

## **Fahrschulunternehmertag 2017**

### **Begrüßung: Rainer Zeltwanger**

(Manuskript – es gilt das gesprochene Wort!)

Herzlich willkommen, liebe Mitglieder des BDFU, liebe Gäste,

ich freue mich sehr, dass ich Sie zum Fahrschulunternehmertag 2017 des BDFU begrüßen darf. Viele von Ihnen sind nicht zum ersten Mal hier – das ist natürlich besonders schön, denn ich denke, es zeigt, dass unsere Treffen so interessant und angenehm sind, dass man sich immer wieder gerne Zeit dafür nimmt. Ich hoffe, unsere neuen Gäste kommen heute zu demselben Schluss.

Sie alle sind uns herzlich willkommen.

Ganz besonders begrüßen möchte ich

Unseren Hauptreferenten Herr Labitzke vom Verkehrsministerium Brandenburg, der den weiten Weg nicht gescheut hat

Herrn Matthias Gastel MdB und Mitglied des Verkehrsausschusses des dt BT

Herrn Satz als Präsident

Herrn von Bressensdorf von der BVF

Herr Jochen Klima und Herrn Wolfgang Riecker vom Fahrlehrerverband Bawü

Herr Kaupp und Herr Emmert vom TÜV

Herr Buck von der GTÜ

Herr Röhl vom Degener Verlag

Herr Pistor vom DVR

Viele Dozenten von der VPA und den neuen Kurs von Fahrlehreranwärtern der VPA – sollte einer von Ihnen noch keinen Praktikumsplatz haben, hier sitzen viele Ausbildungsfahrlehrer, die sicher sehr gerne und gut ausbilden.

Ganz besonders begrüße ich unsere Sponsoren – ohne die solche Veranstaltungen nicht machbar wären.

Herr Wimpff von der Academy Holding AG

und Herrn Lehnert , Herr Stiegler und Herr Castello vom Vogel Verlag

Hier schon mal ein dickes Dankeschön für die großzügige finanzielle Unterstützung

Am 1. Januar, also in gut zwei Monaten, tritt das reformierte Fahrlehrergesetz in Kraft. Ich kann es noch immer kaum fassen. Schließlich ist mir das Thema seit 2001 ein treuer Begleiter – war mir ein treuer Begleiter, kann ich jetzt endlich bald sagen.

Jedenfalls gönnte ich mir 1998 eine Auszeit vom Fahrschulbetrieb und wurde persönlicher Referent von Rezzo Schlauch. Der war damals Fraktionsvorsitzender im Bundestag und anschließend Staatssekretär im Wirtschaftsministerium. Und so kam es, dass ich ein Positionspapier zur Reform des Fahrlehrerrechts erarbeiten durfte. Oder musste. Je nach Sichtweise. Die Reform stand also tatsächlich damals schon auf der Tagesordnung, wurde dann aber leider immer wieder aufs Neue verschoben.

In der Hoffnung, das Thema damit vorantreiben zu können, gründeten wir 2011 – also rund zehn Jahre später – zusammen mit anderen Fahrschulunternehmern den BDFU. Wir machten uns daran, mein

altes Positionspapier zur Reform des Fahrlehrergesetzes zu aktualisieren, und wir haben tatsächlich erreicht, dass sich die Landesverkehrsministerkonferenz auf Initiative des baden-württembergischen Verkehrsministers Winfried Hermann mit ihm befasste. Seitdem haben wir an unzähligen Sitzungen teilgenommen, in allen relevanten Gremien für die Reform geworben, uns mit anderen Fahrschulverbänden auseinandergesetzt und so manchen Strauß mit ihnen ausgefochten. Das war sehr wichtig – wäre die Diskussion nicht geführt worden, hätten wir heute lediglich eine Verlängerung der Fahrlehrerausbildung auf 24 Monate mit entsprechend hohen Ausbildungskosten. Der Fahrlehrermangel wäre zementiert.

Was lange währte, wurde schlussendlich gut! Klar, wie bei jedem Gesetzgebungsverfahren ging es darum, bestmögliche Kompromisse zu erzielen. Aber wir konnten mit einem Großteil unserer Vorschläge überzeugen. Und das freut uns natürlich sehr.

Schade, dass Winfried Herman, der ja viel zur Reform beigetragen hat, ausgerechnet dieses Jahr nicht hier sein kann. Er muss heute zum Stuttgart-21-Lenkungsausschuss. Ich vermute, viel wird bei der Sitzung nicht herauskommen. Außer vielleicht, dass der Tiefbahnhof nun doch – völlig überraschend – frühestens 2023 fertig wird. Mit uns den gemeinsamen Erfolg zu feiern, wäre ihm sicher lieber gewesen. Aber man kann sich seine Termine halt nicht immer aussuchen.

Zurück zur Reform: Wenn sie im Januar in Kraft tritt, haben wir endlich die Spielräume, unsere Unternehmen zukunftsfähig zu machen, die uns bisher immer verwehrt wurden.

Fahrschulen dürfen jetzt Ausbildungskontingente an andere Fahrschulen weitergeben. Die neue Gemeinschaftsfahrschulregelung ermöglicht, dass Fahrschulen unterschiedlicher Klassen zusammenarbeiten. Die Begrenzung der Zweigstellen wurde zwar nicht komplett gestrichen, aber auf zehn erweitert – individuell sind auch mehr möglich. Ich denke, damit können wir gut leben. Die immer wieder angeführten Aldi-Fahrschulen halte ich zwar für ein Gespenst, aber die Politik wollte die Befürchtung eben berücksichtigen.

Super ist aber vor allem, dass die Fahrlehrerausbildung an die heutigen Anforderungen angepasst wurde. Künftig erhalten Berufseinsteiger im Vorpraktikum am Anfang der Ausbildung einen Einblick in unseren Berufsalltag. Durch den Wegfall der Fahrerlaubnis für die Klassen A2 und CE als Zugangsvoraussetzung haben sich die Kosten der Ausbildung trotz verlängerter Ausbildungszeit unterm Strich nicht erhöht, was sehr zu begrüßen ist. Vielleicht entscheiden sich jetzt künftig mehr Frauen für unseren Beruf. Viele wollen ja in Teilzeit arbeiten, da spielen die Ausbildungskosten schon eine Rolle. Und wir alle wissen, können wir in unserem männerdominierten Beruf weibliche Verstärkung sehr gut gebrauchen.

In der Ausbildung selbst wurden Methodik und Didaktik deutlich aufgewertet. Die Anwärterinnen und Anwärter lernen also, wie man einen guten theoretischen und praktischen Unterricht macht. Auch das ist ein echter Fortschritt. Außerdem freut mich, dass die E-Mobilität und das teilautonome Fahren verbindlicher Inhalt der Fahrlehrerausbildung werden.

Meine Bilanz zur Reform lautet somit:

Wir können zufrieden sein – und ja, auch ein bisschen stolz auf das, was wir erreicht haben. Vielen Dank an alle BDFU-Mitglieder, die sich mit großem Engagement eingebracht haben.

Und nun? Können wir uns zufrieden zurücklehnen und den BDFU einfach auflösen?

Natürlich nicht! Zum einen haben wir weiterhin Reformbedarf – man denke nur an die nicht mehr zeitgemäße Fahrschüler-Ausbildungsordnung. Oder an das TÜV-Monopol. In Stuttgart läuft's für uns relativ gut. In Hamburg und dem Ruhrgebiet aber gibt's bei Prüfungen lange Wartezeiten. Monopole schaden eben dem Dienstleistungsgedanken – und es gibt keinen überzeugenden Grund, warum es in diesem Bereich eines gibt.

Die Branche braucht also weiterhin einen Verband, der fortschrittliche Positionen vertritt, wenn Rahmenbedingungen definiert werden, die uns betreffen – auch im Hinblick auf die Mobilität der Zukunft.

Zum anderen bietet sich der BDFU als Plattform an, um Ideen und Know-how auszutauschen – so, wie wir es heute tun werden. Gemeinsam sind wir stärker! Im Diskurs mit Kolleginnen und Kollegen fällt es leichter, Potenziale zu identifizieren – und Wege zu entwickeln, wie wir sie ausschöpfen können.

Nehmen wir zum Beispiel den Nachwuchsmangel.

Der Vorsitzende des Fahrlehrerverbands Bayern ist überzeugt, dass es ihn im Freistaat gar nicht gibt. Ich will das gar nicht weiter kommentieren. Jedenfalls gilt: Wer seine Fahrschule nicht im Land der Seligen gegründet hat, muss sich was einfallen lassen. Ein gutes

Betriebsklima und ein fairer Umgang mit den Mitarbeitern, betriebliche Altersvorsorge, bezahlte Überstunden, Nachtarbeitszuschlag, bezahlte Fortbildung, faire Einstiegsgehälter: Das alles – und noch viel mehr – sind betriebliche Rahmenbedingungen, für die man sich entscheiden kann. Die Reform macht es uns leichter, unsere Fahrschulen so aufzustellen, dass wir das alles auch finanzieren können. Aber aktiv werden müssen wir schon selbst. Deshalb ist es gut, dass wir uns heute Nachmittag ausführlich mit dem Thema Mitarbeiterbindung und -gewinnung beschäftigen.

Ein weiteres Thema ist die E-Mobilität.

Die Regierungen von China, Frankreich, Großbritannien, der Niederlande, Norwegen und Österreich – es werden laufend mehr – wollen ab 2025, 2030 oder 2040 – je nach Land – keine neuen Autos mit Verbrennungsmotor mehr zulassen. In Deutschland fordern das bisher nur die Grünen – aber in dem Thema ist Dynamik; dabei wird es nicht bleiben. Ich biete momentan zusammen mit anderen Fahrschulunternehmen eine Fahrausbildung auf Elektroautos, einschließlich der besonderen Ausbildungsfahrten. Es folgen sechs Lektionen auf einem Simulator, um erste Schalterfahrten zu sammeln. Dann steigen wir mit den Schülern auf ein Schaltfahrzeug um, auf dem auch die Führerscheinprüfung erfolgt. So bekommen sie eine Fahrerlaubnis ohne Automateintrag. Besser wäre natürlich, auch die Prüfung könnte auf einem Elektroauto abgelegt werden. Hier ist die EU gefragt. Wir arbeiten daran und sind nicht ohne Hoffnung, dass sich da etwas bewegt.

Doch was können wir noch tun, um uns auf die Zukunft auszurichten?

Wer vor zwei Jahren an unserer Tagung teilgenommen hat, erinnert sich vielleicht, dass wir uns schon damals ausführlich mit dieser Frage beschäftigt haben. Deshalb heute nur einige Stichworte:

Es gibt immer mehr ältere Menschen und immer weniger junge – dachte man wenigstens bis vor kurzem. Durch die Flüchtlinge hat sich die Lage wieder etwas verändert. Anstatt sie zum Sündenbock für alles und jedes zu machen, sollten wir zur Abwechslung mal die Vorteile sehen. Ohne Führerschein kommt man in unserem Land nicht weit – nicht nur von A nach B, sondern auch beruflich. Wenn wir uns also um diese nicht unerhebliche Zielgruppe kümmern, leisten wir einen Beitrag zur Integration – und gewinnen Kunden.

Kommen wir zu den Senioren:

Die Zahl der Unfälle, an denen sie beteiligt sind, steigt kontinuierlich – und immer öfter sind die Folgen dramatisch. Die Politik hat inzwischen bemerkt, dass Handlungsbedarf besteht. 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.

Das Thema Verkehrserziehung der Grundschülerinnen und -schüler hat Verkehrsminister Hermann schon vor drei Jahren auf unserem Unternehmertag angesprochen. Derzeit ist die Polizei dafür verantwortlich. Die aber schiebt einen Berg von Überstunden vor sich her.

Doch auch bei unseren heutigen Zielgruppen schöpfen wir das ganze Potenzial noch lange nicht aus: Wenn wir uns 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.

Auf einen Nenner gebracht, bedeuten diese Beispiele, dass wir unsere Fahrschulen zu Kompetenzzentren der Mobilität weiterentwickeln müssen. Nur dann werden wir zukunftsfähig sein. Gelingen wird uns dies aber nur, wenn wir unternehmerischen Mut beweisen und bereit sind, innovative Wege zu gehen.

Noch ein kurzes Wort zum autonomen Fahren:

Manche meinen, die heute Neugeborenen wären die letzte Generation, die einen Führerschein macht. Wird unsere Branche also überflüssig? Abgesehen davon, dass Mobilitätszentren auch dann gebraucht werden, wenn die Autos fahrerlos unterwegs sind – siehe die eben genannte Verkehrserziehung: Bevor alle Insassen eines Autos beim Fahren den Kopf in ein Buch stecken können – oder auf dem Smartphone daddeln – muss noch gesetzlich geregelt werden, wer dann bei Unfällen haftet – und dabei steht die Politik erst ganz am Anfang. Wenn ich bedenke, wie viele Jahrzehnte es gedauert hat, bis das Fahrlehrerrecht auch nur reformiert wurde, bin ich mir sicher, dass es den Führerschein noch sehr lange geben wird.

Meine Prognose in Bezug auf die nahe Zukunft unserer Branche:

Innovative, agile Fahrschulen werden ihre Chance nutzen und größer und erfolgreicher werden. Wer unflexibel auf dem Althergebrachten beharrt, wird über kurz oder lang vom Markt verschwinden. Für Inhaber mancher Ein-Mann-Fahrschulen wird es auf Dauer lukrativer



sein, als Angestellte in ein Fahrschulunternehmen zu wechseln – mit geregelten Arbeitszeiten, festem Gehalt und bezahltem Urlaub. Bedenken wir: In Österreich, einem Land mit acht Millionen Einwohnern, gibt es 450 Fahrschulen. Deutschland hat 80 Millionen Einwohnern – bezogen auf Österreich müsste es hier also 4.500 Fahrschulen geben. Es sind aber 10.000! Da liegt es auf der Hand, dass unsere Branche angesichts der Herausforderungen der Zukunft um eine Neustrukturierung nicht herumkommen wird.

Es bleibt also spannend. 2016 war für uns ein gutes Jahr. 2017 gibt's bisher auch keinen Grund zu klagen. Sorgen wir dafür, dass dies auch in den nächsten Jahren und Jahrzehnten so bleibt.

Vielen Dank

Nun freue ich mich auf die Videobotschaft unseres Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann. Er ist derzeit viel mit Jamaika beschäftigt – nicht in der Karibik, sondern an der Spree. Dennoch war es ihm wichtig, uns hier am Neckar zu grüßen! Heißen wir ihn also herzlich willkommen, auch wenn er nur virtuell hier sein kann.