

# Vergleich von Bestehensquoten der Fahrerlaubnisprüfung

**Vorbemerkung:** Bei einer sorgfältigen Bewertung und Interpretation von Erfolgsquoten in der Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (sogenannten Bestehensquote) sind verschiedene Einflussfaktoren zu berücksichtigen. Monokausale Annahmen über Veränderungen und deren Zuschreibung zu singulären Wirkfaktoren - insbesondere bei zeitlichen Vergleichen - können zu falschen Schlussfolgerungen führen und sind daher kritisch zu hinterfragen. Im Zuge der Erfahrungen mit der Pandemiesituation der vergangenen zwei Jahre werden häufig Bestehensquoten vor und nach pandemiebedingten Maßnahmen miteinander verglichen. Dabei besteht die Gefahr, dass weitere relevante, ebenfalls pandemiebedingte Einflüsse auf die Bestehensquote unberücksichtigt bleiben. Nachfolgende (beispielhafte) Einflüsse sollen näher betrachtet werden:

## › Stichprobenszusammensetzung

Die Zusammensetzung der Grundgesamtheit von Prüfungskandidatinnen und -kandidaten in einem bestimmten Zeitraum hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Bestehensquote. Verschiedene Subgruppen (Alter, Geschlecht, Migrationshintergrund) weisen z.T. deutlich unterschiedliche Erfolgswahrscheinlichkeiten für das Bestehen der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung auf. Ändert sich die Stichprobenszusammensetzung, ändern sich auch zwangsläufig die Bestehensquote. Bundesweit lag die Anzahl der volumenstärksten Fremdsprache der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung „Hocharabisch“ im Jahr 2021 etwa 25% niedriger als im Jahr 2019. Gleichzeitig sind die Bestehensquoten für diese Subgruppe bis zu 8 Prozentpunkten geringer als in deutschsprachigen Prüfungen. Gerade in Zeiten, in denen der Zugang zur Fahrerlaubnisprüfung stärker reglementiert wurde (etwa nur für „systemrelevante“ Berufsgruppen), ist zu berücksichtigen, dass diese Prüfungspopulation nicht per se vergleichbar ist mit Populationen aus Zeiträumen ohne Beschränkungen.

## › Lern- und Leistungsmotivation

Die Motivation, sich verkehrssicherheitsrelevantes Wissen und verkehrssicherheitsrelevante Kompetenzen (z.B. Regelwissen, Verhaltensregeln) zu erarbeiten, hat augenscheinlich einen Einfluss auf die individuellen Chancen, die Theoretische Fahrerlaubnisprüfung zu bestehen. Diese Motivation ist wiederum davon abhängig, welchen persönlichen Stellenwert die Prüfung und der damit verbundene Zugang zur individuellen motorisierten Mobilität mit Kraftfahrzeugen für den Einzelnen besitzt. Es ist nicht auszuschließen, dass in Zeiten, in denen einerseits alternative Mobilitätsformen (z.B. ÖPNV) durch pandemiebedingte Effekte (Infektionsgefahr, Maskenpflicht etc.) unattraktiver

und andererseits Prüftermine durch behördliche Reglementierungen, krankheitsbedingte Einschränkungen, entstehende Wartezeiten etc. verknappt wurden, der generelle Stellenwert für das Bestehen einer Fahrerlaubnisprüfung zunahm.

› **Veränderungen in Phasen selbstständigen Lernens**

Verschiedene Zeiträume während der Pandemie waren durch starke Einschränkungen des öffentlichen und kulturellen Lebens geprägt. Während auf der einen Seite die Anpassung an diese ungewohnte Situation große Herausforderungen für die Bürgerinnen und Bürger darstellten, entstanden auf der anderen Seite zeitliche Leerräume, die zuvor durch öffentliches und kulturelles Leben besetzt waren. Es ist nicht auszuschließen, dass in diesen Zeiten – auch in Verbindung mit dem potentiellen Bedeutungszuwachs der Prüfung (s.o.) – die Phasen selbstständigen Lernens und der Prüfungsvorbereitung erweitert bzw. verlängert wurden.

› **Vermeidung von Infektionsrisiken**

Das Nichtbestehen der Theoretischen Prüfung bedeutet in der Regel gleichzeitig eine Prüfungswiederholung und damit in Pandemiezeiten ein zusätzliches Infektionsrisiko. Es ist ebenfalls nicht auszuschließen, dass die Vermeidung dieses Risikos eine zusätzliche Motivationsquelle für eine Teilstichprobe darstellte.

› **Langfristige Entwicklungstrends**

Bei isolierten Vergleichen einzelner Zeiträume besteht – ungeachtet einer pandemischen Situation – generell die Gefahr langfristige Entwicklungstrends zu übersehen. Häufig werden in Zeitreihenanalysen daher Effekte durch saisonale Einflüsse, Effekte durch singuläre Faktoren, langfristig wirkende Trendeinflüsse und ggf. zyklisch wirkende Einflüsse separiert.

Ein Vergleich von Bestehensquoten, um den Effekt von pandemie- bzw. ausnahmebedingt eingeführten Methoden bei der Lern/Lehrstoffvermittlung (z.B. im Rahmen ausschließlichen Online-Theorieunterrichtes) isoliert zu bewerten, scheint vor diesem Hintergrund fragwürdig. Es ist nicht auszuschließen, dass kleine Teilgruppen von Fahrerlaubnisbewerbern durch synchrone Online-Angebote beim Wissensaufbau profitieren könnten. Eine Vielzahl von Studien sowie einschlägige Pandemie-Erfahrungen aus anderen Bildungsbereichen legen allerdings sehr deutlich nahe, dass dies nur dann wahrscheinlicher der Fall ist, wenn diese kleinen Teilgruppen von Lernenden über vergleichsweise hohe Leistungs- und Sachvoraussetzungen verfügen, während für andere Personengruppen unter diesen Lehr-Lernbedingungen eher Leistungsdefizite festgestellt wurden.

Einfacher ausgedrückt: Mit Blick auf den Ausbildung- und Prüfungserfolg sowie auf die Verkehrssicherheit hilft man mit einem Online-Theorieunterricht eher denen, die von vornherein günstige Voraussetzungen für verkehrssicheres Verhalten mitbringen und zwar auf Kosten derer, die zum Aufbau verkehrssicherer Einstellungen und Verhalten insbesondere auf die Vorzüge eines

Präsenzunterrichts angewiesen sind.

Um die digitalen Elemente im Theorieunterricht zukünftig weiter auszubauen, erscheint es zunächst dringend notwendig, z. B.

- › geeignete Formen des „Online-Unterrichtes“ zu identifizieren und diese Eignung zu evaluieren,
- › festzustellen, welche Lehr/Lerninhalte weiterhin unbedingt in einem Präsenzunterricht vermittelt werden müssen bzw. welche Inhalte über zusätzliche digitale Elemente vermittelt werden können,
- › abzuleiten, welche Qualitätskriterien an einen „Online-Unterricht“ notwendig werden,
- › abzuleiten, welche Anforderungen an die Fahrlehreraus- und -fortbildung durch die Integration digitaler Elemente in die Theoretische Fahrausbildung notwendig werden und
- › abzuleiten, welche Anforderungen sich durch mögliche Veränderungen an die Fahrschulüberwachung ergeben.

## Ansprechpartner

[Marc-Philipp Waschke](#)

Referent Fahrerlaubnis, Fahreignung und Verkehrssicherheit

[marc-philipp.waschke@tuev-verband.de](mailto:marc-philipp.waschke@tuev-verband.de)

+49 30 760095 480

[www.tuev-verband.de](http://www.tuev-verband.de)

[Dr. Lars Rößger](#)

TÜV | DEKRA

arge tp 21 GbR

Arbeitsgemeinschaft Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr 21

+49 351 20789586

[lars.roessger@argetp21.de](mailto:lars.roessger@argetp21.de)

[www.argetp21.de](http://www.argetp21.de)