



# **Evaluation von L 17 und Fahrprüfung**

**Gregor BARTL & Barbara HAGER**

**Wien, 2006**

**Eine Studie im Rahmen des Projektes VISA  
in Kooperation mit der Bundesanstalt  
für Verkehr**



# Evaluation von L 17 und Fahrprüfung

Gregor BARTL & Barbara HAGER

**Herausgeber:** Alles-Führerschein.at GmbH Taborstraße 39/3, A-1020 Wien –  
www.alles-fuehrerschein.at  
Wien, November 2006  
Copyright by © alles-fuehrerschein.at

Erstmals herausgegeben: **Institut Gute Fahrt** Institut Gute Fahrt – Bartl & Jonas & Schrader OG  
Sämtliche Rechte liegen ab 2009 bei Gregor Bartl, alles-fuehrerschein.at GmbH

**Ein Forschungsprojekt im Rahmen des Projektes „VISA“<sup>\*</sup> in Kooperation mit  
der Bundesanstalt für Verkehr**  
Trauzlgasse 1, A-1210 Wien, Leiter: Gerald Pöllmann

---

\* **VISA:** Vertikale Integration von Straßenverkehrsteilnehmern aller Altersstufen

## Inhaltsverzeichnis:

<b>1. Kurzfassung</b> .....	<b>4</b>
<b>2. Einleitung und Fragestellung</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Methode</b> .....	<b>5</b>
<b>4. Stichprobenbeschreibung</b> .....	<b>5</b>
<b>5. Ergebnisse</b> .....	<b>6</b>
<b>Fahrprüfung</b> .....	<b>6</b>
Bestehensquote .....	6
Tolerierte Fehler bei Prüfung .....	8
Bestehensquote L 17 versus L 18 .....	8
<b>Unfallbeteiligung</b> .....	<b>9</b>
Unfallverteilung nach Monaten des Führerscheinbesitzes .....	9
Unfallbeteiligung L 17 versus L 18 .....	10
Unfallschwere L 17 versus L 18 .....	11
Dauer des Führerscheinbesitzes L 17 / L 18 .....	11
Zeitliche Unfallverteilung .....	11
Alter der Unfalltenker .....	12
Geschlechterverteilung .....	12
<b>6. Diskussion der Ergebnisse</b> .....	<b>12</b>

# 1. Kurzfassung

4.011 Fahranfänger wurden österreichweit zufällig ausgewählt und schriftlich anonym befragt.

L 17 Ausgebildete bestehen zwar die praktische Fahrprüfung eher beim ersten Mal, sind aber innerhalb der ersten Monate unter Einbeziehung der durchschnittlichen Kilometerleistungen an signifikant mehr Unfällen beteiligt als L 18 Ausgebildete.

Aufklärung darüber während der Ausbildung in der Fahrschule und die gesetzliche Einführung der ersten Perfektionsfahrt (§ 4a FSG) auch für L 17 Ausgebildete werden daher empfohlen.

# 2. Einleitung und Fragestellung

Seit 1. März 1999 besteht in Österreich gemäß § 19 FSG die Möglichkeit, im Alter von 17 Jahren den Führerschein für die Klasse B zu erwerben und ab diesem Zeitpunkt alleine zu fahren. Die Ausbildung kann schon ab 16 Jahren in Begleitung eines nahe stehenden Laien (Vater, Mutter...) beginnen. Vorweg muss die theoretische Fahrschul Ausbildung absolviert sein, dann legt man mindestens 3.000 km zurück, wobei dreimal dazwischen eine Lehrfahrt samt Besprechung in der Fahrschule erfolgt. Für diese Dreiteilung der vorgeschriebenen insgesamt 3.000 Ausbildungskilometer, über die ein Fahrtenbuch geführt werden muss, ist eine Mindestdauer von jeweils zwei Wochen vorgesehen. Das ergibt insgesamt einen sechswöchigen Mindestausbildungszeitraum bis schließlich ab dem Alter von 17 Jahren zur Prüfung angetreten werden darf. Ab der Prüfung darf ohne Begleitung gefahren werden.

Ursprünglich galt für den 17-Jährigen Führerscheinbesitzer bis zur Erreichung des 18. Lebensjahres ein reduziertes Tempolimit; auf Autobahnen 100 statt 130 km/h und auf Außerortsstraßen 80 statt 100 km/h. Dies wurde im Okt. 2002 ebenso aufgehoben, wie die Bestimmung, wonach man ab der Prüfung bis zur Erreichung des 18. Lebensjahres noch eine „L17“ Tafel sichtbar am Fahrzeug anbringen musste. Die sichtbare Anbringung der „L17 Ausbildungsfahrt“ Tafel ist für die Ausbildungsfahrten mit dem Begleiter vorgeschrieben. Bedauerlicherweise verdecken diese Tafeln einen nicht unbeträchtlichen Anteil der Front- und Heckscheibe. Kein erfahrener, sicherheitsbewusster Lenker würde so fahren.

Die Zeit zwischen der Prüfung und dem Erreichen des 18. Lebensjahres gilt als zusätzliche Probezeit. Somit befindet sich ein L17 Fahrer insgesamt etwa drei, statt zwei Jahre in der Probezeit.

L 17 ausgebildete brauchen keine erste Perfektionsfahrt im Rahmen der seit Jänner 2003 geltenden 2. Ausbildungsphase (§ 4a) absolvieren, sondern nur die zweite.

Zielsetzung dieser Studie, welche einen Teil des Projektes „VISA“ (Vertikale Integration von Straßenverkehrsteilnehmern aller Altersstufen) darstellt, ist die Evaluation der Unfallbeteiligungen des L 17 Ausbildungsmodells im Vergleich zur herkömmlichen Ausbildung in der Fahrschule, wonach erst ab 18 Jahren die Fahrprüfung absolviert werden darf, im folgenden „L 18“ genannt. (Das Modell mit Übungsfahrten ist hier inkludiert).

### 3. Methode

Mittels Fragebogen wurden 4.011 Fahranfänger im Anschluss an das verkehrspsychologische Gruppengespräch im Rahmen der zweiten Ausbildungsphase (§ 4a FSG) anonym in der Gruppe befragt. Die Vorgabe erfolgte durch Psychologen des Instituts Gute Fahrt. Die Gruppensituation (durchschnittlich 10 Teilnehmer) gewährleistete Anonymität, wodurch eine weitestgehende Offenheit in der Antworthaltung anzunehmen ist. Dieses Gruppengespräch ist zwischen dem 3. und 9. Monat nach Erwerb der Lenkberechtigung der Klasse B zu absolvieren.

Die Selektion von L 17 und L 18 ausgebildeten Probanden erfolgte somit zufällig.

Die Datenauswertung erfolgte mittels SPSS.

### 4. Stichprobenbeschreibung

Insgesamt wurden 4.011 Fahranfänger im Zeitraum Juli bis September 2006 mittels Fragebogen befragt.

Die Geschlechterverteilung war repräsentativ: 48,9% waren weiblich, 48,6% waren männlich und bei 2,4% fehlte die Angabe des Geschlechtes.

Tiefer stehend wird die Bundesländerverteilung der Befragten in der Studie (nach dem Ort der Absolvierung der Fahrprüfung) dem Bevölkerungsanteil je Bundesland (Population 2004 – Statistik Austria) gegenübergestellt:

<b>Verteilung Studie</b>	<b>Population Österreich 2004</b>
Burgenland: 9%	Burgenland: 3,4%
Kärnten: 9,8%	Kärnten: 6,8%
Niederösterreich: 13,1%	Niederösterreich: 19,1%
Oberösterreich: 30,8%	Oberösterreich: 17,0%
Salzburg: 2,1%	Salzburg: 6,4%
Steiermark: 16,8%	Steiermark: 14,6%

Tirol: 0,1%	Tirol: 8,4%
Vorarlberg: 3,8%	Vorarlberg: 4,4%
Wien: 13,7%	Wien: 19,7%
Fehlend: 0,9%	

Dabei fällt auf, dass Tirol deutlich unterrepräsentiert ist. Dies ist bei einzelnen Ergebnisinterpretationen zu berücksichtigen. Aber insgesamt ist bei den wesentlichen Fragestellungen nicht anzunehmen, dass gerade Tiroler Fahranfänger andere Bewertungen bezüglich deren Fahrprüfung vornehmen bzw. deren Unfalldisposition unterschiedlich sei.

Das Durchschnittsalter betrug 19,5 Jahre. 80% der Befragten waren zwischen 17-19 Jahre alt. 20 Jahre alt waren 7,5%; 21 Jahre 2,6% und 22 Jahre 1,5%.

Der Anteil der L 17 ausgebildeten Fahranfänger betrug in dieser Stichprobe 23%. Dieser Prozentsatz ist wahrscheinlich repräsentativ für Österreich, da es sich um eine Zufallsstichprobe handelt. Das Durchschnittsalter war naturgemäß bei L 17 niedriger (17,6 Jahre gegenüber 19,3 Jahren).

## 5. Ergebnisse

### *Fahrprüfung*

#### **Bestehensquote**

84,9% der befragten Fahranfänger gaben an, dass sie beim ersten Mal die theoretische Fahrprüfung bestanden haben. 12% sind beim zweiten und 2,4% beim dritten Mal durchgekommen. Vier oder mehr Antritte benötigten lediglich 0,7%.

Der Mittelwertsunterschied der durchschnittlichen Anzahl der Prüfungsantritte ist zwischen Mann und Frau signifikant unterschiedlichen (T-Test,  $p=0.01$ ). Gesamtmittelwert: 1,19 Prüfungsantritte. Bei Männern gab es durchschnittlich 1,21 Prüfungsantritte, bei Frauen 1,17. 86,3% der Frauen kamen beim ersten Mal durch, hingegen 83,7% der Männer.

87,6% gaben an, dass sie die praktische Prüfung beim ersten Mal bestanden haben. 10,5% sind beim zweiten Mal durchgekommen und 1,2% beim dritten Mal. 0,5% hatten vier oder mehr Versuche gebraucht.

Auch bei der praktischen Prüfung sind die Geschlechtsunterschiede signifikant (T-Test,  $p=0,000$ ). Gesamtmittelwert: 1,15 Prüfungsantritte. Bei Männern gab es durchschnittlich 1,11 Prüfungsantritte, bei Frauen 1,18. 85,2% der Frauen kamen beim ersten Mal durch, aber 90,3% der Männer.

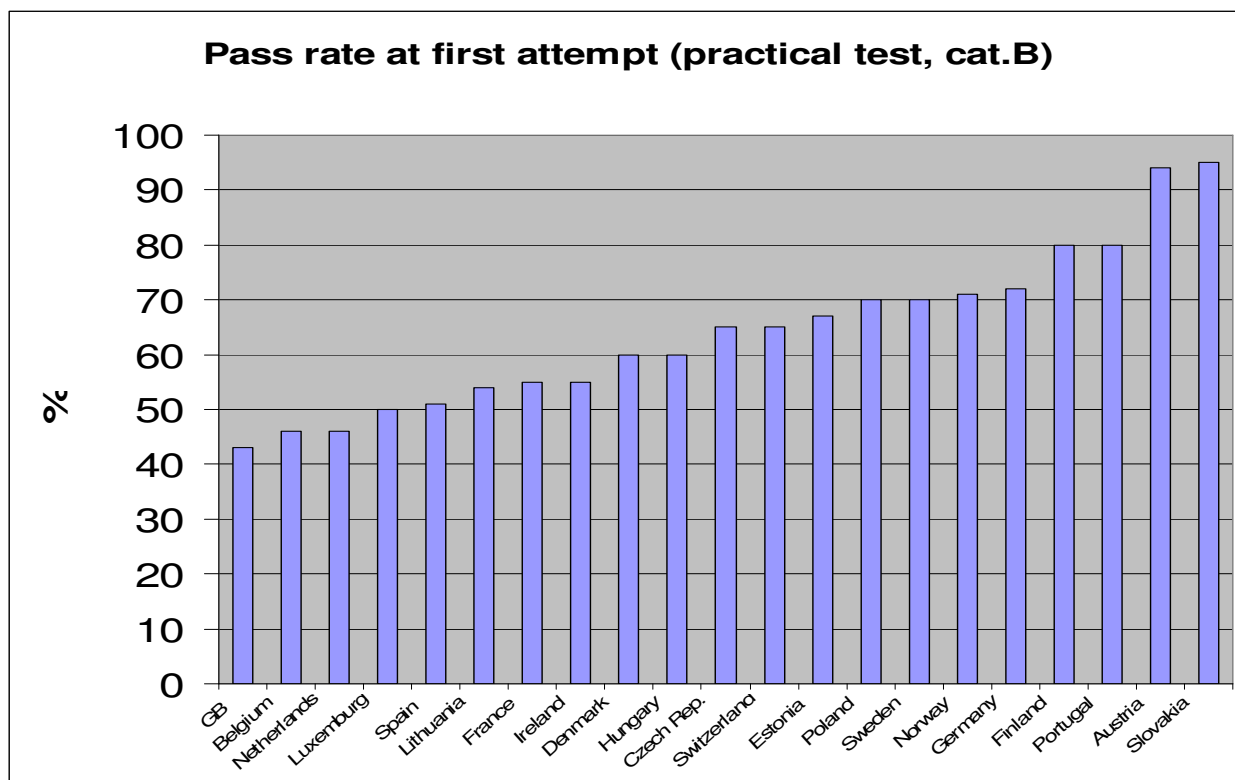
**Bestehensquote beim 1. Prüfungsantritt Klasse B nach Bundesländern (gemäß Fahranfängerbefragung):**

Bundesland	N (Theorie) Gesamtzahl der Befragten	Theoretisch Prüfung beim ersten Mal bestanden	N (Praxis) Gesamtzahl der Befragten	Praktische Prüfung beim ersten Mal bestanden
Burgenland	357	87,1%	355	91,3%
Kärnten	389	79,7%	390	91,3%
Niederösterreich:	521	84,8%	522	87,0%
Oberösterreich	1.219	84,9%	1.215	92,0%
Salzburg	85	80,0%	84	89,3%
Steiermark	666	88,9%	668	93,0%
Vorarlberg	149	91,9%	149	85,9%
Wien	536	81,7%	541	68,2%
<b>Österreich</b>	<b>3.922</b>	<b>84,9%</b>	<b>3.924</b>	<b>87,6%</b>

Tirol wird nicht aufgelistet, da nur 5 der Befragten in Tirol die Prüfung absolvierten.

Auffallend ist die in Wien deutlich abweichend niedrige Bestehensquote.

Im internationalen Vergleich der Bestehensraten bei der praktischen Klasse B Prüfung wird Österreich von der CIECA (int. Prüferorganisation) nach einer Studie von Bönninger mit über 90% Bestehensrate als extrem hoch eingestuft. Die in vorliegender Studie ermittelte Rate von 88% ist in etwa gleich. In Großbritannien, Niederlande, Belgien und Luxemburg ist die Bestehensrate unter 50%, wie aus tiefer stehender Grafik zu sehen ist:



### Tolerierte Fehler bei Prüfung

Im Durchschnitt wurde von den befragten Fahranfängern eingeschätzt, dass bei jener Prüfungsfahrt, die bestanden wurde 1,3 Fehler passiert seien. 26,8% gaben an, dass ihnen kein Fehler passiert sei; 34,9% gaben an, dass ihnen ein Fehler passiert sei und 26,4% gaben an, dass ihnen zwei Fehler passiert seien.

59,2% der Fahranfänger gaben an, dass sie bei der Prüfung durchgekommen seien, weil sie sehr gut gefahren seien; 33,6% meinten, dass sie nur durchgekommen seien, weil der Prüfer kleine Fehler durchgehen habe lassen. 5,5% meinten, sie seien nur mit viel Glück durchgekommen; 1,5% meinten sie seien nur durchgekommen, weil der Prüfer extrem milde beurteilt hat und nur 0,2% gaben an, sie hätten eigentlich nicht durchkommen dürfen.

### Bestehensquote L 17 versus L 18

Die praktische Fahrprüfung wird von L 17 Ausgebildeten (Mittelwert: 1,06 Antritte) nach signifikant weniger Prüfungsantritten bestanden als von L 18 Ausgebildeten (Mittelwert: 1,18 Antritte), T-Test:  $p=,000$ .

Bei der Theorieprüfung sind die Mittelwertsunterschiede nicht signifikant (L 17: 1,18 und L 18: 1,19).

95% der L 17 Ausgebildeten bestanden die praktische Prüfung beim ersten Mal, während nur 85,5% der L 18 Ausgebildeten die praktische Prüfung beim ersten Mal bestanden haben.



Sowohl die L 17 als auch die L 18 Ausgebildeten bestanden die Theorieprüfung zu 85% beim ersten Mal.

### **Unfallbeteiligung**

Seit der bestandenen Fahrprüfung bis zum Untersuchungszeitraum vergingen im durchschnitt 9 Monate (Standardabweichung: 6 Monate). In diesem durchschnittlichen Zeitraum legten die Befragten durchschnittlich 9.648 km zurück; Frauen durchschnittlich 6.837 km, Männer durchschnittlich 12.075 km.

72,7% gaben an, dass sie bis zum Befragungszeitpunkt unfallfrei gefahren seien. Das heißt 27,3% hatten einen oder mehrere Unfälle. 21,3% hatten nur einen Unfall, 6% zwei oder mehr Unfälle zum Befragungszeitpunkt.

Somit berichteten 1.094 Fahranfänger von 1.334 Unfällen. In einer Kontrollfrage wurde auch die absolute Anzahl der Unfälle erfragt. Dabei zeigte sich, dass nur 1,8% der Befragten an mehr als zwei Unfällen beteiligt waren.

Die 1.334 berichteten Unfälle verteilten sich nach Unfallschwere und Aufteilung nach Geschlecht folgendermaßen:

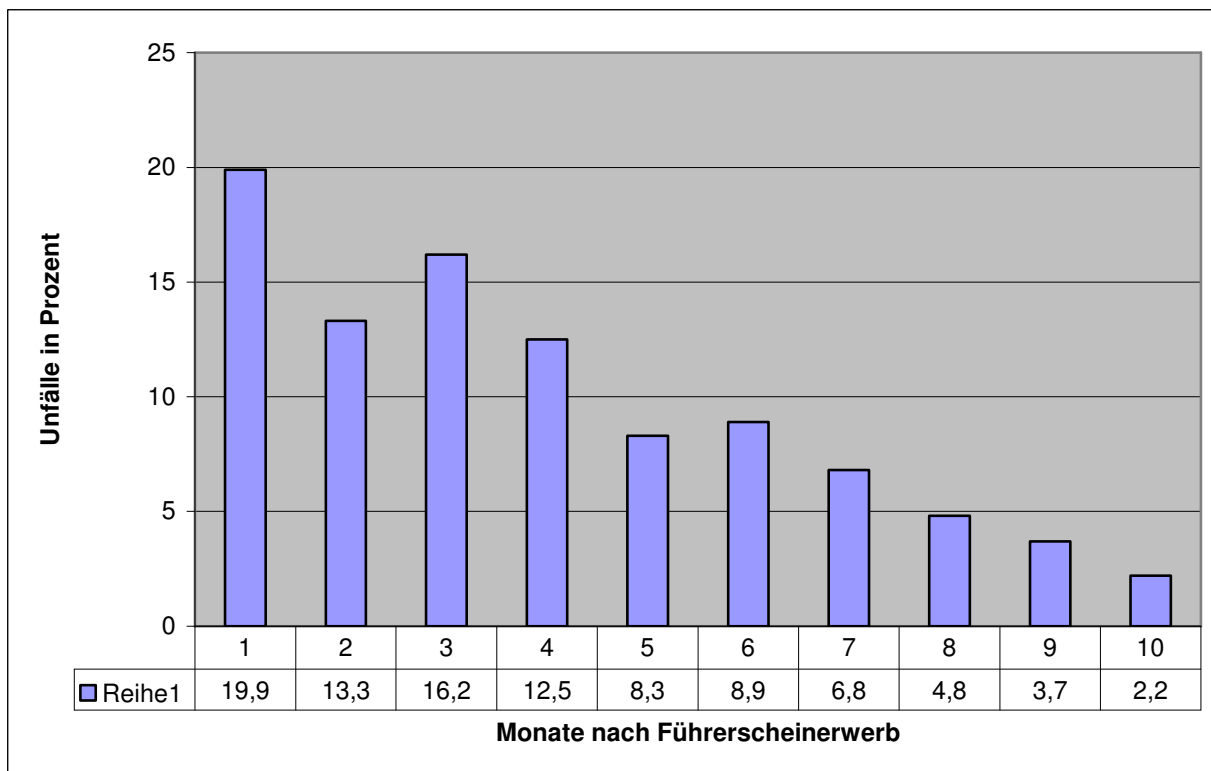
	Gesamt		Frauen		Männer	
	N	%	N	%	N	%
Leichter Sachschaden bis 500 Euro	909	68,14%	411	72,49%	477	64,81%
Mittlerer bis schwerer Sachschaden	367	27,51%	130	22,93%	228	30,98%
Personen-Schaden	58	4,35%	26	4,59%	31	4,21%
Summe:	1.334	100%	567	100%	736	100%

Bei der Gesamtanzahl sind auch jene 31 Unfälle inkludiert, bei denen kein Geschlecht angegeben wurde.

An 43,5% aller Unfälle waren Frauen beteiligt, an 56,5% Männer. Männer berichteten aber von einer fast doppelt so hohen durchschnittlichen Kilometerleistung.

### **Unfallverteilung nach Monaten des Führerscheinbesitzes**

Die Verteilung der Unfälle zeigt, dass das Unfallrisiko vom ersten Monat an sinkt (jeweils erster Unfall):



### Unfallbeteiligung L 17 versus L 18

65,9% der 911 im Rahmen dieser Studie befragten L 17 Ausgebildeten berichteten, dass sie zum Befragungszeitpunkt (Durchschnittszeitraum 9 Monate nach Prüfung) unfallfrei waren. Bei den 3.082 L 18 Ausgebildeten betrug dieser Prozentsatz hingegen 72,1%. Mindestens einen Unfall hatten 34,1% der befragten L 17 Ausgebildeten und nur 27,9% der L 18 Ausgebildeten. Das heißt, dass um ca. 22% mehr L 17 Ausgebildete von Unfallbeteiligungen berichteten als L 18 Ausgebildete.

#### Unfallbeteiligung L 17 / L 18

	L 17		L 18	
	N	%	N	%
Kein Unfall	600	65,9	2.222	72,1
Mind.1Unfall	311	34,1	860	27,9
Summe:	911	100,0	3.082	100,0

Nimmt man die absolute Anzahl von berichteten Unfällen, so ergibt das zum Befragungszeitraum einen Mittelwert von 0,46 Unfällen für die L 17 Ausgebildeten und von nur 0,40 für die L 18 Ausgebildeten. Dieser Mittelwertsvergleich war im T-Test nicht signifikant unterschiedlich ( $p = ,312$ ).

L 17 Ausgebildete fahren seit der Prüfung bis zum Befragungszeitpunkt durchschnittlich 9.027 km, L 18 Ausgebildete hingegen 9.835 km. Der Mittelwertsvergleich der Kilometer ist ebenfalls nicht signifikant (T-Test:  $p = ,102$ ).

Aber bei der univariaten Varianzanalyse, bei der die Kilometerleistung im Sinne eines konstant Haltens berücksichtigt wird, zeigt sich, dass L 17 Ausgebildete an signifikant mehr Unfällen beteiligt waren (ANOVA,  $p=,025$ ).

### Unfallschwere L 17 versus L 18

Augenscheinlich unterscheiden sich die Unfallbeteiligungen von L17 und L 18 Ausgebildeten nicht hinsichtlich der Unfallschwere:

Unfallschwere (max. 2 Unfälle pro Person)	L 17: Anzahl der von 311 Fahrern berichteten Unfällen		L 18: Anzahl der von 860 Fahrern berichteten Unfällen	
	N	%	N	%
Leichter Sachschaden bis 500 Euro	245	68,8%	653	67,6%
Mittlerer bis schwerer Sachschaden	93	26,1%	273	28,3%
Personen- Schaden	18	5,1%	40	4,1%
Summe:	356	100%	966	100%

### Dauer des Führerscheinbesitzes L 17 / L 18

Hinsichtlich der durchschnittlichen Dauer des Führerscheinbesitzes bis zum Befragungszeitpunkt unterscheiden sich in dieser Stichprobe die L 17 Ausgebildete mit Unfallbeteiligungen um ca. 1 Monat von den L 18 Ausgebildeten mit Unfallbeteiligungen:

	Durchschnittliche Dauer des Führerscheinbesitzes	Standardabweichung
L 17	8,955 Monate	5,27 Monate
L 18	10,244 Monate	10,52 Monate

Dies unterstreicht das Hauptergebnis, wonach L 17 Ausgebildete an signifikant mehr Unfällen beteiligt waren: Obwohl die L 18 Ausgebildeten schon etwas länger den Führerschein bis zum Befragungszeitpunkt besaßen, waren sie an weniger Unfällen als L 17 Ausgebildete beteiligt.

### Zeitliche Unfallverteilung

Innerhalb der ersten drei Monate nach Führerscheinwerb erfolgten bei den L 17 Ausgebildeten bereits 51,8% aller berichteten Unfälle. Bei L 18 Ausgebildeten erfolgten 48,3% aller berichteten Unfallbeteiligungen innerhalb der ersten drei

Monate. Augenscheinlich ist hier kein wesentlicher Unterschied zwischen L 17 und L 18 Ausgebildeten erkennbar.

Etwa die Hälfte aller Unfälle in einem durchschnittlich 9monatigen Beobachtungszeitraum nach Führerscheinerteilung ereignet sich innerhalb der ersten drei Monate.

### Alter der Unfallenker

Erwartungsgemäß sind jene L 17 ausgebildete Lenker, die von Unfallbeteiligungen berichten durchschnittlich um gut ein Jahr jünger als jene L 18 ausgebildete Lenker, die ebenfalls von Unfallbeteiligungen berichteten:

	Durchschnittliches Alter zum Befragungszeitpunkt	Standardabweichung
L 17	17,646 Jahre	1,32 Jahre
L 18	19,334 Jahre	3,05 Jahre

### Geschlechterverteilung

Bei der Geschlechterverteilung zeigt sich, dass die L 17 Ausbildung etwas häufiger von Männern gewählt wird. Allerdings ist daraus nicht die höhere Unfallbeteiligung bei L 17 Ausgebildeten erklärbar, da bei beiden Geschlechtern die prozentuelle Unfallbeteiligung jeweils bei L 17 Ausgebildeten deutlich höher ist als bei L 18 Ausgebildeten:

	L 17					L 18				
	Gesamtstichprobe		Unfallbeteiligte Lenker		Unfall-Beteiligung in %	Gesamtstichprobe		Unfallbeteiligte Lenker		Unfall-Beteiligung in %
	N	%	N	%		N	%	N	%	
Frauen	396	44,1%	124	40,4%	31,3%	1.563	52,1%	396	47,3%	25,3%
Männer	501	55,9%	183	59,6%	36,5%	1.438	47,9%	441	52,7%	30,7%
Summe	897	100,0%	307	100,0%		3.001	100,0%	837	100,0%	

## 6. Diskussion der Ergebnisse

Dass L 17 Ausgebildete in den ersten Monaten nach Führerscheinerwerb an mehr Unfällen in Relation zu ihrer Kilometerleistung beteiligt sind, findet sich auch im EU-Projekt Basic<sup>†</sup> tendenziell wieder: Erst nach 6 Monaten sinkt laut EU-Projekt Basic

<sup>†</sup> Hatakka M. et al (2003): basic driver training: New models. EU-project, final report, University of Turku, Finland, Department of Psychology (S. 179 bis 181).

das Unfallrisiko bei L 17 ausgebildeten Männern stärker als bei L 18 ausgebildeten. Auf Frauen habe L 17 keinen Einfluss. Auch die höhere Bestehensrate bei der praktischen Fahrprüfung von L 17 Ausgebildeten findet sich im EU-Projekt Basic. Wie in gegenständlicher Studie differieren die Unfallumstände – insbesondere die Unfallschwere - auch im EU-Projekt Basic nicht zwischen L 17 und L 18 Ausgebildeten.

Gegenständliche Studie kommt drei Jahre später zu ähnlichen Ergebnissen. Dadurch wird die Problematik von L 17 unterstrichen.

Mögliche Interpretationen sind,

1. dass 17Jährige aufgrund der persönlichen Reife im Durchschnitt eben noch nicht so weit fortgeschritten sind wie 18 Jährige und das führt zu einer weniger verantwortungsvollen Fahrweise und somit zu mehr Unfällen.
2. dass L 17 Ausgebildete sich selbst überschätzen, da sie meinen zu einer besser ausgebildeten Gruppe zu gehören und somit riskanter fahren.
3. dass L 17 ausgebildete die Fehler der Laienausbildner übernehmen, was gerade beim ungeübten Fahranfänger problematisch wird.
4. dass L 17 Ausgebildete häufiger mit dem Fahrzeug der Eltern unterwegs sind und nicht mit einem selbst erwirtschafteten, wodurch die Verantwortungsbereitschaft steigen würde.

Als rascher Lösungsansatz wird empfohlen:

1. Im Zuge der L 17 Ausbildungen müssen sich die Fahranfänger in Form einer kurzen Diskussion mit dem Fahrlehrer über die Problematik unterhalten und einen Selbstbezug herstellen, sodass das Risikobewusstsein intensiviert wird.
2. Für L 17 ausgebildete wird auch die erste Perfektionsfahrt (gemäß § 4a FSG) innerhalb der ersten Monate nach Führerscheinerwerb gesetzlich verpflichtend eingeführt.
3. Auch die Laienausbildner müssen seitens der Fahrlehrer mit der Problematik vertraut gemacht bzw. geschult werden.

Die hohe Durchkommensquote bei der Fahrprüfung in Österreich verglichen mit anderen Ländern könnte darauf zurückzuführen sein, dass hier eher mild geprüft wird. So meinten beispielsweise nur 26,8% der befragten Fahranfänger, dass ihnen kein Fehler bei der Fahrprüfung passiert sei. 7% meinten sogar, dass sie nur mit viel Glück bzw. weil der Fahrprüfer extrem milde beurteilt hat, bei der praktischen Fahrprüfung durchgekommen seien. Dieses Resultat ist für eine Selbsteinschätzung verblüffend hoch. Allerdings fehlen dazu detaillierte internationale Vergleiche. Vorliegende Ergebnisse sollten im Rahmen von Prüferaus- und Weiterbildungen als Basis von Supervisionen zur Qualitätskontrolle herangezogen werden.