

# Evaluierung Mehrphasenausbildung

Fahrschultagung, 15.10.2021, Schladming



Ein Projekt des:

 Österreichischer  
Verkehrssicherheitsfonds

Dr. Michael Gatscha

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

# Übersicht Arbeitspakete

- AP 1 – Aufbereitung Daten Mehrphasen-TeilnehmerInnen
- AP 2 – Informationsgewinnung zu Übungsplätzen
- AP 3 – Durchführung eines internationalen Vergleichs der FS-Ausbildung
- AP 4 – Zukunft der Fahrausbildung
- AP 5 – Auswertung von Unfalldaten
- AP 6 – Prozess- und Output-Evaluation
- AP 7 – Ableitung von Maßnahmenempfehlungen

**Anmerkung: die Detailergebnisse unterliegen der Verschwiegenheit und werden nicht öffentlich kommuniziert werden.**

# Überblick

WP6: Präsentation von

- Ziele & Untersuchungsdesign
- Stichprobenübersicht & Repräsentativität
- Gesetzl. Grundlagen
- Fazit pro Modul

# AP 6: Ziele

Innerhalb dieses Schlüssel-Arbeitspakets wurde eine Prozess- und Outputevaluation der einzelnen Ausbildungsmodule unseres Mehrphasensystems durchgeführt.

Hierbei sollen **alle beteiligten Gruppen** analysiert werden, d.h. nicht nur **FahrerInnen**, sondern auch alle an der Ausbildung unmittelbar beteiligten Berufsgruppen: **FahrlehrerInnen, PsychologInnen und InstruktorInnen**, v.a. um die Sichtweisen der Akteure gegenüberzustellen.

Um mögliche direkte und **kurzfristige Effekte** festzustellen, jedoch auch etwaige **längerfristige Auswirkungen** zu erkennen, findet eine **Evaluation auf zwei Ebenen statt**.

# AP 6: Ziele

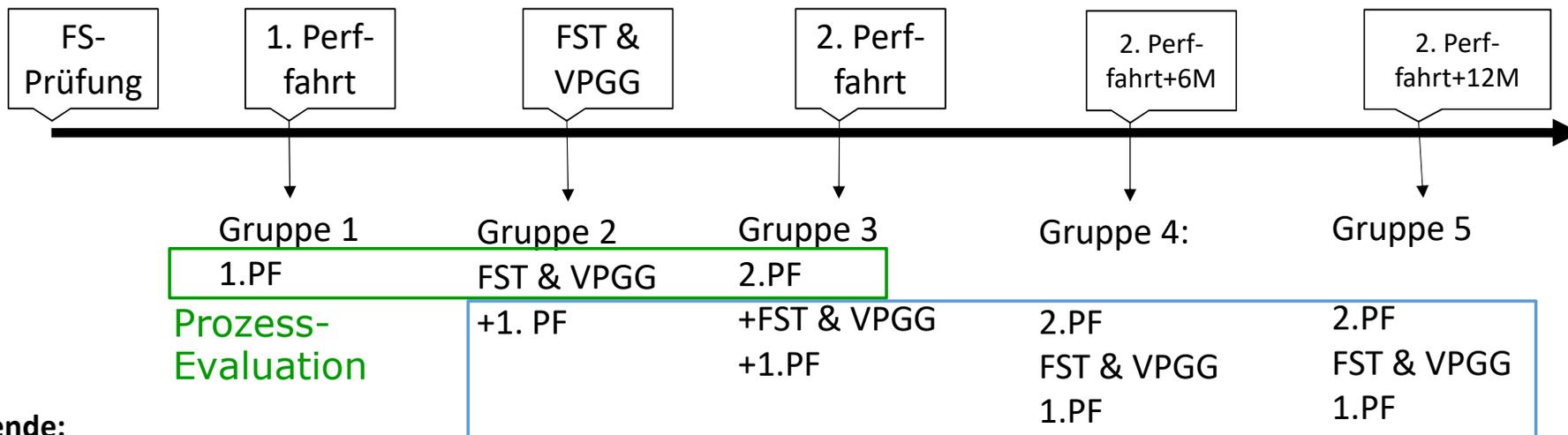
## Prozess-Evaluation:

„Evaluation, die sich auf die internen Dynamiken sowie die **aktuelle Umsetzung** eines Programms konzentriert und seine **Stärken und Schwächen** analysiert.“

## Output-Evaluation:

„Unabhängig vom Vorgehen, mit dem das Ergebnis erzielt worden ist, gilt ein hoher „Output“ als Beleg für die **Qualität und Wirksamkeit** einer Lehrveranstaltung. Dabei können die Ergebnisse zu **verschiedenen Zeitpunkten** erhoben werden.“

# AP 6: Untersuchungsdesign



**Legende:**

- 1.PF/1.Perf-fahrt...Erste Perfektionsfahrt
- FST...Fahrsicherheitstraining
- VPGG...Verkehrspsychologisches Gruppengespräch
- 2.PF/2. Perf-fahrt...Zweite Perfektionsfahrt
- 6M...6 Monate nach der Zweiten Perfektionsfahrt
- 12M...12 Monate nach der Zweiten Perfektionsfahrt

Output-Evaluation

# AP 6: Stichprobenübersicht

## FahranfängerInnen

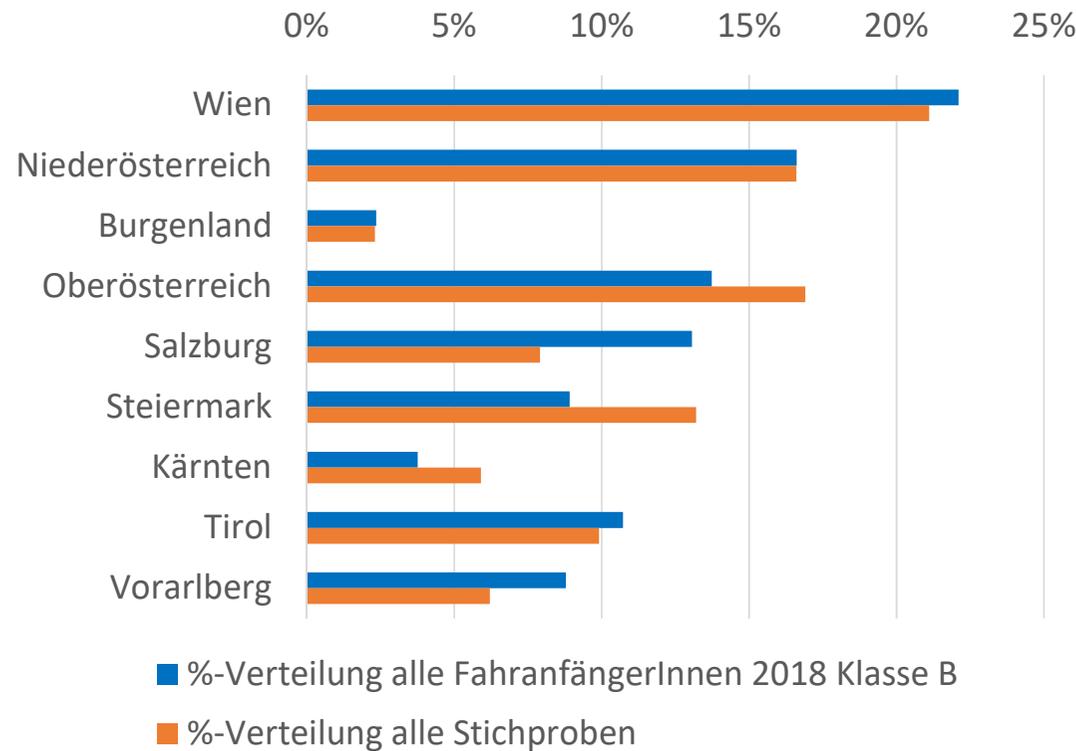
Anschreiben BRZ	Rücklauf	Grp	Befragungszeitpunkt	evaluierte Module	separater Datensatz, bereinigt	kumulierter & bereinigter Datensatz pro Modul	
n=2.500	16,0%	1	nach 1.PF	1. PF	n=328	1. PF	n=1.492
n=2.500	15,8%	2	nach FST	1.PF, FST, VPGG	n=312	FST & VPGG	n=1.164
n=2.500	12,7%	3	nach 2.PF	alle	n=260	2. PF	n=852
n=2.500	13,6%	4	6 Mon. n. 2.PF	alle	n=310		
n=2.500	13,3%	5	12 Mo. n. 2.PF	alle	n=282		

## Beteiligte Berufsgruppen

Berufsgruppe	Erhebungszeitraum	befragte Module	bereinigter Datensatz
FahrlehrerInnen	März-April 2021	1.PF & 2.PF	n=204
InstruktorenInnen	März-Mai 2021	FST	n=82
PsychologInnen	März-April 2021	VPGG	n=40

# AP 6: Stichprobenübersicht

## Repräsentativität und FS-Besitzdauer



FS-Besitzdauer	Mittelwert (Monate)
Gruppe 1 (nach 1.PF)	6,11
Gruppe 2 (nach FST)	8,78
Gruppe 3 (nach 2.PF)	13,20
Gruppe 4 (nach 6 Monaten)	19,76
Gruppe 5 (nach 12 Monaten)	24,80

# AP 6 Auswertungen: Erste Perfektionsfahrt

# Gesetzliche Grundlage: 1. Perfektionsfahrt

„§ 13a. (1) Im Rahmen der Perfektionsfahrten ist insbesondere auf die Blicktechnik, auf eine unfallvermeidende defensive sowie **umweltbewusste und treibstoffsparende Fahrweise** und auf **soziales Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern** des jeweiligen Lenkers zu achten. Insbesondere ist dabei auch das **Fehlverhalten anderer Verkehrsteilnehmer** zu beobachten und der mögliche **negative Einfluss auf den Fahrstil des Fahranfängers** individuell zu analysieren. Es sind **eventuelle Mängel** in den theoretischen Kenntnissen oder im Fahrverhalten des Teilnehmers **aufzuzeigen und Verbesserungsvorschläge** zu unterbreiten.

(2) Die erste Perfektionsfahrt im Rahmen der Fahrausbildung gemäß § 4b Abs. 1 FSG sowie das darauf folgende Gespräch gemäß § 4a Abs. 5 FSG haben aus folgenden Inhalten in der Dauer von insgesamt zwei Unterrichtseinheiten zu bestehen:

1. Kontrolle der Sitzposition und Lenkradhaltung,
2. ökonomisches Fahren,
3. Befahren von Tunnels, wenn dies möglich ist,
4. Befahren von Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen auf Autobahnen oder Autostraßen,
5. Befahren von komplexen Querstellen,
6. Überholen,
7. Anwenden des Sekundentrainings und der Blicktechnik,
8. kommentiertes Fahren durch den Lenker für die Dauer von rund zehn Minuten,
9. Durchführen von Nebentätigkeiten,
10. Gefahrenvermeidungstraining,
11. Dynomentraining und 3A-Training,
12. Diskussion über das Verhalten in Tunnels bei außergewöhnlichen Situationen und
13. Diskussion über die Notwendigkeit und Gefahren von Nebentätigkeiten.“

# AP 6: FAZIT

## Erste Perfektionsfahrt:

- Es bestehen noch Verbesserungspotentiale bei der Umsetzung der gesetzlich vorgegebenen Inhalte (Nebentätigkeiten, Sekundenmethode, Sitzposition, 3A-Methode,...)
- Fehlende Analyse sozialer Aspekte für mind. 1/3 der FahranfängerInnen
- Tlw. problematische Einstellung bei den schulenden Personen
- Benotung ( $\bar{x}$  2,36) und Akzeptanz seitens FahranfängerInnen tlw. verbesserungswürdig (Kosten-Nutzen-Relation, Anwendbarkeit)
- Deutliche regionale Unterschiede

**Anmerkung: die Detailergebnisse unterliegen der Verschwiegenheit und werden nicht öffentlich kommuniziert werden.**

# Gesetzliche Grundlage: Fahrsicherheitstr.

„§ 13b. (1) Im Rahmen des Fahrsicherheitstrainings ist den Teilnehmern die **Bedeutung fahrphysikalischer Grenzen** im Hinblick auf die daraus resultierenden **Unfallgefahren** zu demonstrieren. Dabei ist der **Zusammenhang zwischen Geschwindigkeit und Bremsweg** je nach Fahrzeugzustand und Fahrbahnbeschaffenheit praktisch vor Augen zu führen. Weiters hat eine individuelle Unterweisung in den wichtigsten **Notreaktionen (insbesondere Notbremsung)** zu erfolgen. Der Instruktor hat auf individuelle fahrsicherheitsrelevante Defizite einzelner Teilnehmer einzugehen. **Im Rahmen des Fahrsicherheitstrainings sind Übungen, die zur Selbstüberschätzung des Teilnehmers führen können, zu vermeiden.** (2) Das Fahrsicherheitstraining für die Klasse B besteht aus einem theoretischen Teil in der Dauer von **höchstens einer Unterrichtseinheit** und einem praktischen Teil in der Dauer von **fünf Unterrichtseinheiten** und hat folgende **Inhalte** zu umfassen:

## Theoretischer Teil:

- a) fahrphysikalische Grundlagen,
- b) Bremstechnik,
- c) mögliche Fahrzeugreaktionen und deren Ursachen beim Durchfahren einer Kurve,
- d) Ursachen, die zum Über- und Untersteuern eines Kraftfahrzeuges führen,
- e) passive und aktive Sicherheitseinrichtungen im und am Kraftfahrzeug;
- f) Personenbeförderung, insbesondere richtige Kindersicherung.

## Praktischer Teil:

- a) Überprüfen der richtigen Sitzposition und Durchführen von Lenkübungen,
- b) Bremsübungen (Gefahrenbremsung, Notbremsung und Bremswegvergleich),
- c) Bremsausweichübung,
- d) Bremsen auf einseitig glatter Fahrbahn,
- e) richtiges Kurvenfahren und Bremsen in Kurven und
- f) Korrigieren eines über- und untersteuernden Kraftfahrzeuges;
- g) richtige Kindersicherung.“

# AP 6: FAZIT – FST

## Fahrsicherheitstraining:

- Angegebene Trainingsdauer manchmal unter, maximale TN-Anzahl manchmal über dem gesetzlichen Limit
- Wird gut angenommen (beste Benotung: Theorie (Ø 1,9; Praxis Ø 1,6)
- Inhalte kommen bei den FahranfängerInnen i.S. des Gesetzgebers an
- Verhaltensverbesserung (Notbremsen 33%-98%, Sitzposition 50%)
- Inhaltliches Potential zum „Feinschliff“
  
- Aber: Signifikante Unterschiede bei einzelnen Umsetzern!

**Anmerkung: die Detailergebnisse unterliegen der Verschwiegenheit und werden nicht öffentlich kommuniziert werden.**

# Gesetzliche Grundlage: VPGG

„§ 13c. (1) Im Rahmen des verkehrspsychologischen Gruppengesprächs sind die für Fahranfänger klassenspezifischen **typischen Unfalltypen**, insbesondere der **Alleinunfall und die zugrunde liegenden Unfallrisiken**, wie beispielsweise Selbstüberschätzung, geringe soziale Verantwortungsbereitschaft oder Auslebenstendenzen unter aktiver Mitarbeit der Teilnehmer zu erarbeiten.

Darüber hinaus hat auch eine **individuelle Risikobetrachtung** zu erfolgen, wobei die Teilnehmer dahin gehend anzuleiten sind, sich über potentiell **unfallkausale persönliche Schwächen** im Allgemeinen, aber vor allem auch **im speziellen Zusammenhang mit situationsspezifischen Außenreizen** (die zu erhöhter Irritierbarkeit, erhöhter Impulsivität, situationsspezifischer reaktiver Aggressivität oder Selbstüberforderung führen können) sowie mit **Alkohol- oder Suchtmittelmissbrauch** bewusst zu werden und darauf aufbauend **individuelle unfallpräventive Lösungsstrategien** zu erarbeiten.

(2) Das verkehrspsychologische Gruppengespräch ist in Gruppen von **mindestens sechs und höchstens zwölf Teilnehmern** durchzuführen und hat bei Besitzern einer Lenkberechtigung der **Klasse B zwei...Unterrichtseinheiten** zu umfassen

# AP 6: FAZIT

## Verkehrspsychologisches Gruppengespräch (VPGG):

- Akzeptanz und Benotung „Gut“ ( $\bar{x}$  2,1)
- Die meisten Inhalte kommen i.S. des Gesetzgebers an
- Etablierung individueller Risikobetrachtung verbesserungswürdig
- Praktische Umsetzbarkeit nur für einen Teil der TN gegeben
- Einstellungen sind zeitstabil
- Große Varianz bei einzelnen Umsetzern

**Anmerkung: die Detailergebnisse unterliegen der Verschwiegenheit und werden nicht öffentlich kommuniziert werden.**

# Gesetzliche Grundlage: 2. Perfektionsfahrt

„§13a (2a) Die zweite Perfektionsfahrt im Rahmen der Fahrausbildung gemäß § 4b Abs. 1 FSG oder die Perfektionsfahrt im Rahmen der Fahrausbildung gemäß § 4b Abs. 2 FSG sowie das jeweils darauf folgende Gespräch gemäß § 4a Abs. 5 FSG haben den **Schwerpunkt auf die Inhalte der umweltbewussten und treibstoffsparenden Fahrweise** zu legen.

Die Dauer beträgt insgesamt zwei Unterrichtseinheiten und hat folgende Inhalte in der genannten Reihenfolge zu umfassen:

1. Fahrt in der Dauer von mindestens 15 Minuten mit den in Abs. 2 genannten Inhalten mit Ausnahme deren Z 2, 3, 7, 11 und 12 mit gleichzeitiger Messung des Treibstoffverbrauches und der Fahrtdauer,
2. Besprechung der Eckpunkte der umweltbewussten und treibstoffsparenden Fahrweise,
3. Wiederholung der Fahrt gemäß Z 1 mit gleichzeitiger Messung des Treibstoffverbrauches und der Fahrtdauer,
4. Gegenüberstellung der beiden Fahrten,
5. Analyse der Ergebnisse der beiden Fahrten unter dem Aspekt der umweltbewussten Fahrweise und der Verkehrssicherheit.“

# AP 6: FAZIT

## Zweite Perfektionsfahrt:

- Von allen Ausbildungsmodulen am ungünstigsten bewertet, geringste Akzeptanz von allen ( $\bar{x}$  2,43)
- Ungünstige Kosten-Nutzen-Relation für mind. 40% der FahranfängerInnen
- Hinweise auf häufige Nicht-Durchführung der vorgeschriebenen zwei Vergleichsfahrten
- Wenn das Modul jedoch durchgeführt wird wie vorgesehen, steigt die Akzeptanz
- Dokumentation deutlicher, regionaler Qualitätsunterschiede

**Anmerkung: die Detailergebnisse unterliegen der Verschwiegenheit und werden nicht öffentlich kommuniziert werden.**

# Vielen Dank!

Kontakt:

Dr. Michael Gatscha  
Neurotraffic KG

E-Mail: [michael.gatscha@neurotraffic.com](mailto:michael.gatscha@neurotraffic.com)

Tel: +43 676 90 100 14