

MOVING-Kommentar zur Stellungnahme des VIFD e. V. zum Referentenentwurf zur 15. Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom September 2021

Berlin, 06. Januar 2022: In der o. g. Stellungnahme des VIFD nimmt der Verband Bezug auf eine Evaluationsstudie der Universität des Saarlandes unter fachlicher Leitung des Bildungswissenschaftlers Prof. Roland Brünken. Der Fokus der Studie liegt auf den während der Pandemie gesammelten Erfahrungen mit dem digitalen synchronen Distanzunterricht (hier als „digitaler Präsenzunterricht“ bezeichnet) in der Fahrschulbildung. Die vorläufigen Studienergebnisse fasst der VIFD folgendermaßen zusammen:

„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.“

Im Rahmen eines Online-Workshops am 25.11.2021 wurden die in der VIFD-Stellungnahme erwähnte Studie, ihre Ergebnisse und ihre Limitationen von den Autoren präsentiert und mit den Teilnehmerinnen und Teilnehmern diskutiert. Ergänzend zu der eigenen kritischen Einschätzung Prof. Brünkens hinsichtlich seiner Studie, möchten wir nachfolgend einige Punkte näher ausführen und darüber hinaus auf einige weitere Kritikpunkte hinweisen.

1. Verwendete Begriffe

Zunächst möchten wir die Verwendung des Begriffs „digitaler Präsenzunterricht“ kritisieren, der in der Bildungsforschung unüblich ist. Der Begriff basiert auf einer in der Forschung umstrittenen theoretischen Abkopplung der „Präsenz“ vom Zustand der räumlich-zeitlichen körperlichen Anwesenheit von Personen. Besser geeignet und in der Forschung geläufiger sind hingegen die Begriffe „synchrones E-Learning“, „synchroner Digitalunterricht“ oder „digitaler synchroner Distanzunterricht“. Mit der Begriffswahl „digitaler Präsenzunterricht“ wird offenbar versucht, den fälschlichen Eindruck einer weitgehenden Ähnlichkeit des synchronen Distanzunterrichts zum Präsenzunterricht zu erwecken. Auch die Bezeichnung des derzeitigen theoretischen Fahrschulunterrichts als „analog“ ist unserer Meinung nach unzutreffend, da der derzeitige Unterricht bereits sehr viele digitale Elemente enthält (vgl. MOVING Aufstellung „Übersicht digitale Prozesse in der Fahrschule“). Mit dem Ziel einer transparenten und konstruktiven sachlichen Debatte erscheint uns die Verwendung geeigneter und in der Forschung gebräuchlicher sowie trennscharfer Begrifflichkeiten dringend angeraten.

2. Untersuchungsdesign der Uni-Saarland Studie

Mit der vorliegenden Studie sollen die Unterschiede in den Bestehensquoten und den durchschnittlichen Ausbildungsdauern von Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerbern in einen ursächlichen Zusammenhang mit der Art des angebotenen theoretischen Fahrschulunterrichts gebracht werden. Dazu werden zwei Gruppen von 123fahrschul-Probanden miteinander verglichen, von denen die eine Gruppe ihre Fahrschulausbildung vor der Einführung der Corona-Maßnahmen (zwischen 2018 und 2019) und die andere während der geltenden Corona-Maßnahmen (zwischen 2020 und 2021) und somit unter den Bedingungen des theoretischen Distanzunterrichts absolvierte. Da die zweite Gruppe eine höhere Bestehensquote und kürzere durchschnittliche Ausbildungszeiten aufweist, wird vom VIFD auf eine „signifikant positive“ Wirkung des Distanzunterrichts geschlossen.

Diese Schlussfolgerung des VIFD ist zurückzuweisen, da die durchgeführte Untersuchung solcherart Schlüsse grundsätzlich nicht zulässt und für die Unterschiede in den Gruppen viele nicht berücksichtigte Faktoren in Betracht kommen. Der Autor selbst nannte auf dem erwähnten Workshop in diesem Zusammenhang Stichprobeneffekte, Motivationseffekte, Pandemieeffekte (mehr Zeit für die Vorbereitung) und Trainereffekte (bessere Vorbereitung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer). Aus unserer Sicht wären unter anderem noch hinzuzufügen: Alter, Bildung, Soziale Schicht und technische Ausstattung. Um Erkenntnisse zu ursächlichen Einflüssen einer bestimmten Unterrichtsform zu ermöglichen, wäre die Durchführung einer Experimentalstudie nötig.

Abschließend sei darauf hingewiesen, dass eine bildungswissenschaftlich-theoretische Begründung, warum synchroner digitaler Unterricht überhaupt zu einem besseren Lernerfolg führen sollte als Präsenzunterricht, bislang gänzlich fehlt. Hier möchten wir noch erwähnen, dass insbesondere die angebliche Kausalbeziehung zwischen „digitalem Theorieunterricht“ und bessere praktischen Prüfung keinerlei Begründung zugrunde liegt. Diese Ergebnisse sprechen eher dafür, dass Stichprobenunterschiede zwischen Vor- und Nachmessung von vornherein für gemessenen Effekte verantwortlich sind.

3. Datengrundlage der Uni-Saarland Studie

Der Datensatz der Studie stammt von 123fahrschulen und enthält nur Personen, die ihre Ausbildung im Verbund der 123fahrschulen absolviert haben. Es handelt sich damit **nicht um eine repräsentative (Zufalls-)Stichprobe**, und daher können auf Grundlage dieser Stichprobe keine Schlüsse auf die Allgemeinheit der Fahrschülerinnen und Fahrschüler in Deutschland gezogen werden. Die dargestellten Ergebnisse können somit grundsätzlich nicht für Deutschland verallgemeinert werden. Einen empirischen Beleg für die Unzulänglichkeit der Stichprobe liefert beispielsweise das ausgewiesene Durchschnittsalter der untersuchten Fahrschülerinnen und Fahrschüler (26 bis 28 Jahre), welches deutlich vom mittleren Alter der Personen laut KBA abweicht (18 bis 19 Jahre). Daneben weist die vorpandemische Referenzstichprobe deutlich schlechtere Leistungskriterien auf als die Grundgesamtheit desselben Zeitraums: Für diese Referenzstichprobe wird eine Erfolgsquote von 59,6 % für die erste Theoretische Fahrerlaubnisprüfung berichtet, die Erfolgsquote für den gleichen Bezugszeitraum zwischen 2018 bis 2019 lag allerdings bei 66,7 % in der Grundgesamtheit an Erstprüfungen der FE-Klasse B (unter Berücksichtigung regionaler Unterschiede lag sie zum Teil sogar noch deutlich höher).

Die Stichprobendaten sind also offenkundig verzerrt und repräsentieren weder die Altersstruktur noch den Leistungsstand der im Präsenzunterricht ausgebildeten Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerber in Deutschland. Die Gründe dafür bleiben offen, eine detaillierte Prüfung der Vergleichbarkeit zwischen beiden Gruppen findet nicht statt.

Außerdem ist davon auszugehen, dass weitere Stichproben-Merkmale ebenfalls verzerrt sind. Beispielsweise dürften die Personen, die ihre Fahrausbildung bei einer 123fahrschule absolvieren, vermutlich digital affiner sein als durchschnittliche Fahrschüler. Aus methodischer Sicht muss ergänzt werden, dass Aussagen zur statistischen Signifikanz von Befunden, wie vom VIFD dargestellt, bei nicht repräsentativen Stichproben unzulässig sind. Vor allem ist es illegitim die statistische Signifikanz einer nicht-repräsentativen Stichprobe für eine Aussage zur Generalisierung der Effekte auf die Grundgesamtheit zu nutzen. An dieser Stelle sei darauf hingewiesen, dass Prof. Brünken selbst die Datenqualität seiner Studie für nicht ausreichend erachtet.

Eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den berichteten Ergebnissen der statistischen Analysen ist somit weder möglich noch nützlich: Die Ergebnisse besitzen aufgrund der Stichprobendefizite keinerlei Belastbarkeit und verallgemeinerbare Aussagekraft.

4. Zusammenfassung

Wir weisen die in der Stellungnahme des VIFD zum Referentenentwurf zur 15. Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom September 2021 geäußerten Behauptungen bezüglich „signifikant positiver“ Einflüsse des „digitalen Präsenzunterrichts“ auf die Bestehensquoten und die Ausbildungsdauern von Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerbern strikt zurück.

Die getroffenen Aussagen basieren auf einer Kurzstudie unter der fachlichen Leitung von Prof. Brünken, die klar benannte forschungsmethodische Limitationen aufweist. Weder das Studiendesign noch die Datengrundlage erlauben die Untersuchung und den Nachweis ursächlicher förderlicher Einflüsse einer bestimmten Unterrichtsform auf die Bestehensquoten. Es sei darauf hingewiesen, dass Prof. Brünken auf dem Workshop vom 25.01.2021 hinsichtlich seiner eigenen Studie zu der grundsätzlichen Schlussfolgerung kam, dass eine vergleichende Bewertung analogen vs. digitalen Präsenzunterrichts auf Basis der derzeitigen Befundlage noch nicht möglich ist! Wir stimmen dieser Aussage ausdrücklich zu und sind darüber erstaunt, dass sowohl in der Öffentlichkeitsarbeit der VIFD als auch im Workshop trotzdem derartige Schlussfolgerungen in die Fachöffentlichkeit getragen werden.

MOVING ist eine Interessenvereinigung europäischer Verkehrsverlage und Unternehmungen, die im Bereich der Fahrerlaubnisausbildung tätig sind. MOVING möchte durch weitergehende Professionalisierung der Fahrerlaubnis-Ausbildung in allen Führerschein-Klassen sowie Förderung von Verkehrserziehung in Kita und Schule einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Kontakt: Jörg-Michael Satz, MOVING International Road Safety Association e. V., Schumannstraße 17, 10117 Berlin, T: 030/ 25 74 16 70, E: info@moving-roadsafety.com, www.moving-roadsafety.com