

## **Jahrestagung des BDFU**

**am 26. April 2013 im Neckarforum in Esslingen**

### **Zusammenfassung der Podiumsdiskussion**

**Blick in die Zukunft: „Vor welchen Herausforderungen und Chancen steht der Berufsstand der Fahrlehrer und deren Unternehmerschaft in Deutschland“.**

Podiumsteilnehmer:

Frau Renate Bartelt-Lehrfeld (BMVBS Referat LA 21)

Herr Peter Lehnert (Vogel-Verlag)

Herr Matthias Wimpff (ACADEMY Holding AG)

Herr Nils Hartig (Fortbildung 33)

Herr Bernd Brenner (DVPI)

Herr Rainer Zeltwanger (BDFU)

Moderation Herr Erich Trugenberger (BDFU)

**Im Rahmen dieser Podiumsdiskussion wurden 6 zentrale Themen erörtert:**

## **I. Stand der Umsetzung des Eckpunktepapiers der Bund-Länder-Gruppe zur Reform des Fahrlehrerrechts**

Die Verkehrsministerkonferenz hat das vom Land Baden-Württemberg erarbeitete Eckpunktepapier der Bund-Länder-Gruppe zur Reform des Fahrlehrerrechts einstimmig angenommen. Dem von Frau Bartelt-Lehrfeld geleiteten Referat LA 21 wurde ein Arbeitsauftrag zum Handeln erteilt, der aber aus Personalmangel bisher nicht erfüllt werden konnte.

Ab Herbst wird die Umsetzung des Eckpunktepapiers nun aber vorrangiges Projekt des Referats sein. Obwohl nicht alle Länder aktiv an der Entwicklung der im Papier zusammengefassten Reformvorschläge mitgearbeitet haben, ist davon auszugehen, dass es keine großen Streitigkeiten mehr geben wird, weil das Papier zum einen von allen Fahrlehrerverbänden und zum anderen von allen Bundesländern mitgetragen wird. Daher wird die Reform des Fahrlehrergesetzes unabhängig vom Ergebnis der Bundestagswahlen vom Ministerium umgesetzt. Es ist damit zu rechnen, dass die Anhörungen und Beratungen des zu erarbeitenden Gesetzentwurfes rund ein Jahr dauern werden. Damit könnte das Reformpaket etwa Mitte der nächsten Legislaturperiode verabschiedet werden.

## **II. Stand der Reform des Flensburger Punktesystems**

Der Bundesrat wird die geplanten Änderungen am 7. Juni abschließend beraten und nach Auffassung von Frau Bartelt-Lehrfeld mit großer Wahrscheinlichkeit verabschieden. Sechs bis neun Monate nach seiner Verkündung wird das Gesetz in Kraft treten. Eingeführt wird damit auch ein Fahreignungsseminar, das im Zusammenhang mit einer Verwarnung angeordnet wird.

Nach welchem Schlüssel alte Punkte auf das neue System umgerechnet werden, ist bislang noch nicht abschließend geregelt.

Eine freiwillige Seminarteilnahme mit einer Punktereduzierung wird vom Verkehrsausschuss gefordert.

Für die bestehenden Seminare wird es eine Übergangsfrist geben, nach deren Ablauf ausschließlich Fahreignungsseminare angeboten werden dürfen. Danach müssen die neuen angeboten werden. Während dieser Frist muss die Infrastruktur für ein flächendeckendes Angebot des neuen Seminartyps geschaffen werden. Bei der Anhörung im Bundestag wurde ein anschaulicher Film gezeigt, der nach der Verabschiedung des Gesetzes als Lehrfilm genutzt werden kann, um sich auf die neuen Anforderungen vorzubereiten.

### **III. Fahrschulrecht ändern:**

Bürokratie abbauen – unternehmerisches Handeln fördern

Die Unternehmen der Fahrschulbranche sind zu stark reglementiert. Bürokratische Hemmnisse müssen dringend abgeschafft werden. Das Eckpunktepapier der Bund-Länder-Gruppe enthält dazu bereits wichtige Vorschläge.

- **Filialbeschränkung aufheben:** Es muss möglich sein, ohne taktische Winkelzüge und Gründung diverser GmbHs zu wachsen und Filialen zu eröffnen. Das bedeutet aber keinesfalls, dass das Heil alleine in der Größe liegt – ein guter Weg kann auch die Spezialisierung und die Konzentration auf ein bestimmtes Segment sein.
- **Kooperationen ermöglichen:** Es steht außer Frage, dass bei der Reform des Fahrlehrerrechts entsprechende Erleichterungen eingeführt werden (siehe Eckpunktepapier der Bund-Länder-Gruppe). Fahrschulen können dann untereinander Partnerschaften schließen (eine Fahrschule übernimmt zum Beispiel die Motorrad- und die Partnerfahrschule die Lkw-Ausbildung). So ist es möglich alle Anforderungen der Kunden abzudecken und dennoch eine hohe Qualität zu bieten.
- **Neuregelung der Fahrlehreraus- und -weiterbildung:** Die Branche braucht qualifizierten Nachwuchs. Deshalb müssen die Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf neu geregelt und die Qualität der Ausbildung verbessert werden. (Auch hierzu enthält das Eckpunktepapier Vorschläge.)

- Wichtig für Fahrlehrer sind fundierte pädagogische und betriebswirtschaftliche Kenntnisse.
- Die Anforderungen an die Ausbildung müssen gesteigert werden. Durchfallquoten, wie sie bei anderen Ausbildungen durchaus üblich sind, verbessern das Niveau der Absolventen und das Image der Ausbildung. („Nicht jeder schafft es, Fahrlehrer zu werden.“)
- Eine Ausbildung im dualen System – ähnlich wie bei Lehrberufen im Handwerk – würde eine optimale Verzahnung von Theorie und Praxis gewährleisten. Möglich wäre dann auch eine stufenweise Ausbildung mit unterschiedlichen Zugangsvoraussetzungen. Wer eine Fahrschule führen will, müsste zum Beispiel eine Unternehmerprüfung ablegen – das Handwerk löst dies durch die Ausbildung vom Gesellen zum Meister.

## IV. Fahrausbildung modernisieren

Beim Deutschen Verkehrsgerichtstag in Goslar wurde ein Rahmenkonzept zur Verbesserung der Ausbildung von Fahrschülern vorgestellt. Die Fahrausbildung soll vom Grundsatz her neu ausgerichtet werden. Durchgesetzt werden können Änderungen aber nur, wenn deutlich wird, welchen konkreten Nutzen sie bringen.

- **Verzahnung von Theorie und Praxis:** Sie ist zwar heute gefordert, wird von den Fahrschülern aber oft verweigert und kann von den Fahrschulen kaum erzwungen werden. Zudem ist Rechtssicherheit nicht gegeben, weil ein Verstoß gegen entsprechende Regelungen unterschiedlich sanktioniert wird.  
Eine zeitliche und inhaltliche Verzahnung von Theorie und Praxis kann ein probates Mittel für mehr Verkehrssicherheit sein. Organisiert man sie intelligent, bindet man zudem die Schüler an die Fahrschulen und verhindert, dass der Theorieunterricht womöglich von den Fahrschulen losgelöst wird, wie das heute bereits in Italien und der Schweiz der Fall ist.
- **Praktische Prüfung:** Während die Theorieprüfung modernisiert wurde, läuft die praktische Prüfung seit Jahrzehnten gleich ab. Die Bundesanstalt für Straßenwesen arbeitet gerade an einem neuen Prüfprotokoll und Versuchen mit Tablet-PCs. Ziel ist es, zum einen die Qualität zu verbessern und zum anderen die Transparenz zu erhöhen. Derzeit laufen noch Feinabstimmungen, dann müssen die Prüfer geschult werden. Im Laufe des nächsten Jahres kann das System eingesetzt werden.

Wie bei der praktischen Prüfung auf dem Motorrad auch beim Pkw-Führerschein eine begleitende Prüfung einzuführen, würde die Qualität der Ausbildung erhöhen. Fahrschüler entscheiden sich für weitere Stunden, wenn sie sich unsicher fühlen und wissen, dass sie bei der Prüfung ohne den Fahrlehrer auskommen müssen der mit dem Prüfer im zweiten Fahrzeug hinterherfährt. Fahrlehrer werden es sich gut überlegen, ob sie einen Schüler eher früher oder später zur Prüfung anmelden. Zudem kann dies zur Förderung der Elektromobilität beitragen, denn batterieelektrisch angetriebene Autos sind oft Zweisitzer – Fahrlehrer, Prüfer und Fahrschüler finden also nicht alle Platz.

- AG Fahrausbildung: Dekra und Tüv haben bereits eingeführt, dass bei jeder Prüfung ein Euro als Abgabe zur Weiterentwicklung der Theorieprüfung erhoben wird. Zöge man diesen Betrag auch bei jeder Praxisprüfung ein, käme jährlich eine Summe von rund einer Million Euro zusammen, die man für die Weiterentwicklung der praktischen Ausbildung einsetzen könnte.

## **V. Fahrschule der Zukunft: Marketingstrategien entwickeln**

Nicht nur der Gesetzgeber, sondern auch die Branche selbst ist gefragt. Sie muss zumindest den Spielraum für unternehmerisches Handeln ausschöpfen, der ihr heute schon gegeben ist.

Unternehmerisches Denken und Handeln ist gefordert. Denn die Zahl der Führerscheinabsolventen geht im Zusammenhang mit der demografischen Entwicklung in Deutschland zurück. Zudem hat der Führerschein für junge Erwachsene nicht mehr die gleiche Bedeutung wie noch vor einigen Jahren. Das bedeutet für Fahrschulen, dass sie einem schrumpfenden Markt in Ihrem Kerngeschäft zu begegnen haben.

Eine Lösung könnte sein, sich nicht mehr als reine Ausbildungsstätte zu positionieren, sondern als Mobilitätskompetenzzentrum aufzutreten – von der Wiege bis zur Bahre. Denkt man derart um, kann das Dienstleistungsportfolio gespreizt werden; die Fahrschule kann sich breiter aufstellen.

Macht man Qualität messbar, ist sie auch darstellbar. So kann man sich leichter positionieren und vom Wettbewerb abheben. Kreiert man neue Produkte, sind die Preise schwerer vergleichbar.

Schlussendlich geht es darum, ein Gespür für Trends zu entwickeln und neue Bedürfnisse zu wecken, Nischen zu suchen und sie zu besetzen. Jedes Segment muss mit einem exakt zugeschnittenen Angebot zielgruppengerecht und mit Fingerspitzengefühl angesprochen werden. Einige Beispiele



- Zielgruppe Ältere (Auto): Das Segment ist schwer zu entwickeln, weil die Zielgruppe einerseits nicht als 50+ oder Best Ager identifiziert und angesprochen werden will und es zudem keinen gesetzlichen Zwang zur Schulung von Senioren gibt.
- Zielgruppe Ältere (Motorrad): Männer, die sich in höherem Alter nach langer Abstinenz ein Motorrad kaufen, wollen nicht in eine Schule gehen, um ihre Fahrkünste aufzufrischen. Lösung könnte sein, sich mehr als Coach und Trainer, denn als Lehrer zu positionieren.
- Zielgruppe Zuwanderer: Seit der Eurokrise ist Deutschland verstärkt ein Einwanderungsland. Migranten müssen sich mit dem Verkehrsrecht hier bei uns vertraut machen.

Differenziert sich die Branche stärker, bietet dies auch neue Karrierechancen für Fahrlehrer. Heute gibt es diese nur im Bereich der Klassen C und D, wenn Fahrlehrer z.B. den Fuhrpark großer Unternehmen managen.

## **VI. Das Image der Branche verbessern**

Die Branche hat keinen guten Stand. Fahrlehrer zu sein ist für den Nachwuchs nicht unbedingt ein Traumberuf. Es geht also darum, den Stellenwert der Branche in der Gesellschaft zu stärken.

Die Reform der Ausbildung ist ein Schritt in die richtige Richtung. Gut ausgebildete Fahrlehrer sind die Voraussetzung dafür, dass Fahrschulen eine qualifizierte und moderne Ausbildung ihrer Fahrschüler gewährleisten können.

Wichtig ist aber auch eine gute Öffentlichkeitsarbeit. Der Führerschein darf nicht nur als Kostenfaktor gewertet werden. Der Aspekt der Verkehrssicherheit muss stärker in den Vordergrund gestellt werden.

Schlussendlich hat es die Branche selbst in der Hand, ihr Ansehen in der Gesellschaft zu verbessern – mit einem modernen, professionellen Auftreten, guter Beratung und innovativen Angeboten für unterschiedlichste Zielgruppen.

Esslingen, April 2013

**BDFU Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e.V.**  
Landhausstr. 45, 70190 Stuttgart, **Tel.** +49 (0)711- 28 56 56 56, **Fax** +49 (0)711- 28 56 56 28  
[www.bdfu.org](http://www.bdfu.org), [info@bdfu.org](mailto:info@bdfu.org)  
**Vorsitzender** Rainer Zeltwanger