

Praxisausbildung auf Pkw mit Automatikgetriebe

Seit langem wird im Berufsstand die Forderung nach Aufhebung der seit 1986 geltenden Automatikbeschränkung in der Klasse B diskutiert. Bis dahin war es möglich, die Prüfung auf einem Automatikfahrzeug ohne Beschränkung der Fahrerlaubnis abzulegen, wenn der Bewerber eine Bescheinigung über sechs Fahrstunden mit einem Schaltfahrzeug vorlegte. Diese Erleichterung musste damals aus EU-rechtlichen Gründen aufgegeben werden.

Die Förderung von Elektrofahrzeugen, von Pkw mit Hybridtechnologie oder ganz allgemein von Pkw mit Automatikgetrieben setzt voraus, dass in der Fahrausbildung diese alternativen Antriebsarten nicht nur theoretisch behandelt, sondern möglichst auch praktisch „erfahren“ werden können. Das war Anlass für die Deutsche Fahrlehrer-Akademie (DFA), das sogenannte Automatikprojekt Anfang des Jahres 2015 auf den Weg zu bringen.

Untersuchungsdesign

Eine Arbeitsgruppe sollte untersuchen, wie viele Fahrstunden nach einer Ausbildung auf einem Automatikfahrzeug für die Umstellung auf ein Schaltfahrzeug erforderlich sind. Die Annahme war, dass Fahrschüler leichter lernen, wenn sie sich zunächst nicht mit dem Schalten befassen müssten und die Umstellung auf das Schaltfahrzeug mit wenigen Übungsstunden erreicht werden könnte.

Weil nach aktueller Rechtslage zur Vermeidung eines Automatiketrags die Prüfung mit dem Schaltfahrzeug zu absolvieren ist, musste eine neue Ausbildungsform geschaffen werden. Die DFA-Arbeitsgruppe entschloss sich zu einer zweiteiligen Ausbildung der Fahrschülerinnen und Fahrschüler der Versuchsgruppe: in einem ersten „Durchgang“ wurden die Fahrschüler bis zur Prüfungsreife ausgebildet und anschließend auf das Schaltfahrzeug umgestellt, mit dem dann die Fahrerlaubnisprüfung absolviert wurde.

Die Dokumentation der Automatikausbildung erfolgte auf einer angepassten Ausbildungsdiagrammkarte, die anschließende Schaltausbildung auf der bekannten ADK. Parallel dazu dokumentierten die Fahrschulen den Ausbildungsverlauf von Fahrerlaubnisbewerbern, die konventionell auf dem Schaltfahrzeug auf ihre Verkehrsteilnahme und die Prüfung vorbereitet wurden. Diese Fahrschülerinnen und Fahrschüler bildeten die Kontrollgruppe, mit der die Daten der Versuchsgruppe zu vergleichen waren.

Bei der Festlegung des Untersuchungsdesigns stimmte sich die DFA-Arbeitsgruppe mit dem langjährigen Obmann des Fachverbands der österreichischen Fahrschulen, Norbert Hausherr, ab. In Österreich startete zeitgleich ein ähnliches Projekt mit Elektrofahrzeugen.

Insgesamt nahmen 45 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer aus 29 Fahrschulen an drei Einweisungsveranstaltungen ab Mai 2015 teil. Letztlich gelang es aber lediglich 13 Fahrschulen, insgesamt 67 Fahrschülerinnen und Fahrschüler für die Beteiligung an der modifizierten Ausbildung zu gewinnen. Viele angesprochene Fahrerlaubnisbewerber oder deren Eltern hatten Sorge, dass im Vergleich zur „normalen“ Ausbildung zu viele Fahrstunden benötigt würden. Häufig wurde auch eine grundsätzliche Ablehnung des Automatikfahrzeugs als „Alte-Leute-Auto“ zum Ausdruck gebracht. Als Anreiz für die Teilnahme am Pro-

jekt konnten die Projektfahrschulen mit freundlicher Unterstützung der Verkehrsverlage Vogel, Degener und Mobil ihren Fahrschülerinnen und Fahrschülern kostenloses Lehrmaterial zur Verfügung stellen.

Zusammensetzung der Stichprobe

	Männlich	Weiblich	Summe	Keine Angabe
Versuchsgruppe (VG) (Automatikfahrzeug)	25 (38,5 %)	40 (61,5 %)	65 (61,9 %)	2
Kontrollgruppe (KG) (Schaltfahrzeug)	18 (45,0 %)	22 (55,0 %)	40 (38,1 %)	2
Summe	43 (41,0 %)	62 (59,0 %)	105 (100 %)	4

Das Projekt liefert sehr interessante Ergebnisse

Drei Fahrschülerinnen und ein Fahrschüler der Versuchsgruppe wurden als sogenannte Ausreißer in der Auswertung der Daten nicht berücksichtigt, weil sie extrem viele Fahrstunden (63, 62, 56, 54 ohne die besonderen Ausbildungsfahrten) benötigten und damit das Ergebnis verfälscht hätten.

Die 63 verbleibenden Teilnehmer der Versuchsgruppe absolvierten ohne die besonderen Ausbildungsfahrten 25,4 Fahrstunden und die 42 Fahrschüler der Kontrollgruppe 26,5 Fahrstunden. Im österreichischen Parallelprojekt wurden für die Automatikgruppe 19,3 und für die Schaltgruppe 17,9 Fahrstunden ermittelt.

Mit der Untersuchung konnte allerdings der Nachweis nicht erbracht werden, dass nach einer Automatikausbildung nur wenige Fahrstunden für die „Umstellung“ auf das Schaltfahrzeug benötigt werden. Im Gegenteil: mit 14,3 Übungsstunden lag der Anteil der Schaltstunden bei gut 56 Prozent, der Anteil auf dem Automatikfahrzeug bei knapp 44 Prozent. Auch in Österreich war der Anteil an Schaltstunden (9,8) höher als der mit dem Automatikfahrzeug (9,5).

Interessant ist dabei, dass sich die Ausbildungsumfänge zwischen den beiden Gruppen in der Grund-, Aufbau- und Reife-/Teststufe nicht unterschieden. Aber in der Leistungsstufe hatte die Schaltgruppe einen signifikant höheren Übungsbedarf (etwa 24 Prozent). Das dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die Fahrschüler der Versuchsgruppe im ersten Durchgang mit dem Automatikfahrzeug – befreit von der Schaltaufgabe – die Verkehrsbewältigung schneller erlernen konnten und im zweiten Durchgang mit dem Schaltfahrzeug die Lerninhalte der anspruchsvollen Leistungsstufe nicht mehr neu waren, sondern lediglich – mit der Zusatzaufgabe „Schalten“ – wiederholt und gefestigt werden mussten.

Beide Gruppen gleich erfolgreich

Die Untersuchung sollte auch klären, ob eine der beiden Gruppen in der Prüfung erfolgreicher abschneiden würde. Auch wenn im Projekt die Teilnehmer der Automatikgruppe um etwa 5 Prozentpunkte erfolgreicher waren, konnte ein statistisch signifikanter Unterschied nicht nachgewiesen werden. Die Erfolgsquote der gesamten Stichprobe deckt sich mit den deutschlandweiten Daten.

	Bestanden (absolut/prozentual)	Nicht bestanden (absolut/prozentual)	Gesamt (absolut/prozentual)
Versuchsgruppe	46 / 74,2%	16 / 25,8%	62 / 100%
Kontrollgruppe	29 / 69,0%	13 / 31,0%	42 / 100%
Gesamt	75 / 72,1%	29 / 27,9%	104 / 100%
Deutschland 2014 lt. KBA	569.247 / 71,6 %	236.859 / 28,4%	806.106 / 100%

Im österreichischen Projekt stellten sich die Erfolgsquoten genau umgekehrt dar: 62,8 Prozent der Fahrschüler in der Versuchsgruppe bestanden die erste praktische Prüfung, in der Kontrollgruppe waren es dagegen 72,8 Prozent!

Wer Automatik kennt, ist begeistert!

Die Teilnehmer der Versuchsgruppe wurden ebenso wie die der Kontrollgruppe zu Beginn der Ausbildung gefragt,

- ob sie sich vorstellen könnten, einen Pkw mit Automatik zu kaufen, und
- ob sie lieber mit einem Automatik- oder mit einem Schaltfahrzeug fahren würden.

Zustimmung zur Aussage

„Beim Autokauf käme für mich auch ein Pkw mit Automatik in Frage“

		Automatikgruppe		Schaltgruppe	
		Ja / eher ja	Nein / eher nein	Ja / eher ja	Nein / eher nein
Vor der Ausbildung	Anzahl	34	25	8	32
	Prozent	57,6	42,4	20,0	80,0
Nach der Ausbildung	Anzahl	43	16	13	27
	Prozent	72,9	27,1	32,5	67,5

Bei den Teilnehmern der Versuchsgruppe war aus nachvollziehbaren Gründen bereits vor der Ausbildung die Affinität zum Automatikfahrzeug deutlich größer als bei der Kontrollgruppe. Am Ende der Ausbildung stieg der Anteil der Befürworter in der Automatikgruppe auf nahezu drei Viertel an. Auch bei der Schaltgruppe stieg die Zustimmung zur oben stehenden Aussage von einem Fünftel auf ein Drittel an. Die weitere Datenanalyse ergibt, dass es sich bei den 5 Personen der Schaltgruppe, die ihre Meinung geändert hatten, um Bewerber handelt, welche bei der ersten fahrpraktischen Prüfung nicht erfolgreich waren. Sie kamen wohl zum Ergebnis, mit dem Automatikfahrzeug wären sie erfolgreicher gewesen.

Zustimmung zur Aussage

„Ich fahre lieber mit einem Auto mit ...“

		Automatikgruppe			Schaltgruppe		
		Automa- tik	Schal- tung	weiß nicht	Automa- tik	Schal- tung	weiß nicht
Vor der Ausbil- dung	Anzahl	11	10	39	0	17	23
	Pro- zent	18,3	16,7	65,0	0,0	42,5	57,5
Nach der Ausbil- dung	Anzahl	39	11	10	8	21	11
	Pro- zent	65,0	18,3	16,7	20,0	52,5	27,5

Der Anteil der Bewerber aus der Versuchsgruppe, die lieber mit einem Automatikfahrzeug fahren wollen, ist nach der Ausbildung 3,5mal so groß wie vor der Ausbildung. Selbst in der Kontrollgruppe gaben nach der Prüfung 8 Bewerber an, ein Automatikfahrzeug zu bevorzugen, vor Beginn der Ausbildung meinte das keiner aus der Schaltgruppe. Der Anteil der Unentschlossenen reduzierte sich in der Versuchsgruppe um drei Viertel und halbierte sich in der Kontrollgruppe.

Highlights

Nach Berichten in der Presse und im Lokalfunk hat es mancherorts Anmeldungen gerade wegen des laufenden Projektes gegeben.

Kolleginnen und Kollegen berichteten auch, das Projekt sei bei einer Reihe von Fahrschülerinnen und Fahrschülern auf Interesse gestoßen, weil sie gerne etwas Neues ausprobieren möchten.

Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer stellten bei den Teilnehmern der Versuchsgruppe eine größere Motivation fest; sie hätten sich immer auf die Fahrstunden gefreut.

Es gab auch einige wenige Fahrschüler und Fahrschülerinnen, die zunächst am Projekt teilnehmen wollten, dann aber so begeistert waren, dass sie die Ausbildung komplett mit dem Automatikfahrzeug beendeten (samt „Automatikeintrag“).

Diese Begeisterung schwappte auch auf manche Fahrschule über: es gibt einige Kolleginnen und Kollegen, die das Ausbildungsformat in Zukunft fortführen wollen.

Zusammenfassung der Ergebnisse

- Auch wenn die Teilnehmerzahl gering ist, können auf der Grundlage der vorliegenden Daten relativ konkrete Aussagen gemacht werden, da die Versuchsgruppe und Kontrollgruppe sich in wichtigen Merkmalen nicht unterscheiden.
- Einige wenige Fahrstunden reichen unter den Versuchsbedingungen für die Umstellung vom Automatikfahrzeug auf das Schaltfahrzeug nicht. Das könnte eventuell dann der Fall sein, wenn ein Fahrer schon längere Zeit am Straßenverkehr teilgenommen hat.
- Wer eine gemischte Ausbildung (erst Automatik, dann Schaltung) durchläuft, benötigt nicht mehr Fahrstunden als Bewerber, die nur auf Schaltung ausgebildet werden. Eine längere Ausbildungsdauer in der Grund- und Aufbaustufe wegen anfänglicher Umstellungsschwierigkeiten gleicht sich durch eine kürzere Leistungsstufe wieder aus.
- Wer eine gemischte Ausbildung durchläuft, hat einen enormen Erfahrungsgewinn und lernt die Vorteile des Fahrens ohne Kupplungspedal kennen und schätzen. Damit kann die Akzeptanz der Automatikfahrzeuge – einschließlich Elektrofahrzeuge – deutlich gefördert werden.
- Der Anteil der Fahrerlaubnisbewerber, die lieber mit einem Automatikfahrzeug fahren wollen, ist während der Ausbildung um rund 250 Prozent gestiegen!
- Auch wenn kein signifikanter Unterschied bei den Erfolgsquoten der beiden Gruppen nachgewiesen werden kann, hat im Versuch die Automatikgruppe gegenüber der Schaltgruppe um gut 5 Prozentpunkte besser abgeschnitten.
- Die Untersuchung kann lediglich als ein Pilotprojekt betrachtet werden. Die Ergebnisse sollten durch eine größer angelegte Studie überprüft werden, in der die Sorge einer zu großen finanziellen Belastung der Fahrerlaubnisbewerber kein Entscheidungskriterium für die Teilnahme an der Versuchsgruppe wäre.

Dank

Die DFA dankt allen Fahrschulen sowie den Kolleginnen und Kollegen, die sich die Mühe gemacht und sich an dem Projekt beteiligt haben. Wir wissen es sehr zu schätzen, wenn engagierte Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sich zur Verbesserung der Ausbildung zusätzliche Arbeit machen – und zwar ehrenamtlich!

Der Dank der DFA gilt insbesondere dem Projektleiter Dr. Walter Weißmann sowie den Mitgliedern der Projektgruppe Prof. Dr. Klaus Langwieder, Dr. Christian Heinrich, Dieter Quentin, Norbert Hausherr und dem Kollegen Klaus Napierski, der bei den Einweisungsseminaren spontan mitgewirkt hat.

Korntal-Münchingen, im September 2016

Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V.

Zuffenhauser Str. 3, 70825 Korntal-Münchingen,

Tel.: 0711 80688-64, Fax: 0711 80688-65, E-Mail: hotline@dfakad.de, Internet: www.dfakad.de