

---

# Stellungnahme zur Reform des Fahrlehrerrechts

MOVING begrüßt die geplante und dringend notwendige Reform des Fahrlehrerrechts. Der Gesetzgeber hatte bei der letzten Bundestagswahl den Reformbedarf erkannt und im aktuellen Koalitionsvertrag aufgeführt. Es handelt sich sowohl um eine Reform der Vorschriften für die Fahrausbildung als auch um eine Verbesserung der Ausbildung zum Fahrlehrer. Das vorliegende Papier ist eine Aufzählung der aus unserer Sicht bei der Reform dringend zu berücksichtigen Punkte sowie eine Stellungnahme zu konkret im Schwerpunktepapier des BMVI vom 02.12.2015 angesprochenen Punkten.

## 1. Einsatz von moderner Technologie in der Fahrausbildung

Wir fordern den **Einsatz von moderner Technologie in der Fahrausbildung** (z. B. Blended Learning), um eine bessere Verzahnung von Theorie und Praxis sowie eine optimierte Vorbereitung auf die Fahrstunden zu erzielen. Der Einsatz moderner Technik erlaubt den Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern, die Defizite der Fahrschülerinnen und Fahrschüler frühzeitig und genau zu erkennen, um später gezielt und individuell in Theorie und Praxis darauf eingehen zu können. Dabei sollte sich die Art der Vermittlung (durch den Fahrlehrer selbst oder durch eine von ihm bereitgestellte Selbsterneuerung) an den jeweiligen Lerninhalten und Lernzielen orientieren. So resultiert eine optimierte, effizientere und individuellere Ausbildung unter der Regie des Fahrlehrers.

Die Fahrausbildung soll durch den **Einsatz von Simulatoren** verbessert werden. Gefahrensituationen, die in der Praxis nur selten oder gar nicht angetroffen werden, sind gefahrlos zu trainieren sowie Schwächen einzelner Schüler gezielt und ressourcenschonend zu üben. Durch den Einsatz von Simulatoren entsteht eine hervorragende Möglichkeit den CO<sub>2</sub>-Ausstoß in der Fahrausbildung deutlich zu reduzieren.

Die von der Moving in Auftrag gegebene Studie zum „Einsatz von Fahrsimulatoren in Fahrschulen“ zeigt, dass die Ausbildung der Fahrschüler durch vorhergehende Übungsstunden am Simulator effizienter ist. Diese Effizienzsteigerung ist für den Fahrschüler kostenneutral. Fahrstunden auf dem Simulator können die Führerscheinkosten für den Bürger optimieren.

Der Simulatoreinsatz hat ausschließlich in Fahrschulen zu erfolgen und trägt damit auch der geplanten Erweiterung der Ausbildung und der Prüfung um das Thema der **Gefahrenwahrnehmung** (Hazard Perception) Rechnung. Dabei sollen die Fahrschülerinnen und Fahrschüler noch besser lernen, potenzielle Gefahrensituationen rechtzeitig zu erkennen, zu vermeiden und notfalls richtig zu reagieren. Ein Vorteil des Einsatzes von Simulatoren in der Fahrschule ist, dass Verkehrssituationen, die im realen Verkehr nicht oder nur zufällig auftreten, beliebig oft darstellbar sind und geübt werden können (z. B. Straßenbahnverkehr, Überholvorgänge und Notfallsituationen wie Reifenplatzer etc.). Neben der Ausbildung im Realverkehr sollen geeignete Simulatoren als sinnvolles Instrument zur Unterstützung einer effizienten und modernen Fahrausbildung anerkannt werden.

## 2. Optimierung der Fahrausbildung durch eine ständige Einrichtung

Die **Prüfungen sollten auch zukünftig anspruchsvoll sein, sich an realen Gefahrensituationen und Gefahrenpotenzialen orientieren** und regelmäßig evaluiert und optimiert werden. Daher muss stets der aktuelle Stand der Forschung und Technik berücksichtigt werden. Bei dem Prozess der Optimierung der Prüfung sollten Vertreter der Ausbilder, des Gesetzgebers, der Wissenschaft, aber auch „Umsetzer“ wie Fachverlage eingebunden werden. Um eine kontinuierliche Weiterentwicklung unter der Berücksichtigung des sich ständig verändernden Lernverhaltens der Schüler zu gewährleisten, ist die Fahrausbildung ähnlich wie die Fahrprüfung durch eine **ständige Einrichtung** zu evaluieren und zu optimieren. Auch hier sind Vertreter der Ausbilder, des Gesetzgebers, der Wissenschaft, Fachverlage u. a. einzubinden.

## 3. Allumfassendes Curriculum und Verzahnung Theorie und Praxis

Im Zuge der Weiterentwicklung der Fahrschülerausbildung muss ein **allumfassendes Curriculum für die theoretische und praktische Ausbildung** entwickelt werden. Durch die intensive Verknüpfung der Ausbildungsinhalte wird die Effizienz der Ausbildung gesteigert, ohne dabei die Kosten für die Ausbildung signifikant zu erhöhen. Ein Beispiel eines Ausbildungsleitfadens B hat MOVING im Jahr 2015 entwickelt und dem BMVI bereits zur Diskussion übergeben.

Eine **stärkere Verzahnung von Theorie- und Praxisausbildung** in der Fahrschule fördert effizientes Lernen und soll den Fahrschülern die Möglichkeit geben, das in der Theorie erworbene Wissen in die Praxis umzusetzen. In diesem Kontext muss natürlich auch die FahrschAusbo entsprechend überarbeitet werden. Einen Vorschlag für eine neue angepasste FahrschAusbo hat MOVING ebenfalls erarbeitet.

## 4. Zugangsvoraussetzungen für den Fahrlehrerberuf

Wir unterstützen den im Schwerpunktpapier des BMVI geäußerten Ansatz, dass der Besitz der Fahrerlaubnisse Klasse A2 und CE als Zugangsvoraussetzung entfallen soll. Auch das Herabsetzen des Mindestalters unterstützen wir, genauso wie die Unterteilung der Ausbildung in ein Grundmodul BE und Zusatzmodule A, CE und DE.

Die **Voraussetzung** „Mittlere Reife“ plus Berufsausbildung ist aus unserer Sicht zu hoch angesetzt. Personen mit niedrigerem Abschluss, zum Beispiel mit einem Hauptschulabschluss sollten wenigstens die Möglichkeit erhalten, über einen Eingangstest Zugang zur Fahrlehrerausbildung zu erhalten. Anstelle einer Erhöhung der Zugangsvoraussetzungen wird sich eine **qualitative Verbesserung der Ausbildung** zum Fahrlehrer eher positiv auf die Qualität der Fahrausbildung auswirken als ein Anheben der notwendigen Vorbildung. Es wäre auch zu begrüßen, wenn mögliche Ausnahmen bundesweit einheitlich geregelt werden.

## 5. Fahrlehreraus- und -weiterbildung

Für eine Qualitätssteigerung in der Ausbildung der Fahrlehrer muss die Ausbildung inhaltlich optimiert werden. Diese notwendige inhaltliche Anpassung kann ggfs. eine Verlängerung der Ausbildungszeit nach sich ziehen. Die **Ausbildungszeit** sollte

unserer Meinung nach nicht über 12 Monate hinaus verlängert werden, weil sonst bisherige Förderungsformen für diesen Quereinsteigerberuf faktisch kaum noch möglich wären.

Die Fahrlehrerausbildung umfasst eine Phase an einer Fahrlehrerausbildungsstätte und eine zweite Ausbildungsphase in einer Ausbildungsfahrschule, in der die Fahrlehreranwärter von einem Ausbildungsfahrlehrer angeleitet und beaufsichtigt werden. Wir fordern, dass **Ausbildungsfahrlehrer** ergänzend zur Teilnahme an dem dreitägigen Einweisungsseminar regelmäßig **spezielle Weiterbildungen für Ausbildungsfahrschulen** absolvieren. Die Ausbildungsstätte und der Ausbildungsfahrlehrer sollten kontinuierlich im Austausch über die Leistungen des Fahrlehreranwärters stehen. Außerdem sollte durch die Reform eindeutig geklärt werden, wer die fahrpraktische Ausbildung durchzuführen hat: Obwohl im Rahmenplan die regelkonforme Fahrweise angesprochen ist, ist nicht klar, ob die Ausbildungsstätte oder die Ausbildungsfahrschule dafür verantwortlich ist. Weiterhin sollte verhindert werden, dass Fahrlehreranwärter während ihrer Ausbildung als preiswerte Arbeitskräfte eingesetzt werden.

Die Einhaltung der pädagogischen und formalen Vorschriften für **Fahrlehrerausbildungsstätten und Ausbildungsfahrschulen** sollten regelmäßig und bundesweit einheitlich **überwacht** werden. Informationen über stattfindende Kurse könnten zum Beispiel vorab der für die Überwachung zuständigen Stelle übermittelt werden, um zielgerichtete Überwachungen zu ermöglichen.

In der Fahrlehrerausbildung sollten die **Ergänzungslehrgänge** für die Klassen A, CE und DE auch **berufsbegleitend** angeboten werden. Gemeint ist damit, dass beispielsweise der Lehrgang zum Fahrlehrer der Klasse A nicht in einem Stück von 4 Wochen als Blockunterricht zu absolvieren ist, sondern ein modularer zeitlicher Ablauf möglich sein sollte. Von der Pflicht des Präsenzunterrichts darf nicht abgewichen werden. Damit wäre es den Teilnehmern möglich, weiterhin in ihrem Beruf tätig zu sein.

Die derzeit als Voraussetzung für die Erteilung einer Fahrschülerlaubnis geforderte Teilnahme an einem **Lehrgang über Fahrschulbetriebswirtschaft** von mindestens 70 Stunden à 45 Minuten soll den Fahrlehrern die betriebswirtschaftlich notwendigen Informationen zur Führung eines zukünftigen Fahrschulbetriebs vermitteln. Die Erfahrung hat gezeigt, dass es unabdingbar ist, den Lehrgang mit einer Abschlussprüfung zu versehen. Außerdem ist Überarbeitung der Inhalte des Lehrgangs teilweise unumgänglich. Der Fokus des Lehrgangs sollte verstärkt auf ökonomischen und betriebswirtschaftlichen Themen liegen, die speziell auf die Anforderungen eines selbstständigen Fahrschulunternehmers abgestimmt sein müssen.

Die **Lehrgänge der Fahrlehrerweiterbildung** § 33a Abs.1 FahrIG sind auch **klassenspezifisch** zu absolvieren. Es muss sichergestellt werden, dass ein Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis für die Klasse A in einer bestimmten Frist auch an einer Weiterbildung speziell für Fahrlehrer der Klasse A teilgenommen hat.

Die in der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz in § 8 (4) **beschriebenen Ausnahmen von der Voraussetzung für Verantwortliche Leiter einer Fahrlehrerausbildungsstätte** für Absolventen eines Hochschulstudiums des Maschinenbaus oder der Erziehungswissenschaften sollten überarbeitet und ergänzt werden. So sollte die Ausnahme ebenso Absolventen eines Studiums der Betriebswirtschaft o.ä. umfassen.

## 6. Unternehmerische Freiheit für Fahrschulen

Wir sprechen uns gegen eine uneingeschränkte Aufhebung der Zweigstellenbegrenzung, wie es laut Schwerpunktpapier des BMVI geplant ist, aus.

Die **Anzahl der Zweigstellen** sollte auf 7 begrenzt werden. Die Entfernung der Zweigstellen von der Hauptstelle ist aus unserer Sicht auf 30 Kilometer zu begrenzen.

Die unternehmerische Freiheit sollte nur in Ausnahmefällen, z. B. bei Überschreiten einer bestimmten jährlichen Schülerzahl, reglementiert werden. Voraussetzung für die Erteilung einer Zweigstellenerlaubnis ist nach § 14 FahrIG, dass der Inhaber der Fahrschulerlaubnis oder der verantwortliche Leiter des Ausbildungsbetriebes seinen Pflichten nach § 16 FahrIG nachkommen kann. Die Erfüllung dieser Pflichten ist heute nicht mehr davon abhängig, dass die Anzahl der Zweigstellen auf maximal 3 beschränkt ist. Seit dem 01.01.1999 hat sich die Arbeit einer Fahrschule im organisatorischen Bereich grundlegend verändert. Dies folgt zum einen aus den modernen Kommunikationsmitteln, zum anderen aus den neuen Möglichkeiten der Datenerfassung.

Außerdem ist anzumerken, dass die Anzahl der Zweigstellen zunächst nichts darüber aussagt, ob der verantwortliche Leiter seinen gesetzlichen Pflichten nachkommen kann oder nicht. So kann je nach den Umständen bereits der Betrieb auch nur einer Filiale dazu führen, dass eine effektive Leitung und Aufsicht nicht mehr gegeben ist. Dies hat der Gesetzgeber auch erkannt und festgelegt, dass eine Zweigstellenerlaubnis grundsätzlich nur nach Maßgabe des § 14 Abs. 2 S. 1 FahrIG zu erteilen ist. Vor diesem Hintergrund ist die Begrenzung nach § 14 Abs. 2 S. 2 FahrIG überflüssig.

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass für Fahrschulen mit einer Fahrschulerlaubnis der Klassen CE oder DE die Möglichkeit, als Ausbildungsstätte im Rahmen der Berufskraftfahrerausbildung beliebig viele Filialen zu betreiben besteht. Das Berufsfahrer-Qualifikations-Gesetz aus dem Jahr 2006 sieht insoweit keine Einschränkungen vor.

Wir begrüßen, dass Fahrschulen zukünftig die **Möglichkeit zu Kooperationen** erhalten. Dies ist heute schon gelebte Praxis. Wir möchten an dieser Stelle aber ausdrücklich auf die möglichen steuerlichen Konsequenzen aufmerksam machen, z. B. durch eine unbeabsichtigte Entstehung von BGB-Gesellschaften und der damit verbundenen Einlageproblematik von Wirtschaftsgütern etc.

## 7. Selbstständige Fahrlehrer ohne Fahrschulerlaubnis

Ein **selbstständiger Fahrlehrer ohne Fahrschulerlaubnis** könnte bei mehreren Fahrschulen tätig sein. Hier sollte verhindert werden, dass es bei der Thematik zu Problemen bei der steuerlichen Einordnung als selbstständiger Fahrlehrer und der sozialversicherungspflichtigen Einordnung kommt. Hier sollte es Rechtssicherheit geben. Zu beachten ist, dass z. B. die umsatzsteuerliche Beurteilung der selbstständigen Tätigkeit unionsrechtlich geregelt ist und nationale Vorschriften untergeordnet sind.

## 8. Überwachung von Fahrschulen

**Überwachungsvorschriften für Fahrschulen** sowie Regelungen für die Eröffnung und den Betrieb von Fahrschulen müssen **bundesweit einheitlich** geregelt und umgesetzt werden. Eine bundeseinheitliche Fahrschulüberwachungs-Verordnung, die neben der bisherigen Formalüberwachung den Rahmen für eine pädagogisch-qualifizierte Fahrschulüberwachung regelt, begrüßen wir sehr.

Eine formale Fahrschulüberwachung muss aus unserer Sicht ebenfalls erhalten bleiben. Gleiches gilt für die mit der formalen Überwachung zusammenhängenden notwendigen Aufzeichnungsunterlagen.

Der geplante Wegfall des Tagesnachweises in der jetzigen Form soll u. a. eine Arbeitserleichterung für Fahrschulen und ein Beitrag zur Entbürokratisierung und einer eventuellen Kostenersparnis sein. Doch gerade der Wegfall des Tagesnachweises und den damit verbundenen Aufzeichnungspflichten bringt eklatante Probleme mit sich:

- Fahrschulinhaber können ohne Tagesnachweis so viele Fahrstunden geben, wie sie möchten, da es keine Kontrolle mehr gibt.
- Es besteht auch die Möglichkeit, dass ein angestellter Fahrlehrer eine unbegrenzte Anzahl von Fahrstunden absolviert und die formal zu viel erteilten Fahrstunden auf den Fahrschulinhaber „schreibt“. Wie die zu viel geleisteten Fahrstunden dann abgerechnet werden ist unschwer vorstellbar.
- Der Tagesnachweis ist ein wichtiges Dokument als Grundlage für die steuerlichen Aufzeichnungspflichten.
- Die notwendigen Aufzeichnungspflichten bringen für den Verbraucher Transparenz und bedeuten gleichzeitig Verbraucherschutz.
- Der teilweise Wegfall der mit dem Tagesnachweis zusammenhängenden Aufzeichnungspflichten kann zu ungewollten Wettbewerbsverzerrungen und damit zu einer Besteuerungsungerechtigkeit führen.
- Der Tagesnachweis stellt ein wichtiges Dokument in Haftungsfällen für den Fahrlehrer und den Fahrschulinhaber dar.

Die Ausbildungsbescheinigung ist aktuell die Voraussetzung zur Teilnahme an der theoretischen und praktischen Prüfung – wie wird zukünftig der Nachweis der vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte erbracht?

Fahrschulen müssen zur Ausstellung von Rechnungen gegenüber Privatpersonen verpflichtet werden. Analog zu den bestehenden Regelungen nach Artikel 12 des Gesetzes zur Intensivierung der Bekämpfung der Schwarzarbeit sollten die Rechnungen spätestens innerhalb von 6 Monaten zu erstellen sein. Diese Rechnungen sollten auch vom Rechnungsempfänger für 2 Jahre aufzubewahren sein.

Das **Verzeichnis der Ausbildungsstätten** muss weitergeführt werden, denn es ist eine Hilfestellung für die Behörden bei der Überwachung der Weiterbildung. Im BKF-Segment werden genau solche Verzeichnisse geschaffen, auch um die Existenz und Anerkennung von Aus- und Weiterbildungsstätten aus anderen Bundesländern zu prüfen.

## 9. Elektromobilität

Aus unserer Sicht ist bisher unklar, in welcher Form soll die Elektromobilität in der Fahrlehreraus- und -weiterbildung stärker Berücksichtigung finden (wie im Schwerpunktepapier vom BMVI dargelegt). Hier ist eine genauere Erläuterung wünschenswert. Allerdings muss dieses Thema in der Fahrlehrerausbildung umgesetzt werden, wie auch in der Fahrschulerausbildung.

## 10. Einheitliche Statistik über Fahrlehrer und Fahrschulen

Ein **bundesweit einheitliches statistisches Zahlenmaterial** über Fahrlehrer (Alter, Klassen etc.) und Fahrschulen (Anzahl Zweigstellen) ist wünschenswert, um Aussagen über Trends, wie z. B. einen möglichen Fahrlehrermangel, wissenschaftlich fundiert treffen und als Branche entsprechend reagieren zu können.