

Wegweiser

Newsletter

Ausgabe 10
November 2011

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

www.dfakad.de

DFA

Franz Loogen

E-Mobilität – wo stehen wir heute?

Herausforderung Elektromobilität – technologischer und gesellschaftlicher Wandel

Klimawandel, Urbanisierung, Energiewende – wir stehen in den kommenden Jahren und Jahrzehnten vor einer Vielzahl an elementaren Zukunftsaufgaben. Die Frage, wie wir Verkehr zukünftig organisieren, ist in diesem Zusammenhang von entscheidender Bedeutung. Elektromobilität – von Hybriden über Range-Extender-Konzepte bis hin zu batterieelektrischen Fahrzeugen und Brennstoffzellenantrieben – ist der Schlüssel zur Realisierung nachhaltiger, ressourcenschonender und möglichst emissionsfreier Mobilität.

Baden-Württemberg setzt auf Clusterbildung

Im Bereich der Elektromobilität richten sich die Anstrengungen in Baden-Württemberg vor allem auf die Realisierung vernetzter Mobilität auf der Basis regenerativer Energien. Die große Anzahl bereits laufender Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten gilt es, in den kommenden Jahren intensiv fortzusetzen. Dabei sind vor allem die Bereiche Batterie, Brennstoffzelle, Fahrzeuggestaltung, Einbindung von Fahrzeugen in elektrische Netze (Stichwort „Smart Grid“) sowie die Produktionstechnologie elektrifizierter Komponenten in den Blick zu nehmen.

Vernetzung von Forschung und Industrie

Um Forschung und Industrie gut miteinander zu vernetzen, hat sich in Baden-Württemberg der Industriecluster „Elektromobilität Süd-West: Road to global market“ gebildet. Ziel ist es, intelligente, kostengünstige und marktgerechte Mobilitätslösungen zu verwirklichen. Der Cluster nutzt die einmaligen Möglichkeiten der Region Karlsruhe – Mannheim – Stuttgart – Ulm und vernetzt renommierte große, mittlere und kleine Unternehmen aus den drei Technologiefeldern Fahrzeugbau, Energietechnik sowie Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) mit Forschungsinstituten vor Ort. Mittlerweile arbeiten im Rahmen des von e-mobil BW gemanagten Clusters rund 80 Partner zusammen.

Aus den Laboren in die Produktion

Gerade aufgrund der vielfältigen Forschungsaktivitäten ist der Wissensstand im Bereich der Elektromobilität schon heute sehr hoch. Jetzt müssen wir verstärkt aus den Laboren in die Produktion kommen und sukzessive das in der Forschung erarbeitete Know-how zur Anwendung bringen. Für das Auto-Land Baden-Württemberg bedeutet der Technologie- und Strukturwandel eine große Herausforderung. Hier wurde vor 125 Jahren das Automobil erfunden, und Baden-Württemberg hat den Anspruch, auch in Zukunft technologisch führender Anbieter intelligenter Mobilitätslösungen für Deutschland und den Weltmarkt zu sein. Die Geschwindigkeit der Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit effizienteren Verbrennungsmotoren sowie mit neuen Antriebsformen (batterieelektrische Fahrzeuge, Brennstoffzellen-Fahrzeuge) ist entscheidend dafür,

wie schnell – global gesehen – die CO₂-Emission reduziert werden kann. Elektromobilität bietet neben seiner ökologischen Zielsetzung aber auch enorme ökonomische Chancen. Die vielen neuen Komponenten besitzen ein hohes Wertschöpfungspotenzial, sodass Baden-Württemberg optimale Chancen hat, auch zukünftig eine wichtige Produktionsregion für Hochtechnologiemodule von Verbrennungsfahrzeugen, Elektrofahrzeugen und vernetzter Mobilität zu sein.

Batteriekapazität und Reichweite

In den aktuellen Diskussionen um Elektromobilität geht es häufig um Fragen der Batteriekapazität sowie der Reichweite von Elektrofahrzeugen. Diese Diskussionen sind sicher nicht unbegründet, aber letztlich nicht allein zielführend. Sicher ist, dass strikte Energieeffizienz für alle Fahrzeugkomponenten – von der Innenraumtemperierung über die Telematik bis hin zur Kühlung der Batterie – ein wichtiger Teil der hochkomplexen Aufgabe ist, neue innovative Lösungen zu entwickeln, um den internationalen Wettbewerb mitgestalten zu können. Denn Reichweite und Fahrkomfort sind maßgebliche Kriterien für eine erfolgreiche Markteinführung von Elektrofahrzeugen. Gerade im Premiumbereich – für den die deutsche Automobilindustrie wie keine andere steht – dürfen bei der Klimatisierung des Fahrzeuginnenraums die in einem konventionellen Fahrzeug erreichten Standards nicht unterschritten werden.

Gesellschaftlicher Wandel

Aber es ist auch wichtig, über die rein technischen Veränderungen hinaus zu denken. Elektromobilität bedeutet weit mehr als nur einen Austausch von Antriebskomponenten. Mit dem Technologiewandel geht auch ein gesellschaftlicher Wandel einher. Viele Dinge, die wir im Zusammenhang mit Mobilität heute als selbstverständlich betrachten, werden sich verändern.



Franz Loogen

Intelligente Verkehrssysteme der Zukunft beinhalten neue, flexible und intermodale Nutzungsangebote (Kombination Straße, Schiene, Wasser, Luft). Und mit jedem Jahrgang junger Verkehrsteilnehmer wird die Akzeptanz neuer Mobilitätsformen (z. B. Carsharing) wachsen. Auch viele ordnungsrechtliche Rahmenbedingungen müssen neu geregelt werden, von Verkehrsschildern über Parkraumgestaltung bis hin zu Vorschriften für Wartung und Service.

E-Mobilität und Fahrausbildung

Die Elektrifizierung des Antriebs wird auch den Bereich der Fahrausbildung verändern. Das Elektrofahrzeug ist bedienungstechnisch einem Automatikfahrzeug vergleichbar und intuitiv bedienbar. Aspekte wie die optimale Nutzung der Rekuperation der Bremsenergie oder das fehlende Fahr- oder Motorengeräusch bedürfen aber ergänzender Schulung, um die Verkehrsteilnehmer optimal auf den energieeffizienten Verkehr vorzubereiten. Die Anforderungen an intelligente und umweltfreundliche Mobilitätslösungen werden insgesamt steigen. Baden-Württemberg ist als starker Wirtschafts- und exzellenter Forschungs- und Wissenschafts-

standort gut aufgestellt, um diesen Herausforderungen mit überzeugenden Lösungen zu begegnen; sie werden den Erhalt von Lebensraum, ökonomische Interessen und neue Kundenwünsche gleichermaßen in Einklang bringen.

Franz Loogen ist seit 1. Juni 2010 Geschäftsführer der e-mobil BW GmbH, der Landesagentur für Elektromobilität und Brennstoffzellentechnologie (Zentrale Anlauf- und Beratungsstelle des Landes Baden-Württemberg für alle Belange rund um das Thema Elektromobilität). Der Maschinenbau-Ingenieur, der an der RWTH Aachen seinen Abschluss machte, bringt in seine Tätigkeit eine über zwanzigjährige Berufserfahrung in leitender Funktion in der Automobilindustrie ein. Seine beruflichen Stationen führten ihn entlang der gesamten Wertschöpfungskette – vom Daimler Werk Düsseldorf über die Leitung After Sales Technik Truck & Van bis hin zur Leitung des Gesamtfahrzeugversuchs bei MB Truck in Stuttgart. Den verheirateten Familienvater zweier Töchter motiviert an seiner Aufgabe, mit der Förderung neuer intelligenter (Elektro-)Mobilitätslösungen aktiv daran mitzuwirken, wirtschaftliche Entwicklung und Umweltschutz effizient und nachhaltig zu verbinden.



Mathias Rüdel

Mathias Rüdel



Die Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung in Deutschland

Ende der 1990er Jahre ließen die Verkehrsunfallzahlen einen kontinuierlichen Rückgang der im Straßenverkehr Verletzten und Getöteten erkennen. Der allgemeine Trend übertrug sich jedoch nicht auf die Fahranfänger. Ihr Risiko, im Straßenverkehr verletzt oder getötet zu werden, blieb weiterhin ein mehrfach höheres als das erfahrener Kraftfahrer.

Die professionelle Fahrausbildung und die unabhängige Fahrerlaubnisprüfung leisten einen entscheidenden Beitrag zur Minderung des hohen Unfallrisikos der Fahranfänger. Das in Deutschland seit mehr als 100 Jahren praktizierte System der geteilten Aufgaben hat sich dank stetiger Anpassungen an neue Anforderungen aus den Bereichen Mensch, Technik und Umwelt bewährt.

Selektions- und Orientierungsfunktion

Die Fahrerlaubnisprüfung hat für das Gesamtsystem der Fahranfängervorbereitung große Bedeutung: Einerseits dient sie dazu, nur Fahranfänger mit ausreichender Befähigung zur motorisierten Teilnahme am Straßenverkehr zuzulassen („Selektionsfunktion“). Andererseits stellen die Prüfungsinhalte, Bewertungskriterien und Prüfungsergebnisse wichtige Orientierungspunkte für die Ausrichtung der Fahrausbildung und der individuellen Lernprozesse der Fahranfänger dar („Steuerungsfunktion“).

Qualitätsmanagement

Mit der bundesweiten Einführung der computergestützten Prüfung zum 01.01.2010 wurde ein spezielles Qualitätsmanagementsystem eingeführt, mit dem die Qualität der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung (TFEP) kontinuierlich evaluiert und optimiert wird. Dieses System beruht auf der wissenschaftlichen Auswertung aller Prüfungsergebnisse und entsprechenden Überarbeitungsempfehlungen. Potenziale zur Optimierung wurden bisher vor allem bezüglich der Verringerung der zur Aufgabenbearbeitung erforderlichen Lesekompetenzen sowie bezüglich der Verringerung von Lösungshinweisen in den Fragestellungen und Antwortalternativen identifiziert. In einem weiteren Schritt wurde damit begonnen, die Reihenfolge der Auswahlantworten einer Aufgabe wie auch der Aufgaben innerhalb eines Bogens zu variieren. Dadurch können Manipulationen, die auf der Kenntnis des Lösungsmusters einzelner Bogen und Aufgaben beruhen, wirkungsvoll verhindert werden. Die Erweiterung der Darstellungsformate und insbesondere der Instruktionsformate durch neuartige visuelle Illustrationsmöglichkeiten stellt deshalb den nächsten Schritt zur Optimierung der TFEP dar.

Oberflächlichem Auswendiglernen vorbeugen

Zur Erweiterung der Instruktionsformate sind zwei Schritte vorgesehen. Im ersten Schritt sollen die bisher verwendeten Fotos und Grafiken durch computergenerierte Abbildungen ersetzt werden. Daraus ergeben sich folgende Vorteile: Die bisher verwendeten Fotos ließen sich nur mit sehr hohem Aufwand erstellen oder aktualisieren, da die entsprechenden Situationen einschließlich der Verkehrsteilnehmerkonstellationen im Realverkehr vorgefunden oder gestellt werden mussten. Die computergenerierten Abbildungen lassen sich dagegen effizient erstellen und anschließend kontinuierlich aktualisieren. Darüber hinaus kann die Komplexität der abgebildeten Verkehrssituationen an die Zielstellung der entsprechenden Aufgabe angepasst werden. Durch die Veränderung der dargestellten Objekte bzw. des Verkehrsumfeldes (ohne die grundlegenden Inhalte der Verkehrssituation zu verändern) kann dem schematischen Auswendiglernen vorgebeugt werden. Der Bewerber erkennt in der Prüfung ein bestimmtes Bild nicht sofort wieder und muss sich daher inhaltlich mit der dargestellten Verkehrssituation auseinandersetzen, um die entsprechende Aufgabe richtig zu lösen. Aufgrund eines Beschlusses von Bund und Ländern wurden daher zum 01.07.2011 alle 160 bisher in der TFEP verwendeten Fotos und Grafiken zur Darstellung von Verkehrssituationen durch computergenerierte Abbildungen ersetzt. Im zweiten Schritt – ab 2012 – soll der Aufgabenkatalog der TFEP durch Aufgaben ergänzt werden, bei denen computergenerierte Videosequenzen zur Veranschaulichung der zugrunde liegenden Verkehrssituation genutzt werden. Daraus ergeben sich überdies folgende zusätzliche Vorteile: Statische Abbildungen müssen heute zur Illustration komplexer Verkehrssituationen bzw. zur Erläuterung zeitlicher Situationsverläufe häufig durch textuelle Beschreibungen ergänzt werden, welche die Leseanforderungen erhöhen oder Lösungshinweise beinhalten. Mit dynamischen Illustrationen lassen sich dagegen auch komplexere Verkehrssituationen und zeitliche Verläufe selbsterklärend darstellen. Darüber hinaus lassen sich in dynamischen Darstellungen auch Gefahrenreize im Situationsverlauf darstellen. Damit lassen sich Aspekte der Fahrkompetenz wie Situationswahrnehmung und Gefahrenerkennung auf vielfältige Weise erfassen, zugleich kann die Validität der Aufgaben erhöht werden. Derzeit laufen bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) weitere Forschungsarbeiten zu Verkehrswahrnehmungstests, in denen die Reaktionszeit des Bewerbers auf bestimmte Gefahrenreize erfasst wird.

Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Ein wichtiges Element der Arbeiten zur Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung (PFEP) stellt die derzeitige Entwicklung eines elektronischen Prüfprotokolls dar. Damit soll unter anderem für Sachverständige, Bewerber und Fahrlehrer mehr Transparenz und ein differenzierteres Rückmeldesystem der zu prüfenden Anforderungen erzielt werden. Zudem soll das e-Prüfprotokoll die Prüfungsdokumentation für den Sachverständigen, insbesondere die Verhaltensbeobachtung während der Prüfungsfahrt, vereinfachen und differenzieren und so die abschließende Prüfungsentscheidung erleichtern. Darüber hinaus stellt das e-Prüfprotokoll mit dessen kompetenzbezogener Bewertung der Prüfungsleistung die Basis für eine wissenschaftliche Evaluation der praktischen Fahrerlaubnisprüfung und damit für eine fortwährende Optimierung der PFEP dar. Folglich können durch die Evaluationsergebnisse im Zusammenhang mit Rückschlüssen aus Unfallanalysen notwendige Anpassungen der Prüfungsanforderungen effizient ermöglicht werden.

Zusammenarbeit

Diese Entwicklungen – sowohl die bisherigen als auch die künftigen – sind nur in enger Zusammenarbeit aller mit Fragen der Fahrerlaubnisprüfung befassten Stellen möglich. Das sind die zuständigen Behörden von Bund und Ländern, die BAST, die Technischen Prüfstellen, die Fahrlehrerschaft und die Wissenschaft. Nur so können tragfähige Lösungen im Sinne einer optimierten Fahranfängervorbereitung entwickelt und umgesetzt werden.

Diplom-Ingenieur **Mathias Rüdell** hat nach dem Studium des Maschinenbaus als Prüflingenieur und amtlich anerkannter Sachverständiger bei der TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG gearbeitet. Seit 2004 gehört Rüdell der u. a. mit Zukunftsplanungen befassten Arbeitsgruppe TÜV|DEKRA arge tp 21 an, die er seit 2008 als Geschäftsführer leitet.

Matthias Wimpff

Passen qualitätvolle Fahrausbildung und wirtschaftlicher Erfolg unter einen Hut?

Diese Frage ist eigentlich leicht zu beantworten: Nur eine wirtschaftlich erfolgreiche Fahrschule kann auch qualitätvolle Fahrausbildung gewährleisten. Doch ganz so einfach ist es in praxi freilich nicht.

Fahrschulen sind Teil der Marktwirtschaft. Dabei handelt es sich in der Regel um kleine bis sehr kleine, von Inhabern geführte Betriebe. Schon die dem Fahrlehrergesetz von 1969 vorausgegangene „Verordnung über Fahrlehrer im Kraftfahrzeugverkehr“ wies den Fahrschulen den öffentlichen Auftrag zu, Bewerber um die Fahrerlaubnis auszubilden. Mit der 1986 erfolgten Abschaffung der sog. Laienausbildung bekannte sich der Gesetzgeber zur professionellen Schulung der Fahrschüler. Eigentlich eine schöne heile Welt, wäre da nicht der Markt mit seinem teils hitzigen Wettbewerb.

Die wirtschaftliche Großwetterlage

Richten wir den Blick auf das Heute. Wir leben in bewegten wirtschaftlichen Zeiten. Die deutschen Automobilhersteller fahren Rekordergebnisse ein. Die Arbeitslosigkeit ist so niedrig, wie seit Jahren nicht mehr, und das Zinsniveau ist schon seit Langem auf historischem Tiefstand. An den Finanzmärkten wird – wie vor der großen Krise – schon wieder gewettet und gepokert. Am europäischen Horizont ziehen dunkle Wolken einer neuen Finanzkrise auf. Und wie geht's der Fahrschulbranche in solchen Zeiten?

Fahrschulen haben oft eine eigene, regionale Konjunktur

Ob Boom oder Baisse, auf die Fahrschulen in Deutschland wirkt sich das Auf und Ab – jedenfalls bis heute – weniger stark aus als auf die meisten anderen Wirtschaftszweige. Der Erwerb des Führerscheins hat seit Jahrzehnten einen sehr hohen, stabilen Stellenwert. Doch das sagt nichts über die der Branche drohenden Risiken, denn bekanntlich wird die Nachfrage nach Führerscheinen bestimmter Klassen, z. B. den Motorradklassen, immer dürrtiger. Hinzu kommt in den nächsten zehn Jahren die demografisch bedingte Abnahme der potenziellen Führerscheinkanwärter. Das Preisgefüge ist regional sehr unterschiedlich und von durchgreifender Konsolidierung weiter entfernt denn je. So beobachtet man z. B. für eine normale Fahrstunde (45 Min.) der Klasse B Preisunterschiede von mehr als 50 Prozent. Im Zeitraum von fünf Jahren (30.06.2006 bis 30.06.2011) erhöhte sich nach zuverlässigen bundesweiten Erhebungen der Durchschnittspreis für eine Fahrstunde der Klasse B von 31,40 Euro auf nur 32,22 Euro. Das ist gemessen an der in diesem Zeitraum erfolgten Lohnentwicklung, der Inflationsrate und der Treibstoffpreise bei Weitem zu wenig.

Wirtschaftliche Lage und Finanzierung der Fahrschulen

In Deutschland gibt es rund 11.000 Fahrschulen. Mehr als die Hälfte dieser Betriebe erwirtschaftet nur einen Jahresumsatz von bis zu 100.000 Euro. Was verdienen diese Fahrschulen? Der Gewinn lag in dieser Umsatzkategorie im vergangenen Jahr bei ca. 38 Prozent. Weitere 30 Prozent der Betriebe generieren einen Jahresumsatz von bis zu 300.000 Euro; hier lag der Gewinn bei ca. 30 Prozent und somit im Mittelwert bei 67.500 Euro. Ein schon wesentlich kleinerer Kreis von Fahrschulen hat in 2010 einen Umsatz bis zu einer Million Euro erwirtschaftet; hier lag der Gewinn bei rund 24 Prozent (alles EBT). Obwohl es sich bei diesen Zahlen nur um Durchschnittswerte handelt, wird deutlich, dass die Ertragslage, insbesondere bei den kleinen Fahrschulen, mehr als angespannt, ja oft ungenügend ist.

Von den zurzeit günstigen Finanzierungsbedingungen (Motto: „Geld ist so billig wie noch nie!“) profitieren die Fahrschulen in der Regel nicht, denn deren Finanzierung bewegt sich auf einem Zinsniveau von 8 bis 12 Prozent. Warum? Weil ein Großteil der Fahrschulbetriebe in Deutschland zu den kleingewerblichen Unternehmen zählt, die sich mangels solider Pfänder vielfach über teure Kontokorrent- und Ratenkredite finanzieren müssen.

Wirtschaftlicher Erfolg basiert auf qualitätvoller Ausbildung

Ob es sich um einen kleinen, mittleren oder großen Fahrschulbetrieb handelt, für den wirtschaftlichen Erfolg ist immer eine vernünftige Preiskalkulation entscheidend. Und „gute“ Preise lassen sich am Markt nur dann erzielen, wenn die Ware, in diesem Fall die Dienstleistung, ihren Preis wert ist. Etwas salopp ausgedrückt: Jede Fahrschule bekommt die Fahrschüler, die sie verdient. Übrigens, gerade Fahrschulen, die sich deutlich vom unteren Preisniveau abheben, erfreuen sich meist größeren Zuspruchs als ihre Konkurrenten, die nur „billig“ können. Und das ist auch gut so.



Matthias Wimpff

Die Fahrschule als erfolgreiches Unternehmen

Für den zukünftigen wirtschaftlichen Erfolg sind Hinwendung zur Spezialisierung, sorgsame Standortwahl (namentlich für Filialen!) und die ernsthafte Erwägung von Kooperationen von entscheidender Bedeutung. Gutes Fuhrparkmanagement, überlegte Personalplanung und -steuerung sind weitere wichtige Voraussetzungen für erfolgreiche Fahrschulführung. Natürlich müssen auch Fahrschulen immer über aktuelle betriebswirtschaftliche Zahlen verfügen und die entscheidenden Kennzahlen ihres Betriebs parat haben. Nur so treten sie gegenüber Banken und dem Finanzamt als ernst zu nehmende Gesprächspartner auf.

Erwartungen der Kunden

Fahrschüler haben eine hohe Erwartungshaltung an die Dienstleistungen der Fahrschule. Preis- und Leistungsvergleiche sind heute so einfach wie noch nie, denn auch das so wichtige Empfehlungsgeschäft läuft digital und ist Teil der Social Media geworden. Bis zum Ende dieses Jahrzehnts werden rund 80 Prozent der deutschen Bevölkerung in den Ballungsgebieten leben. Das wird bei Fahrschulen zu einem Konzentrationsprozess führen.

Strukturveränderungen der Branche

Es gibt, anders als man es manchmal hört, nicht zu viele Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, sondern eindeutig zu viele kleine Fahrschulen. Da auch sie Teil des Marktes sind, wird sich hier in den nächsten Jahren ein mehr oder weniger schmerzlicher Anpassungsprozess vollziehen. Weil viele Fahrschulen ihre Kosten zwangsläufig schon bis zur Schmerzgrenze gedrückt haben, können Zukunftsinvestitionen nur im Rahmen einer vernünftigen Gewinnkalkulation realisiert werden.

Qualitätvolle Fahrausbildung und wirtschaftlicher Erfolg stehen nicht per se im Widerspruch. Entscheidend sind letztlich der Wille und die Kompetenz des Fahrschulinhabers, neben einem guten Lehrer auch ein guter Kaufmann zu sein. Das gelingt, wie wir wissen, leider noch nicht oft genug.

Matthias Wimpff, 55, ist ein Kaufmann alter Schule und als solcher Vorstandsmitglied der ACADEMY Holding AG und Geschäftsführer der Tochtergesellschaft DATA-PART Factoring GmbH mit Sitz in Ludwigsburg. Das Unternehmen ist vor allem im Bereich Franchise und Finanzdienstleistungen tätig. In Deutschland sind rund 1.000 Fahrschulbetriebe Vertragspartner von ACADEMY. Wimpff pflegt intensive Nähe zu seinen Kunden und ist deshalb mit dem Status quo, den Indizes und Entwicklungen der Branche äußerst vertraut.

Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V. Rückblick auf die Anfänge und das Werden V

Neben ermutigenden Berichten über die Entwicklung des Projekts „*Qualitätssicherung in Fahrschulen (QS)*“ und die Fortschritte anderer Vorhaben brachte die 16. ordentliche Mitgliederversammlung am 22. März 2005 einen Wechsel an der Spitze der Deutschen Fahrlehrer-Akademie (DFA).

Nach neun erfolgreichen Jahren gab Dr.-Ing. Heiner Kamm in einer beeindruckenden Rede seinem Wunsch Ausdruck, die Geschicke der DFA „mit dem heutigen Tag“ in jüngere Hände legen zu wollen. „Ich schlage der Mitgliederversammlung deshalb vor, Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder zu meinem Nachfolger zu wählen“, schloss Dr. Kamm. Die Mitglieder folgten dem in die Zukunft weisenden Vorschlag und wählten Klaus Langwieder einstimmig zum Präsidenten der DFA. Die Versammlung berief im Weiteren Dr. Kamm und Peter Tschöpe, Letzteren als Nachfolger des aus Altersgründen ausgeschiedenen Rudi Ebel, zu Vizepräsidenten.

Ausbildungsqualität

Auf einer großen Fahrlehrerversammlung wurde einmal gefragt: „Was macht gute Fahrausbildung aus?“ Das Echo war vielstimmig. Im Detail wurde viel Richtiges gesagt, aber die eine Formel, auf die sich alle hätten einigen können, fand man nicht. Wie auch? Doch als einer meinte, gute Ausbildungsqualität bemesse sich vor allem daran, dass ein Fahrschüler die Prüfung auf Anhieb bestehe, erntete er geballten Protest. Die Begebenheit zeigte schon damals: Ausbildungsqualität lässt sich weder mit einer Anreihung positiv belegter Begriffe noch mit dem Nachbeten gesetzlicher Anforderungen definieren. Es war deshalb richtig, das Thema wissenschaftlich anzugehen. Die DFA stellte am 3. Februar 2006 den Vertretern der obersten Verkehrsverwaltungen der Bundesländer die von der QSS-Projektgruppe erarbeiteten Erhebungsinstrumente für die Qualitätssicherung vor. Die Resonanz des Auditoriums war überwiegend positiv und somit sehr ermutigend, die umfanglichen weiteren Entwicklungsschritte energisch anzugehen. Eine der Mitgliederversammlung vom 9. Mai 2006 vorausgegangene Beratung des Vorstands zum Entwicklungsstand des QSS machte deutlich, dass das Projekt die personellen und finanziellen Ressourcen der DFA noch für geraume Zeit stark in Anspruch nehmen würde. Jetzt kam es vor allem darauf an, die in § 34 Absatz 4 Fahrlehrergesetz vorgesehene Verordnung über „Anforderungen an die Qualitätssicherungssysteme und Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung“ zu forcieren.

2008: Das QSS steht! – Ist die Rechtsgrundlage Makulatur?

Im Herbst 2008 wurde die Entwicklung des QSS erfolgreich abgeschlossen. Doch die für die praktische Anwendung entscheidende Verordnung stand noch immer aus. Nicht zuletzt ging es um die in § 34 Absatz 3 FahrIG in Aussicht gestellte Freistellung von der staatlichen Überwachung der Fahrschulen, die sich einem anerkannten QSS anschließen. Doppeltes Auditing, also staatliche Überwachung plus stringenter QS (realitätsferne Politiker empfahlen das), war und ist den Fahrschulen nicht zu vermitteln. Nach und nach zeichnete sich Unwillen ab, die Rechtsverordnung zu erlassen. Zuständige administrative Ebenen des Bundes und der Länder führten schwer verständliche rechtliche Bedenken ins Feld. Man könne Qualität, „wenn sie denn über die Erfüllung der gesetzlichen Verpflichtungen hinaus gehen soll, schwerlich verordnen“, hieß es dazu in einem offiziellen Brief vom September 2009. Damit wurde die seinerzeit wohlherwogene und eingehend beratene Änderung des Fahrlehrergesetzes vom 24. April 1998 zum Widersinn erklärt. Das führt nicht weiter. Hier sind pädagogische Einsichten, juristischer Gestaltungswille und ein entschiedenes Eintreten für die weitere Verbesserung der Fahrausbildung gefragt. Auch die Politik macht bis heute, obwohl nachdrücklich darum gebeten, keinerlei erkennbare Anstalten, die von der Administration angeführten Hindernisse zu überwinden.

GLH

Fortsetzung: Newsletter Ausgabe 11

Impressum

Herausgeber:

Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V., gemeinnütziger Verein
Verantwortlich für den Inhalt: Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München
Beiträge: Franz Loogen, Mathias Rüdell, Matthias Wimpff, Gebhard L. Heiler
Redaktion: Gebhard L. Heiler und Maria Reufer, Korntal-Münchingen
Sekretariat: Zuffenhauser Str. 3, 70825 Korntal-Münchingen
Fon: 0711/80688-64, Fax: 0711/80688-65, E-Mail: hotline@dfakad.de
Rechtssitz des Vereins ist Stuttgart, Register: AG Stuttgart VR 4896
Steuernummer: 70054/38624, Finanzamt: 71229 Leonberg
Druck: Ehrler Druck, Ditzingen

www.dfakad.de