



International Road Safety Association e.V.



Bundesverband deutscher  
Fahrschulunternehmen e.V.

**BDFU und MOVING  
zur Reform des Fahrlehrergesetzes**

**Positionspapier zu den Themenbereichen  
Entbürokratisierung und  
Fahrschulüberwachung**

Berlin / Stuttgart, im Mai 2015

## Optimierung der Fahrschulüberwachung

Das in Brandenburg und anderen Bundesländern realisierte Modell zur Fahrschulüberwachung hat sich im Großen und Ganzen bewährt und kann in seinen wesentlichen Zügen bundesweit übernommen werden.

Wir sind für so wenig Überwachung wie möglich – aber für so viel wie nötig. Und diese muss bundesweit einheitlich erfolgen. Wichtig ist uns eine weiterhin formale Überwachung. Eine lediglich situative Überwachung reicht nicht aus, um sicherzustellen, dass eine ordnungsgemäße gute Ausbildung erteilt wird. Ziel der Überwachung sind nicht in erster Linie Sanktionen, sondern vor allem Auflagen, die eine Verbesserung der Qualität der Ausbildung sicherstellen sollen.

Auf die Dokumentationspflicht kann nicht gänzlich verzichtet werden. Nur sie garantiert die nötige Transparenz, die man braucht, um das Geschäftsgebaren bei einer Prüfung nachvollziehen zu können. Sie kann aber erheblich entbürokratisiert werden.

Die folgenden Reformvorschläge resultieren unter anderem aus einem Austausch mit einem erfahrenden Prüfer des THV, der vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit der Fahrschulüberwachung beauftragten Stelle.

### Reformvorschläge des BDFU::

1. Die Anzeigepflicht nach § 17 Abs. 4 FahrIG kann ersatzlos entfallen.
2. Auch auf die Ausbildungsbescheinigungen Theorie und Praxis kann verzichtet werden – sie werden durch ein einziges Dokument ersetzt, das unter Punkt 4 vorgestellt wird.
3. Der Tagesnachweis mit Unterschriften des Fahrlehrers und Schülers wird unverändert in print- und elektronischer Form beibehalten. Die Fahrschulen brauchen ihn ohnehin für den Nachweis zum Thema Mindestlohn und zur Rechtssicherheit. Es genügt allerdings, wenn der Fahrschulinhaber nur monatlich unterzeichnet.
4. Der komplette Verlauf der Ausbildung wird mittels eines einzigen Dokuments belegt. Es ist als elektronisches Formular aufgebaut und kann folglich laufend aktualisiert werden. Zwischenstände können jederzeit ohne Aufwand ausgedruckt werden. Direkt im Anschluss an die bestandene praktische Prüfung wird das Dokument vom Fahrschüler, Fahrlehrer und Prüfer unterzeichnet und geht dann an die Behörde. Der Ausbildungsnachweis kann in Bezug auf die erteilten Fahrstunden und Kosten also nicht mehr nachträglich geändert werden, was derzeit laut Aussagen des THV-Prüfers durchaus vorkommt. Das Dokument garantiert somit eine maximale Transparenz bei minimalem Aufwand, schließlich

muss die Fahrschule den Ablauf der Ausbildung ohnehin für die eigene Verwaltung als Beleg für die erbrachten Leistungen dokumentieren.

Im Einzelnen belegt das Dokument Folgendes  
(siehe auch Formular im Anhang):

- Datum und Thema des besuchten Theorieunterrichts
  - Datum der einzelnen Fahrstunden und Sonderfahrten
  - Ausbildungskosten (inklusive Lehrmaterial)
  - Datum der Theorieprüfung sowie Datum, Dauer und Inhalt der praktischen Prüfung
5. Fahrschüler können ausschließlich durch die Fahrschule zur Theorie- und Praxisprüfung angemeldet werden, da nur sie den Ausbildungsstand kennt und einschätzen kann und ihn mit einer Unterschrift im elektronisch geführten Ausbildungsnachweis beurkundet.

## Vorschläge von BDFU und MOVING

### Entbürokratisierung

#### 1. Modellversuche

Die heutige Fahrschulwelt ist schnelllebig; Technik und Pädagogik werden laufend weiterentwickelt. Gesetzesnovellierungen sind aber nur in einem langwierigen Verfahren möglich. Deshalb sollten im reformierten FahrIG die einzelnen Bundesländer ermächtigt werden, Innovationen mittels Modellversuchen zu testen und zu evaluieren. Nur so kann die Branche schnell und bürgernah auf Veränderungen reagieren. Bisher ist das FahrIG sehr restriktiv. Neue Ansätze und Ideen umzusetzen ist nicht möglich.

#### 2. Wegfall des Mehrfachstättenbetriebsverbots

Auch ohne eine Begrenzung der Zweigstellen ist eine qualitativ hochwertige, verkehrssicherheits- und kundenorientierte Fahrschulüberwachung möglich. Schließlich können bereits heute Fahrschulen in mehreren Bundesländern Betriebsstellen eröffnen. An der gängigen Praxis der Überwachung würde sich also nichts ändern – wobei sie ohnehin reformiert werden muss. Ausschlaggebend für die Zuständigkeit der Überprüfung ist der Sitz der Hauptstelle. Die Fahrschule muss bei einer Überprüfung dort auch die Daten ihrer Zweigstellen bereitstellen. Werden die Daten digitalisiert vorgehalten, wie dies heute üblich ist, ist dies kein besonderer Aufwand.

Pro vier Filialen im Umkreis von 50 Kilometern trägt ein pädagogischer Ausbildungsleiter die Verantwortung dafür, dass die Ausbildung qualitativ hochwertig erfolgt. Ab der fünften Filiale muss das Fahrschulunternehmen zudem ein anerkanntes Qualitätsmanagementsystem nachweisen, beispielsweise DIN ISO 9001 aus 2008 oder PAS. (explizite Forderung des BDFU).

Diese Regelung gefährdet in keiner Weise die sorgfältige Ausbildung der Fahrschüler, hat aber den Vorteil, dass Fahrschulunternehmen die für sie optimale Betriebsgröße und Struktur realisieren können. So benötigen unselbstständige Filialen zum Beispiel keine eigenständige Buchhaltung; Mitarbeiter können je nach Bedarf in unterschiedlichen Filialen eingesetzt werden. In Deutschland besteht der Grundsatz der freien Rechtsformwahl. Wir sehen keinen Grund, sie für Fahrschulen einzuschränken.

### **3. Elektronische Abwicklung des Führerscheinantrags**

Der Modellversuch eBD (elektronischer Bürgerdienst) hat gezeigt, dass neben den Fahrschulen und Kunden auch die Führerscheinstelle vom neuen Verfahren profitiert. Die Erfassungsarbeit verringert sich, zudem können die Anträge komfortabel am PC geprüft werden.

### **4. Wegfall des TÜV-Monopols (explizite Forderung nur vom BDFU)**

Wettbewerb fördert die Qualität der angebotenen Dienstleistung – das gilt auch für die Fahrerlaubnisprüfung und andere fahrerlaubnisrelevante Dienstleistungen des TÜVs. Es gibt keinen Grund für dieses Monopol. Und es ist auch nicht ersichtlich, warum nur Ingenieure die Prüfung abnehmen können. Ausgebildete Fachkräfte der Erwachsenenpädagogik mit Fachwissen im Bereich Verkehrssicherheit/Verkehrsrecht wären wesentlich geeigneter, da bei der Eignungsfeststellung eines Fahrerlaubnisbewerbers kein technisches, sondern psychologisches Know-how gefordert ist.

## **Mehr Effizienz in der Fahrausbildung**

Der Weg zur Fahrerlaubnis muss möglichst effizient sein: Einerseits sollen die Kosten für den Führerschein wenn überhaupt, dann nur moderat steigen, andererseits müssen Fahrschulen profitabel wirtschaften können, um moderne Verkehrssicherheitsarbeit leisten zu können. Gleichzeitig soll auf hohem Niveau ausgebildet werden – schließlich geht es um die Verkehrssicherheit. Unsere Reformvorschläge können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

### **1. Gruppenausbildung**

Zwei Fahrschüler können sich beim Praxisunterricht zu einem Tandem zusammenschließen. Während einer am Steuer ausgebildet wird, verfolgt der andere vom Rücksitz aus die Anweisungen des Fahrlehrers. Dies reduziert die Ausbildungszeit und somit auch die Kosten. Gleichzeitig kann die Maßnahme ein Baustein für ein höheres Ausbildungsniveau sein – die Fahrschüler können voneinander profitieren und mit dem Fahrlehrer zu zweit leichter kommunizieren.

### **2. Förderung von Elektro- / Hybrid Fahrzeugen in der Fahrausbildung**

Die praktische Ausbildung erfolgt zunächst innovativ und stressfrei auf einem Elektrofahrzeug (oder auch einem Pkw mit Automatikgetriebe). Der Fahrschüler kann sich vollständig auf den Verkehr konzentrieren – die Ablenkung durch das Kuppeln und Schalten entfällt. Erst wenn er sicher mit dem Fahrzeug umgehen kann, erfolgt der praktische Unterricht auf einem Auto mit Schaltgetriebe. Aufgrund unserer diesbezüglichen Erfahrungen verzichten wir auf die Neufassung der Automatikregelung.

### **3. Simulatorstunden als fahrpraktische Ausbildung anerkennen**

Per Simulator können nicht nur die Grundfertigkeiten, sondern auch besondere Gefährdungssituationen trainiert werden (hazard perception), die in der Realität nicht herbeigeführt werden können (Glatteis, kritische Überholssituationen, Straßenbahn, überraschend auf die Straße laufende Kinder, Handy als Ablenkung etc.). Es trägt der technischen Entwicklung Rechnung – auch zum Schutz der Umwelt und zur Ressourcenschonung –, Fahrstunden und Sonderfahrten sind auf einem Simulator mit zertifizierter Software bis zu einem bestimmten Anteil der Ausbildung anzuerkennen.

#### **4. Klasse-B-Prüfung mit Funk**

Wie beim Motorradführerschein kann auch die praktische Prüfung Klasse B per Funk erfolgen – dadurch erhöht sich die Ausbildungsqualität. Die Anmeldung zur Prüfung erfolgt erst dann, wenn die Fahrschüler auf den Sicherheit gebenden Fahrlehrer neben sich verzichten können.

#### **5. Ergänzung der arge tp 21 durch eine arge Ausbildung**

Pro Theorieprüfung wird ein weiterer Euro erhoben. Er fließt in einen Topf, aus dem Forschungsaufträge zur Weiterentwicklung der Fahrausbildung erteilt werden können. Ziel der durch den TÜV und die Dekra getragenen Arbeitsgemeinschaft arge tp 21 ist es lediglich, die Qualität von Fahrzeug- und Fahrerlaubnisprüfungen zu sichern und zu erhöhen. Das greift zu kurz. Eine arge Ausbildung wäre ein wichtiger Schritt zur Verbesserung der professionellen Fahrausbildung.

#### **6. Datenschutz**

Die Nutzung neuer Medien ist unerlässlicher Bestandteil einer modernen professionellen Fahrerlaubnis-Ausbildung. Im Rahmen des praktischen Unterrichts – insbesondere bei Lernfahrten im Pkw – ist die Anfertigung von Ton- und Videoaufnahmen, die später gemeinsam mit den Fahrschülern kritisch analysiert werden, sinnvoll und notwendig. Fahrschülern muss deshalb schon bei der Anmeldung eine Einverständniserklärung zur Unterschrift vorgelegt werden.

#### **7. Entwicklung eines durchgehenden Curriculums**

Der BDFU und die VPA entwickeln gemeinsam mit anderen ein Curriculum zur Fahrausbildung, das eine Ausbildung nach dem neuesten Stand der Wissenschaft mit starker Verzahnung von Theorie und Praxis gewährleistet, ohne dass sich die Kosten für die Ausbildung erhöhen.

## **Obligatorische Fortbildung als Voraussetzung für den Erhalt der Fahrlehrerlaubnis**

Dass die Fahrlehrerausbildung dringend reformiert werden muss, hat der BDFU und die Moving in ihrem Thesenpapier „Die Fahrlehrerausbildung als Karriere-Modell“ vom März 2015 bereits ausführlich dargestellt. Die Reformvorschläge zielen auf die Modernisierung der Ausbildung mit Ausrichtung auf die Erfordernisse der Zukunft, die Öffnung des Zugangs zum Beruf für einen größeren Bewerberkreis, insbesondere auch für Frauen, sowie die Entwicklung von Karriere-chancen, die den Beruf attraktiver machen.

Gleichzeitig hat der Gesetzgeber aber zu gewährleisten, dass die bereits ausgebildeten Fahrlehrer nicht auf Basis eines veralteten Wissens unterrichten, sondern sich regelmäßig fortbilden – wie in vielen anderen Branchen, in denen die laufende obligatorische Fortbildung eine Selbstverständlichkeit ist. Schließlich können in unserer schnelllebigen Zeit nur Fahrlehrer, die auf der Höhe der Zeit sind, Schüler verkehrssicher ausbilden. Stichworte sind die multimodale Mobilität, Fahrerassistenzsysteme, spezielle Erfordernisse bei elektrisch angetriebenen Fahrzeugen oder auch Beratung und Hilfe bei Fahreignungszweifeln.

Die nachgewiesene regelmäßige Teilnahme an Fortbildungen muss Voraussetzung für den Erhalt der Fahrlehrerlaubnis sein!

Ausgehend von unserem Karrieremodell muss die Fortbildung – wie auch deren Inhalte – an den einzelnen Karrierestufen ausgerichtet sein; je höher die Qualifikation des Fahrlehrers, desto höher das Niveau der Fortbildung. Doch ob Karrieremodell oder nicht: Auf die gesetzliche Verankerung der Fortbildungspflicht – ähnlich wie bei ASF-Seminaren – kann nicht verzichtet werden. Der Gesetzgeber hat einen Themenkatalog zu entwickeln, der alle wichtigen Bereiche abdeckt (Pädagogik, Betriebswirtschaft, Technik), und aus dem die Anbieter entsprechende Seminare entwickeln können.





International Road Safety Association e.V.

**BDFU**

Bundesverband deutscher  
Fahrschulunternehmen e.V.

Falls Sie Fragen haben oder weitere Informationen benötigen,  
wenden Sie sich bitte an:

MOVING  
International Road Safety Association e. V.  
Schumannstraße 17  
10117 Berlin  
Telefon +49 30 25 74 16 70  
[info@moving-roadsafety.com](mailto:info@moving-roadsafety.com)  
[www.moving-roadsafety.com](http://www.moving-roadsafety.com)

BDFU  
Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V.  
Landhausstraße 45  
70190 Stuttgart  
Telefon: 0711-28565656  
[info@bdfu.org](mailto:info@bdfu.org)  
[www.bdfu.org](http://www.bdfu.org)