

Stellungnahme des VIFD e. V.

Zum Referentenentwurf zur 15. Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Zusammenfassung

Der **VIFD** begrüßt grundsätzlich den Willen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dem deutschen Fahrschulwesen einen zeitgemäßen und an die gewandelten technischen wie gesellschaftlichen Bedingungen angepassten Rechtsrahmen zu geben. Diese sind für einen modernen Fahrschulbetrieb unerlässlich.

Der nun durch das BMVI vorgelegte Referentenentwurf verpasst aus Sicht des **VIFD** vor allem die Chance, dass das Fahrschulwesen von den während der COVID-Pandemie in der Bundesrepublik freigesetzten **enormen Potentialen der Digitalisierung** langfristig und diskriminierungsfrei partizipieren kann.

Anstatt den digitalen Präsenzunterricht, der sich im Zuge der Ausnahmegenehmigungen in allen 16 Bundesländern bewährt hat und weder inhaltliche noch didaktische oder qualitative Ansprüche an die Ausbildung in Frage stellt, als frei wählbares Alternativmodell zum klassischen Präsenzunterricht zu ermöglichen, definiert der vorgelegte Referentenentwurf diesen weiterhin als genehmigungspflichtige Ausnahme.

Dadurch wird den Fahrschulunternehmen eine entscheidende Handlungsoption hinsichtlich **Innovationen im Schulungsbetrieb** genommen. Negative Auswirkungen auf die Gewinnung motivierter Nachwuchstalente sind diesbezüglich nicht auszuschließen, da ein an analogen Anforderungen ausgerichteter Fahrschulbetrieb mit fortschreitender Digitalisierung zunehmend anachronistisch und unattraktiv erscheint.

Obwohl der vorgelegte Referentenentwurf nach Meinung des **VIFD** als Reform der technischen Lehrinhalte durchaus gelungen ist, wird er dem geäußerten Willen der **Verkehrsministerkonferenz vom 15./16. April 2021** hinsichtlich moderner digitaler Unterrichtsmethoden in keiner Weise gerecht. Überdies kann er auch dem Anspruch der Bundesregierung nach einem **ökologischen Straßenverkehr** nicht genügen, da durch die fortbestehende Präsenzpflcht bereits während der Fahrausbildung unnötige Fahrten erzeugt werden.

Um den Modernisierungsprozess des Fahrschulwesens und -Unterrichts weiter zu fördern, bittet der **VIFD** im weiteren Gesetzgebungsverfahren der 15. Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vor allem um die Berücksichtigung folgender Änderungsvorschläge und Anmerkungen:

Änderungsvorschläge und Begründungen des VIFD

- **Artikel 2 § 4 (1b):** Der gefasste Formulierungsvorschlag „*Der theoretische Unterricht setzt die Präsenz der Fahrschüler voraus. Ist Präsenzunterricht in begründeten Ausnahmefällen nicht möglich, kann der Unterricht mit Genehmigung der zuständigen Landesbehörden auch digital stattfinden. In den Fällen des Satzes 2 sind die Anforderungen nach Anlage 2a zu § 4 der Durchführungsverordnung zum*

*Fahrlehrergesetz zu erfüllen. Der digitale Unterricht ist synchron durchzuführen, alle Teilnehmer sind zeitgleich am Unterricht zu beteiligen. Die zuständige Landesbehörde kann die Genehmigung nach Satz 2 von weiteren Anforderungen abhängig machen, soweit diese erforderlich sind, einen ordnungsgemäßen Unterricht zu gewährleisten.“ sollte gestrichen und durch **folgende Formulierung ersetzt werden:***

„Der theoretische Unterricht setzt die Präsenz der Fahrschüler voraus. Der Unterricht kann auch digital stattfinden. In den Fällen des Satzes 2 sind die Anforderungen nach Anlage 2a zu § 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz zu erfüllen. Der digitale Unterricht ist synchron durchzuführen, alle Teilnehmer sind zeitgleich am Unterricht zu beteiligen. Die zuständige Landesbehörde kann die Genehmigung nach Satz 2 von weiteren Anforderungen abhängig machen, soweit diese erforderlich sind, einen ordnungsgemäßen Unterricht zu gewährleisten.“

Begründung: Durch eine generelle Genehmigung des digitalen Präsenzunterrichts als Option zum physischen Präsenzunterricht erhalten alle Fahrschulen einheitlich auf dem Gebiet der Bundesrepublik die Möglichkeit, über die Form des Theorieunterrichts zu entscheiden. Das verhindert kritische Situationen wie in der COVID-Pandemie, schafft unternehmerische Planungssicherheit und entlastet die Verwaltung. Zudem sind Fahrschulen bei der Durchführung des digitalen Präsenzunterrichts an die gesetzlichen Bestimmungen gebunden und müssen dementsprechende Qualitätskriterien erfüllen.

- **Anlage 2 zu §4, Absatz 2, Satz 7:** Der Satz „Die Teilnehmerzahl darf 20 Personen nicht überschreiten.“ sollte gestrichen und durch **folgende Formulierung ergänzt werden:**

„Die Teilnehmerzahl darf die genehmigte Kapazität des größten Schulungsraums der Fahrschule und 35 Teilnehmer nicht überschreiten.“

Begründung: Die Auslegung der Teilnehmeranzahl für den digitalen Präsenzunterricht sollte sich an den geltenden Bestimmungen der Fahrschulerausbildung orientieren. Bei der Anwendung dieses Ausbildungsmodells sollten keine Nachteile entstehen.

Weitere Anmerkungen des VIFD

Die vom **VIFD** initiierte **Evaluationsstudie** der Universität des Saarlandes unter fachlicher Betreuung des renommierten Bildungswissenschaftlers _____ über die während der Pandemie gesammelten Erfahrungen bezüglich des digitalen Präsenzunterrichts bei der Fahrschulerausbildung zeichnet bereits in einem ersten Zwischenergebnis positive Effekte dieser Unterrichtsform auf den Lehrbetrieb ab. Diese veranlassen den **VIFD** einmal mehr, die im derzeitigen Referentenentwurf gefasste Formulierung einer Genehmigung des digitalen Präsenzunterrichts einzig im begründeten Ausnahmefall kritisch zu bewerten und hier eine generelle beschränkungsfreie Optionslösung für alle Fahrschulen im gesamten Bundesgebiet zu fordern.

Im Einzelnen konnte durch die wissenschaftliche Analyse der Universität des Saarlandes bislang festgestellt werden, dass ein professionell durchgeführter und methodisch gänzlich an den geltenden gesetzlichen Standards orientierter digitaler Präsenzunterricht:

- die **Bestehensquote bei den Theorieprüfungen** im Vergleich zum herkömmlichen Präsenzunterricht **positiv angehoben** hat.
- sich signifikant **positiv auf die Bestehensquote bei der praktischen Prüfung** im Vergleich zum herkömmlichen Präsenzunterricht auswirkt.
- die **Ausbildungszeit** im Vergleich zum herkömmlichen Präsenzunterricht **signifikant positiv verkürzt**.

Diese vorläufigen Ergebnisse sollten aus Sicht des **VIFD** angesichts der langfristigen Folgen für das deutsche Fahrschulwesen durch das laufende Gesetzgebungsverfahren im Bundesrat sowie den engen zeitlichen Rahmen des Verfahrens unbedingt bei der politischen Entscheidungsfindung Berücksichtigung finden, da Sie auf der Grundlage wissenschaftlicher Forschungsarbeit basieren. Der **VIFD** stellt diese Ergebnisse als Ergänzung zu dieser Stellungnahme den Entscheidungsträgern in Politik und auf ministerialer Ebene zur freien Verfügung.

Ferner möchte es der **VIFD** abschließend trotz aller vorgebrachten Kritik nicht versäumen, dem BMVI für die treffend formulierten und notwendigen weiteren Änderungsvorschläge zu danken. Aus Sicht des **VIFD** birgt der vorgebrachte Referentenentwurf bis auf die aufgeführten Änderungsvorschläge keine weiteren Kritikpunkte.

Präsident

An

Verband Innovativer Fahrschulen Deutschland e.V.

Aktenzeichen

Datum 09.09.2021
Betreff
Bezug Evaluation Online-Theorieunterricht

FR 5.1. Bildungswissenschaften
Lehrstuhl für Empirische
Bildungsforschung

Campus A4.2
66123 Saarbrücken

T: +49 (0) 681 302 2531 (Sek.)
F: +49 (0) 681 302 4373
@mx.uni-saarland.de
www.uni-saarland.de

Zwischenauswertung Datensatz Verband Innovativer Fahrschulen Deutschland e.V.

1. Hintergrund und Zielsetzung

Im Rahmen eines Evaluationsprojektes, das derzeit an der Universität des Saarlandes durchgeführt wird, werden Grundlagen, Rahmenbedingungen und Ergebnisse zur Frage des digitalen Präsenzunterrichts im theoretischen Fahrschulunterricht untersucht. Hierzu werden in mehreren empirischen Studien Nutzungs- und Ergebnisdaten erfasst und analysiert. Neben der Befragung von Teilnehmenden und Stakeholdern der Fahrschulbildung hinsichtlich ihrer Erfahrungen und Einschätzungen in Bezug auf den Einsatz digitaler vs. analoger Unterrichtsformen im theoretischen Präsenzunterricht werden dazu auch extern erhobene, bereits verfügbare Daten ausgewertet, die in diesem Zusammenhang aufschlussreiche Erkenntnisse liefern können.

Hierzu wurde der Universität des Saarlandes von den 123fahrschulen ein umfangreicher Datensatz mit Daten von Fahrschülerinnen und Fahrschülern, die ihre Fahrausbildung in einer Fahrschule des 123fahrschulen-Verbands absolviert haben, zur Auswertung zur Verfügung gestellt.

2. Beschreibung Datengrundlage



13.09.2021 | Seite 2

Der von den 123 Fahrschulen zur Verfügung gestellte Datensatz umfasst die Daten von Fahrerinnen und Fahrern, die in einem Zeitraum von 2016 bis 2021 eine Ausbildung an einer der Fahrschulen im 123fahrschul-Verbund durchliefen. Zu diesen Fahrerinnen und Fahrern liegen Daten zu besuchten theoretischen Unterrichtseinheiten, praktischen Fahrstunden, Prüfungsteilnahmen und -ergebnissen der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung sowie demografische Daten vor (Standort der besuchten Fahrschule, Prüfungssprache, Alter, Geschlecht). Alle Daten lagen in anonymisierter Form vor.

Festzuhalten ist, dass sich die Daten ausschließlich auf Fahrerinnen und Fahrer beziehen, die ihre Fahrausbildung im Verbund der 123fahrschulen absolvierten. Der Datensatz ist umfangreich und umfasst bundesweite Standorte, er erhebt jedoch keinen Anspruch auf statistische Repräsentativität. Ebenso konnte die Validität der zur Verfügung gestellten Daten nicht extern überprüft werden; Datenkonsistenz und -umfang begründen jedoch die Annahme der Plausibilität und Verlässlichkeit.

3. Fragestellung der ersten Zwischenauswertung

Bedingt durch die COVID-19 Pandemie mussten auch in den Fahrschulen, wie in Schulen und Hochschulen, auf Grund der jeweils geltenden Hygienevorschriften seit Anfang 2020 die bis dato üblichen theoretischen Präsenzunterrichte durch digitale Formate ergänzt und zunehmend ersetzt werden. Da die hier verfügbaren Daten einen Zeitraum von mehr als 4 Jahren umfassen, enthalten sie Datensätze von Personen, die vor und von Personen, die während der COVID-19 Pandemie ihre Ausbildung absolviert haben. Die Daten erlauben daher grundsätzlich einen Vergleich von Variablen mit Bezug auf den COVID-19 bedingten Effekt der Umstellung von physischem auf digitalen Präsenzunterricht.

Für eine erste Analyse mit Bezug auf diese Fragestellung wurden zwei weitgehend überschneidungsfreie Zeitfenster definiert (Zeitraum 1: 01.04.2018-31.03.2019; Zeitraum 2 01.04.2020-31.03.2021 – im Folgenden mit Z1 und Z2 bezeichnet) und einander gegenübergestellt. Die Personen, deren Ausbildungszeit beide Zeiträume tangierten, wurden für die erste Analyse ausgeschlossen.

Für die erste Analyse wurden Teilnahme- und Bestehensdaten getrennt nach Zeiträumen erfasst und ausgewertet, auf Grund der ungleichen Anzahl Teilnehmender pro Zeitraum erfolgt die Angabe von Bestehensquoten in Prozent.

Erste inferenzstatistische Analysen zum Vergleich der beiden Zeiträume erfolgen mittels passender Verfahren (Chi-Quadrat-Test, t-Test). Auf Grund der hohen Anzahl Datensätze wird neben der Angabe statischer Signifikanz (p-Werte) als aussagekräftigeres Maß auch jeweils die Effektstärke mit berichtet.

4. Ergebnisse

Theorieunterricht

Der Datensatz zum Theorieunterricht umfasst die Daten von $N = 5637$ Personen; davon entfallen 1877 Personen auf Z1 und 3760 auf Z2. Auffallend ist, dass die durchschnittliche Anzahl besuchter Unterrichtsstunden nicht der gesetzlich vorgeschriebenen Anzahl von 14 Unterrichtseinheiten entspricht. Personen in Z1 absolvierten im Mittel 11.67 ($SD = 4.50$) Unterrichtseinheiten, während die Personen in Z2 durchschnittlich 11.04 ($SD = 4.48$) Unterrichtsstunden besuchten. Das kann mehrere Ursachen haben. Eine geringere Stundenanzahl kann z.B. in einem Fahrschulwechsel begründet oder die Folge von Übernahmen bestehender Verträge durch den 123fahrschul-Verbund sein. Um diesbezügliche Verzerrungen der Daten auszuschließen, wurde für eine weitere Betrachtung zunächst nur der Teil der Personen berücksichtigt, für die sichergestellt ist, dass sie mindestens die vorgeschriebenen 14 Unterrichtseinheiten im 123fahrschul-Verbund erhalten haben. Dies betraf insgesamt 2313 Datensätze.

Teilnahme am theoretischen Unterricht nach Personen:

Für die nachfolgenden Angaben zum absolvierten Theorieunterricht wurden insgesamt 3324 Personen analysiert, von denen 1179 zu Z1 und 2145 zu Z2 ihre Ausbildung absolvierten. Während die Personen in Z1 im Mittel 14.41 ($SD = 1.76$) Unterrichtseinheiten absolvierten, besuchten die Personen in Z2 durchschnittlich 14.20 ($SD = .75$) Unterrichtsstunden. Beim Vergleich der Anzahl absolvierter Unterrichtseinheiten zeigte sich ein signifikanter Unterschied in den Gruppenmittelwerten zwischen beiden Erhebungszeiträumen ($t(1415.49) = 3.85$; $p \leq .001$; $d = .14$). Nach Cohen (1988) handelt es sich dabei allerdings um einen kleinen Effekt.

Dauer der Ausbildung

Ausbildungsdauer bis zur ersten Theorieprüfung:

Für Z1 gingen die Daten von insgesamt 809 Personen in die Analysen ein, für Z2 von 1174 Personen. Während in Z1 die erste Theorieprüfung im Mittel nach 12 Ausbildungsmonaten ($M = 11.94$; $Md = 10$; $SD = 7.94$) absolviert wurde, fand die erste Prüfung in Z2 nach 7 Monaten in Ausbildung ($M = 6.59$; $Md = 6$; $SD = 3.02$) statt. Die Signifikanzprüfung zeigt, dass dieser Unterschied in den Gruppenmittelwerten statistisch bedeutsam ist ($t(970.80) = 18.30$; $p \leq .001$; $d = .84$). Nach Cohen (1988) handelt es sich hierbei um einen großen Effekt.

Ausbildungsdauer bis zur ersten fahrpraktischen Prüfung:

Für Z1 gingen die Daten von insgesamt 499 Personen in die Analysen ein, für Z2 von 538 Personen. Während in Z1 die erste Praxisprüfung im Mittel nach 17 Ausbildungsmonaten ($M = 17.12$; $Md = 17$; $SD = 7.62$) absolviert wurde, fand die erste Prüfung in Z2 nach 8 Monaten in Ausbildung ($M = 8.27$; $Md = 8$; $SD = 2.94$) statt. Die Signifikanzprüfung zeigt, dass dieser Unterschied in den Gruppenmittelwerten statistisch bedeutsam ist ($t(633.6) = 24.34$; $p \leq .001$; $d = 1.51$). Nach Cohen (1988) handelt es sich hierbei um einen großen Effekt.



Theoretische Fahrerlaubnisprüfungen

Bestehensquote erste Theorieprüfung:

In Z1 bestanden von insgesamt 809 Prüfungsteilnehmern 36.2 % der Prüflinge die Theorieprüfung nicht beim ersten Versuch; 63.8 % bestanden die erste Theorieprüfung.

Von insgesamt 1174 TN die für Z2 im Datensatz vorhanden sind, fielen 23.9 % durch die erste Theorieprüfung und 76.1 % absolvierten diese erfolgreich. Die Bestehensquote ist damit im Vergleich zu Z1 um 12.3 % gestiegen.

Die Ergebnisse eines χ^2 -Tests zeigen einen Zusammenhang zwischen den Stati (bestanden/nicht bestanden) und dem Zeitraum (Z1, Z2), in dem die ersten Theorieprüfungen erfolgten ($\chi^2 (2) = 35.80, p \leq .001, \phi = .14$). Nach Cohen (1988) handelt es sich hierbei um einen kleinen Effekt.

Praktische Fahrerlaubnisprüfungen

Bestehensquote erste Praktische Prüfung:

Im Zeitraum Z1 bestanden von insgesamt 499 Prüfungsteilnehmern 55.7 % der Prüflinge die Praxisprüfung nicht beim ersten Versuch; 44.3 % bestanden ihre erste Praxisprüfung.

Von insgesamt 538 TN die für Z2 im Datensatz vorhanden sind, fielen 32.5 % durch die erste Praxisprüfung und 67.5 % absolvierten diese erfolgreich. Die Bestehensquote ist damit zu Z2 im Vergleich zu Z1 um 23.2 % gestiegen.

Die Ergebnisse eines χ^2 -Tests zeigen einen Zusammenhang zwischen den Stati und dem Zeitraum, in dem die ersten Praxisprüfungen erfolgten ($\chi^2 (1) = 56.56, p \leq .001, \phi = .23$). Nach Cohen (1988) handelt es sich hierbei um einen kleinen Effekt.

5. Zusammenfassung und Ausblick

Die Ergebnisse der ersten Analysen zeigen:

- Einen signifikanten und bedeutsamen Anstieg der Bestehensquoten der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung zu Z2 im Vergleich zu Z1
- Einen signifikanten und bedeutsamen Anstieg der Bestehensquoten der praktischen Fahrerlaubnisprüfung zu Z2 im Vergleich zu Z1
- Eine signifikante und bedeutsame Reduktion der Ausbildungszeit zu Z2 im Vergleich zu Z1
- Keine Unterschiede hinsichtlich der Anzahl besuchter theoretischer Unterrichtsstunden

Im Rahmen der ersten Analysen wurden noch keine Zusammenhypothesen untersucht, entsprechende Analysen mittels Korrelations- und Regressionsverfahren sind ebenso Gegen-



13.09.2021 | Seite 5

stand laufender weiterer Analysen wie vertiefte Analysen in Bezug auf Unterrichtszeit, Unterrichtsinhalte und mögliche demografische Effekte.

Zwar zeigen die ersten Ergebnisse klare Unterschiede bezüglich der analysierten Zeiträume, bezüglich einer kausalen Erklärung dieser Effekte sind jedoch vertiefende Analysen bezüglich Art und Umfang variierender Faktoren zwischen den Zeiträumen notwendig. Es kann jedoch konstatiert werden, dass sich die Prozess- und Ergebnisdaten während der Zeit der COVID-19 bedingten Veränderungen in der Fahrschulausbildung in den hier analysierten Daten zumindest nicht negativ verändert haben.

Mit freundlichen Grüßen