MOVING ist eine Interessenvereinigung europäischer Verkehrsverlage und Unternehmungen, die im Bereich der Fahrerlaubnisausbildung tätig sind. MOVING möchte durch weitergehende Professionalisierung der Fahrerlaubnis-Ausbildung in allen Führerschein-Klassen sowie Förderung von Verkehrserziehung einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Impressum/Herausgeber:
MOVING International Road Safety Association e. V.
Schumannstraße 17, 10117 Berlin
T: +49 (0) 30 25 74 16 70
E: info@moving-roadsafety.com
www.moving-roadsafety.com
Stand: Oktober 2015
Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

© Foto Titel: kalafoto / www.fotolia.com

MOVING

International Road Safety Association e.V.

communicating road safety

© Fotos: artjazz / www.fotolia.co, kakkoto / www.fotolia.com

International agieren, national profitieren. Warum MOVING für Fahrschulen immer wichtiger wird.

Mobilität und Sicherheit im Straßenverkehr sind zwei untrennbar miteinander verbundene Begriffe. Mobilität ist die Grundlage für den freien Verkehr von Menschen und Waren. Nicht zuletzt ermöglicht sie auch Dienstleistungen verschiedener Art. Dabei ist zu beachten, dass es allen EU-Bürgern möglich sein muss, auch in Zukunft individuell mobil zu sein.

MOVING ist eine Interessenvereinigung europäischer Verkehrsverlage und Unternehmungen, die im Bereich der Fahrerlaubnisausbildung tätig sind. MOVING möchte die Erziehung und Bildung in den Bereichen Verkehrssicherheit, Verkehrsschulung und Verkehrserziehung fördern und damit einen Beitrag zugunsten der Verkehrssicherheit leisten. Denn immer noch sterben täglich viele Menschen auf europäischen Straßen: Im Jahr 2014 starben mehr als 25.000 Menschen auf den Straßen Europas und mehr als 200.000 Menschen wurden im Straßenverkehr schwer verletzt. Für die Gesellschaft sind damit neben dem Leid der Opfer und deren Angehörigen auch enorme Kosten verbunden. Mit einer Reihe von Maßnahmen will die EU die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um die Hälfte reduzieren. Deutschland konnte die Zahl der Verkehrstoten in den vergangenen Jahrzehnten zwar deutlich senken, jedoch nimmt die Zahl in den letzten Jahren nicht mehr so stark ab wie früher und zuletzt gab es 2014 wieder einen leichten Zuwachs von 1,1 %. MOVING unterstützt die Strategie „Vision Zero". Von diesem Ziel der Vermeidung von Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr sind wir in Deutschland trotz aller Verkehrssicherheitsmaßnahmen noch weit entfernt. All unsere Bemühungen um eine Verbesserung der Fahrausbildung haben zum Ziel, die Benutzung von Straßen und Verkehrsmitteln für alle Teilnehmer so sicher zu gestalten, dass es keine Verkehrstoten und Schwerverletzen mehr gibt.

Um die Sicherheit im Straßenverkehr zu erhöhen, müssen alle am Straßenverkehr Beteiligten in mögliche verkehrspolitische Maßnahmen integriert werden. Denn letztlich hängt die Sicherheit im Straßenverkehr von den handelnden Personen und vom Verhalten der Verkehrsteilnehmer ab. Selbst die besten technischen Maßnahmen und Möglichkeiten müssen von Menschen bedient und akzeptiert werden. Sowohl die Infrastruktur als auch die Fahrzeuge müssen dabei verkehrsteilnehmerfreundlich gestaltet werden.

Eine sehr wichtige Grundlage für das „richtige" Verhalten im Straßenverkehr wird schon in der Verkehrserziehung und später in der Fahrausbildung in der Fahrschule gelegt. Neue technische Entwicklungen, die demografische Entwicklung in Deutschland und steigende Anforderungen an den Klimaschutz werden die Mobilität von heute stark verändern. Damit sind auch die Anforderungen an die Verkehrsteilnehmer neu zu definieren und die Fahrausbildung muss optimiert werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine nachhaltig gute Fahrausbildung nur in professionellen und gut ausgestatteten Fahrschulen erfolgen kann. MOVING macht sich stark für eine moderne Fahrausbildung, von der alle Fahrschüler und Verkehrsteilnehmer ein Leben lang profitieren.

Der Unterricht in den Fahrschulen sollte optimal auf die Bedürfnisse der Kunden abgestimmt sein und mit modernen Lehr- und Lernmitteln sowie anderen Dienstleistungen unterstützt werden. Wir setzen uns für eine Anpassung der Ausbildung von Fahrlehrern ein. Auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen müssen verbessert werden, um die Fahrschulen fit für die Zukunft und den Beruf des Fahrlehrers wieder attraktiver zu machen.

Das Präsidium besteht aus 3 Mitgliedern: Präsident Jörg-Michael Satz, Vizepräsidentin Ina Giljohann und Vizepräsident Peter Lehnert.

Die Mitglieder des Präsidiums bringen ihre langjährige Erfahrung im Fahrschulsektor als Experten in nationale und internationale Arbeitsgruppen ein und beteiligen sich an aktuellen Diskussionen, zum Beispiel durch das Erstellen von Stellungnahmen und das Halten von Vorträgen auf Konferenzen. Ihre Arbeit wird mit allen Mitgliedern der Interessengemeinschaft regelmäßig abgestimmt. Dabei kann auf Erfahrungen aus sechs europäischen Ländern zurückgegriffen werden.

Mitglieder

ACADEMY Holding AG, Codes Rousseau S.A., DATAPART Factoring GmbH, DVPi Fahrlehrer Fachschule Frankfurt am Main GmbH, DVPi Gesellschaft für Verkehrspädagogik mbH, Editions La Baule S.A., EsseBi Italia srl, Editorial Tráfico Vial S.A. (ETRASA), ffs Fahrlehrer Fachschule, Hubert Ebner Verlags GmbH, MOBIL-Verlags GmbH, Planète Permis, Springer Fachmedien München GmbH, Springer Transport Media Schweiz GmbH, Verlag Heinrich Vogel, Wendel-Verlag GmbH.

Assoziierte Mitglieder

BDFU, vpa Verkehrsfachschule GmbH, Firmengruppe Zöllner.

Präsident
Jörg-Michael Satz

Vizepräsidentin
Ina Giljohann

Vizepräsident
Peter Lehnert

Die Arbeit von MOVING

MOVING Arbeitsgruppen

In unseren eigenen Arbeitsgruppen vertiefen wir die Diskussionen über die Themen Fahrausbildung, Fahrlehrerausbildung und Berufskraftfahrerqualifikation.

- BKF-Sitzungsreihe ad hoc AG BKF
- AG Fahrlehrerausbildung
- AG Curriculum für die Fahrausbildung

Außerdem verfasst MOVING Stellungnahmen zu geplanten Gesetzesreformen und ist Mitglied in der Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger" der BASt.

Internationale Arbeit

Auf europäischer Ebene arbeitet MOVING mit zahlreichen Organisationen, Verbänden und Vereinen zusammen und ist Mitglied bei CIECA und ETSC. Wir haben an internationalen Projekten und Expertenrunden teilgenommen und werden diese Arbeit ab 2016 noch intensivieren.

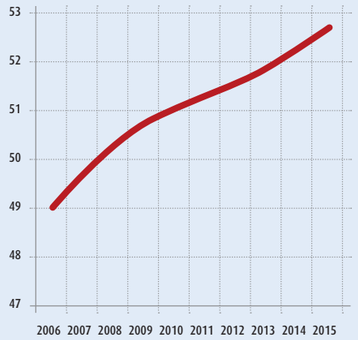
Projekte

- MOVING hat eine Studie zur Integration von Fahrsimulatoren in die Fahrausbildung in Auftrag gegeben. Noch im Laufe des Jahres 2015 rechnen wir mit ersten Ergebnissen.
- Zudem erstellen wir einen eigenen MOVING-Branchenreport.
- Mit dem Fahrschulbarometer haben wir ein Instrument geschaffen, um die Geschäftslage und die Stimmung der Fahrschulunternehmen in Deutschland abzubilden.
- Unsere monatlich wechselnden Umfragen auf unserer Webseite sollen einen Einblick in die branchenrelevanten Themen und Trends bieten.
- Wir unterstützen seit 2015 das Symposium „Berufskraftfahrer: Aus- und Weiterbildung."

Fahrlehrerüberalterung: Der Nachwuchs in Deutschland fehlt.

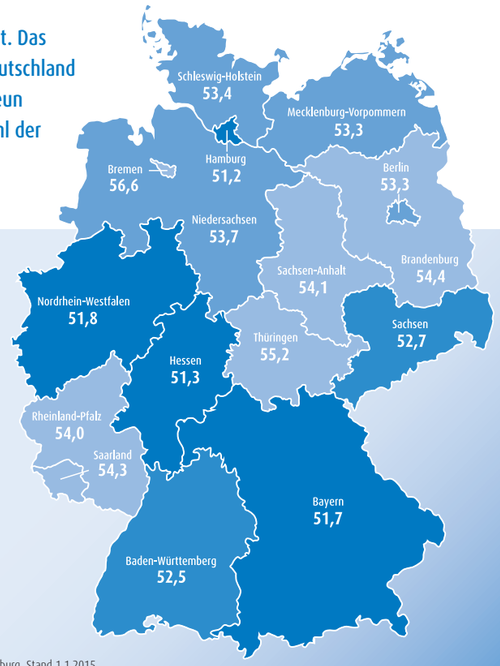
Die Fahrlehrer in Deutschland werden immer älter – und der Nachwuchs fehlt. Das zeigt die neue Statistik des KBA. Das Durchschnittsalter der Fahrlehrer in Deutschland steigt seit 2006 kontinuierlich an und liegt 2015 bei knapp 53 Jahren. Vor neun Jahren betrug das Durchschnittsalter noch 49 Jahre. Gleichzeitig sank die Zahl der Fahrlehrer in den letzten drei Jahren um 4,6 %.

Durchschnittsalter der Fahrlehrer* in Deutschland 2006-2015 (* bis 74 Jahre)



Altersdurchschnitt Fahrlehrer/innen in Deutschland

Bundesland	Ø-Alter
Bremen	56,6
Thüringen	55,2
Brandenburg	54,4
Saarland	54,3
Rheinland-Pfalz	54,0
Sachsen-Anhalt	54,1
Niedersachsen	53,7
Mecklenburg-Vorpommern	53,5
Schleswig-Holstein	53,4
Berlin	53,3
Sachsen	52,7
Baden-Württemberg	52,5
Nordrhein-Westfalen	51,8
Bayern	51,7
Hessen	51,3
Hamburg	51,2



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Stand 1.1.2015

Seit dem Jahr 2012 werden Fahrlehrer über 74 Jahre nicht mehr statistisch erfasst. Das waren im Jahr 2011 immerhin noch etwa 1.500 Personen. Würde man diese Personen, die ja eine gültige Fahrlehrerlaubnis besitzen, dazuzählen, wäre das Durchschnittsalter der Fahrlehrer noch höher.

Betrachtet man die einzelnen Bundesländer, so sieht man, dass es Bundesländer gibt, in denen das Durchschnittsalter deutlich höher oder niedriger ist als im Deutschland-Durchschnitt. In Hamburg und Hessen sind die Fahrlehrer nur rund 51 Jahre alt, in Bremen fast 57 Jahre.

Gründe für die regionalen Unterschiede sind uns nicht bekannt. Sicherlich spielt die zukünftige Bevölkerungsentwicklung eine Rolle. Auch dürfte ein höherer Frauenanteil zu einem niedrigeren Durchschnittsalter der Fahrlehrerschaft beitragen, da das Durchschnittsalter der weiblichen Fahrlehrer derzeit bei etwa 44 Jahren liegt und damit unter dem ihrer männlichen Kollegen von 53,5 Jahren.

Der Frauenanteil in diesem Beruf liegt derzeit übrigens bei 8,6 %.

Betrachtet man die Altersstruktur genauer, ergibt sich folgendes Bild: Der Anteil der Fahrlehrer, die noch nicht 50 Jahre alt sind, beträgt gerade einmal 38,52 %. Im Umkehrschluss sind 61,48 % der Fahrlehrer heute 50 Jahre und älter.

Unterstellt man ein Renteneintrittsalter von 65 Jahren, so würden über 60 % der Fahrlehrer in den nächsten 15 Jahren in den Ruhestand gehen. Diejenigen, die nachkommen, können die entstehende Lücke nicht füllen. In Deutschland sind 14.500 Fahrlehrer 60 Jahre alt und älter – das sind 31,57 %.

In Bremen liegt der Anteil der Fahrlehrer, die 60 Jahre und älter sind, sogar bei fast 43 %. In Hessen sind es dagegen nur 26 %. Es gibt also auch hier regionale Unterschiede.

Die Fahrlehrerbranche hat nicht nur zu wenig Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen, sondern auch ein massives Nachfolgeproblem.

FAZIT

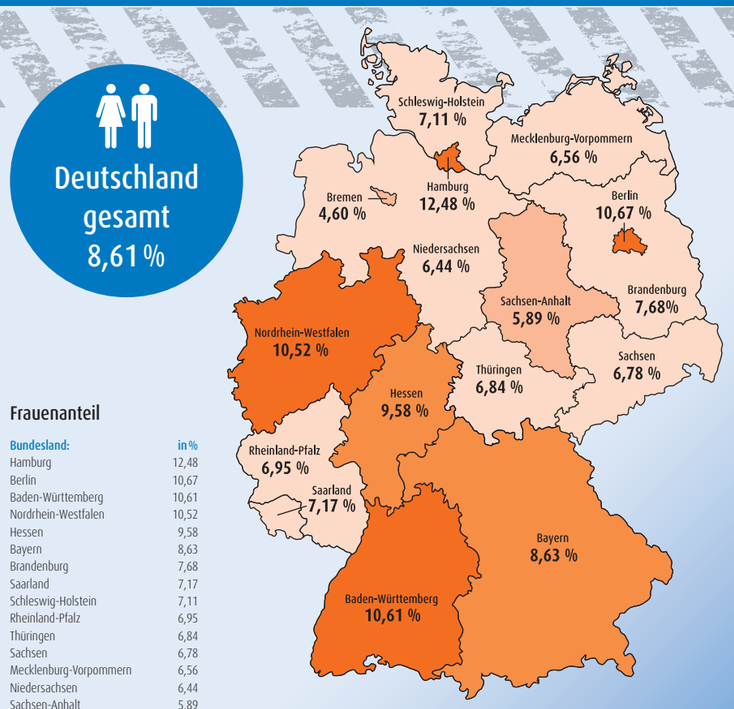
- Es gibt immer weniger Fahrlehrer in Deutschland.
- Das Durchschnittsalter ist bereits heute hoch und steigt weiter.
- Es gibt regionale Unterschiede hinsichtlich des Durchschnittsalters.
- Der Frauenanteil im Berufsstand ist gering und regional unterschiedlich.
- Der Fahrlehrerberuf ist ein Engpassberuf.
- Die Fahrlehrerbranche hat ein Nachfolgeproblem, das sich zukünftig noch verschärfen wird.

© Foto: Saenjo / www.fotolia.com

Frauenanteil und junge Fahrlehrer

Die vom Kraftfahrtbundesamt veröffentlichten Zahlen über Personen mit Fahrlehrerlaubnis zeigen große regionale Unterschiede beim Frauenanteil. Demzufolge liegt der Anteil der Frauen in Ländern wie Hamburg, Berlin, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen überdurchschnittlich hoch mit über 10 %. In anderen Bundesländern liegt der Anteil mit knapp über 6 % deutlich unter dem Durchschnitt von 8,61 %. Das Land mit dem geringsten Frauenanteil unter den Fahrlehrern ist jedoch mit Abstand Bremen. Dort liegt der Anteil der Frauen bei ca. 4,6 % und ist damit nur gut ein Drittel so hoch wie der in Hamburg.

Der Beruf des Fahrlehrers gehört nach einer Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln zu den sogenannten Engpassberufen. Das Institut ermittelt dafür regelmäßig aus Zahlen der Bundesagentur für Arbeit (BA) die „Knappheit" bestimmter Fachkräfte. Zur Verminderung der Engpassproblematik schlägt das Institut u. a. eine Erhöhung des Frauenanteils vor. Der Anteil der Frauen im Fahrlehrerberuf ist zwar in den letzten Jahren gestiegen, jedoch liegt er noch deutlich unter 10 % bei 8,61 % im Jahr 2015, allerdings mit regionalen Unterschieden. In Ländern wie Hamburg, Berlin, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen liegt der Anteil der Frauen bei über 10 %. In anderen Bundesländern liegt der Frauenanteil mit knapp über 6 % deutlich unter dem Durchschnitt. Die Erfahrung aus Interessentengesprächen für den Fahrlehrerberuf der letzten Jahre hat deutlich gezeigt, dass viele weibliche Interessenten vor den Zugangsvoraussetzungen (Führerscheinbesitz der Klassen A und C) zurückschrecken. Neben der Analyse zur Erklärung der regionalen Unterschiede des Frauenanteils im Fahrlehrerberuf bedarf es bestimmt einer Neugestaltung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf. MOVING hat in einer eigenen Arbeitsgemeinschaft ein Karrieremodell für die Fahrlehrerausbildung vorgelegt.



Frauenanteil

Bundesland:	in %
Hamburg	12,48
Berlin	10,67
Baden-Württemberg	10,61
Nordrhein-Westfalen	10,52
Hessen	9,58
Bayern	8,63
Brandenburg	7,68
Saarland	7,17
Schleswig-Holstein	7,11
Rheinland-Pfalz	6,95
Thüringen	6,84
Sachsen	6,78
Mecklenburg-Vorpommern	6,56
Niedersachsen	6,44
Sachsen-Anhalt	5,89
Bremen	4,60

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, Stand 1.1.2015

Fahrlehrerausbildung – unser Karrieremodell

Der Fahrlehrerberuf steuert sichtbar und nachweislich auf einen bedrohlichen Nachwuchsmangel zu. Ältere Kolleginnen und Kollegen finden schon heute kaum einen Nachfolger, dem sie ihren Betrieb übergeben könnten; Fahrschulen in Ballungszentren suchen händeringend nach qualifizierten Mitarbeitern.

© Foto: stockWERK / www.fotolia.com

Die Gründe dafür sind vielschichtig: Die Branche muss sich seit einigen Jahren immer stärker dem Wettkampf um Fachkräfte stellen. Der Fahrlehrerberuf hat aber kein gutes Image und erscheint zudem wegen seiner Arbeitsbedingungen und Verdienstmöglichkeiten unattraktiv. Der Zugang zum Beruf ist aufwändig und die Ausbildung kostenintensiv.
Der Beruf muss weiterhin ein Weiterbildungsberuf bleiben – und ein Karriereangebot für erfahrene Berufstätige werden. Die Gleichsetzung der Fahrlehrerausbildung mit dem Erwerb des Meisterstatus steht dabei zum einen für gesellschaftliche Anerkennung und ermöglicht zum anderen die Finanzierung der Ausbildung über das Meister-BAföG.

Zugangsvoraussetzungen

Der Zugang zur Ausbildung muss erleichtert werden, unnötige Zugangshürden sind abzuschaffen – insbesondere die Erfordernis des Vorbesitzes der Fahrerlaubnisklassen A und C. Sie werden von den meisten Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern nur selten gebraucht. Für den Einstieg in den Beruf sind sie nicht zwingend erforderlich. Streicht man die Vorschrift, reduzieren sich auch die Kosten um 4.000 bis 6.000 Euro, was wiederum die Zugangshürden senkt. Durch diese Maßnahme wird sich gewiss auch die Zahl weiblicher Fahrlehrer erhöhen.

Ausbildung

Bisherige Ausbildungsinhalte können gestrafft und von überflüssigem Ballast befreit werden. Das schafft Raum für weitere wichtige Inhalte und Kompetenzen. Dann reichen zwölf Monate für eine deutlich verbesserte Basisausbildung – ein Zeitraum, der von den meisten Interessenten organisiert und finanziert werden kann. Sie sollte auch deshalb nicht länger dauern, weil sonst bisherige Förderungsformen nicht mehr möglich wären. Unser Karrieremodell richtet sich insbesondere an diejenigen, die sich beruflich neu orientieren möchten.

Unser Karrieremodell im Überblick

Fahrschulerlaubnis

3 Jahre Berufspraxis

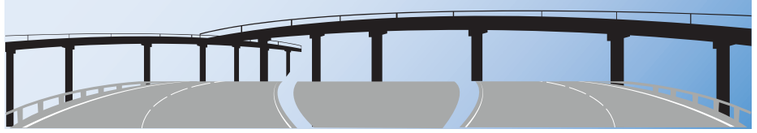
Fahrlehrerlaubnis

Fahrschulleiter (BE, A, CE, DE)
- Fahrschulinhaber
- verantwortlicher Leiter
- betriebswirtschaftliche Führung eines Fahrschulbetriebes

Pädagogischer Ausbildungsleiter (BE, A, CE, DE)
- Ausbildungsfahrlehrer
- Anleitung und Überwachung
- pädagogische Leitung von Betriebsstellen

Fahrlehrer A, CE, DE (spezialisierte Lehrkräfte)
- Praxisausbildung AM, A1, A2, A, C1/C1E, C/CE, L, T, D1/D1E, D/DE
- klassenspezifischer Theorieunterricht

Fahrlehrer BE (Basisausbildung)
- Praxisausbildung B, BE, B96
- Theorieunterricht Grundwissen
- klassenspezifischer Theorieunterricht

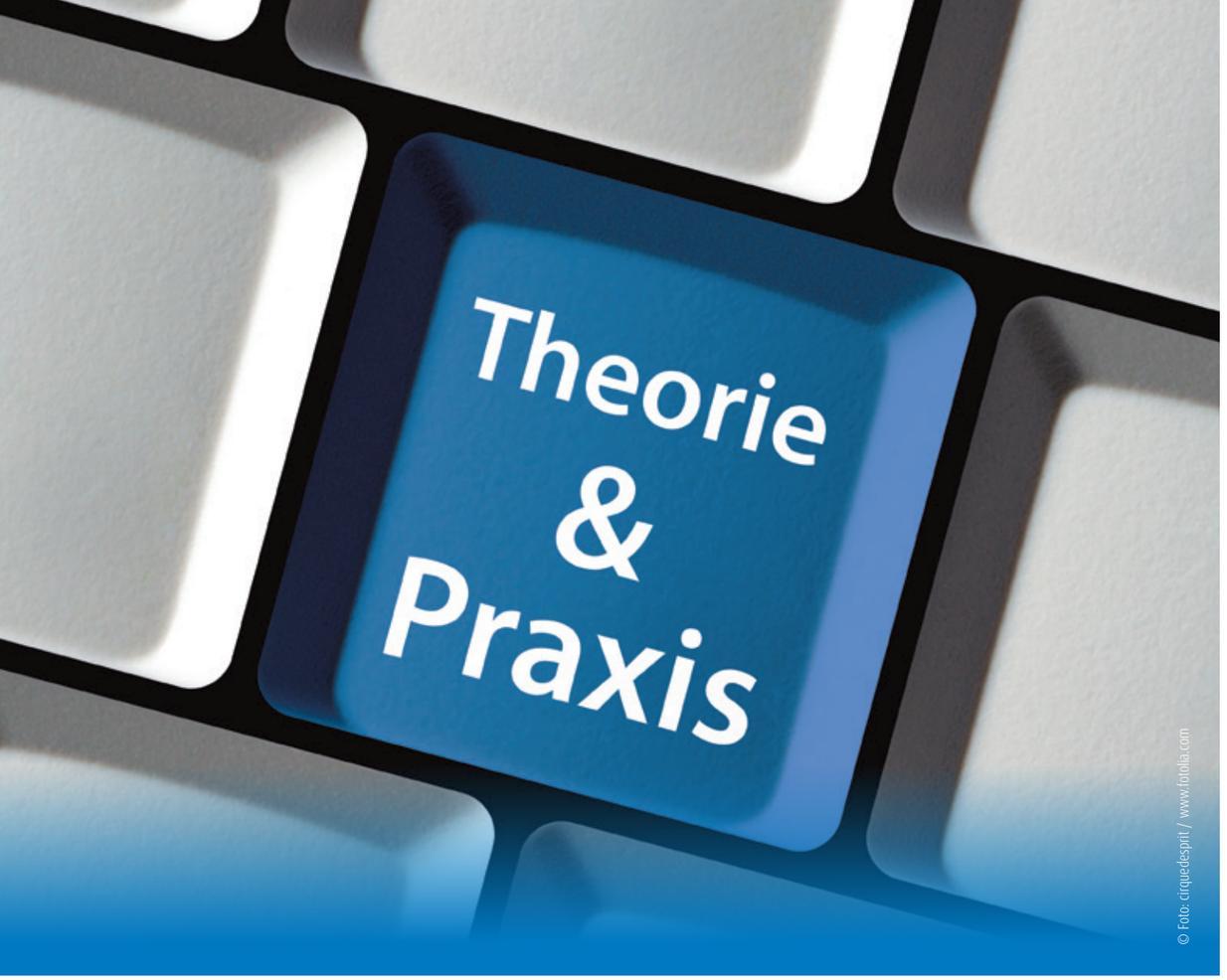


1. Als Win-win-win-Modell bietet es dem beruflichen Nachwuchs neue Optionen.
2. Die Qualität der Ausbildung erhöht sich.
3. Dies wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit der Fahranfänger aus.

Alles zusammen trägt dazu bei, dass sich das Image des Berufsstandes verbessert.
Zudem eröffnen sich den Fahrlehrern durch unser Karrieremodell weitere berufliche Chancen im Seminarbereich sowie in der Beratung.

Die wichtigsten Reform-Ziele

- Modernisierung der Ausbildung und Ausrichtung auf die Erfordernisse der Zukunft.
- Öffnung des Zugangs zum Beruf für einen größeren Bewerberkreis – insbesondere auch für Frauen.
- Entwicklung von Karrierechancen, damit der Beruf attraktiver wird.



© Foto: cirquedesprit / www.fotolia.com

Fahrausbildung

Die Fahrausbildung in Deutschland ist detailliert geregelt. Trotzdem besteht Reformbedarf, insbesondere was den Inhalt und die Qualität der Ausbildung betrifft. Wir setzen uns für eine stärkere Verzahnung von Theorie- und Praxisausbildung ein. Dafür haben wir eine Arbeitsgruppe „Curriculum für die Fahrausbildung“ gegründet.

Wir unterstützen die Förderung von moderner Technologie in der Fahrausbildung (z. B. Simulatoren und Blended Learning), mit dem Ziel, die Fahrausbildung so zeitgemäß wie möglich zu gestalten und dadurch die Verkehrssicherheit der Fahranfänger zu verbessern. Hierzu beteiligen wir uns an der Projektgruppe „Hochrisikophase Fahranfänger“ der BASt.
Auf europäischer Ebene machen wir uns stark für die Förderung der professionellen Fahrausbildung in Fahrschulen mit verpflichtendem theoretischen und praktischen Unterricht mit definierten Inhalten.

AG Curriculum für die Fahrausbildung
Eine Grundsatzforderung für die Fahrschülerausbildung ist die inhaltliche Verzahnung von Theorie und Praxis. Das Kernziel des Theorieunterrichts muss die Vorbereitung und Ergänzung der praktischen Ausbildung sein. Angesichts erhöhter Anforderungen an die Fahrausbildung der Zukunft und der Notwendigkeit, Fahranfänger immer sicherer in die Verkehrsrealität zu entlassen, müssen für Fahrlehrer praxisnahe und umsetzbare Unterrichtshilfen angeboten werden. Die Verzahnung von Theorie und Praxis ist umso wichtiger, da darin die Stärke einer professionellen Fahrausbildung deutlich wird.
Der in der AG erarbeitete Ausbildungsleitfaden soll Fahrlehrer bei ihrer täglichen Arbeit unterstützen und sie motivieren, am realen Verkehrsverhalten ihrer Fahrschüler zu arbeiten.

Ziel

Die Fahrlehrerausbildung und die Fahrausbildung stehen im Fokus der aktuellen Verkehrssicherheitsarbeit der Bundesregierung. Im aktuellen Koalitionsvertrag wurde folgendes Ziel festgelegt: „Die Ausbildung der Fahranfänger wollen wir verbessern und die Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer erhöhen.“

Berufskraftfahrer

Fotos: © Unten links, jet-foto, Oben: Shutter81 / www.fotolia.com

Das Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz, das seit 2006 in Deutschland die verpflichtende Weiterbildung von Berufskraftfahrern regelt, sorgt in der Praxis für reichlich Umsetzungsprobleme. Auf Initiative von MOVING wurden am 1. Juli 2014 die von 40 Experten in einer Arbeitsgruppe entwickelten Verbesserungsvorschläge in Berlin an Dorothee Bär, Staatssekretärin im Bundesverkehrsministerium, überreicht.

Eine der Forderungen beinhaltet den Wunsch nach der Einführung eines zentralen Registers, um Transparenz hinsichtlich anerkannter Aus- und Weiterbilder zu schaffen, effektive Kontrollen zu ermöglichen sowie Teilnehmer zu verwalten. Dies soll auch die Anerkennung von nicht rechtmäßig erworbenen Bescheinigungen verhindern. Darüber hinaus soll eine bundesweite Einheitlichkeit in den Kontrollen von Ausbildungsstätten sichergestellt werden. Eine regelmäßige Fortbildung der Dozenten muss gewährleistet sein. Eine weitere Forderung schlägt die Einführung eines Kriterienkatalogs für Dozenten vor, welcher als Grundlage bei der Anerkennung von Trainern dienen soll. Außerdem soll die Einführung einer Lernzielkontrolle in der Weiterbildung geprüft werden.

Übergabe der Empfehlungen der Ad Hoc-AG BKF an Dorothee Bär: Frank Huster (DSLV), Antje Janßen (MOVING), Gerhard von Bressensdorf (BVF), Dorothee Bär (BMVI), Heike Lüben (ADAC), Jörg-Michael Satz (MOVING), Martina Ruprecht (BDFU), Ralf Vennefrohne (Springer Fachmedien München) (v.l.)

Im Jahr 2015 hat MOVING die Sitzungsreihe fortgeführt, um u. a. die Reform des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes mit Diskussionen, dem Austausch von Erfahrungen sowie Expertenwissen voranzubringen.
Die europäische Kommission denkt derzeit über eine Reform der Richtlinie zur Berufskraftfahrerqualifikation nach. MOVING ist aktiv an der Diskussion beteiligt.
Wir machen uns stark für eine Ausweitung der Weiterbildungspflicht auf das berufliche Fahren von Transportern in Europa. Berufskraftfahrerinnen und -fahrer von Kleintransportern, also Fahrzeugen zwischen 2,8 und 3,5 t (z. B. Kurierdienste) sind nachweislich häufiger an Unfällen beteiligt und häufiger Hauptverursacher. Aus diesem Grund sollten sie in die verpflichtende Weiterbildung nach BKrFQG eingeschlossen werden. Bisher reicht eine Fahrerlaubnis Klasse B ohne weitere regelmäßige Schulungen aus, um diese Fahrzeuge auch gewerblich zu nutzen.

© Foto: by-studio / www.fotolia.com

Die Zukunft im Blick – die Fahrschule der Zukunft

MOVING versteht sich auch als Branchenbeobachter. Wir behalten die neuesten Trends und Entwicklungen im Auge und identifizieren Probleme und Optimierungspotential bei den Rahmenbedingungen für Fahrschulen. Wie können Fahrschulen trotz sinkender Schülerzahlen wirtschaftlich arbeiten? Wie kann die Qualität des Unterrichts verbessert werden? Welche neuen Geschäftsmodelle eignen sich für Fahrschulen?

Fahrschulen werden sich zu Mobilitätsdienstleistern entwickeln. Sie werden Kompetenzzentrum für Mobilität und Mobilitätsberater für Senioren, Eltern und Menschen mit Handicap. Ein weiterer wichtiger Baustein wird die Erläuterung von Fahrerassistenzsystemen und Einweisung in spezielle Erfordernisse bei Fahrzeugen mit alternativen Antrieben werden. Außerdem beschäftigen wir uns mit der Frage, wie wir mehr junge Leute überzeugen können, den Fahrlehrerberuf zu ergreifen und sich wirtschaftlich erfolgreich mit einem Fahrschulunternehmen selbstständig zu machen. Wir diskutieren mit Experten und erstellen einen Branchenüberblick.

Lebenslanges Lernen – lebenslange Weiterbildung

Wer heute in Deutschland die Führerscheinprüfung in der Klasse A oder B besteht, erwirbt die Fahrerlaubnis für sein ganzes restliches Leben. Doch ist eine lebenslange Fahrerlaubnis heute noch zeitgemäß? In vielen Berufen, so auch im Fahrlehrerberuf und bei den Berufskraftfahrern, sind regelmäßige Weiterbildungen bereits Pflicht, damit die Fähigkeiten und Kenntnisse auf dem neuesten Stand bleiben.

Das Lernen verkehrsrelevanter Regeln und Verhaltensweisen sollte nach der bestandenen Fahrprüfung auch für private bzw. Pkw-Fahrer nicht aufhören. Lebenslanges Lernen ist ein Konzept, das dazu beiträgt, dass jeder Verkehrsteilnehmer seine Kenntnisse individuell regelmäßig auf den neuesten Stand bringt und sein Verhalten zum Wohle eines optimierten Verkehrsflusses anpassen kann. MOVING unterstützt dieses Konzept.

MOVING unterstützt die Strategie „Vision Zero“

Ziel von „Vision Zero“ ist die Vermeidung von Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Von diesem Ziel sind wir in Deutschland trotz aller Bemühungen noch weit entfernt. Jeden Tag sterben Menschen auf deutschen Straßen. All unsere Bemühungen um eine Verbesserung der Fahrausbildung haben zum Ziel, die Benutzung von Straßen und Verkehrsmitteln für alle Teilnehmer so sicher zu gestalten, dass es keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr gibt.

© Foto: Unten: skatzenberger / www.fotolia.com, Oben: tessadesignen / www.fotolia.com

Service für Fahrschulunternehmen

Die Mitglieder von MOVING bieten vielfältige Dienstleistungen für Fahrschulunternehmen an.

Zu unseren Mitgliedern zählen namhafte Verkehrsverlage, u. a. der Verlag Heinrich Vogel, der seit Jahrzehnten auf dem Fahrschulmarkt verankert ist. Das Angebot reicht von Fachbüchern und Formularen über Zubehör für Schulungsfahrzeuge bis hin zu Fahrsimulatoren, Werbematerial und Verwaltungssoftware.

Die ACADEMY Holding AG ist der Branchenpartner Nr. 1 auf dem Fahrschulmarkt in Deutschland. Die ACADEMY Fahrschulen sind, im Rahmen eines erfolgreichen Franchise-Systems, der größte Verbund selbstständiger Fahrschulen in der Bundesrepublik. Einzigartig ist die Bandbreite der Dienstleistungsangebote der ACADEMY-Unternehmensgruppe. Die Angebote reichen von der Fahrlehreraus- und -fortbildung über die klassische Unternehmensberatung bis hin zu einem umfassenden Unternehmenskonzept.

Zu unseren Mitgliedern zählen auch Fahrlehrerausbildungsstätten. Diese sind führend in der Fahrlehrerausbildung sowie der Fahrlehrerfort- und -weiterbildung in Deutschland, Österreich und der Schweiz.

Die DATAPART Factoring GmbH bietet Factoring-Dienstleistungen exklusiv für Fahrschulen mit einem umfassenden Abrechnungs- und Aufzeichnungsservice an.

Mit dem Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmen BDFU zählt auch eine Interessenvertretung der Fahrschulinhaber zu unseren Mitgliedern.