

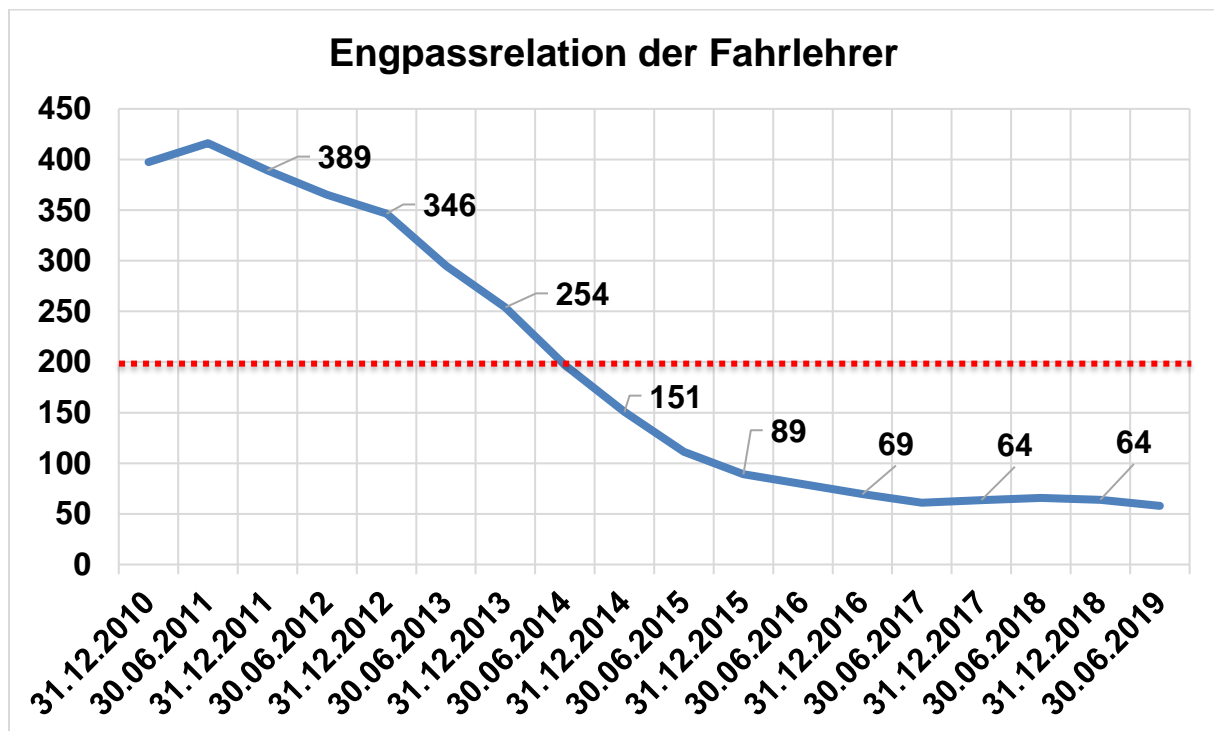
Positionspapier zum Fahrlehrermangel

Berlin, 15. November 2019: In diesem Positionspapier setzt MOVING sich mit der Problematik des Fahrlehrermangels auseinander. Dafür wird das Problem erläutert, sowohl Gründe als auch Folgen aufgezeigt und Handlungsempfehlungen angegeben, um sich dem Engpass an Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen entgegenzustellen.

Problemdarstellung:

Fahrkräftemangel:

Nach Angaben des Kompetenzzentrum Fachkräftesicherung (KOFA) stellte sich seit dem Jahr 2014 eine kontinuierliche Verschlechterung der Engpasssituation für den Fahrlehrerberuf ein.¹ Ein Engpassberuf wird dadurch definiert, dass weniger als 200 Arbeitslose auf 100 gemeldete Stellen bei der Bundesagentur für Arbeit kommen.



Ein weiteres Anzeichen für den Fahrkräfte Mangel ist die von der Bundesagentur für Arbeit gelistete Vakanzzeit. Darunter versteht man, die Zeit die vergeht bevor eine ausgeschriebene Stelle durch einen passenden Bewerber besetzt werden kann. Die Vakanzzeit für Fahrlehrerstellen lang 2017 bei 175 Tagen, 2019 (April) beträgt die Vakanzzeit bereits 210 Tage.² Im Bundesdurchschnitt können offene Stellen nach 123 Tagen besetzt werden, also etwa 76,9% schneller.²

Außerdem geht MOVING davon aus, dass nicht alle in der Statistik (siehe n. Absatz) eingetragenen Fahrlehrerlaubnishalter bis 74 Jahren aktiv als Fahrlehrer tätig sind. Nach unserer Schätzung liegt der Anteil der „nicht-aktiven Fahrlehrer“ bei 19,5%, oder 8.600 Personen deutschlandweit.³

Überalterung:

Die offizielle Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) erfasst jährlich die Anzahl von Personen mit Fahrlehrerlaubnis bis zu einem Alter von 74 Jahren. Daraus ist zu entnehmen, dass das Durchschnittsalter der deutschen Fahrlehrer 2018 bei 53,5 Jahren lag.⁴ 18%, oder 7.976 Personen, der insgesamt 44.092 aufgeführten Fahrlehrerlaubnishalter befinden sich bereits im Bereich der über 66-jährigen und können nur noch teilweise aktiv im Fahrlehrerberuf tätig sein. Weitere 12.870 gelistete Fahrlehrerlaubnishalter waren 2018 über 56 Jahre alt, gehen also aller Wahrscheinlichkeit nach in den nächsten 10 Jahren in Rente. Damit fällt in einer mittelfristigen Zeitspanne ein Anteil von knapp der Hälfte aller als Fahrlehrer tätigen Personen für die professionelle Fahrausbildung in Deutschland weg.

Geringer Frauenanteil im Berufsbild:

Die Fahrlehrerschaft in Deutschland ist durch einen nur geringen Anteil von Frauen im Berufsalltag geprägt. 2018 waren lediglich 9,9% der vom KBA gelisteten Fahrerlaubnishalter weiblich. Der Anteil der weiblichen Fahrlehrer steigt mit nur 0,3% pro Jahr.⁴ Hierbei gibt es natürlich regionale Unterschiede. In Hamburg und Nordrhein-Westfalen liegt der Frauenanteil mit ca. 13% relativ hoch, in Mecklenburg-Vorpommern arbeiten mit grade mal 6% unterdurchschnittlich wenige Frauen als Fahrlehrerinnen.

Folgen des Fahrlehrermangels:

Befragt nach den Auswirkungen des Fahrlehrermangels haben im Januar 2019 38% der Fahrschulinhaber angegeben, dass sie die Gehälter ihrer Beschäftigten angehoben haben.⁵ 34% der Fahrschulen gaben an bereits Umsatzeinbußen hingenommen zu haben und weitere 26% wiesen darauf hin, dass bereits Fahrschüler zu anderen Fahrschulen vermittelt werden mussten, weil das nötige Personal vor Ort fehlte.

Steigende Löhne und Preise:

Als Folge des Fahrlehrermangels in Deutschland identifiziert MOVING regelmäßig steigende Löhne für Fahrlehrer aller Ausbildungsklassen. Der Grund hierfür liegt darin eine Stelle in der suchenden Fahrschule für den Arbeitnehmer attraktiv zu machen und sich über einen „Preiskampf“ von der Konkurrenz abzusetzen. So zum Beispiel ist der Lohn für eine 45-minütige praktische Pkw-Übungsstunde von Juli 2018 (15,06 €) bis Juli 2019 (15,72 €) um 4,4% angestiegen.⁵ Dieser Anstieg im Lohnniveau schlägt sich unweigerlich auch in Ausbildungskosten für den Endkunden wieder. Eine Fahrerlaubnis der Klasse B (inklusive aller Kosten) ist nach unseren Umfrageergebnissen im selben Zeitraum von 1.988 € auf 2.042 €, also um 2,7% teurer geworden.⁵

Nachfolgerproblematik:

Auch das Problem der Nachfolge belastet Fahrschulen und ist durch die Überalterung und den Fahrlehrermangel gleichermaßen zu begründen. 16% der Fahrschulinhaber gehen davon aus, dass ihre Fahrschule in den nächsten 10 Jahren geschlossen sein wird.⁵ Zwei von Fünf kleine Fahrschulen (bis zu 2 MA) geben außerdem an, dass sie nicht einmal planen, einen Nachfolger für ihr Unternehmen finden zu wollen. In großen Fahrschulen (5-10 MA), in den mittelgroßen Städten oder der Großstadt haben über Dreiviertel der Fahrschulinhaber zumindest die Absicht, ihren Betrieb an eine neue Generation weiterzugeben. Die Hauptmotivation dahinter ist, dass man etwas selbsterschaffenes nicht einfach aufgeben sollte (22%), oder das Unternehmen im Familienkreis weiterbetrieben werden kann (14%). Für viele andere Fahrschulen stellt sich jedoch die Frage, wie man einen geeigneten Nachfolger finden kann, wenn doch kaum geeignetes Personal auf dem Arbeitsmarkt zur Verfügung steht.

Auswirkungen auf andere Wirtschaftszweige:

Der Fahrlehrermangel ist für sich genommen schon eine sehr große Herausforderung. Allerdings muss ein angehender Berufskraftfahrer, bevor er den Beruf in der Personen- oder Güterbeförderung aktiv ausüben kann, jedoch erst eine Fahrausbildung in einer Fahrschule durchlaufen und die Fahrprüfung bestehen. Wenn der Fahrlehrermangel einen Stau bei der BKF-Ausbildung auslöst, leidet zum Beispiel auch die Logistikbranche darunter, welche händeringend versucht Nachwuchs zu finden. Aktuell fehlen der Logistikbranche nach Angaben des BGL etwa 50.000 Berufskraftfahrer. 2018 wurden 18.000 neue Lkw-Führerscheine ausgegeben, jährlich gehen jedoch rund 30.000 Fahrer in Rente.⁶ Nach unseren Informationen aus dem MOVING Fahrschul-Klima-Index, einer halbjährlich durchgeführten Repräsentativen Umfrage, arbeiten etwa 35% der aktiven Fahrlehrer in der Ausbildung von C-Fahrerlaubnissen (Lkw). Dies entspricht deutschlandweit ca. 6.300 Personen in 3.900 Fahrschulen.⁵ Unter den vorhandenen Lkw- und Bus-Fahrschulen suchen etwa zwei von drei Fahrschulen mindestens einen neuen Fahrlehrer. Unsere Hochrechnung kommt auf einen Bedarf von rund 4.000 Fahrlehrern im Berufskraftfahrerbereich, ungeachtet des akuten Fahrermangels.⁷ 37% der Fahrschulen spüren die Auswirkungen des Fahrlehrermangels in ihrer täglichen Arbeit. 26% gaben sogar an, Fahrschüler wegen mangelnder Kapazitäten weg schicken zu müssen.⁸

Handlungsempfehlung von MOVING:

Um der oben dargestellten Problematik zu begegnen sollen im Folgenden Handlungsempfehlungen gegeben werden deren Ziel die Gewinnung von Nachwuchs für den Fahrlehrerberuf ist.

Zunächst würdigt MOVING, dass man sich in der Reform des Fahrlehrergesetzes (FahrIG) von 2018 dazu entschieden hat das Berufsbild für den Nachwuchs interessierter zu machen, indem beispielsweise Berufseinstiegsbarrieren reduziert wurden. Auch der Wegfall der Zugangsbeschränkung, nach der man beispielsweise nicht mehr die Fahrerlaubnisklassen A und C vor der Ausbildung nachweisen muss, war ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung. Dennoch dürfen wir uns nicht auf dem Erreichten ausruhen.

Die Zugangsvoraussetzungen zur Fahrlehrerausbildung nach § 2 FahrIG könnten eine genauere Definition erhalten, nach der für die jeweiligen Entscheider in den Behörden klar ersichtlich ist, was man allgemein unter dem Nachweis der „gleichwertigen Vorkenntnisse“ versteht. In der Praxis werden kompetente Interessenten (beispielsweise ohne Berufsabschluss) leider immer noch abgelehnt, weil Sachbearbeiter nicht wissen, wie die Ausnahme in der Praxis anzuwenden ist. MOVING und BAGFA haben zu diesem Zweck ein gemeinsames Gutachten unter dem Titel: „Der Zugang zum Beruf des Fahrlehrers und das Vorbildungserfordernis des § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrIG“ bei der Goethe-Universität, Frankfurt am Main, in Auftrag gegeben. Dieses kommt zu dem Fazit, dass der „mittlere Abschluss (Realschulabschluss) [...] als gleichwertige Vorbildung im Sinne des § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrIG“ qualifiziert [...]“.

Weiterhin könnte es ein unterstützendes Programm für Berufsrückkehrer ins Leben gerufen werden, wonach beispielsweise die Lehrgangskosten zur Wiederaufnahme der Fahrlehrertätigkeit nach § 53 gefördert werden könnten.

Fahrschulunternehmen könnten mehr Engagement in der Berufsorientierung in Schulen aufbringen und Ihren Beruf aktiv vorstellen. Auch Eigenbewerbung für den Berufszweig während der Fahrausbildung könnte potenzielle Interessenten auf die Chancen einer Fahrlehrerausbildung aufmerksam machen. Die Lücke zwischen erfolgreichen Schulabgängern und einem möglichen Ausbildungsstart, mit 20 Jahren sollte so gering wie möglich gehalten werden.

Zudem sollten sich die Fahrschulen nach Ansicht von MOVING ebenfalls bemühen, ihre Stellenausschreibungen möglichst geschlechterneutral zu formulieren, damit potenzielle Interessenten unter den Fahrlehrerinnen sich ebenfalls angesprochen fühlen. Außerdem sollten in den Stellenausschreibungen/Auszubildendengesuche besonders auf die klarverständliche Beschreibung der zu besetzenden Stelle und deren Anforderungsprofil geachtet werden. Viele Bewerber tendieren dazu sich für Stellen zu entscheiden, die unterhalb ihrer bereits erlangten Qualifikationen liegen.

Vor dem Hintergrund das Frauen verstärkt in Teilzeit arbeiten, sollten möglichst gute Rahmenbedingungen zur betriebsinternen Förderung von flexiblen Arbeitszeitmodellen gesetzt werden, welche die volle Ausschöpfung von Stundenaufstockungen, beispielsweise neben der Familienbetreuung ermöglichen.

Schlussendlich möchte MOVING auch den Einsatz von Fahrsimulatoren als Bestandteil der Fahrausbildung unterstützen, so dass grundlegende Ausbildungsinhalte, wie zum Beispiel das Schalten, am Simulator gelehrt werden können. Simulatoren bieten hinsichtlich des Fahrlehrermangels die Chance, dass sich ein Fahrlehrer parallel um die Anliegen mehrerer Fahrschüler gleichzeitig kümmern könnte.

Quellen-Verzeichnis:

- 1: Kompetenzzentrum Fahrkräftemangel 2019 (einschließlich Abbildung)
- 2: Statistiksservice der Bundesagentur für Arbeit, 2019
- 3: Eigene Berechnung mit Daten des Kraftfahrt Bundesamtes zur Fahrlehrerlaubnishaltern
- 4: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2019 – Fahrlehrerlaubnishalter bis 74 Jahre
- 5: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2019
- 6: KFZ Anzeiger - 22.10.2019 (<https://kfz-anzeiger.com/politik-verbaende/bgl-saubere-flotte-fuer-die-klimaziele>)
- 7: Eigene Berechnung auf Grundlage der Befragung aus dem MOVING Fahrschul-Klima-Index 2019
- 8: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2019

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

Pressekontakt: Alexander Krey, MOVING International Road Safety Association e. V., Schumannstraße 17, 10117 Berlin, T: 030/25 74 16 70, E: krey@moving-roadsafety.com, www.moving-roadsafety.com