung der Erfahrung mit anderen Maßnahmen, die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit angeregt worden sind, bezweifelt wird, dass Auflagen der genannten Art – obwohl sie praktisch die einzige Möglichkeit darstellen dürften, für Fahranfänger wirklich nennenswerte Sicherheitsgewinne zu erzielen – 'durchsetzbar' sind." (PFUNDT 1993)*

Die Möglichkeiten der Durchsetzbarkeit scheinen dabei von Land zu Land verschieden zu sein. Und so wundert es nicht, dass sich auch deutliche Unterschiede zwischen den Ländern hinsichtlich der Auflage, Geschwindigkeitsbegrenzungen für Fahranfänger anzuordnen, finden. Während DEUTSCHLAND und GROSSBRITANNIEN auf eine derartige Maßnahme verzichten, unterliegen Fahranfänger in SPANIEN einem 12-monatigen und in FRANKREICH einem 24-monatigen besonderen Tempolimit. In ITALIEN beträgt der Zeitraum sogar 36 Monate. In ÖSTERREICH sind die Fahranfänger, die den Führerschein bereits mit 17 Jahren im Rahmen der vorgezogenen Lenkberechtigung erworben haben, bis zum Erreichen des 18. Lebensjahres von einer Geschwindigkeitsbeschränkung betroffen. Im einzelnen sehen die Regelungen folgendermaßen aus:

**Tabelle 20** Länder mit Geschwindigkeitsbeschränkungen für Fahranfänger

	Tempolimit <i>Landstraße</i>		Tempolimit <i>Autobahn</i>	
	Fahranfänger	allgemein	Fahranfänger	allgemein
FRANKREICH	70 km/h	90 km/h	110 km/h	130 km/h
ITALIEN	90 km/h	90/110 <sup>1</sup> km/h	100 km/h	130 km/h
ÖSTERREICH	80 km/h	100 km/h	100 km/h	130 km/h
SPANIEN	80 km/h	90 km/h	80 km/h	120 km/h
	1) Schnellstraßen mit Richtungstrennung			

Eine Kennzeichnung der Fahrzeuge von Fahranfängern ist für die ersten 24 Monate in FRANKREICH und für die ersten 12 Monate in SPANIEN vorgesehen. In FRANKREICH und ÖSTERREICH gibt es eine Kennzeichnungspflicht für diejenigen, die von der vorgezogenen Fahrausbildung nach dem Modell des begleiteten Fahrens Gebrauch machen.

Eine derartige Kennzeichnung des Fahrzeugs, die von manchen als stigmatisierend abgelehnt wird, entlastet zumindest in gewissem Umfang den Fahranfänger von dem Druck, der im Alltag von den übrigen Fahrern ausgeht. Wie Gespräche mit Fahranfängern zeigen, fühlen sich diese oft genötigt, sich der Fahrweise der Allgemeinheit in einer Weise anzupassen, der sie sich im Prinzip noch gar nicht gewachsen fühlen. Dass diese Maßnahme tatsächlich kontrovers beurteilt wird, zeigt sich im Punkt 3.3.3 zum Ende dieses Abschnitts.

Eine Probezeit für Fahranfänger gilt in DEUTSCHLAND und ÖSTERREICH. In beiden Ländern erhalten Ersterwerber den Führerschein nur auf Probe. Die Probezeit dauert 24 Monate. In diesem Zeitraum gelten besondere Regelungen bei der Ahndung von Verstößen gegen Verkehrsvorschriften. Je nach Häufigkeit und Schweregrad der Vergehen tritt eine Verlängerung der Probezeit in Kraft oder die Fahranfänger werden zur Teilnahme an einer Nachschulung bzw. einem Aufbauseminar verpflichtet. Am Ende der Sanktionsskala steht in beiden Ländern der Entzug der Fahrerlaubnis. Auf die in DEUTSCHLAND geltenden Regelungen des Führerschein auf Probe geht Abschnitt 4.2.5 näher ein.

In Frankreich gilt zwar derzeit noch keine Probezeit für Fahranfänger im Sinne eines Führerschein auf Probe. Aktuelle Gesetzesänderungen sehen jedoch verschärfte Regelungen beim Punktsystem für Fahranfänger vor. Danach erhalten Fahranfänger in den ersten 24 Monaten nach dem Führerscheinwerb für bestimmte Verstöße gegen Verkehrsvorschriften mehr Punkte abgezogen als andere Fahrer. Diese Maßnahme zielt in eine ähnliche Richtung wie die deutschen und österreichischen Regelungen des Führerschein auf Probe.

Zusammenfassend wird eines deutlich: Das vorhandene Arsenal an Maßnahmen zur Bekämpfung der hohen Unfallgefährdung von Fahranfängern wird bisher in keinem der Untersuchungsländer auch nur annähernd ausgeschöpft. Insbesondere die Auflagen zur Begrenzung von Fahrzeiten, erlaubter Höchstgeschwindigkeiten und ein völliges Alkoholverbot bieten nach den bisherigen Erfahrungen ein Potential erheblicher Sicherheitsgewinne.

Eine andere Option, die Sicherheitssituation von Fahranfängern zu verbessern, besteht in der Einrichtung einer mehrstufigen Fahrausbildung. Was von einem derartigen Vorgehen zu erwarten wäre, soll im folgenden Abschnitt dargestellt werden.

### 3.3.2 Erfahrungen mit einer mehrstufigen Ausbildung

Bevor wir über die Erfahrungen mit verschiedenen Formen der mehrstufigen Ausbildung berichten, gilt es, die unterschiedlichen Konzepte, die sich hinter diesem Begriff verbergen, deutlich zu machen.

Mehrstufige Ausbildung kann zum einen bedeuten, dass **alle** Fahranfänger sich gezwungenermaßen nach der ersten Ausbildungsphase und dem Erhalt einer vorläufigen Fahrerlaubnis einer zweiten Ausbildungsphase unterziehen müssen. In der juristischen Terminologie handelt es sich hier um einen generalpräventiven Ansatz, weil eben jeder Fahranfänger betroffen ist.

Diesem generalpräventiven Ansatz stehen "spezialpräventive" Ansätze gegenüber, bei denen ausschließlich auffällig gewordene Fahranfänger einer weiteren Ausbildung unterzogen werden.

Ergänzt werden diese beiden Modelle der Zweistufigkeit durch eine Variante, die man als optionale Zweistufigkeit bezeichnen könnte. Hier unterziehen sich Fahranfänger auf freiwilliger Basis einer zweiten Ausbildungsstufe, ohne dass eine Verpflichtung zu dieser Aus- und Fortbildung besteht.

Die längsten Erfahrungen mit einer verpflichtenden mehrstufigen Fahrausbildung liegen aus Norwegen vor. Dort wurde 1979 eine für alle verpflichtende zweiphasige Fahrausbildung eingeführt. Das ursprüngliche Konzept hierfür sah in etwa so aus, dass nach einer umfangreichen ersten Phase der Ausbildung (30 Stunden Theorie und 20 Stunden praktisches Fahren) und einer entsprechenden Prüfung ein vorläufiger Führerschein erteilt wurde. Frühestens nach vier Monaten und längstens nach 24 Monaten war dann eine zweite Ausbildungsphase zu bewältigen. Diese bestand ursprünglich aus einem vierstündigen Theoriekurs sowie vier Stunden Fahrt im Dunkeln und einem ebenfalls vierstündigen Glattfahrbahn-Kurs. Evaluierungsstudien haben allerdings gezeigt, dass weder der einstündige Glattbahn-Kurs der ersten Phase noch die vierstündige Glattbahnausbildung der zweiten Phase einen positiven Einfluss auf das Unfallrisiko haben. Insbesondere der Kurs in Phase 2 hatte sogar negative Auswirkungen auf die Unfallhäufigkeit, vor allem für die jungen männlichen Fahrer. Dies hat die Verantwortlichen veranlasst, die Glattfahrbahnkur-

se aus dem Lehrprogramm zu entfernen. Das definitive Curriculum wurde 1990 in Kraft gesetzt.

Abgesehen von den negativen Erfahrungen mit den Glattbahn-Kursen hat sich das norwegische Modell bewährt, wobei ein Vergleich mit anderen Ländern wegen der besonderen Rahmenbedingungen wie dem hohen Anteil von Fahrten bei Dunkelheit und Glätte schwer fällt. Positive Effekte waren insbesondere bei der Risikogruppe junger Männer über 20 Jahre bei Tag und auf trockener Fahrbahn zu verzeichnen. Dass jedoch auch derartige Konzepte kein Allheilmittel sind und ausschließlich positive Ergebnisse zeitigen, verdeutlicht die Tatsache, dass Schleuderunfälle zugenommen haben, und dass die Unfallbilanz junger Fahrerinnen sich nicht veränderte (vgl. BÄCHLI-BIÉTRY, S. 24).

Gerade am Beispiel der Glattbahn-Kurse wird aber auch deutlich, welche Schwierigkeiten die Gestaltung des Curriculums bereitet. So gilt es insbesondere in der zweiten Phase, solche Dinge zu meiden, die den Fahranfänger in seinem Selbstbewusstsein zu sehr stärken und ihn in dem Glauben wännen, schwierige Situationen nun sicher zu beherrschen.

Ein wesentliches Problem, mit dem jede zweite Ausbildungsphase in besonderer Weise konfrontiert ist, besteht darin, dass nach etwa 5.000-10.000 km Fahrerfahrung das Selbstvertrauen der Fahranfänger schneller wächst als die Zunahme der Fahrfertigkeiten. Das Selbstvertrauen überholt quasi die Fahrfertigkeiten und der Anfänger fährt dann "über seine Verhältnisse".

Die zweite Ausbildungsphase hat somit nicht nur die Aufgabe, Defizite in Theorie und Praxis aufzuarbeiten, sondern sie muss auch erreichen, dass das Selbstvertrauen in die eigenen Fähigkeiten sich weiterhin an den tatsächlichen Möglichkeiten orientiert. Alle Lerninhalte, die das Selbstbewusstsein weiter steigern, sind insoweit kontraproduktiv. Gleichzeitig ist bei einer zweiten Ausbildungsphase zu bedenken, dass Fahranfänger kein homogenes Klientel sind. LAAPOTTI hat beispielsweise gezeigt, dass eine geschlechtsspezifische Ausbildung vonnöten wäre, weil männliche Fahranfänger eher hinsichtlich Motivation und Einstellungen Defizite aufweisen, weibliche Fahranfänger dagegen eher Probleme bei der Fahrzeugbeherrschung haben. Auf geschlechtsspezifische Reaktionen weisen auch, wie bereits erwähnt, die Evaluierungsergebnisse der Zwei-Phasen-Ausbildung in Norwegen hin.

Neben diesen echten Formen einer zweistufigen Fahrausbildung – ein ähnliches Konzept wie in Norwegen findet sich in Finnland, das dort 1989 eingeführt wurde – bevorzugen einige Länder den spezialpräventiven Ansatz, d. h. dort müssen sich nur auffällig gewordene Fahranfänger einer zweiten Ausbildung unterziehen. Der im folgenden Kapitel beschriebene Führerschein auf Probe in DEUTSCHLAND ist ein Beispiel für diese Vorgehensweise. Kennzeichnend für den Führerschein auf Probe ist, dass mit der Probezeit weder spezielle Auflagen verbunden sind, noch dass es eine Art der Betreuung für den Fahranfänger gibt. Da die präventive Wirkung des Führerscheins auf Probe sehr begrenzt ist – nach einer Evaluierungsuntersuchung von MEEWES und WEISSBRODT aus dem Jahre 1992 verringerte sich ausschließlich die Unfallbeteiligung in der jüngsten männlichen Altersklasse bei Innerortsunfällen um 5 % – fällt das Urteil der Fachwelt bei einem Vergleich generalpräventiver und spezialpräventiver Ansätze eindeutig zugunsten einer generellen zweiten Ausbildungsphase aus. SCHLAG formuliert dies wie folgt:

*"Eine reine Bewährungsregelung wie der Führerschein auf Probe scheint mit seiner spezialpräventiven Ausrichtung in der Sicherheitswirkung generalpräventiven Maßnahmen für **alle** Führerscheinneulinge unterlegen." (SCHLAG, 1995, S. 708)*

Ähnlich äußert sich BÄCHLI-BIÉTRY für die Schweiz, wo derzeit an einem Konzept der zweistufigen Ausbildung gearbeitet wird.

Eine deutsche Expertengruppe aus Vertretern von Ministerien, Verbänden, Universitäten unter Federführung des Gesamtverbandes der Versicherungswirtschaft und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates hat 1996/97 bereits ein Rahmenkonzept für eine zweiphasige Fahrausbildung entwickelt, dessen politische Umsetzung nach Expertenmeinung allerdings eher unwahrscheinlich zu sein scheint.

Vor dem Hintergrund fehlender Regelungen zu einer generellen zweiten Ausbildungsphase existieren in verschiedenen Ländern Maßnahmen und Konzepte, durch Aus- und Weiterbildung auf freiwilliger Basis die Unsicherheit von Fahranfängern zu verringern. Ein Beispiel hierfür ist in DEUTSCHLAND die Aktion "Jugend fährt sicher". Hierbei handelte es sich um einen Modellversuch in den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Hamburg und Rheinland-Pfalz, an dem junge Fahrer freiwillig teilnehmen konnten. Wesentliche Elemente des Modellversuchs waren:

- ⇒ eine verlängerte theoretische Ausbildung (zusätzliche Inhalte: 'Leben und Lernen im Straßenverkehr', 'Erlebniswelt Straßenverkehr', 'Junge Fahrer und Fahranfänger im Straßenverkehr – Die anderen und wir')
- ⇒ die Durchführung des theoretischen Unterrichts in geschlossenen Kursen (an Stelle des üblichen 'Jeder kommt, wann er will'-Systems)
- ⇒ die Durchführung der praktischen Ausbildung anhand eines systematisch aufgebauten Lehrplans ('Stufenausbildung')
- ⇒ Rückmeldungen zu den Lernfortschritten anhand eines Übersichtsplanes über die Inhalte der Stufenausbildung
- ⇒ insgesamt 5 Informationsschreiben nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis ('Tips zum sicheren Autofahren'), verteilt über einen Zeitraum von ca. 1/2 bis 1 1/2 Jahren nach der Fahrerlaubnisprüfung
- ⇒ Erfahrungsaustausch nach ca. einem halben Jahr Fahrpraxis
- ⇒ Angebot zum Sicherheitstraining ca. ein halbes Jahr nach dem Erfahrungsaustausch, zum Teil durch den jeweiligen Fahrlehrer organisiert

*Der Erfahrungsaustausch als eigentliches 'Kernstück' des Modellversuchs bestand aus zwei Gruppensitzungen von jeweils 135 Minuten Dauer und einer Gruppenfahrt zwischen den beiden Sitzungen."*  
(MAYNTZ 1997, S. 265)

Bedingt durch die Freiwilligkeit der Teilnahme an diesem Modellversuch überrascht es wenig, dass sich hier vor allem sicherheitsorientierte Fahranfänger einfinden, seltener dagegen Vertreter der eigentlichen Problemgruppen. Als Konsequenz dieser Vorauswahl der Kandidaten konnten in einer evaluierenden Einstellungsbefragung kaum Wirkungen der Maßnahmen nachgewiesen werden (vgl. MAYNTZ, S. 266).

Ebenfalls auf freiwilliger Basis wurde in GROSSBRITANNIEN eine zweite Ausbildungsphase unter dem Titel "PASS PLUS" eingerichtet. Ein sechsteiliger Kurs, bestehend aus einem Theoriemodul und fünf Modulen praktischen Fahrens, soll dem Anfänger ein Jahr nach Erhalt des Führerscheins helfen, seine Fähigkeiten zu verbessern.

Nach erfolgreichem Absolvieren der sechs Trainingssitzungen, die Fahren in der Stadt, außerhalb der Stadt, bei schlechten Wetterbedingungen, bei Nacht und auf zwei- und dreistreifigen Landstraßen sowie auf der Autobahn umfassen, erhält der Kandidat ein Zertifikat der Driving Standards Agency, also der Prüfbehörde für die Fahrerlaubnis. Der Anreiz dieser Zusatzausbildung liegt

darin, dass die Anfänger nicht nur ihre Kenntnisse und Fähigkeiten verbessern, sondern dass die meisten der britischen Versicherungen bei Vorlage des Zertifikats einen Rabatt gewähren.

Fasst man die Erfahrung zusammen, wird folgendes deutlich: Da ein Großteil der Fahrsozialisation erst in der Phase nach der Erteilung des Führerscheins stattfindet, bedürfen Fahranfänger in dieser kritischen Phase der Hilfe. Diese Hilfe kann in Angeboten bestehen, die freiwillig akzeptiert werden oder aber unbeachtet bleiben. Für die Sicherheit der Betroffenen und auch der übrigen Verkehrsteilnehmer wäre es jedoch vorteilhafter, wenn alle Fahranfänger in dieser zweiten Phase betreut würden. Wie dabei die zweite Ausbildungsstufe ausgestaltet sein sollte, und ob sie für alle in der gleichen Weise und mit gleichen Inhalten verbunden sein sollte, sind Fragen, auf die erst eine konkrete Antwort gegeben werden kann, wenn mehr Erfahrungen über eine derartige Ausbildungsform vorliegen.

### **3.3.3 Die Einstellungen junger deutscher Fahrer zu Auflagen und einer zweiten Ausbildungsphase**

Die vorangehenden Ausführungen dieses Kapitels haben verdeutlicht, dass vielfältige Maßnahmen denkbar sind, das Risiko junger Fahrer bzw. von Fahranfängern zu reduzieren. Nur ein Teil derartiger Maßnahmen betrifft die Ausbildung, mindestens ebenso bedeutsam, möglicherweise sogar wichtiger, sind Maßnahmen, die die Rahmenbedingungen bestimmen, unter denen sich Fahranfänger bewegen.

Unter dem Blickwinkel der Realisierbarkeit von Maßnahmen erweist es sich nun als wichtig herauszufinden, welche Einstellungen die Betroffenen zu den verschiedenen Maßnahmen haben. Zwar sollte man nicht davon ausgehen, dass nur solche Maßnahmen, denen von vornherein eine große Akzeptanz entgegengebracht wird, eine Chance auf Realisierbarkeit hätten, denn Akzeptanz ist beeinflussbar und Veränderungen unterworfen. Aber sicherlich ist es einfacher, solche Maßnahmen einzuführen oder durchzusetzen, denen von vornherein ein hohes Maß an Akzeptanz entgegengebracht wird.

Die folgende Tabelle, in der acht unterschiedliche Maßnahmen nach dem Grad ihrer Akzeptanz aufgelistet werden, verdeutlicht, dass zwischen den einzelnen Vorschlägen erhebliche Bewertungsunterschiede existieren.

**Tabelle 21** Akzeptanz von Maßnahmen seitens junger Fahrer

Rang	Art der Maßnahme	Rangwert <sup>1</sup>
1	Völliges Alkoholverbot für Führerscheinneulinge während der ersten beiden Jahre	2,24
2	Verpflichtende Teilnahme an einem <b>kostenlosen</b> Sicherheitstraining nach einem Jahr Fahrerfahrung	2,34
3	Allen Führerscheinneulingen ein Jahr nach der Fahrprüfung <b>kostenloses</b> Informationsmaterial zum sicheren Fahren übersenden	2,55
4	Kennzeichnung der Fahrzeuge von Führerscheinneulingen während der ersten 12 Monate mit einem großen "L"	3,05
5	Verpflichtung zur <b>kostenpflichtigen</b> Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining nach einem Jahr Fahrerfahrung	3,15
6	Verpflichtender Besuch von Treffen mit anderen Fahranfängern zum Erfahrungsaustausch	3,18
7	Verpflichtung zum Besuch eines vertiefenden <b>kostenpflichtigen</b> theoretischen Unterrichts von maximal 12 Stunden, ein Jahr nachdem man den Führerschein gemacht hat	3,37
8	Verbot für Führerscheinneulinge, während der ersten zwei Jahre bei Nacht zwischen 22:00 h und 5:00 h zu fahren	3,78
		N = 1.241
1)	Der Rangwert wurde für jedes Item anhand einer Bewertung, die von SEHR GUT = 1 bis SEHR SCHLECHT = 5 reicht, ermittelt. Je niedriger der Rangwert, desto besser die Bewertung.	

Überraschenderweise erhält dabei ein völliges Alkoholverbot für Führerscheinneulinge während der ersten beiden Jahre des Fahrerlaubnisbesitzes den höchsten Grad an Zustimmung unter den jungen Fahrern. Relativ dicht folgt auf Platz 2 die verpflichtende Teilnahme an einem kostenlosen Sicherheitstraining. Kostenpflichtige Maßnahmen, sei es ein Sicherheitstraining (Platz 5) oder weiterer theoretischer Unterricht (Platz 7) landen deutlich negativer beurteilt auf den unteren Rangplätzen.

Maßnahmen der Weiterbildung sollten die Fahranfänger also möglichst nicht kostenmäßig belasten. Diese Argumentation ist verständlich, wenn man bedenkt, dass der Erwerb des Führerscheins die jungen Leute in DEUTSCHLAND im Schnitt bereits über DM 2.000 kostet.

Dies bedeutet auf der anderen Seite nicht, dass Maßnahmen, die nichts oder kaum etwas kosten, grundsätzlich befürwortet würden. So wird die Kennzeichnung der Fahrzeuge von Fahranfängern kontrovers beurteilt, und nahezu einhellig ist die Ablehnung von Nachtfahrverboten. Wie die Beurteilung der acht Maßnahmen im einzelnen aussieht, zeigt die folgende Tabelle.

**Tabelle 22** Beurteilung von Maßnahmen im einzelnen seitens junger Fahrer

	Beurteilung				
	sehr gut	gut	weniger gut	schlecht	sehr schlecht
Völliges Alkoholverbot für Führerscheinneulinge während der ersten beiden Jahre	44 %	19 %	13 %	13 %	10 %
Verpflichtende Teilnahme an einem <b>kostenlosen</b> Sicherheitstraining nach einem Jahr Fahrerfahrung	29 %	33 %	18 %	14 %	6 %
Allen Führerscheinneulingen ein Jahr nach der Fahrprüfung <b>kostenloses</b> Informationsmaterial zum sicheren Fahren übersenden	22 %	33 %	20 %	17 %	7 %
Kennzeichnung der Fahrzeuge von Führerscheinneulingen während der ersten 12 Monate mit einem großen "L"	15 %	24 %	22 %	21 %	18 %
Verpflichtung zur <b>kostenpflichtigen</b> Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining nach einem Jahr Fahrerfahrung	11 %	23 %	24 %	25 %	18 %
Verpflichtender Besuch von Treffen mit anderen Fahranfängern zum Erfahrungsaustausch	7 %	24 %	27 %	26 %	16 %
Verpflichtung zum Besuch eines vertiefenden <b>kostenpflichtigen</b> theoretischen Unterrichts von maximal 12 Stunden, ein Jahr nachdem man den Führerschein gemacht hat	6 %	18 %	29 %	27 %	20 %
Verbot für Führerscheinneulinge, während der ersten zwei Jahre bei Nacht zwischen 22:00 h und 5:00 h zu fahren	7 %	11 %	16 %	30 %	36 %
N = jeweils 1.241					

Hierbei wird deutlich, dass eine Null-Promille-Regelung für die ersten beiden Jahre des Fahrerlaubnisbesitzes von 44 % als "sehr gut" eingestuft wird. Die Zustimmung seitens der Frauen ist dabei deutlich ausgeprägter als die der Männer. 51 % aller befragten Frauen (N = 644) hielten eine derartige Regelung für sehr gut. Bei den Männern (N = 597) beurteilten nur 37 % eine derartige Regelung als sehr gut. Deutliche Unterschiede sind in diesem Zusammenhang auch zwischen Ost und West zu verzeichnen: Während 60 % der befragten jungen Fahrer in den neuen Bundesländern (N = 248) eine derartige Maßnahme mit "sehr gut" bewerten, liegt der entsprechende Anteil im Westen (N = 993) bei nur 40 %.

Die Bewertung der Maßnahme "Null-Promille für Fahranfänger" ist im übrigen die einzige, bei der sich derartig deutliche Bewertungsunterschiede zwischen Männern und Frauen und zwischen Ost und West feststellen lassen, für alle anderen in Tabelle 21 und Tabelle 22 ausgewiesenen Maßnahmen sind derartige Unterschiede nicht feststellbar.

Ein interessantes Ergebnis ergibt sich bei einem Vergleich der Beurteilung durch Fahranfänger, die in Unfälle verwickelt waren mit solchen, die bisher unfallfrei gefahren sind. Hier zeigt sich folgendes: Diejenigen, die in ihrer Fahrkarriere bereits einen oder mehrere schwere Unfälle (Unfälle mit Personenschaden) erlitten haben, stehen einem Alkoholverbot deutlich kritischer gegenüber als solche, die unfallfrei geblieben sind. 39 % derjenigen, die in Unfälle mit Personenschaden verwickelt waren (N = 108) halten eine Null-Promille-Regelung für schlecht oder sehr schlecht. Die Vergleichszahl für diejenigen, die bisher unfallfrei geblieben sind, liegt dagegen nur etwa halb so hoch bei 21 %. Auf Ablehnung stößt eine Null-Promille-Regelung für Fahranfänger also insbesondere bei der gefährdeten Gruppe, die bereits durch schwere Unfälle aufgefallen ist.

Eine Umfrage der Technischen Universität Dresden aus dem Jahre 1999 für das Land Sachsen bestätigt die hohe Akzeptanz einer Null-Promille-Regelung. Dort stuften 80 % der Befragten eine derartige Maßnahme als "sehr wirksam" zur Bekämpfung von Unfällen von Fahranfängern ein. Damit rangiert auch dort die Null-Promille-Regelung mit großem Abstand vor allen anderen Maßnahmen auf dem ersten Platz (vgl. STERN + SCHLAG).

Der zweitgrößte Effekt wird einem obligatorischen Sicherheitstraining zugeschrieben, das allerdings – wie eingangs bereits erwähnt – kostenlos sein müsste. Kostenpflicht reduziert die Zustimmung zu dieser Maßnahme dramatisch.

Das Fahrsicherheitstraining rangiert auch bei der Umfrage in Sachsen hinsichtlich der vermuteten Wirksamkeit hinter der Null-Promille-Regelung an zweiter Stelle. Gleichzeitig verdeutlicht die dort vorgenommene Umfrage, dass anderen Maßnahmen wie

- Einbau eines Unfalldatenschreibers (55 %)<sup>1</sup>
- Begrenzung der Leistung des Autos während der Probezeit (44 %)
- höhere Strafen für Fahranfänger, die Verkehrsverstöße begehen (35 %)

durchaus eine Wirkung zugeschrieben werden. Maßnahmen wie

- Geschwindigkeitsbegrenzungen für Fahranfänger während der Probezeit oder (8 %)
- Autofahren zunächst ein Jahr lang nur in Begleitung von erfahrenen Autofahrern (19 %)

gelten dagegen kaum als geeignet, das Unfallrisiko junger Fahrer zu senken.

In ihrer Wirksamkeit noch niedriger eingeschätzt werden nur Nachtfahrverbote. 70% der befragten jungen Fahrer in Sachsen halten eine derartige Maßnahme für unwirksam und auch in der im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführten Repräsentativbefragung landen Nachtfahrverbote auf dem letzten Platz. Wie Tabelle 22 zeigt, halten zwei Drittel der Befragten eine derartige Maßnahme für "schlecht" oder "sehr schlecht".

<sup>1</sup> Die Prozentsätze geben den Anteil wieder, die eine derartige Maßnahme für "sehr wirksam" oder "wirksam" halten.

Die Ergebnisse beziehen sich auf eine Umfrage in Sachsen N = 138.

Eine negative Einstellung äußern die jungen Fahrer auch gegenüber einer **Tempobegrenzung** während der Probezeit, einer Regelung, die in FRANKREICH, ITALIEN, ÖSTERREICH und SPANIEN für Autobahnen und Landstraßen existiert.

Auf die Frage nach der vermuteten Wirksamkeit einer derartigen Begrenzung antworteten die 138 jungen Fahranfänger in Sachsen wie folgt:

Eine Tempobegrenzung wäre...

... unwirksam	56,5 %
... wenig wirksam	35,5 %
... wirksam	6,5 %
... sehr wirksam	1,5 %.

Noch deutlicher wird die ablehnende Haltung, wenn man feststellt, dass die jungen Fahrer glauben, dass eine derartige Begrenzung nur von 10 % ihrer Freunde akzeptiert würde, und dass nur 8 % selbst eine Geschwindigkeitsbegrenzung akzeptieren würden.

Spätestens hier wird deutlich, dass die Bewertung einer Maßnahme durch die Öffentlichkeit kein zuverlässiges Kriterium für deren Qualität ist, sondern allein deren Akzeptanz wiedergibt, denn sowohl Tempolimits wie auch Nachtfahrverbote haben sich in der Realität vielerorts bewährt.

Ein differenziertes Meinungsspektrum herrscht unter Fahranfängern auch hinsichtlich einer zweiten Ausbildungsphase. Wie die folgende Tabelle zeigt, sind immerhin mehr als zwei Drittel der Meinung, dass eine zweite Ausbildungsphase eine gute Sache sei. Nur 31 % halten eine zweite Stufe für mehr oder weniger unnötig. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass es den jungen Fahrern bei einer derartigen zweiten Stufe vor allem um eine weitere Ausbildung im praktischen Fahren und nicht um ein Aufarbeiten der bisherigen Erfahrungen geht. Eine zweite Phase, die nur in Form theoretischen Unterrichts ablaufen würde, findet nur sehr geringe Zustimmung.

**Tabelle 23** Beurteilung einer zweiten Ausbildungsphase durch Fahranfänger

Eine zweite Ausbildungsphase wäre...	
... gut, wenn sowohl theoretischer Unterricht als auch Fahrübungen gemacht würden	25 %
... gut, wenn ausschließlich theoretischer Unterricht gemacht würde	5 %
... gut, wenn ausschließlich praktisches Fahren, z. B. in Form eines Sicherheitstrainings gemacht würde	39 %
... ziemlich unnötig	22 %
... völlig unnötig	9 %
N = 1.241	100 %

Junge Fahrer und Fahrerinnen teilen in diesem Zusammenhang weitestgehend ähnliche Vorstellungen. Eine genauere Analyse der Beurteilung nach der Dauer des Führerscheinbesitzes zeigt eine Tendenz, nach der die generelle Akzeptanz einer zweiten Ausbildungsphase mit Dauer des Führerscheinbesitzes zunimmt. 38 % derjenigen, die maximal 12 Monate den Führerschein besitzen, aber nur 30 %, die den Führerschein länger besitzen, halten eine derartige zweite Ausbildungsphase für "ziemlich" oder "völlig unnötig".

Ein wichtiger Faktor für die Akzeptanz einer derartigen zweiten Stufe sind die Kosten. Hierauf wurde eingangs bereits hingewiesen.

Die Studie von STERN + SCHLAG aus Sachsen belegt, dass sich der akzeptierte Kostenrahmen im Bereich von DM 200 bewegt. Nach den dort gefundenen Ergebnissen akzeptiert ein Viertel der Befragten gar keine Kosten. 58 % der Fahranfänger sehen als Obergrenze DM 200 und weitere 16 % akzeptieren eine Obergrenze von ca. DM 350. Nur ein einziger von 137 Befragten wäre bereit, mehr als DM 350 zu zahlen.

Eine zweite Fahrausbildungsphase sollte, legt man die Vorstellungen der jungen Fahrer zugrunde, also vor allem praktisches Fahren vermitteln und sollte sich kostenmäßig in sehr engen Grenzen im Bereich von DM 200-300 bewegen.



## **4. HINTERGRÜNDE ZUR FAHRAUSBILDUNG IN DEUTSCHLAND**

Der gesetzliche Rahmen der Fahrausbildung hat in Deutschland in jüngster Zeit umfangreiche Änderungen erfahren. Zum 1. Januar 1999 wurde das Fahrerlaubnis- und das Fahrlehrerrecht völlig neu geordnet. Die Neuregelungen erfolgten im Zuge der Umsetzung der europäischen Führerscheinrichtlinie und bedeuten sowohl für Fahrschüler als auch für Fahrlehrer wesentliche Veränderungen. Während die Fahrschüler vorrangig von den neuen Führerscheinklassen und den Verschärfungen beim Führerschein auf Probe betroffen sind, bewirkt das neue Fahrlehrerrecht eine Verlängerung der Ausbildung zum Fahrlehrer und führt eine generelle Fortbildungspflicht ein. Ziel dieser Änderungen ist eine Verbesserung der beruflichen Qualifikation der Fahrlehrer.

Im folgenden wollen wir den gesetzlichen Rahmen der Fahrausbildung in Deutschland sowie die zahlreichen Neuregelungen in übersichtlicher Form darstellen. Diese Betrachtung erfolgt zum einen aus Sicht der Fahrschüler und zum anderen aus Sicht der Fahrlehrer. Wegen der besonderen Konsequenzen der neuen Gesetze für den Beruf des Fahrlehrers haben wir im Rahmen einer Umfrage auch das Meinungsbild der Fahrlehrerschaft zu den Neuerungen erforscht; hierüber berichtet der letzte Abschnitt dieses Kapitels.

### **4.1 Neuordnung des Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrechts**

Wie eingangs bereits festgestellt, erfolgte zum 1. Januar 1999 in Deutschland eine Neuordnung des Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrechts. Die Änderungen ergeben sich als Konsequenz der Umsetzung der zweiten EU-Führerscheinrichtlinie vom 29. Juli 1991. Diese europäische Richtlinie führt neue Führerscheinklassen ein, nennt Mindestvoraussetzungen für die Erteilung und Verlängerung von Fahrerlaubnissen sowie für die theoretische und praktische Prüfung und definiert Vorschriften zu den körperlichen und geistigen Anforderungen an Kraftfahrer. Für die Mitgliedsstaaten der EU ergab sich insoweit

die Notwendigkeit der Anpassung des nationalen Rechts an die europäische Richtlinie. Über Konsequenzen dieser Richtlinie in den übrigen Untersuchungsländern haben wir im vorangehenden Kapitel bereits berichtet. In Deutschland nutzte man die Gelegenheit zu einer umfassenden Neuordnung der Rechtsvorschriften auf diesem Gebiet.

Die wesentlichen Änderungen betreffen folgende Punkte:

- Einführung der neuen Fahrerlaubnisklassen
- Novellierung des Punktsystems und Übernahme in das Straßenverkehrsgesetz
- Verschärfungen bei den Bestimmungen zum Führerschein auf Probe
- Neue methodische Ansätze in der Theorieausbildung der Fahrschüler
- Verlängerung der Ausbildung der Fahrlehrer
- Einführung einer allgemeinen Fortbildungspflicht für Fahrlehrer

Die gesetzlichen Grundlagen für diese Änderungen wurden mit dem "Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze" vom 24. April 1998 gelegt. Die Übernahme des Punktsystems aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in das Straßenverkehrsgesetz unterstreicht die hohe Wertigkeit, die diesem System zugewiesen werden soll. Zudem soll die Gründung des Punktsystems auf ein "Gesetz" für mehr Rechtssicherheit und größere Transparenz sorgen.

Neben den Änderungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) sind vor allem die Neuregelungen des Fahrlehrergesetzes von besonderer Bedeutung.

**Tabelle 24** Gesetzliche Grundlagen der Fahrausbildung in Deutschland (Stand 1999)

GESETZE	VERORDNUNGEN		RICHTLINIEN
<p>Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze (24.04.1998)</p> <p><b>Art. 1</b> Änderung des Straßenverkehrsgesetzes</p> <p><b>Art. 2</b> Änderung des Fahrerlehrgesetzes</p> <p><b>Art. 3</b> Änderung des Strafgesetzbuchs</p> <p><b>Art. 4</b> Änderung der Strafprozessordnung</p> <p><b>Art. 5</b> Änderung des Bundeszentralregistergesetzes</p> <p><b>Art. 6</b> Änderung des Kraftfahr-sachverständigengesetzes</p> <p><b>Art. 7</b> Änderung des Personenbeförderungsgesetzes</p> <p><b>Art. 8</b> Änderung des Gesetzes über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamtes</p>	<p>Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung) und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (18.08.1998)</p> <p><b>Art. 1</b> Fahrerlaubnis-Verordnung</p>	<p>Verordnung zur Änderung fahrlehrrechtlicher Vorschriften (18.08.1998)</p> <p><b>Art. 1</b> Durchführungsverordnung zum Fahrerlehrgesetz</p> <p><b>Art. 2</b> Fahrlehrer-Ausbildungsordnung</p> <p><b>Art. 3</b> Prüfungsordnung für Fahrlehrer</p> <p><b>Art. 4</b> Fahrschüler-Ausbildungsordnung</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Neufassung der Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (Prüfungsrichtlinie) (15.09.1998)</li> <li>2. Richtlinie für die Ausstattung von Fahrschulen mit Lehrmitteln (10.12.1998)</li> <li>3. Neufassung des Fragenkatalogs für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung (20.05.1998) und (09.10.1998)</li> </ol>

Da in Gesetzen nur die wichtigsten Grundregeln festgelegt werden, bedarf es ergänzender Verordnungen und Richtlinien, um die Regelungen näher auszuführen. Im Zuge der Neuordnung des Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrechts sind zwei Verordnungen neu gefasst worden:

- Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung) und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (18. August 1998)
- Verordnung zur Änderung fahrlehrerrechtlicher Vorschriften (18. August 1998)

Die erste Verordnung beinhaltet alle Regelungen zum Führerscheinerwerb. Dort sind die neuen Führerscheinklassen übernommen, die Führerscheinprüfung wird geregelt, das Punktsystem und der Führerschein auf Probe ebenfalls. Die zweite Verordnung umfasst die Neuregelungen zur Ausbildung von Fahrlehrern und die neuen Ansätze hinsichtlich der Ausbildung der Fahrschüler.

Eine weitere Verfeinerung oder Operationalisierung der juristischen Regelungen stellen schließlich die Richtlinien dar. Hier werden die Vorschriften im Detail festgelegt, wie beispielsweise die Mindestdauer der Fahrprüfung oder der Fragenkatalog für die theoretische Prüfung.

Zur besseren Übersicht haben wir die neuen Gesetze, Verordnungen und Richtlinien in Tabelle 24 zusammengefasst. Alle Neuregelungen sind zum 1. Januar 1999 in Kraft getreten. Die beiden folgenden Abschnitte beschreiben nun die wichtigsten Vorschriften und die Neuerungen, und zwar zunächst aus Sicht der Fahrschüler und dann aus Sicht der Fahrlehrer.

## **4.2 Der gesetzliche Rahmen für Fahrschüler**

Der gesetzliche Rahmen für das Führen von Kraftfahrzeugen wird durch das Straßenverkehrsgesetz abgesteckt. Dort besagt § 2:

*"Wer auf öffentlichen Straßen ein Kraftfahrzeug führt, bedarf der Erlaubnis (Fahrerlaubnis) der zuständigen Behörde."*

Der Zugang zum Führen eines Kraftfahrzeugs wird demnach durch den Führerschein geregelt. Grundvoraussetzungen für den Erwerb einer Fahrerlaubnis sind u. a. folgende:

- Mindestalter
- Fahrausbildung
- Nachweis der Befähigung durch eine theoretische und praktische Prüfung
- Eignung

Damit wird klargestellt, dass eine Fahrausbildung gesetzlich verpflichtend ist und jeder Fahrschüler eine Prüfung ablegen muss. Zum Eignungsbegriff enthalten die neuen Rechtsvorschriften konkretere Regelungen als das alte Recht. Es gibt nun einen Katalog von Krankheiten und Mängeln, die die Eignung zum Führen von Kraftfahrzeugen im allgemeinen ausschließen oder zu Auflagen bzw. Einschränkungen führen. Eine obligatorische ärztliche Untersuchung ist jedoch – wie im alten Recht – nur bei Bewerbern um den LKW- und Bus-Führerschein vorgeschrieben. Bei den Bewerbern um die Kraffrad- und PKW-Fahrerlaubnis ordnet die Erlaubnisbehörde nur in den Fällen eine ärztliche Begutachtung an, wenn Anlass zu der Annahme besteht, dass eignungs-ausschließende Mängel oder Krankheiten vorhanden sein könnten.

Die Regelungen zur gesetzlich vorgeschriebenen Fahrausbildung finden sich in der Fahrerlaubnis-Verordnung und in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung. Ziel der Ausbildung ist danach die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. Die Ausbildung erfolgt in einem theoretischen und einem praktischen Teil.

#### **4.2.1 Der theoretische Unterricht**

Der theoretische Unterricht gliedert sich in einen allgemeinen Stoff für alle Klassen und in Zusatzstoff für die einzelnen Fahrerlaubnisklassen. In Rahmenplänen sind konkret die zu vermittelnden Inhalte festgelegt. Der allgemeine Stoff wird in 12 Doppelstunden à 90 Minuten vermittelt. Für den spezi-

fischen Zusatzstoff für die Fahrerlaubnisklasse B sind lediglich zwei Doppelstunden vorgesehen, in denen u. a. der umweltschonende Umgang mit dem Kraftfahrzeug und die Zusammenstellung von Zügen behandelt werden.

Die neuen Rahmenpläne legen stärker als früher Gewicht auf Themen wie *"Risikofaktor Mensch"* und *"Lebenslanges Lernen"*. Dem Fahrschüler soll intensiver vermittelt werden, wie er mit Aggressionen, Angst, Fahrfreude, Stress und anderen Emotionen umgehen sollte. Neben diesen inhaltlichen Überarbeitungen wird auch ein neuer methodischer Ansatz für die Theorieausbildung in der Verordnung verankert. Danach sollen die Verkehrsvorschriften nicht nur gelernt werden, sondern Ausgangspunkt ist ihre Thematisierung und Problematisierung. So soll beispielsweise beim Parken und Halten zunächst das Thema *"Zu wenig Straßenraum, zu viele Autos"* erörtert und vertieft werden. Erst in einem späteren Schritt sind aus der behandelten Problematik die Park- und Haltevorschriften abzuleiten und für den Fahrschüler nachvollziehbar zu erklären (Begründung des Gesetzgebers zu § 4 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung).

Neu ist auch der Grundsatz: Die exemplarische Vertiefung kann wichtiger sein als die inhaltliche Vollständigkeit. Hier hat sich der Gesetzgeber von der Einsicht leiten lassen, dass der immer umfangreicher werdende Ausbildungsstoff in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht mehr vollständig vermittelt werden kann. Sowohl mit den inhaltlichen als auch mit den methodischen Veränderungen in der Theorieausbildung verfolgt der Gesetzgeber das Ziel einer besseren und effizienteren Ausbildung der Fahrschüler zur weiteren Verminderung des Unfallrisikos der jungen Fahranfänger (Gesetzesbegründung). Verlässliche Erkenntnisse, ob mit derartigen Modifikationen tatsächlich eine Verbesserung der Unfallbilanz erreicht werden kann, fehlen allerdings bisher. Die Motivationslage der Fahrschüler ist, wie wir später zeigen werden, eher davon geprägt, den Führerschein preiswert zu erwerben, wobei es für die theoretische Prüfung darum geht, die richtigen Antworten der Prüfungsfragen zu kennen, da sich an der Prüfungsform selber gegenüber früher nichts geändert hat.

## 4.2.2 Der praktische Unterricht

Der praktische Unterricht ist ebenfalls in zwei Phasen aufgeteilt: Hier wird unterschieden zwischen der Grundausbildung und besonderen Ausbildungsfahrten. Die Inhalte der praktischen Ausbildung sind in einem Katalog von Sachgebieten festgeschrieben. Dieser ist gegenüber der alten Vorschrift konkretisiert worden. Im Gegensatz zu den Vorgaben zum theoretischen Unterricht finden sich im praktischen Unterricht keine Vorschriften über die zeitliche Abfolge oder zeitliche Vorgaben für das Üben spezifischer Fahrmanöver. Lediglich für die besonderen Ausbildungsfahrten (Überland-, Autobahn-, Fahrten bei Dämmerung/Dunkelheit) werden genaue Angaben zu Mindeststundenzahlen gemacht. Die Schulung auf Autobahnen wurde von bislang drei auf vier und die Schulungsfahrten bei Dämmerung und Dunkelheit von bislang zwei auf drei angehoben. Diese Veränderungen wurden vorgenommen, weil Unfallanalysen Defizite in diesen Bereichen bei jungen Fahranfängern offen gelegt hatten.

Während der Ausbildung muss der Fahrlehrer Aufzeichnungen über den jeweiligen Ausbildungsstand führen. Diese formalisierte Aufzeichnungspflicht wurde im Interesse der Transparenz für den Fahrschüler eingeführt. Außerdem erleichtert sie die Kontrollen im Rahmen der routinemäßigen Überwachung von Fahrlehrern und Fahrschulen.

Nachdem die Fahrschüler die erforderlichen theoretischen Kenntnisse und praktischen Fähigkeiten erworben haben, können sie sich zur Prüfung anmelden. Die Fahrerlaubnisprüfung besteht aus einem theoretischen und einem praktischen Teil. Beim Erwerb der Fahrerlaubnis der Klasse L (land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen) bedarf es nur einer theoretischen Prüfung. In manchen Fällen ist auch nur eine praktische Prüfung erforderlich, z. B. bei einer Erweiterung von Klasse B nach BE.

Die Durchführung der Fahrerlaubnisprüfung obliegt den amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern der Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr. Bei den Technischen Prüfstellen handelt es sich um private Einrichtungen, die im Auftrag der Fahrerlaubnisbehörden arbeiten. Sie bedürfen zur Wahrnehmung dieser Aufgabe der Anerkennung durch die obersten Verwaltungsbehörden.

### 4.2.3 Die theoretische Prüfung

Die theoretische Prüfung darf frühestens drei Monate vor Erreichen des Mindestalters abgenommen werden. Der Prüfungsstoff und die Form der Prüfung sind in einer Anlage der Fahrerlaubnis-Verordnung festgeschrieben. Dort werden die Sachgebiete genannt, in denen der Bewerber ausreichende Kenntnisse vorweisen muss. Dieser Prüfungsstoff bildet die Grundlage für den Fragenkatalog, der vom zuständigen Bundesministerium im Einvernehmen mit den obersten Landesbehörden als Richtlinie bekannt gegeben wird. Die früher eigenständige Prüfung der Grundzüge energiesparender Fahrweise wurde in den Prüfungsstoff integriert. Neu sind auch Fragen zum *"affektiv-emotionalen Verhalten im Straßenverkehr"* mit Blick auf junge Fahrer und zu aktuellen Themen wie Drogen, Grünpfel, Bushaltestellen und Umweltschutz.

Die Prüfung erfolgt anhand von Fragebogen, nachdem bis Ende der 50er Jahre eine mündliche Befragung der Kandidaten in einer Gruppe üblich war (vgl. ROSARIUS, 1995). Die Umstellung auf Fragebogen hat den Vorteil, wirtschaftlich günstig, Prüfer unabhängig und überall einsetzbar zu sein. Nachteile ergeben sich in gewissem Umfang aus den Fragen und deren zum Teil realitätsferner Detailliertheit (vgl. MÜLLER 1993).

Heute gestaltet sich die theoretische Prüfung in der Weise, dass für die Klasse B insgesamt 30 Fragen zu beantworten sind, 23 aus dem Grundstoff und 7 aus dem Zusatzstoff für Klasse B. Die Fragen werden entsprechend ihrem Inhalt und ihrer Bedeutung für die Verkehrssicherheit, den Umweltschutz und die Energieeinsparung mit zwei bis fünf Punkten bewertet. Die Summe der erreichbaren Punkte beträgt 110, zulässig sind 9 Fehlerpunkte. Jede Frage hat höchstens drei Antworten, von denen mindestens eine richtig ist.

Die Fragen sind durch Ankreuzen von Antworten oder Einsetzen von Zahlen zu beantworten. Eine Frage gilt als falsch beantwortet,

- wenn nicht jede richtige Antwort angekreuzt ist,
- wenn eine falsche Antwort angekreuzt ist oder
- wenn eine hinzuschreibende Zahl nicht oder eine falsche Zahl eingetragen ist.

Zur Erprobung anderer Prüfformen als der per Fragebogen können die obersten Landesbehörden den Einsatz anderer Medien, wie z. B. audiovisuelle Systeme, zulassen. Hiervon wird bisher jedoch kaum Gebrauch gemacht. Die theoretische Prüfung ist grundsätzlich in deutscher Sprache abzulegen. Die Behörden können aber die Ablegung in Fremdsprachen zulassen. Zur Zeit stehen Fragebögen in 11 Sprachen zur Verfügung. Sind keine Fragebögen in der Sprache des Kandidaten verfügbar, kann die Prüfung mit Hilfe eines Dolmetschers oder Übersetzers mündlich durchgeführt werden. Da es in der Vergangenheit zu Unregelmäßigkeiten gekommen ist, wird der Dolmetscher neuerdings von den technischen Prüfstellen bestimmt und nicht mehr vom Prüfling vorgeschlagen.

#### **4.2.4 Die praktische Prüfung**

Die praktische Prüfung darf erst nach Bestehen der theoretischen Prüfung und frühestens einen Monat vor Erreichen des Mindestalters abgenommen werden. Der Prüfungsstoff, Bestimmungen zu den Prüfungsfahrzeugen und die Prüfungsdauer sind in einer Anlage der Fahrerlaubnis-Verordnung festgelegt. Danach beträgt die Prüfungsdauer mindestens 45 Minuten für die Führerscheinklasse B. Etwa die Hälfte der Prüfungsdauer ist für Prüfungsstrecken außerhalb geschlossener Ortschaften, möglichst unter Einschluss der Autobahn, zu verwenden. Die Prüfung setzt sich aus drei Elementen zusammen:

- fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt,
- Grundfahraufgaben,
- Prüfungsfahrt.

Bei der fahrtechnischen Vorbereitung hat der Prüfling vor Beginn der Fahrt auf die richtige Sitzeinstellung, das Anlegen des Sicherheitsgurts und die ordnungsgemäße Einstellung der Rückspiegel zu achten. Stichprobenartig soll der Prüfer Sicherheitskontrollen zum Zustand der Reifen, der Beleuchtung, der Lenkung oder der Bremsanlage durchführen lassen.

Die Grundfahraufgaben dienen dem Nachweis, dass der Bewerber das Fahrzeug bei geringer Geschwindigkeit selbständig handhaben kann. Sie sind auf

verkehrsarmen Straßen oder Plätzen durchzuführen. Insgesamt sind fünf Grundfahraufgaben in der Prüfungsrichtlinie definiert:

1. Rückwärtsfahren in eine Parklücke (Längsaufstellung)
2. Einfahren in eine Parklücke (Quer- oder Schrägaufstellung)
3. Umkehren
4. Fahren nach rechts rückwärts (Einmündung, Kreuzung oder Einfahrt)
5. Anfahren in einer Steigung

Aus diesen Aufgaben sind bei jeder Prüfung mindestens drei auszuwählen, wobei die Aufgaben 1 und 2 immer zu prüfen sind. Jede Aufgabe darf einmal wiederholt werden. Eine Aufgabe gilt allerdings schon beim ersten Versuch als nicht bestanden, wenn eine Gefährdung verursacht wird oder eine Person, ein Fahrzeug oder ein anderer Gegenstand angefahren werden.

Für die Prüfungsfahrt sind insgesamt 12 Sachgebiete definiert, die konkrete Fahrmanöver enthalten. Dabei handelt es sich um das Verhalten beim Anfahren, Gangwechsel, Fahren mit Automatik, Beachtung der Verkehrszeichen, Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, Verhalten an Kreuzungen und Einmündungen, Abbiegen und Fahrstreifenwechsel, Verhalten gegenüber Fußgängern, Fahren außerhalb geschlossener Ortschaften und den fahrtechnischen Abschluss der Fahrt.

Außerdem existiert ein Anforderungskatalog an den Prüfungsort und seine Umgebung. In diesem Katalog ist die geforderte Häufigkeit bestimmter Situationen pro 5 Fahrprüfungen festgelegt. So muss beispielsweise in 5 Fahrprüfungen zehnmal ein Fahrstreifenwechsel durchgeführt, fünfmal eine Kreuzung mit Stoppschild befahren und einmal über die Autobahn gefahren werden. Während der Prüfungsfahrt hat der Prüfer ein Protokoll zu führen, die Prüfungsrichtlinie enthält ein entsprechendes Muster.

Erhebliche Fehler oder die Wiederholung bzw. Häufung bestimmter Fehler führen zum Nichtbestehen der Prüfung. Einige Fehler haben den sofortigen Abbruch der Fahrt zur Folge, so z. B.:

- grobe Missachtung der Vorfahrt,
- Nichtbeachtung von "Rot" oder Stoppschildern,

- Verstoß gegen das Überholverbot,
- Fehlverhalten an Bushaltestellen.

Andere Fehler führen bei Wiederholung oder Häufung zum Nichtbestehen, so z. B.:

- nicht angepasste Geschwindigkeit,
- fehlerhaftes Abstandhalten,
- fehlerhaftes oder unterlassenes Betätigen des Blinkers
- Fehler bei der umweltbewussten und energiesparenden Fahrweise.

Bei Nichtbestehen der Prüfung hat der Prüfer den Bewerber unter kurzer Benennung der wesentlichen Fehler hiervon zu unterrichten und ihm ein Prüfprotokoll auszuhändigen.

Eine nicht bestandene Prüfung darf nicht vor Ablauf eines angemessenen Zeitraums (i. d. R. zwei Wochen) wiederholt werden. Werden die theoretische oder die praktische Prüfung auch nach jeweils zweimaliger Wiederholung nicht bestanden, darf der Bewerber die jeweilige Prüfung erst nach Ablauf von drei Monaten wiederholen.

#### **4.2.5 Der Führerschein auf Probe**

Hat der Bewerber die Führerscheinprüfung erfolgreich abgelegt, so erhält er eine Fahrerlaubnis ohne spezielle Auflagen für die Verkehrsteilnahme und ohne zeitliche Begrenzung. Die einzige Einschränkung besteht in einer Probezeit für Fahranfänger:

*"Bei erstmaligem Erwerb einer Fahrerlaubnis wird diese auf Probe erteilt; die Probezeit dauert zwei Jahre vom Zeitpunkt der Erteilung an" (§ 2a StVG).*

Im Rahmen der Neuordnung des Fahrerlaubnisrechts hat der Gesetzgeber die Regelungen zum Führerschein auf Probe verschärft. Bei bestimmten Verstößen während der Probezeit verlängert sich diese um weitere zwei Jahre.

Die neuen Regelungen zum Führerschein auf Probe unterscheiden zwischen schwerwiegenden und weniger schwerwiegenden Zuwiderhandlungen während der Probezeit. Diese Begriffe entsprechen den früher benutzten Verstößen der *Kategorie A bzw. B*. Die Zuordnung der Straftaten und Ordnungswidrigkeiten zu schwerwiegenden und weniger schwerwiegenden Zuwiderhandlungen erfolgt in einer Anlage der Fahrerlaubnis-Verordnung. Inhaltlich hat sich gegenüber früher jedoch kaum etwas geändert, es erfolgten lediglich redaktionelle Anpassungen. Folgende Konsequenzen ergeben sich für Fahrerfänger bei Verstößen während der Probezeit:

- Eine schwerwiegende oder zwei weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen innerhalb der Probezeit führen zur
  - Anordnung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar (früher wurde der Begriff *Nachschulung* benutzt) und zur
  - Verlängerung der Probezeit um zwei Jahre.
  
- Eine weitere schwerwiegende oder zwei weitere weniger schwerwiegende Zuwiderhandlungen **nach Teilnahme an einem Aufbauseminar** innerhalb der Probezeit, haben eine
  - schriftliche Verwarnung und Empfehlung, innerhalb von zwei Monaten an einer verkehrspsychologischen Beratung teilzunehmen,zur Folge.
  
- Eine weitere schwerwiegende oder zwei weitere schwerwiegende Zuwiderhandlungen nach Ablauf der oben genannten zwei Monate führen zum
  - Entzug der Fahrerlaubnis.

Damit sind drei Eingriffsstufen während der Probezeit definiert. In der ersten Stufe hat sich gegenüber früher der Name für die Schulungsmaßnahme geändert, und es ist eine Verschärfung durch die Verlängerung der Probezeit eingetreten. Außerdem gilt die Regelung, dass die Fahrerlaubnis entzogen wird, wenn ein Fahrer der Anordnung zur Teilnahme an einem Aufbauseminar innerhalb der gesetzten Frist nicht nachkommt.

Bei der zweiten Eingriffsstufe wurde die erneute Befähigungsprüfung als Maßnahme aufgegeben. An ihre Stelle ist eine schriftliche Verwarnung und die Empfehlung getreten, innerhalb von zwei Monaten an einer verkehrspsychologischen Beratung teilzunehmen. Damit soll der Betroffene nachdrücklich ermahnt werden, außerdem werden ihm Wege angeboten, seine Einstellung und sein Verhalten zu verbessern. Dies stellt zunächst eine weniger scharfe Regelung gegenüber der früher geltenden Verpflichtung zur Wiederholung der Prüfung dar.

Dafür fällt dann aber die Maßnahme der dritten Eingriffsstufe härter aus, sie sieht den sofortigen Entzug der Fahrerlaubnis vor. Im Ergebnis verliert demnach ein Fahranfänger nach drei Verstößen der Kategorie *schwerwiegend* seine Fahrerlaubnis. Nach einem Entzug kann er eine neue Fahrerlaubnis frühestens drei Monate nach Ablieferung des Führerscheins wieder erhalten. Die Fahrerlaubnisbehörde bestimmt im Rahmen einer Ermessensentscheidung, ob der Fahranfänger eine erneute Prüfung ablegen muss oder nicht.

In der Gesamtbewertung hat der Gesetzgeber das Drohpotential gegenüber auffällig gewordenen Fahranfängern in der Weise modifiziert, dass die Prüfungswiederholung ihre Bedeutung verloren hat und der Entzug der Fahrerlaubnis stärker in den Vordergrund gerückt wurde. In dem Zusammenhang erhöht die Verlängerung der Probezeit nach der Anordnung eines Aufbauseminars das Risiko des Fahranfängers erheblich, während seiner Probezeit die Fahrerlaubnis zu verlieren. Die Erfolgsaussichten dieser Modifikationen abzuschätzen, fällt außerordentlich schwer, da alle bisherigen Begleituntersuchungen zum Führerschein auf Probe kaum handfeste Ergebnisse bezüglich des Einflusses auf das Unfallrisiko junger Fahrer hervorgebracht haben.

Schon die 1992 veröffentlichte Untersuchung von MEEWES + WEISSBRODT hat in diesem Zusammenhang nur marginale Einflüsse aufspüren können, und dies nur bei jungen männlichen Fahrern und im Innerortsbereich. Auf das Unfallgeschehen außerorts, das wegen der höheren Geschwindigkeiten häufig besonders folgenschwer ist, hat der Führerschein auf Probe keine erkennbaren Auswirkungen gehabt, und zwar weder bei Männern noch bei Frauen. So ist zu vermuten, dass auch die neuerlichen Maßnahmen – so überhaupt – nur einen sehr begrenzten Sicherheitsbeitrag leisten werden.

Die in der neuen Regelung vorgesehenen Interventionen sehen im einzelnen wie folgt aus:

In der ersten Eingriffsstufe finden sich **Aufbauseminare**. Diese bestehen aus 4 Sitzungen, die jeweils drei Unterrichtseinheiten à 45 Minuten umfassen, also jeweils 2 1/4 Stunden dauern. An einem Tag darf nicht mehr als eine Sitzung stattfinden, die vier Termine sind in einen Zeitraum von zwei bis vier Wochen zu absolvieren. Die Seminare finden in Gruppen von mindestens 6 und höchstens 12 Teilnehmern statt. Auf Antrag können Einzelgespräche erlaubt werden. Zwischen der ersten und der zweiten Sitzung ist zusätzlich eine Fahrprobe durchzuführen. Sie soll in Gruppen mit drei Teilnehmern stattfinden, wobei die reine Fahrzeit jedes Teilnehmers 30 Minuten nicht unterschreiten darf. Die Aufbauseminare dürfen nur von Fahrlehrern durchgeführt werden, die Inhaber einer Seminarerlaubnis sind.

Inhaber einer Fahrerlaubnis auf Probe, die wegen Alkohol- oder Drogenvergehen an einem Aufbauseminar teilzunehmen haben, sind einem problemspezifischen Aufbauseminar zuzuweisen. Der zeitliche Umfang dieser besonderen Seminare ist dem der anderen Aufbauseminare vergleichbar, es werden jedoch inhaltlich deutliche Schwerpunkte auf die Wirkungen des Alkohols und anderer berauschender Mittel gelegt. Außerdem müssen die Kursleiter besondere Qualifikationen vorweisen und staatlich anerkannt sein.

Die **verkehrropsychologische Beratung**, welche in der zweiten Eingriffsstufe dem auffällig gewordenen Fahranfänger empfohlen wird, findet in Form eines Einzelgesprächs statt. Sie kann durch eine Fahrprobe ergänzt werden, wenn der Berater dies für erforderlich hält. Verkehrropsychologische Berater müssen ein abgeschlossenes Hochschulstudium als Diplompsychologe und spezielle Qualifikationen in der Verkehrspsychologie vorweisen.

### 4.3 Das neue Fahrlehrerrecht

Die Weiterentwicklung und Neufassung des deutschen Fahrlehrerrechts ist nicht nur das Ergebnis der bereits mehrfach zitierten EU-Führerscheinrichtlinie. Wie die in Abschnitt 6.1 beschriebene Entwicklung des Berufsbildes des

Fahrlehrers zeigt, spielte bei den neuen Regelungen auch die Tatsache eine Rolle, dass sich insbesondere die berufsständischen Organisationen seit langem um eine Verbesserung der beruflichen Qualifikation der Fahrlehrer und ein zunehmendes Maß an Professionalisierung dieses Berufs bemühen.

Das neue Fahrlehrerrecht trägt diesen Bemühungen in der Weise Rechnung, dass nun die Ausbildung der Fahrlehrer intensiviert und eine Fortbildungspflicht für Fahrlehrer eingeführt wird. Die wichtigsten Neuregelungen sind folgende:

- Die bisherige fünfmonatige Grundausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte wird um eine praktische Ausbildung von mindestens viereinhalb Monaten in einer Fahrschule und eine zusätzliche pädagogische Ausbildung in der Ausbildungsstätte ergänzt.
- Die Schaffung einer *befristeten Fahrlehrerlaubnis* ermöglicht die Erteilung theoretischen und praktischen Unterrichts unter Anleitung und Aufsicht eines erfahrenen Fahrlehrers (Referendariat) sowie die Ablegung der Prüfung unter realistischen Bedingungen (Lehrprobe mit Fahrschülern).
- Für alle Fahrlehrer wird ausnahmslos die Pflicht zur Fortbildung eingeführt.

Als gesetzliche Grundlage für die Ausbildung der Fahrlehrer dient das Fahrlehrergesetz, ergänzt durch eine Durchführungsverordnung. Die Anforderungen an die Ausbildungsstätten sind in der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung und die Modalitäten für die Abschlussprüfung in der Prüfungsordnung für Fahrlehrer geregelt.

Im Fahrlehrergesetz wird in § 1 festgelegt, dass für die Ausübung des Fahrlehrerberufs eine Fahrlehrerlaubnis erforderlich ist:

*"Wer Personen ausbildet, die eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen erwerben wollen (Fahrschüler), bedarf der **Fahrlehrerlaubnis**".*

Eine Fahrlehrerlaubnis wird in der Klasse BE und zusätzlich in den Klassen A, CE und DE erteilt, wenn entsprechende Ausbildungen absolviert wurden.

Neben der vorgeschriebenen Ausbildung und der erfolgreich abgelegten Prüfung gelten folgende Voraussetzungen zum Erwerb einer Fahrlehrerlaubnis:

- Mindestalter 22 Jahre,
- mindestens eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach abgeschlossener Hauptschulbildung,
- ausreichende Fahrpraxis auf den entsprechenden Kraftfahrzeugen.

Das Fahrlehrer-Mindestalter wurde von 23 auf 22 Jahre gesenkt. Dadurch soll die Qualifikation des Fahrlehrernachwuchses verbessert werden. Die Neuregelung soll eine Negativauslese vermeiden, und *"tüchtigen jungen Leuten einen Anreiz geben, Fahrlehrer zu werden"* (amtliche Begründung zum neuen Fahrlehrergesetz). Die Absenkung des Mindestalters bewirkt eine Verkürzung der Wartezeit zwischen dem Abschluss der allgemeinen schulischen und beruflichen Ausbildung und dem Erwerb der Fahrlehrerlaubnis. Wie beim internationalen Vergleich im vorangehenden Kapitel bereits angedeutet wurde, gibt es durchaus Überlegungen, dieses Mindestalter um ein weiteres Jahr zu senken, um aus dem Fahrlehrerberuf einen echten Ausbildungsberuf zu machen.

Die geforderte Fahrpraxis gilt als ausreichend, wenn der Bewerber wöchentlich mindestens einmal ein Kraftfahrzeug der entsprechenden Klasse fährt. Die Gesamtfahrleistung sollte pro Jahr mindestens 10.000 km für die Klasse BE umfassen.

Hinsichtlich der Ausbildungsdauer legt das neue Fahrlehrergesetz folgendes fest:

*"Die Dauer der Ausbildung beträgt für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE fünfeneinhalb Monate in einer Fahrlehrerausbildungsstätte und viereinhalb Monate in einer Ausbildungsfahrschule."*

Damit wird die Ausbildungsdauer zum Erwerb der Grundfahrlehrerlaubnis gegenüber früher um fünf Monate verlängert. Außerdem erfolgt die Ausbildung nunmehr in zwei Phasen. Die theoretische und praktische Grundausbildung werden durch eine qualifizierte berufspraktische Zusatzausbildung ergänzt. Die Zusatzausbildung ist als eine Art Referendariat anzusehen, vergleichbar dem in anderen pädagogischen Berufen. Die zweistufige Ausbildung bildet das

Kernstück der Reform des Fahrlehrerrechts. Der Gesetzgeber, der diesen Schritt auf Grund des Ergebnisses langjähriger Beratungen vollzogen hat, erwartet eine Steigerung der pädagogischen Qualifikation der Fahrlehrer und dadurch wiederum positive Auswirkungen auf die Einstellung und das Problembewusstsein der überwiegend jungen Fahranfänger. Da mit der Erweiterung der Fahrlehrerausbildung um die Praxiskomponente Neuland beschritten wird, soll eine wissenschaftliche Begleituntersuchung Aufschluss darüber geben, ob oder inwieweit weitere gesetzgeberische Maßnahmen bezüglich der inhaltlichen und zeitlichen Gestaltung des neuen Ausbildungsabschnitts erforderlich werden, so die amtliche Begründung zum Fahrlehrergesetz.

Die erste Ausbildungsphase erfolgt in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte und dauert fünf Monate. Die Ausbildung verläuft nach einem Rahmenplan, der die zu behandelnden Sachgebiete und die Anzahl der Unterrichtseinheiten enthält. Für die späteren Fahrlehrer der Führerscheinklasse BE beträgt der Gesamtumfang der ersten Ausbildungsphase 770 Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten. Die wöchentliche Ausbildungsdauer darf 32 Unterrichtsstunden nicht unterschreiten. Die Ausbildungsphase wird mit einer fahrpraktischen Prüfung von 60 Minuten Dauer (Klasse BE) und einer Fachkundeprüfung abgeschlossen. Die Fachkundeprüfung besteht aus einem fünfständigen schriftlichen und einem dreißigminütigen mündlichen Teil. Nach erfolgreichem Abschluss erhält der Bewerber eine befristete Fahrlehrerlaubnis. Sie ist Grundlage für die anschließende Zusatzausbildung und darf nur für Ausbildungsfahrten unter Aufsicht eines Ausbildungsfahrlehrers benutzt werden.

Die zweite Ausbildungsphase erfolgt in einer Ausbildungsfahrschule und dauert viereinhalb Monate. Bei Ausbildungsfahrschulen handelt es sich nicht um besondere, anerkannte Institutionen; vielmehr kann jede Fahrschule, deren Inhaber bestimmte Voraussetzungen erfüllt und an einem dreitägigen Einweisungsseminar teilgenommen hat, eine Ausbildungsfahrschule sein. Auch für diesen Teil der Fahrlehrerausbildung gibt es einen Rahmenplan. Der Fahrlehreranwärter nimmt nicht nur an theoretischen und praktischen Unterrichtsstunden teil (Hospitationen), sondern führt auch selber Unterrichtsstunden unter Aufsicht und ohne Anwesenheit des Ausbilders durch. Die wöchentliche Dauer der Ausbildung liegt zwischen 20 und 40 Stunden.

Der Rahmenplan für die Ausbildung wurde am 18. Juni 1999 durch eine "Richtlinie für die Durchführung der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule für die Fahrlehreranwärter nach § 2 Abs. 5 Fahrlehrergesetz und § 3 Fahrlehrer-Ausbildungsordnung" konkretisiert. Diese Richtlinie enthält einen Musterausbildungsplan, der die Lernthemen und die zu erwerbenden Kenntnisse und Fähigkeiten beschreibt. Außerdem erfolgt dort eine Aufteilung der erforderlichen Unterrichtsstunden auf die verschiedenen Ausbildungsthemen. Danach soll der größte Teil der Stundenzahl auf die Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht **ohne** Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers verwendet werden.

Die zweite Ausbildungsphase wird durch einen einwöchigen Lehrgang in der Fahrlehrerausbildungsstätte unterbrochen (Überprüfung des Ausbildungsstands). Ein weiterer einwöchiger Lehrgang schließt an die Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule an (Vorbereitung auf die Lehrproben). Den Abschluss bildet die Prüfung, die aus zwei Lehrproben besteht, einer theoretischen Unterrichtsstunde und einer regulären Fahrstunde. Hat der Bewerber alle Prüfungsteile erfolgreich absolviert, erhält er die Fahrlehrerlaubnis. Die Erlaubnisbehörde trägt die Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis unter laufender Nummer in ein Fahrlehrerverzeichnis ein. Die Fahrlehrerlaubnis (Fahrlehrerschein) berechtigt nur zur Ausübung des Fahrlehrerberufs als angestellter Fahrlehrer in einer Fahrschule.

Die Fahrlehrerlaubnis berechtigt nicht zur Eröffnung einer eigenen Fahrschule. Das Fahrlehrergesetz bestimmt hierzu in § 10:

*"Wer als selbständiger Fahrlehrer Fahrschüler ausbildet oder durch von ihm beschäftigte Fahrlehrer ausbilden lässt, bedarf der **Fahrschulerlaubnis**."*

Um diese Fahrschulerlaubnis zu erhalten, muss der Fahrlehrer folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Mindestalter 25 Jahre,
- mindestens 2 Jahre hauptberufliche Tätigkeit als Fahrlehrer im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschule,
- Teilnahme an einem Lehrgang "Fahrschulbetriebswirtschaft"

- geeignete Unterrichtsräume, erforderliche Lehrmittel und Lehrfahrzeuge.

Der Lehrgang zum Thema Fahrschulbetriebswirtschaft umfasst mindestens 70 Unterrichtseinheiten à 45 Minuten. Der Gesetzgeber hat dieses Instrument neu eingeführt, um wirtschaftliche Fehlentwicklungen des Fahrschulinhabers mit Auswirkungen auf die Ausbildungsqualität zu vermeiden.

Die Anforderungen an Lehrmittel, Fahrzeuge und Unterrichtsräume sind in der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz und in einer Richtlinie zur Ausstattung von Fahrschulen festgelegt. Dort finden sich Vorgaben, deren Detailversessenheit ans Lächerliche grenzt. So ist für die Unterrichtsräume vorgeschrieben:

- der Unterrichtsraum darf nicht Teil einer Gastwirtschaft sein,
- er muss gut beheizbar sein,
- er muss eine ausreichend bemessene Kleiderablage vorweisen...

Die Richtlinie bestimmt, dass in Unterrichtsräumen mindestens eine Magnettafel oder eine Schreibtafel oder eine andere Visualisierungsmöglichkeit vorhanden sein müssen.

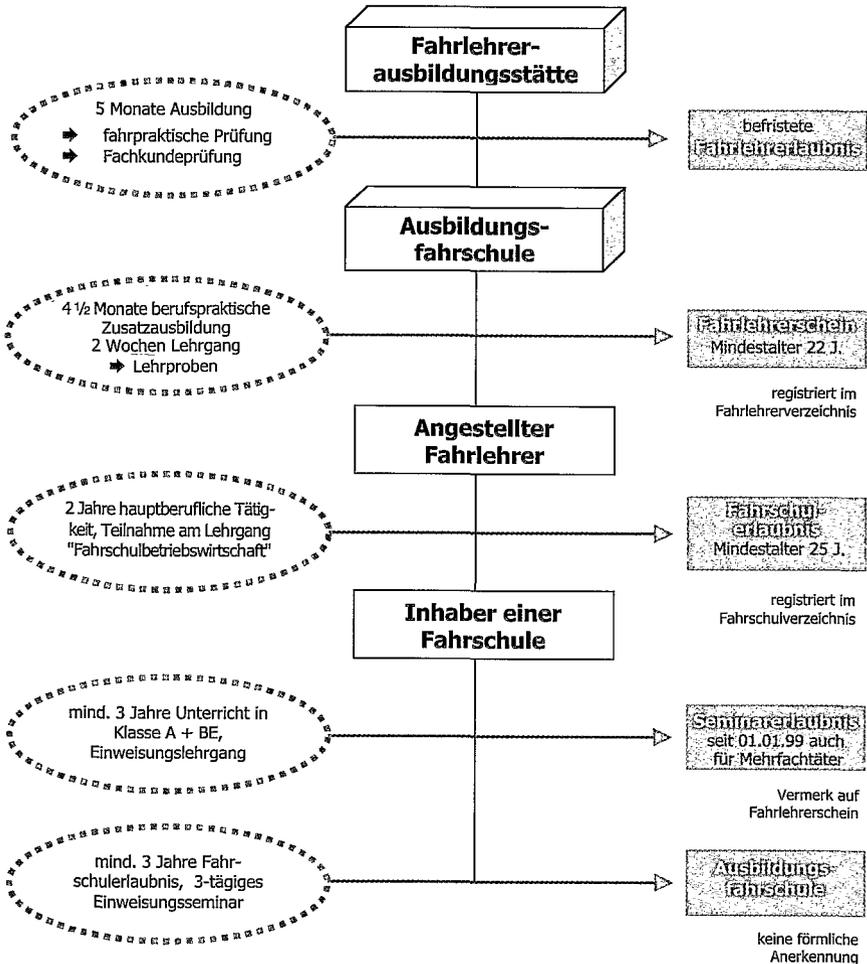
Sind alle Voraussetzungen erfüllt, erhält der Fahrlehrer auf Antrag die Fahrschülerlaubnis in Form einer Erlaubnisurkunde. Die Erteilung der Fahrschülerlaubnis wird im Fahrlehrerschein vermerkt. Die Erlaubnisbehörde führt ein Fahrschulverzeichnis.

Der Fahrlehrer kann nun eine eigene Fahrschule gründen und weitere Fahrlehrer anstellen. Wenn er Fahrlehreranwärter ausbilden will (Ausbildungsfahrschule), so muss er u. a. mindestens drei Jahre im Besitz der Fahrschülerlaubnis sein und an einem dreitägigen Einweisungsseminar teilnehmen.

Am 18. Juni 1999 hat das zuständige Bundesministerium eine "Richtlinie für die Durchführung des Einweisungsseminars für Fahrlehrer zum Ausbildungsfahrlehrer nach §§ 9b, 21 a Fahrlehrergesetz" bekannt gegeben. Diese Richtlinie legt die zu behandelnden Themen fest. Neben den rechtlichen Rahmenbedingungen für die Ausbildung von Fahrlehreranwärtern soll der Schwer-

punkt des Einweisungsseminars auf der Behandlung des Musterausbildungsplans liegen. Dabei wird erläutert, welche Lernthemen, Kenntnisse und Fähigkeiten der Ausbildungsfahrlehrer dem Fahrlehreranwärter im Rahmen des Referendariats vermitteln muss.

**Abbildung 1** Der Ausbildungsweg eines Fahrlehrers



Eine weitere Zusatzqualifikation für Fahrlehrer besteht in der Seminarerlaubnis. Diese gestattet die Durchführung von Aufbau Seminaren im Rahmen des Führerscheins auf Probe und des Punktsystems. Für den Erwerb der Seminarerlaubnis gelten folgende Voraussetzungen:

- Fahrlehrerlaubnis der Klasse A und BE,
- mindestens drei Jahre hauptberuflicher Unterricht in den beiden Klassen während der letzten fünf Jahre,
- erfolgreiche Teilnahme an einem Einweisungslehrgang.

Dieser Einweisungslehrgang besteht aus einem viertägigen Grundkurs und aus zusätzlichen jeweils viertägigen programmspezifischen Kursen. Nach erfolgreicher Teilnahme erhält der Fahrlehrer eine Erlaubnisurkunde, die Seminarerlaubnis wird auf dem Fahrlehrerschein vermerkt.

Damit durchläuft der Fahrlehrer nach der Reform des Fahrlehrerrechts eine durchaus umfangreiche Ausbildung, bis er berechtigt ist, eine eigene Fahrschule zu eröffnen. Außerdem muss er zahlreiche Auflagen erfüllen, um weitere Qualifikationen zu erwerben, die es ihm erlauben, andere Fahrlehrer auszubilden oder Aufbau Seminare abzuhalten. Um die komplexen Zusammenhänge übersichtlich darzustellen, haben wir in Abbildung 1 den Ausbildungsweg eines Fahrlehrers nachgezeichnet.

Obwohl die Ausbildungsdauer für Fahrlehrer gegenüber früher bereits deutlich erhöht wurde, hat der Gesetzgeber zusätzlich eine allgemeine Fortbildungspflicht eingeführt. Anlass hierfür war, dass die Fahrlehrerlaubnis auf Lebenszeit erteilt wird, und die Anforderungen an das Fachwissen und die Ausbildungsmethoden ständig steigen. Das neue Fahrlehrergesetz besagt im § 33a:

*"Jeder Fahrlehrer hat alle vier Jahre an einem jeweils dreitägigen Fortbildungslehrgang teilzunehmen."*

Die bisher angebotene freiwillige Fortbildung, die nur von einem verhältnismäßig geringen Teil der Fahrlehrer in Anspruch genommen wurde, ist nunmehr allgemein verpflichtend. Kommt ein Fahrlehrer zweimal der Fortbildungspflicht nicht nach, kann die Fahrlehrerlaubnis widerrufen werden. Die dreitägigen Fortbildungslehrgänge sind an aufeinanderfolgenden Tagen, also als Blockveranstaltung durchzuführen, wobei die Teilnehmerzahl auf 36 be-

schränkt ist. Die Träger der Lehrgänge bedürfen einer Anerkennung durch die zuständige oberste Landesbehörde. Nach bisherigen Erfahrungen kommen als Träger vor allem die Fahrlehrerausbildungsstätten sowie die Berufsverbände der Fahrlehrerschaft in Betracht. In der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz sind die Sachgebiete festgelegt, die im Rahmen der Lehrgänge behandelt werden sollen.

Inhaber einer Seminarerlaubnis haben neben der allgemeinen Fortbildung für Fahrlehrer zusätzlich an programmspezifischen Fortbildungslehrgängen teilzunehmen. Auch diese Lehrgänge dauern drei Tage. Die erste Fortbildung muss der Inhaber der Seminarerlaubnis innerhalb von zwei Jahren nach Erlaubniserteilung durchlaufen. Anschließend ist eine weitere Fortbildung nach jeweils vier Jahren notwendig.

Zur Qualitätskontrolle des gesamten Ausbildungssystems sieht das Fahrlehrerrecht Maßnahmen der Überwachung vor. Die Überwachung bezieht sich auf Fahrlehrer, Fahrschulen und die Fahrlehrerausbildungsstätten. So hat die Fahrerlaubnisbehörde wenigstens alle zwei Jahre an Ort und Stelle zu prüfen, ob die Ausbildung und die Aufbauseminare ordnungsgemäß betrieben werden, die Unterrichtsräume, Lehrmittel und Lehrfahrzeuge zur Verfügung stehen und den gesetzlichen Vorschriften entsprechen. Dies geschieht zum einen mit einer Formalüberwachung, die im wesentlichen aus einer Überprüfung der Räumlichkeiten und Lehrmittel sowie der Aufzeichnungen der Fahrlehrer besteht. Zum anderen hat aber auch eine Qualitätskontrolle der Ausbildung stattzufinden. Dazu soll das Prüfungspersonal sowohl dem theoretischen als auch dem praktischen Unterricht beiwohnen.

Für vorschriftsmäßig arbeitende Fahrschulen bringt die Reform des Fahrlehrerrechts eine Erleichterung. Die Erlaubnisbehörde kann die festgelegte Zweijahresfrist für Überwachungsmaßnahmen auf vier Jahre verdoppeln, wenn in zwei aufeinanderfolgenden Überprüfungen keine oder nur geringfügige Mängel festgestellt wurden. Die Entscheidung über die Fristverlängerung liegt im Ermessen der Behörde. Die Fahrschulen haben nach dem neuen Gesetz auch die Möglichkeit, sich einem genehmigten Qualitätssicherungssystem anzuschließen. Die Behörden können dann von den wiederkehrenden Überwachungen absehen. Der Gesetzgeber begibt sich mit der Einführung der Qualitätssicherung auf ein für ihn neues Gebiet. Und so findet sich diese Vorschrift im

Gesetz auch etwas versteckt, und zwar in den Bestimmungen zu Ausnahmeregelungen. Fahrschulspezifische Qualitätssicherungssysteme müssen erst noch entwickelt und getestet werden. Zudem ist eine Genehmigung durch die obersten Landesbehörden erforderlich. Zum jetzigen Zeitpunkt ist also eine Aussage zu dem praktischen Nutzen des neuen Instrumentariums *Qualitätssicherung* noch nicht möglich. Auf absehbare Zeit wird wohl die klassische Routineüberprüfung von Fahrschulen im Rahmen der staatlichen Überwachung der Regelfall bleiben.

Wie die Fahrlehrer den vielfältigen Änderungen gegenüberstehen, soll im folgenden zumindest ansatzweise gezeigt werden.

#### **4.4 Die Meinung der Fahrlehrer zu den neuen Regelungen**

Die folgenden Ausführungen stützen sich auf eine bundesweit durchgeführte Umfrage bei 109 Fahrlehrern, die unter anderem nach ihrer Meinung zu den Veränderungen im Fahrlehrerrecht befragt wurden. Wie die folgenden Ausführungen zeigen, dominieren bei der Beurteilung zustimmende Äußerungen, d. h. die zunehmende Professionalisierung des Fahrlehrerberufs stößt bei den Fahrlehrern auf eine positive Resonanz. Dies gilt beispielsweise für die Erweiterung der Ausbildung, die nach den neuen Regelungen ein 4 1/2-monatiges Referendariat in einer Ausbildungsfahrschule und zwei zusätzliche Ausbildungswochen in der Fahrlehrerausbildungsstätte vorsieht. Noch stärker ist die Zustimmung zu der Regelung, dass für die Erteilung einer Fahrschulerlaubnis die Teilnahme an einem betriebswirtschaftlichen Fachlehrgang Voraussetzung ist. Die folgende Tabelle 25 macht dies deutlich.

Die verlängerte Ausbildung trifft bei mehr als drei Viertel der befragten Fahrlehrer auf Zustimmung. Das Ausmaß der Zustimmung hängt dabei nicht zuletzt von deren beruflicher Situation ab. Hierbei gilt, dass selbständige Fahrlehrer die angesprochenen Änderungen positiver bewerten als ihre angestellten Kollegen: 31 % der selbständigen, aber nur 12 % der angestellten bewerten die neue zweigeteilte Ausbildung als *sehr gut*. Ähnlich sieht das Bild bezüglich der Beurteilung des fahrschulbetriebswirtschaftlichen Lehrgangs

aus. Hier äußern sich 42 % der Selbständigen, aber nur 20 % der angestellten Fahrlehrer mit *sehr gut*.

**Tabelle 25** Ausmaß der Zustimmung zur erweiterten Ausbildung

<i>„Was halten Sie davon, dass...“</i>		
	<i>... die Ausbildung für Fahrlehrer nun aus zwei Teilen, der Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte und der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule besteht?“</i>	<i>... für die Erteilung einer Fahr-schülerlaubnis die Teilnahme an einem 70-stündigen Lehrgang über Fahrschulbetriebswirtschaft Voraussetzung ist?“</i>
sehr gut	27 %	37 %
gut	56 %	38 %
weder/noch	7 %	14 %
nicht gut	9 %	8 %
schlecht	1 %	3 %
N = jeweils 109	100 %	100 %

Auf weitgehende Zustimmung seitens der Fahrlehrer treffen auch die gestiegenen Anforderungen in der Fahrlehrerprüfung und die obligatorische Verpflichtung zur Fortbildung. Das Ausmaß der Zustimmung zu dem letztgenannten Aspekt überrascht, da Fortbildung einen Zeit- und damit Kostenaufwand für die Fahrlehrer bedeutet.

**Tabelle 26** Ausmaß der Zustimmung zur obligatorischen Fortbildung und zu den gestiegenen Prüfungsanforderungen

<i>„Was halten Sie davon, dass...“</i>		
	<i>... Fortbildung für Fahrlehrer nicht mehr freiwillig, sondern obligatorisch ist, und zwar alle vier Jahre?“</i>	<i>... die Anforderungen in der Prüfung gestiegen sind?“</i>
sehr gut	34 %	25 %
gut	42 %	54 %
weder/noch	9 %	12 %
nicht gut	14 %	7 %
schlecht	1 %	2 %
N = jeweils 109	100 %	100 %

Hinsichtlich der Beurteilung der beiden Sachverhalte "Fortbildung" und "Prüfungsanforderungen" unterscheiden sich selbständige Fahrlehrer nicht von den angestellten Kollegen.

Dass jedoch keineswegs alle Veränderungen überwiegend positiv aufgenommen worden sind, verdeutlicht die Beurteilung der Absenkung des Mindestalters für Fahrlehrer von 23 auf 22 Jahre. Wie die folgende Tabelle 27 zeigt, äußert sich nur etwa jeder Dritte positiv. Fast genauso groß ist aber auch die Zahl derer, die diese Veränderung *nicht gut* oder sogar *schlecht* finden.

**Tabelle 27** Beurteilung der Senkung des Mindestalters für Fahrlehrer von 23 auf 22 Jahre/angestellt-selbständig

	angestellt	selbständig	gesamt
<b>"Was halten Sie davon, dass das Mindestalter für Fahrlehrer von bisher 23 Jahren auf 22 Jahre gesenkt worden ist?"</b>			
sehr gut	4 %	5 %	5 %
gut	24 %	36 %	33 %
weder/noch	48 %	19 %	26 %
nicht gut	20 %	29 %	27 %
schlecht	4 %	11 %	9 %
	100 % N = 25	100 % N = 84	100 % N = 109

Wenngleich die Teilgruppen der befragten angestellten und selbständigen Fahrlehrer relativ klein und die statistische Unschärfe der Daten entsprechend groß ist, lässt sich aus den Ergebnissen dennoch ablesen, dass die Meinung unter den selbständigen Fahrlehrern viel stärker polarisiert ist. Jeweils etwa 40 % äußern sich positiv oder negativ. Anders bei den angestellten Fahrlehrern, bei denen sich die meisten auf die neutrale Antwort *weder gut, noch schlecht* zurückziehen.

Damit bleibt abschließend festzuhalten, dass die Veränderungen, die auf eine qualitativ bessere Ausbildung der Fahrlehrer zielen, auch wenn dies einen erheblichen Mehraufwand gegenüber früher bedeutet, positiv von der Fahrlehrerschaft aufgenommen worden sind. Insoweit kann man damit rechnen, dass die Intentionen des Gesetzgebers, die Fahrausbildung auf eine qualitativ bessere Basis zu stellen, durchaus realisiert werden.



## **5. EHEMALIGE FAHRSCHÜLER IN DEUTSCHLAND**

Nachdem die vorangehenden Kapitel ein Bild der rechtlichen und faktischen Rahmenbedingungen der Fahrausbildung gezeichnet haben, beschäftigten sich die folgenden Ausführungen vertieft mit der Fahrausbildung aus der Sicht ehemaliger Fahrschüler und der Fahrlehrer in Deutschland. Den Ausgangspunkt der Betrachtung liefern in diesem Kapitel die Erfahrungen von Fahrern bzw. Personen, die vor nicht allzu langer Zeit die Fahrausbildung durchlaufen haben. Die beiden Folgekapitel befassen sich mit der Fahrausbildung aus der Sicht der Fahrlehrer.

Die den Ausführungen zugrunde liegenden Befragungsergebnisse entstammen zwei Umfragen, die bei ehemaligen Fahrschülern und unter Fahrlehrern durchgeführt wurden. Da die Formulierungen der Erhebungsinstrumente unmittelbar aufeinander abgestimmt waren, bietet sich vielfach die Möglichkeit, Sachverhalte vergleichend aus der Sicht von Fahrschülern und Fahrlehrern zu beschreiben. Als Konsequenz ergibt sich ein facettenreiches Bild der Situation, wobei allerdings gewisse Redundanzen bei der Darstellung nicht ganz zu vermeiden sind.

Das Kapitel 5, das sich vorrangig mit ehemaligen Fahrschülern beschäftigt, beschreibt nicht nur die Vorerfahrungen, mit denen diese in die Fahrausbildung gegangen sind. Weitere Punkte betreffen die Kriterien, nach denen Fahrschüler die Fahrschulen auswählen und bewerten. Sodann geht es um die Bewertung des Unterrichts, wobei zwischen theoretischer und praktischer Ausbildung unterschieden wird. Schließlich berichten ehemalige Fahrschüler über ihre Erfahrungen mit der Fahrprüfung. Grundlage der Ergebnisse sind, wie eingangs bereits angedeutet, die Antworten einer repräsentativen Stichprobe von über 1.200 Personen im Alter zwischen 18 und 29 Jahren, die den Führerschein der Klasse B (früher Klasse 3) besitzen. In diesem Zusammenhang sei daran erinnert, dass von den rund 950.000 Personen, die pro Jahr in Deutschland den Führerschein erwerben, weit über 80 % im Alter unter 25 Jahren sind, die von uns angesprochene Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen also genau die Altersklasse der Bevölkerung abdeckt, die von der Fahrausbildung betroffen ist.

## 5.1 Vorerfahrungen

Das Fahren im Fahrschulauto ist für Fahranfänger keineswegs die erste praktische Erfahrung mit dem Autofahren. Über 60 % der jungen Leute nützen vielmehr legale und auch illegale Möglichkeiten, praktische Fahrerfahrungen zu sammeln. Um eben diese Art von Vorerfahrungen geht es im folgenden Abschnitt.

Einen ersten Eindruck von der Verbreitung derartiger Aktivitäten gibt die folgende Tabelle.

**Tabelle 28** Vorerfahrungen beim Autofahren/Geschlecht

	"trifft zu"		gesamt
	Männer	Frauen	
1. Bereits vor der Fahrschulzeit habe ich auf privatem Gelände Autofahren geübt	50 % <sup>1</sup>	38 %	44 %
2. Bereits vor der Fahrschulzeit habe ich auf einem Verkehrsübungsplatz Autofahren geübt	48 %	38 %	43 %
3. Bereits vor Erhalt des Führerscheins habe ich auf öffentlichen Parkplätzen fahren geübt	23 %	16 %	20 %
4. Bereits vor Erhalt des Führerscheins bin ich wenige Male im normalen Verkehr selbst Auto gefahren	14 %	8 %	11 %
5. Bereits vor Erhalt des Führerscheins bin ich regelmäßig im normalen Verkehr selbst Auto gefahren	6 %	6 %	6 %
	N = 597	N = 644	N = 1.241
1) Die Prozentzahlen geben jeweils den Anteil derer wieder, die mit "trifft zu" geantwortet haben. Alle fünf Fragen wurden <b>unabhängig</b> voneinander gestellt, so dass die Prozentsätze nicht addiert werden können.			

Es wird sichtbar, dass bei den Vorerfahrungen im Autofahren zwar die legalen Möglichkeiten, also das Fahren auf privatem Gelände bzw. das Fahren auf dem Verkehrsübungsplatz, dominieren. Aber auch illegale Praktiken wie das Fahren auf öffentlichen Parkplätzen oder sogar im öffentlichen Straßenraum sind nicht selten.

Das Wahrnehmen von Möglichkeiten zur Gewinnung von praktischen Erfahrungen hängt selbstverständlich nicht zuletzt von den Gegebenheiten und Rahmenbedingungen ab. So finden sich in ländlichen Gegenden deutlich we-

niger Fahranfänger, die etwa auf Verkehrsübungsplätzen Erfahrungen gesammelt haben.

Ein weiterer Aspekt wird in Tabelle 28 deutlich: Praktische Vorerfahrungen sind bei jungen Männern verbreiteter als bei jungen Frauen. Dies gilt allerdings vornehmlich für die legalen oder harmloseren Formen der illegalen Fahrpraxis. Über eine regelmäßige Verkehrsteilnahme im öffentlichen Straßenraum vor Führerscheinerwerb berichten Männer und Frauen mit gleicher Häufigkeit (6 %).

Die Frage, wie groß der Anteil der Anfänger ist, die auf Vorerfahrungen in welcher Form auch immer zurückgreifen können, haben wir in einem weiteren Auswerteschritt analysiert. Hiernach ergibt sich, dass

- 62 % der Fahranfänger über Vorerfahrungen im praktischen Fahren verfügen, und dass
- 25 % der Fahranfänger über illegale Vorerfahrungen verfügen, die sie beim Fahren im öffentlichen Verkehrsraum gewonnen haben.

Ähnliche Quoten illegaler Fahrten vor dem Führerscheinerwerb finden sich auch in anderen Ländern. Das Kuratorium für Verkehrssicherheit in Wien nannte den Autoren für Österreich Schätzwerte von 10 bis 20 %.

Hierbei gilt, dass junge Männer sowohl häufiger Vorerfahrungen im legalen als auch im illegalen Rahmen aufweisen, wie die folgende Tabelle 29 zeigt:

**Tabelle 29** Häufigkeit legaler und illegaler Vorerfahrungen/Geschlecht

	Männer	Frauen
Verfügen über...		
...legale Vorerfahrungen	66 % <sup>1</sup>	53 %
...illegale Vorerfahrungen	30 %	21 %
	N = 597	N = 644
1) Die Prozentzahlen geben jeweils den Anteil derer wieder, die über entsprechende Vorerfahrungen verfügen.		

Bei der Bewertung des vermeintlich hohen Anteils illegaler Vorerfahrungen ist allerdings zu bedenken, dass diese zum größten Teil auf öffentlichen Parkplätzen und nicht auf Straßen gewonnen werden.

Unter Verkehrssicherheitsaspekten stellt sich im Zusammenhang mit derartigen Vorerfahrungen die Frage, wie sich diese auf das spätere Verhalten und insbesondere auf die Unfallverwicklung auswirken.

Um diese Frage beantworten zu können, vergleichen wir im folgenden die Unfallverwicklung **nach** Führerscheinerhalt von Fahranfängern mit und ohne Vorerfahrungen, wobei wir zwischen legalen und illegalen Vorerfahrungen trennen. Die folgende Tabelle 30 vergleicht die Unfallverwicklung von Fahranfängern ohne jede Art von praktischer Vorerfahrung mit der von jungen Fahrern und Fahrerinnen, die legale Möglichkeiten der Erfahrungsbildung genutzt haben.

**Tabelle 30** Legale Vorerfahrungen/Unfallverwicklung

	Erfahrungen auf		keine Erfahrungen
	Verkehrs- übungsplatz	privatem Gelände	
Nach Erhalt des Führerscheins...			
...keine Unfälle	52 %	50 %	66 %
...Sachschadenunfälle	36 %	40 %	28 %
...Unfälle mit Personenschaden	12 %	10 %	6 %
	100 % N = 533	100 % N = 543	100 % N = 510

Es wird deutlich, dass diejenigen, die über legale Vorerfahrungen verfügen, sowohl häufiger in Sachschaden – wie auch in Personenschadenunfälle verwickelt waren.

Ähnlich ist das Bild für den Zusammenhang zwischen illegalen Vorerfahrungen und Unfallverwicklung. Wie die folgende Tabelle 31 zeigt, ist insbesondere der Anteil der Unfälle mit Personenschäden bei denjenigen, die vor dem Erhalt der Fahrerlaubnis bereits illegal am Straßenverkehr als Autofahrer teilgenom-

men haben, deutlich höher als bei denen, die über keine oder über legale Übungsfahrten berichten.

**Tabelle 31** Illegale Vorerfahrungen/Unfallverwicklung

	Erfahrungen			keine Erfahrungen
	auf öffentlichen Parkplätzen	wenige Male im normalen Verkehr	regelmäßig im normalen Verkehr	
Nach Erhalt des Führerscheins...				
... keine Unfälle	48 %	54 %	56 %	66 %
... Sachschadensunfälle	42 %	31 %	21 %	28 %
... Unfälle mit Personenschaden	10 %	15 %	22 %	6 %
	100 % N = 244	100 % N = 140	100 % N = 76	100 % N = 510

Der hier angesprochene Zusammenhang sollte nun allerdings nicht in der Weise interpretiert werden, dass der Fahrausbildung vorangehende legale oder illegale Fahrübungen das Risiko schwerer Unfälle nachhaltig steigern, denn über eine derartige Kausalität sagen die Tabellen 30 und 31 nichts aus.

Wahrscheinlicher ist in diesem Zusammenhang vielmehr die Hypothese, dass die Gruppe der Risiko bereiten Fahrer, deren erhöhtes Risiko sich nach Führerscheinwerb in einer höheren Unfallverwicklung niederschlägt, bereits vor Erhalt der Fahrerlaubnis eine so starke Affinität zum Autofahren haben, dass sie jede Chance nützen, auch bereits vor dem Erhalt der Fahrerlaubnis zu fahren. Es ist also wahrscheinlich die Grunddisposition zum Auto und zum Autofahren, die sowohl das vorzeitige Fahren wie auch die spätere Unfallverwicklung beeinflusst.

Auf der anderen Seite geben die Resultate aber auch keinen Anlass zu der Annahme, dass vor dem Erwerb der Fahrerlaubnis unkontrolliert gewonnene Erfahrungen einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit haben würden.

## 5.2 Kriterien für die Auswahl der Fahrschule

Bei der Auswahl der Fahrschule orientieren sich Fahrschüler an vielfältigen Kriterien. Aus Vorgesprächen im Rahmen dieser Untersuchung schälten sich eine Reihe unterschiedlicher Aspekte heraus, die wir den Fahranfängern im Rahmen der Repräsentativbefragung in Form einer Liste vorlegten. Aus dieser Liste galt es, bis zu drei Punkte auszuwählen, die für den Befragten den bedeutsamsten Stellenwert gehabt hatten. Nahezu alle Befragten machten von der Möglichkeit, drei Kriterien zu nennen, Gebrauch.

Wie die folgende Tabelle 32 zeigt, sind nicht etwa Qualitätskriterien das herausragende Element bei der Entscheidung für eine bestimmte Fahrschule.

**Tabelle 32** Rangordnung der Kriterien bei der Auswahl der Fahrschule durch Fahrschüler

Rang	Kriterien	Nennungs- häufigkeit <sup>1</sup>
1	Die günstigen Preise der Fahrschule	47 %
2	Der gute Ruf der Fahrschule	37 %
3	Empfehlung durch Freunde, Bekannte und Verwandte	36 %
4	Gute Erreichbarkeit der Fahrschule	33 %
5	Empfehlung durch ehemalige Fahrschüler	31 %
6	Die Ausbildung in dieser Fahrschule soll besonders gut sein	24 %
7	Freunde oder Bekannte gingen gleichzeitig mit in diese Fahrschule	17 %
8	Attraktive Fahrschulfahrzeuge	14 %
9	Der Fahrlehrer war mir bereits vor der Ausbildung persönlich bekannt	14 %
10	Die Persönlichkeit des Fahrlehrers oder der Fahrlehrerin	14 %
11	Die gewählte Fahrschule hatte angeblich die geringsten Durchfallquoten bei der Prüfung	12 %
12	Gute Ausstattung für den theoretischen Unterricht	10 %
13	Eine andere Fahrschule war nicht verfügbar	5 %
14	Angenehme Unterrichtsräume	3 %
		N = 1.241
1)	Aus der Liste von 14 Kriterien konnten maximal drei ausgewählt werden.	

Vor allen anderen Aspekten rangiert der Preis mit deutlichem Abstand an erster Stelle. Diese Dominanz des Kostenaspekts ist in den neuen Bundesländern noch ausgeprägter als im Westen. Im Osten wählen 58 % der Befragten das Preiskriterium als eines der drei wichtigsten. Die Vergleichszahl im Westen liegt mit 44 % wesentlich niedriger.

Es wird weiter sichtbar, dass der gute Ruf der Fahrschule und Empfehlungen – sowohl solche von nahen Bezugspersonen wie auch solche von ehemaligen Fahrschülern – eine wichtige Rolle bei der Fahrschulwahl spielen.

Der Fahrlehrer selbst und seine Persönlichkeit scheinen dagegen einen weniger bedeutsamen Einfluss auszuüben. Auch die der Fahrschule zugeschriebenen Durchfallquoten erweisen sich als ein Kriterium mittlerer Bedeutung. Wichtiger ist dann schon, dass die Ausbildung selbst als *gut* gilt. Bei den Ausstattungsmerkmalen der Fahrschule spielt vor allem die Attraktivität der Fahrschulfahrzeuge eine Rolle. Etwas weniger Bedeutung wird der materiellen Ausstattung für den theoretischen Unterricht zugemessen. Art und Ausgestaltung der Unterrichtsräume haben dagegen nahezu keinen Einfluss auf die Fahrschulwahl. Zusammenfassend gilt demnach, dass vor allem der Preis und das durch andere vermittelte Image der Fahrschule als entscheidende Kriterien bei der Auswahl eine Rolle spielen. Der Imagefaktor ist für Frauen noch bedeutsamer als für die männlichen Fahrschüler. Hinsichtlich der übrigen Kriterien unterscheiden sich die Einstellungen zwischen Fahranfängern und –anfängerinnen kaum.

Einige interessante Unterschiede in der Kriterienwahl ergeben sich, wenn man Fahranfänger, die Unfälle mit Personenschaden gehabt haben, mit anderen vergleicht, die entweder nur Sachschadensunfälle oder keinerlei Unfälle erlitten haben.

Für Fahrer, die schwere Personenschadensunfälle hatten, war der Preis der Fahrschule seltener ein wichtiges Entscheidungskriterium. Wichtiger für diese Gruppe Unfall belasteter Fahrer war die Persönlichkeit des Fahrlehrers sowie der gute Ruf der Fahrschule. Dieses Ergebnis zu interpretieren fällt schwer: Auch hier deutet sich an, dass die Fahrer, die innerhalb der ersten Jahre nach dem Führerscheinerwerb in Unfälle mit Personenschaden verwickelt waren, nicht nur eine andere Beziehung zum Autofahren (vgl. Abschnitt 5.1), sondern

auch emotionaler gefärbtere Beziehungen zu den Ausbildern aufbauten. Leider gestattet das vorliegende Material jedoch nicht, dieser Frage vertieft nachzugehen. Stattdessen wollen wir im folgenden prüfen, in wieweit die oben genannten Kriterien bei der Auswahl der Fahrschule denen entsprechen, die Fahrlehrer in diesem Zusammenhang den Fahrschülern zuschreiben.

Um einen derartigen Vergleich durchführen zu können, wurden deutsche Fahrlehrer danach gefragt, welche Kriterien sie für die wichtigsten hielten, nach denen Fahrschüler eine Fahrschule auswählen.

**Tabelle 33** Kriterien, von denen Fahrlehrer vermuten, dass sie für Fahrschüler bei der Wahl der Fahrschule wichtig sind

Rang	Kriterien	Nennungs- häufigkeit <sup>1</sup>
1	Die günstigen Preise der Fahrschule	57 %
2	Der gute Ruf der Fahrschule	50 %
3	Empfehlung durch ehemalige Fahrschüler	43 %
4	Empfehlung durch Freunde, Bekannte oder Verwandte des Fahrschülers	32 %
5	Gute Erreichbarkeit der Fahrschule	28 %
6	Niedrige Durchfallquoten bei der Prüfung	25 %
7	Die Persönlichkeit des Fahrlehrers oder der Fahrlehrerin	20 %
8	Die besonders gute Ausbildung in dieser Fahrschule	19 %
9	Attraktive Fahrschulfahrzeuge	9 %
10	Gute Ausstattung für den theoretischen Unterricht	3 %
11	Angenehme Unterrichtsräume	2 %
		N = 109
1) Aus der Liste von 14 Kriterien konnten maximal drei ausgewählt werden.		

Hier zeigt Tabelle 33, dass die Fahrlehrer ein sehr realitätsnahes Bild über die Vorstellungen der Fahrschüler haben: Die Tatsache, dass vor allem der Preis die Attraktivität der Fahrschule bestimmt, ist ihnen ebenso bewusst wie die Bedeutung eines guten Rufes und von Empfehlungen. Geringfügig unterschätzt wird seitens der Fahrlehrer möglicherweise die Attraktivität der Fahrschulfahrzeuge. Dass die übrige Ausstattung und die Unterrichtsräume kaum

eine entscheidende Rolle bei der Fahrschulwahl spielen, ist ihnen ebenfalls vertraut.

Die Vermutung, dass der Preis der dominante Faktor bei der Wahl der Fahrschule sei, ist übrigens nicht bei allen Fahrlehrern in gleicher Weise festzustellen. Vielmehr gilt, dass das Preisargument vor allem von Fahrlehrern mit geringerer Berufserfahrung als wichtig vermutet wird: 77 % der Fahrlehrer, die maximal 5 Jahre im Beruf sind, aber nur 43 % derer, die bereits über 20 Jahre als Fahrlehrer tätig sind, halten die günstigen Preise für eines der drei wichtigsten Entscheidungskriterien. Berufserfahrene Fahrlehrer betonen zudem auch stärker den guten Ruf der Fahrschule sowie die Bedeutung der Persönlichkeit des Fahrlehrers.

In Anbetracht der Dominanz des Faktors Kosten bei der Auswahl der Fahrschule stellt sich die Frage, welchen finanziellen Aufwand Fahrschüler derzeit in Deutschland treiben müssen, um in den Besitz der erstrebten Fahrerlaubnis zu gelangen. Hierzu liegen uns Daten aus dem Bundesland Sachsen vor, die zwar nicht repräsentativ für die Bundesrepublik sind, die jedoch sowohl die Dimension der Kosten wie auch die Bandbreite zeigen, die ja nicht zuletzt vom Fahrschüler selbst abhängt. Die folgende Tabelle 34 zeigt, dass der Mittelwert der Kosten für den Führerscheinerwerb der Klasse B derzeit bei über DM 2.000 liegt, und die Spannweite der Kosten beachtlich ist.

Zwar ist die der Tabelle zugrunde liegende Stichprobe relativ gering, dennoch dürfte sie den Trend richtig wiedergeben. Es wird deutlich, dass männliche Fahrschüler deutlich weniger für die Fahrerlaubnis zahlen als ihre weiblichen Kollegen. Bedingt durch mehr und andere Vorerfahrungen ist bei den männlichen Bewerbern vor allem der Bedarf an praktischen Fahrstunden geringer. Dies schlägt sich in den Kosten nieder, die in Sachsen für Männer bei etwa DM 1.800, bei Frauen dagegen bei über DM 2.200 liegen. Da die Spannweite der Kosten von unter DM 1.500 bis über DM 3.500 reicht, wird deutlich, in welchen Dimensionen sich die Kosten bewegen, und es ist von daher verständlich, dass der Faktor Preis eine dominante Rolle bei der Fahrschulwahl spielt. Dass diese Tatsache unter Ausbildungs- und Verkehrssicherheitsaspekten nicht unbedingt wünschenswert ist, liegt auf der Hand.

**Tabelle 34** Kosten für den Führerschein Klasse B/Geschlecht (Sachsen)\*

	Männer	Frauen	gesamt
Kosten in DM			
bis 1.500	21 %	13 %	17 %
1.501 – 2.000	50 %	29 %	38 %
2.001 – 2.500	26 %	28 %	27 %
2.501 – 3.000	3 %	21 %	13 %
3.001 – 3.500	-	3 %	1 %
mehr als 3.500	-	7 %	4 %
	100 % N = 62	100 % N = 76	100 % N = 138
*Quelle: STERN + SCHLAG, 1999			

Kosten und Qualität der Ausbildung hängen eng zusammen mit der Dauer und dem Erfolg der Ausbildung, zwei Aspekte, mit denen wir uns im folgenden Abschnitt beschäftigen wollen.

### 5.3 Dauer und Erfolg der Ausbildung

Die im vorangehenden Abschnitt beschriebene große Varianz der Ausbildungskosten ist nicht zuletzt das Ergebnis einer erheblichen Spannweite bei der Zahl der Unterrichtsstunden, die der einzelne Fahrschüler bis zur Prüfungsreife benötigt. Auf die Zahl der Unterrichtsstunden in der theoretischen und praktischen Ausbildung wollen wir an dieser Stelle näher eingehen und uns auch mit der Frage beschäftigen, wie die Zusammenhänge zwischen der Dauer der Ausbildung und der Unfallverwicklung während der ersten zwei Jahre nach Führerscheinwerb aussehen. Dass unfallfreies Fahren dabei keineswegs das wichtigste Ziel ist, das Fahrschüler mit der Fahrausbildung verbinden, zeigt sich, wenn man die Fahranfänger nach den Kriterien fragt, die sie mit einer erfolgreichen Ausbildung verbinden.

Was die Zahl der theoretischen und praktischen Unterrichtsstunden anbetrifft, fällt zunächst auf, dass die Erinnerung an deren Zahl sehr unterschiedlich ausfällt. Während sich 73 % der befragten ehemaligen Fahrschüler noch an

die Anzahl der praktischen Unterrichtsstunden erinnern, liegt der Anteil derer, die die ungefähre Zahl der theoretischen Unterrichtsstunden noch wissen, bei nur 60 %. Hier wird sichtbar, dass die praktischen Fahrstunden eine größere Bedeutung im Bewusstsein der Fahranfänger besitzen. Gleichzeitig bedeutet dies aber auch, dass die Antworten zur Anzahl der absolvierten theoretischen Unterrichtsstunden mit einer größeren Unschärfe behaftet sind als die zur praktischen Ausbildung.

Ein weiterer wesentlicher Unterschied zwischen theoretischer und praktischer Ausbildung besteht darin, dass die Varianz für die Zahl der praktischen Fahrstunden deutlich größer ist als bei den theoretischen Unterrichtsstunden. Im Durchschnitt berichten die Fahrschüler, die sich an die Zahl der Fahrstunden erinnern, von 21,0 theoretischen und 23,4 praktischen Fahrstunden. Wie diese Durchschnittswerte zustande kommen, zeigt die folgende Tabelle.

**Tabelle 35** Zahl der theoretischen und praktischen Fahrstunden

Anzahl Fahrstunden	Fahrstunden	
	THEORIE	PRAXIS
bis 10	10 % <sup>1</sup>	5 % <sup>1</sup>
11 bis 15	28 %	13 %
16 bis 20	25 %	25 %
21 bis 25	13 %	24 %
26 bis 30	10 %	17 %
31 bis 35	2 %	6 %
36 bis 40	4 %	3 %
41 bis 50	2 %	2 %
mehr als 50	6 %	5 %
	100 % N = 735	100 % N = 898
1) Die Prozentzahlen beziehen sich nur auf diejenigen ehemaligen Fahrschüler, die sich an die Zahl der Unterrichtsstunden erinnern konnten.		

Die Tabelle verdeutlicht, dass fast zwei Drittel der Fahrschüler mit maximal 20 Stunden theoretischem Unterricht ausgekommen sind, und nur knapp ein Viertel mehr als 25 Stunden Theorie absolviert hat. Dagegen benötigte jeder Dritte mehr als 25 praktische Unterrichtsstunden.

Die Unterschiede im Ausbildungsumfang zwischen Männern und Frauen sind dabei überraschend gering: Frauen durchlaufen zwar im Schnitt sowohl eine längere theoretische wie auch praktische Ausbildung, jedoch ist der Mehrumfang eher gering: Frauen haben im Durchschnitt ca. eine Stunde mehr Theorieunterricht und etwa eineinhalb Stunden mehr praktische Ausbildung als die Männer. Im einzelnen sehen die Zahlen wie folgt aus:

- Männer → 20,5 Std. Theorie + 22,6 Std. Praxis
- Frauen → 21,6 Std. Theorie + 24,2 Std. Praxis

Die gefundenen Ergebnisse decken sich zwar mit den Befunden früherer Untersuchungen, nach denen *"junge Frauen viel eher bereit sind, sich gründlich auszubilden zu lassen"* (HEINRICH, 1993, S. 37), ob aber eine möglichst kurze Ausbildungsdauer für junge Männer immer noch *"eine Sache der Ehre"* ist, wie früher behauptet wurde, scheint zweifelhaft. Die geringen Unterschiede in der Anzahl der Ausbildungsstunden zwischen den Geschlechtern deuten nicht in diese Richtung.

Deutliche Unterschiede im Ausbildungsumfang finden sich bei einem Vergleich zwischen den alten und den neuen Bundesländern. In den neuen Ländern gestalten sich sowohl die theoretische wie auch die praktische Ausbildung länger als in den alten Ländern:

- Alte Bundesländer: → 20,4 Std. Theorie + 23,0 Std. Praxis
- Neue Bundesländer: → 23,6 Std. Theorie + 25,4 Std. Praxis

Eindrücklich bestätigt werden diese Zahlen durch die Tatsache, dass in den neuen Ländern jeweils 13 % der Befragten berichten, über 40 Stunden Theorieunterricht und über 40 praktische Fahrstunden absolviert zu haben. Die Vergleichswerte im Westen liegen bei 6 %, die mehr als 40 Stunden Theorie benötigt haben und bei 5 %, die mehr als 40 praktische Fahrstunden in Anspruch genommen haben. Inwieweit die längere Ausbildung im Osten mit den derzeit dort anzutreffenden Überkapazitäten im Ausbildungsbereich zusammenhängen, kann an dieser Stelle nicht geprüft werden.

Interessant ist nun, wie sich eine umfangreichere Ausbildung auf die spätere Unfallverwicklung auswirkt. Hierzu haben wir die Fahranfänger in drei Grup-

pen aufgeteilt, und zwar solche, die bis zu 20 Stunden, zwischen 21 und 30 Stunden und über 30 Stunden Unterricht erfahren haben. Tabelle 36 zeigt die Ergebnisse für die theoretische und Tabelle 37 die für die praktische Ausbildung.

**Tabelle 36** Umfang der theoretischen Ausbildung und Unfallverwicklung während der ersten zwei Jahre nach Führerscheinerhalt

	Theoretischer Unterricht		
	bis 20 Stunden	21-30 Stunden	über 30 Stunden
kein Unfall	60 %	50 %	50 %
Sachschadenunfall	33 %	37 %	35 %
Personenschadenunfall	7 %	13 %	16 %
	100 % N = 463	100 % N = 171	100 % N = 101

**Tabelle 37** Umfang der praktischen Ausbildung und Unfallverwicklung während der ersten zwei Jahre nach Führerscheinerhalt

	Praktischer Unterricht		
	bis 20 Stunden	21-30 Stunden	über 30 Stunden
kein Unfall	54 %	56 %	57 %
Sachschadenunfall	38 %	34 %	29 %
Personenschadenunfall	8 %	9 %	14 %
	100 % N = 384	100 % N = 369	100 % N = 145

Hierbei wird deutlich, dass eine längere Ausbildung keineswegs das Unfallrisiko nach Erhalt des Führerscheins senkt. Allerdings wäre es sicher falsch, die Ergebnisse der Tabelle 36 und 37 in der Weise zu interpretieren, dass eine längere Ausbildung das Unfallrisiko erhöhen würde. Es deutet sich vielmehr an, dass diejenigen, die später häufiger in Unfälle verwickelt sind, den Fahrlehrern durchaus bereits auffallen, und letztere sich veranlasst sehen, diese Fahrschüler einem längeren Unterrichtsprogramm zu unterziehen. Dabei gelingt es dann allerdings nicht, durch eine umfangreichere Ausbildung das Risiko dieser Gruppe auf das Durchschnittsniveau zu senken. Ob ein solches Ziel überhaupt durch zusätzliche Fahrstunden zu erreichen wäre, scheint eher un-

wahrscheinlich. Dies gilt um so mehr, wenn man die Zielsetzung, unter der der Fahrschulunterricht gesehen wird, betrachtet.

Auf die Frage, wann der Fahrschulunterricht nach Meinung der ehemaligen Fahrschüler ein Erfolg sei, äußern sich die 1.241 Befragten wie folgt:

➤ Der Fahrschulunterricht ist ein Erfolg...	
... wenn man nach dem Fahrschulunterricht ein Auto in allen Situationen sicher beherrscht	53 %
... wenn man die Fahrprüfung im ersten Anlauf besteht	21 %
... wenn man möglichst preiswert den Führerschein bekommt	11 %
... wenn man nach Erhalt des Führerscheins keine Unfälle hat	8 %
... wenn man nach dem Fahrschulunterricht die Verkehrsregeln beherrscht.	7 %

Es wird deutlich, dass das zentrale Ziel in der Erlangung der Fahrzeugbeherrschung gesehen wird. Als Erfolgskriterium wird zudem das Bestehen der Prüfung im ersten Versuch gesehen. Wie vielen dieser Erfolg vergönnt ist, werden wir im letzten Abschnitt dieses Kapitels zeigen.

Unfallfreiheit in der Zukunft ist dagegen ein marginales Randkriterium, dass nur von 8 % der Befragten als zentraler Erfolg der Ausbildung eingestuft wird. Diese Beurteilung hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass Unfälle als etwas Alltägliches erlebt werden, und zudem gerade bei vielen Fahranfängern die Meinung vorherrscht, dass Unfälle unvermeidbare Ereignisse darstellen, die man einfach akzeptieren oder hinnehmen muss (vgl. SCHLAG, ELLINGHAUS, STEINBRECHER 1986).

Fahranfänger, die in den ersten zwei Jahren nach Führerscheinerwerb in Unfälle verwickelt waren, unterscheiden sich hinsichtlich der Wahl der Erfolgskriterien in keiner Weise von denen, die unfallfrei geblieben sind.

Man sollte sich im übrigen davor hüten, eine derartige Einstellung der Fahranfänger zur Zielrichtung der Fahrausbildung zu kritisieren. Schließlich dient die Fahrerlaubnis tatsächlich vorrangig dem Zweck, die Mobilität zu erhöhen. Sicherheit ist in diesem Zusammenhang allenfalls ein abgeleitetes und damit sekundäres Ziel. Genau diese Haltung schlägt sich in den Antworten nieder.

## 5.4 Generelle Beurteilung des Fahrschulunterrichts

Die Zahl der theoretischen und praktischen Unterrichtsstunden und die grundlegenden Zielsetzungen, mit denen sich die Fahranwärter der Ausbildung unterziehen, sagen noch nichts darüber aus, wie denn die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung bewertet wird. Mit eben dieser Frage beschäftigen sich dieser und die folgenden beiden Abschnitte. Zunächst geht es dabei um die generelle Beurteilung der Ausbildung. In den Folgeabschnitten befassen wir uns dann im einzelnen mit dem theoretischen und dem praktischen Unterricht. Wir gehen dabei davon aus, dass die Urteile der ehemaligen Fahrschüler durchaus geeignet sind, die Situation in der Fahrschule zu beschreiben.

Dass das in der Fahrschule herrschende Lernklima einen erheblichen Einfluss auf den Lernerfolg hat, ist von HEINRICH (1993) gezeigt worden. Wichtig für das Klima, das in der Fahrausbildung herrscht, ist die Motivation der Fahrschüler. Hier zeigt sich, dass rund die Hälfte der befragten ehemaligen Fahrschüler die Ausbildung mit einer positiven Motivation bestritten haben, aber immerhin jeder Dritte sah im Fahrschulunterricht eher eine *„lästige Notwendigkeit, um den Führerschein zu bekommen“*. Letztgenannte Haltung ist unter den jungen Männern etwas häufiger anzutreffen als bei den weiblichen Fahranfängern, wie die folgende Tabelle 38 zeigt.

**Tabelle 38** Generelle Einstellung zum Fahrschulunterricht

	Männer	Frauen	gesamt
<i>"Der Fahrschulunterricht war für mich eine lästige Notwendigkeit, um den Führerschein zu bekommen..."</i>			
... stimmt genau	15 %	11 %	13 %
... stimmt überwiegend	23 %	19 %	21 %
... stimmt in etwa	19 %	17 %	18 %
... stimmt eher nicht	27 %	28 %	27 %
... stimmt überhaupt nicht	16 %	25 %	21 %
	100 % N = 597	100 % N = 644	100 % N = 1.241

Als zentrales Ziel der Ausbildung sehen die Führerscheinanwärter, wie oben bereits angedeutet, das Erlernen des praktischen Fahrens sowie das sich sichere Bewegungen im Verkehr.

Dies bestätigt auch die folgende Tabelle 39, in der deutlich wird, dass für mehr als zwei Drittel der Fahranfänger das Erlernen des praktischen Fahrens von zentraler Bedeutung war. Für die weiblichen Fahranfänger, die – wie bereits gezeigt wurde – mit weniger Vorerfahrungen in die Fahrausbildung gehen, gilt dies in noch stärkerem Maße als für ihre männlichen Kollegen.

**Tabelle 39** Bedeutung des praktischen Fahrens

	Männer	Frauen	gesamt
<i>"Im Fahrschulunterricht war für mich vor allem das Erlernen des praktischen Fahrens wichtig..."</i>			
... stimmt genau	33 %	40 %	37 %
... stimmt überwiegend	34 %	36 %	35 %
... stimmt in etwa	20 %	14 %	17 %
... stimmt eher nicht	9 %	6 %	7 %
... stimmt überhaupt nicht	4 %	3 %	4 %
	100 % N = 597	100 % N = 644	100 % N = 1.241

Dem Fahrschulunterricht sowie den Fahrlehrern wird dabei durchweg ein positives Urteil ausgestellt. So ergab die bereits zitierte Umfrage unter Fahranfängern in Sachsen, dass dort jeder zweite die theoretische Ausbildung mit der Note *sehr gut* bewertete. Die Beurteilung der praktischen Ausbildung fällt nur geringfügig schlechter aus.

**Tabelle 40** Benotung der theoretischen und praktischen Fahrausbildung in Sachsen<sup>1</sup>

	Theoretische Ausbildung	Praktische Ausbildung
sehr gut	49 %	38 %
gut	44 %	50 %
befriedigend	6 %	9 %
ausreichend	1 %	1 %
mangelhaft	-	1 %
N = 138	100 %	100 %
1) QUELLE: STERN + SCHLAG, a. a. O., S. 2 + 3		

Kritik an der Ausbildung ist nach den Daten von STERN + SCHLAG eher die Ausnahme. Diese Erfahrung deckt sich mit unseren Befragungsergebnissen, die die Bewertung der Fahrlehrer betreffen.

Zur Beurteilung der Fahrlehrer wurde den Befragten in diesem Zusammenhang eine Liste vorgelegt, die in unregelmäßig gemischter Form 10 positive und 10 negative Eigenschaften enthielt, und die Befragten wurden gebeten, die Eigenschaften auszuwählen, die sie als am besten geeignet zur Beschreibung ihrer Fahrlehrer einstufen. Hierbei war zwischen der theoretischen und praktischen Fahrausbildung zu trennen.

Die folgende Übersicht zeigt diejenigen Eigenschaften, die seitens der Fahranfänger am häufigsten zur Beschreibung der Fahrlehrer gewählt wurden. Die gewählten Eigenschaften mit der höchsten Nennungshäufigkeit sind für die Ausbilder von Theorie und Praxis identisch, allein die Häufigkeit der Nennung variiert, wie die folgende Tabelle zeigt:

**Tabelle 41** Zuschreibung typischer Eigenschaften für Fahrlehrer in Theorie und Praxis

	<b>Fahrlehrer</b>	
	<b>THEORIE</b>	<b>PRAXIS</b>
korrekt	48 % <sup>1</sup>	40 %
freundlich	43 %	34 %
verständnisvoll	28 %	29 %
kompetent	25 %	26 %
hilfsbereit	24 %	27 %
	N = 1.241	N = 1.241
1) Die Prozentzahl gibt die Häufigkeit der Wahl der jeweiligen Eigenschaft wieder. Es konnten bis zu drei Eigenschaften ausgewählt werden.		

Auffallend ist, dass die positiven Eigenschaften in starkem Maße dominieren. Negative Eigenschaften werden den Fahrlehrern nur in sehr seltenen Fällen zugeschrieben.

Wir werden auf diesen Punkt in Abschnitt 6.3 nochmals im Detail zurückkommen, wenn es um den Vergleich des Selbstbildes der Fahrlehrer mit deren Fremdbild geht.

Im folgenden wollen wir stattdessen näher auf den theoretischen und praktischen Unterricht, wie er sich aus der Perspektive der ehemaligen Fahrschüler darstellt, eingehen.

## 5.5 Der theoretische Unterricht

Mit den formalen Vorgaben und Rahmenbedingungen, unter denen der theoretische Unterricht stattfindet, beschäftigte sich bereits das vierte Kapitel dieser Untersuchung. An dieser Stelle geht es nun um die Frage, wie die Fahrschüler den Unterricht empfinden. Um hierüber Auskunft zu erhalten, hatten die Befragten zu einer Reihe von Feststellungen, den theoretischen Unterricht betreffend, eine Stellungnahme anhand einer Fünfer-Skala abzugeben. Diese Skala reichte von voller Zustimmung *stimmt genau* bis zur völligen Ablehnung *stimmt überhaupt nicht*.

Hierbei wird deutlich, dass ca. drei von zehn Fahrschülern den theoretischen Unterricht eher langweilig finden. Die folgende Tabelle verdeutlicht, dass das Gefühl der Langeweile unter den männlichen Fahrschülern verbreiteter ist als unter den weiblichen.

**Tabelle 42** Theoretischer Unterricht langweilig/Geschlecht

	Männer	Frauen	gesamt
<b><i>"Ich fand den theoretischen Unterricht ziemlich langweilig..."</i></b>			
... stimmt genau	13 %	9 %	11 %
... stimmt überwiegend	20 %	17 %	18 %
... stimmt in etwa	26 %	19 %	23 %
... stimmt eher nicht	30 %	35 %	33 %
... stimmt überhaupt nicht	11 %	19 %	15 %
keine Angabe	0 %	0 %	0 %
	100 % N = 597	100 % N = 644	100 % N = 1.241

Es wird sichtbar, dass weit über die Hälfte der Frauen (54 %) gegenüber nur 41 % der Männer den Unterricht nicht langweilig finden. Dieses Ergebnis hängt nicht zuletzt damit zusammen, dass Frauen im theoretischen Unterricht deutlich häufiger neue Dinge über den Straßenverkehr erfahren, die sie bisher nicht wussten. Die folgende Tabelle macht dies deutlich.

**Tabelle 43** Theoretischer Unterricht hat Neues vermittelt/Geschlecht

	Männer	Frauen	gesamt
<b><i>"Im theoretischen Unterricht habe ich viele neue Dinge über den Straßenverkehr gelernt..."</i></b>			
... stimmt genau	23 %	38 %	31 %
... stimmt überwiegend	33 %	32 %	32 %
... stimmt in etwa	26 %	20 %	23 %
... stimmt eher nicht	15 %	8 %	11 %
... stimmt überhaupt nicht	3 %	2 %	3 %
keine Angabe	0 %	0 %	0 %
	100 % N = 597	100 % N = 644	100 % N = 1.241

Die unterschiedliche Bewertung von männlichen und weiblichen Fahranfängern fällt in diesem Zusammenhang sehr deutlich aus. Dieses Ergebnis deckt sich im übrigen mit den Resultaten von HEINRICH, der feststellt:

*"Fahrschülerinnen erleben das Lernklima in Fahrschulen signifikant positiver als Fahrschüler."* (HEINRICH, 1993, S. 34).

Die Kritik der Fahranfänger richtet sich dabei eher gegen zu viele Wiederholungen und weniger gegen möglicherweise etwas antiquiert wirkende Lehrmethoden. Die folgende Tabelle 44 zeigt die Antwortverteilungen für die beiden entsprechenden Statements.

**Tabelle 44** Kritikpunkte am theoretischen Unterricht

	<i>"Es gab im theoretischen Unterricht zu viele Wiederholungen"</i>	<i>"Die Lehrmethoden der theoretischen Fahrausbildung erscheinen mir altmodisch"</i>
... stimmt genau	8 %	7 %
... stimmt überwiegend	20 %	16 %
... stimmt in etwa	27 %	21 %
... stimmt eher nicht	34 %	33 %
... stimmt überhaupt nicht	10 %	23 %
keine Angabe	1 %	0 %
N = 1.241	100 %	100 %

Mehr als die Hälfte der befragten Fahrer stufen die Lehrmethoden der durchlaufenen Ausbildung **nicht** als altmodisch ein, dagegen finden mehr als die Hälfte, dass es zu viele Wiederholungen gegeben hätte. Während hinsichtlich der Bewertung der Lehrmethoden zwischen Männern und Frauen kaum Unterschiede feststellbar sind, ist der Kritikpunkt "Wiederholungen" bei den Männern häufiger zu hören als bei den Frauen.

Auf welche inhaltlichen Schwerpunkte die Fahrschüler besonderen Wert legen, und wie sie den theoretischen Unterricht im Einzelnen beschreiben, soll im Folgenden näher analysiert werden.

### 5.5.1 Inhaltliche Schwerpunkte

Aufgabe des Theorieunterrichts ist es, den Fahrschülern, aufbauend auf den Erfahrungen, die diese bereits als Verkehrsteilnehmer gesammelt haben, neue spezifische Kenntnisse zu vermitteln. Der Unterricht dient dazu, verkehrliche und sicherheitsrelevante Zusammenhänge zu erkennen, zudem soll er auch auf Werthaltungen und Einstellungen Einfluss nehmen.

Nicht alle Inhalte, die die Fahrschule vermittelt, haben dabei für den Fahrschüler den gleichen Stellenwert. Das, was seitens der Fahrschüler als wichtig angesehen wird, unterliegt vielmehr einer subjektiven Bewertung. Mit eben dieser Beurteilung beschäftigen sich die folgenden Ausführungen. Als Grundlage dienen dabei die Ergebnisse der Repräsentativbefragung, in deren Rahmen die Befragten unter anderem die Aufgabe hatten, aus einem Katalog von 18 Punkten diejenigen fünf auszuwählen, von denen sie rückblickend meinten, dass diese besonders wichtig waren. Es handelt sich hier, dies gilt es zu bedenken, nicht um das Urteil von Fahrschülern, die sich in der Ausbildung befinden, sondern um eine retrospektive Bewertung vor dem Hintergrund der bisherigen Fahrerfahrung. Vergleichen wollen wir diese Bewertung mit der der Fahrlehrer, denen eine identische Liste zur Beurteilung vorgelegt wurde.

Tabelle 45 gibt einen Überblick über die Rangordnung der Wichtigkeit verschiedener Ausbildungsinhalte aus der Sicht ehemaliger Fahrschüler und der Fahrlehrer. Hierbei zeigen sich im direkten Vergleich eine Reihe deutlicher Unterschiede zwischen solchen Punkten, die Fahrschüler und solchen, die Fahrlehrer für besonders wichtig halten. Bei den Fahrschülern dominieren zwei Bereiche. Zum einen handelt es sich dabei um die **Gefahrenwahrnehmung**, die im *rechtzeitigen Erkennen gefährlicher Situationen* (Rang 1) und im *vorausschauenden Fahren* (Rang 3) ihren Niederschlag findet. Der zweite Aspekt, und dies überrascht ein wenig, ist der hohe Stellenwert, der den **formalen Regelungen** zugeschrieben wird. *Genaue Kenntnis der Verkehrszeichen* (Rang 2) und *umfassende Kenntnis der Verkehrsvorschriften* (Rang 4) verdeutlichen diese Tatsache. Überraschend ist dieses Ergebnis, da in der Öffentlichkeit das Lernen von Verkehrsvorschriften und die Regelvielfalt häufig als Ballast angesehen und die Kenntnis von Vorschriften eher als eine formale Anforderung der theoretischen Prüfung verstanden wird. Möglicherweise hängt dieses Ergebnis aber auch mit der Tatsache zusammen, dass die

Kenntnis formaler Regeln und Vorschriften einen entscheidenden Faktor für das Bestehen der theoretischen Fahrprüfung darstellt.

**Tabelle 45** Rangordnung der Ausbildungsinhalte aus der Sicht von Fahrschülern und Fahrlehrern

Rang bei Fahrschülern	Ausbildungsinhalt	Nennungshäufigkeit bei	
		Fahrschülern	Fahrlehrern
1	Rechtzeitiges Erkennen gefährlicher Situationen	54 % <sup>1</sup>	56 %
2	Genauere Kenntnis der Verkehrszeichen	46 %	45 %
3	Vorausschauendes Fahren	40 %	60 %
4	Umfassende Kenntnis der Verkehrsvorschriften	39 %	44 %
5	Sichere Fahrzeugbeherrschung	34 %	60 %
6	Geschwindigkeit als Risikofaktor	28 %	60 %
7	Richtiges Bremsen	28 %	20 %
8	Kooperation mit anderen Verkehrsteilnehmern	27 %	20 %
9	Richtiger Umgang mit den eigenen Reaktionen	27 %	20 %
10	Rechtzeitiges Erkennen der Absichten anderer	25 %	26 %
11	Umweltschonende Fahrweise	25 %	16 %
12	Einfluss von Alkohol und Drogen auf die Verkehrssicherheit	19 %	43 %
13	Technik des Automobils	18 %	5 %
14	Richtiges Verhalten auf glatten Straßen	18 %	3 %
15	Einfluss der Müdigkeit auf das Fahren	16 %	4 %
16	Bedeutung von Reifen und Luftdruck	11 %	6 %
17	Fragen der Fahrphysik	11 %	12 %
18	Genauere Kenntnis über das Punktsystem	7 %	1 %
		N = 1.241	N = 109
1) Aus dem Katalog konnten bis maximal 5 Punkte ausgewählt werden.			

Soziale Aspekte wie die *Kooperation mit anderen Verkehrsteilnehmern* oder etwa der *richtige Umgang mit den eigenen Reaktionen* rangieren bei den Fahrschülern im Mittelfeld. Alkohol und Drogen sowie der vielfach unterschätzten Unfallursache *Müdigkeit* wird eine deutlich zweitrangige Bedeutung zugewiesen.

Als Randaspekte gelten den Fahranfängern fahrzeugtechnische Fragen. Fahrphysik und Reifen stellen im Bewusstsein der ehemaligen Fahrschüler einen vernachlässigbaren Themenbereich dar. Ähnlich sehen es die Fahrlehrer. Und auch hinsichtlich der Bedeutung von Kenntnissen über das Punktsystem stimmen Fahrschüler und –lehrer überein. Bei beiden Gruppen rangiert dieser Aspekt auf dem letzten Platz.

Dass die *genaue Kenntnis über das Punktsystem* bei den Fahrschülern auf dem letzten Rangplatz landet, ist möglicherweise damit zu erklären, dass es sich hier um einen eindeutig negativ besetzten Aspekt handelt, dessen Existenz lieber verdrängt und dessen Relevanz für die eigene Person negiert wird. Dies gilt in besonderem Maße für diejenigen, die den Führerschein noch nicht sehr lange besitzen. Die Fahranfänger, bei denen maximal ein Jahr seit Ablegen der Fahrprüfung vergangen ist, ordnen der *Kenntnis über das Punktsystem* nahezu gar keine Bedeutung zu. Etwa zwei Jahre nach der Fahrprüfung wird diesem Aspekt stetig mehr Bedeutung zugeschrieben. Dies ist genau der Zeitpunkt, zu dem Konflikte und Regelverstöße gehäuft eine Rolle spielen.

Dass das Punktsystem keine wesentliche Bedeutung für die Ausbildung hat, glauben auch die Fahrlehrer. Hinsichtlich der Meinung, welche Inhalte denn besonders wichtig seien, finden sich allerdings eine Reihe deutlicher Unterschiede zwischen ehemaligen Fahrschülern und Fahrlehrern. Tabelle 45 zeigt, dass die Fahrlehrer vor allem drei inhaltliche Schwerpunkte der Ausbildung betonen. Hierbei handelt es sich um

- vorausschauendes Fahren,
- sichere Fahrzeugbeherrschung,
- Geschwindigkeit als Risikofaktor.

Insbesondere hinsichtlich der Aspekte *sichere Fahrzeugbeherrschung* und *Geschwindigkeit als Risikofaktor* fallen die Unterschiede zur Perspektive der Fahrschüler deutlich ins Auge. Besonders krass ist die Differenz in der Wahrnehmung hinsichtlich des Faktors *Geschwindigkeit als Risikofaktor*. Dass dieser Punkt mit den beiden anderen genannten Aspekten bei den Fahrlehrern auf Platz 1 rangiert, verdeutlicht deren Bemühen, die Fahranfänger für die Unfallursache *Geschwindigkeit* zu sensibilisieren, wogegen die Fahranfänger selbst diesen Aspekt eher zu verdrängen versuchen und ihn weit seltener als

wichtig einstufen. Ähnliche Diskrepanzen zeigen sich bezüglich der Bewertung des Einflusses von Alkohol und Drogen auf die Verkehrssicherheit. Dieses Thema hat unter Fahrlehrern richtigerweise einen hohen Stellenwert, aus der Sicht der Fahrschüler spielt es nur eine nachgeordnete Rolle.

Kritisch zu bewerten ist die geringe Wertigkeit, die dem Thema Müdigkeit zugesprochen wird. Hier überrascht, dass Fahrlehrer diesem für die Sicherheit wichtigen Aspekt noch weniger Bedeutung beimessen, als dies die ehemaligen Fahrschüler tun.

Bei einer genaueren Analyse der Antwortverteilungen unter den Fahrschülern zeigt ein Vergleich zwischen den alten und den neuen Bundesländern, dass historisch gewachsene Traditionen durchaus einen Einfluss darauf haben, welcher Stellenwert einzelnen Ausbildungsaspekten zugeschrieben wird. So betonen die ehemaligen Fahrschüler in den neuen Ländern deutlich häufiger als die im Westen den hohen Stellenwert der Aspekte, die mit Verkehrsregeln zusammenhängen. Zudem hat in den neuen Ländern die Vermittlung von Erfahrungen zur Technik des Autos eine größere Bedeutung. Die folgende Tabelle zeigt dies.

**Tabelle 46** Beurteilung der Bedeutung einzelner theoretischer Ausbildungsaspekte durch Fahranfänger in Ost und West

	Bundesländer	
	WEST	OST
Ganz besonders wichtige Punkte der Ausbildung		
... genaue Kenntnis der Verkehrszeichen	45 %	53 %
... umfassende Kenntnis der Verkehrsvorschriften	37 %	46 %
... Technik des Automobils	16 %	27 %
	N = 993	N = 248
1) Aus einem Katalog von 18 Punkten konnten maximal 5 Punkte ausgewählt werden. Die Prozentsätze weisen die Nennungshäufigkeit aus und addieren sich von daher nicht auf 100 %.		

Die Gewichtung der inhaltlichen Schwerpunkte ist bei den Fahrern im Osten also stärker zu einer Betonung des "Regeln Lernens" verschoben. Dieses spiegelt sich auch im Meinungsbild der Fahrlehrer wider, die in den neuen Bundesländern der Regelkenntnis eine größere Bedeutung zuweisen. Hier sind

allerdings die Teilstichproben zu gering, um quantitativ fundierte Aussagen machen zu können.

Wichtigste Erkenntnis dieses Abschnitts bleibt dennoch die Erfahrung, dass es eine Reihe beachtlicher Diskrepanzen bezüglich dessen gibt, was für die theoretische Ausbildung inhaltlicher Schwerpunkt sein sollte.

Insbesondere die Elemente *sichere Fahrzeugbeherrschung, vorausschauendes Fahren* und vor allem *Geschwindigkeit* haben bei Fahrschülern nicht den Stellenwert, den sie nach Meinung der Fahrlehrer haben sollten.

### **5.5.2 Art und Hilfsmittel der Vermittlung**

Hinsichtlich der Unterrichtsform wie der im Unterricht verwandten Hilfsmittel befinden sich viele Fahrschulen in einem gewissen Wandel. Vielfach trifft man zwar noch althergebrachte Ausstattungen, bei denen die Unterrichtsräume mit einer Art "Kinobestuhlung" versehen sind und die einen Frontalunterricht nahe legen. Neue Formen der Kommunikation und neue Kommunikationstechnologien tragen jedoch zu einem gewissen Wandel der Ausbildung bei. Auf die Tatsache, dass ein intensiver Medieneinsatz im Theorieunterricht kein Garant für eine qualitativ gute Ausbildung ist, weist WEISSMANN (1995, S. 60) hin. Dass aber trotz technischer Kommunikationshilfen der Lehrvortrag des Fahrlehrers neben der Bearbeitung von Übungsfragebögen die dominante Form der Vermittlung ist, zeigen die Befragungsergebnisse.

Gemäß den Aussagen der Fahrschüler wie denen der befragten Fahrlehrer dominiert im theoretischen Unterricht der Vortrag.

**Tabelle 47** Theoretischer Unterricht in Vortragsform

Fahrlehrer		Fahrschüler	
<i>"Ich trage den Stoff vor..."</i>		<i>"Der Fahrlehrer beschränkte sich im theoretischen Unterricht aufs Vortragen..."</i>	
... in jeder Unterrichtsstunde	58 %	... in den meisten Stunden	13 %
... häufig	27 %	... häufig	33 %
... manchmal	7 %	... einige Male	31 %
... selten	6 %	... nur selten	18 %
... nie	1 %	... nie	5 %
keine Angabe	1 %	keine Angabe	0 %
N = 109	100 %	N = 1.241	100 %

Interessant an der Tabelle ist die Tatsache, dass die Fahrschüler die starke Vortragsdominanz weniger deutlich wahrnehmen als sie nach Meinung der Fahrlehrer tatsächlich ist. Hieraus kann man schließen, dass die Dominanz des Vortrages keineswegs als störend, sondern als normal erlebt wird. Am Umfang des Frontalunterrichts, bei dem sich der Fahrlehrer auf das Vortragen beschränkt, scheint sich im Laufe der letzten Jahre kaum etwas geändert zu haben. Wie die folgende Aufstellung zeigt, liegt der Anteil Fahrschüler, die berichten, dass der Fahrlehrer sich im theoretischen Unterricht *in den meisten Stunden* oder *häufig* auf das Vortragen beschränkte, zwischen 44 % und 50 %, unabhängig davon, ob die Fahrschulzeit wenige Monate oder bereits mehrere Jahre zurückliegt.

**Tabelle 48** Fahrlehrer beschränkt sich *in den meisten Stunden* oder *häufig* im theoretischen Unterricht aufs Vortragen

Anteil der Nennungen <i>in den meisten Stunden und häufig</i>	
Führerscheinprüfung gemacht innerhalb...	
der letzten 6 Monate	46 %
vor 7–12 Monaten	50 %
vor 1–2 Jahren	45 %
vor 3–5 Jahren	47 %
vor 6–10 Jahren	44 %

Eine weitere Form der Ausbildung neben dem Vortrag ist die Bearbeitung von Übungsfragebögen im theoretischen Unterricht. Auch deren Einsatz und Verbreitung wird von Fahrlehrern und Fahrschülern unterschiedlich eingestuft. Wie die folgende Tabelle zeigt, ist das Bearbeiten derartiger Übungsfragebögen weit verbreitet.

**Tabelle 49** Einsatz von Übungsfragebögen im theoretischen Unterricht

Fahrlehrer		Fahrschüler	
<i>"Die Fahrschüler füllen Übungsfragebögen aus..."</i>		<i>"Im theoretischen Unterricht wurden Übungsfragebögen bearbeitet..."</i>	
... in jeder Unterrichtsstunde	17 %	... in den meisten Stunden	25 %
... häufig	22 %	... häufig	39 %
... manchmal	17 %	... einige Male	23 %
... selten	11 %	... nur selten	7 %
... nie	31 %	... nie	6 %
keine Angabe	2 %	keine Angabe	0 %
N = 109	100 %	N = 1.241	100 %

Nach Aussagen der Fahrschüler ist der Umgang mit Übungsfragebögen verbreiteter als dies die Fahrlehrer berichten. Hier ist davon auszugehen, dass Fahrlehrer die Nutzung von Übungsfragebögen eher zu niedrig ansetzen, nicht zuletzt deshalb, weil diese Art der Ausbildung durchaus kritisch gesehen wird. Auf die Tatsache, dass die höheren Schätzungen der Fahrschüler tatsächlich der Realität näher kommen, deuten die Ergebnisse anderer Studien. So nennt WEISSMANN ähnlich hohe Zahlen. Ausgehend von seiner zwar nicht repräsentativen Stichprobe berichtet er dort von 70 % der Fahrschüler, die über das Ausfüllen von Übungsfragebögen berichten (WEISSMANN 1995, S. 57). Dass diese Form der Ausbildung seit Jahren in weitgehend unverändertem Umfang geübt wird, zeigt sich im übrigen auch daran, dass alle Befragten, unabhängig davon, ob sie den Führerschein während der letzten 6 Monate oder bereits vor mehr als 5 Jahren erworben haben, mit etwa gleicher Häufigkeit über dieses Ausbildungselement berichten.

Zur *Standardausrüstung* des Fahrlehrers im Fahrschulunterricht gehört die Benutzung von Modellen und Schaubildern. Die folgende Tabelle verdeutlicht das.

**Tabelle 50** Einsatz von Schaubildern und Modellen

Fahrlehrer		Fahrschüler	
<i>"Ich greife zur Erläuterung auf Modelle und Schaubilder zurück..."</i>		<i>"Der Fahrlehrer hat Sachverhalte mit Hilfe von Modellen erläutert..."</i>	
... in jeder Unterrichtsstunde	40 %	... in den meisten Stunden	12 %
... häufig	36 %	... häufig	42 %
... manchmal	17 %	... einige Male	31 %
... selten	6 %	... nur selten	11 %
... nie	1 %	... nie	4 %
keine Angabe	0 %	keine Angabe	0 %
N = 109	100 %	N = 1.241	100 %

Drei Viertel der Fahrlehrer und über die Hälfte der Fahrschüler berichten über den regelmäßigen Einsatz derartiger Unterrichtshilfen. Die Zahl der Fahrschüler, die auf derartige Ausbildungsmittel völlig verzichten mussten, ist verschwindend gering.

Andere Kommunikationstechnologien wie Dias, Filme oder Videovorführungen kommen ebenfalls, im Schnitt allerdings eher selten, im Fahrschulunterricht zum Einsatz. Tabelle 51 zeigt deren Verbreitung, so wie die Fahrschüler sie erlebt haben.

**Tabelle 51** Häufigkeit der Nutzung von Dias, Filmen und Videos im Fahrschulunterricht nach Aussagen von Fahrschulabsolventen

	Dias	Filme	Video
<i><b>Wurde im Unterricht eingesetzt...</b></i>			
... in den meisten Stunden	5 %	7 %	8 %
... häufig	19 %	21 %	20 %
... einige Male	27 %	31 %	31 %
... nur selten	23 %	24 %	22 %
... nie	26 %	17 %	18 %
keine Angabe	0 %	0 %	1 %
N = jeweils 1.241	100 %	100 %	100 %

Die Tabelle verdeutlicht, dass Filme und Videos nahezu gleich selten als Hilfsmittel genutzt werden. Noch weniger verbreitet ist der Gebrauch von Dias. Es wird sichtbar, dass von keinem der genannten Hilfsmittel exzessiver Gebrauch gemacht wird. Die Prozentzahlen, die eine häufige Nutzung widerspiegeln, bewegen sich im Bereich zwischen 24 % und 28 %. Dagegen verzichtet fast die Hälfte der Fahrlehrer weitgehend auf den Einsatz von Dias und immerhin ca. 40 % auf die Nutzung von Filmen oder Videos.

Die Aussagen der Fahrlehrer zum Umfang der Benutzung von Filmen stützen die Ergebnisse. Gut ein Drittel (37 %) der Fahrlehrer berichtet über häufige Vorführungen von Filmen. Fast ebenso groß ist aber auch die Zahl derer (30 %), die selten oder nie auf dieses Medium zurückgreifen.

Für Dias gilt, dass diese zunehmend aus der Mode kommen. So berichten 42 % der Fahrschüler, die den Führerschein während der letzten 6 Monate erworben haben, dass *nie* Dias im Unterricht gezeigt wurden. Die Vergleichszahl für diejenigen, die dagegen den Führerschein schon über 5 Jahre besitzen, liegt bei nur 25 %. Umgekehrt haben diejenigen, die den Führerschein schon über 5 Jahre oder länger haben, deutlich seltener Videovorführungen im Unterricht erlebt als diejenigen, die ihn erst vor kurzer Zeit erworben haben:

- Videos im Unterricht häufig/in den meisten Stunden
  - > Fahrunterricht in den letzten 6 Monaten                    38 %
  - > Fahrunterricht vor mehr als fünf Jahren                    25 %

Unterrichtsmittel sind insoweit einem Wandel unterworfen, der nicht zuletzt vom allgemeinen technologischen Wandel bestimmt ist. Dieser war während der letzten Jahre und Jahrzehnte insbesondere vom rasanten Siegeszug und der Weiterentwicklung im Computerbereich geprägt. Trotz weiter Verbreitung derartiger Geräte hält der PC erst langsam Einzug in den unmittelbaren Fahrschulunterricht. Von den von uns befragten Fahrlehrern berichtet nur ein Viertel, dass sie häufig oder manchmal mit den Fahrschülern Übungen am PC machen. Bei der Mehrheit (60 %) ist dies *nie* der Fall. Insoweit wird sichtbar, dass das Eindringen neuer Technologien in den Fahrschulunterricht langsam und zögerlich und keinesfalls überstürzt stattfindet.

Selbstverständlich hindert die geringe Nutzung von PCs in der Fahrschule Fahrschüler nicht daran, entsprechende am Markt verfügbare Programme zu erwerben und am heimischen PC für die Fahrprüfung zu üben.

Dass in Zukunft verstärkt mit dem Einsatz von PCs in diesem Bereich gerechnet werden muss, ist zu vermuten. Als Hinweis auf zukünftige Entwicklungen mag das Beispiel Österreich dienen, wo inzwischen sogar die theoretische Prüfung am PC abgenommen wird.

Häufiger als durch Dias, Filme oder Videos ergänzen Fahrlehrer den Unterricht durch Skizzen und Hinweise, die sie in Form von Overhead-Folien fertigen. 43 % aller Fahrschüler berichten, dass dieses Hilfsmittel *häufig* oder *in den meisten Stunden* verwendet wurde. Die Fahrlehrer bestätigen dies, nach deren Angaben ist die Nutzung von Folien sogar noch ein wenig verbreiteter: Jeder zweite Fahrlehrer erklärte in unserer Befragung, dass er Folien *in jeder Unterrichtsstunde* oder *häufig* nutze.

Ein ganz anderer Aspekt als die technischen Hilfsmittel betrifft die Form der Kommunikation, in der der Fahrlehrer den Fahrschülern begegnet. In diesem Zusammenhang zeigt Tabelle 52, dass trotz der anfangs beschriebenen großen Verbreitung konventionellen Frontalunterrichts Dialog- und Interaktionsformen bei der theoretischen Ausbildung eine beachtliche Rolle spielen, Diskussionen zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler sind danach im Unterricht keine Seltenheit.

Allerdings weist ein Vergleich der Antworten von Fahrlehrern und Fahrschülern auf eine beachtliche Diskrepanz hin. Fahrlehrer sind davon überzeugt, viel häufiger zu diskutieren als dies von den Fahrschülern wahrgenommen oder erlebt wird. Deutlich wird diese Diskrepanz auch daran, dass nur 1 % der Fahrlehrer, aber 10 % der Fahrschüler berichten, dass **nie** diskutiert wurde. Hier sollten die Fahrlehrer gegebenenfalls den eigenen Unterrichtsstil einmal kritisch hinterfragen.

**Tabelle 52** Diskussion zwischen Fahrlehrer und –schüler im theoretischen Unterricht

Fahrlehrer		Fahrschüler	
<b>"Ich diskutiere mit den Fahrschülern..."</b>		<b>"Wir haben im Unterricht mit dem Fahrlehrer richtig diskutiert..."</b>	
... in jeder Unterrichtsstunde	35 %	... in den meisten Stunden	11 %
... häufig	39 %	... häufig	30 %
... manchmal	21 %	... einige Male	29 %
... selten	3 %	... nur selten	19 %
... nie	1 %	... nie	10 %
keine Angabe	1 %	keine Angabe	1 %
N = 109	100 %	N = 1.241	100 %

Auf die Tatsache, dass eher die Angaben der Fahrschüler die Realität widerspiegeln, deuten auch andere Forschungsergebnisse hin. So berichtet WEISS-MANN in seiner Untersuchung sogar über nur knapp 20 % der Fahrschüler, die in ihrer Ausbildung einen dialogischen Unterricht erlebt haben (WEISS-MANN 1995, S. 59). In Anbetracht unserer relativ *weichen* Frageformulierung für die Fahrschüler, in der generell gefragt wurde, ob "*die Fahrschüler im Unterricht mit dem Fahrlehrer richtig diskutiert*" hätten, spiegeln möglicherweise die in der Tabelle 52 ausgewiesenen Zahlen ein zu optimistisches Bild wider.

Eine andere Form interaktiven Unterrichts besteht im Einsatz von Rollenspielen. Derartige Rollenspiele, die gerade zur Vermittlung sozialer Kompetenzen im Verkehr außerordentlich geeignet sind, werden – dies zeigt Tabelle 53 deutlich – zu wenig eingesetzt.

Anders als bei der Frage nach Diskussionen zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler herrscht hinsichtlich der Verbreitung von Rollenspielen ein einheitliches Bild zwischen Ausbildern und Auszubildenden. Rund 6 von 10 Fahrschülern haben kaum derartige Erfahrungen sammeln können.

**Tabelle 53** Rollenspiele im Fahrschulunterricht

Fahrlehrer		Fahrschüler	
<i>"Die Fahrschüler machen unter meiner Anleitung Rollenspiele..."</i>		<i>"Wir haben im Fahrschulunterricht Rollenspiele gemacht..."</i>	
... in jeder Unterrichtsstunde	4 %	... in den meisten Stunden	4 %
... häufig	6 %	... häufig	13 %
... manchmal	24 %	... einige Male	24 %
... selten	26 %	... nur selten	23 %
... nie	39 %	... nie	36 %
keine Angabe	1 %	keine Angabe	0 %
N = 109	100 %	N = 1.241	100 %

Ein Vergleich der Antworten nach dem Zeitpunkt, zu dem die Fahrausbildung absolviert wurde, zeigt zudem, dass es keine Anzeichen dafür gibt, dass Rollenspiele heute verbreiteter wären als sie es vor fünf Jahren waren. Dagegen hat der Umfang, in dem mit dem Fahrlehrer diskutiert wird, im Laufe der letzten Jahre zugenommen: Diejenigen, die während der letzten zwei Jahre die Fahrprüfung abgelegt haben, berichten zu 43 % über häufigere Diskussionen. Die Vergleichszahl für diejenigen, deren Fahrausbildung länger zurückliegt, liegt bei nur 30 %.

Fasst man die Erfahrungen zusammen, ist festzuhalten, dass im Fahrschulunterricht immer noch der Frontalunterricht dominiert – dies im übrigen nicht zuletzt auch deswegen, weil eine derartige Form den Erwartungen der Fahrschüler entspricht. Als technische Hilfsmittel spielen vor allem Overhead-Folien eine wichtige Rolle, und in begrenztem Umfang sind Filme und Videos im Einsatz. Dagegen werden die zur Vermittlung sozialer Kompetenzen unerlässlichen Formen der Gruppenarbeit, z. B. in Form von Rollenspielen und Diskussionen nur begrenzt und eher unzureichend genutzt. Der Umfang von Diskussionen im Unterricht scheint dabei von Fahrlehrern tendenziell überschätzt zu werden.

Rollenspiele haben längst nicht den Stellenwert, den sie zur Vermittlung sozialer Kompetenzen eigentlich haben sollten. Insoweit hinkt die Form der Ausbildung hinter den Ausbildungsinhalten deutlich hinterher.

## 5.6 Der praktische Unterricht

Defizite finden sich nicht nur im theoretischen Fahrunterricht, sondern auch im praktischen Teil. Immerhin 25 % der befragten ehemaligen Fahrschüler erklären, dass sie das Empfinden haben, *„viel zu wenig auf die alltäglichen Probleme im Straßenverkehr vorbereitet“* worden zu sein. Diese Feststellung ist gleich häufig zu hören von Männern und Frauen oder von Fahrschülern in West und Ost. Auch scheinen sich hier im Laufe der letzten fünf Jahre keine Veränderungen ergeben zu haben. Die Zahl derer, die ein *zu wenig* an Vorbereitung für den Verkehrsalltag konstatieren, ist bei denen, die vor mehr als fünf Jahren den Führerschein erworben haben, mit 27 % nahezu identisch mit der Vergleichszahl von 26 % für diejenigen, die erst während der letzten sechs Monate ihre Fahrprüfung abgelegt haben.

Trösten mögen sich die Fahrlehrer allerdings mit der Tatsache, dass über die Hälfte (54 %) der Befragten in der praktischen Fahrausbildung eine hinreichende Vorbereitung auf die alltäglichen Probleme im Straßenverkehr sehen. Welche Fahrmanöver in diesem Zusammenhang als besonders schwierig erlebt werden, beschreibt der folgende Unterabschnitt. Anschließend vergleichen wir, welche Diskrepanzen zwischen Geübtem und dem Übungsbedarf bestehen.

Dass die Fahrschüler tatsächlich gern mehr üben würden, verdeutlicht Tabelle 54. Insbesondere für einen beachtlichen Teil (29 %) der weiblichen Fahrschüler gilt, dass aus Kostengründen weniger praktische Fahrstunden absolviert werden als sie sich selber wünschen würden.

**Tabelle 54** Wunsch nach mehr praktischer Ausbildung/Geschlecht

	Männer	Frauen	gesamt
<i>„Wenn es nicht so teuer wäre, hätte ich gern noch einige praktische Fahrstunden mehr gemacht...“</i>			
... stimmt genau	8 %	12 %	10 %
... stimmt überwiegend	15 %	17 %	16 %
... stimmt in etwa	17 %	18 %	17 %
... stimmt eher nicht	27 %	27 %	27 %
... stimmt überwiegend nicht	33 %	25 %	29 %
keine Angabe	0 %	1 %	1 %
	100 % N = 597	100 % N = 644	100 % N = 1.241

### 5.6.1 Schwierige Fahrmanöver

Die folgende Tabelle 55 weist nicht nur aus, welche Fahrmanöver von den ehemaligen Fahrschülern als besonders schwierig empfunden wurden. Gleichzeitig gibt die Tabelle das Meinungsbild der Fahrlehrer dazu wieder, von welchen Fahrmanövern sie glauben, dass diese für Fahrschüler besonders schwierig seien. Wären beide Rangordnungen identisch, würde dies bedeuten, dass sich die Vorstellungen von Fahrschülern und Fahrlehrern über die Schwierigkeiten der Fahraufgaben weitgehend entsprechen.

**Tabelle 55** Einschätzung des Schwierigkeitsgrades von Fahrmanövern durch Fahrschüler und Fahrlehrer

Rang bei Fahrschülern	Fahrmanöver	Einschätzung des Schwierigkeitsgrades durch	
		Fahrschüler	Fahrlehrer
1	Einparken	47 % <sup>1</sup>	39 %
2	Fahren bei starkem Verkehr	32 %	33 %
3	Anfahren am Berg	27 %	18 %
4	Rückwärtsfahren	26 %	31 %
5	Wenden mit Vor- und Zurücksetzen	22 %	18 %
6	Fahren bei Nacht	21 %	12 %
7	Anfahren am Berg rückwärts	17 %	17 %
8	Überholen anderer Verkehrsteilnehmer	16 %	28 %
9	Fahren auf der Autobahn	14 %	18 %
10	Nebeneinander fahren auf mehrspurigen Straßen	12 %	6 %
11	Rechtzeitiges Erkennen der Verkehrszeichen	12 %	23 %
12	Ausparken	12 %	3 %
13	Bedienung des Fahrzeugs	9 %	15 %
14	Scharfes Bremsen	8 %	16 %
15	Fahren ins und im Parkhaus	7 %	6 %
16	Kurven fahren auf Landstraßen	6 %	10 %
17	Fahren in der Kolonne	5 %	3 %
18	Fahren auf Landstraßen	2 %	5 %
		N = 1.241	N = 109
1) Aus einer Liste von 18 Punkten konnten maximal drei Antworten ausgewählt werden.			

Große Unterschiede in der Bewertungshierarchie deuten dagegen darauf hin, dass Fahrlehrer möglicherweise bestimmte Fahraufgaben in dem vom Fahrschüler wahrgenommenen Schwierigkeitsgrad über- oder unterschätzen. Hierbei kann es nicht darum gehen, wer die *richtigere* Einstellung vertritt, da beide Rangordnungen subjektive Bewertungen darstellen und eine objektive Rangordnung, an der die subjektiven Äußerungen gemessen werden könnte, nicht vorliegt. Es geht bei einem Vergleich demgemäß nur um unterschiedliche Wahrnehmungen und ggf. darum, den Fahrlehrern Hinweise darauf zu geben, bei welchen Fahrmanövern sich Fahrschüler besonders unsicher fühlen und welche Manöver sie möglicherweise in ihrer Schwierigkeit oder Gefährlichkeit unterschätzen.

Das erste Ergebnis, das Tabelle 55 in diesem Zusammenhang verdeutlicht, betrifft die Dominanz des Problems *Einparken*. Hier sehen Fahrschüler mit deutlichem Abstand die meisten Probleme. Dies haben auch die Fahrlehrer erkannt, allerdings wird dem Einparken seitens der Fahrlehrer nicht die Dominanz zugewiesen, wie dies bei den Fahrschülern der Fall ist. Auch hinsichtlich der Einschätzung des hohen Schwierigkeitsgrades des *Fahrens bei starkem Verkehr* sind sich Fahrschüler und Fahrlehrer einig. Unterschätzt werden dagegen von Fahrlehrern die Probleme, die Fahrschüler mit dem *Anfahren am Berg* und auch mit dem *Fahren bei Nacht* haben. Auf der anderen Seite schätzen Fahrlehrer die Schwierigkeiten, die Fahrschüler mit dem Lernen des richtigen *Überholens* haben, weitaus größer ein als dies die Fahrschüler selber tun. Gleiches gilt für das *rechtzeitige Erkennen der Verkehrszeichen* und auch für *scharfes Bremsen*. Die Zahlen der Tabelle spiegeln eine Unterschätzung der Probleme seitens der Fahranfänger wider, die mit Überholmanövern und Notbremsungen verbunden sind. Dass sie sich allerdings insbesondere der Defizite beim Überholen bewusst sind, zeigt der folgende Abschnitt, in dem deutlich wird, dass hier ein Bedarf nach mehr Übung durchaus empfunden wird. Dass Fahrschüler auch mit dem *Ausparken* Probleme haben können, ist den meisten Fahrlehrern nicht bewusst. Für sie rangiert dieses Problem ganz unten in der Hierarchie. Fahrschüler erleben dies anders.

Insgesamt zeigt der Vergleich, dass die Vorstellungen über den Schwierigkeitsgrad verschiedener Fahraufgaben zwischen Fahrlehrern und Fahrschülern durchaus nicht identisch sind, es also auf der einen Seite geboten scheint, Fahrschüler auf die Unterschätzung der Schwierigkeiten bestimmter Aufgaben

hinzuweisen. Auf der andere Seite ist Fahrlehrern deutlich zu machen, welche Fahraufgaben die Fahrschüler als besonders problematisch oder zumindest als problematischer erleben, als Fahrlehrer dies tun. Hierbei gilt es allerdings zu bedenken, dass das, was von den Fahrschülern als problematisch erlebt wird, sich nicht für alle in gleicher Form darstellt. So zeigt ein Vergleich zwischen männlichen und weiblichen Fahrschülern, dass Frauen häufiger über Probleme beim *Einparken* berichten (Frauen: 51 %, Männer: 42 %), und auch das *Anfahren am Berg* scheint Frauen häufiger Schwierigkeiten zu bereiten.

### 5.6.2 Die Diskrepanz zwischen Geübtem und Übungsbedarf

Wie die folgende Tabelle 56 zeigt, erleben die Fahrschüler in der praktischen Ausbildung eine gewisse Schwerpunktbildung bei dem Erlernen von Fahraufgaben. Besonders häufig wird nach Aussagen der befragten ehemaligen Fahrschüler das *Einparken* geübt, das, wie der vorangehende Abschnitt bereits gezeigt hat, auch besonders zahlreiche Probleme bereitet. 60 % aller befragten ehemaligen Fahrschüler erklären, dass dies eines der meist geübten Fahrmanöver gewesen sei. Es folgen, geordnet nach der Häufigkeit der Nennung das *Fahren bei starkem Verkehr*, das *Anfahren am Berg* sowie *Wenden und Rückwärtsfahren*. Besonders selten werden dagegen *scharfes Bremsen* oder auch *Fahren ins und im Parkhaus* in die Ausbildung einbezogen. Weibliche Fahrschüler berichten in diesem Zusammenhang häufiger als ihre männlichen Kollegen darüber, *rückwärts fahren* und *Ausparken* besonders häufig geübt zu haben. Hinsichtlich der übrigen in Tabelle 56 enthaltenen Fahrmanöver finden sich in Bezug auf männliche und weibliche Fahrschüler keine bedeutsamen Unterschiede.

**Tabelle 56** Geübtes und zusätzlicher Übungsbedarf in der praktischen Fahrausbildung

Fahrmanöver	Es wurde besonders häufig geübt		Es sollte mehr geübt werden	
	Anteil	Rang	Anteil	Rang
Einparken	60 % <sup>1</sup>	(1)	32 %	(2)
Fahren bei starkem Verkehr	30 %	(2)	36 %	(1)
Anfahren am Berg	29 %	(3)	19 %	(8)
Wenden mit Vor- und Zurücksetzen	26 %	(4)	21 %	(6)
Rückwärtsfahren	23 %	(5)	19 %	(7)
Ausparken	18 %	(6)	11 %	(12)
Rechtzeitiges Erkennen der Verkehrszeichen	16 %	(7)	12 %	(11)
Überholen anderer Verkehrsteilnehmer	14 %	(8)	23 %	(4)
Bedienung des Fahrzeugs	12 %	(9)	7 %	(16)
Fahren auf der Autobahn	12 %	(10)	22 %	(5)
Fahren bei Nacht	10 %	(11)	26 %	(3)
Anfahren am Berg rückwärts	8 %	(12)	11 %	(13)
Fahren auf Landstraßen	8 %	(13)	2 %	(18)
Nebeneinander fahren auf mehrspurigen Straßen	8 %	(14)	15 %	(9)
Kurven fahren auf Landstraßen	7 %	(15)	8 %	(15)
Fahren in der Kolonne	6 %	(16)	7 %	(17)
Scharfes Bremsen	5 %	(17)	14 %	(10)
Fahren ins und im Parkhaus	4 %	(18)	10 %	(14)
	N = 1.241		N = 1.241	
1) Die Befragten konnten aus der Liste von 18 Fahrmanövern bis zu drei auswählen.				

Ein Vergleich der Aussagen darüber, was in der Realität gehäuft geübt wird, und was nach Meinung der Fahranfänger intensiver geübt werden sollte, ergibt als erstes Ergebnis, dass der Katalog dessen, was gehäuft geübt werden sollte, einer viel breiteren Streuung unterliegt als das, was schwerpunktmäßig tatsächlich geübt wird. Zudem zeigt sich, dass die beiden Fahraufgaben, die nach Meinung der Befragten ohnehin am meisten geübt werden, auch diejenigen sind, von denen die Fahranfänger glauben, dass diese noch häufiger geübt werden müssten. Hierbei handelt es sich um das *Fahren bei starkem Ver-*

*kehr* sowie das *Einparken*. Insbesondere die Frauen wünschen sich ein noch häufigeres Üben von Einparkmanövern (Frauen: 35 %, Männer: 29 %). Bei den übrigen Fahrmanövern finden sich derartige geschlechtsspezifische Unterschiede nicht.

Ergänzungsbedarf in der praktischen Ausbildung besteht nach Meinung der Fahranfänger insbesondere auch bei Fahrten in der Dunkelheit und im Üben von Überholvorgängen. Und auch die Übungsfahrten auf der Autobahn reichen nach Meinung der Fahranfänger nicht. Und bei den Fahrmanövern zählen *Wenden mit Vor- und Zurücksetzen* und *Rückwärtsfahren* zu den Aufgaben, bei denen am ehesten ergänzende praktische Ausbildung für erforderlich gehalten wird. Selbstverständlich ist es nicht möglich, in der praktischen Ausbildung allen genannten Erwartungen der Fahrschüler gerecht zu werden. Es wäre allerdings zu überlegen, ob auf der Grundlage der vorliegenden Befragungsergebnisse die Schwerpunktbildung bei den eingeübten Fahraufgaben erneut hinterfragt und ggf. neu gewichtet werden sollte.

## **5.7 Die Fahrprüfung**

Nachdem in den Kapiteln 3 und 4 die formalen Vorgaben für die Führerscheinprüfung dargelegt worden sind, wollen wir im folgenden die Erfahrungen der Betroffenen mit der Fahrprüfung schildern. Drei Viertel der Fahrschüler bestehen die Prüfung im ersten Anlauf, wobei die Durchfallrate im praktischen Teil der Prüfung größer ist als in der Theorie.

Die Untersuchung von STERN + SCHLAG (1999) ergab dabei für Sachsen, dass 89 % der Prüflinge die theoretische Prüfung im ersten Anlauf bestanden, die Erfolgsquote für das Bestehen der praktischen Prüfung dagegen nur bei knapp 72 % lag. Hierzu muss man aber wissen, dass generell die Erfolgsrate im ersten Anlauf in den neuen Bundesländern niedriger ist als in den alten Ländern der Bundesrepublik. In der von uns durchgeführten Repräsentativbefragung konnten sich von den 1.241 Befragten 1.124 Personen an die Zahl der Anläufe zum Bestehen der theoretischen und praktischen Prüfung erinnern. Auf der Basis von deren Aussagen entstand die folgende Tabelle, die

sowohl die Anzahl der theoretischen wie die der praktischen Prüfungsversuche aufzeigt.

**Tabelle 57** Häufigkeit der Prüfungsversuche

	Theoretische Prüfungsversuche			gesamt
	1	2	mehr als 2	
<b>Praktische Prüfungsversuche</b>				
<b>1</b>	781 (69 %)	121 (11 %)	1 (<1)	903
<b>2</b>	124 (11 %)	63 (6 %)	4 (<1)	191
<b>mehr als 2</b>	8 (1 %)	7 (1 %)	15 (1 %)	30
	913	191	20	1.124
N = 1.124 Befragte, die sich an die Zahl der Prüfungen erinnern.				

Es wird deutlich, dass 69 % der Befragten, die sich an die Zahl der Prüfungen erinnern, gleichzeitig beide Prüfungen im ersten Anlauf geschafft haben. Nahezu gleich groß ist mit jeweils 11 % der Anteil derer, die entweder die theoretische oder die praktische einmal wiederholen mussten. 6 % mussten sowohl die theoretische wie die praktische Prüfung einmal wiederholen. Die Zahl derjenigen, die eine oder beide Prüfungen dreimal oder noch öfter haben ablegen müssen, lag bei rund 3 %.

Tabelle 57 enthält aus methodischen Gründen allerdings eine kleine Ungenauigkeit, die dadurch zustande kommt, dass nur Personen befragt wurden, die – unabhängig nach wie vielen Versuchen – die Fahrprüfung letztlich bestanden haben. Diejenigen, die die Prüfung nie bestanden haben, sind in der Stichprobe ex definitione **nicht** enthalten. Die Zahl derer, die die Fahrprüfung nie schaffen, schätzen Experten auf etwa 5 % (vgl. KAJAN, SCHNEIDER, UTZELMANN 1995, S. 27).

Während die theoretische Prüfung von Männern und Frauen fast gleich häufig im ersten Anlauf bestanden wird, sieht dies für die praktische Prüfung anders aus. Hier schneiden die Männer deutlich besser ab als die Frauen.

Ein weiterer Unterschied im Prüfungserfolg zeigt sich zwischen Ost und West: In den westlichen Bundesländern liegt die Rate derer, die die Prüfungen im ersten Anlauf bestehen, höher als in den neuen Ländern.

Die etwas größere Durchfallquote in der praktischen Prüfung spiegelt sich auch in den Befürchtungen wider, die die Prüflinge haben. Mehr als die Hälfte der befragten Ex-Prüflinge erklären, dass sie vor der theoretischen Fahrprüfung weniger Angst gehabt hätten als vor der praktischen Prüfung. Allerdings zeigt eine genaue Analyse, dass die Befürchtungen deutlich von der Schulbildung der Betroffenen abhängen. Wie man der folgenden Tabelle 58 entnehmen kann, fürchten diejenigen, die nur über den Hauptschulabschluss verfügen, die theoretische Prüfung mehr als die praktische. Bei denjenigen, die über eine bessere Ausbildung verfügen, kehren sich die Verhältnisse um, hier verursacht die praktische Prüfung mehr Unsicherheit.

**Tabelle 58** Angst vor der theoretischen und praktischen Fahrprüfung/Ausbildung

	Schulbildung			
	Volksschule/ Hauptschule	weiterführende Schule	Abitur Studium	gesamt
<i>"Die theoretische Prüfung machte mir mehr Angst als die praktische Fahrprüfung..."</i>				
... richtig	53 %	44 %	34 %	45 %
... falsch	46 %	56 %	65 %	54 %
keine Angabe	1 %	0 %	1 %	1 %
	100 % N = 414	100 % N = 604	100 % N = 223	100 % N = 1.241

Vor diesem Hintergrund wundert es nicht, dass Prüflinge mit einfacher Schulbildung häufiger die Ansicht vertreten, dass es zum Bestehen der theoretischen Prüfung einer gehörigen Portion Glück bedürfe. Im Schnitt glaubt etwa jeder zweite (52 %), dass das Bestehen der theoretischen Prüfung nicht zuletzt von Faktoren bestimmt wird, die außerhalb der Verantwortung des Prüflings liegen. Unter Prüflingen mit einfacher Schulbildung wird diese Meinung von 60 % vertreten. Bei Personen mit höherer Schulbildung sinkt der Anteil auf rund 48 %.

Die Form der theoretischen Prüfung, die auf dem Ausfüllen eines Multiple-Choice-Fragebogens basiert, wird dabei nicht grundsätzlich in Frage gestellt, sondern von der überwiegenden Mehrheit akzeptiert. Dass ein Gespräch zwi-

schen Prüfer und Kandidat die bessere Alternative wäre, wird von der Mehrheit der Befragten (57 %) bestritten.

Insoweit erweist sich das derzeitige Verfahren als akzeptiert, wenngleich unstrittig ist, dass es auch Schwächen aufweist, die den Prüflingen jedoch nur bedingt bewusst sind.

Die praktische Prüfung, die - anders als die theoretische Prüfung - weit weniger standardisiert abläuft, verursacht im Schnitt mehr Unbehagen. Während der Prüfungskandidat in der theoretischen Prüfung mit einem affektiv-neutralen Prüfungsinstrument - dem Fragebogen - konfrontiert wird, hängt der Ausgang der praktischen Fahrprüfung von der Beurteilung durch eine Person ab.

Die Prüfer werden in diesem Zusammenhang als eine Institution erlebt, die zwar streng und kritisch das Verhalten des Prüflings beurteilt, auf der anderen Seite schreiben fast die Hälfte der Prüflinge den Prüfern ein *wohlwollendes* Verhalten zu. Dieses Empfinden ist im übrigen bei Personen mit einfacher Schulbildung, die generell mehr Bedenken hinsichtlich der theoretischen Prüfung äußern, deutlich ausgeprägter als bei Personen mit höherer Bildung. Keine Unterschiede hinsichtlich der Beurteilung des Prüfers finden sich zwischen männlichen und weiblichen Führerscheinerwerbenden. Dagegen deuten die Befragungsergebnisse darauf hin, dass die Prüfer in den neuen Bundesländern als strenger und weniger wohlwollend erlebt werden als im Westen. Im Westen berichten 50 % der Befragten von einem *"sehr wohlwollenden"* Prüfer, in den neuen Bundesländern liegt die Vergleichszahl bei nur 36 %.

Dies bedeutet allerdings nicht, dass man im Osten die Fahrprüfer als Negativfigur erlebt. Sowohl im Westen wie auch im Osten äußern ehemalige Prüflinge mehrheitlich die Meinung, dass sie nicht den Eindruck gehabt hätten, der Prüfer hätte sie *hereinlegen wollen*. 75 % der Befragten weisen diesen Vorwurf zurück, im Osten sogar noch häufiger als im Westen.

Als große Stütze bei der praktischen Fahrprüfung erweist sich der Fahrlehrer. Mehr als drei Viertel (77 %) der Befragten äußern sich in dieser Weise, wobei die *moralische Unterstützung* für Frauen noch wichtiger zu sein scheint als für Männer. Der Fahrlehrer wird in der Prüfungssituation eindeutig als Ver-

bündeter erlebt, von dem man durchaus Hilfestellungen in Form von Winken oder Hinweisen, ggf. auch verbal, erhofft.

Fasst man die Erfahrungen zusammen, zeigt sich, dass die Fahrschüler mehr Probleme mit dem Bestehen der praktischen Prüfung als mit der theoretischen Prüfung haben. Dies führt aber nicht dazu, dass alle auch mehr Befürchtungen vor der praktischen Prüfung hätten. Bildungsdefizite in der schulischen Ausbildung führen zu einer stärkeren Angst vor der theoretischen Prüfung.

Die Form der theoretischen Prüfung ist trotz der ihr inhärenten Schwächen weitgehend akzeptiert. In der praktischen Prüfung wird der Prüfer vielfach eher als wohlwollend denn als Schrecken erlebt. Eine wichtige moralische Stütze in der praktischen Prüfung bildet der Fahrlehrer.

## 6. FAHRLEHRER IN DEUTSCHLAND

Wie bereits in Abschnitt 3.1.3 dargelegt, verfügt Deutschland über rund 13.750 Fahrschulunternehmen mit ca. 23.000 Betriebsstellen. Die Schätzungen für die Zahl der Fahrlehrer bewegen sich im Bereich um 40.000. Die überwiegende Zahl der Fahrlehrer ist berufsständisch organisiert. Wie sich dabei das Berufsbild des Fahrlehrers seit Beginn der Motorisierung entwickelt hat, zeigt der erste Abschnitt dieses Kapitels.

Insbesondere in den östlichen Bundesländern stieg nach der Wende die Zahl der selbständigen Fahrlehrer nachhaltig. Hintergrund dieser Entwicklung war die Tatsache, dass zu Beginn der neunziger Jahre in der ehemaligen DDR ein Nachholbedarf in Sachen Führerschein herrschte, der darauf zurückzuführen war, dass dort viele Personen der mittleren Altersklassen kurzfristig die Fahrerlaubnis erwarben, um den erleichterten Zugang zu Kraftfahrzeugen auch nutzen zu können. Nachdem in diesen Altersgruppen die Verbreitung des Führerscheins etwa das Westniveau erreicht hatte, entfiel in den letzten Jahren ein beachtlicher Teil der Nachfrage nach Ausbildungskapazitäten. So schrumpfte das Prüfungsvolumen für den PKW-Führerschein im ersten Halbjahr 1998 in Ostdeutschland um 7,2 %, im Westen lag die Reduktion bei 4,7 % (VOLKSBANKEN, RAIFFEISENBANKEN, Branchenspezial Nr. 68, 1/99, S. 3). Als Konsequenz dieser Tatsache herrscht insbesondere in den östlichen Bundesländern eine Situation, die von einem scharfen Wettbewerb unter Fahrlehrern gekennzeichnet ist. Wie sich diese Entwicklung auf die Stimmung der Fahrlehrerschaft auswirkt, wollen wir im zweiten Abschnitt dieses Kapitels, der sich mit der Berufszufriedenheit dieser Berufsgruppe beschäftigt, analysieren.

Um sodann ein besseres Bild darüber zu gewinnen, wie die Fahrlehrer sich selbst einschätzen, schließt sich an die Darstellung der Berufszufriedenheit eine Beschreibung des Images von Fahrlehrern an, wobei hier insbesondere die Diskrepanzen zwischen dem von den Fahrlehrern berichteten Selbstbild und dem von Fahrschülern gegebenen Fremdbild von Bedeutung sind.

Diesem Vergleich folgt dann in einem letzten Abschnitt die Beurteilung der Fahrausbildung sowie die Einschätzung der Ziele von Fahrlehrern.

Bevor wir mit der Darstellung der Situation der Fahrlehrer auf der Grundlage aktueller Befragungsergebnisse beginnen, erweist es sich zum besseren Verständnis als hilfreich, zunächst einen Blick auf die Entwicklung dieses Berufs zu werfen. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass die Entwicklung des Berufsbildes keineswegs abgeschlossen ist. Wie bereits die Ausführungen in Kapitel 4 gezeigt haben, befindet sich vieles im Umbruch. Hierbei gilt, dass sich das Berufsbild derzeit hin zu mehr Professionalisierung und einer stärkeren Betonung sozialer Aspekte in der Ausbildung entwickelt, wobei gleichzeitig die pädagogischen Anforderungen wachsen.

Die Ausführungen stützen sich dabei zum einen auf die von LAMZUS und BONGARD 1983 formulierten Erkenntnisse zur Fahrlehrerausbildung sowie den von HEILIG, KNÖRZER und POMMERENKE 1995 veröffentlichten Bericht zum Curriculum für die Fahrlehrerausbildung.

## **6.1 Entwicklung des Berufsbildes**

Bis zum Jahre 1908 fehlte es in Deutschland an einheitlichen Regeln über den Erwerb der Fahrerlaubnis. Führerscheine wurden meistens ohne eine vorangehende Prüfung von den Polizeidienststellen ausgestellt. Die notwendigen praktischen Kenntnisse zur Bedienung des Automobils erhielt der Führerscheininhaber durch den Automobilhersteller bzw. durch die Händler von Automobilen oder durch einen Fabrikfahrer.

Eine Änderung in dieser Vorgehensweise bewirkten 1909 das "Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" und 1910 die "Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen". Diese Regelungen sahen erstmalig für das gesamte Deutsche Reich einen Führerschein vor. Dessen Erwerb war an das Bestehen einer mündlichen und praktischen Prüfung gebunden. Es fehlten allerdings in den genannten Regelungen noch alle Hinweise auf die Qualifikation des Fahrlehrers. Das Gesetz von 1909 sah zu diesem Punkt ausschließlich vor:

*"Wer zum Zwecke der Ablegung der Prüfung... sich in Führung von Kraftfahrzeugen übt, muss dabei... von einer mit dem Führerschein versehenen, durch die zuständige Behörde zur Ausbildung von Führern ermächtigten Person begleitet und beaufsichtigt sein." (§ 3 des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 1909)*

Vorschriften zur Qualifikation des Fahrlehrers finden sich erst in einer Verordnung des Jahres 1921. In dieser "Verordnung, betreffend die Ausbildung von Kraftfahrzeugführern vom 1. März 1921" wird im § 1 erstmalig die Berufsbezeichnung "Fahrlehrer" erwähnt. Die "Fahrlehrerlaubnis" war an einen "Fahrlehrerschein" geknüpft, der widerruflich an Personen über 25 Jahre erteilt wurde. Neben dem genannten Mindestalter musste der Antragsteller eine mindestens dreijährige Erfahrung als *"Führer nachweisen und für gewissenhafte gründliche Ausbildung volle Gewähr bieten"*.

Von entscheidender Bedeutung war zu diesem Zeitpunkt (1921), dass der Zugang zum Beruf des Fahrlehrers an das "Vorliegen eines Bedürfnisses" geknüpft war, nach dem die Erlaubnis zur Ausbildung von Kraftfahrern nur erteilt werden sollte

1. an Angestellte eines öffentlichen oder Inhaber oder Angestellte eines gewerbsmäßig betriebenen privaten Ausbildungsunternehmens;
2. an Inhaber einer zuverlässigen Kraftfahrzeugfabrik, Fabrikniederlassung oder -handlung... zur Ausbildung von Angestellten, Käufern von Wagen oder deren Angestellten.

Diese Anforderungen änderten sich 1931 durch den Fortfall der Bedürfnis-Frage und erleichterten so den Zugang zum Fahrlehrerberuf. Gleichzeitig reduzierte man die Prüfungsanforderungen, insbesondere hinsichtlich der bis zu diesem Zeitpunkt geforderten Kenntnisse des Kraftwagenbaus. Diese Änderungen führten zu einem starken Zustrom zum Beruf des Fahrlehrers.

Eine zumindest partielle Anhebung des Qualifikationsniveaus ergab sich erst wieder mit der "Fahrlehrer-Verordnung" vom Juli 1957. Dort wurde beispielsweise für Fahrlehrer, die den Führerschein Klasse 2 unterrichteten, eine bestandene Gesellenprüfung im Kraftfahrzeughandwerk gefordert. Dennoch fehlte es auch zu diesem Zeitpunkt noch an festen Vorgaben oder einem ver-

bindlichen Curriculum für die Ausbildung von Fahrlehrern. LAMSZUS beschreibt daher die Situation zum damaligen Zeitpunkt wie folgt:

*"Damit blieb die Ausbildung des Fahrlehrer-Nachwuchses weiterhin den Zufälligkeiten unzureichend geordneter Ausbildungsverhältnisse und autodidaktischer Bemühungen anheimgegeben."* (LAMSZUS, 1983, S. 12)

Erst die Vorschriften des Fahrlehrergesetzes von August 1969 lieferten differenzierte Vorgaben hinsichtlich der Berufsaufgaben und Qualifikation des Fahrlehrers. Im Jahre 1977 wurde mit dem Erlass einer Fahrlehrerausbildungsverordnung schließlich die professionelle Fahrlehrerausbildung institutionalisiert. Ab diesem Zeitpunkt ist es für jeden Fahrlehrer in Deutschland obligatorisch, sich einer Ausbildung an einer zugelassenen Ausbildungsstätte zu unterziehen und eine Prüfung abzulegen.

Ziel aller Bemühungen der letzten Jahrzehnte war es, den professionellen Hintergrund der Fahrlehrer zu stärken, wobei allerdings nicht alle als wünschenswert erachteten Kriterien realisiert werden konnten. So hätte es die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände begrüßt, wenn die Zugangsqualifikation des Fahrlehrerberufs auf Abiturniveau bzw. Realschulabschluss plus Berufsausbildung<sup>1</sup> angehoben worden wäre. Diesem Wunsch ist der Verordnungsgeber bisher nicht gefolgt. Allerdings zeigte sich bei Gesprächen im zuständigen Bundesministerium, dass dort mittelfristig mit einer derartigen Regelung durchaus gerechnet wird. Bisher gilt aber noch: Zugangsvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf ist

*"mindestens eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach abgeschlossener Hauptschulbildung oder eine gleichwertige Vorbildung..."*. (FahrIG § 2 (1) 3)

Ein weiterer wichtiger Schritt, die Bedingungen der Fahrausbildung und damit auch der Fahrlehrer zu formalisieren, war zudem die 1988 beim Bundesverkehrsminister eingerichtete Arbeitsgruppe "Fahrschulen, Fahrlehrer", deren Auftrag es unter anderem war, Vorschläge zur Verbesserung der fachlichen Qualifikation der Fahrlehrer und der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen zu erarbeiten, die dann Eingang in die Gesetzgebung finden sollten und fanden.

<sup>1</sup> Lt. Angaben von HEILIG, KNÖRZEL, POMMERENKE, 1995, S. 7.

Fasst man die Entwicklung zusammen, wird deutlich, dass der Fahrlehrerberuf durch eine zunehmende Formalisierung, eine Intensivierung und Ausdehnung der Ausbildung und eine zunehmende Pädagogisierung gekennzeichnet ist. Zum letztgenannten Punkt stellt BOUSKA (1999) im Vorwort zur 6. Auflage seines Buches "Fahrlehrerrecht" fest:

*"Durch eine neue Form der **Berufsausbildung** ist der Berufsstand der Fahrlehrer dem Ziel eines pädagogischen Ausbildungsberufs sehr nahe gekommen."*

Ob dies tatsächlich der Fall ist, mag bezweifelt werden. Allein der Vergleich der sehr unterschiedlichen Ausbildungszeiten von Fahrlehrern und anderen Pädagogen legt die Vermutung nahe, dass hier doch noch beachtliche Unterschiede vorliegen. Im Vergleich zur Situation in der Vergangenheit allerdings stellt die Entwicklung einen wesentlichen Fortschritt in Richtung Formalisierung, Pädagogisierung und Professionalisierung dar.

## 6.2 Berufszufriedenheit

Die Ausführungen dieses und der Folgeabschnitte stützen sich auf eine in der ersten Jahreshälfte 1999 durchgeführten Umfrage unter Fahrlehrern aus allen Bundesländern. Über die Zusammensetzung der Stichprobe finden sich in Kapitel 9 nähere Hinweise. Hier sei nur angemerkt, dass es sich bei 77 % der Befragten um selbständige Fahrlehrer handelte, 23 % waren dementsprechend angestellt. Von den Selbständigen arbeiten ca. 39 % allein, 61 % beschäftigen weitere angestellte Fahrlehrer.

Die weit überwiegende Mehrzahl der befragten Fahrlehrer (63 %) unterrichten in etwa gleichem Umfang Theorie und Praxis. Ca. 3 von 10 der befragten Fahrlehrer geben überwiegend praktischen Unterricht. Dass ein Fahrlehrer überwiegend oder gar ausschließlich nur theoretischen Unterricht erteilt, ist relativ selten. Nur 7 % berichten über eine entsprechend spezialisierte Tätigkeit. Sofern dies der Fall ist, handelt es sich in aller Regel um *altgediente* Fahrlehrer, die schon über 20 Jahre im Beruf sind und über 50 Jahre alt sind. Der *typische* Fahrlehrer ist jedoch nicht spezialisiert und unterrichtet beides, Theorie und Praxis. Vor diesem Hintergrund sind die folgenden Ausführungen zu werten, in denen es um die Berufszufriedenheit der Fahrlehrer geht.

Wie berufssoziologische Untersuchungen zeigen, handelt es sich bei der Berufszufriedenheit um ein komplexes Phänomen, das eine Vielzahl von Facetten aufweist und von zahlreichen Einflussfaktoren bestimmt ist. Zu den Haupteinflussfaktoren gehören das Einkommen und die Zukunftsaussichten. Hierbei gilt es zusätzlich zu bedenken, dass die Beurteilung der individuellen Lage und die generelle Bewertung der Lage des Berufsstandes häufig voneinander abweichen.

Um dieser Komplexität zumindest ansatzweise zu entsprechen, treffen wir im folgenden neben Feststellungen zur generellen Berufszufriedenheit Aussagen zur Beurteilung der Einkommenssituation und der vermuteten Zukunftsaussichten, und dies stets im Vergleich der individuellen Situation mit der generellen Einschätzung.

Wie unterschiedlich die allgemeine Bewertung und die der persönlichen Situation ausfallen, machen die folgenden Tabellen deutlich. Tabelle 59 zeigt in diesem Zusammenhang die Unterschiede in der Beurteilung der Zufriedenheit mit der Einkommenssituation.

**Tabelle 59** Beurteilung der Einkommenssituation

		Beurteilung der	
		... Einkommenssituation der Fahrer/innen allgemein	... persönlichen Einkommenssituation
(1)	sehr gut	1 %	2 %
(2)	gut	17 %	36 %
(3)	befriedigend	39 %	46 %
(4)	wenig befriedigend	28 %	11 %
(5)	völlig unbefriedigend	15 %	6 %
N = jeweils 109		100 %	100 %
Mittelwert		$\bar{x} = 3,4$	$\bar{x} = 2,8$

Es wird deutlich, dass die persönliche Einkommenssituation weitaus besser beurteilt wird als die allgemeine Situation. 38 % der Fahrer/innen stufen **ihre eigene** Einkommenssituation als *sehr gut* oder *gut* ein. Bezogen auf die Gesamtheit der Fahrer/innen glauben aber nur 18 %, dass deren Einkommenssi-

tuation *sehr gut* oder *gut* sei. Sichtbar werden diese Unterschiede auch an den Mittelwerten.

Ein Vergleich der Antworten von angestellten und selbständigen Fahrlehrern deutet darauf hin, dass die Unzufriedenheit mit der persönlichen Einkommenssituation eher bei den selbständigen und weniger bei den angestellten Fahrlehrern verbreitet ist.

Dass zudem die Einkommenssituation im Westen und in den neuen Ländern sehr unterschiedlich gesehen wird, verdeutlicht die folgende Tabelle. Es wird sichtbar, dass die allgemeine Einkommenssituation der Fahrlehrer von Fahrlehrern im Osten positiver eingeschätzt wird als im Westen. Genau umgekehrt fällt jedoch die Beurteilung der eigenen Situation aus. Während im Westen 42 % der Fahrlehrer ihre eigene Situation mit *gut* oder *sehr gut* bewerten, trifft dies im Osten nur auf weit weniger Fahrlehrer (22 %) zu. Hier spiegelt sich die eingangs bereits angesprochene härtere Wettbewerbssituation im Osten wider.

**Tabelle 60** Beurteilung der Einkommenssituation in den alten und neuen Bundesländern

	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer
Die <b>allgemeine</b> Einkommenssituation der Fahrlehrer ist SEHR GUT oder GUT	15 %	26 %
Die <b>eigene</b> Einkommenssituation als Fahrlehrer ist SEHR GUT oder GUT	42 %	22 %
	N = 82	N = 27

Die Beurteilung der Zukunftsaussichten von Fahrlehrern fällt parallel zu den Ergebnissen zum Einkommen aus. Auch hier zeigt sich, dass die persönliche Situation besser beurteilt wird als die Aussichten allgemein für den Berufszweig. Immerhin die Hälfte der befragten Fahrlehrer beurteilt die persönlichen Zukunftsaussichten positiv (*sehr gut* oder *gut*). Nur etwa jeder Zehnte sieht die zukünftige Entwicklung für sich persönlich eher negativ. Für die Fahrlehrer allgemein fällt die Beurteilung deutlich negativer aus. Jeder Dritte sieht deren Zukunft eher negativ.

**Tabelle 61** Beurteilung der Zukunftsaussichten

		Beurteilung der	
		... Zukunftsaussichten der Fahrer <i>allgemein</i>	... <i>persönlichen</i> Zukunftsaussichten
(1)	sehr gut	2 %	4 %
(2)	gut	21 %	46 %
(3)	befriedigend	44 %	39 %
(4)	wenig befriedigend	29 %	7 %
(5)	völlig unbefriedigend	4 %	5 %
N = jeweils 109		100 %	100 %
Mittelwert		$\bar{x} = 3,1$	$\bar{x} = 2,6$

Hinsichtlich der Beurteilung der Zukunftsaussichten für Fahrer unterscheiden sich Fahrer in Ost und West kaum, anders als bei der Beurteilung der Einkommensperspektiven.

Einkommenssituation und Zukunftsperspektiven sind Teilaspekte der umfassenden Berufszufriedenheit. Neben den beiden genannten Punkten spielen für die Berufszufriedenheit jedoch weitere Faktoren, wie etwa das Ausmaß an eigenverantwortlicher Gestaltung der Arbeit und der Kontakt mit anderen Menschen eine Rolle. Um also einen umfassenden Eindruck von der Beurteilung der beruflichen Situation der Fahrer zu gewinnen, wurden diese abschließend nach ihrer Berufszufriedenheit gefragt. Die folgende Tabelle zeigt, dass auch hier die *individuelle Situation deutlich besser beurteilt wird als die der Fahrerschaft allgemein*.

**Tabelle 62** Berufszufriedenheit der Fahrer

		Berufszufriedenheit der Fahrer <i>allgemein</i>	<i>eigene</i> Berufszufriedenheit
(1)	sehr gut	2 %	17 %
(2)	gut	35 %	56 %
(3)	befriedigend	41 %	24 %
(4)	wenig befriedigend	20 %	1 %
(5)	völlig unbefriedigend	2 %	2 %
N = jeweils 109		100 %	100 %
Mittelwert		$\bar{x} = 2,9$	$\bar{x} = 2,2$

Fast drei Viertel der befragten Fahrlehrer weisen ein hohes Maß an Berufszufriedenheit aus. Nur ein verschwindend geringer Teil zeigt sich unzufrieden. Allerdings ist man verbreitet der Meinung, dass jeder fünfte Fahrlehrer seine Situation als wenig befriedigend empfindet. Die persönliche Zufriedenheit erreicht bei den angestellten und selbständigen Fahrlehrern etwa gleich hohe Werte. Die größere Unzufriedenheit mit der Einkommenssituation in den neuen Bundesländern schlägt sich nur bedingt in einer geringeren allgemeinen Berufszufriedenheit dort nieder. So dominieren zwar auch im Osten bei der persönlichen Berufszufriedenheit die Noten *sehr gut* und *gut*. Es finden sich dort aber auch, häufiger als im Westen, Fahrlehrer, die völlig unzufrieden mit ihrer beruflichen Situation sind.

*Zusammenfassend betrachtet ist festzuhalten, dass ein deutlicher Unterschied in der Beurteilung der eigenen Lage und der allgemeinen Situation der Fahrlehrer besteht. Die eigene Situation wird durchweg positiver beurteilt als die des Berufsstands allgemein. Unterschiede in der Zufriedenheit zwischen Fahrlehrern im Westen und Osten der Bundesrepublik betreffen vor allem die Einkommenssituation, in der generellen Berufszufriedenheit sind diese Unterschiede kaum sichtbar. Das Potential der Unzufriedenen, die eine massiv negative Bewertung ihrer eigenen und der allgemeinen Situation abgeben, ist gering.*

### **6.3 Selbstbild und Fremdbild**

Einen weiteren Einblick in das Selbstverständnis der Fahrlehrer gewinnt man, wenn man deren Selbstbild analysiert und mit dem Bild, das die Fahrschüler von ihnen haben, vergleicht. Um hierzu Aussagen machen zu können, wurde den Fahrlehrern und den ehemaligen Fahrschülern eine identische Eigenschaftsliste, bestehend aus 10 positiven und 10 negativen Eigenschaften, vorgelegt. Aus dieser Liste galt es, maximal drei Eigenschaften auszuwählen, die Fahrlehrer typischerweise charakterisieren.

Das erste Ergebnis, das in diesem Zusammenhang festzuhalten ist, besteht darin, dass sowohl im Selbstbild wie im Fremdbild die positiven Eigenschaften

mit großem Abstand dominieren. Tabelle 63 zeigt, dass Fahrlehrer bei der Beschreibung ihrer Berufskollegen in 79 % der Fälle positiv besetzte Eigenschaften wählen und nur in 21 % der Fälle auf negative Merkmale zurückgreifen. Um welche Eigenschaften es sich dabei handelt und welche Merkmale bei der Beschreibung dominieren, werden wir im Verlaufe dieses Abschnitts noch zeigen.

**Tabelle 63** Zuweisung positiver und negativer Eigenschaften im Selbst- und Fremdbild von Fahrlehrern

	Selbstbild	Fremdbild	
		im theoretischen Unterricht	im praktischen Unterricht
Wahl <b>positiver</b> Eigenschaften	79 %	85 %	84 %
Wahl <b>negativer</b> Eigenschaften	21 %	15 %	16 %
	100 % N = 109	100 %	100 % N = 1.241

Gleichzeitig verdeutlicht Tabelle 63 aber auch, dass Fahrlehrer keineswegs ein überzogenes positives Selbstbild haben. Vielmehr wird deutlich, dass die ehemaligen Fahrschüler die Fahrlehrer noch positiver beurteilen, als dies die Fahrlehrer selber tun. Und diese positive Bewertung treffen die ehemaligen Fahrschüler sowohl bei der Bewertung der Fahrlehrer unter dem Blickwinkel des theoretischen Unterrichts wie der praktischen Ausbildung.

Ein Blick auf die im einzelnen gewählten Eigenschaften zeigt, dass auch hier die Übereinstimmung zwischen Selbstbild und Fremdbild groß ist, zugleich werden aber auch einige Unterschiede sichtbar.

**Tabelle 64** Positive Eigenschaften im Selbst- und Fremdbild von Fahrlehrern

	Selbstbild	Fremdbild	
		im theoretischen Unterricht	im praktischen Unterricht
kompetent	50 % <sup>1</sup>	25 % <sup>1</sup>	26 % <sup>1</sup>
geduldig	38 %	14 %	25 %
korrekt	36 %	48 %	40 %
freundlich	33 %	43 %	34 %
verständnisvoll	26 %	28 %	29 %
hilfsbereit	18 %	24 %	27 %
einfühlsam	13 %	13 %	20 %
höflich	11 %	23 %	18 %
humorvoll	9 %	21 %	17 %
nett	4 %	12 %	13 %
	N = 109	N = 1.241	N = 1.241
1) Aus einer Liste mit insgesamt 20 Eigenschaften (10 positive + 10 negative) konnten maximal drei Eigenschaften ausgewählt werden.			

Wie die Tabelle zeigt, dominieren im Selbstbild der Fahrlehrer die Eigenschaften *Kompetenz*, *Geduld*, *Korrektheit* und *Freundlichkeit*. Einen deutlich geringeren Stellenwert haben dagegen Eigenschaften wie *einfühlsam*, *höflich*, *humorvoll* und *nett*.

Die Sicht der ehemaligen Fahrschüler bestätigt zwar das positive Bild, allerdings mit abweichenden Schwerpunkten. So dominieren aus der Sicht der Fahrschüler bei den positiven Eigenschaften *Korrektheit* und *Freundlichkeit*. In weitaus geringerem Umfang betonen sie die *Kompetenz* und *Geduld* der Fahrlehrer. Letztere spielt dabei im Rahmen der praktischen Ausbildung eine weitaus bedeutsamere Rolle als im theoretischen Unterricht.

Der Unterschied im Umfang der zugewiesenen Kompetenz deutet darauf hin, dass hier tatsächlich eine unterschiedliche Wahrnehmung in der Rolle des Fahrlehrers vorliegt. So betonen Fahrschüler positive, emotional bestimmte Eigenschaften, wie *freundlich*, *hilfsbereit*, *humorvoll* und *nett* deutlich stärker als die Kompetenz der Fahrlehrer. Letztere sehen sich selbst dagegen stärker in der Rolle des sachkompetenten Lehrers. Von seiten der Schüler

wird ihnen dagegen in stärkerem Maße eine emotional beeinflusste positive Einstellung entgegengebracht. Die Meinungen von männlichen und weiblichen Fahrern unterscheiden sich dabei ebensowenig voneinander wie die, die im Osten oder Westen formuliert werden. Besonders ausgeprägt ist die Betonung emotionaler Bezüge bei Fahranfängern, deren Fahrzeit erst wenige Monate zurückliegt. Sie wählen deutlich häufiger Begriffe wie *empfindsam* oder *geduldig* als dies Anfänger tun, deren Ausbildungszeit länger zurückliegt.

Wie aus Tabelle 63 deutlich geworden ist, werden negative Eigenschaften nur in geringem Umfang zur Beschreibung des Selbstbilds oder Fremdbilds herangezogen. Dennoch wollen wir auch hier darstellen, welche Eigenschaften in diesem Zusammenhang dominieren. Es sei dabei daran erinnert, dass die in Tabelle 64 ausgewiesenen positiven Eigenschaften und die in der folgenden Tabelle ausgewiesenen negativen Eigenschaften gemeinsam auf einer Liste zur Auswahl standen, negative Eigenschaften also nicht zwingend genannt zu werden brauchten.

**Tabelle 65** Negative Eigenschaften im Selbst- und Fremdbild von Fahrlehrern

	Selbstbild	Fremdbild	
		im theoretischen Unterricht	im praktischen Unterricht
autoritär	14 % <sup>1</sup>	11 % <sup>1</sup>	13 % <sup>1</sup>
überheblich	13 %	4 %	3 %
ungeduldig	11 %	4 %	6 %
distanziert	9 %	8 %	8 %
arrogant	6 %	4 %	3 %
dumm	3 %	1 %	1 %
humorlos	2 %	1 %	4 %
unfreundlich	2 %	4 %	3 %
grob	1 %	2 %	2 %
unhöflich	1 %	4 %	4 %
	N = 109	N = 1.241	N = 1.241
1) Aus einer Liste mit insgesamt 20 Eigenschaften (10 positive + 10 negative) konnten maximal drei Eigenschaften ausgewählt werden.			

Anknüpfend an die bereits beschriebene Tatsache, dass Fahrlehrer und Fahrschüler im Tenor der positiven Bewertung übereinstimmen, wundert es wenig, dass auch hinsichtlich der Wahl negativer Eigenschaften einige Übereinstimmungen feststellbar sind. So dominiert sowohl bei den Fahrlehrern wie bei den Fahrschülern bei der Wahl negativer Eigenschaften der Begriff *autoritär*. Dagegen halten Fahrlehrer Vertreter ihres Berufsstandes weitaus häufiger für *überheblich* und *ungeduldig* als ihnen diese Eigenschaft von Fahrschülern zugeschrieben wird. Hinsichtlich der übrigen negativen Eigenschaften ist festzuhalten, dass diese zum einen quantitativ keine bedeutende Rolle spielen und die Unterschiede im Selbst- und Fremdbild gering sind.

Die berichteten Ergebnisse decken sich mit denen früherer Untersuchungen:

*"Die Mehrzahl der Fahrschüler stellt ihren Fahrlehrern ein positives Zeugnis aus. Ca. 4/5 der Befragten sind mit dem in ihrer Fahrschule erlebten Klima und Umgangsstil hoch zufrieden."* (HEILIG, KNÖRZER, POMMERENKE 1995, S. 10)

Auch weisen die genannten Autoren darauf hin, dass ein knappes Fünftel der Befragten *Ungeduld, abträgliche und zynische Bemerkungen* beklagten. Dies scheint nach unseren Ergebnissen eher seltener geworden zu sein.

Somit bleibt zusammenfassend festzuhalten, dass Fahrlehrer insgesamt ein eher positives Image haben, wobei das Selbstbild kritischer ausfällt als das Bild, das ehemalige Fahrschüler von ihnen entwickeln. Allerdings sind Selbst- und Fremdbild keineswegs deckungsgleich. Während die Fahrlehrer für sich insbesondere die Sachkompetenz betonen, spielen aus der Sicht der ehemaligen Fahrschüler emotionale Aspekte eine größere Rolle. Als negative Aspekte nennen Fahrlehrer Überheblichkeit und Ungeduld weitaus häufiger als ihre Klienten dies tun. Unstrukturierte Gespräche mit Fahranfängern, die im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführt wurden, bestätigen das positive Bild, wonach Fahrlehrer weniger als Lehrer und eher als sachkundiger Freund erlebt werden. Unter lernpsychologischen Aspekten ist eine derartige Rollenkonstellation als positiv zu bewerten.

## 6.4 Beurteilung einzelner Aspekte der Fahrausbildung und der Ziele von FahrSchülern

Im letzten Abschnitt dieses Kapitels beschäftigen wir uns mit der Frage, wie die Fahrlehrer einzelne Aspekte der derzeitigen Fahrausbildung beurteilen und welche Meinung sie von ihren Schülern und deren Zielen haben. Beide Aspekte ergänzen insoweit die Diskussion der Berufszufriedenheit aus Abschnitt 6.2 um eine inhaltliche Dimension. Gleichzeitig leiten die Ergebnisse dieses Abschnitts zum Folgekapitel über, das sich mit den Einstellungen zu Änderungen in der Fahrausbildung auseinandersetzt.

Die erste Frage, auf die wir in diesem Abschnitt eingehen wollen, betrifft bestimmte Inhalte, die der FahrSchulunterricht nach Meinung der Fahrlehrer vermitteln soll. Folgt man in diesem Zusammenhang den Ansätzen der Curriculumentwicklung<sup>1</sup> für die Fahrlehrererausbildung, besteht die Aufgabe der Fahrlehrer darin, neben

- Fahrfähigkeiten + Fahrfertigkeiten,
- Kenntnis der relevanten Vorschriften,
- Sicherheitsbewusstsein,
- Solidarität,
- Fahrpersönlichkeit

zu vermitteln.

Insbesondere die beiden letztgenannten Punkte betreffen soziale Inhalte, deren Vermittlung früher nicht zu den Aufgaben der Fahrlehrer gehörte. Es stellt sich daher die Frage, wie die Fahrlehrer mit dieser Anforderung umgehen, und ob sie sich hier gegebenenfalls überfordert fühlen.

Auf die Frage, ob die Fahrausbildung heute mit sozialen Inhalten überfrachtet sei, antworteten jedoch 4 von 5 Befragten (79 %) mit *nein*. Dies deutet darauf hin, dass die Vermittlung sozialer Kompetenz nur einer Minderheit der Fahrlehrer Probleme bereiten könnte. Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass eine Überfrachtung des Unterrichts mit sozialen Inhalten häufiger

---

<sup>1</sup> Vgl. HEILIG, KNÖRZEL, POMMERENKE, Curriculum für die Fahrlehrererausbildung, 1995, S. 108.

von Fahrlehrern aus den alten Ländern berichtet wird. Über die Frage, wo diese Ost-West-Unterschiede herrühren, lässt sich allenfalls spekulieren. In Anbetracht der relativ kleinen Teilgruppen der Stichprobe soll darauf hier aber verzichtet werden. Leichter zu erklären ist in diesem Zusammenhang, dass altgediente Fahrlehrer, also solche, die mehr als 20 Jahre als Fahrlehrer gearbeitet haben, eher eine derartige Überfrachtung empfinden als solche, die noch nicht so lange den Fahrlehrerberuf ausüben. Die langgedienten Fahrlehrer sind eher älteren Traditionen verhaftet, und zu früheren Zeiten spielten soziale Inhalte eben eine geringere Rolle im Fahrunterricht.

Hinsichtlich der Frage, ob denn die Fahrschulen überhaupt in der Lage seien, soziale Kompetenz zu vermitteln, äußern sich zwei Drittel der Fahrlehrer eher optimistisch, 35 % sind dagegen skeptisch. Auf Nachfragen wird deutlich, dass die Fahrlehrer keine Möglichkeit sehen – und objektiv ist dies sicher richtig – Erziehungsdefizite, die sich bis zum Zeitpunkt des Fahrschulbesuchs kumuliert haben, zu kompensieren. Es bleibt aber festzuhalten, dass die Aufgabe der Vermittlung sozialer Kompetenz als durchaus machbar gesehen wird, und dies keineswegs als überflüssiger Ballast empfunden wird.

Kritik äußert ein Drittel der Fahrlehrer dagegen am Ausmaß der staatlichen Einflussnahme auf den Fahrunterricht. Insbesondere in der alten Bundesrepublik vertritt ein beachtlicher Teil der Fahrlehrerschaft (38 %) die Meinung, dass die Unterrichtsgestaltung einer zu starken staatlichen Reglementierung unterliegt.

Ein durchweg positives Bild zeichnen die Fahrlehrer von ihren Fahrschülern. Etwa vier von fünf Fahrlehrern (78 %) vertreten die Auffassung, dass die Fahrschüler in der Mehrzahl sehr aufgeschlossen und wissbegierig seien. Besonders häufig findet sich diese Meinung bei Fahrlehrern aus den neuen Bundesländern. Kleinere Probleme erwachsen manchmal im Umgang mit jüngeren männlichen Fahrschülern. 31 % der befragten Fahrlehrer konstatieren, dass es mit dieser Gruppe häufig Disziplinprobleme gibt.

Anders geartet sind die von den Fahrlehrern berichteten Probleme weiblicher Fahranfänger. Mehr als die Hälfte der Fahrlehrer bestätigt, dass die Frauen in der Fahrausbildung viele Schwierigkeiten hinsichtlich der Entwicklung von Fahrfähigkeiten und –fertigkeiten haben. Auf die Tatsache, dass diese Pro-

bleme nicht zuletzt mit den geringeren Vorerfahrungen von Frauen in Sachen Autofahren zusammenhängen, haben wir bereits in Abschnitt 5.1 hingewiesen. Bedeutsam dürften hier aber auch kulturelle Muster sein, die auf eine größere Distanz zur Technik bei Frauen hinwirken.

Grundsätzlich unterstellt ein erheblicher Teil der Fahrlehrer den Fahrschülern, dass für die meisten von ihnen die Fahrschule nur ein lästiges Übel auf dem Weg zum Führerschein sei. Dass hier die Fahrlehrer der neuen Länder ein positiveres Bild von ihren Schülern haben, zeigt die folgende Tabelle:

**Tabelle 66** Fahrschule – ein lästiges Übel,  
die Meinung der Fahrlehrer in Ost und West

	Alte Bundesländer	Neue Bundesländer	gesamt
<i>"für die meisten Fahrschüler ist die Fahrschule nur ein lästiges Übel auf dem Weg zum Führerschein..."</i>			
... trifft <b>voll</b> zu	32 %	7 %	26 %
... trifft <b>in etwa</b> zu	35 %	52 %	39 %
... trifft <b>gar nicht</b> zu	32 %	41 %	34 %
keine Angabe	1 %	0	1 %
	100 % N = 82	100 % N = 27	100 % N = 109

Jeder vierte Fahrlehrer vermutet demnach, dass die Fahrschule für den Fahrschüler nur ein lästiges Übel ist, und Fahrschüler den Erwerb der Fahrerlaubnis als ein rechtlich vorgeschriebenes Hindernis auf dem Wege zur selbständigen Nutzung des Kraftfahrzeugs verstehen, wie ERKE feststellt. Dass die Fahrschüler diese Sicht durchaus bestätigen, haben wir bereits in Abschnitt 5.4 gezeigt. Etwa die Hälfte der befragten Fahrschüler äußerten sich mit unterschiedlicher Intensität in entsprechender Weise.

Zwei Punkte, von denen Fahrlehrer annehmen, dass sie von zentraler Bedeutung für die Fahrschüler seien, betreffen die Schnelligkeit des Erwerbs der Fahrerlaubnis und die Kosten. Wie Tabelle 67 zeigt, sind rund zwei Drittel der befragten Fahrlehrer der Ansicht, dass dies zentrale Punkte der Motivation von Fahrschülern seien.

**Tabelle 67** Meinung der Fahrlehrer zu Interessen der Fahrschüler beim Fahrschulbesuch

	<i>"Die meisten Fahrschüler sind vor allem daran interessiert, möglichst PREISWERT den Führerschein zu bekommen"</i>	<i>"Die meisten Fahrschüler sind vor allem daran interessiert, möglichst SCHNELL den Führerschein zu bekommen"</i>
... trifft <b>voll</b> zu	62 %	66 %
... trifft <b>in etwa</b> zu	35 %	32 %
... trifft <b>gar nicht</b> zu	3 %	2 %
N = jeweils 109	100 %	100 %

Schnelligkeit und geringer Kostenaufwand spielen nach Meinung der Fahrlehrer eine etwa gleich bedeutende Rolle. Aber auch hier finden sich gewisse Unterschiede zwischen Ost und West. So berichten Fahrlehrer aus den östlichen Bundesländern häufiger als ihre Kollegen im Westen über die hohe Bedeutung des Kostenaspekts. Im Westen wird dagegen dem schnellen Zugang zum Führerschein größere Bedeutung zugeschrieben. Die Unterschiede, die sich hier andeuten, dürften im wesentlichen durch die reale ökonomische Situation in beiden Teilen Deutschlands beeinflusst sein.

Eher pessimistisch sind die Fahrlehrer hinsichtlich des Interesses, das Fahrschüler den Inhalten des theoretischen Fahrunterrichts entgegenbringen. Wie die folgende Tabelle zeigt, ist nur ein kleiner Teil der befragten Fahrlehrer der Meinung, dass die Fahrschüler großes Interesse am theoretischen Unterricht, an Sicherheitsfragen oder Fahrzeugtechnik haben.

**Tabelle 68** Vermutetes Interesse von Fahrschülern am theoretischen Unterricht, an Sicherheitsfragen und an Fahrzeugtechnik

	<b>THEORIE</b> <i>"Die meisten Fahrschüler haben großes Interesse am theoretischen Unterricht"</i>	<b>SICHERHEIT</b> <i>"Die meisten Fahrschüler interessieren sich sehr für Sicherheitsfragen"</i>	<b>FAHRZEUGTECHNIK</b> <i>"Die meisten Fahrschüler interessieren sich sehr für Fahrzeugtechnik"</i>
... trifft <b>voll</b> zu	15 %	18 %	12 %
... trifft <b>in etwa</b> zu	55 %	58 %	50 %
... trifft <b>gar nicht</b> zu	30 %	24 %	38 %
N = jeweils 109	100 %	100 %	100 %

Von großem Interesse für den theoretischen Unterricht und auch speziell für Sicherheitsfragen oder Fahrzeugtechnik gehen die Fahrlehrer nur bei einer Minderheit, die deutlich unter 20 % liegt, aus. Je nach den Inhalten schätzen sie die Zahl der Desinteressierten auf ein Viertel bis mehr als ein Drittel.

Unterschiede in der Bewertung der Motivationslage zwischen Ost und West finden sich ebenso wenig wie zwischen Fahrschulen in der Stadt oder auf dem Land. Allein Fahrlehrer, die länger als 20 Jahre im Beruf sind, beurteilen das Interesse der Fahrschüler etwas positiver. Das herausragende Interesse der Fahrschüler gilt nach Meinung der Fahrlehrer dem praktischen Fahren. Und so stimmen 85 % dem Satz *„Für die meisten Fahrschüler hat das praktische Fahren-Üben einen weit höheren Stellenwert als die theoretische Ausbildung“* voll inhaltlich zu. Nur 4 % der befragten Fahrlehrer vertreten die Meinung, dass diese Aussage gar nicht zuträfe.

Fasst man die Erfahrungen dieses Abschnitts zusammen, ist festzuhalten, dass die Mehrzahl der Fahrlehrer die "Soziale Dimension" des theoretischen Unterrichts in Grenzen für vermittelbar hält. Hierbei ist allerdings zu bedenken, dass die Fahrlehrer ein deutliches Bedeutungsgefälle bei den Fahrschülern zwischen theoretischer und praktischer Ausbildung vermuten, wobei der Stellenwert der praktischen Schulung dominiert. Insoweit erscheint es schwierig, Fahrschüler nachhaltig für Fragen des theoretischen Unterrichts zu motivieren. Als zentrale Motive vermuten die Fahrlehrer – und dies deckt sich mit den Erfahrungen, die seitens der Fahrschüler formuliert werden, dass Fahrschüler vor allem **schnell** und **preiswert** die Fahrerlaubnis erwerben wollen. Dass dies legitime Ziele der Fahrschüler sind, steht außer Frage und so gilt es, diese Ziele zu berücksichtigen, wenn es um die Vermittlung notwendiger Kenntnisse und Erfahrungen geht.

## **7. EINSTELLUNGEN ZU ÄNDERUNGEN IN DER FAHRAUSBILDUNG**

In Anbetracht der bedrückenden Unfallziffern junger Fahrer versucht man seit Jahrzehnten in fast allen Industrieländern, Maßnahmen zu entwickeln, die dieses Risiko mindern. In diesem Zusammenhang spielen Strategien zur Verbesserung der Fahrausbildung eine bedeutsame, wenn nicht sogar die zentrale Rolle. Trotz der Einigkeit über das Ziel herrschen allerdings unterschiedliche Vorstellungen darüber, welche Wege und Regelungen erfolgversprechend sind, und auf welche Maßnahmen zurückgegriffen werden sollte.

In Kapitel 3 haben wir bereits über die Erfahrungen mit Auflagen und einer zweiten Ausbildungsphase berichtet und gezeigt, welches Unfallsenkungspotential in Anfänger bezogenen Auflagen steckt. An dieser Stelle wollen wir diese Diskussion noch einmal aufnehmen und über die Sicht der Fahrlehrer zu Änderungen im Fahrschulunterricht, zu einer zweiten Ausbildungsphase und zu Auflagen für Fahranfänger berichten. Zudem interessiert die Meinung der Fahrlehrer zu alternativen Ausbildungsstrategien, die in einigen Ländern Europas anzutreffen sind.

Hierbei lassen sich Redundanzen zu vorangehenden Ausführungen nicht völlig vermeiden, insbesondere wenn wir die Haltung der Fahrlehrer mit der von ehemaligen Fahrschülern vergleichen. Anlass für die pointierte Darstellung der Meinung der Fahrlehrer ist die Tatsache, dass diese in DEUTSCHLAND stärker noch als in anderen Ländern, den Schlüssel zur Fahrausbildung in ihren Händen halten, und von daher deren Meinung besonderes Gewicht erhält. Zudem ergibt sich als Konsequenz der Tatsache, dass Fahrlehrer in hohem Maße berufsständisch organisiert sind, dass diese Gruppe einen Stellenwert hat, der es ihr ermöglicht, die eigenen Ansichten nicht nur der Öffentlichkeit ins Bewusstsein zu rufen, sondern durchaus auch bei politischen Entscheidungen, die die Fahrausbildung betreffen, gestaltend mitzuwirken. Vor diesem Hintergrund sind die folgenden Ausführungen zu werten.

## 7.1 Wünschenswerte und abgelehnte Änderungen im Fahrschulunterricht

Im folgenden Abschnitt beschäftigen wir uns mit Änderungswünschen zum Fahrschulunterricht. Hierbei geht es zum einen um inhaltliche Aspekte, aber auch um den Ausbildungsumfang und die Gestaltung des Unterrichts. Da zu den meisten Punkten Fahrlehrer und ehemalige Fahrschüler mit den gleichen Fragen konfrontiert wurden, bietet sich ein Vergleich der Antworten an, wobei sich zeigt, dass das Ausmaß der Übereinstimmung weitaus ausgeprägter ist, als von uns ursprünglich vermutet.

Betrachten wir zunächst die im Fahrschulunterricht vermittelten Inhalte. Wie die folgende Tabelle 69 zeigt, sind sowohl die Fahrlehrer wie auch die Fahrschüler der Meinung, dass eine noch stärkere Betonung der Vermittlung der mit dem Autofahren verbundenen Gefahren sowie des Umgangs mit anderen Verkehrsteilnehmern wünschenswert wäre. Beide Aspekte erreichen bei den Fahrschülern um 80 %. Diese inhaltliche Schwerpunktsetzung deckt sich durchaus mit der Entwicklung von Curricula für die Fahrausbildung während der letzten Jahre.

**Tabelle 69** Beurteilung inhaltlicher Schwerpunkte aus der Sicht von Fahrlehrern und Fahrschülern

	Zustimmung bei	
	... Fahrlehrern	... Fahrschülern
• Es sollte noch stärker auf die Gefahren beim Autofahren hingewiesen werden.	86 % <sup>1</sup>	81 %
• Der Umgang zwischen den Verkehrsteilnehmern sollte stärker im Vordergrund stehen.	85 %	77 %
• Ökologische Themen sollten stärker betont werden.	50 %	41 %
	N = 109	N = 1.241
1 Jedes Statement wurde einzeln abgefragt. Die ausgewiesenen Prozentzahlen geben das Ausmaß der Zustimmung wieder. Es war nur Zustimmung oder Ablehnung als Antwort möglich.		

Anders als bei dem fast einstimmigen Votum für eine stärkere Betonung der Gefahren und das Erlernen des richtigen Umgangs im Straßenverkehr erweist sich die Meinung zu einer Verstärkung ökologischer Themen gespalten. Eine

Hälfte der Fahrlehrer plädiert für eine Intensivierung der Behandlung dieses Themas, die andere Hälfte lehnt dies ab. Hierbei vertreten angestellte Fahrlehrer häufiger die Meinung, dass ökologische Themen stärker betont werden sollten.

Ähnlich sehen dies die Fahrschüler, von ihnen wird allerdings eine Ausdehnung des Themas "Ökologie" noch häufiger abgelehnt als von den Fahrlehrern.

Ein anderer inhaltlicher Aspekt der Ausbildung betrifft das Gewicht, das man dem Erlernen von formalen Vorschriften sowie dem praktischen Wissen über die Technik des Automobils zuweist. Die folgende Tabelle 70 zeigt, dass auch hier die Meinungen gespalten sind, jedoch mit einer klaren Mehrheit dafür, dass eine Verringerung der Ansprüche an das Regelwissen von zwei Drittel der Fahrlehrer abgelehnt wird. Auch hierin stimmen die Fahrschüler mit den Fahrlehrern überein.

**Tabelle 70** Beurteilung von Regelwissen und praktischen Kenntnissen über das Auto aus der Sicht von Fahrlehrern und Fahrschülern

	Zustimmung bei	
	... Fahrlehrern	... Fahrschülern
• Es sollte weniger Regelwissen gepaukt werden.	31 % <sup>1</sup>	33 %
• Es sollte mehr praktisches Wissen über die Technik des Autos vermittelt werden.	34 %	49 %
• Es sollte weniger Theorie und mehr Praxis vermittelt werden.	37 %	59 %
	N = 109	N = 1.241
1) Jedes Statement wurde einzeln abgefragt. Die ausgewiesenen Prozentzahlen geben das Ausmaß der Zustimmung wieder. Es war nur Zustimmung oder Ablehnung als Antwort möglich.		

Zustimmung findet die Forderung *weniger Regelwissen zu pauken* im übrigen bei älteren Fahrlehrern. Zudem zeigt Tabelle 70, dass rund zwei Drittel der Fahrlehrer einer Verschiebung der Gewichte zwischen theoretischem und praktischem Unterricht ablehnend gegenüberstehen. Bei der Frage, ob *mehr praktisches Wissen über die Technik des Autos vermittelt* werden sollte und ob *weniger Theorie und mehr Praxis vermittelt werden* sollte, zeigen sich

deutliche Unterschiede im Vergleich zum Meinungsbild der Fahrschüler. Etwa die Hälfte der Fahrschüler würde eine solche Verlagerung der Gewichte begrüßen.

Dass die Fahrlehrer der Vermittlung theoretischer Kenntnisse einen hohen Stellenwert zuordnen, macht die folgende Tabelle deutlich: Nur 16 % der befragten Fahrlehrer stimmen einer deutlichen Verringerung im Umfang der geforderten theoretischen Kenntnisse zu. Immerhin doppelt so hoch ist die Zahl der Befürworter einer Kürzung der geforderten theoretischen Kenntnisse bei den ehemaligen Fahrschülern. Auf der anderen Seite befürwortet mehr als die Hälfte der Fahrlehrer, dass die Zahl der praktischen Fahrstunden erhöht werden sollte. Diese Ansicht teilen 40 % der ehemaligen Fahrschüler.

**Tabelle 71** Beurteilungen zu Veränderungen im Unterrichtsumfang aus der Sicht von Fahrlehrern und Fahrschülern

	Zustimmung bei	
	... Fahrlehrern	... Fahrschülern
• Der Umfang der geforderten theoretischen Kenntnisse sollte deutlich verringert werden.	16 % <sup>1</sup>	35 %
• Die Anzahl der praktischen Fahrstunden, die man absolvieren muss, sollte erhöht werden.	58 %	40 %
	N = 109	N = 1.241
1) Jedes Statement wurde einzeln abgefragt. Die ausgewiesenen Prozentzahlen geben das Ausmaß der Zustimmung wieder. Es war nur Zustimmung oder Ablehnung als Antwort möglich.		

Selbstverständlich spiegeln diese Antworten auch die persönliche Interessenlage der jeweils Befragten wider und lassen Fahrlehrer gegen eine Kürzung in den theoretischen Anforderungen und für ein Mehr an praktischem Unterricht plädieren.

Erstaunlich und von besonderer Bedeutung ist, dass 40 % der ehemaligen Fahrschüler der Meinung sind, dass die praktische Ausbildung verlängert werden sollte. Dass hier tatsächlich Nachfrage oder Bedarf besteht, wurde an anderer Stelle bereits deutlich gemacht.

Änderungswünsche finden sich aber nicht nur hinsichtlich der Inhalte und Schwerpunkte der Ausbildung. Auch im Bereich der Form und der im Unter-

richt benutzten Hilfsmittel gibt es Änderungswünsche, die wir allerdings, wie bei den Inhalten auch, nur exemplarisch ansprechen können.

Die folgende Tabelle zeigt, dass ca. zwei Drittel der befragten Fahrlehrer für eine stärkere Nutzung moderner Technologien im Fahrschulunterricht plädieren. Unter den Fahrschülern ist der Drang zu moderner Unterrichtstechnik noch verbreiteter. 69 % äußern sich positiv zu derartigen Unterrichtsmitteln.

**Tabelle 72** Beurteilungen von Änderungen in der Gestaltung des Unterrichts aus der Sicht von Fahrlehrern und Fahrschülern

	Zustimmung bei	
	... Fahrlehrern	... Fahrschülern
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es sollten häufiger moderne Techniken wie PC und Videofilme eingesetzt werden.</li> </ul>	65 % <sup>1</sup>	69 %
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es sollte im Unterricht weniger vorgetragen und mehr diskutiert werden.</li> </ul>	53 %	56 %
	N = 109	N = 1.241
1) Jedes Statement wurde einzeln abgefragt. Die ausgewiesenen Prozentzahlen geben das Ausmaß der Zustimmung wieder. Es war nur Zustimmung oder Ablehnung als Antwort möglich.		

Kontrovers ist dagegen das Meinungsbild zu der Frage, ob Unterricht häufiger in Diskussionsform statt in Vortragsform stattfinden sollte. Etwas mehr als die Hälfte der Fahrlehrer wünschen sich dabei mehr Diskussion an Stelle des verbreiteten Frontalunterrichts.

Selbstverständlich war es im Rahmen der Befragungen nur möglich, ein begrenztes Spektrum an Veränderungen anzusprechen. Zahlreiche Punkte, die im Schulungsalltag eine Rolle spielen, mussten dabei unerwähnt bleiben. Unter Beachtung dieser Einschränkung hat sich gezeigt, dass nahezu einhellig die Meinung vorherrscht, dass der Vermittlung der Gefahren beim Autofahren und der Diskussion des Umgangs unter Verkehrsteilnehmern noch mehr Raum gegeben werden sollte als bisher. Fahrschüler wünschen sich häufiger als Fahrlehrer Veränderungen in Richtung zu mehr Informationen über die Technik des Autos.

Die Mehrheit der Fahrlehrer und –schüler hält eine Verringerung der Anforderungen an die theoretischen Kenntnisse nicht für erstrebenswert, aber die

geforderte Mindestzahl an praktischen Fahrstunden sollte nach Meinung vieler erhöht werden. Dies dürfte die wichtigste Botschaft dieses Abschnitts sein. Eine besondere Möglichkeit, die geforderte zusätzliche Fahrerfahrung zu erwerben, besteht im Absolvieren einer zweiten Ausbildungsphase. Hierüber haben wir insbesondere unter dem Blickwinkel der internationalen Erfahrungen in Abschnitt 3.3.2 berichtet und in 3.3.3 die Einstellungen deutscher Führerscheinneulinge deutlich gemacht. Ergänzen wollen wir dies im folgenden durch die Meinung der Fahrlehrer.

## **7.2 Beurteilung einer zweiten Ausbildungsphase für Fahranfänger**

In Kapitel 3 haben wir im Rahmen der Diskussion von Maßnahmen zur Verbesserung der Sicherheit von Fahranfängern bereits über die Möglichkeiten einer zweiten Ausbildungsphase gesprochen. Hierbei war schon deutlich geworden, dass sich die Zustimmung der jungen Fahrer zu einer zweiten Ausbildungsphase insbesondere dann in engen Grenzen hält, wenn eine solche mit Kosten verbunden ist. Zudem zeigte sich, dass das größere Interesse der Fahranfänger sich auf eine Ergänzung der praktischen und weniger der theoretischen Ausbildung richtet.

Anders als die Fahranfänger, die zu fast einem Drittel (31 %) eine zweite Ausbildungsphase für *ziemlich* oder *völlig unnötig* halten, ist die weit überwiegende Mehrheit der Fahrlehrer vom Nutzen einer derartigen zweiten Ausbildungsphase überzeugt. Nur 11 % der befragten Fahrlehrer vertritt die Meinung, derartiges wäre *ziemlich* oder *völlig unnötig*.

Wie die folgende Übersicht zeigt, dominiert dabei die Vorstellung, dass sowohl eine Ergänzung der theoretischen wie auch der praktischen Ausbildung zweckmäßig wäre. Zudem wird sichtbar, dass Fahrlehrer ebenso wie Fahranfänger nichts davon halten, die ehemaligen Fahrschüler ausschließlich einem ergänzenden theoretischen Unterricht zu unterziehen.

**Tabelle 73** Beurteilung einer zweiten Ausbildungsphase durch Fahrlehrer

Eine zweite Ausbildungsphase wäre...	
... gut, wenn sowohl theoretischer Unterricht als auch praktische Fahrübungen gemacht würden	51 %
... gut, wenn ausschließlich theoretischer Unterricht gemacht würde	2 %
... gut, wenn ausschließlich praktisches Fahren, z. B. in Form eines Sicherheitstrainings gemacht würde	36 %
... ziemlich unnötig	7 %
... völlig unnötig	4 %
N = 109	100 %

In diesem Zusammenhang zeigt eine vertiefte Datenanalyse, dass Fahrlehrer aus den Neuen Bundesländern häufiger (Ost 63 %, West 48 %) die Kombination theoretischen und praktischen Unterrichts in den Vordergrund stellen. Korrespondierend hierzu stimmen im Westen 41 % für eine ausschließlich praktisch orientierte zweite Ausbildungsphase, im Osten liegt die Vergleichszahl bei 19 %.

Eine stärkere Betonung einer Vertiefung ausschließlich praktischer Fahrkenntnisse ist dabei in Fahrschulen in Städten verbreiteter als auf dem Lande. Die letztgenannten Ergebnisse sollten wegen der geringen Teilstichproben in ihrer Bedeutung allerdings nicht überbewertet werden.

### 7.3 Beurteilung von Auflagen für Fahranfänger

Abschnitt 3.3.3 berichtet unter anderem über die Einstellungen junger deutscher Fahrer zu Auflagen für die erste Phase nach Erhalt der Fahrerlaubnis. Der gleiche Fragenkatalog, der der dort vorgelegten Tabelle 20 zugrunde liegt, wurde in identischer Form den Fahrlehrern vorgelegt. Auch die Fahrlehrer wurden gebeten, jede einzelne der Maßnahmen anhand einer Skala, die von *sehr gut* bis *sehr schlecht* reichte, zu bewerten.

**Tabelle 74** Rangplatz und Beurteilung von Maßnahmen durch die Fahrlehrer

RANG		Beurteilung					RANG-WERT
		sehr gut	gut	weniger gut	schlecht	sehr schlecht	
1	Völliges Alkoholverbot für Führerscheinneulinge während der ersten beiden Jahre	50 %	34 %	10 %	2 %	4 % <sup>1</sup>	1,74
2	Verpflichtende Teilnahme an einem <b>kostenlosen</b> Sicherheitstraining nach einem Jahr Fahrerfahrung	37 %	36 %	14 %	5 %	9 %	2,14
3	Verpflichtung zur <b>kostenpflichtigen</b> Teilnahme an einem Fahrsicherheitstraining nach einem Jahr Fahrerfahrung	25 %	44 %	23 %	5 %	4 %	2,18
4	Allen Führerscheinneulingen ein Jahr nach der Fahrprüfung <b>kostenloses</b> Informationsmaterial zum sicheren Fahren übersenden	15 %	31 %	29 %	12 %	12 %	2,75
5	Verpflichtung zum Besuch eines vertiefenden <b>kostenpflichtigen</b> theoretischen Unterrichts von maximal 12 Stunden, ein Jahr, nachdem man den Führerschein gemacht hat.	11 %	32 %	33 %	13 %	11 %	2,81
6	Verpflichtender Besuch von Treffen mit anderen Fahranfängern zum Erfahrungsaustausch	6 %	38 %	35 %	10 %	11 %	2,85
7	Kennzeichnung der Fahrzeuge von Führerscheinneulingen während der ersten 12 Monate mit einem großen "L"	9 %	28 %	20 %	18 %	24 %	3,19
8	Verbot für Führerscheinneulinge, während der ersten zwei Jahre bei Nacht zwischen 22:00 h und 5:00 h zu fahren	4 %	7 %	19 %	25 %	45 %	4,00
1) Die Zeilenprozente addieren sich, abgesehen von Rundungsdifferenzen, jeweils auf 100 %.		N = 109					

Die Tabelle 74 weist nicht nur die jeweiligen Antwortverteilungen, sondern auch den Rangplatz der Maßnahmen aus, der sich aus der Berechnung der jeweiligen Skalenmittelwerte ergibt.

Es wird deutlich, dass Fahrlehrer wie Fahranfänger darin übereinstimmen, dass ein völliges Alkoholverbot während der ersten beiden Jahre erstrebens-

wert wäre, um das Unfallrisiko zu senken. 84 % der befragten Fahrlehrer halten eine solche Maßnahme für *gut* oder *sehr gut*. Ebenso einhellig werden seitens der Fahrlehrer Nachtfahrverbote für Fahranfänger abgelehnt. 70 % halten einen derartigen Vorschlag für *schlecht* oder *sehr schlecht*. Auch hier finden sie sich in Übereinstimmung mit den Fahranfängern.

Interessant sind aber auch die Ergebnisse der Rangplätze 2 bis 7. Es zeigt sich deutlich, dass die Fahrlehrer einem praktischen Sicherheitstraining nach einem Jahr Fahrerfahrung große Bedeutung zumessen, unabhängig davon, ob eine solche Maßnahme kostenpflichtig oder kostenlos wäre. Die Zustimmung zu kostenlosen Maßnahmen hängt allerdings, dies zeigt eine vertiefte Datenanalyse, nicht zuletzt davon ab, ob man angestellte oder selbständige Fahrlehrer befragt. Die Zustimmung zu kostenlosen Maßnahmen fällt bei Selbständigen deutlich geringer aus als bei Angestellten.

Unabhängig vom Status des Fahrlehrers gilt dabei, dass Alkoholverbot und zusätzliche **praktische** Erfahrungen nach etwa einem Jahr die bevorzugten Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheitssituation junger Fahrer sind. Die in Tabelle 74 ausgewiesenen Rangwerte, die zwischen 1,74 und 2,18 liegen, zeigen, welch hoher Stellenwert diesen Maßnahmen zugeschrieben wird. Dagegen gelten alle anderen Maßnahmen, sei es das Übersenden von Informationen, ergänzender theoretischer Unterricht oder andere Formen des Erfahrungsaustausches unter Fahranfängern, als weit weniger sinnvoll.

Bedeutsam ist auch, dass seitens der Fahrlehrer die Entlastung, die sich für einen Fahranfänger aus der Kennzeichnung seines Fahrzeuges ergeben können, nicht in entsprechender Weise gesehen wird. Fahrlehrer beurteilen eine solche Kennzeichnung eher negativ. 62 % der Fahrlehrer stufen die Kennzeichnung als *weniger gut*, *schlecht* oder *sehr schlecht* ein.

Zwar ist der Anteil der Fahranfänger, die einer Kennzeichnungspflicht der Fahrzeuge von Anfängern skeptisch gegenüberstehen, mit 61 % (vgl. Tabelle 20) ebenso hoch. Dennoch erreicht die Maßnahme bei den Fahranfängern Rangplatz 4. Dieser Sachverhalt weist auf ein anderes Phänomen hin, das beim Vergleich der Antwortverteilungen bei Fahrlehrern und Fahranfängern deutlich wird. Die Rangwerte der Fahranfänger liegen deutlich enger gruppiert um den theoretischen Mittelwert der Skalen, der bei 3,0 liegt. Das bedeutet,

dass die Zustimmung zu den Maßnahmen bei den Fahrlehrern deutlich prononcierter ausfällt als bei ehemaligen Fahrschülern. Dies gilt in beiden Richtungen der Skala. So fällt die Zustimmung zu einem Alkoholverbot bei Fahrlehrern positiver aus als bei ehemaligen Fahrschülern. Auf der anderen Seite lehnen Fahrlehrer noch deutlicher als ehemalige Fahrschüler Nachtfahrverbote ab. Besonders stark sind die Bedenken gegen Nachtfahrverbote übrigens bei Fahrlehrern, die in Städten unterrichten.

Fasst man die Ergebnisse zusammen, ist vor allem der Konsens, der zwischen Fahrlehrern und Fahranfängern hinsichtlich der Zweckmäßigkeit von Maßnahmen besteht, hervorzuheben. Ein Alkoholverbot für die ersten beiden Jahre gilt beiden Gruppen als probates Mittel der Unfallverhütung. Auf der anderen Seite finden Nachtfahrverbote, trotz anderenorts erwiesener Erfolge, keine Zustimmung, weder bei Fahrlehrern noch bei den Anfängern. Vielmehr sollte nach Meinung der Fahrlehrer neben ein Alkoholverbot eine Ergänzung der **praktischen** Ausbildung nach etwa einem Jahr Fahrerfahrung treten. Eine solche Maßnahme fände die Unterstützung der Fahranfänger, wenn sie in Form eines Fahrsicherheitstrainings und möglichst kostenlos angeboten würde.

#### **7.4 Die Meinung der Fahrlehrer zu alternativen Ausbildungsstrategien in Europa**

Die Beschreibung der Konzepte zur Fahrausbildung in verschiedenen Ländern Europas in Kapitel 3 hat die Diversität der Anforderungen und Regelungen deutlich gemacht. Unterschiede zur Fahrausbildung in DEUTSCHLAND bestehen insbesondere hinsichtlich der Beteiligung von Laien an der Ausbildung, der Möglichkeit einer vorgezogenen Fahrausbildung sowie hinsichtlich der Anforderungen an Kenntnisse und nicht zuletzt der Ausgestaltung der Fahrprüfungen. Hinzu kommen unterschiedliche Anforderungen an die Aus- und Fortbildung von Fahrlehrern.

Zu einigen dieser Aspekte geben die Fahrlehrer im folgenden ihre Stellungnahme ab, wobei deren Antworten verständlicherweise nicht nur von ihren Erfahrungen, sondern auch von der persönlichen Interessenlage geprägt sind.

Dabei ist es wegen der Komplexität der Materie aus verständlichen Gründen weder möglich, alle oben angesprochenen Sachverhalte in die Betrachtung einzubeziehen, noch können die einzelnen Punkte einer vertieften Bewertung unterzogen werden, wie es ihrer Bedeutung nach angemessen wäre. Voraussetzung hierfür wäre gewesen, die befragten Fahrlehrer zunächst intensiv über die nationalen Eigenheiten der Fahrausbildung in den Vergleichsländern zu informieren.

Insoweit beschränken sich die folgenden Ausführungen auf die Beurteilung einiger praktischer Beispiele durch die Fahrlehrer. Angesprochen werden dabei insbesondere der frühe und einfache Zugang im Alter von 17 Jahren zu einer vorläufigen Fahrerlaubnis in GROSSBRITANNIEN, die Laienausbildung in ÖSTERREICH, die vorgezogene Fahrausbildung in Form des begleiteten Fahrens in FRANKREICH und der Verzicht auf eine Fortbildungspflicht für Fahrlehrer in ÖSTERREICH, ITALIEN und SPANIEN.

**Tabelle 75** Einstellungen der Fahrlehrer zu Ausbildungsvarianten in anderen europäischen Ländern

		Urteil				
		sehr gut	gut	weniger gut	schlecht	sehr schlecht
1	IN GROSSBRITANNIEN kann man ab 17 Jahren einen vorläufigen Führerschein ohne jede Überprüfung erhalten.	0 %	3 %	15 %	29 %	53 % <sup>1</sup>
2	In ÖSTERREICH dürfen Laien, wenn sie seit 7 Jahren den Führerschein besitzen, keine Vorstrafen und gravierenden Verkehrsübertretungen begangen haben, die praktische Ausbildung übernehmen.	2 %	3 %	19 %	32 %	44 %
3	IN FRANKREICH können Fahranfänger in Begleitung z. B. eines Elternteils schon vor bestandener Führerscheinprüfung im Straßenverkehr fahren.	2 %	6 %	29 %	26 %	37 %
4	In ÖSTERREICH, ITALIEN und SPANIEN gibt es für Fahrlehrer keine Verpflichtung zur Fortbildung.	2 %	4 %	31 %	28 %	35 %
1) Die Zeilenprozent addieren sich jeweils auf 100 %.		N = 109				

Der durchgängige Tenor zu allen genannten Varianten der Fahrausbildung fällt seitens der Fahrlehrer negativ aus. Unterschiede zeigen sich hinsichtlich des Ausmaßes der Ablehnung, wie die Ergebnisse deutlich machen. Tabelle 75 weist die Bewertung für die verschiedenen Fragen aus. Aus Darstellungsgründen sind die Antworten Zeilen bezogen prozentuiert.

Wie die Tabelle zeigt, trifft das britische Modell, Fahranfängern ab 17 Jahren eine vorläufige Fahrerlaubnis zu erteilen, mit der sie in Begleitung erfahrener Fahrer fahren dürfen, auf schärfste Ablehnung. Hintergrund dieser Haltung ist das in Kontinentaleuropa verbreitete Unverständnis für angelsächsisches Recht und Rechtsempfinden. Die Freiräume, die das englische Recht seinen Bürgern einräumt, stoßen verständlicherweise bei denen, die gewöhnt sind, dass für alle Sachverhalte des Verhaltens im Straßenraum Vorschriften existieren, auf völliges Unverständnis. Wie stark die Ablehnung derartiger rechtsoffener Räume von der eigenen Rechtsgeschichte beeinflusst ist, wird daran deutlich, dass die Ablehnung des englischen Modells in den östlichen Bundesländern, wo zu Zeiten der DDR ein noch höherer Regelungsdruck herrschte als im Westen, noch ausgeprägter ist als im Westen. In den östlichen Bundesländern erfährt das englische Modell eine Bewertung als *sehr schlecht* oder *schlecht* bei 93 %. Die Vergleichszahl im Westen fällt mit 79 % niedriger aus.

Auch die Ausbildung durch Laien wird von der überwiegenden Zahl der Fahrlehrer negativ beurteilt. Drei Viertel der Befragten stufen eine solche Ausbildungsform als *sehr schlecht* oder *schlecht* ein. Dieses Ergebnis überrascht nicht, schließlich bedeutet jede Form der Laienausbildung nicht zuletzt eine Bedrohung der beruflichen Existenz der Fahrlehrer. Zudem sind gerade in DEUTSCHLAND nicht nur die Fahrlehrer, sondern auch die Verantwortlichen in Regierung und Verwaltung darauf eingeschworen, dass von einer Laienausbildung nichts Gutes zu erwarten sei (vgl. Abschnitt 3.1.2).

Da überrascht es eher, dass sich trotz der verbreiteten *harten Linie* gegenüber der Laienausbildung vereinzelt Fahrlehrer finden, die derartigen Ausbildungswegen durchaus positive Seiten abgewinnen: Immerhin 5 % beurteilen sie mit *sehr gut* oder *gut*.

Auch das im Nachbarland FRANKREICH seit mehr als einem Jahrzehnt praktizierte Modell der vorgezogenen Fahrausbildung in Form des begleiteten Fahrens findet unter deutschen Fahrlehrern wenig Zustimmung. Fast zwei Drittel der Befragten äußern sich negativ und stufen dieses Modell als *schlecht* oder *sehr schlecht* ein. Besonders deutlich fällt die Ablehnung in den östlichen Bundesländern aus, von den dort befragten 27 Fahrlehrern bewertete keiner das französische Modell als *sehr gut* oder *gut*. Im Westen waren es von 82 befragten Fahrlehrern immerhin 9 %, die dem begleiteten Fahren positive Seiten abgewinnen können. Das Ausmaß von Zustimmung und Ablehnung variiert im übrigen in Abhängigkeit vom Alter der Befragten. Hierbei gilt, je jünger der Befragte, desto eher trifft man auf eine positive Wertung des französischen Modells.

Dass aber nicht nur Ausbildungsformen, die gegebenenfalls die berufliche Situation der Fahrlehrer beeinträchtigen, abgelehnt werden, sondern auch gegenüber fehlenden Maßnahmen, die die Ausbildungsqualität negativ beeinflussen, kritische Stellungnahmen geäußert werden, verdeutlicht der vierte Aspekt von Tabelle 75. Obwohl in DEUTSCHLAND eine zwingende Verpflichtung zur Fortbildung von Fahrlehrern erst seit dem 01.01.1999 existiert, werden Länder, in denen es eine solche Fortbildung noch nicht gibt, negativ beurteilt. Insoweit tragen Fahrlehrer diesen Wandel, wie er in DEUTSCHLAND seit Beginn dieses Jahres in Form der Fortbildungspflicht festgeschrieben ist, voll mit.

Ein Blick auf die Ergebnisse dieses Abschnitts verdeutlicht neben den geschilderten Einzelstellungen, dass die Offenheit für Änderungen im System der Fahrausbildung in DEUTSCHLAND sehr begrenzt ist.

Gesetzgebung und Entwicklung der letzten Jahre haben dazu geführt, dass die Fahrschulzentriertheit der Fahrausbildung fest in den Köpfen der Fahrlehrer verankert ist, eine Haltung, die jedoch nicht nur bei den Fahrlehrern, sondern auch auf politischer Ebene festgestellt werden kann.

Ob diese Entwicklung wirklich unter Verkehrssicherheitsaspekten die beste aller Möglichkeiten darstellt, muss die Zukunft in Europa zeigen. Gerade die Heterogenität in der Europäischen Union garantiert, dass das Sammeln neuer Erfahrungen nicht am dogmatischen Festhalten an bestehende Regeln auf nationaler Ebene scheitert.



## **8. ZUSAMMENFASSUNG IN 30 THESEN**

Fahranfänger sind in allen Industrienationen vor allem junge Fahrer. Typisch für diese Fahrergruppe ist ein hohes Unfallrisiko. Hierbei gilt, dass die Gefährdung der Führerscheineulinge stärker vom Jugendlichkeits- als vom Anfängerrisiko geprägt ist. Um die Gefahren zu mindern, schreiben zwar alle Länder der Europäischen Union den Erwerb einer Fahrerlaubnis vor. Auf welchen Wegen und unter welchen Bedingungen diese erworben wird, ist jedoch sehr unterschiedlich. Die vorliegende Untersuchung zeigt dies am Beispiel von sechs europäischen Ländern. Dies sind neben DEUTSCHLAND FRANKREICH, GROSSBRITANNIEN, ITALIEN, ÖSTERREICH und SPANIEN.

Im folgenden wollen wir die wichtigsten Erkenntnisse, die die Untersuchung erbracht hat, zusammenfassen. Gemäß einer bewährten Tradition vorangehender UNIROYAL-Verkehrsuntersuchungen erfolgt die Darstellung in Thesenform. Um dem Informationsdefizit, das sich mit einer derartigen verkürzten Darstellungsform verbindet, zu begegnen, findet sich am Ende jeder These ein Hinweis auf den Untersuchungsabschnitt, aus dem sich die jeweilige Aussage ableitet.

Die Zusammenfassung beginnt mit Ergebnissen zur Fahrausbildung im internationalen Vergleich. Hieran schließen sich eine Reihe von Aussagen zur Situation der Fahrschüler in DEUTSCHLAND an, gefolgt von Thesen zum theoretischen und praktischen Unterricht. Der fünfte Abschnitt beschäftigt sich mit der Situation der Fahrlehrer in DEUTSCHLAND.

Die wichtigsten Ergebnisse zum Thema "Maßnahmen für Fahranfänger" schließen die Zusammenfassung ab.

## **8.1 Sechs Thesen zur Fahrausbildung im internationalen Vergleich**

DEUTSCHLAND unterscheidet sich von den übrigen fünf Untersuchungsländern dadurch, dass seit 1986 alle rechtlichen Möglichkeiten weggefallen sind, die es Laien unter bestimmten Bedingungen gestatten, die Fahrausbildung oder Teile derselben zu übernehmen. Insoweit gilt:

**1. DEUTSCHLAND ist das einzige Land, in dem Fahrschulen ein Monopol auf die Fahrausbildung haben. [3.1.1]**

Eine komplette oder zumindest teilweise Laienausbildung ist in den übrigen Ländern zwar möglich, de facto aber sehr selten. Dagegen reicht der Fahrschulanteil für die theoretische Ausbildung von 5 % in GROSSBRITANNIEN, über 80 % in SPANIEN und mehr als 95 % in FRANKREICH bis zu 100 % in DEUTSCHLAND.

Eine besondere Variante der Laienbeteiligung findet sich in FRANKREICH und ÖSTERREICH.

**2. Eine besondere Mischform der Laien und Fahrschulbildung findet sich in FRANKREICH seit 1987 und ÖSTERREICH seit dem 01.03.1999 in Form des begleiteten Fahrens. [3.1.1]**

Einer der Vorteile dieser Ausbildungsform liegt in der Tatsache, dass die Begleiter in gewissem Umfang in die Ausbildung einbezogen werden. Und so fällt das Urteil von Experten im internationalen Bereich durchaus positiv für derartige Ausbildungsformen aus.

**3. Die beste Ausbildungsform ist nach Meinung internationaler Experten eine gemischte Ausbildung, in der Fahrschulbildung und Laienausbildung abgestimmt miteinander verknüpft werden. [3.1.2]**

Ein wesentlicher Vorteil der gemischten Ausbildung liegt in dem größeren Umfang an Fahrerfahrung (ca. 2.000 bis 3.000 km) gegenüber zum Beispiel 500 km in DEUTSCHLAND bei der reinen Fahrschulbildung. Den Erhalt der Fahrerlaubnis machen die Verantwortlichen in allen Ländern vom Bestehen einer theoretischen und einer praktischen Prüfung abhängig.

**4. Die theoretische Prüfung erfolgt in allen Ländern auf der Grundlage standardisierter Fragevorgaben. [3.2.4]**

Der Fragenumfang für die Prüflinge liegt zwischen 30 und 40 Fragen. Der gesamte Fragenkatalog umfasst 400 Fragen in FRANKREICH, knapp 900 in DEUTSCHLAND und 2.700 in ITALIEN.

ÖSTERREICH ist das erste Land, in dem die theoretische Prüfung am Computer abgenommen wird. In GROSSBRITANNIEN ist dies ab 01.01.2000 vorgesehen.

- 5. Die praktische Prüfung ist in DEUTSCHLAND mit mindestens 45 Minuten länger als in den Vergleichsländern, wo die Prüfungszeiten bei 20 bis 40 Minuten liegen. [3.2.4]**

In allen Ländern mit Ausnahme ITALIENS sind die Durchfallquoten in der praktischen Prüfung höher als in der theoretischen. Im internationalen Vergleich gilt:

- 6. DEUTSCHLAND hat bei der theoretischen Prüfung die niedrigste Durchfallquote. [3.2.4 + 5.7]**

Bei der praktischen Prüfung schneidet ITALIEN besonders gut ab, nur 13 % der Kandidaten fallen dort durch. DEUTSCHLAND rangiert mit einer Durchfallquote von 20 bis 30 % an zweiter Stelle. In allen anderen Ländern fallen in der praktischen Prüfung wesentlich mehr Kandidaten durch.

## **8.2 Sechs Thesen zur Situation der Fahrschüler in Deutschland**

Obwohl in DEUTSCHLAND die Fahrausbildung "de iure" ausschließlich eine Sache der Fahrschulen ist, sammeln Führerscheinbewerber auch außerhalb dieses Rahmens Erfahrungen.

- 7. Über 60 % aller Fahranfänger nutzen Möglichkeiten außerhalb der Fahrschule, praktische Fahrerfahrungen zu sammeln. [5.1]**

Hierbei handelt es sich zum einen um legale Wege, z. B. auf Verkehrsübungsplätzen oder Privatgelände, zum anderen aber auch um illegale Praktiken.

- 8. 25 % aller Fahranfänger fahren bereits vor Erhalt der Fahrerlaubnis illegal im Straßenverkehr. [5.1]**

Die illegalen Fahrten sind allerdings vielfach vom Streckenumfang her nur gering. Ein Vergleich der späteren Unfallverwicklung von Fähranfängern mit und ohne legale oder illegale Vorerfahrungen zeigt übrigens keine positiven Effekte derartiger Vorerfahrungen auf das Unfallgeschehen.

Die Fahrausbildung in DEUTSCHLAND ist im Ländervergleich umfangreich.

**9. Deutsche Fahrschüler benötigen zum Führerscheinerwerb im Schnitt 21 theoretische und 23 bis 24 praktische Fahrstunden. [5.3]**

Bei diesen Durchschnittswerten ist allerdings zu beachten, dass die Varianz sehr groß ist, und das Spektrum des Ausbildungsumfangs von unter 10 Stunden bis über 50 Stunden reicht.

Entsprechend variieren die Kosten, die ein Fahrschüler in die Fahrausbildung investiert.

**10. Die durchschnittlichen Kosten für den Führerschein liegen bei DM 2.200. [5.2]**

Die Bandbreite der Kosten reicht von DM 1.500 bis über DM 3.500. Hierbei gilt, dass Frauen im Schnitt 20 % mehr aufwenden müssen als Männer.

Vor diesem Hintergrund stellt das folgende Ergebnis zu den Kriterien, nach denen die Fahrschulwahl erfolgt, keine Überraschung dar.

**11. Das entscheidende Kriterium für die Wahl der Fahrschule ist der Preis. [5.2]**

Den Fahrlehrern ist die Dominanz des Preisargumentes vertraut. Die starke Orientierung der Fahrschüler an den Kosten belastet jedoch nicht das gute Verhältnis zu den Fahrlehrern.

**12. Die Fahrschüler beschreiben ihre Fahrlehrer weit überwiegend in positiver Weise. [6.3]**

*Korrekt* und *freundlich* sind die häufigst gewählten Attribute. Kritische Anmerkungen betreffen am ehesten ein gewisses Ausmaß autoritären Auftretens der Fahrlehrer.

### 8.3 Fünf Thesen zum Theorieunterricht

Interesse oder Begeisterung für die theoretische Fahrausbildung halten sich in Grenzen.

**13. Drei von zehn Fahrschülern finden den theoretischen Unterricht langweilig. [5.4]**

Dieses Urteil ist nicht zuletzt von der Form der Ausbildung beeinflusst. Hier gilt:

**14. Im Theorieunterricht dominiert der Frontalunterricht in Vortragsform. [5.5.2]**

Hier wird deutlich, dass neue Ausbildungsmethoden und –technologien sich nur langsam im Fahrschulunterricht verbreiten.

Hinsichtlich der vermittelten Inhalte ist festzuhalten:

**15. Als besonders wichtige Inhalte im Theorieunterricht gelten Fahrschülern Gefahrenwahrnehmung und Regelkenntnis. [5.5.1]**

Bezüglich der Vermittlung von Regeln gilt in DEUTSCHLAND nach der Neuordnung des Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrechts vom 01.01.1999 der Grundsatz: Die exemplarische Vertiefung kann wichtiger sein als die inhaltliche Vollständigkeit.

Die Wünsche von Fahrschülern und Fahrlehrern bezüglich der weiteren Verstärkung bestimmter Inhalte in der theoretischen Ausbildung sind deckungsgleich:

**16. Fahrlehrer und Fahrschüler stimmen darin überein, dass noch stärker als bisher auf Gefahren im Straßenverkehr hingewiesen werden sollte. [7.1]**

Dass eine längere theoretische Ausbildung keine Garantie für sicheres Fahren ist, belegt die folgende These:

**17. Personen mit einer längeren theoretischen und praktischen Ausbildung sind in mehr schwere Unfälle während der ersten zwei Jahre nach Fahrerlaubniswerb verwickelt als solche, die eine kürzere Ausbildung erfahren haben. [5.3]**

Diese These bedeutet **nicht**, dass eine längere Ausbildung ursächlich für den Anstieg der Unfallbelastung wäre. Hier zeigt sich vielmehr, dass Risikokandidaten in der Fahrschule bereits auffallen, die längere Ausbildung aber nicht reicht, das erkannte Risiko auf das Durchschnittsmaß zu reduzieren.

## **8.4 Vier Thesen zur praktischen Fahrausbildung**

Die praktische Fahrausbildung hat für Fahrschüler eine wesentlich höhere Attraktivität als der theoretische Unterricht. Insoweit gilt:

**18. Das Hauptinteresse der Fahrschüler gilt dem praktischen Fahren.  
[5.4 + 6.4]**

In diesem Zusammenhang herrscht verbreitet die Meinung, dass der derzeitige Umfang der praktischen Fahrausbildung zu gering sei.

**19. Nicht nur die Fahrlehrer (58 %), sondern auch viele Fahrschüler (40 %) sind der Meinung, dass die praktische Ausbildung verlängert werden sollte. [5.6 + 7.1]**

So äußert sich ein Viertel der Fahrschulabsolventen, dass sie gern mehr praktischen Unterricht gehabt hätten, aus Kostengründen aber darauf verzichten hätten.

Hinsichtlich des Schwierigkeitsgrades einzelner Fahraufgaben stimmen die Vorstellungen von Fahrschülern und Fahrlehrern nur begrenzt überein.

**20. Fahrlehrer neigen dazu, die Probleme, die Fahranfänger mit dem "Anfahren am Berg" und dem "Fahren bei Nacht" haben, zu unterschätzen. [5.6.1]**

Manche Fahrmanöver sollten nach Meinung der Fahranfänger noch häufiger als bisher geübt werden.

**21. "Einparken" und "Fahren bei starkem Verkehr" werden im praktischen Unterricht zwar häufig geübt. Nach Meinung der Fahrschüler sollte dies jedoch noch häufiger geschehen. [5.6.1]**

Weiterer Übungsbedarf besteht bei Nachtfahrten und vor allem auch beim Üben von Überholvorgängen und scharfem Bremsen. Im übrigen sind Fahr-

lehrer der Meinung, dass sichere Fahrzeugbeherrschung, vorausschauendes Fahren und vor allem der Faktor Geschwindigkeit bei Fahrschülern nicht den Stellenwert hätten, den sie an sich haben sollten.

## **8.5 Fünf Thesen zur Situation der Fahrlehrer in Deutschland**

Die Entwicklung des Fahrlehrerberufs in DEUTSCHLAND lässt sich wie folgt beschreiben:

- 22. Der Fahrlehrerberuf ist durch eine zunehmende Professionalisierung, eine Intensivierung und Ausdehnung der Ausbildung und eine zunehmende Pädagogisierung gekennzeichnet. [6.1]**

Die Entwicklung wird auch an den am 01.01.1999 in Kraft getretenen Veränderungen im Fahrlehrerrecht deutlich.

- 23. Das neue Fahrlehrerrecht sieht eine Verlängerung der Ausbildung um fünf Monate vor. [4.3]**

Die theoretische und praktische Grundausbildung wird dabei durch eine berufspraktische Ausbildung in den sogenannten Ausbildungsfahrschulen ergänzt.

Die zweite wichtige Veränderung betrifft die Verpflichtung zu regelmäßiger Fortbildung.

- 24. Das neue Fahrlehrergesetz sieht eine regelmäßige alle vier Jahre stattfindende Fortbildung vor. [4.3]**

Kommt man der Fortbildungspflicht nicht nach, kann die Fahrlehrerlaubnis widerrufen werden.

Was die Fahrlehrer von diesen Veränderungen halten, beschreibt die folgende These:

- 25. Die Veränderungen im Fahrlehrerrecht werden von den Fahrlehrern durchweg positiv beurteilt. [4.4]**

Die einzige Änderung, der die Fahrlehrer gewisse Vorbehalte entgegenbringen, betrifft die Senkung des Mindestalters für Fahrlehrer von 23 auf 22 Jahre. Dies ist insbesondere deshalb bedeutsam, als vom Ordnungsgeber durchaus über eine weitere Senkung des Mindestalters nachgedacht wird.

Hinsichtlich der Berufszufriedenheit von Fahrlehrern ist folgendes festzustellen:

**26. Die persönliche Berufszufriedenheit ist relativ groß. [6.2]**

Relativiert wird dieses Ergebnis durch die Tatsache, dass die Einkommenssituation von vielen nur als befriedigend oder noch schlechter beschrieben wird. Zudem wird deutlich, dass die persönliche Berufszufriedenheit in allen Facetten besser eingeschätzt wird, als die des Standes der Fahrlehrer allgemein.

## **8.6 Vier Thesen zu Maßnahmen der Unfallprävention von Fahranfängern**

Die hohe Unfallgefährdung junger Fahrer wird zwar allorten beklagt, dennoch gilt:

**27. Das vorhandene Arsenal an Maßnahmen zur Bekämpfung der hohen Unfallgefährdung von Fahranfängern wird bisher in keinem der Untersuchungsländer auch nur annähernd ausgeschöpft. [3.3.1]**

Dies betrifft insbesondere die in den USA erfolgreich eingesetzten Nachfahrverbote, für die hierzulande keine Möglichkeit der Durchsetzbarkeit gesehen wird. Dies gilt aber auch für Alkoholverbote oder spezielle Geschwindigkeitsbegrenzungen für Anfänger.

Gerade für ein Alkoholverbot für Anfänger besteht in DEUTSCHLAND hinreichende Akzeptanz. Sowohl Fahranfänger wie auch Fahrlehrer äußern sich positiv zu einem derartigen Verbot.

**28. Ein völliges Alkoholverbot für Fahranfänger während der ersten beiden Fahrjahre wird von 44 % der Betroffenen als "sehr gut" bezeichnet. [3.3.3]**

Dass in der praktischen Ausbildung Defizite wahrgenommen werden, verdeutlichen die beiden letzten Thesen.

**29. Als zweitwichtigste Maßnahme zur Verbesserung der Sicherheit sehen Fahranfänger ein kostenloses Sicherheitstraining. [3.3.3]**

**30. Zwei Drittel der Fahranfänger hielten eine zweite Ausbildungsphase für eine gute Sache. [3.3.3]**

Eine derartige zweite Ausbildungsphase, die politisch derzeit in weite Ferne gerückt zu sein scheint, sollte sich nach Meinung der Fahranfänger vor allem auf das praktische Fahren und nicht auf eine Vertiefung der Theoriekenntnisse beziehen und sich dabei kostenmäßig in engen Grenzen bewegen.

Gerade die letzten Ausführungen verdeutlichen, dass es trotz aller getroffenen Maßnahmen noch vielfältige Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation der Fahranfänger gibt. Die vorliegende Untersuchung hätte ein wesentliches Ziel erreicht, wenn sie den Verantwortlichen hierzu einige Anregungen liefern konnte.



## **9. METHODISCHES VORGEHEN**

Die vorliegende Untersuchung stützt sich zum einen auf die Analyse von Regeln und Vorschriften, die in den sechs Untersuchungsländern im Zusammenhang mit der Fahrausbildung in Kraft sind. Zum anderen gibt sie für Deutschland Erfahrungen und Meinungen der Ausbilder und der Ausgebildeten wieder. Über die Sammlung der Datengrundlagen geben die folgenden Ausführungen Auskunft.

### **9.1 Systematische Sammlung und Auswertung nationaler Vorschriften zur Fahrausbildung**

Ausgehend von den in der Literatur verfügbaren Informationen zur Fahrausbildung, und hier insbesondere von der von der Bundesanstalt für Straßenwesen durchgeführten Untersuchung "Fahrausbildung in Europa" aus dem Jahre 1995, wurde ein spezifischer Fragebogen für jedes Untersuchungsland entwickelt, der grundlegende Fragen zu folgenden Punkten enthielt:

- A. Allgemeine Voraussetzungen zum Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse B
- B. Vorschriften zur theoretischen Fahrausbildung
- C. Vorschriften zur praktischen Fahrausbildung
- D. Vorschriften zur Laienausbildung
- E. Vorschriften zur theoretischen Prüfung
- F. Vorschriften zur praktischen Prüfung
- G. Auflagen für Fahranfänger
- H. Qualifikation und Kontrolle von Fahrlehrern und Fahrschulen

Der deutsche Entwurf des Fragebogens wurde ins Englische und Französische übersetzt und den zuständigen Länderbehörden und dort den sachlich Verantwortlichen nach telefonischer Voranmeldung zur Bearbeitung übersandt.

Nach Rückerhalt wurde auf der Basis der Antworten jeweils ein landesspezifischer Gesprächsleitfaden zur vertieften Nachfrage und insbesondere zu den nationalen Besonderheiten entwickelt. Dieser Gesprächsleitfaden diente den Autoren als Grundlage für Gespräche mit den Verantwortlichen vor Ort. Alle Gespräche in den sechs Untersuchungsländern wurden von den Autoren persönlich geführt. Die Gespräche wurden aufgezeichnet und anschließend ausgewertet. Ergänzt wurden die so gewonnenen Informationen durch telefonische Rückfragen bei den verantwortlichen Institutionen im Verlaufe des Abfassens des Berichtstextes.

Die nationalen Institutionen stellten zudem eine Vielzahl von Materialien zur Verfügung, die im Zuge der Arbeiten nach Bedarf übersetzt und ausgewertet wurden.

## **9.2 Repräsentativbefragung unter jungen Fahrern**

Grundlage für die in Kapitel 5 beschriebene Situation der Fahranfänger in Deutschland bildet eine Repräsentativbefragung unter Personen im Alter zwischen 18 und 29 Jahren.

Die Grundgesamtheit der Stichprobe bildete die deutschsprachige Bevölkerung im Alter ab 14 Jahren in den alten und neuen Bundesländern. Aus dieser Stichprobe wurden mit Hilfe einer Screening-Frage Personen, die der Altersgruppe 18 bis 29 Jahre angehörten und die einen Führerschein besaßen, ausgewählt.

Der Bruttoansatz der Stichprobe betrug 8.512 Personen, aus denen eine Nettostichprobe von 6.134 Befragten gewonnen werden konnte (Ausschöpfungsgrad 72 %). Von den 6.134 Befragten gehörten 1.241 zur Altersklasse 18 bis 29 Jahre, so dass sich 1.241 verwertbare Interviews ergaben.

Die Auswahl der Befragungspersonen erfolgte nach einem geschichteten mehrstufigen Zufallsverfahren anhand der Merkmale: Regierungsbezirk, Kreis, Gemeindetyp. Insgesamt wurden 258 Sample-Points eingesetzt. Die Auswahl

der Haushalte erfolgte nach dem Random-Route-Verfahren. Innerhalb des Haushalts wurde die Zielperson ebenfalls nach dem Zufallsprinzip ausgewählt.

Die Zufälligkeit der Haushalts- und Personenauswahl garantiert die Repräsentativität der Ergebnisse.

Die Befragung erfolgte in Form mündlicher Einzelinterviews durch geschulte Interviewer. Als Grundlage diente ein standardisierter Fragebogen mit entsprechenden Anweisungen. Der Fragebogen wurde vor seinem Einsatz in zwei Pretests auf seine Brauchbarkeit überprüft. Der Fragebogen war hinsichtlich Wortlaut und Fragenfolge für alle Interviewer verbindlich. Einheitliche Richtlinien regelten auch die Protokollierung der Antworten.

Beteiligt an der Befragung waren 368 Interviewer. 10 % der Interviews wurden einer institutsüblichen Kontrolle unterzogen. Die Befragung fand in der Zeit zwischen dem 11.03.1999 und dem 17.05.1999 statt.

### **9.3 Fahrlehrerbefragung**

Den Ergebnissen der Kapitel 6 und 7 liegt eine Umfrage unter Fahrlehrern in Deutschland zugrunde. Die Auswahl der befragten Fahrlehrer erfolgte über die Fahrschulbetriebe in Form eines mehrstufigen Ansatzes. Anhand der Eintragungen im Telefonbuch wurde die Grundgesamtheit aller Fahrschulen im Bundesgebiet ermittelt. Dem gegenübergestellt wurde die Bevölkerungszahl der verschiedenen Bundesländer. Die Verteilung beider Größen diente als Grundlage für die Festlegung der zu führenden Interviews in dem jeweiligen Bundesland. Innerhalb der einzelnen Bundesländer wurden Fahrschulen in etwa zu gleichen Teilen in größeren Städten bzw. in Kleinstädten und ländlichen Gemeinden ausgewählt.

Zwar gewährleistet dieses Verfahren keine Repräsentativität der Daten im statistischen Sinne, die allerdings auch bei Anwendung einer reinen Zufallsauswahl bei einer Stichprobengröße von rund 100 Befragten keine aussagefähigeren Ergebnisse geliefert hätte. Durch die auf die Länder bezogene Verteilung und die regionale Diversität sowie die Einbeziehung angestellter

und selbständiger Fahrlehrer ist jedoch sichergestellt, dass die Ergebnisse die Meinungsvielfalt in der Fahrlehrerschaft angemessen widerspiegeln.

Den Gesprächen mit den Fahrlehrern, die in Form persönlicher Einzelinterviews stattfanden, lag ein standardisierter Fragebogen zugrunde, der aus Vergleichsgründen in einigen Teilen mit dem Fragebogen für ehemalige Fahrschüler identisch oder diesem zumindest inhaltlich angepasst war. Alle Interviews fanden im April 1999 statt.

Die Auswertung aller Befragungsdaten erfolgte nach Vorgaben der Autoren mit Hilfe der EDV, alle Befragungsdaten liegen insoweit auf Datenträger vor.

## 10. DATENQUELLEN UND LITERATUR

2. EG-FÜHRERSCHEINRICHTLINIE 91/439/EWG vom 29.07.1991,  
Abl. EG Nr. L 237

ARBEITSGRUPPE "FAHRSCHULEN, FAHRLEHRER", Bonn, Ausbildungssystem  
für Fahrlehrer, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft  
M 12, Bergisch Gladbach 1993

BÄCHLI-BIÉTRY, J., Konkretisierung des Schweizer 2-Phasen-Modells der  
Fahrausbildung, Bern 1998

BÖCHER, W., Möglichkeiten und Grenzen der Beeinflussung junger Fahrer aus  
verkehrpsychologischer Sicht, in: Bundesanstalt für Straßenwesen,  
Junge Fahrer und Fahrerinnen, Bergisch Gladbach 1996, S. 192-197

BOUSKA, W., BRESSENDORF, G. v., BUCHARDT, I., EBEL, R., FINGSKES, M.,  
HÄRTER, H., HEINRICH, H. Ch., KOWNATZKI, H. H., LANGWIEDER, K.,  
MAYNTZ, G., SCHLAG, B., WEICH, G., Rahmenkonzept für eine zwei-  
phasige Fahrausbildung, ZVS 44 (1998), Heft 4, S. 177-184

BOUSKA, W., Das neue Fahrlehrer- und Fahrerlaubnisrecht, München 1998

BOUSKA, W., Fahrlehrerrecht, 6. Auflage, München, Januar 1999

BRESSENDORF, G. v., HEINRICH, H. Ch., KAMM, H., KÄPPLER, W. D., WEIN-  
AND, M., Eignung von PKW-Fahrsimulatoren für Fahrausbildung und  
Fahrerlaubnisprüfung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen,  
Heft M 50, Bergisch Gladbach 1995

BRESSENDORF, G. v., Stellenwert der Fahrausbildung, in: Bundesanstalt für  
Straßenwesen, Junge Fahrer und Fahrerinnen, Bergisch Gladbach  
1996, S. 213-217

- BRÜHNING, E., KÜHNEN, M. A., BERNS, S., Verkehrssicherheit junger Leute international, in: Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.), Junge Fahrerinnen und Fahrer, Bergisch Gladbach 1996, S. 72-81
- BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, Fragenkatalog für die Führerscheinprüfung, Verkehrsblatt-Dokument Nr. B 3213, Dortmund, Oktober 1998
- COHEN, A. S., Blickverhalten und Informationsaufnahme von Kraftfahrern, Bundesanstalt für Straßenwesen, Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft 168, Bergisch Gladbach 1987
- COHEN, A. S., Möglichkeiten und Grenzen visueller Wahrnehmung im Straßenverkehr, Bundesanstalt für Straßenwesen, Unfall- und Sicherheitsforschung, Heft 57, Bergisch Gladbach 1986
- CUMMINS, R., Changes to the Driving Test, in: DESPATCH, Driving Standards Agency, 1999
- DRIVING STANDARDS AGENCY, Driving Skills – The driving Manual, London 1992
- DRIVING STANDARDS AGENCY, Official Theory Test for Car Drivers and Motorcyclists, New 1997-1998 edition, London 1997
- DRIVING STANDARDS AGENCY, The Driving Test, London 1993
- ELLINGHAUS, D. u. STEINBRECHER, J., Junge Fahrer – Besser oder schlechter als ihr Ruf?, UNIROYAL-Verkehrsuntersuchung No. 15, Köln 1990
- ELLINGHAUS, D. u. STEINBRECHER, J., SEIDENSTECHER, K., Vergleich des Verkehrsordnungsrechts in Europa, Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 69, Bergisch Gladbach 1997
- ENGELS, K., Die Ermittlung der fahrgruppenspezifischen Unfallbelastung sowie der Kfz-Typ spezifischen Unfall- und Verletzungsbelastung, Forschungsbericht 7318 der Bundesanstalt für Straßenwesen, Köln 1976

- ERKE, H., Der Führerschein im Kopf: ein integratives Programm zur Verkehrserziehung im Sekundarbereich, in: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Tagungsbericht zur Fachtagung vom 17.10.1997 in Leipzig, Dresden 1997, S. 42-52
- FULLER, R., Psychological Aspects of Learning to Drive, in: ROTHENGATTER, J. A. + DE BRUIN, R. A., Road User Behaviour, Assen/Maastricht 1988, S. 527-537
- GERONDEAU, Ch., Das Europäische Transportwesen, Frauenfeld 1997, Original: Les Transports en Europe, 1996
- HEILER, G., Vor einer neuen Ära, in: Fahrschule, Heft 4, München 1990
- HEILIG, B., Der Fahrlehrer als Verkehrspädagoge, München 1997
- HEILIG, B., KNÖRZER, W., POMMERENKE, E., Curriculum für die Fahrlehrer-ausbildung, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 44, Bergisch Gladbach 1995
- HEINRICH, H. Ch., Lernklima und Lernerfolg in Fahrschulen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 19, Bergisch Gladbach 1993
- HESS, E., HUGUENIN, R. D., Zweiphasige Ausbildung der Personenwagenlenker und Motorradfahrer, ZVS 34, 1988, S. 180-181
- HORNSTEIN, W., Jugend: "Aktuelle Sozialisationsbedingungen Jugendlicher", in: Bundesanstalt für Straßenwesen, Junge Fahrer und Fahrerinnen, Bergisch Gladbach 1996, S. 21-29
- KAJAN, G., SCHNEIDER, W., UTZELMANN, H. D., Führerschein (K)ein Problem, Bonn 1995
- KESKINEN, E., Warum ist die Unfallrate junger Fahrerinnen und Fahrer höher?, in: Bundesanstalt für Straßenwesen, Junge Fahrer und Fahrerinnen, Bergisch Gladbach 1996 S. 42-53

- LAAPOTTI, S., Tödliche Verkehrsunfälle von Fahranfängern – Mangelndes Können oder Mangel an Sicherheitsmotivation in tödlichen Kontrollverlust-Unfällen, in: Junge Fahrer und Fahrerinnen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 52, Bergisch Gladbach 1995, S. 96-101
- LAMSZUS, H., BONGARD, A.-E., Fahrlehrerausbildung, Unfall- und Sicherheitsforschung, Straßenverkehr, Heft 43, Bergisch Gladbach 1983
- LANGWIEDER, K., RESIKO – Retrospektive Sicherheitsanalyse von PKW-Kollisionen mit Schwerverletzten, Institut für Fahrzeugsicherheit im Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV), München 1998
- LEVY, D. T., Youth and traffic safety: The effects of driving age, experience and education, in: Accident Analysis and Prevention 22, 4, 1990, S. 327-334
- LYNAM, D. u. TWISK, D., Car driver training and licensing, systems in Europe, TRL-Report, Crowthorne 1995
- MATSUURA, T., A five year panel study of attitudes among novice drivers, in: VTI, Swedish National Road and Transport Research Institute, Proceedings of the Conference 'traffic safety on two continents' Lisbon, 22.-24.09.1997, S. 71-83
- MAYNTZ, G., Verhaltensbeeinflussung bei Fahranfängern zur Reduktion des Unfallrisikos, in: SCHLAG, B., Fortschritte der Verkehrspsychologie 1996, Bonn 1997, S. 261-273
- MEEWES, V., + WEISSBRODT, G., Führerschein auf Probe, Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, Bundesanstalt für Straßenwesen, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 87, Bergisch Gladbach 1992
- MICHON, J. A., Should Drivers Think?, in: ROTHENGATTER, J. A. + DE BRUIN, R. A., Road Users Behaviour, Assen/Maastricht 1988, S. 508-517

- MINISTÈRE DE L'EQUIPMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, Programme Nationale de Formation à la Conduite, Paris 1999
- MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE, Nuovi Quiz Ministeriali per la Patente Europea, Rom o. J.
- MÜLLER, A., Was ein Fahrschüler alles lernt, ZVS 40 (1993), Heft 3, S. 102-107
- NEUMANN-OPITZ, N., HEINRICH, H. Ch., Fahrausbildung in Europa – Ergebnisse einer Umfrage in 29 Ländern, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 49, Bergisch Gladbach 1995
- OTTMANN, A. u. KERWIEN, H., Betrachtung der Führerscheinausbildung hinsichtlich jugend- bzw. entwicklungsspezifischer Inhalte, in: SCHLAG, B. (Hrsg.), Fortschritte der Verkehrspsychologie 1996, Bonn 1997
- PAGE, Y., Jeunes Conducteurs, Apprentissage Anticipé de la Conduite et Accidents de la Route, Les Cahiers de l'observatoire, Numéro 2, S. 15-54, Paris, Oktober 1995
- PANOSCH, E., Sonderformen der Nachschulung von Fahranfängern in Österreich, in: SCHLAG, B. (Hrsg.), Fortschritte der Verkehrspsychologie 1996, Bonn 1997
- PFUNDT, K., Expertengespräch zur zweiten Phase der Fahrausbildung am 28. September 1993 in Köln, Unveröffentlichte Niederschrift, Köln 1993
- ROSARIUS, H. T., Führerscheinprüfung mit Computer und Simulator, ZVS 41 (1995), Heft 4, S. 184-185
- SCHLAG, B., ELLINGHAUS, D., STEINBRECHER, J., Risikobereitschaft junger Fahrer, Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 58, Bergisch Gladbach 1986
- SCHLAG, B., SCHLEGER, A., Fahren lernen in Europa, ZVS 41 (1995), Heft 1, S. 10-17

- SCHLAG, B., SCHLEGER, A., Neue Modelle und Regelungen des Fahrerlaubnisrechts, Internationales Verkehrswesen 47, 1995, S. 704-710
- SCHLAG, B., SCHLEGER, A., Zweite Phase des Fahrenlernens – Ausbildungsmodelle und Auflagen in Europa, den USA, Neuseeland und Australien, Unveröffentlichtes Manuskript, Essen 1993
- SCHLAG, B., Veränderung der Fahrausbildung – Erfahrungen aus anderen Ländern, in: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Tagungsbericht zur Fachtagung am 17.10.1997 in Leipzig, Dresden 1997, S. 53-59
- SCHULTE, K., Jung sein und erwachsen werden – Konsequenzen für die jugendspezifische Verhaltensbeeinflussung und deren Möglichkeiten, in: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Tagungsbericht zur Fachtagung vom 17.10.1997 in Leipzig, Dresden 1997, S. 60-64
- SCHULZE, H., Lebensstil und Verkehrsverhalten junger Fahrer und Fahrerinnen, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 56, Bergisch Gladbach, Mai 1996
- SCHULZE, H., Lebensstil, Freizeitstil und Verkehrsverhalten 18- bis 34jähriger Verkehrsteilnehmer, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 103, Bergisch Gladbach, Februar 1999
- SCHULZE, H., Nachtfahrten, Disco-Unfälle, Alkohol und Drogen, in: Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, Tagungsbericht zur Fachtagung vom 17.10.1997 in Leipzig, Dresden 1997, S. 23-28
- SCHURIG, R., GLOWALLA, P., Die neuen Fahrerlaubnisklassen, Bonn 1998
- STATISTISCHES BUNDESAMT, Verkehr Fachserie 8, Reihe 7, Verkehrsunfälle 1997, Wiesbaden 1998

- STERN, J., + SCHLAG, B., Antwortverteilungen zu ausgewählten Fragen der Untersuchung der Akzeptanz verkehrssicherheitsfördernder Maßnahmen bei Fahranfängern (unveröffentlicht), Dresden 1999
- TWISK, D. A. M., The contribution of licensing measures to the safety of novice drivers in Germany, SWOV – Institute for Road Safety Research, Leidschendam 1998
- VEREINTE NATIONEN/ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE, Statistics of Road Traffic Accidents, New York + Genf 1999
- VIETRI, O., La Patente Europea A e B, Edizione CieRre, Rom 1998
- VOLKSBANKEN, RAIFFEISENBANKEN, Branchenspezial, Nr. 68, 1/99 Fahrschulen
- WEISSMANN, W., Die besseren Fahrlehrer? Zur Fahrschulausbildung in Bayern, Eichstätt 1995
- WILLIAMS, A. F., Nighttime driving and fatal crash involvement of teenagers, Accident Analysis & Prevention, 17, 1, 1985, S. 1-5



## ANHANG

Liste der von IFAPLAN erstellten UNIROYAL-Verkehrsuntersuchungen

- Nr. 6 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers  
**Vorschrift und Verhalten.**  
Eine empirische Untersuchung über den Umgang mit Verkehrsregeln  
1978
- Nr. 7 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers  
**Suche mit Hindernissen.**  
Eine Untersuchung über Orientierungsprobleme in der Großstadt  
1980
- Nr. 8 Dieter Ellinghaus + Martin Welbers  
**Das Reserverad.**  
Element der Sicherheit oder automobiler Anachronismus  
1982
- Nr. 9 Dieter Ellinghaus  
**Ernährungsgewohnheiten von Autofahrern.**  
1983
- Nr. 10 Dieter Ellinghaus  
**Wetter und Autofahren.**  
Eine Untersuchung über den Einfluß des Wetters auf das Unfallgeschehen und die Verkehrssicherheit  
1983
- Nr. 11 Dieter Ellinghaus + Bernhard Schlag  
**Alter und Autofahren.**  
Eine zukunftsorientierte Studie über ältere Kraftfahrer  
1984

- Nr. 12     Dieter Ellinghaus  
**Rücksichtslosigkeit und Partnerschaft.**  
Eine sozialpsychologische Untersuchung über den Umgang unter Kraftfahrern im Straßenverkehr  
1986
- Nr. 13     Dieter Ellinghaus  
**Verloren im Schilderwald.**  
Eine Untersuchung über das Zustandekommen und die Auswirkungen der Beschilderung im Straßenverkehr  
1987
- Nr. 14     Dieter Ellinghaus  
**Lärm auf den Straßen.**  
Eine Untersuchung über Ursachen und Konsequenzen des Straßenverkehrslärms  
1989
- Nr. 15     Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher  
**Junge Fahrer.**  
Besser oder schlechter als ihr Ruf?  
1990
- Nr. 16     Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher  
**Fahren bei Nacht.**  
Eine Untersuchung über die objektive Gefährdung und das subjektive Erleben  
1991
- Nr. 17     Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher  
**Fußgänger.**  
Eine besondere Problemgruppe im Straßenverkehr  
1992

- Nr. 18 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher  
**Radfahrer - Jäger und Gejagte**  
Eine Untersuchung über die Unfallgefährdung von Radfahrern und der durch sie heraufbeschworenen Gefahren  
1993
- Nr. 19 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher  
**Die Autobahn - Verkehrsweg oder Kampfstätte?**  
Eine Untersuchung über Konflikte und Unfallgeschehen auf Autobahnen  
1994
- Nr. 20 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher  
**Chaos und urbanes Leben**  
Eine Untersuchung über die Verkehrssituation in Großstadtzentren, dargestellt am Beispiel fünf europäischer Metropolen  
1995
- Nr. 21 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher  
**Kinder in Gefahr**  
Eine international vergleichende Untersuchung über die Gefährdung von Kindern im Straßenverkehr  
1996
- Nr. 22 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher  
**Überwachung im Stadtverkehr**  
Eine vergleichende Untersuchung über Vorschriften, Verstöße, Kontrollen und Strafen in sechs europäischen Ländern  
1997
- Nr. 23 Dieter Ellinghaus + Jürgen Steinbrecher  
**Motorisierte Zweiräder – Fahrvergnügen und Gefahr**  
Eine vergleichende Untersuchung über Fahrstile, Einstellungen und Konflikte in fünf europäischen Ländern  
1998

