

**Herzlich willkommen, meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Mitglieder des BDFU, zum Unternehmertag Fahrschule 2015 des Bundesverbands Deutscher Fahrschulunternehmen hier in Esslingen.**

Wir freuen uns sehr, dass unsere Veranstaltung auf so großes Interesse stößt und unsere Reihen hier so gut gefüllt sind. Angesichts des spannenden Teilnehmerspektrums würde ich am liebsten jeden Einzelnen von Ihnen vorstellen. Angesichts dessen, dass wir uns für heute sehr viel vorgenommen haben, verzichte ich aber lieber darauf und hoffe, dass Sie die Mittagspause nutzen, um sich kennenzulernen und auszutauschen.

Bei einigen Gästen möchte ich mich aber unbedingt ganz herzlich für ihr Kommen bedanken. So viel Zeit muss sein.

Vielen Dank Frau **Bartelt-Lehrfeld**, dass sie sich auch dieses Jahr wieder Zeit für unseren Unternehmertag genommen haben. Frau Bartelt-Lehrfeld schreibt als Referatsleiterin im Bundesverkehrsministerium gerade zusammen mit Fachleuten aus den Landesverkehrsministerien das neue Fahrlehrergesetz, auf das wir alle seit sehr langer Zeit sehnsüchtig warten – mehr dazu heute Nachmittag.

Ganz herzlich willkommen heiße ich auch Herrn **Dr. Kirschner** vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg. Er wirkt auf Länderseite aktiv an der Erarbeitung des Referentenentwurfs mit.

**Prof. Dr. Lahl**, Ministerialdirigent beim MVI, wird heute Nachmittag unseren Verkehrsminister Herrmann vertreten, der gerne hier wäre, aber zwei Bundesstraßen einweihen muss oder darf – je nach Sichtweise. Ich freue mich schon auf seinen Vortrag und bin sicher, dass er viel Diskussionsstoff enthalten wird.

Ausdrücklich begrüßen möchte ich zudem Herrn **Quentin** vom BVF. Ich freue mich sehr, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind.

Last but not least begrüße ich auch dieses Jahr ganz herzlich unseren am weitesten angereisten Gast, **Herrn Dr. Ebner**. Er ist Geschäftsführer des Fachverbands der österreichischen Fahrschulen und wie letztes Jahr extra aus Wien angereist, um hier mit uns zu debattieren. Auch Ihnen ganz herzlichen Dank für Ihr Kommen.

Vier Jahre gibt es den BDFU nun schon – und seit wir unseren Unternehmertag veranstalten, mussten wir uns jedes Jahr mit der Reform des Fahrlehrerrechts befassen. Anscheinend nimmt sie nun endlich Fahrt auf. Wir kommen deshalb auch dieses Jahr nicht um das Thema herum – schließlich betrifft es die Branche in ihrem Kern. Dennoch haben wir beschlossen, dass es an der Zeit ist, daneben eine andere Diskussion anzustoßen, die für uns mindestens genauso wichtig ist.

#### **Fahrschule 4.0: Jetzt wird gehandelt!**

Unter dieser provokanten Überschrift wollen wir uns damit beschäftigen, wie wir unsere Unternehmen auf die Zukunft ausrichten können. Denn ich bin davon überzeugt, dass unsere Branche am Scheideweg steht. Wer das nicht wahrhaben will und den Kopf in den Sand steckt, wird auf der Strecke bleiben. Auch da bin ich mir sicher.

Will man sich mit der Fahrschule von morgen beschäftigen, kommt man nicht um eine kurze Bestandsaufnahme herum. Wie Sie alle wissen, ist unsere Branche kleinstbetrieblich aufgestellt. Betriebswirtschaftler sprechen bei derartigen Firmengrößen wenig charmant von Klitschen. Über die Hälfte aller Fahrschulen setzt jährlich unter hunderttausend Euro um. Ich glaube, ich muss nicht darauf hinweisen, dass man davon nicht leben kann. Schließlich kennen wir alle hier den Unterschied zwischen Umsatz und Gewinn.

Wer aber täglich ums Überleben kämpft, hat keine Ressourcen. Es fehlt das Geld für Investitionen – ob in innovative Methoden oder gut ausgebildetes Personal. Das schadet der Verkehrssicherheit. Es schadet aber auch dem Ansehen der gesamten Branche. Wo Existenzangst herrscht, bleibt zudem leicht das faire Miteinander auf der Strecke. Das treibt die Mitarbeiter in die Selbstständigkeit. Und so setzt sich die Spirale nach unten fort.

Gute Fahrschulen brauchen gutes Personal. Wichtig ist zudem der Wille, sich immer wieder neu zu erfinden. Und wie alle Unternehmen sind auch Fahrschulen nur dann auf Dauer rentabel, wenn sie professionell geführt werden. Beim Fahrschulunternehmertag in Österreich vor zwei Wochen habe ich gehört, dass dort über eine Registrierkassenpflicht diskutiert wird. Bei uns haben viele Fahrschulen noch nicht einmal einen PC mit einem Verwaltungsprogramm. Da wird bar kassiert – mit oder gerne öfter auch mal ohne Quittung.

Ein weiteres Problem: Das Durchschnittsalter unserer Fahrlehrer steigt kontinuierlich und liegt inzwischen bei 53 Jahren. Gleichzeitig sinkt die Zahl der Fahrlehrer, und der Frauenanteil ist mit gerade mal acht Prozent erschreckend niedrig. Die Fahrlehrerbranche in Deutschland hat ein massives Nachfolgeproblem, das sich noch verschärfen wird.

Zur Bestandsaufnahme gehört aber natürlich auch die Seite der Kunden. Hier sind vor allem vier Trends zu konstatieren, die sich auf unsere Branche immer stärker auswirken werden:

Erstens gibt es ein klares Stadt-Land-Gefälle. In ländlichen Gegenden ist der Führerschein immer noch ein Dokument, das Grenzen öffnet – endlich muss man bei den Eltern nicht mehr ums Bringen und Holen betteln. Und endlich ist es piepegal, dass der Bus nur alle Schaltjahre fährt. In Großstädten zeigt sich ein ganz anderes Bild: Der Führerschein und das eigene Auto stehen hier, wenn überhaupt, relativ weit unten auf der Wunschliste. Beides sind weder Statussymbole – dafür hat mein sein iPhone oder iPad – noch braucht man sie im Alltag. Man nutzt den öffentlichen Nahverkehr, weil man am Ziel

ohnehin keinen Parkplatz fürs Auto finden würde. Deshalb ist der Führerschein in Städten wie Berlin, München, Frankfurt oder auch Stuttgart – der Hauptstadt des Staus – oft erst nach dem Studium ein Thema. Ihn zu haben, macht sich dann doch besser beim Berufseinstieg. Ein Auto aber kauft man sich auch dann noch lange nicht. Wozu gibt es Car2go oder Drive now? Deren Autos stehen am Straßenrand; man muss sich nur eins nehmen.

Der zweite Trend hat mit dem demografischen Faktor zu tun. Es gibt immer mehr ältere Menschen – und immer weniger Jugendliche.

Der dritte Trend ist die Abkehr von der Geiz-ist-geil-Mentalität. Bei älteren Fahrschülerinnen und Fahrschülern ist nicht das Geld, sondern die Zeit knapp. Sie wünschen sich einen guten Service und geben dafür gerne etwas mehr aus.

Der vierte Trend, den ich sehe, war das Hauptthema der IAA im September in Frankfurt: das teilautonome und autonome Fahren sowie Fahrassistenzsysteme. Sicher werden noch ziemlich viele Jahre ins Land gehen, bis man sich ans Steuer setzen und während des Fahrens ein Buch lesen kann. Aber: Wer beim Autokauf nicht auf den letzten Cent achten muss, braucht schon heute eigentlich nicht mehr einparken zu können.

### **Und was bedeutet das nun für unsere Branche?**

Beginnen wir mit dem vierten Trend: die Weiterentwicklung der Technik. Prof. Dr. Engeln wird nachher in seinem Impulsreferat auf dieses Thema eingehen. Einige wenige Worte aber auch von meiner Seite. Wir können den technischen Fortschritt als Gefahr sehen und darüber lamentieren. Wir können aber auch die Chance nutzen, die sich uns daraus bietet. Autos werden heutzutage mit dicken Handbüchern ausgeliefert. Wer mit allen Assistenzsystemen bis hin zum Navi umgehen können will, braucht eine Einführung, die länger als eine Viertelstunde dauert – so viel Zeit nehmen sich die Händler für die Übergabe eines Neufahrzeugs. Vielleicht ist dieses Geschäftsfeld nicht besonders groß. Dann können wir es uns bequem machen, und es den Herstellern und Autohäusern überlassen. Oder wir kommen vom hohen Ross herunter und machen uns Gedanken, wie wir es, womöglich in Kooperation mit den Herstellern, für unsere Branche erschließen können. Wenn wir uns auf die Idee einlassen, werden wir womöglich feststellen, dass sie gleichzeitig den Einstieg in ein neues Denken markiert.

Beim dritten Trend, den ich vorhin skizziert habe, ging es um das Thema Dienstleistung. Es wird künftig eine noch bedeutendere Rolle spielen. Sind entscheidende Kriterien für die Auswahl einer Fahrschule tatsächlich die Automarke und der Preis? Das war vielleicht einmal. Inzwischen kommt dem Service ein hoher Stellenwert zu. Wie oft wird Theorieunterricht angeboten? Ist der Unterricht gut? Es spricht sich herum, wenn er gähnend langweilig ist. Hat der Fahrlehrer gerade dann Zeit für eine Fahrstunde, wenn man eine Lücke im Terminkalender hat? Ist er sympathisch ist oder tritt er wie

ein Waldschrat auf? Oder auch: Nimmt einem die Fahrschule zeitraubende Behördengänge ab? Wir haben in Stuttgart zusammen mit der Führerscheinstelle den elektronischen Bürgerdienst eBD etabliert. Wir übermitteln Führerscheinanträge online an die Behörde und fungieren wie eine Art Bürgerbüro. Für diesen zeitsparenden Service bezahlt der Kunde gerne.

Die sinkende Geburtenrate wiederum und die Tatsache, dass der Führerschein heute für viele Jugendliche nicht mehr die wichtige Rolle spielt, wie noch vor einigen Jahren, bedeuten für uns, dass wir uns neue Zielgruppen und Geschäftsfelder erschließen müssen.

Ein Beispiel sind die Assistenzsysteme, über die ich vorhin schon kurz gesprochen habe. Es gibt aber noch etliche weitere Möglichkeiten:

Wer die Zeitung aufschlägt, sieht, dass derzeit ein Thema im Brennpunkt steht: Die große Zahl an Flüchtlingen, die zu uns kommen. Mal abgesehen davon, dass ich finde, dass unsere Mitmenschlichkeit gefragt ist, können wir die Herausforderung auch unternehmerisch betrachten. Viele werden auf Dauer bei uns bleiben. Die Integration gelingt am besten, wenn sie schnell einen Arbeitsplatz finden. Voraussetzung hierfür ist oftmals der Besitz eines Führerscheins. Nach der internationalen Sprachfähigkeitseinteilung beherrschen Zuwanderer nach den Sprachkursen Deutsch auf dem Niveau B1. Um eine theoretische Prüfung in einer formalistischen Amtssprache zu bestehen, ist aber ein höheres Sprachniveau notwendig. Bei uns ist momentan bundesweit geregelt, dass die theoretische Prüfung neben Deutsch in elf weiteren Sprachen absolviert werden kann – unter anderem in Englisch, Französisch, Polnisch, Russisch und Türkisch. Der BDFU hat gefordert, diese Liste um Arabisch und gegebenenfalls weitere Sprachen zu erweitern.

Kommen wir zu einem weiteren möglichen Geschäftsfeld: die E-Mobilität. Es wird viel darüber geredet und viel angekündigt, aber es tut sich wenig. Wir sammeln seit Kurzem mit dem Modellprojekt „e driver licence“ spannende Erfahrungen. Die Projektpartner Mercedes, Car2go und die Academy Holding, starteten Mitte des Jahres fünf Fahrschulen im Großraum Stuttgart mit Elektro-Fahrzeugen aus. Sie bieten nun eine Fahrausbildung auf diesen Fahrzeugen an, einschließlich der besonderen Ausbildungsfahrten, also der Autobahn-, Überland- und Nachtfahrten, bis zur Prüfungsreife. Es folgen sechs Lektionen auf einem Simulator, um erste Schalterfahrungen zu sammeln. Erst dann steigen wir mit den Schülern auf ein Schaltfahrzeug um, auf dem auch die Führerscheinprüfung erfolgt. Sie erhalten dann eine Fahrerlaubnis ohne Automatikseintrag! Das Projekt wird wissenschaftlich begleitet. Eine erste Evaluierung zeigt, dass die Ausbildung effektiver, besser und zugleich kostengünstiger ist als die herkömmliche. Zudem kann ich Ihnen verraten, dass sie für den Fahrlehrer deutlich entspannter und angenehmer ist... Herr Dautel-Hausmann wird Ihnen das Modellprojekt nachher in seinem Impulsreferat ausführlich vorstellen.

Wir müssen der Politik und den Autoherstellern auf die Beine helfen! Bis vor kurzem gab es für E-Mobile so gut wie keinen Preisnachlass – normalerweise bekommen wir zwischen 15 und 25 Prozent Rabatt. Auch Subventionen beim Kauf von Fahrschul-E-Fahrzeugen würden für mehr Schwung bei

diesem Thema sorgen. Dass der BDFU inzwischen nicht mehr den Wegfall der Automatikregelung fordert, ist unter anderem auch darauf zurückzuführen, dass sich in absehbarer Zeit ohnehin nichts tun wird. Das Thema steht bei der zuständigen EU-Behörde noch nicht einmal ganz unten auf der Tagesordnung. Bei den Lkws hat sie solange gewartet, bis die Fahrzeugindustrie keine Schaltfahrzeuge mehr anbot.

Lassen sie mich noch einige weitere mögliche Geschäftsfelder anreißen.

Wenn wir uns heute Fahrschulen anschauen, die auf die Lkw- oder Busausbildung spezialisiert sind, fällt auf, dass deren Angebot oft weit über Fahrstunden hinausgeht und von Bewerbungstrainings über EDV-Kurse bis zur Arbeitsvermittlung reicht. Davon wird uns Sascha Fiek nachher berichten

Wer Visionen hat, soll zum Arzt gehen, hat unser Bundeskanzler a.D. Helmut Schmidt einmal gesagt. Ich teile diese Einschätzung nicht. Denn aus Visionen lässt sich – zumindest hin und wieder – auch durchaus Realisierbares entwickeln. Denken wir also einmal sozusagen von der Wiege bis zur Bahre:

Bei uns ist für die Verkehrserziehung der Grundschülerinnen und -schüler die Polizei verantwortlich. Die aber schiebt einen Berg von Überstunden vor sich her. Verkehrsminister Hermann hat das Thema auf unserem letzten Unternehmertag angesprochen. Falls Sie dabei waren, erinnern Sie sich vielleicht. Auch das wäre ein Feld für Fahrschulen.

Aus Grundschülern werden irgendwann Fahranfänger – und die sind eine Hochrisikogruppe. Entsprechend teuer sind die Versicherungspolizen. Eine BAST-Arbeitsgruppe, an der wir beteiligt sind, hat bereits interessante Vorschläge und Projekte zur erweiterten Fahranfängerausbildung vorgestellt.

Wer seinen Führerschein hat, muss ihn im Laufe des Lebens womöglich wieder abgeben, weil er in eine Alkoholkontrolle geraten ist. Wer bei uns mit, je nach Bundesland, 1,1 oder 1,6 Promille am Steuer erwischt wird, muss seine Fahreignung durch eine MPU – eine medizinisch psychologische Untersuchung – nachweisen. Besonders ausgebildete Fahrlehrer können Hilfestellung zum Wiedererlangen der Fahrerlaubnis bieten.

Kommen wir zu den Senioren: Die Zahl der Unfälle, an denen sie beteiligt sind, steigt kontinuierlich. Manchmal entstehen lediglich Bagatellschäden – immer öfter aber sind die Folgen dramatisch. Erst neulich hat hier in der Region ein 85-jähriger Fahrer beim Einparken die Kontrolle über sein Fahrzeug verloren. Ein Fußgänger wurde getötet, mehrere andere wurden schwer verletzt. Die Politik hat inzwischen bemerkt, dass Handlungsbedarf im Namen der Verkehrssicherheit besteht und denkt langsam um. Angeordnete und freiwillige Fahreignungsüberprüfungen nehmen zu. Ein klassisches Fahrschulgeschäft – bei dem aber auch andere mitverdienen wollen. Wir müssen und können hier durch Erfahrung, Kompetenz, Seriosität und gute Dienstleistung überzeugen.

Auf einen Nenner gebracht, bedeutet dies, dass wir unsere Fahrschulen zu Zentren der Mobilität weiterentwickeln müssen. Nur dann werden wir zukunftsfähig sein. Dies wird uns nur gelingen, wenn wir unternehmerischen Mut beweisen und bereit sind, innovative Wege zu gehen. Und: Wir müssen uns um den Nachwuchs kümmern. Matthias Wimpf wird sich im letzten Impulsreferat dieses Vormittags mit dieser Frage beschäftigen. Ohne hoch qualifizierte engagierte Mitarbeiter lassen sich schon althergebrachte Fahrschulen nicht betreiben – geschweige denn Mobilitätszentren. Vielleicht beißt sich ja hier aber auch die Katze in den Schwanz: Womöglich gewinnen wir den qualifizierten Nachwuchs ja genau mit dem Angebot, nicht mehr „nur“ Fahrlehrer, sondern Coach in einem Mobilitätszentrum sein zu können – mit entsprechenden Karrierestufen und interessanten Aufstiegschancen.

Und nun freue ich mich auf die Videobotschaft unseres Ministerpräsidenten und die anschließenden Impulsreferate. Ich wünsche Ihnen und uns allen im weiteren Verlauf des Tages viele interessante Einblicke und Anregungen.