MOVING BRANCHENREPORT

FAHRSCHULE 2016

MOVING International Road Safety Association e. V.

Inhaltsverzeichnis

Seite

Vorwort 4

1. Einleitung: Was die Menschen bewegt – Mobilitätstrends von heute 6

2. Bedeutung der Fahrschulen für die Verkehrssicherheit 8

» Unfallstatistik 8
» Risikogruppen für Verkehrsunfälle 9

3. Fahrschulen als Unternehmen 11

» Umsatz und Größe 13
» Rechtsform und Gewerbesteuer 16
» Aufwendungen und Gewinn 16
» Formen der Beschäftigung 17
» Angestellte Fahrlehrer 17
» Gehalt der angestellten Fahrlehrer 18
» Krankentage und Arbeitsunfähigkeit von Fahrlehrern 19
» Gründung einer Fahrschule 19
» Alltag, Bürokratie und Wettbewerb 20
» Interessenvertretung 21

4. Fahrlehrer 22

» Fahrlehrerausbildung 22
» Fahrlehranwärter 23
» Alter der Fahrlehrer 24
» Frauenanteil 25
» Fahrlehrermangel 26
» Nachfolgeproblematik 28

Seite

5. Nachfrage und Preise 29

» Klasse B 30
» Preise für die Klasse B-Ausbildung 31
» Klasse A 33
» Preise für die Klasse A-Ausbildung 33
» Klasse C 34
» Klasse D 34

6. Mögliche zukünftige Entwicklungen 36

» Zukunft der Fahrlehrer-Ausbildung 36
» Zukunft der Fahrausbildung 36
» Demografie und Migration 38
» Landflucht 38
» Autonomes Fahren 38
» Zusätzliche und neue Geschäftsfelder 39

1. Fahreignungsseminare FES und ASF 39
2. MPU-Vorbereitungskurse 39
3. Angebote für Senioren und „Auffrischungskurse“ 40
4. Auffrischungskurse für Motorradfahrer 40
5. Mobilitätsberater 40
6. Teilzeitfahrlehrer 40
7. BKF-Weiterbildungen 40
8. Telematiktarife bei der Kfz-Versicherung 40

Wichtige Adressen 42

Impressum/Herausgeber 44

Vorwort

Jörg-Michael Satz,
Präsident der MOVING, Berlin

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

Mit einer Reihe von Maßnahmen will die EU die Verkehrssicherheit erhöhen und die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um die Hälfte reduzieren. Deutschland konnte die Zahl der Verkehrstoten in den vergangenen Jahrzehnten zwar deutlich senken, jedoch gab es zuletzt 2014 wieder einen leichten Anstieg.

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 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 Fahrschulausbildung muss entsprechend verändert werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine nachhaltig gute Fahrausbildung nur an professionellen und gut ausgestatteten Fahrschulen erfolgen kann. Der Unterricht an den Fahrschulen sollte optimal auf die Bedürfnisse der Kunden abgestimmt sein und mit modernen Lehr- und Lernmitteln sowie anderen Dienstleistungen unterstützt werden. Auch die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Fahrschulen müssen verbessert werden, um die Fahrschulen fit für die Zukunft und den Beruf des Fahrlehrers wieder attraktiver zu machen.

Im Rahmen unserer Mitwirkung zur Reform des Fahrlehrer-Gesetzes ist uns aufgefallen, dass es bisher nur wenig aussagefähiges Zahlenmaterial über die Fahrschulbranche, das auch insbesondere die regionalen Strukturunterschiede berücksichtigt, gibt. Eine richtungsweisende und auf die Zukunft ausgerichtete Gesetzesreform muss aus unserer Sicht u. a. auf gesichertem

Datenmaterial basieren. Gleiches gilt natürlich auch für ein wirtschaftlich erfolgreiches Fahrschulunternehmen.

So haben wir mit unseren Recherchen belegen können, dass der Fahrlehrerberuf ein sogenannter Engpassberuf ist. Weiter mussten wir feststellen, dass der Berufsstand stark überaltert ist, der Anteil an weiblichen Fahrlehrern sehr gering ist und es zu einem Nachfolgeproblem kommen wird.

Jahrelang konnte sich der Berufsstand auf hinreichend „Nachwuchs" aus der Bundeswehr verlassen. Diese Quelle ist nun fast vollständig versiegt und es müssen neue Wege gegangen werden. Es muss jetzt umgedacht werden, um den Beruf des Fahrlehrers wieder attraktiver zu gestalten. Fortschrittliche Fahrschulunternehmen haben bereits heute erkannt, wie wichtig es ist, Mitarbeiter langfristig an das Unternehmen zu binden. Hier spielen eine ausgeprägte Mitarbeiterzufriedenheit und die Identifikation mit dem Unternehmen eine wichtige Rolle.

Dies war u. a. unsere Motivation, das viel diskutierte „Karrieremodell" zu entwickeln, um den Beruf des Fahrlehrers wieder attraktiver und zeitgemäßer zu gestalten. Ein wichtiger Baustein ist in diesem Zusammenhang der Wegfall des derzeit notwendigen Vorbesitzes der Führerscheinklassen A und C zur Erlangung der B-Fahrlehrerlaubnis. Mitarbeiter müssen die Möglichkeit haben, sich in ihrem Beruf weiterzuentwickeln. Das Modell bietet dazu unterschiedliche Karrierestufen, so wie es in vielen anderen Berufen heute schon möglich ist. Die Fahrschulbranche steht vor einer epochalen Veränderung, die es zu meistern gilt.

Die größten Herausforderungen sind sicherlich die insgesamt sinkenden B-Fahrschülerzahlen als Folge der niedrigen Geburtenraten und die regional sinkenden Zahlen insbesondere in ländlichen Regionen als Folge der Landflucht. Der Trend der Fahrzeugindustrie hin zum fahrerlos fahrenden Fahrzeug kann als weitere Herausforderung aber auch als Chance für die Branche gesehen werden. Es muss der Branche gelingen, sich auf diese Entwicklungen einzustellen und neue Geschäftsmodelle zu entwickeln, zum Beispiel durch den Ausbau der Angebote für Senioren.

Jörg-Michael Satz
Präsident
MOVING International Road Safety Association e. V.

1. Was die Menschen bewegt – Mobilitätstrends von heute

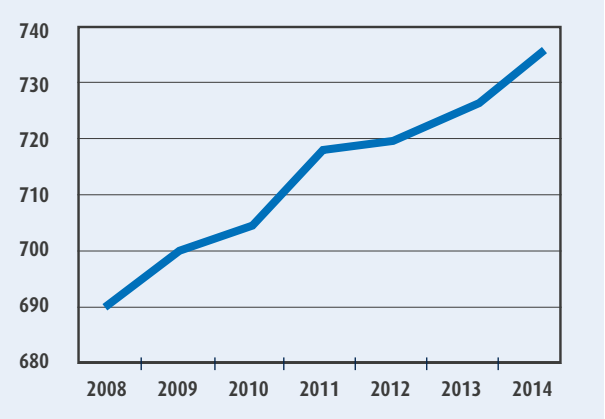
Hardfacts:

- **Straßen voller Pkw:** 87 % aller gefahrenen Kilometer werden mit dem Pkw zurückgelegt.
- **Extensive Nutzung:** In Deutschland fahren mehr Autos. Aber pro Auto werden immer weniger Kilometer gefahren.
- **Stadt-Land-Gefälle:** Je ländlicher die Region, umso jünger die Fahrschüler.

Der Wandel ist überall. Er durchzieht unser gesamtes Leben. Nichts bleibt wie es ist. Auch die Mobilität verändert sich mit rasendem Tempo. Auf Deutschlands Straßen kann man es ablesen. Mehr Fahrzeuge, mehr Geschwindigkeit, mehr Verkehrsmittel. Gerade die Deutschen begreifen individuelle Mobilität als Teil ihrer persönlichen Freiheit. Und tatsächlich: Immer mehr Menschen legen immer mehr Kilometer zurück. Geschäftlich oder rein privat. Die Fahrleistung der Deutschen steigt Jahr für Jahr.

Im Jahr 2014 fuhr jeder Pkw im Durchschnitt 14.259 km. Jeder Bus fuhr 55.224 km und jede Sattelzugmaschine fuhr 102.832 km. Jedes Motorrad legte immerhin 2.349 km zurück. Den größten Anteil an der Gesamtfahrleistung haben immer noch die Pkw mit rund 87 %. Die zweite Gruppe sind die Lkw bis 3,5 t mit rund 5 % der Gesamtfahrleistung.

Fahrleistung in Mrd Kfz-km



Quelle: KBA 2015

Fahrleistung je Fahrzeug

Fahrzeugart	Gesamtfahrleistung in 1000 km	Durchschnittliche Fahrleistung pro Fahrzeug pro Jahr in km
Krafträder	9.411.766	2.349
Pkw	611.036.723	14.259
Lkw bis 3,5 t	38.674.607	19.008
Lkw 3,5-6 t	3.736.181	19.839
Lkw über 6 t	13.517.488	41.063
Land-/ Forstwirtschaftl. Zugmaschinen	898.561	511
Sonstige Zugmaschinen	399.479	3.498
Sattelzugmaschinen	18.225.516	102.832
Omnibusse	4.129.811	55.224
Sonstige Kraftfahrzeuge	4.981.595	10.792

Quelle: KBA 2015

Damit sind Pkw und die kleinen Lkw die häufigsten Fahrzeuge auf deutschen Straßen.

Heute verfügen 77,1 % der Haushalte über mindestens einen Pkw, 11,6 % der Haushalte über mindestens ein Motorrad (auch Mofa oder Roller) und 80,2 % der Haushalte über mindestens ein Fahrrad. Die Pkw sind im Schnitt 9 Jahre alt.

Die Deutschen sind gern mobil und halten sich die Optionen, wie man unterwegs sein will, gern offen. Wir begreifen Mobilität als etwas Selbstverständliches und erwarten, dass uns wenigstens in der Großstadt ein individueller Mobilitätsmix aus verschiedenen Verkehrsmitteln zur Verfügung steht, am besten rund um die Uhr. Zusätzlich sollen diese Mobilitätsmöglichkeiten sauber, leise und preiswert sein, sie sollen bequem sein und allen Bürgern zur Verfügung stehen.

Neue Formen wie Car-Sharing finden in Großstädten eine steigende Nutzerzahl. Auch gibt es immer mehr Fahrzeuge, die nicht in die üblichen Schubladen passen: Skateboards,

Inlineskates, Quads, Segways, Elektro-Einrad usw. Hier sind die Anbieter oft schneller als die Rechtsprechung. 1,2 Millionen Haushalte besitzen mindestens ein Elektrofahrrad. Die Zahl der E-Bikes und Pedelecs nimmt stetig zu, obwohl rechtlich noch einige Fragen offen sind, beispielsweise, ob Anhänger erlaubt sind oder nicht. Auch herrscht oft Unsicherheit, ob man einen Helm tragen muss und ob man eine Mofa-Prüfbescheinigung benötigt.

Wie einige Studien zeigen, hat das eigene Auto an Bedeutung verloren, auch gilt bei jungen Menschen das Auto eher als Gebrauchsgegenstand und Fortbewegungsmittel und nicht mehr unbedingt als Statussymbol. Zwar steigt die Zahl der Pkw in Deutschland, aber die Zahl der pro Person zurückgelegten Kilometer sinkt.

Der Führerschein und ein eigenes Auto sind heute nicht mehr das begehrteste und wichtigste Ziel der jungen Menschen. Andere Freizeitaktivitäten sind wichtiger. Oder um es noch klarer auszudrücken: „Autofahren ist out" (FAZ, 2014). Unabhängigkeit kann man heute anders zum Ausdruck bringen, man benötigt kein Auto, um Freunde zu treffen, jedenfalls nicht in der Stadt. Allerdings streben immer noch viele junge Menschen den Erwerb der Fahrerlaubnis an, nur eben zu einem späteren Zeitpunkt in ihrem Leben. In ländlichen Regionen mit wenig ausgebautem ÖPNV ist die Nachfrage nach einer Führerscheinausbildung in jüngeren Jahren größer als in der Stadt.

Aber ist es wirklich so, dass die Nachfrage nach Fahrausbildungen sinkt? Oder verschiebt sich das Alter, in dem die Menschen ihre Pkw-Fahrerlaubnis erwerben? Schließlich wächst die Zahl der Pkw in Deutschland. Der Güterverkehr auf den Straßen wächst ebenfalls, und zwar so stark, dass es in letzter Zeit einen zunehmenden Mangel an Kraftfahrern gibt. Laut einer Untersuchung des Instituts der Deutschen Wirtschaft Köln gilt der Beruf des Berufskraftfahrers im Güterverkehr als der Beruf mit dem höchsten Ersatzbedarf in den kommenden Jahren. Ebenso sind Busfahrer auf dem Arbeitsmarkt heiß begehrt, spätestens seit 2013 der Fernbusmarkt geöffnet wurde und bis heute expandiert.

Ausstattung privater Haushalte mit Fahrzeugen[1] Deutschland

Fahrzeuge	1998	2003	2008	2013
Haushalte insgesamt (1.000)	36.703	37.931	39.077	40.032
Anteil der Haushalte in % (Ausstattungsgrad)				
Personenkraftwagen	75,1	76,9	77,1	77,1
Motorrad (auch Mofa und Roller)	10,9	11,6	11,6	11,6
Fahrrad	80,0	78,6	79,5	80,2
Anzahl der Güter je 100 Haushalte (Ausstattungsbestand)				
Personenkraftwagen	97,0	102,0	102,4	105,4
Motorrad (auch Mofa und Roller)	12,5	13,7	14,0	14,3
Fahrrad	182,6	177,8	178,4	178,1
Anzahl der Güter in Millionen				
Personenkraftwagen	35,6	38,7	40,0	42,2
Motorrad (auch Mofa und Roller)	4,6	5,2	5,5	5,7
Fahrrad	67,0	67,4	69,7	71,3

[1] Stand: 1. Januar des jeweiligen Jahres.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2015, Ergebnisse der Einkommens- und Verbrauchsstichproben (EVS).

2. Bedeutung der Fahrschulen für die Verkehrssicherheit

Hardfacts:

- **Mehr Tote:** 2014 ist die Zahl der Verkehrstoten gegenüber dem Vorjahr wieder gestiegen.
- **Risiko Jugend:** Unfallpotenzial bei männlichen Jugendlichen mit geringer Schulbildung besonders hoch.
- **Risiko Senioren:** Auch die über 65-jährigen bilden eine ernst zu nehmende Risikogruppe.

Fahrlehrer haben eine sehr wichtige soziale Aufgabe, sie bilden die Fahrschüler zu gewissenhaften, rücksichtsvollen und ressourcenschonenden Fahrern und Verkehrsteilnehmern aus. Sie müssen den Fahrschülern nicht nur den Umgang mit dem Fahrzeug und die Verkehrsregeln beibringen, sondern ihnen auch die Verantwortung eines jeden Verkehrsteilnehmers und die Risiken im Straßenverkehr verständlich machen.

Unfallstatistik

Obwohl die Fahrleistung auf deutschen Straßen steigt, sinkt die Zahl der Verkehrstoten in den letzten Jahren im Mittel. Trotzdem ist die Zahl noch sehr hoch und es vergeht kein Tag, an dem nicht jemand auf deutschen Straßen durch einen Unfall sein Leben verliert: zwischen 2 und 20 Personen täglich. Im Jahr 2014 starben insgesamt 3.377 Personen bei Verkehrsunfällen in Deutschland und damit etwa 1,1 % mehr als im Vorjahr. Weitere 67.732 Verkehrsteilnehmer wurden schwer- und 321.803 leichtverletzt. In den letzten 20 Jahren sind 120.000 Menschen im Straßenverkehr gestorben, das entspricht etwa einer Stadt wie Göttingen.

Die häufigste Unfallursache bei Unfällen mit Personenschaden (also nicht nur die Unfälle, bei denen jemand getötet wurde) waren bei jüngeren Fahrern nicht angepasste Geschwindigkeit und Abstandsfehler und bei älteren Fahrern Abbiegefehler oder Vorfahrtsmissachtung.

14,6 % aller Unfälle mit Personenschaden wurden von jungen Pkw-Fahrern im Alter zwischen 18 und 24 Jahren verursacht. Zum Vergleich: nur 10,4 % der Unfälle wurden von Pkw-Fahrern über 65 Jahre verursacht.

Wenn ein Fahranfänger (18-20 Jahre) an einem Unfall beteiligt war, war er meist auch Hauptverursacher: Mehr als zwei Drittel (70,7 %) der unfallbeteiligten Pkw-Fahrer im Alter von 18 bis 20 Jahren wurden als Hauptverursacher eingestuft. Gleiches gilt für Senioren über 75 Jahren: ¾ (74,9 %) der Pkw-Fahrer dieser Altersgruppe trugen die Hauptschuld an dem Unfall, an dem sie beteiligt waren.

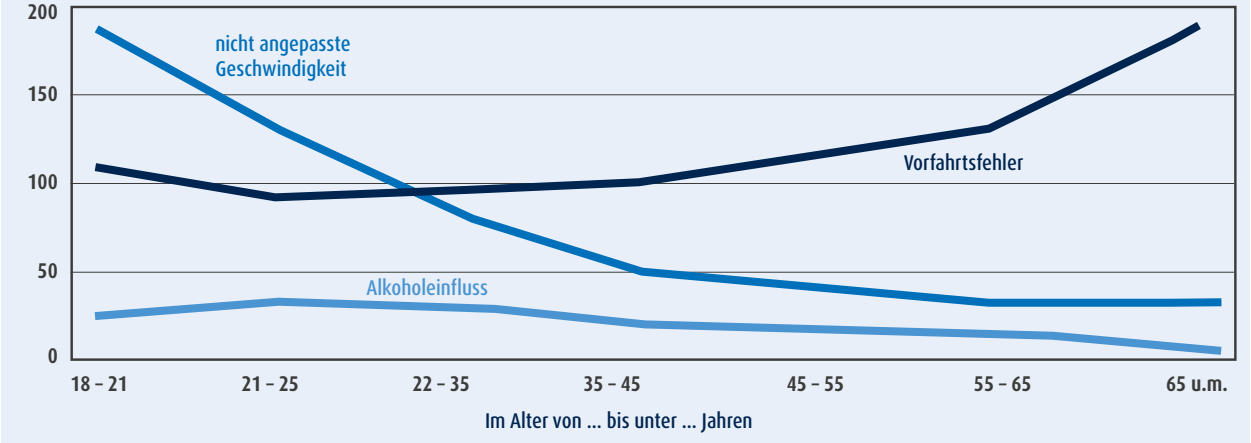
Zusätzlich ergibt sich aus der Unfallbilanz 2014, dass „Fahrunfälle“, also wenn der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, ohne dass ein weiterer Verkehrsteilnehmer beteiligt ist, eine der häufigsten Unfälle mit Todesfolgen sind. Ursachen für diese Fahrunfälle können u. a. nicht angepasste Geschwindigkeit oder falsche Einschätzung des Straßenverlaufs sein.

In ein bis zwei Prozent der Unfälle mit Personenschaden war der Hauptverursacher gar nicht im Besitz der nötigen Fahrerlaubnis.

Zusätzlich zur Unfallstatistik zeigen aktuelle Studien, dass das Unfallpotenzial bei männlichen Fahrern und solchen mit geringerer Schulbildung höher ist als beim Durchschnitt der Bevölkerung. Auch neigen deutsche Autofahrer dazu, sich zu über 90 % als gute und sehr gute Autofahrer einzuschätzen, obwohl gleichzeitig über 40 % angeben, des Öfteren in Ortschaften oder Stadtgebieten schneller als mit 65 km/h unterwegs zu sein.

Übrigens wurden 2012 in 110.000 Fällen die Fahrerlaubnis entzogen und insgesamt 440.000 Fahrverbote erteilt, davon 80 % für Männer und 20 % für Frauen (KBA, 2013). Grund des Fahrverbotes war in 66 % der Fälle Geschwindigkeitsüberschreitung, 12 % Vorfahrtverletzung und 11 % Fahren unter Alkoholeinfluss.

Ursachen von Unfällen mit Personenschaden 2014
Fehlverhalten je 1.000 beteiligte Pkw-Fahrer nach Altersgruppen

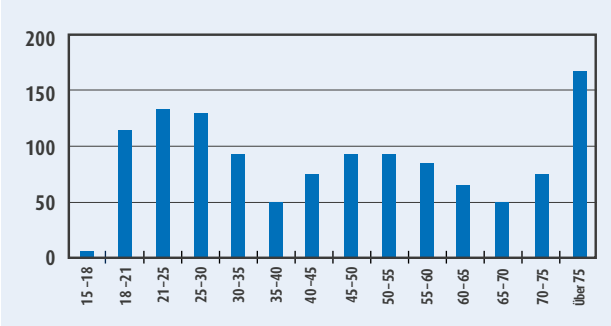


Quelle: Statistisches Bundesamt, 2015

Risikogruppen für Verkehrsunfälle

15 % der Verkehrstoten im Jahr 2014 waren im Alter von 18 bis 24 Jahren. Bezogen auf 1 Million Einwohner dieser Altersgruppe sind 18 bis 24-Jährige am stärksten gefährdet, bei einem Verkehrsunfall ums Leben zu kommen (79 Tote auf 1 Mio. Einwohner), gefolgt von Senioren (59 Tote auf 1 Mio. Einwohner über 64 Jahren).

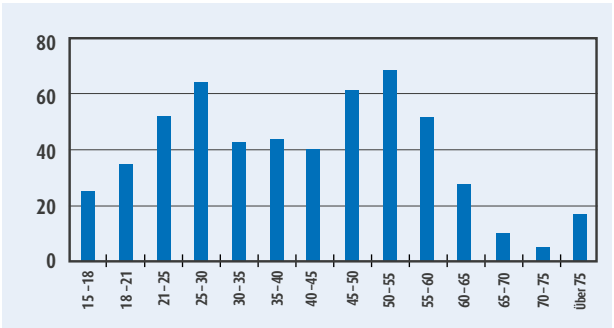
Getötete Pkw-Fahrzeugführer nach Alter



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2015

Hochgerechnet auf den Bestand an Fahrzeugen sind Motorräder die gefährlichsten Fahrzeuge mit 14,5 Getöteten pro 100.000 Fahrzeuge (zum Vergleich Pkw und Lkw liegen etwa bei 4 Getöteten pro 100.000 Fahrzeuge). Trotzdem waren fast die Hälfte der Verkehrstoten Benutzer von Pkw, und unter den im Pkw Getöteten war jeder Fünfte nur 18 bis 24 Jahre alt.

Getötete Motorradfahrer nach Alter



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2015

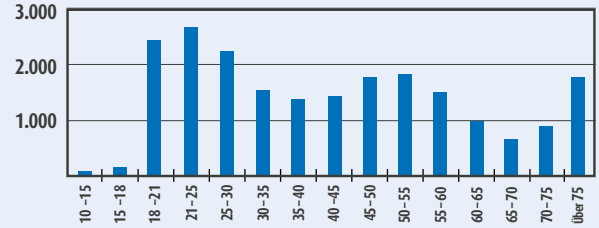
In der Unfallstatistik lassen sich mehrere Risikogruppen feststellen. Neben den Fahranfängern rücken die Senioren in den Vordergrund, insbesondere bei getöteten Pkw-Fahrern. Aber auch die Gruppe der 45 bis 55-Jährigen Motorradfahrer ist bei den Getöteten und Schwerverletzten am häufigsten vertreten.

Die Statistik macht deutlich, dass Fahranfänger noch besser auf ihre selbstständige Teilnahme am Straßenverkehr vorbereitet werden müssen. Noch immer ist das Risiko für Fahranfänger vergleichsweise hoch, im Straßenverkehr zu verunglücken. Im aktuellen Koalitionsvertrag steht deshalb, dass die Ausbildung der Fahranfänger verbessert werden soll. Außerdem sollen verschiedene Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung des Unfallrisikos von Fahranfängern untersucht und gegebenenfalls umgesetzt werden.

Neben Maßnahmen für die Erhöhung der Verkehrssicherheit von jungen Fahrern, Fahranfängern und Senioren sollte man über Maßnahmen nachdenken, die das Unfallrisiko von erfahrenen Fahrern reduzieren. Vor allem solche Fahrer, die beruflich viel mit dem Pkw oder Lkw, insbesondere kleinen Lkw bis 3,5 t, unterwegs sind, könnten durch regelmäßige Schulungen oder Weiterbildungen ihre Verkehrssicherheit erhöhen. Auch erscheint es sinnvoll, über Maßnahmen für Motorradfahrer ab einem Alter von 45 Jahren als Risikogruppe nachzudenken.

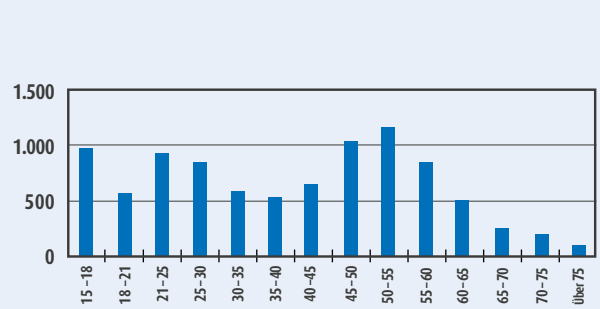
Fahrschulen könnten gerade auch bei diesen weiteren Risikogruppen einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten (siehe dazu Ausführungen unter „Zusätzliche und neue Geschäftsfelder“).

Schwerverletzte Pkw-Fahrzeugführer nach Alter



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2015

Schwerverletzte Motorradfahrer nach Alter



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2015

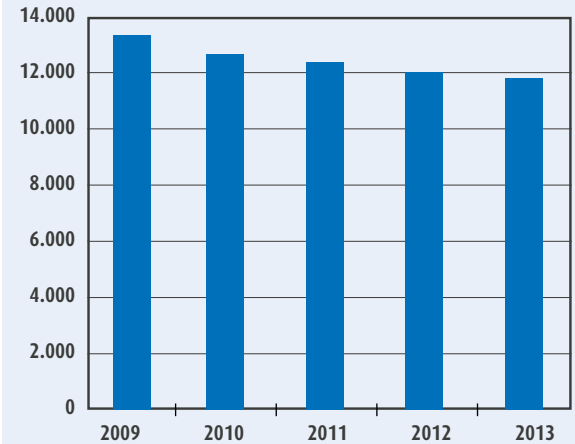
3. Fahrschulen als Unternehmen

Hardfacts:

- **Gesundschrumpfung:** Die Zahl der Fahrschulunternehmen am Markt sinkt.
- **Kleine Unternehmen:** 86 % aller Unternehmen der Branche erwirtschafteten einen Umsatz von unter 250.000 Euro.
- **Niedriger Frauenanteil:** Nur 8,6 % aller Fahrlehrer sind weiblich.

Fahrschulen spielen nicht nur eine wichtige Rolle bei der Verkehrssicherheit. Sie sind auch Unternehmen, die wirtschaftlich arbeiten. Die Fahrschulbranche ist gekennzeichnet durch überwiegend kleine Unternehmen und großen Wettbewerbsdruck. Die tatsächliche Anzahl der Fahrschulen in Deutschland lässt sich nicht genau angeben, da nicht alle Bundesländer die Zahl der Fahrschulen separat erfassen. In der Umsatzsteuerstatistik des Statistischen Bundesamtes werden die umsatzsteuerpflichtigen Fahrschulen erfasst, allerdings seit 2009 zusammen mit den Flugschulen, die etwa 5 % der Unternehmen ausmachen, und im Weiteren hier vernachlässigt werden.

Steuerpflichtige Fahr- und Flugschulen



Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2013, Statistisches Bundesamt, 2015

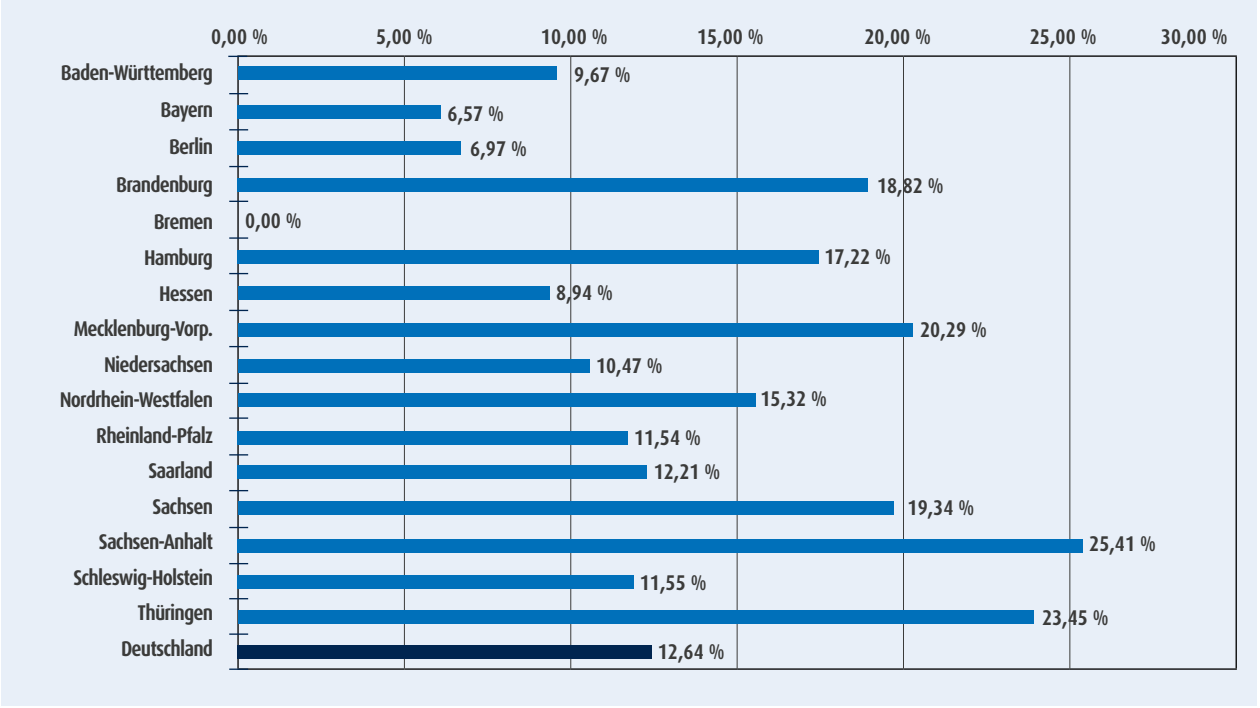
In den letzten Jahren ging die Zahl der Fahrschulen damit deutlich zurück. Laut Umsatzsteuerstatistik gab es 2013 etwa 11.000 umsatzsteuerpflichtige Fahrschulen in Deutschland, im Jahr 2009 waren es noch über 12.500 Fahrschulen. Das entspricht einem Rückgang von 12,64 %. Die tatsächliche Zahl der Fahrschulen liegt jedoch höher, da sich die Statistik auf die Unternehmen beschränkt, die umsatzsteuerpflichtig sind. Genauer gesagt werden in der Umsatzsteuerstatistik (Voranmeldungen) alle Unternehmen erfasst, die eine Umsatzsteuervoranmeldung abgeben müssen. Davon ausgenommen sind Unternehmen mit einem jährlichen Umsatz von weniger als 17.500 Euro und solche, die im vorangegangenen Jahr weniger als 1.000 Euro Umsatzsteuer gezahlt haben.

Das Bundesland mit dem höchsten Rückgang seit 2009 war Sachsen-Anhalt mit über 25 %, gefolgt von Thüringen mit 23,45 %. In Bremen gab es 2009 genauso viele Fahrschulen wie 2013.

Obwohl in Thüringen die Zahl der Fahrschulen seit 2009 schon um fast ein Viertel zurückging, gibt es dort nach wie vor zu wenig Fahrschüler. Die Thüringer Fahrschulen haben mit durchschnittlich 38,71 die geringste Anzahl an 17-Jährigen pro Fahrschule, gefolgt von Mecklenburg-Vorpommern mit 39,65. In diesen Bundesländern gibt es also die höchste Fahrschuldichte. Die meisten 17-Jährigen pro Fahrschulen gibt es in Hamburg mit 91,60.

Ein nicht unerheblicher Teil der Fahrschulunternehmen scheint unter der Umsatzsteuergrenze von 17.500 Euro Jahresumsatz zu liegen. Als Beispiel sei hier das Bundesland Brandenburg aufgeführt, wo das Landesamt für Bauen und Verkehr die Zahl der Fahrschulen erfasst und jährlich veröffentlicht. Im Jahr 2013 gab es demnach 458 Fahrschulen im Land Brandenburg. In der Umsatzsteuerstatistik finden sich für das Jahr 2013 gerade 371 umsatzsteuerpflichtige Fahrschulen. Das bedeutet, dass in Brandenburg nur etwa 80 % der Fahrschulen umsatzsteuerpflichtig sind. Die restlichen Fahrschulen werden offensichtlich nicht in Vollzeit betrieben, sondern dienen dem Fahrschulinhaber nur als Nebenerwerb. In Berlin liegt der

Rückgang der Fahr- und Flugschulen 2009 - 2013 in Prozent



Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2013, Statistisches Bundesamt, 2015

Anteil der umsatzsteuerpflichtigen Fahrschulen an allen Fahrschulen bei ca. 87,6 %.

In Brandenburg nimmt sowohl die Zahl der Hauptstellen als auch die Zahl der Zweigstellen ab, allerdings nicht in allen Fahrerlaubnisklassen gleich stark. Die Zahl der Ausbildungsfahrschulen ist im Land Brandenburg von 22 im Jahr 2000 auf 113 im Jahr 2013 gestiegen.

In Berlin nimmt die Anzahl der Hauptstellen zwar ab, die Zahl der Zweigstellen jedoch zu. Das bedeutet, dass hier eher kleine Fahrschulen ohne Zweigstellen aufgegeben werden und größere Einheiten weiter wachsen oder Fahrschulen übernommen und in Zweigstellen umgewandelt werden. Für Berlin ist die Zahl der umsatzsteuerpflichtigen Fahrschulen seit 2009 um fast 7 % gesunken, die Zahl der beim Land Berlin (Fahrschulbehörde) gemeldeten Fahrschulen (Haupt- und Zweigstellen) sank im gleichen Zeitraum nur um 4,2 %. Dabei sank die Zahl der Hauptstellen um 6,7 % und die der Zweigstellen stieg um 6,4 %.

Wie die Entwicklung in den anderen Bundesländern ist, kann aufgrund mangelnder Zahlen nicht gesagt werden. Gründe für diese unterschiedlichen Entwicklungen müssten noch untersucht werden, jedoch lässt sich festhalten, dass die Zahl der Fahrschulen in Deutschland vermutlich höher liegt als in der Umsatzsteuerstatistik erfasst werden.

Der Rückgang der Fahrschulunternehmen um 12,64 % steht einem Wachstum der Zahl der Unternehmen in Deutschland von 3,4 % gegenüber. Jedoch geht man beim Fahrschulmarkt eher vom Abbau von Überkapazitäten aus (Gesundschrumpfung).

Fahrschulen (inkl. Flugschulen) und Anzahl 17-Jähriger je Bundesland 2013

	Anzahl Fahrschulen 2013	Anzahl der 17-Jährigen pro Bundesland 2013	Anzahl 17-Jähriger pro Fahrschule
Hamburg	173	15.846	91,60
Nordrhein-Westfalen	2.205	191.275	86,75
Niedersachsen	1.155	87.932	76,13
Schleswig-Holstein	421	31.011	73,66
Baden-Württemberg	1.606	118.116	73,55
Bremen	86	6.302	73,28
Berlin	374	26.310	70,35
Hessen	896	62.851	70,15
Rheinland-Pfalz	621	42.876	69,04
Bayern	1.962	133.386	67,98
Saarland	151	10.159	67,28
Brandenburg	371	18.021	48,57
Sachsen-Anhalt	320	14.895	46,55
Sachsen	584	26.369	45,15
Mecklenburg-Vorp.	279	11.063	39,65
Thüringen	382	14.788	38,71
Deutschland	11.586	811.200	70,02

Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2013, GENESIS-Datenbank, Statistisches Bundesamt, 2015; eigene Rechnung

Umsatz und Größe

Der Branchenumsatz lag 2013 bei 1,79 Milliarden Euro. Seit 2009 ist der Umsatz der Branche um 7,8 % gesunken. Der Gesamtumsatz aller Unternehmen in Deutschland ist im selben Zeitraum um 17,7 % gestiegen. Der Gesamtumsatz aller Unternehmen im Bereich Erziehung und Unterricht ist um 14 % gestiegen. Damit entwickelt sich die Fahrschulbranche entgegen dem wirtschaftlichen Trend der Unternehmen im Bereich Erziehung und Unterricht.

Der durchschnittliche Umsatz pro umsatzsteuerpflichtiger Fahrschule ist in dem Zeitraum von 2009 bis 2013 von 146.000 Euro auf 155.000 Euro gestiegen. Das ist ein Anstieg von 5,5 % (Umsatzsteuerstatistik, 2013, Stat. Bundesamt). Die Anzahl der Fahrschulen sinkt schneller als der Branchenumsatz.

Grund könnte sein, dass im Zeitraum 2009 bis 2013 die Anzahl der kleineren Fahrschulen mit einem Umsatz unter 100.000 Euro im Jahr um 18 % sank und größere Fahrschulen mit einem Umsatz über 100.000 Euro weniger stark nur um 6 % zurückgingen. Die Anzahl der Fahrschulen mit einem Umsatz über 250.000 Euro stieg sogar in derselben Zeit von 1.553 auf 1.614 Fahrschulen.

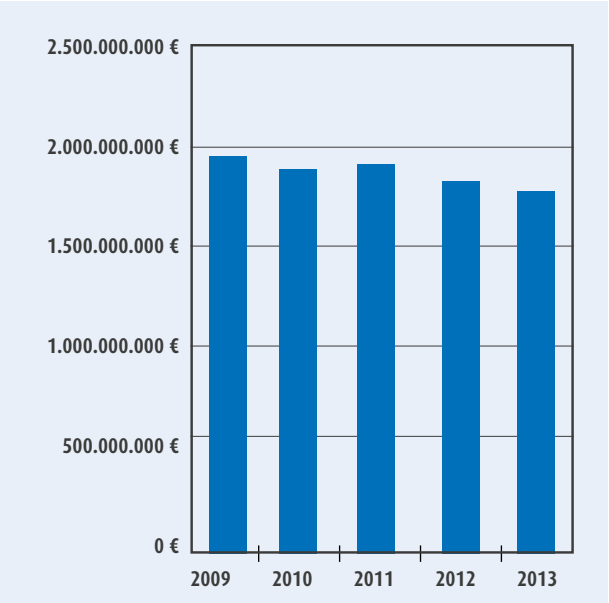
Die regionalen Unterschiede beim durchschnittlichen Umsatz pro Fahrschulunternehmen sind sehr groß. In Hamburg liegt der Umsatz pro Fahrschule bei etwa 200.000 Euro am

Anzahl und Umsatzentwicklung von Unternehmen in Deutschland

Wirtschaftsunternehmen	2009		2013		Veränderung	
	Anzahl	Umsatz in Milliarden Euro	Anzahl	Umsatz in Milliarden Euro	Anzahl	Umsatz
Wirtschafszweige insgesamt	3.135.542	4.897	3.243.538	5.765	103,44 %	117,71 %
... davon Erziehung und Unterricht	41.869	9,06	44.510	10,32	106,31 %	113,96 %
...davon Fahr- und Flugschulen	13.262	1,94	11.586	1,79	87,36 %	92,17%

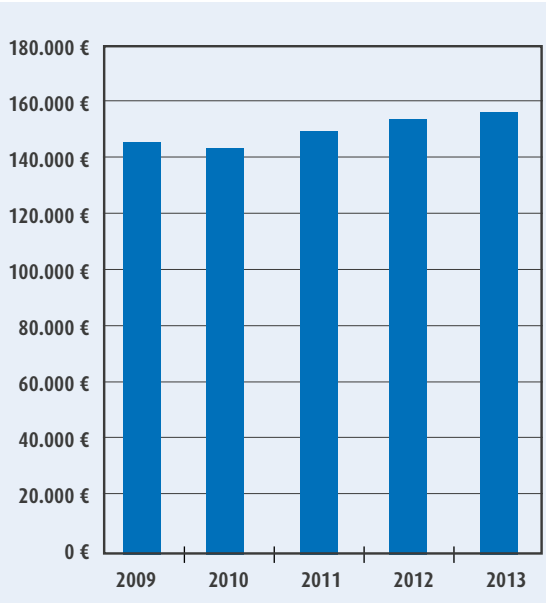
Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2013, Statistisches Bundesamt, 2015

Fahrschule Branchenumsatz



Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2013, Statistisches Bundesamt, 2015

Umsatz pro Fahrschule

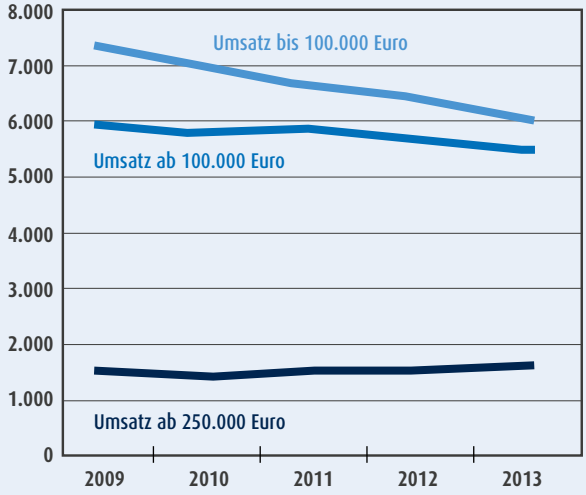


Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2013, Statistisches Bundesamt, 2015

höchsten. Der niedrigste Wert findet sich in Sachsen bei nur etwa 93.000 Euro und ist nicht einmal die Hälfte des Wertes von Hamburger Fahrschulen. Die fünf ostdeutschen Bundesländer Sachsen, Thüringen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern liegen allesamt unter 110.000 Euro durchschnittlichem Jahresumsatz pro Fahrschule und damit deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Berlin liegt mit etwa 153.000 Euro nur knapp unter dem Durchschnitt.

Ein Teil der Umsätze der Fahrschulen sind umsatzsteuerfrei, das sind üblicherweise die Ausbildungen für die gewerblichen Führerscheinklassen C und D. Die Fahrausbildungen der Führerscheinklassen A und B sind dagegen umsatzsteuerpflichtig. Die Zusammensetzung des Branchenumsatzes aus umsatzsteuerpflichtigen und umsatzsteuerfreien Umsätzen sieht wie folgt aus (Grafik Seite 15). Bei der Betrachtung der Jahre 2009 und 2013 erkennt man, dass der Anteil der steuerfreien Umsätze zwar gesunken ist, ab 2010 aber wieder leicht steigt. Ein Grund für den hohen Anteil steuerfreier Umsätze im Jahr 2009 ist sicherlich die Einführung der Grundqualifikation zum Berufskraftfahrer und der damit einhergehende Vorzugseffekt.

Anzahl der Fahrschulen 2009 - 2013 nach Umsatz

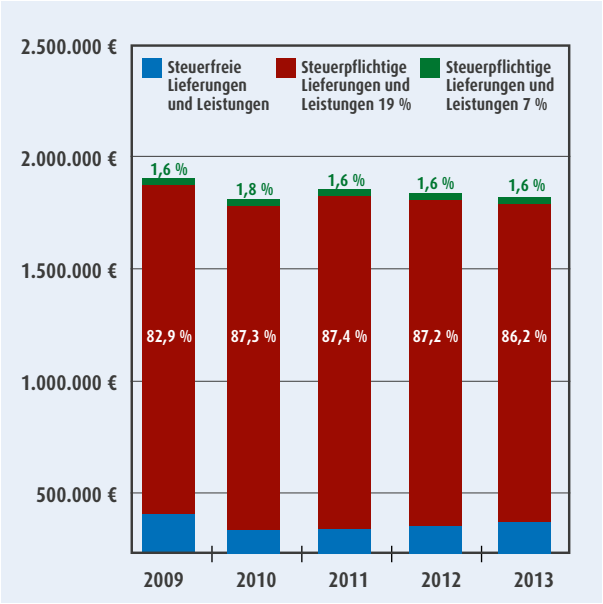


Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2013, Statistisches Bundesamt, 2015; eigene Darstellung

Die Hälfte der umsatzsteuerpflichtigen Fahrschulunternehmen in Deutschland erwirtschaftet einen Umsatz von weniger als 100.000 Euro im Jahr. Diese Fahrschulen

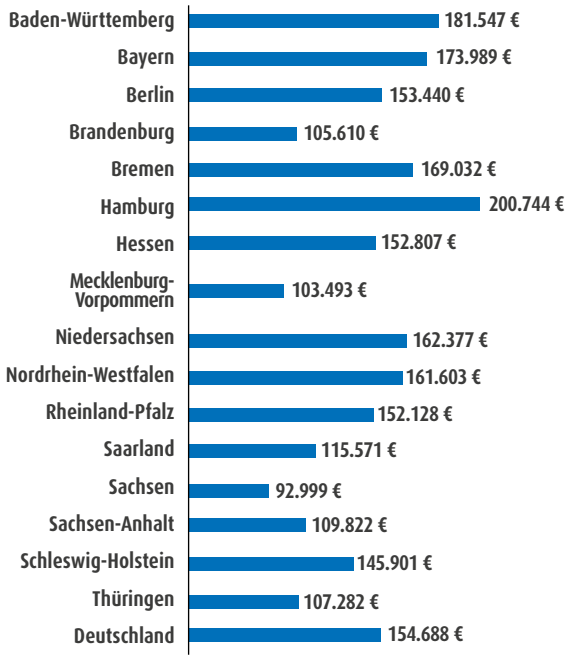
haben im Schnitt einen jährlichen Umsatz von ca. 61.366 Euro und neben dem Fahrschulinhaber wird ein Minijobber beschäftigt. Diese 50 % erwirtschaften 20 % des gesamten Branchenumsatzes.

Steuerfreie und steuerpflichtige Umsätze 2009-2013



Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2013, Statistisches Bundesamt 2015

Durchschnittlicher Umsatz pro Fahrschule je Bundesland 2013



Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2013, Statistisches Bundesamt, 2015

Anzahl der Fahrschulunternehmen nach Umsatzgrößenklassen

Größenklassen der Lieferungen und Leistungen von ... bis unter ... Euro	Steuerpflichtige Anzahl	Lieferungen u. Leistungen in 1.000 Euro	Anteil	
			an der Anzahl	am Umsatz
17.500 - 50.000	2.477	86.417	21,38 %	4,82 %
50.000 - 100.000	3.553	259.027	30,67 %	14,45 %
100.000 - 250.000	3.942	612.565	34,02 %	34,18 %
250.000 - 500.000	1.192	401.129	10,29 %	22,38 %
500.000 - 1 Mill.	315	213.324	2,72 %	11,90 %
1 Mill. - 2 Mill.	78	102.425	0,67 %	5,71 %
2 Mill. - 5 Mill.	20	57.027	0,17 %	3,18 %
5 Mill. - 10 Mill.	9	60.304	0,08 %	3,36 %
Summe	11.586	1.792.217	100 %	100 %

Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2015, eigene Berechnungen

Die Branche besteht zum großen Teil aus kleinen und sehr kleinen Einheiten. Laut Umsatzsteuerstatistik für das Jahr 2013 erwirtschaften 86 % der Unternehmen einen Umsatz von unter 250.000 Euro im Jahr. Größere Unternehmen mit einem Umsatz über einer Mio. Euro im Jahr sind sehr selten. In der Umsatzsteuerstatistik waren es 2013 nur 0,9 % der umsatzsteuerpflichtigen Unternehmen, die mehr als eine Million Euro Umsatz erwirtschafteten.

Alternativ zu den Zahlen der Umsatzsteuerstatistik gibt es noch die Daten aus dem Unternehmensregister. Für das Jahr 2010 waren im Statistischen Unternehmensregister 13.190 Fahr- und Flugschulen mit insgesamt 15.233 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und 1,66 Milliarden Euro Umsatz erfasst, wobei hier Unternehmen mit steuerbarem Umsatz und/oder mit sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Jahr 2010 zusammengezählt werden. In der Umsatzsteuerstatistik wird dagegen ein Branchenumsatz von 1,84 Milliarden Euro für 2010 genannt.

Um sich ein Bild über die Struktur und Größe der Unternehmen zu machen, kann man einen Blick in die Kostenstrukturanalyse des Statistischen Bundesamtes für das Jahr 2010 werfen, insbesondere auch was die Personal- und Sachaufwände je Umsatzgrößen angeht. Die Ergebnisse basieren auf einer Hochrechnung aus 583 ausgefüllten Fragebögen. Danach gab es 2010 etwa 9.600 Fahr- und Flugschulen und 33.400 in diesem Wirtschaftszweig tätige Personen. Neuere Angaben hierzu für das Jahr 2014 erscheinen erst im Laufe des Jahres 2016.

Rechtsform und Gewerbesteuer

Fahrschulen sind Gewerbebetriebe. Der Betrieb einer Fahrschule ist eine gewerbliche und keine freiberufliche Tätigkeit. Für das Unternehmen Fahrschule gilt die Gewerbeordnung bis hin zur Konsequenz der Gewerbeuntersagung. Eine Besonderheit gibt es im Hinblick auf das Einkommensteuergesetz (§ 18 EStG). Demnach zählt die unterrichtende Tätigkeit des Fahrlehrers zu den freiberuflichen Tätigkeiten. Dies hat zur Folge, dass viele Fahrschulen die in der Rechtsform des Einzelunternehmens geführt werden, von der Gewerbesteuer befreit sind. Diese Befreiung von der Gewerbesteuer hat jedoch keine gewerberechtliche Wirkung. Fahrschulen, die in der Rechtsform der Kapitalgesellschaften (z. B. GmbH oder UG) geführt werden, sind grundsätzlich gewerblich und gewerbesteuerpflichtig. Ebenso gilt für diese Gesellschaften eine Pflicht zur Aufstellung einer Bilanz.

Über 87 % der Fahrschulunternehmen sind laut Kostenstrukturanalyse Einzelunternehmen. Nicht nur die kleinen Unternehmen werden überwiegend in dieser Rechtsform geführt, auch bei den Fahrschulunternehmen mit mehr als 20 Mitarbeitern sind fast 60 % Einzelunternehmen. Bei den Unternehmen mit einem Umsatz von mehr als einer Million Euro sind es immerhin noch 43 %.

Aufwendungen und Gewinn

Die Kostenstrukturanalyse gibt einen Überblick über die Verteilung der Kosten in Fahr- und Flugschulen sowie über die Umsatzgrößenklassen und die Beschäftigten.

Jahresumsatz je Fahrschule

Jahresumsatz je Fahrschule (2010)	Euro	Anteil in %
Umsatz	142.916	100,00
Personalaufwand	37.249	26,1
Sachaufwand	51.159	35,8
Betriebliche Steuern und sonstige öffentliche Abgaben	1.491	1,0
Ergebnis vor Steuern, Abschreibungen und Zinsen	54.508	37,1

Quelle: Kostenstruktur bei Fahr- und Flugschulen 2010, Statistisches Bundesamt, 2013

Der Gesamtaufwand der Fahrschulen unterteilt sich in 42,1 % Personal- und 57,9 % Sachaufwand. Das entspricht etwa 26,1 % bzw. 35,8 % vom Umsatz. Ungefähr ein Prozent ihres Umsatzes führten Fahrschulen in Form von betrieblichen Steuern oder sonstigen Abgaben ab, darunter Gewerbe- und Kraftfahrzeugsteuer. Abschreibungen und

Fremdkapitalzinsen sind in den Angaben nicht enthalten. Diese machen etwa einen Anteil von 6 % aus.

Der Personalaufwand ist in der Fahrschulbranche, die eine klassische Dienstleistungsbranche ist, naturgemäß hoch. Aber in nur 3,9 % der Fahrschulen sind mehr als 9 Personen tätig.

Durchschnittlicher Jahresumsatz kleiner Fahrschulen (Umsatz < 100.000 Euro)

Fahrschulen unter 100.000 Euro Jahresumsatz	Euro	Anteil in %
Umsatz	61.366	100,00
Personalaufwand	7.119	11,6
Sachaufwand	23.002	37,5
Betriebliche Steuern und sonstige öffentliche Abgaben	836	1,4
Ergebnis vor Steuern, Abschreibungen und Zinsen	30.409	49,5

Quelle: Kostenstruktur bei Fahr- und Flugschulen 2010, Statistisches Bundesamt, 2013

Ungefähr die Hälfte der Fahrschulunternehmen in Deutschland erwirtschaftet im Schnitt einen Umsatz von 61.366 Euro. Davon verbleibt nach Abzug von Personalaufwand und Sachaufwand sowie den betrieblichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben ein Ergebnis von 30.409 Euro für den Fahrschulinhaber bzw. 2.534 Euro monatlich.

Bei größeren Unternehmen über 100.000 Euro Jahresumsatz bleiben immerhin noch 33,8 % vor Steuern als Betriebsergebnis übrig. Diese Fahrschulen erwirtschaften rund 80 % des Branchenumsatzes.

Formen der Beschäftigung

Am 1.1.2015 waren 45.924 Personen mit gültigem Fahrlehrerschein beim KBA (Kraftfahrt-Bundesamt) registriert. Wie viele der Besitzer von Fahrlehrerlaubnissen tatsächlich Fahrschüler ausgebildet haben, lässt sich nicht ermitteln. Die Zahlen für Brandenburg zeigen, dass 2014 etwa 60 % der registrierten Fahrlehrer auch tatsächlich in der Fahrausbildung tätig waren.

Fahrlehrer können selbstständig oder angestellt tätig sein. Für die Branche ist derzeit unklar, ob freie Mitarbeiter möglich sind oder nicht. Fahrlehrer dürfen nicht als freie Mitarbeiter für andere Fahrschulen tätig sein, hat 2014 ein Urteil des Bayerischen Landessozialgerichts festgelegt. Im Jahr 2012 hatte ein Verwaltungsgericht in Baden-Württemberg allerdings entschieden, dass Beschäftigungsverhältnisse von Fahrlehrern als freie Mitarbeiter möglich sind, solange der Fahrschulinhaber seine Aufsichtspflichten gegenüber diesem Fahrlehrer wahrnehmen kann. Damit gehen die Urteile in entgegengesetzte Richtungen.

Durchschnittlicher Jahresumsatz größerer Fahrschulen (Umsatz > 100.000 Euro)

Fahrschulen über 100.000 Euro Jahresumsatz	Euro	Anteil in %
Umsatz	218.865	100,00
Personalaufwand	65.309	29,8
Sachaufwand	77.382	35,4
Betriebliche Steuern und sonstige öffentliche Abgaben	2.100	1,0
Ergebnis vor Steuern, Abschreibungen und Zinsen	74.074	33,8

Quelle: Kostenstruktur bei Fahr- und Flugschulen 2010, Statistisches Bundesamt, 2013

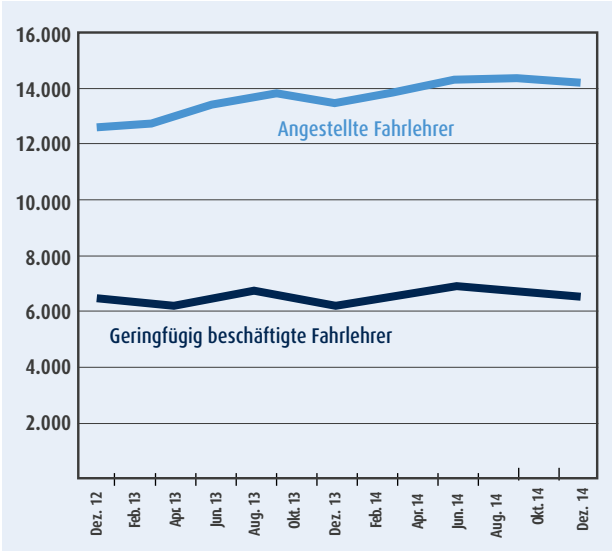
Angestellte Fahrlehrer

Laut Beschäftigungsstatistik des Bundesamts für Arbeit sind derzeit 21.000 Fahrlehrer in Deutschland angestellt. Davon sind ein Drittel geringfügig Beschäftigte. Damit gibt es deutlich mehr Fahrlehrer im Angestelltenverhältnis als selbstständige Fahrschulunternehmer.

Etwa 13,5 % der angestellten und 9,2 % der geringfügig beschäftigten Fahrlehrer sind Frauen. Damit liegt der Anteil der Frauen bei den angestellten Fahrlehrern etwas höher als bei allen Personen mit Fahrlehrerlaubnis mit 8,6 %.

Die Bundesagentur für Arbeit meldete 11.160 sozialversicherungspflichtig vollzeitbeschäftigte Fahrlehrer zum 31. Dezember 2014. Das sind etwa 78 % der angestellten Fahrlehrer. 22 % der angestellten Fahrlehrer arbeiten folglich in Teilzeit.

Sozialversicherungspflichtig angestellte Fahrlehrer und geringfügig beschäftigte Fahrlehrer



Quelle: Sozialversicherungspflichtig beschäftigte Fahrlehrer (ohne Geringfügig Beschäftigte), Beschäftigungsstatistik, Bundesagentur für Arbeit, 2015

Gehalt der angestellten Fahrlehrer

Die Hälfte der vollzeitbeschäftigten angestellten Fahrlehrer verdient mehr als 2.261 Euro brutto im Monat, die andere Hälfte weniger. Diesen statistischen Wert nennt man Median. Er ist statistisch gesehen aussagekräftiger als das arithmetische Mittel. Für einzelne Bundesländer liegt der Wert deutlich über oder unter dem gesamtdeutschen Median. Es zeigt sich ein deutlicher Unterschied zwischen angestellten Männern und Frauen sowie zwischen Ost- und Westdeutschland.

In Ostdeutschland (einschließlich Berlin) zeigt die Statistik einen Wert von 1.722 Euro, in Westdeutschland (ohne Berlin) von 2.382 Euro. Damit liegt der Median für vollzeitbeschäftigte Fahrlehrer in Ostdeutschland bei nur 72 % des Westwertes. Von einem monatlichen Bruttoarbeitsentgelt im Osten von 1.722 Euro bleibt nach Abzug aller Steuern, Versicherungen und Abgaben ein Netto von etwa 1.200 Euro im Monat. Die Hälfte der angestellten vollzeitbeschäftigten Fahrlehrer in Ostdeutschland (einschließlich Berlin) lebt also von weniger als 1.200 Euro netto im Monat.

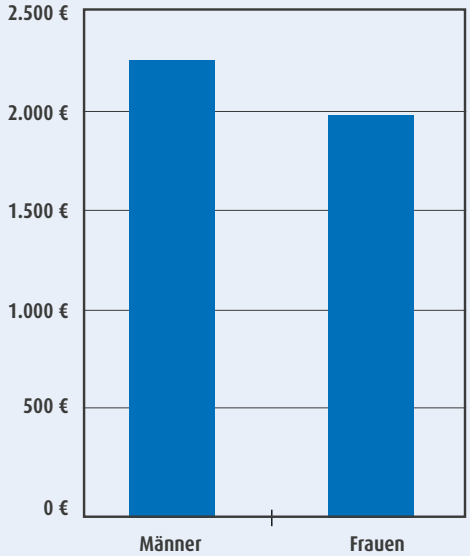
Dieser Unterschied zwischen Ost- und Westdeutschland liegt sicherlich einerseits an den Überkapazitäten im Osten mit einer höheren Fahrschuldichte als in westdeutschen Bundesländern, andererseits ist die generelle Kaufkraft im

Median der monatlichen Bruttoarbeitsentgelte von sozialversicherungspflichtig vollzeitbeschäftigten Fahrlehrern (KldB 2010, 8451) in Euro

	Median am 31.12.2012	Median am 31.12.2013	Veränderung
Deutschland	2.219	2.261	1,88 %
Männer	2.255	2.295	1,74 %
Frauen	1.899	1.984	4,47 %
Westdeutschland (ohne Berlin)	2.337	2.382	1,92 %
Ostdeutschland (mit Berlin)	1.675	1.722	2,84 %

Quelle: Entgeltstatistik, Bundesagentur für Arbeit, 2015

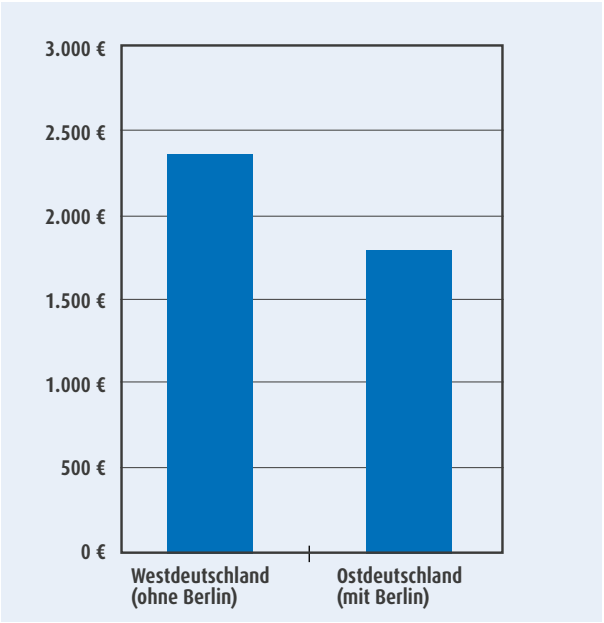
Median des monatlichen Bruttoarbeitsentgelts nach Geschlecht (31.12.2013)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2015; eigene Darstellung

Osten geringer als im Westen. Dies spiegelt sich auch im Preis für eine Fahrstunde bzw. in den Führerscheinkosten in den einzelnen Bundesländern wider.

Median des monatlichen Bruttoarbeitsentgelts in West- und Ostdeutschland (31.12.2013)



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2015; eigene Darstellung

Krankentage und Arbeitsunfähigkeit von Fahrlehrern

Die größte deutsche Krankenversicherung AOK hat die Arbeitsunfähigkeitsfälle ihrer Mitglieder je Berufsgruppe untersucht und zusammengefasst. Das Ergebnis zeigt, die 5.500 bei der AOK versicherten Fahrlehrer sind im Vergleich zu allen anderen Mitgliedern weniger oft krank. Wenn sie krank sind, sind sie mit 15,1 Tagen länger krank als der Durchschnitt mit 11,9 Tagen. Es werden bei der AOK-Statistik sowohl Pflichtmitglieder als auch freiwillig Versicherte berücksichtigt, Arbeitslosengeld-I-Empfänger dagegen nicht.

Gründung einer Fahrschule

Um in Deutschland eine Fahrschule eröffnen zu dürfen, benötigt man eine Fahrschulerlaubnis von der zuständigen Behörde. Ein Bewerber für eine Fahrschulerlaubnis muss mindestens 25 Jahre alt sein und die Fahrlehrerlaubnis der Klassen besitzen, für die eine Fahrschulerlaubnis beantragt wird. Vorher muss der Bewerber 2 Jahre hauptberuflich als Fahrlehrer tätig gewesen sein sowie an einem fahrschulbetriebswirtschaftlichen Kurs im Umfang von 70 h teilgenommen haben. Dabei muss der Fahrlehrer keine Prüfung ablegen. Die Hürden und die Anforderungen, um sich selbstständig zu machen, sind also relativ gering. Das ist ein Grund, warum es so viele Fahrschulen gibt. Ein weiterer Grund ist, dass der Investitionsbedarf, um eine Fahrschule zu gründen, relativ gering ist. Das VR Gründungskonzept „Fahrschule" beziffert den Kapitalbedarf auf 80.000 Euro. Vernachlässigt man u. a. die Ausbildungskosten und werden die Ausbildungsfahrzeuge nur geleast statt gekauft, dann reduziert sich dieser Betrag noch erheblich.

Sollte der Fahrschulleiter nicht zugleich Inhaber sein, so wird in einer GmbH die Bestellung des Fahrschulleiters von einigen Behörden als Geschäftsführer verlangt und von

Kennwerte zur Arbeitsunfähigkeit für die Berufsgruppe der Fahrlehrer/innen, AOK-Mitglieder 2014

Beruf	Anzahl Mitglieder	Arbeitsunfähigkeitsfälle je 100 Mitglieder*	Arbeitsunfähigkeitstage je 100 Mitglieder*	Krankenstand in %	AU-Tage je Fall
Fahrlehrer/innen	5.516	86,1	1.303,3	3,6	15,1
Alle Berufe	11.436.589	158,3	1.889,1	5,2	11,9

*ganzjährig versichert
Quelle: Wissenschaftliches Institut der AOK (WIdO), 2015

anderen die Erteilung von Prokura und von wiederum anderen lediglich eine Handlungsvollmacht.

Die Unterrichtsräume, das Unterrichtsmaterial und die Fahrzeuge müssen in ausreichender Zahl und Ausstattung vorhanden sein. Vorzulegen ist beim Antrag auf Eröffnung einer Fahrschule dabei ein maßstabsgerechter Plan des Unterrichtsraumes mit Angaben über die Ausstattung, Büro- und Unterrichtszeiten (getrennt, wenn kein separater Büroraum vorliegt).

Anschließend erfolgt die Raumabnahme persönlich vor Ort und später regelmäßig durch eintägige kostenpflichtige Überwachungen nach höchst unterschiedlichen Kriterien in den einzelnen Bundesländern. Eine Überwachung der Qualität der Ausbildung findet bisher kaum statt. Eine Ausnahme sind die Überwachungen nach dem System der „Pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung" (PQFÜ), welches bereits seit 2005 in Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen praktiziert wird. Hierdurch soll neben Einhaltung formaler Standards eine ordnungsgemäße Fahrschulausbildung mit einer inhaltlichen Mindestqualität des Theorieunterrichts und der fahrpraktischen Ausbildung sichergestellt werden.

Alltag, Bürokratie und Wettbewerb

Im Alltag und in der Ausübung ihres Wirtschaftsbetriebes gehören Fahrschulunternehmen zu den stark reglementierten Unternehmen in Deutschland. Die Anzahl der Zweigstellen zum Beispiel soll laut Fahrlehrergesetz drei, bei Gemeinschaftsfahrschulen pro Gesellschafter zwei, nicht übersteigen. Diese Zweigstellen dürfen nicht weit voneinander entfernt sein, können aber durchaus in unterschiedlichen Bundesländern liegen. Das unternehmerische Wachstum von Fahrschulen und die unternehmerische Freiheit sind somit gesetzlich auf eine bestimmte Anzahl an Zweigstellen beschränkt. Größere Fahrschulbetriebe entgehen der Beschränkung derzeit, indem sie mehrere GmbHs gründen. Eine einzelne Fahrschule kann aber sehr groß sein, was die Zahl der Mitarbeiter und Fahrschüler angeht.

Nicht nur bei der Eröffnung einer Fahrschule, sondern auch bei der täglichen Arbeit ergibt sich bürokratischer Aufwand. Laut Fahrlehrergesetz hat der Fahrschulleiter täglich für jeden Fahrlehrer einen Tagesnachweis zu führen. Auf diesem Nachweis wird die Uhrzeit, der Fahrschüler, die Anzahl und Dauer der praktischen Fahrstunden vermerkt. Der Nachweis ist vom jeweiligen Fahrschüler, vom Fahrlehrer und vom Fahrschulleiter zu unterschreiben. Der Tagesnachweis kann auch als Ausdruck aus einer Datenverarbeitungsanlage erstellt werden. Ob er jedoch täglich ausgedruckt werden muss oder nur auf Anfrage bei einer Überwachung wird unterschiedlich gehandhabt. Das Führen der Tagesnachweise ist in der Branche inzwischen eine Selbstverständlichkeit geworden. Er ist nützlich als Grundlage jeder Abrechnung und um Schwarzarbeit vorzubeugen.

Im Zuge der Einführung des Mindestlohngesetzes hat der Gesetzgeber gleichzeitig neue Aufzeichnungspflichten für Arbeitgeber geschaffen, wonach sie verpflichtet sind, Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit ihrer Mitarbeiter zu dokumentieren. Da diese Daten ohnehin in den Tagesnachweisen der Fahrlehrer erfasst werden, könnte man davon ausgehen, dass durch das Mindestlohngesetz für Fahrschulen kein zusätzlicher Aufwand entstanden ist. Hierzu wartet die Branche jedoch auf die endgültige Klärung durch das BMAS. Etwas komplizierter wird es allerdings in jedem Fall, wenn der Fahrlehrer an einem Tag keine Tätigkeiten nach dem Fahrlehrergesetz, sondern zum Beispiel Tätigkeiten nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikationsgesetz ausübt, da diese nicht auf dem Tagesnachweis bzw. gar nicht erfasst werden müssen.

Pro Tag darf jeder Fahrlehrer maximal 495 Minuten praktisch unterrichten. Das sind 11 Unterrichtsstunden (à 45 Minuten). Bei 20 Arbeitstagen pro Monat ergeben sich also 220 Unterrichtsstunden praktische Ausbildung pro Fahrleh-

rer. Die Arbeitszeiten liegen hauptsächlich und zunehmend in den Morgen- und in den Abendstunden, denn die Fahrausbildung wird meist neben der Schule, der Ausbildung oder Arbeit absolviert.

Für jeden Fahrschüler gibt es eine Ausbildungsbescheinigung über seine Theorieausbildung und eine über die Praxisausbildung. In diesen wird bescheinigt, wie viele Stunden Theorie und Praxis der Fahrschüler absolviert hat. Diese Bescheinigungen sind bei den jeweiligen Prüfungen vorzulegen. Ein Ausbildungsnachweis über die gesamte Ausbildung wird ebenfalls erstellt und in der Fahrschule für Kontrollzwecke aufbewahrt.

Laut Fahrlehrergesetz sind auch alle Änderungen im Bestand der Lehrfahrzeuge unverzüglich der Erlaubnisbehörde mitzuteilen. Das bedeutet, dass jeder Austausch, Verkauf oder jede Neuanschaffung eines Fahrzeugs angemeldet werden muss, auch wenn sich an der Zahl der Schulungsfahrzeuge nichts ändert. In der Praxis wird manchmal davon abgesehen, wenn ausschließlich das Fahrzeug ausgewechselt wird, sich dadurch aber nicht die Anzahl oder der Typ des Fahrzeugs ändert. Mehrere Fahrschulen können sich Fahrschulfahrzeuge teilen oder gegenseitig ausleihen.

Fahrschüler haben generell die Wahl zwischen einer Ausbildung auf einem Schalt- oder Automatikfahrzeug. Nur selten entscheiden sich Fahrschüler für das Automatikfahrzeug, denn der Automatikeintrag wird im Führerschein vermerkt, und man darf dann keinen Schaltwagen fahren. Der Automatikführerschein gilt daher im Vergleich zum „normalen" Führerschein als minderwertiger. Deshalb ist er für Fahrschüler weniger attraktiv, obwohl Fahrschüler durchaus ein Interesse an Fahrzeugen mit modernen Antrieben haben. Diese Regelung verhindert also in der Fahrschule die Verbreitung von Elektrofahrzeugen und anderen Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, die keine Kupplung oder Schaltung besitzen und daher als Automatikfahrzeuge gelten. Aber nicht allein die Einschränkung durch den Automatikeintrag behindert derzeit den Einsatz von Elektrofahrzeugen in Fahrschulen. Auch die hohen Kosten und das Fehlen einer Anhängekupplung, die eine Schulung mit Anhänger unmöglich machen, stehen dem entgegen. Derzeit laufen einige Projekte, u. a. startete die Daimler AG gemeinsam mit der ACADEMY Holding AG ein Pilotprojekt zur Integration von Elektrofahrzeugen in die Führerscheinausbildung.

Neben der Fahrausbildung muss ein Fahrschulunternehmer auch dafür Sorge tragen, dass das Unternehmen wirtschaftlich und korrekt arbeitet. Dazu gehören auch eine sorgfältige Planung der Fahrstunden und eine sichere Verwaltung aller Prozesse. Hierbei unterstützen diverse Dienstleister sowohl beim Planen und dem allgemeinen Management, als auch bei der Finanzierung, beim Leasing, bei der Verwaltung und beim Forderungsmanagement.

Im Allgemeinen ist die Wettbewerbssituation unter den Fahrschulen nicht unproblematisch, da sie meist nur über den Preis stattfindet. In einer Umfrage der DATAPART Factoring GmbH aus dem Jahr 2014 bezeichneten rund 80 % aller befragten Fahrschulinhaber ihre aktuelle Wettbewerbssituation als angespannt bis ruinös.

Interessenvertretung

Die Vertretung der Interessen von Fahrlehrern und Fahrschulen werden in Deutschland von Verbänden wie dem Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmen (BDFU), der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) und dem Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. Bundesverband (IDF) wahrgenommen. Mitgliederstärkste Vereinigung ist die BVF, die mit ihren 17 Landesverbänden 15.000 Fahrlehrer vertritt (lt. Lobbyliste Bundestag vom 20. November 2015), das sind immerhin 32,6 % der Fahrlehrer. Der IDF hat über 5.400 Mitglieder aus der Fahrlehrerschaft (lt. Lobbyliste Bundestag vom 20. November 2015). Zusätzlich zu den Fahrlehrer- bzw. Fahrschulverbänden gibt es noch die Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA).

4. Fahrlehrer

Hardfacts:

- **Nachwuchsproblem:** Immer weniger Ersterteilungen von Fahrlehrerlaubnissen. Immer weniger junge Fahrlehrer.
- **Überalterung:** Das Durchschnittsalter der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer beträgt 53 Jahre.
- **Hindernis Zugangsvoraussetzung:** Führerscheinbesitz Kl. A und Kl. C als Voraussetzung schreckt Interessenten ab. Vor allem Frauen.

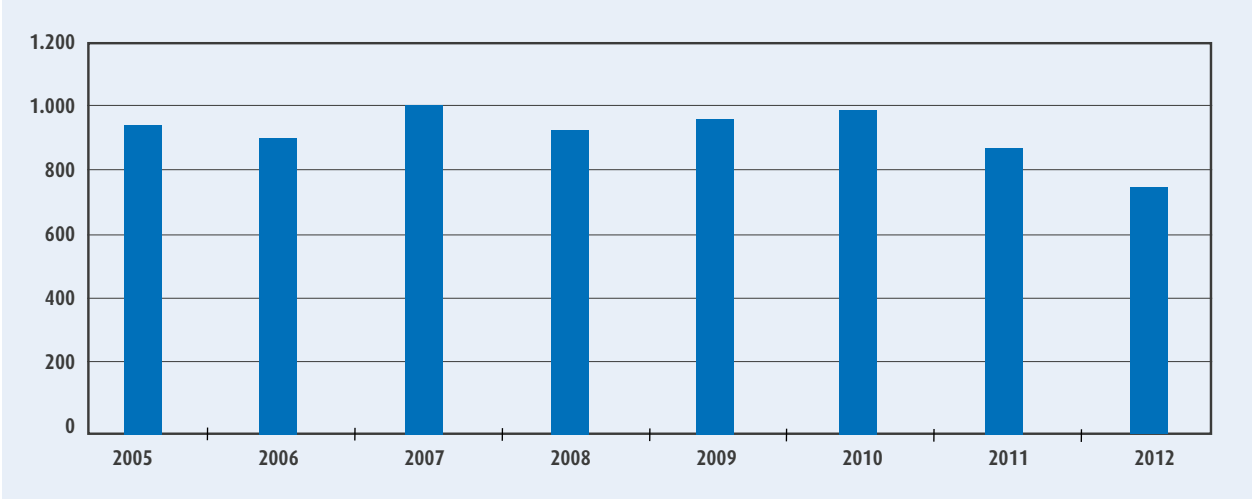
Fahrlehrerausbildung

Es kostet derzeit ca. 8.000 – 16.000 Euro, um Fahrlehrer/-in der Klasse BE zu werden, bei einer Dauer der Ausbildung von etwa zehn bis zwölf Monaten. Für die Klassen A und CE/DE benötigt man dann noch mal je einen ein- bis zweimonatigen, nicht mehr ganz so kostspieligen Zusatzkurs. Je nachdem welche Fahrerlaubnisse schon vorliegen, müssen noch Zusatzkosten zum Beispiel für einen CE-Führerschein dazugerechnet werden, sofern man ihn vorher noch nicht besaß. Das Mindestalter liegt bei 22 Jahren.

Nach erfolgreicher Absolvierung eines Ausbildungsteils an einer Fahrlehrerausbildungsstätte und der abschließenden „Fahrprobe" und „Fachkundeprüfungen" erhalten die Fahrlehreranwärter eine „befristete Fahrlehrerlaubnis" mit der sie in einer Ausbildungsfahrschule in die Ausbildungspraxis einbezogen werden. Die Befristung läuft zwei Jahre.

Beim KBA sind derzeit 81 Fahrlehrerausbildungsstätten gemeldet (2015). Im Jahr 1999 waren es 54. Damit hat sich die Zahl der Fahrlehrerausbildungsstätten trotz starken Rückgangs der Bewerber extrem erhöht. Es ist leider davon auszugehen, dass es nicht wenige Ausbildungsstätten gibt, die die Fahrlehrerausbildung nur halbherzig betreiben und sie als willkommene Nebenerwerbsquelle z.B. zur Fahrschule sehen. Lohnen tut sich das häufig nur dann, wenn man die gesetzlichen Vorgaben nicht erfüllt. So werden die Mindestteilnehmerzahlen nicht erfüllt, die gesetzlich vorgeschriebenen Dozenten nicht eingesetzt und die vorgeschriebene Anzahl von Unterrichtsstunden nicht erteilt. Die Qualität der Fahrlehrerausbildung scheint hier erheblich gefährdet.

Ersterteilung Fahrlehr-Erlaubnisse bis 2012



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015

Erteilung von Fahrlehrerlaubnissen der Klasse BE befristet von 2009-2012 (nicht nur die Ersterteilungen, sondern auch Neuerteilungen)

Bundesland	2009	2010	2011	2012
Baden-Württemberg	140	164	111	63
Bayern	173	169	130	109
Berlin	41	46	51	47
Brandenburg	13	12	19	8
Bremen	5	5	6	4
Hamburg	5	9	19	27
Hessen	84	83	81	46
Mecklenburg-Vorp.	5	4	6	7
Niedersachsen	86	135	104	75
Nordrhein-Westfalen	235	219	202	173
Rheinland-Pfalz	43	56	30	30
Saarland	18	8	6	4
Sachsen	35	22	22	7
Sachsen-Anhalt	11	10	11	6
Schleswig-Holstein	38	35	35	40
Thüringen	17	19	17	6
Deutschland	949	996	850	652

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015

Fahrlehreranwärter

Die Zahl der neuen Fahrlehrer nimmt seit Jahren ab. Während es im Jahr 2010 noch fast 1.000 Ersterteilungen von Fahrlehrerlaubnissen bzw. befristeten Fahrlehrerlaubnissen für Fahrlehreranwärter gab, waren es im Jahr 2012 nur noch 638 Ersterteilungen in ganz Deutschland.

Auch hier zeigen sich große Schwankungen und deutliche regionale Unterschiede. Während in Hamburg, Berlin, Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern im Jahre 2012 mehr befristete Fahrlehrerlaubnisse BE erteilt wurden als 2009, sind die Zahlen in allen anderen Bundesländern gesunken, insbesondere Sachsen und Saarland hatten einen Rückgang um 80 % zu verzeichnen.

Anzahl der geförderten Maßnahmen mit dem Ziel Fahrlehrer

Jahr	Anzahl der Maßnahmen
2012	583
2013	815
2014	858

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2015

Die Bundesagentur für Arbeit und andere Stellen fördern unter bestimmten Umständen die Ausbildung zum Fahrlehrer. Die Zahl der Maßnahmen, die durch die Bundesagentur für Arbeit gefördert wurde, stieg in den letzten Jahren auf 858 Maßnahmen im Jahr 2014. Wie viele Personen die Maßnahme beendet und erfolgreich an der Prüfung teilgenommen haben, ist leider nicht bekannt.

Maßnahmeteilnehmer mit Schulungsziel Fahrlehrer 2014, davon

35,31 %	Hauptschulabschluss und abgeschlossene Berufsausbildung
33,92 %	Mittlere Reife und teilweise abgeschlossene Berufsausbildung
7,58 %	Fachhochschulreife
8,86 %	Abitur/Hochschulreife
14,33 %	Keine Angabe/keine Zuordnung möglich

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2015

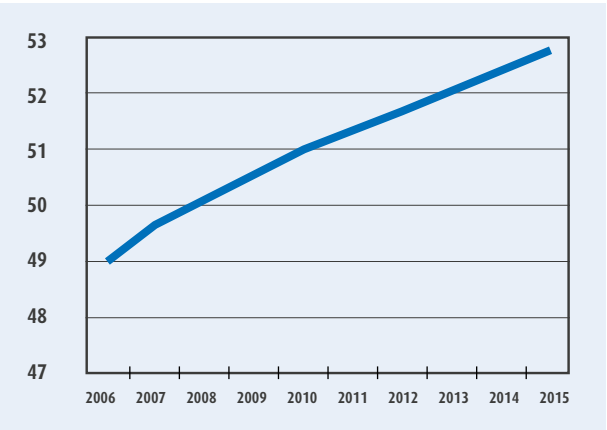
Von den in 2014 ausgebildeten 858 Maßnahmeteilnehmern mit Schulungsziel Fahrlehrer hatten 35 % einen Hauptschulabschluss, fast genauso viele die mittlere Reife. Der Anteil der Maßnahmeteilnehmer mit Hochschulreife ist im Vergleich zu den Vorjahren leicht gesunken, der Anteil derer mit Hauptschulabschluss und mittlerer Reife ist leicht gestiegen.

Wie die Zahl der jungen Fahrlehrer für die Jahre ab 2012 aussehen, ist schwer zu sagen, da es keine Aufzeichnungen darüber beim KBA gibt. Aus der Statistik der Bundesagentur für Arbeit lässt sich auf einen leichten Anstieg für die Jahre ab 2012 schließen.

Im aktuellen Koalitionsvertrag hat sich die Bundesregierung vorgenommen, die Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer zu erhöhen. In welcher Form dies geschehen soll, wird derzeit im Rahmen der anstehenden Reform des Fahrlehrergesetzes diskutiert.

Um das Berufsbild des Fahrlehrers bekannter zu machen, haben sich einige große Fahrlehrerausbildungsstätten zu einer gemeinsamen Initiative zusammengeschlossen, der „Mission Fahrlehrernachwuchs". Eine ähnliche Initiative ist auch die „Fahrlehrer-Zukunft", ein überregionaler Verbund von Fahrlehrerausbildungsstätten in Deutschland, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, den Fahrlehrer-Nachwuchs zu fördern und die Ausbildungsqualität von Fahrlehrer/innen in Ausbildung nachhaltig zu verbessern.

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



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015

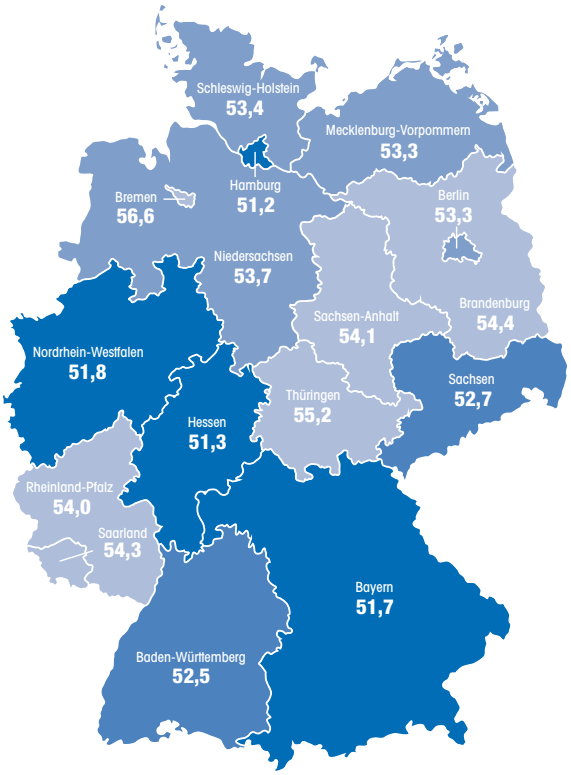
Alter der Fahrlehrer

Für die Erlangung der Fahrlehrerlaubnis ist derzeit ein Mindestalter von 22 Jahren vorgeschrieben. Im Gespräch bei der anstehenden Reform des Fahrlehrergesetzes ist eine Absenkung auf 21 Jahre. Nach oben gibt es keine Altersgrenze für die Ausübung des Fahrlehrerberufs.

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 von 2012 bis 2015 um 4,6 %.

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, dann wäre das Durchschnittsalter der Fahrlehrer noch deutlich höher. Es ist davon auszugehen, dass das Durchschnittsalter der C- und D-Fahrlehrer noch höher ist. Die Fahrlehrerversicherung hat das Durchschnittsalter der männlichen Fahrlehrer, die bei der Fahrlehrerversicherung Kunden sind, mit 58,1 Jahren angegeben (s. Artikel in der Zeitschrift „Fahrschule" 08/2015, S. 24f).

Durchschnittsalter der Fahrlehrer



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015

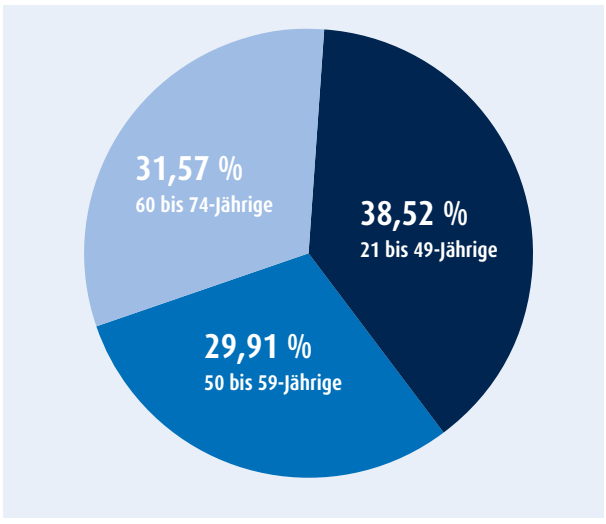
Betrachtet man die einzelnen Bundesländer, so sieht man, dass es Bundesländer gibt, in denen das Durchschnittsalter deutlich höher oder niedriger ist als im Deutschland-Durchschnitt. In Hamburg und Hessen sind die Fahrlehrer nur rund 51 Jahre alt, in Bremen fast 57 Jahre.

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.

Betrachtet man die Altersstruktur aller Fahrlehrer 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. Der Anteil der Personen mit einem Alter über 60 Jahren liegt bei 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.

Altersstruktur der Fahrlehrer



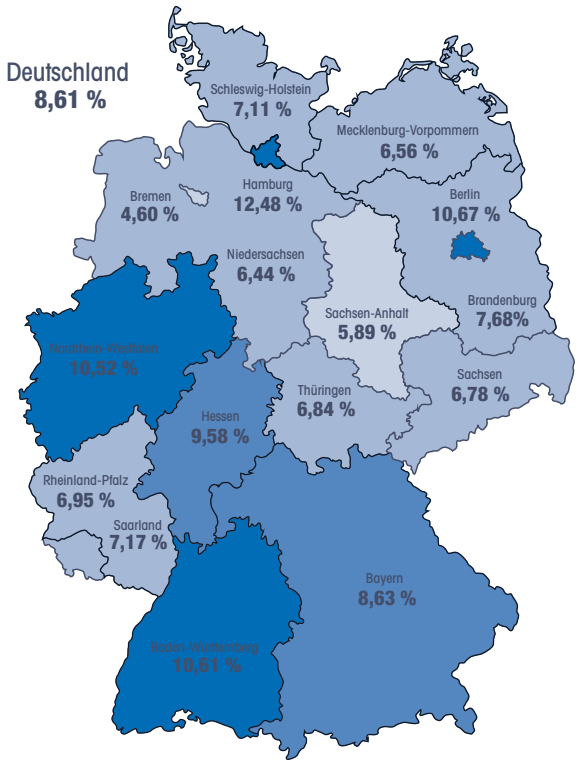
Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015

Frauenanteil

Die 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 bei über 10 %. In anderen Bundesländern liegt der Anteil mit knapp über 6 % deutlich unter dem Durchschnitt von 8,61 %.

Anteil der weiblichen Fahrlehrer



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015

Das Land mit dem geringsten Frauenanteil unter den Fahrlehrern ist jedoch mit Abstand Bremen. In Bremen liegt der Anteil der Frauen bei ca. 4,6 % und ist damit nur gut ein Drittel so hoch wie der in Hamburg.

Fahrlehrermangel

Laut einer Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln über die Fachkräfteengpässe in Unternehmen zählt der Beruf des Fahrlehrers seit Februar 2014 zu den Engpassberufen, und das mit zunehmender Tendenz. Das Institut ermittelt dafür regelmäßig aus Zahlen der Bundesagentur für Arbeit die „Knappheit" bestimmter Fachkräfte. Diese Erkenntnis deckt sich mit der Aussage des Bundesverbandes BVF im aktuellen Geschäftsbericht von 2015: „Es ist sicher festzuhalten, dass gute qualifizierte Fahrlehrer, die teamfähig sind und sich gut in bestehende Fahrschulsysteme eingliedern lassen, sehr schwer zu finden sind."

Während die einen Fahrschulinhaber keinen Nachfolger finden, finden gut gehende Fahrschulen keine Fahrlehrer, die sie anstellen können. Je nach Lage und Umsatzsituation gibt es also teilweise einen Überschuss an Fahrschulen und einen Mangel an Fahrlehrern. Im Oktober 2015 meldete die Bundesagentur für Arbeit 376 arbeitslose Fahrlehrer und 605 offene Fahrlehrerstellen in ganz Deutschland. Im Vergleich zum Oktober 2014 sind die gemeldeten offenen Stellen um 35,65 % gestiegen.

Das bedeutet für ganz Deutschland 0,62 arbeitslose Fahrlehrer auf eine offene Stelle. Die Situation ist aber regional unterschiedlich. Im überwiegenden Teil Deutschlands gibt es mehr unbesetzte Stellen als arbeitslose Fahrlehrer. Die Ausnahme bildet vor allem Berlin, wo es deutlich mehr arbeitslose Fahrlehrer gibt als offene Stellen.

Mit der Praxis haben diese Zahlen unter Umständen wenig zu tun. Viele offene Stellen werden von den Fahrschulen gar nicht gemeldet und viele arbeitslos gemeldete Fahrlehrer sind schwer vermittelbar, wie auch die BVF bestätigt: „Gleichzeitig muss festgestellt werden, dass es eine Menge schwer vermittelbarer Fahrlehrer gibt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass sie teilweise längere Zeit nicht im Beruf tätig waren, nicht umzugswillig sind oder aus persönlichen Gründen schwer in moderne Fahrschulausbildungskonzepte einzubinden sind."

Der Beruf ist heute bei den jungen Leuten unattraktiv und hat kein gutes Image. Grund sind die Arbeitszeiten, die schlechte Bezahlung und dass andere Berufe, zum Beispiel in der Logistik, begehrter sind.

Ein großes Thema ist sicherlich auch das Personalmanagement und die Mitarbeiterbindung in den Unternehmen mit angestellten Fahrlehrern. Fahrschulunternehmer sollten sich fragen: „Wie sorge ich dafür, dass meine Mitarbeiter zufrieden sind und gute Leistungen bringen?" Viele Studien über die Erwartungen der Mitarbeiter zeigen, dass den Arbeitnehmern heutzutage folgende Merkmale ihrer Aufgabe am wichtigsten sind: Entwicklungsmöglichkeiten (sprich Karrierechancen), das Einbringen eigener Ideen sowie Spaß. Ein geregeltes Privatleben ist heute bei vielen Mitarbeitern wichtiger als Karrierechancen, die nur mit hohem zeitlichem Aufwand zu erreichen sind, trotzdem wünschen sich die meisten Aufstiegsmöglichkeiten, die ohne viele Überstunden zu erreichen sind.

Arbeitslose und offene Stellen für Fahrlehrer/innen Oktober 2015

	Arbeitslose Bestand Oktober		Gemeldete offene Arbeitsstellen Bestand Oktober			Arbeitsloser pro offene Stelle
Fahrlehrer/innen	2015	2014	2015	2014	Veränderung zum Vorjahresmonat	
Deutschland	376	485	605	446	35,65 %	0,62
Westdeutschland (ohne Berlin)	273	332	513	377	36,07 %	0,53
Ostdeutschland	103	153	91	68	33,82 %	1,13
Schleswig-Holstein	16	28	16	14	14,29 %	1,00
Hamburg	8	5	9	10	-10,00 %	0,89
Niedersachsen	30	34	90	68	32,35 %	0,33
Bremen	4	6	8	8	0,00 %	0,50
Nordrhein-Westfalen	110	120	151	97	55,67 %	0,73
Hessen	26	30	32	23	39,13 %	0,81
Rheinland-Pfalz	9	23	33	16	106,25 %	0,27
Baden-Württemberg	28	43	83	61	36,07 %	0,34
Bayern	40	42	86	71	21,13 %	0,47
Saarland	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Berlin	51	73	5	13	-61,54 %	10,20
Brandenburg	14	26	19	13	46,15 %	0,74
Mecklenburg-Vorpommern	8	13	9	7	28,57 %	0,89
Sachsen	14	21	35	20	75,00 %	0,40
Sachsen-Anhalt	5	13	13	10	30,00 %	0,38
Thüringen	11	7	10	5	100,00 %	1,10

Quelle: Arbeitsmarktdaten, Bundesagentur für Arbeit 2015 und eigene Berechnung

Nachfolgeproblematik

Das Durchschnittsalter der Fahrlehrer steigt stetig, auch weil nur wenige neue und junge Fahrlehrer jährlich hinzukommen: 2012 waren es gerade einmal 650 Fahrlehrer-Anwärter. Viele Fahrschulunternehmer, die in den Ruhestand gehen wollen, haben Schwierigkeiten, einen Nachfolger zu finden.

Das Problem der Nachfolge haben allerdings die Unternehmer vieler Branchen. Die Förderbank KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau) hat ermittelt, dass der durchschnittliche Unternehmer in Deutschland heute 51 Jahre alt ist und die wenigsten Unternehmer sich rechtzeitig Gedanken machen, wer ihr Unternehmen übernehmen könnte, wenn sie altersbedingt in den Ruhestand gehen.

Es ist nicht nur schwierig, jemanden zu finden, der eine Fahrschule übernehmen möchte – oft gibt es auch Uneinigkeit bei der Frage über den angemessenen Kaufpreis. Der Verkäufer verkauft sein Lebenswerk und möchte von dem Erlös seinen Ruhestand bestreiten, der Käufer übernimmt ein Unternehmen, in das wahrscheinlich länger nichts mehr investiert wurde. Das Fahrschulunternehmen ist zwar möglicherweise in der Region gut bekannt, es weist aber auch kaum Stammkundschaft aus, denn ein Fahrschüler ist in der Regel Einmalkunde in der Fahrschule. Früher diente der Verkauf einer gut gehenden Fahrschule dem Inhaber als Altersvorsorge, heute ist das nicht mehr so einfach, den gewünschten Verkaufspreis zu erzielen.

Besonders problematisch ist, dass Fahrschulen oft keine zweite Führungsebene aufweisen, denn bei fast 90 % der Unternehmen handelt es sich um Einzelunternehmen. Bei einem Wechsel des Inhabers, zum Beispiel aus Altersgründen, geht in dem Fall aber auch das fachliche „Wissen" verloren, oder um es deutlicher auszudrücken: Bei „Fahrschule Mayer" geht Herr Mayer und damit ein großer Teil des Unternehmenswertes, und damit des Kaufpreises. Bei einer zweiten Führungsebene kann der Geschäftsbetrieb weitgehend erhalten bleiben, wenn es zu einem Inhaberwechsel kommt.

Die aktuellen Rahmenbedingungen für Fahrschulunternehmen halten potenzielle Nachfolger fern, die selbst keinen Fahrlehrerschein besitzen, da der bürokratische Aufwand in diesem Fall höher ist als in anderen Branchen.

Eine weitere Schwierigkeit bei der Unternehmensnachfolge ist die Frage der Finanzierung. Fahrschulen erhalten oft keine Darlehen von den Banken aufgrund ihrer geringen Betriebsgröße, dem hohem Zahlungsausfallrisiko und den geringen Ertragsprognosen, wie sie zum Beispiel im Branchen Special 2015 der Volksbanken Raiffeisenbanken beschrieben wird. Das Finanzierungsproblem gilt für Unternehmensübernahmen genauso wie für die Finanzierung eines neuen Schulungsfahrzeugs.

Nur wenn die wirtschaftliche Lage des einzelnen Fahrschulunternehmens einer intensiven Prüfung der Banken bzw. Darlehensgeber standhält und durch eine solide Ertragssituation überzeugt, besteht die Chance auf klassische Finanzierung durch Banken. Andernfalls müssen Fahrschulen mit Finanzierungsbedarf Alternativen suchen und kreativ werden: Förderprogramme, Crowd Funding, Beteiligungsfinanzierung.

5. Nachfrage und Preise

Hardfacts:

- **Weniger Kunden:** Die Zahl der Fahrschüler korreliert mit der Geburtenrate vor 20 Jahren. Ein Rückgang an Fahrschülern ist zu erwarten.
- **Prognose:** Aufgrund von Verstädterung, stagnierender Geburtenzahlen und schwindender Bedeutung der individuellen Mobilität ist ein leichter Nachfragerückgang zu erwarten.
- **Berufskraftfahrer:** 43 % der Berufskraftfahrer sind über 50 Jahre alt. Extrem hoher Ausbildungsbedarf in den nächsten Jahren.

Das KBA veröffentlicht jährlich die Zahlen der durchgeführten und bestandenen theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfungen. Diese Daten sind ein guter Indikator dafür, wie sich der Fahrschulmarkt entwickelt. Die Zahl der Prüfungen insgesamt sank bis 2013. Im Jahr 2014 war wieder ein leichter Zugang zu verzeichnen bei etwa 1,56 Mio. theoretischen Prüfungen und 1,50 Mio. praktischen Prüfungen insgesamt. Das entspricht 1,058 Mio. bestandene theoretische Prüfungen und 1,11 Mio. bestandene praktische Prüfungen.

Die Anzahl der bestandenen praktischen Prüfungen ist überwiegend gleichzusetzen mit der Anzahl von beendeten Ausbildungsverhältnissen, da die meisten Prüfungen eine verpflichtende Ausbildung voraussetzen. Daher kann man an den bestandenen Prüfungen in etwa ablesen, wie viele und welche Fahrausbildungen an Fahrschulen nachgefragt bzw. absolviert wurden.

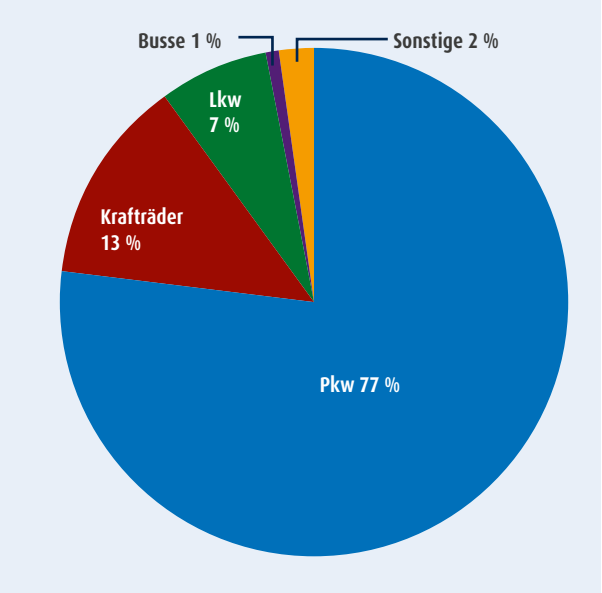
Betrachtet man die einzelnen Fahrerlaubnisklassen, dann findet mit 77 % der überwiegende Teil der praktischen Prüfungen im Pkw-Bereich statt (B, BE, BF17, BEF17). Etwa 13 % der bestandenen praktischen Prüfungen erfolgte in den Klassen A1, A2 und A. Das heißt, etwa 90 % der Prüfungen finden in den Klassen A und B statt und ca. 10 % entfallen auf die Fahrerlaubnisse, die für den gewerblichen Gebrauch vorgesehen sind, also Lkw- und Busfahrerlaubnisse.

Bei den Angaben zu den Prüfungen ist zu beachten, dass jeweils nur die umfassendste Fahrerlaubnis-Klasse ausgewiesen wird. Eingeschlossene Klassen werden in den Tabellen nicht gesondert gezählt bzw. ausgewiesen. Eine B-Prüfung wird also nur als B-Prüfung gezählt, obwohl die Fahrerlaubnis-Klasse AM bei der Fahrerlaubnis mit eingeschlossen ist.

Bestandene praktische Prüfungen 2014

Krafträder (A1, A2, A, AM)	159.073
Pkw (B, BE, BF17, BEF17)	856.850
Lkw (C1, C1E, C, CE)	71.730
Bus (D1, D1E, D, DE)	9.131
Sonstige (T)	14.190
Summe	1.110.969

Quelle: KBA 2015



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015; eigene Darstellung

Im Zentralen Register ZFER werden seit 1999 alle neuen Fahrerlaubnisse und Führerscheine registriert. Ältere Fahrerlaubnisse, die vor 1999 erworben wurden, werden kontinuierlich nachgemeldet, so dass 2015 bereits etwa zwei Drittel der geschätzten 54 Mio. deutschen Führerscheine in diesem Register enthalten waren. Spätestens ab 2033 werden es dann alle Führerscheine sein.

Bestand an allgemeinen Fahrerlaubnissen im Zentralen Fahrerlaubnisregister ZFER am 1. Januar 2015 nach Fahrerlaubnisklassen

Krafträder (A, A2, A1)	Pkw (B, B96, BE, BF17, BEF17)	Lkw (C1, C1E, C, CE)	Busse (D1, D1E, D, DE)	Sonstige Fahrzeuge (L, M, T, S, AM)	Zusammen
15.466.699	14.554.863	20.269.589	242.154	3.670.065	54.203.370
28,53 %	26,85 %	37,40 %	0,45 %	6,77 %	100 %

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015

Bei dieser Tabelle ist zu beachten, dass jeweils die umfassendste Fahrerlaubnisklasse ausgewiesen wird. Das bedeutet, dass z. B. für eine Gesamtbetrachtung der Pkw-Fahrerlaubnisse die Zahlen der Klassen B, C und D zusammengezählt werden müssen, da Lkw- und Bus-Fahrerlaubnisse eine Pkw-Fahrerlaubnis einschließen. Außerdem ist zu beachten, dass beim Umtausch alter Führerscheine die Besitzstandwahrung gilt, also teilweise je nach Alter der früheren Fahrerlaubnis Klasse 3 automatisch Klasse A1 und C1E anerkannt werden.

Aus dem ZFER kann man zum Teil das Alter der Fahrerlaubnisbesitzer ablesen. Hieraus lassen sich Rückschlüsse auf die Führerscheinquote pro Jahrgang bzw. die Attraktivität des Führerscheinerwerbs je Altersstufe ziehen.

Etwa ein Viertel aller 17-Jährigen erwirbt den B-Führerschein mit 17 und nimmt damit am begleiteten Fahren teil. In der Altersgruppe der 18 bis 20-Jährigen besitzen immerhin etwa 64,33 % die B-Fahrerlaubnis, bei den 24 bis 29 Jährigen, die eine B-Fahrerlaubnis besitzen, lag 2012 bei etwa 81,64 % und 2015 bei 78,57 %. Der Anteil derjenigen, die pro Altersgruppe eine B-Fahrerlaubnis besitzen, sinkt also leicht, wobei zu beachten ist, dass es 2013 gesetzliche Änderungen gab, die dazu geführt haben könnten, dass Interessenten bereits 2012 anstelle von 2013 die Fahrausbildung absolvierten. Eine Aussage, ob die Fahrerlaubnis nur später erworben wird oder generell weniger Personen eine Fahrerlaubnis erwerben, lässt sich nicht treffen, da für weitere Betrachtungen die genauen Daten fehlen.

Anteil der Personen an der gleichaltrigen Bevölkerung, die eine B-Fahrerlaubnis besitzen

Alter	2012	2013
17	28,29 %	25,81 %
18 - 20	66,93 %	64,33 %
21 - 24	76,94 %	74,30 %
25 - 29	81,64 %	78,57 %

Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015 und Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2015

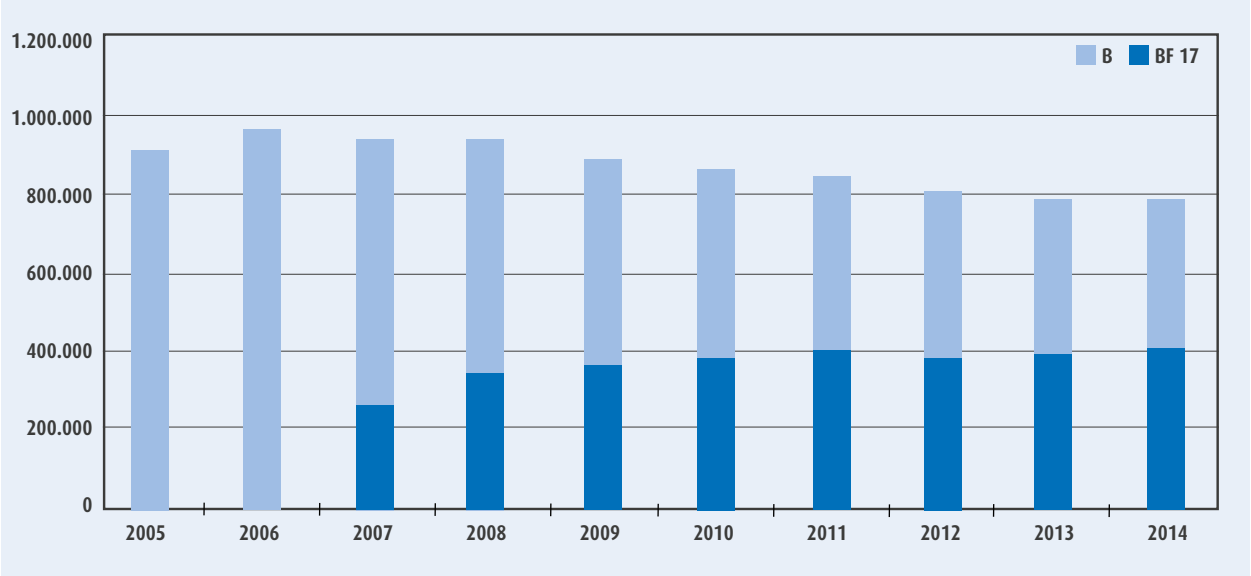
Weiterhin zu beachten ist, dass die Prüfungen zur Erlangung der Mofa-Prüfbescheinigung in den Zahlen vom KBA nicht aufgeführt werden. Diese Prüfbescheinigung ist rechtlich auch kein Führerschein. Die Mofa-Ausbildung macht jedoch auch einen Teil der Umsätze der Fahrschulen aus. Die Ausbildung umfasst 6 Doppelstunden Theorie und eine praktische Doppelstunde.

Klasse B

Für die Führerscheinklassen B und BF17 ergibt sich folgendes Bild. Die Zahl der bestandenen Prüfungen sank in den letzten Jahren auf ca. 800.000 bestandene Prüfungen im Jahr 2014.

Die Zahl derjenigen, die eine BF17-Prüfung bestehen, steigt und hat seit 2013 erstmals die Zahl der bestandenen B-Prüfungen übertroffen. Offensichtlich entscheiden sich immer mehr junge Menschen an BF17 teilzunehmen.

Bestandene Praktische Prüfungen Pkw (B und BF17) 2005-2014



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015; eigene Darstellung

Interessanterweise ist die Bestehensquote bei den Fahrschülern, die an BF17 teilnehmen und damit also unter 18 Jahre alt sind, deutlich höher als die bei B-Prüfungen (Alter 18+). Im Jahr 2014 lag sie bei BF17-Teilnehmern bei 75,4 % und bei B-Prüfungen über 18 Jahren bei 63,6 %.

Von allen Personen, die im Jahr 2012 eine B- oder BE-Fahrerlaubnis erworben haben, waren 70 % unter 20 Jahre alt. Die Quote der BF17-Teilnehmer ist in den Bundesländern unterschiedlich, sie reicht von knapp 20 % in Berlin bis zu über 60 % in Bayern. Es nehmen insgesamt etwas mehr Frauen an BF17 teil als Männer.

Die Kundschaft der B-Fahrschulen ist also nach wie vor meist jung und will ausschließlich die Pkw-Fahrerlaubnis B erwerben. Grundsätzlich hängt die Zahl der Fahrschüler von der Zahl der jungen Menschen in der Region ab.

Preise für die Klasse B-Ausbildung

Die Branche steht unter einem hohen Preisdruck, den die Kundschaft und die Wettbewerber ausüben.

Der bundesdeutsche Durchschnitt für eine Pkw-Führerscheinausbildung liegt bei 1.380 Euro (laut preisvergleich.de, 2013). Die Preise für die B-Fahrausbildung variieren jedoch stark in den einzelnen Regionen. In den Medien wird dann schnell von „Abzocke“ geschrieben, weil die Preisunterschiede von 950 Euro zu 2.255 Euro schwer nachzuvollziehen sind. Die unterschiedlichen Preise begründen sich im hohen Wettbewerbsdruck und dem mangelnden kaufmännischen Geschick einiger Fahrschulen. Gerade dort, wo viele Fahrschulen um wenige Fahrschüler kämpfen, ist der Preiskampf besonders hart. Die unterschiedlichen Preise hängen aber auch mit anderen Faktoren zusammen, zum Beispiel die Kosten für Miete und das Lohnniveau in den unterschiedlichen Regionen.

Die Preise setzen sich aus Anmelde- bzw. Grundbetrag, Lernmittel, Prüfungskosten und den praktischen Fahrstunden (Übungsfahrten und Sonderfahrten) zusammen. Die Anzahl der benötigten Übungsfahrten variiert natürlich je nach Fahrschüler. Der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg empfiehlt folgende Faustformel: „Für die Errechnung der benötigten Fahrstunden empfehlen wir als Durch-

DATAPART-Preisspiegel Deutschland 2015 B-Fahrausbildungen

Leistung	30.09.2013	30.09.2014	2014 im Vergleich zum Vorjahr	30.09.2015	2015 im Vergleich zum Vorjahr
Grundgebühr	203,24 €	195,24 €	-3,94 %	203,32 €	4,14 %
Übungsfahrt	32,65 €	33,23 €	1,78 %	33,93 €	2,11 %
Überlandfahrt	42,64 €	43,12 €	1,13 %	43,90 €	1,81 %
Autobahnfahrt	42,63 €	43,09 €	1,08 %	44,00 €	2,11 %
Dunkelheitsfahrt	42,52 €	43,14 €	1,46 %	44,10 €	2,23 %
Theor. Prüfung	40,57 €	40,43 €	-0,35 %	47,02 €	16,30 %
Prakt. Prüfung	104,00 €	104,48 €	0,46 %	107,30 €	2,70 %

Quelle: B-Fahrausbildungen, DATAPART-Preisspiegel Deutschland 2015

schnittswert das 1,3-Fache des Lebensalters anzusetzen. Bei 18 Jahren ergibt das dann 23,4 Fahrstunden (18 x 1,3)". Die Preise für Übungsfahrten gehen weit auseinander. In der Übersicht des Portals preisvergleich.de lagen die Preise für Übungsfahrten bei 45 bis 24 Euro pro Fahrstunde (45 Minuten). Die Preise für die Sonderfahrten lagen zwischen 57 und 25 Euro pro Fahrstunde (45 Minuten).

Interessanterweise liegen die Fahrschulpreise in Hamburg im Mittelfeld, obwohl dort bundesweit der Umsatz je Fahrschule am höchsten ist.

Die Führerscheinpreise und Prüfungsgebühren sind laut Kraftfahrer-Preisindex in den Jahren 2010 bis 2014 um 7 % gestiegen. Damit liegt der Preisanstieg leicht über dem durchschnittlichen Anstieg des Verbraucherpreis-Index von 6,6 %. Im selben Zeitraum stiegen die Kraftstoffpreise um 8,5 %, die Preise für den Kauf von Kraftwagen um 0,8 % und die Kfz-Versicherung nur um 0,6 %.

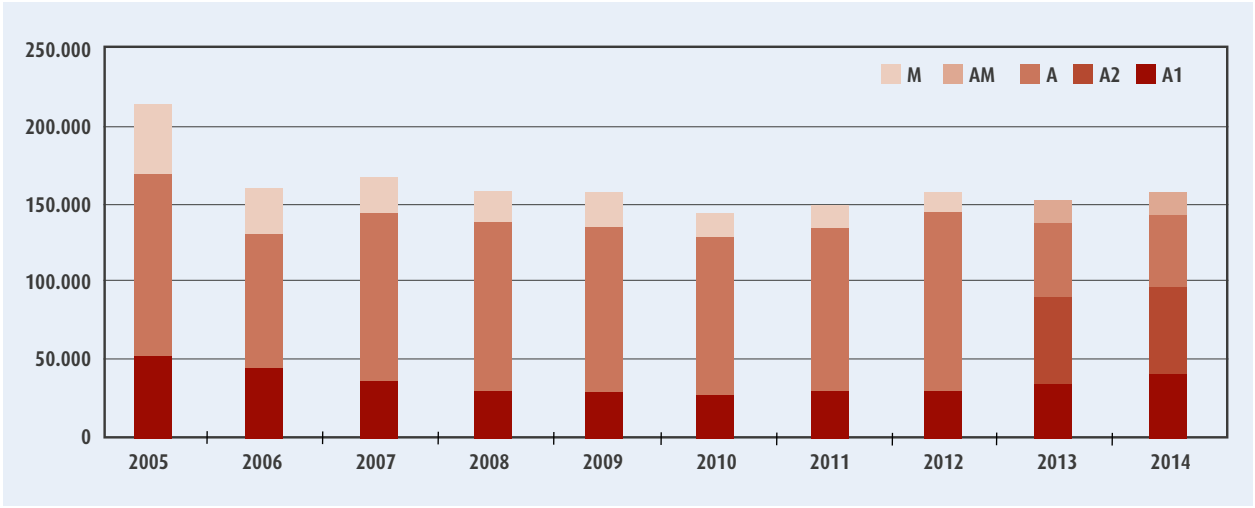
Der DATAPART-Preisspiegel Deutschland zeigte im September 2015 eine Preissteigerung bei B-Ausbildungen je nach Leistung von 1,81 bis 16,30 % im Vergleich zum Vorjahr.

Bei einer B-Fahrschülerzahl von 800.000 im Jahr (s. bestandene Prüfungen) und etwa 11.000 Fahrschulen liegt die Zahl der B-Fahrschüler pro Fahrschule im Durchschnitt bei 73 pro Jahr. Bei einem Preis von 1.400 Euro pro Fahrausbildung liegt der B-Umsatz bei 100.000 Euro Umsatz pro Fahrschule und 1,1 Milliarden Euro.

Fahrschulen müssen schnell auf Veränderungen des Marktes bzw. steigende Kosten reagieren. Oft wird der Anstieg der Kraftstoffpreise als großer Kostentreiber genannt. Aber wenn sich der Dieselpreis für das ganze Jahr um 20 Cent pro Liter erhöht, bedeutet das bei einem Verbrauch von 6 Litern auf 100 km und einer Laufleistung von 70.000 km eine Mehrbelastung von 840 Euro im Jahr. Da scheinen die Personalkosten doch wesentlich relevanter zu sein, denn eine Lohnerhöhung um 1 Euro pro Fahrstunde wirkt sich da anders aus, da jeder Fahrlehrer bis zu 220 Fahrstunden im Monat schulen darf, also 220 Euro Mehrkosten im Monat (oder 2.640 Euro im Jahr) verdienen würde, ohne Lohnnebenkosten. Auf der anderen Seite würde eine Preiserhöhung der Übungsfahrten um 1 Euro pro Unterrichtsstunde die Kosten des Führerscheins für Kunden bei 30 Übungsfahrten nur um 30 Euro verteuern, aber die Umsätze der Fahrschule pro Monat um bis zu 220 Euro pro Fahrlehrer erhöhen.

Diejenigen, die die Fahrausbildung bezahlen, sind zunehmend andere Personen als die Fahrschüler selbst. Insbe-

Bestandene praktische A1, A2, A, AM, M Prüfungen 2005-2014



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015; eigene Darstellung

sondere bei Teilnehmern von BF17 zahlen eher die Eltern als die Fahrschüler. Auch gibt es zunehmend Modelle, bei denen die Fahrausbildung von der Agentur für Arbeit oder im Rahmen einer Aus- oder Weiterbildung vom Ausbildungsbetrieb übernommen wird. Für den Fahrschulunternehmer bedeutet das, mit seinen Marketingaktivitäten eine größere Zielgruppe anzusprechen. Für die Preisentwicklung könnte das von Vorteil sein.

Klasse A

Die Zahl der bestandenen praktischen Prüfungen in den Fahrerlaubnisklassen A, A1, A2, AM sind zusammen betrachtet stabil und gehen seit 2010 insgesamt wieder leicht nach oben. Im Jahr 2014 lag die Zahl bei etwa 160.000 bestandenen Fahrprüfungen.

Dass die Zahlen ab 2010 wieder leicht steigen, könnte mehrere Gründe haben. 2013 trat die neue EU-Führerscheinregelung mit der Einführung einer „Zwischenprüfung" vor dem offenen A-Führerschein in Kraft, so dass einige Fahrschüler sicher noch unter den alten Bedingungen ihren Schein machen wollten, daher der Anstieg bis 2012.

Nur 23 % der Personen, die im Jahr 2012 eine A-Fahrerlaubnis erworben haben, sind weiblich. Damit ist die überwiegende Zahl der Motorradfahrschüler männlich.

Aus der Unfallstatistik lässt sich ablesen, dass Motorräder die gefährlichsten Fahrzeuge sind mit der höchsten Zahl an Getöteten pro 100.000 Fahrzeuge. Hier sind insbesondere die jüngeren Fahrer der 21 bis 30-Jährigen und die Altersgruppe der 45 bis 55-Jährigen besonders gefährdet. Der Bestand an Krafträdern stieg 2014 auf über 4 Mio. Fahrzeuge, jedoch wuchs auch die Zahl der im Straßenverkehr getöteten Motorradfahrer um fast 20 % im Gegensatz zum Vorjahr.

Preise für die Klasse A-Ausbildung

Die Neuregelung der Fahrerlaubnisse auf EU-Ebene sowie der Anstieg der Anzahl der größeren Krafträder in Deutschland, könnte in Zukunft die Nachfrage nach Fahrausbildungen der Klasse A stabilisieren oder sogar steigen lassen.
Die Preise entwickeln sich laut DATAPART-Preisspiegel Deutschland für A-Fahrausbildung nicht ganz so stark nach oben wie bei den B-Fahrausbildungen.

DATAPART- Preisspiegel Deutschland 2015 A-Fahrausbildungen

Leistung	30.09.2013	30.09.2014	2014 im Vergleich zum Vorjahr	30.09.2015	2015 im Vergleich zum Vorjahr
Grundgebühr	226,47 €	191,44 €	-15,47 %	206,71 €	7,98 %
Übungsfahrt	39,68 €	40,19 €	1,29 %	41,39 €	2,99 %
Überlandfahrt	49,88 €	50,33 €	0,90 %	50,00 €	-0,66 %
Autobahnfahrt	50,06 €	49,77 €	-0,58 %	51,04 €	2,55 %
Dunkelheitsfahrt	48,64 €	50,44 €	3,70 %	49,58 €	-1,70 %
Theor. Prüfung	41,11 €	44,65 €	8,61 %	45,61 €	2,15 %
Prakt. Prüfung	124,39 €	125,23 €	0,68 %	130,12 €	3,90 %

Quelle: A-Fahrausbildungen, DATAPART-Preisspiegel Deutschland 2015

Der DATAPART-Preisspiegel Deutschland zeigte im September 2015 Preisveränderungen bei A-Ausbildungen von 7,98 % Preissteigerung bei der Grundgebühr bis 1,7 % Preissenkung bei Dunkelheitsfahrten im Vergleich zum Vorjahr.

Klasse C

Bei der Zeitreihe der bestandenen Lkw-Prüfungen sieht man deutlich die Einführung der Grundqualifikation zum Berufskraftfahrer im Jahre 2009. Alle vor dem Stichtag 10. September 2009 erworbenen Fahrerlaubnisse berechtigen ohne Grundqualifikation beziehungsweise beschleunigte Grundqualifikation, gewerblich als Fahrer im Güterverkehr tätig zu sein. Wurde die Fahrerlaubnis danach erworben, ist die Grundqualifikation zwingend erforderlich, was den zeitlichen und finanziellen Aufwand für den Erwerb des Führerscheins ab 2009 deutlich erhöhte.

Bei den Berufskraftfahrern im Güterverkehr zeichnet sich ein ähnliches Bild wie bei den Fahrlehrern, denn 43 % der Fahrer sind über 50 Jahre alt und werden voraussichtlich in den nächsten 15 Jahren altersbedingt durch neue Fahrer zu ersetzen sein. Das sind immerhin 230.000 Fahrer, die in den nächsten 15 Jahren ersetzt werden müssen. Damit ist der Beruf Berufskraftfahrer derjenige in ganz Deutschland mit dem höchsten Ersatzbedarf in den kommenden Jahren.

Daher ist in den kommenden Jahren mit stabiler oder steigender Führerscheinnachfrage im C-Bereich zu rechnen. Die Zahl der bei der Bundesagentur für Arbeit gemeldeten offenen Stellen stieg in letzter Zeit von Mai 2014 bis Mai 2015 um ca. 25 % sowohl für Busfahrer als auch für Berufskraftfahrer im Güterverkehr.

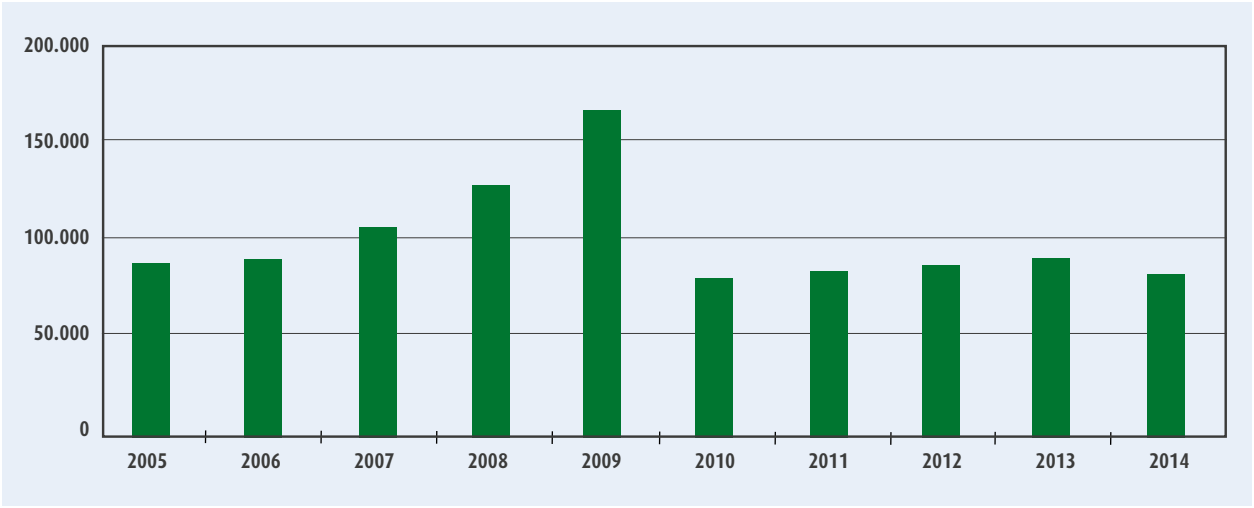
Die Preise für die Fahrausbildung hängen u. a. vom Vorbesitz und der angestrebten Führerscheinklasse ab. Meist wird der Führerschein im Rahmen einer geförderten Maßnahme erworben.

Die aktuellen Bundes-Durchschnittskostensätze der Bundesagentur für Arbeit weisen einen durchschnittlichen Kostensatz für geförderte Lehrgangskosten für den Erwerb des Führerscheins C/CE bis maximal 4.600 Euro aus, im Einzelfall auch darüber hinaus.

Klasse D

Busfahrer und Berufskraftfahrer im Güterverkehr sind derzeit auf dem Arbeitsmarkt stark nachgefragt. Busunterneh-

Bestandene Praktische Lkw Prüfungen (C1, C1E, C, CE) 2005-2014

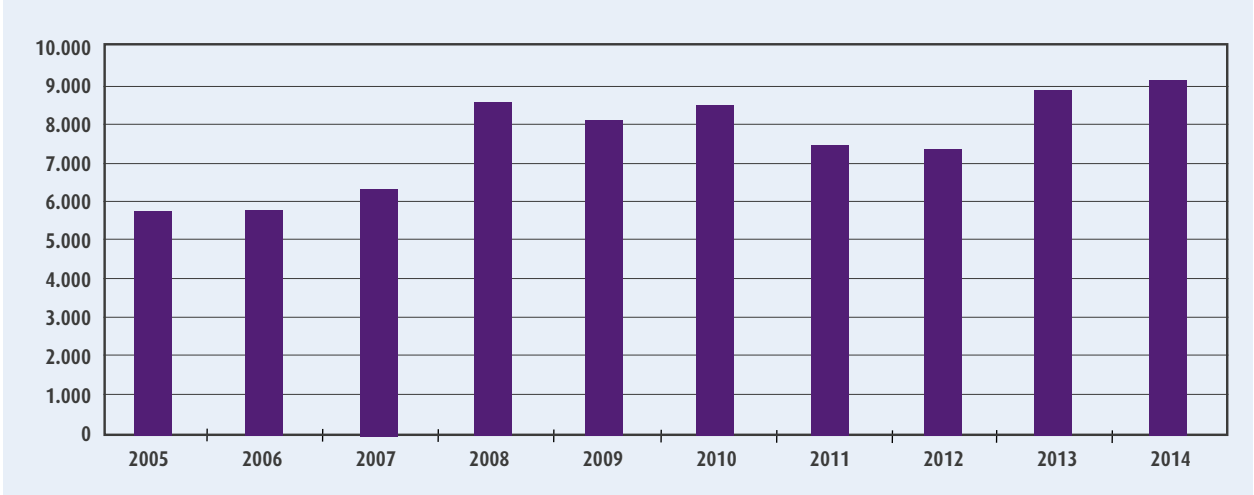


Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015; eigene Darstellung

men suchen zunehmend Fahrer und Azubis. Laut Konjunkturabfrage 2013/2014 des bdo (Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e. V.) ist der Fahrermangel zurzeit die größte Sorge der Busunternehmer, gefolgt von bürokratischen Rahmenbedingungen und den Energiepreisen.

Die aktuellen Bundes-Durchschnittskostensätze der Bundesagentur für Arbeit weisen einen durchschnittlichen Kostensatz für geförderte Lehrgangskosten für den Erwerb des Führerscheins D/DE bis maximal 9.600 Euro aus.

Bestandene Praktische Bus Prüfungen (D1, D1E, D, DE) 2005-2014



Datenquelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2015; eigene Darstellung

6. Mögliche zukünftige Entwicklungen

Hardfacts:

- **Quantität:** Die Zahl der Fahrschüler wird kurz- und mittelfristig sinken und sich dann auf niedrigem Niveau stabilisieren.
- **Qualität:** Die Ansprüche, die an die Fahrschulen gestellt werden, steigen rapide.
- **Know-how:** Fahrlehrer müssen mit den sprunghaften Entwicklungen in Technologie, Pädagogik und Nutzungsverhalten Schritt halten.

Veränderungen und neue Entwicklungen werden zunehmen. Entscheidend ist, wie gut eine Branche auf Veränderungen eingestellt ist und wie anfällig Unternehmen sind, um auf veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Die dringendsten Herausforderungen in der Zukunft und die größten Veränderungen der Rahmenbedingungen folgen nachstehend.

Zukunft der Fahrlehrer-Ausbildung

Es werden derzeit in der Branche und beim Gesetzgeber verschiedene Ideen diskutiert, wie die Ausbildung modernisiert und an die Erfordernisse der Zukunft angepasst werden kann. Bisherige Ausbildungsinhalte können gestrafft und von überflüssigem Ballast befreit werden. Bei den Lehrinhalten in der Fahrlehrerausbildung könnte der Fokus weniger auf Fahrzeugtechnik und mehr auf Gefahrenerkennung und Sozialverhalten sowie Umweltthemen liegen. Generell gilt, dass alle Neuerungen, die in der Ausbildung von Fahrschülern zukünftig geschult werden sollen, vorher in die Ausbildung der Fahrlehrer zu integrieren sind.

Eine Verlängerung der Ausbildungszeit ist vorgesehen. Sie sollte jedoch nicht über 12 Monate verlängert werden, weil sonst bisherige Förderungsformen faktisch kaum noch möglich wären. Über die Lockerung der Zugangsvoraussetzungen und die Einführung von Karrierechancen wird ebenfalls diskutiert.

Eine der Empfehlungen der Wissenschaftler des Instituts der deutschen Wirtschaft Köln, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken und mehr junge Menschen für den Beruf des Fahrlehrers zu begeistern, ist, den Personenkreis der potenziellen Fachkräfte zu erweitern. Die Zugangsvoraussetzungen zum Beruf Fahrlehrer verlangen heute, dass ein Fahrlehrer neben der Fahrerlaubnis Klasse BE auch die Fahrerlaubnisse Klasse A2 und CE vorweisen kann, auch wenn er nur BE ausbilden möchte. Das schreckt jedoch einen Teil der am Beruf interessierten und motivierten Menschen ab, und für den Einstieg in den Beruf sind sie nicht zwingend erforderlich. Außerdem würden sich die Kosten der Ausbildung durch die Abschaffung um 4.000 bis 7.000 Euro reduzieren.

Eine Änderung der Fahrlehrer-Ausbildung sollte zum Ziel haben, die Qualität und Attraktivität des Berufes zu steigern. Sicherlich müssen damit auch Änderungen in den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Fahrschulen und Fahrlehrer einhergehen.

Zukunft der Fahrausbildung

Die B-Fahrausbildung in Deutschland ist detailliert geregelt. Trotzdem wurde Reformbedarf identifiziert, insbesondere was den Inhalt und die Qualität der Ausbildung betrifft. Eine Grundsatzforderung für die Fahrschülerausbildung ist die inhaltliche Verzahnung von Theorie- und Praxisunterricht. 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. Ziel ist eine Effizienzsteigerung der Fahrausbildung ohne Mehrbelastung für den Bürger.

Dazu gehört auch die Förderung von moderner Technologie in der Fahrausbildung (z. B. Simulatoren, Blended Learning),

mit dem Ziel, die Fahrausbildung so effizient wie möglich zu gestalten und dadurch die Verkehrssicherheit der Fahranfänger zu verbessern. Die Benutzung von Fahrerassistenzsystemen sollte schon heute in die Fahrausbildung mit aufgenommen werden.

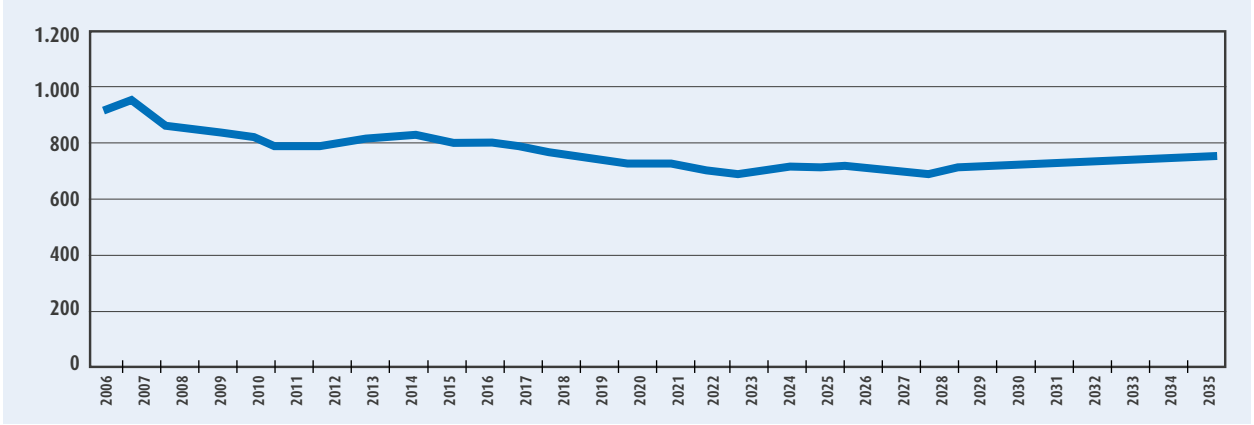
Unter dem Stichpunkt regionalisierte Ausbildung sollte die Berücksichtigung von regionalen Unfallschwerpunkten in die Ausbildung einfließen. Zukünftig wird auch die Gefahrenwahrnehmung stärker in die Fahrausbildung und Fahrprüfung integriert werden.

Ein möglicher Ansatzpunkt bei der Beantwortung der Frage, wie Fahrschulen auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleiben können, könnte der Einsatz von Fahrsimulatoren sein. Die Idee ist, durch die Übung am Simulator, der Bestandteile eines realen Fahrzeugs aufweist, der also einen Fahrersitz, eine Schaltung und Armaturen usw. hat, die ersten Übungsstunden im realen Fahrzeug effizienter zu gestalten, da erste Handgriffe bereits am Simulator geübt werden konnten. Damit reduzieren sich für den Fahrschüler idealerweise die Anzahl der benötigten Übungsstunden und damit die Kosten für die Fahrausbildung. Auch Fahrschulen profitieren, weil Simulatorstunden weniger monetären Aufwand verursachen als normale Fahrstunden im Fahrzeug, denn der Deckungsbeitrag pro Simulatorstunde ist höher als im Fahrzeug.

Wie das Institut für Zweiradsicherheit 2012 in einer Studie über die Fahrausbildung der Klasse A veröffentlichte, gibt es bei der Fahrausbildung in Klasse A noch einige Defizite, die verbessert werden sollten. Zum Beispiel wird gefordert, für A-Fahrlehrer eine verpflichtende regelmäßige Fortbildung auch in der Klasse A einzuführen. Bisher regelt §33a des Fahrlehrergesetzes nicht, in welcher Fahrerlaubnis-Klasse die Fortbildung zu absolvieren ist. Ein weiterer Kritikpunkt ist, dass es heute möglich ist und auch gängige Praxis, dass der A-Fahrlehrer den Fahrschüler bei den praktischen Fahrten mit dem Pkw begleitet. Angesichts der hohen Zahl der getöteten Motorradfahrer scheint hier eine Neuregelung dringend geboten. Auch könnte man über verpflichtende Auffrischungskurse für Motorradfahrer ab einer bestimmten Dauer der Fahrerlaubnis nachdenken, um die Zahl der verunglückten und getöteten Motorradfahrer bei den 45 bis 55-Jährigen zu senken.

Bei der anstehenden Reform des Fahrlehrergesetzes werden auch Neuerungen für die Fahrausbildung erwartet. Derzeit werden verschiedene Maßnahmen diskutiert, die das Risiko der Fahranfänger verringern sollen.

Bevölkerungsentwicklung und Prognose der 17-Jährigen in Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt, Bevölkerungsentwicklung und ab 2014 Bevölkerungsprognose (Variante 2: Kontinuität bei stärkerer Zuwanderung), 2014

Demografie und Migration

Die Menschen in Deutschland leben immer länger und es werden weniger Kinder geboren. Vor 20 Jahren wurden in Deutschland ca. 770.000 – 800.000 Kinder jährlich geboren. Diese Zahl sank in den letzten Jahren und liegt heute bei etwa 680.000 Kindern pro Jahr mit leicht steigender Tendenz seit 3 Jahren. Die Anzahl der potenziellen Fahrschüler beträgt in den kommenden Jahren ungefähr 700.000 Personen im Jahr. Das bedeutet, dass der Markt stabil ist, wenn der Führerscheinerwerb für junge Erwachsene weiterhin erstrebenswert bleibt.

Aktuell kommen viele Menschen aus dem Ausland, um in Deutschland dauerhaft zu bleiben. Migranten können ihre vorhandene ausländische Fahrerlaubnis nach Absolvierung einer theoretischen und einer praktischen Prüfung in eine deutsche Fahrerlaubnis umtauschen. Die theoretische Prüfung kann neben Deutsch auch in den Sprachen Englisch, Französisch, Griechisch, Italienisch, Polnisch, Portugiesisch, Rumänisch, Russisch, Serbokroatisch, Spanisch und Türkisch absolviert werden. Ob diese Sprachen um Arabisch erweitert werden, wird derzeit diskutiert.

Für die Zulassung zur Prüfung benötigen diese Personen eine Fahrschule. Viele nutzen die Fahrschule aber auch, um sich mit ein paar Übungsstunden auf die Prüfung vorzubereiten. Im Jahr 2014 machten die Prüfungen zur Umschreibung auf eine deutsche Fahrerlaubnis nur 2,4 % der Prüfungen aus. Hier könnte der Umsatz in den kommenden Jahren steigen, denn die Zahl der Migranten steigt und wer länger als sechs Monate in Deutschland gemeldet ist, darf nur noch mit einer deutschen Fahrerlaubnis fahren. Auch könnte die Zahl der Fahrausbildungen dadurch steigen, dass unter den Migranten viele Familien mit Kindern und Jugendlichen sind.

Landflucht

Die Bevölkerung wandert in die Städte, in den großen Städten wird es eng und das Leben teurer. Es gibt zunehmend Parkplatzprobleme und Streit um den öffentlichen Raum. Die Menschen wünschen sich heute schon (laut einer UBA-Studie) eine Verkehrsplanung, die nicht vorrangig auf Autoverkehr ausgerichtet ist. Sie wünschen sich stattdessen einen stärkeren Ausbau von Fuß- und Radwegen, ÖPNV und anderen Mobilitätsangeboten.

Einige Landstriche werden laut Bevölkerungsprognose überaltern oder gar „veröden". Damit einhergehend werden Versorgungslücken für Jung und Alt prognostiziert, es fehlt dann nicht nur an Pflegeeinrichtungen für Senioren, sondern auch an Kitas und Schulen in erreichbarer Nähe, die Wege für Schüler werden weiter und das Leben in diesen Regionen noch unattraktiver. Wenn die Zahl der Kinder sinkt, werden auch die Fahrschulen weniger Kundschaft haben und unrentable Standorte über kurz oder lang aufgeben. Aber die Menschen in den weniger stark besiedelten Regionen fahren bis ins hohe Alter Auto, um mobil zu bleiben und am Leben teilzuhaben. Sie fahren zwar zunehmend weniger Kilometer im Jahr pro Auto aber dafür mit höherem Alter.

Ein Szenario für die Zukunft wäre, dass die Fahrschulen sich auf die größeren Städte konzentrieren, so wie es jetzt schon zu beobachten ist, und die Wege für die Fahrschüler entsprechend länger werden. Vielleicht wird die Entwicklung aber auch dahingehen, dass Fahrlehrer ihre Dienste für einen oder zwei Monate in einem Ort anbieten und dann in einen anderen Ort „weiterziehen", so ähnlich wie die Prüfer in kleineren Städten nur einmal in der Woche oder einmal im Monat vor Ort sind, um alle Fahrschüler an diesem Tag zu prüfen. In diesen ein bis zwei Monaten könnten alle Interessierten aus diesem Ort die Fahrausbildung absolvieren. Natürlich müsste dafür im derzeitigen Gesetzestext einiges geändert werden, aber die Versorgung von Fahrschülern auf dem Lande könnte ohne lange Wege aufrechterhalten werden.

Autonomes Fahren

Der digitale Wandel hat die Verkehrsmittel schon längst erfasst, neue Antriebe stehen bereit, Fahrzeuge mit Wasserstoff-Antrieb oder Elektromotoren. Hersteller entwickeln

selbstfahrende Autos, die zukünftig ohne Fahrer auskommen. Zwar sind diese Autos noch lange nicht serienreif, aber bereits heute gibt es Fahrerassistenzsysteme wie Tempomaten, Spurhalte- und Abstandsregler, Einparkautomatik und viele mehr, die den Fahrer bei einigen Fahraufgaben unterstützen oder teilweise ersetzen.

Die Autos der Zukunft kommunizieren noch mehr untereinander und mit der Infrastruktur. Diese Fahrzeuge werden irgendwann ganz fahrerlos fahren und dabei sicherer fahren als menschliche Fahrer. Sie werden weniger Fehler machen und sich nicht so leicht ablenken lassen. Sie werden nicht alkoholisiert fahren oder emotional belastet, sondern nüchtern und regelkonform. Doch der Weg dahin ist noch weit. Obwohl es im Lkw-Bereich bereits einige Pilotprojekte gibt und auch Daimler bereits ankündigte, dass ab 2020 neue Pkw-Modelle schon teilweise fahrerlos fahren werden können. Bis sich das fahrerlose Fahren in der Breite durchsetzt, werden jedoch noch Jahre vergehen. Noch sind technische sowie rechtliche Fragen zu klären. Insbesondere bei der Diskussion, welche Rolle der Fahrzeugführer spielt und wie sich das Fahren durch den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen verändert, sollten die Fahrlehrer mit ihrem Expertenwissen involviert werden.

Obwohl diese Entwicklung hin zum fahrerlosen Fahren die Fahrausbildung zweifelsohne revolutionieren wird, wird sich doch in naher Zukunft nichts daran ändern, dass man nur in Besitz einer Fahrerlaubnis am motorisierten Straßenverkehr teilnehmen darf. Bis dahin könnten Fahrschulen zum Beispiel Kurse für die Einweisung in die Fahrerassistenzsysteme anbieten, insbesondere auch für Lkw, deren Bedienung immer komplexer wird.

Zusätzliche und neue Geschäftsfelder

1. Fahreignungsseminare FES und ASF

Das Fahreignungsseminar FES ersetzte 2014 das Aufbauseminar für punktauffällige Kraftfahrer ASP und die verkehrspsychologische Beratung. Die Teilnahme am FES ist freiwillig und dient dem Punkteabbau im Fahreignungsregister in Flensburg. Dieses Angebot wird derzeit erprobt. Die Kosten liegen zwischen 300 und 600 Euro und teilen sich auf in einen verkehrspädagogischen Teil und einen verkehrspsychologischen Teil. Die Maßnahme wird aufgrund ihrer Freiwilligkeit derzeit wenig nachgefragt.

Wer einen Führerschein auf Probe hat und bei einem Verstoß gegen die Verkehrsregeln erwischt wird, der muss an einem Aufbauseminar ASF inklusive Fahrprobe teilnehmen und seine Probezeit verlängert sich von zwei auf vier Jahre. Das Aufbauseminar kann nur in einer dafür zugelassenen Fahrschule absolviert werden und kostet zwischen 250 und 500 Euro.

2. MPU-Vorbereitungskurse

Pro Jahr müssen sich momentan 100.000 Menschen in Deutschland aufgrund von Fahrverstößen psychologisch untersuchen lassen. Durch die Verschärfung der Promilleregeln in einigen Bundesländern werden sich in Zukunft immer mehr Menschen einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung, kurz MPU, unterziehen müssen. So gilt nun in Bayern, Baden-Württemberg, Berlin und Brandenburg, dass ab 1,1 Promille und Entzug der FE eine MPU angeordnet werden muss. Auch im Drogenbereich ist nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgericht nun eine MPU anzuordnen, wenn ein Fahrer einen aktiven THC-Gehalt von 1 ng/ml im Blut hat. Daher werden für 2016 bis zu 150.000 MPUs erwartet.

Allerdings ist die Vorbereitung für diese Untersuchungen über Beratungsangebote noch ungenügend gesichert, da viele unseriöse Anbieter unzureichende Kurse anbieten.

Fahrschulen können hier ihr Geschäftsfeld erweitern und als seriöse, kompetente, im Thema erfahrene und bereits bekannte Anbieter ebenfalls Vorbereitungskurse anbieten und das Vertrauen der Kunden gewinnen. In der Verkehrspädagogik geschult sind sie der ideale Ansprechpartner für die Durchführung dieser Vorbereitungskurse. Durch die erwartete Steigerung an MPUs stellt dies eine lukrative Erweiterung der Aktivität dar.

3. Angebote für Senioren und „Auffrischungskurse“

Das Thema der Verkehrssicherheit von Senioren wird derzeit breit diskutiert. Aktuelle Umfragen unter Autofahrern haben ergeben, dass der Großteil der Befragten einem Fahrtauglichkeitstest für Senioren positiv gegenüber steht. Hier könnte man ansetzen und als Fahrschule über neue Angebote für Senioren nachdenken.

Eine Studie zeigte zudem kürzlich, dass Senioren über 70 Jahre mit einer gewissen Anzahl an professionellen Fahrstunden ihre Fahrfähigkeiten deutlich verbessern konnten (Studie „Ältere Autofahrer: Erhalt, Verbesserung und Verlängerung der Fahrkompetenz durch Training“ von S. Poschadel et al, 2012).

Vielleicht sind aber rechtliche Änderungen notwendig, um die betroffenen Fahrer von der Sinnhaftigkeit einer Teilnahme an „Auffrischungskursen“ zu überzeugen.

4. Auffrischungskurse für Motorradfahrer

Angebote von Auffrischungskursen werden leider viel zu selten angenommen. Dabei scheint es notwendig, sich der Verkehrssicherheit von Motorradfahrern zu widmen. Die Unfallzahlen deuten darauf hin, dass die Gruppe der Motorradfahrer ab 45 Jahren besonders gefährdet ist. Insbesondere nach langen Pausen oder Zeiten ohne Motorrad sollte man vor dem Fahren ein paar Stunden bei einem Fahrlehrer nehmen.

5. Mobilitätsberater

Fahrschulen könnten ihr Geschäftsfeld erweitern und sich mehr als Mobilitätsberater verstehen. Angebote könnten Beratungsleistungen zu Fragen der Fahrtüchtigkeit bei körperlicher oder geistiger Einschränkung oder zu Fragen über umweltschonende Mobilität umfassen. Für Unternehmen im Logistikbereich oder auch Unternehmen, deren Mitarbeiter viel mit dem Pkw unterwegs sind (zum Beispiel im Vertrieb oder als IT-Berater) können Fahrschulen Weiterbildungskurse für die Erhöhung der Verkehrssicherheit anbieten. Vielleicht kann man hier mit Berufsgenossenschaften oder Unfallversicherungen zusammenarbeiten.

6. Teilzeitfahrlehrer

Durch die veränderten Ausbildungszeiten, die bei der B-Ausbildung eher in den Morgen- und Abendstunden liegen, könnten sich Fahrlehrer für die Tageszeiten mit geringer Nachfrage neue Geschäftsfelder suchen, zum Beispiel Kurierfahrten.

7. BKF-Weiterbildungen

Eine weitere Einnahmequelle für Lkw- und Busfahrschulen sind die gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungen der Fahrer. Zusätzlich zu den Fahrausbildungen können die Fahrschulen, die Lkw- und Bus-Ausbildungen anbieten, auch BKF-Weiterbildungen anbieten, die ja seit 2009 verpflichtend sind. Jeder Berufskraftfahrer muss in einem Zeitraum von 5 Jahren eine Weiterbildung über 5 Tage absolvieren. Momentan werden die BKF-Weiterbildungskurse ab 30 Euro pro Tag angeboten. Im Dezember 2013 waren laut BAG in Deutschland insgesamt 534.421 Berufskraftfahrer sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Bei dieser Anzahl von Lkw- und Busfahrern besteht hier noch ein zusätzlicher Markt von über 16 Mio. Euro im Jahr, die sich die C- und D-Fahrschulen jedoch mit anderen Bildungseinrichtungen teilen müssen. Am durchschnittlichen Anteil der steuerfreien Umsätze an den Gesamtumsätzen einer Fahrschule lässt sich ablesen, dass Fahrschulen an diesem Markt zurzeit noch relativ wenig teilhaben (s. o.). Gerade einmal 12 % des Branchenumsatzes entfallen auf steuerfreie Umsätze.

8. Telematiktarife bei der Kfz-Versicherung

Mit der Vernetzung der Fahrzeuge einhergehend sammeln die Fahrzeuge heute immer mehr Daten. Einige Kfz-Versicherer bieten bereits Telematiktarife an, bei denen eine per Blackbox aufgezeichnete vernünftige Fahrweise mit

Rabatten belohnt wird. Ähnlich wie bei den Kundenkarten im Handel gibt man als Kunde seine Fahr-Daten preis, um in den Genuss von Bonuszahlungen oder Preisnachlässen zu kommen. Sicherlich wird auch das autonome Fahren irgendwann von Versicherungen belohnt werden, da die Technik besser navigiert und energieschonender beschleunigt und bremst.

Bis das autonome Fahren sich also durchsetzt, wird von den Versicherern eine Nachfrage nach kontrollierbar regelkonformem Fahren bestehen. Ähnlich wie bei Krankenkassen und Vorsorgeuntersuchungen könnten Kfz-Versicherungen die Teilnahmegebühr oder einen Bonus gewähren, wenn man an Auffrischungskursen oder anderen Fahrtrainings teilnimmt.

Alle Quellen-Angaben: siehe **www.moving-roadsafety.com/quellen-branchenreport-2016/**

Wichtige Adressen

ACADEMY Holding AG
www.academy-fahrschulen.de
Schwieberdinger Str. 60
71636 Ludwigsburg
Tel. 0 71 41 / 93 46 60
E-Mail info@academy-fahrschulen.de

BAGFA e.V. Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten
www.bagfa.org
Lärchenstr.139a
65933 Frankfurt a.M.
Tel. 0 69 / 7 68 00 60
E-Mail brenner@dvpi-frankfurt.de

BDFU Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmen e.V.
www.bdfu.org
Landhausstr. 45
70190 Stuttgart
Tel. 07 11 / 28 56 56 56
E-Mail info@bdfu.org

Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr)
www.bg-verkehr.de
Ottenser Hauptstraße 54
22765 Hamburg
Tel. 0 40 / 39 80 - 0
E-Mail info@bg-verkehr.de

BVF Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
www.fahrlehrerverbaende.de
Alboinstraße 56, 12103 Berlin
Tel. 0 30 / 74 30 65 76 - 0
E-Mail info@bvf-deutschland.de
www.fahrlehrerverbaende.de

DATAPART Factoring GmbH
www.datapart-factoring.de
Schwieberdinger Straße 60
71636 Ludwigsburg
Tel. 0 71 41 / 93 46 10
E-Mail info@datapart-factoring.de

DEGENER Verlag GmbH
www.degener.de
Ikarusallee 34
30179 Hannover
Tel. 05 11 / 96 36 00
E-Mail info@degener.de

DVPi Fahrlehrer Fachschule Frankfurt am Main GmbH
www.dvpi.de
Lärchenstraße 139a
65933 Frankfurt am Main
Tel. 0 69 / 7 68 00 60
E-Mail info@dvpi-frankfurt.de

DVPi Gesellschaft für Verkehrspädagogik mbH
www.dvpi.de
Niederlassung Hamburg
Grandkuhlenweg 1
22549 Hamburg
Tel. 0 40 / 8 40 04 31 – 0
E-Mail info@dvpi-hamburg.de

Fahrlehrerversicherung VaG
www.fahrlehrerversicherung.de
Mittlerer Pfad 5
70499 Stuttgart
Tel. 07 11 / 98 88 90
E-Mail info@fvvag.de

Firmengruppe Zöllner
www.ferienfahrschule-zoellner.de
Ferienfahrschule Zöllner GmbH
Engelbert-Kämpfer-Straße 24
32657 Lemgo
Tel. 0 52 61 / 1 61 61
E-Mail info@ferienfahrschule-zoellner.de

IDF Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. Bundesverband
www.idfl.de
Stadtberg 32
89312 Günzburg
Tel. 0 82 21 / 25 07 73
E-Mail info@idfl.de

MOBIL-Verlags GmbH
www.mobilverlag.de
Bergstraße 17
86567 Hilgertshausen
Tel. 0 82 50 / 92 83 80
E-Mail mobilverlag@t-online.de

Springer Fachmedien München GmbH
www.springerfachmedien-muenchen.de
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 - 22 99
E-Mail empfang.muenchen@springer.com

Verlag Günter Hendrisch GmbH & Co. KG
www.hendrisch-shop.de
Klinkumer Str. 40
41844 Wegberg
Tel. 08 00 / 4 48 00 80
E-Mail info@hendrisch.de

Verlag Heinrich Vogel
www.verlag-heinrich-vogel.de
Verlag Heinrich Vogel
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 - 22 99
E-Mail vertriebsservice@springer.com

vpa Verkehrsfachschule GmbH
www.vpa.de
Hahnweidstraße 101
73230 Kirchheim unter Teck
Tel. 0 70 21 / 9 20 80 - 0
E-Mail info@vpa.de

VVR Verkehrs-Verlag GmbH
http://onlineshop.vvr.de/
Zeppelinstr. 6
53424 Remagen
Tel. 0 26 42 / 20 02 - 0
E-Mail info@vvr.de

Wendel-Verlag GmbH
www.wendel-verlag.de
Fachverlag für Fahrschulen
Angersbachstraße 13
34127 Kassel
Postfach 10 40 43
34040 Kassel
Tel. 05 61 / 8 60 01
E-Mail info@wendel-verlag.de

Links:
www.fahrlehrer-karriere.de
www.fahrlehrer-zukunft.de

MOVING International Road Safety Association e. V.

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

Impressum
MOVING International Road Safety Association e. V.
Schumannstraße 17
10117 Berlin
T: + 49 30 25 74 16 70
info@moving-roadsafety.com
www.moving-roadsafety.com

Redaktion
Jörg-Michael Satz
Antje Janßen

Gestaltung
Werbeagentur Karius & Partner GmbH
Gerlinger Str. 77 | D-71229 Leonberg

Dezember 2015

Der MOVING Branchenreport und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ohne Zustimmung des Herausgebers verstößt gegen das Urheberrecht und ist strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, die damit gegebenenfalls verbundene Weitergabe an Dritte und die Einspeicherung in elektronische Systeme (Internet).

MOVING