

Wegweiser

Newsletter

Ausgabe 11
April 2012

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

www.dfakad.de

Im Gespräch

„Die Bundesvereinigung wird ihre mit der großen Mehrheit der deutschen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer erörterten und abgestimmten Vorstellungen und Forderungen zur Reform des Fahrlehrerrechts einbringen und sie in jeder Phase des legislativen Prozesses wohlbegründet vertreten.“

Interview mit Gerhard von Bressendorf zur beabsichtigten Reform des Fahrlehrerrechts

Ww: Herr von Bressendorf, seit Kurzem liegt ein von einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe erstelltes Eckpunktepapier zur Reform des Fahrlehrerrechts vor. Trifft der Inhalt die Forderungen und Wünsche des Berufsstandes?

von Bressendorf: Wir begrüßen, dass sich zur Vorbereitung der beabsichtigten Gesetzesinitiative Fachleute aus Bund und Ländern getroffen haben, um auszuloten, in welchen Bereichen das Fahrlehrerrecht zu erneuern oder zu ändern ist. Das Papier, an dessen Beratung die Bundesvereinigung in einer ersten Anhörung beteiligt war, ist eine erste in Teilen brauchbare Grundlage, auf der man aufbauen kann.

Ww: Teilweise sind durchgreifende Änderungen des geltenden Rechts vorgesehen. Wie geht es weiter?

von Bressendorf: Richtig, es geht hier nicht nur um Kosmetik, sondern um eine veritable Reform. Wir rechnen damit, dass noch vor der Sommerpause damit begonnen wird, erste Entwürfe eines Änderungsgesetzes zu erarbeiten.

Ww: Einige Passagen des Papiers erscheinen speziell hinsichtlich der Verantwortlichkeit des Fahrschulinhabers und des verantwortlichen Leiters gegenüber den Fahrschülern widersprüchlich.

von Bressendorf: Ja, da gibt es Brüche. Die Bundesvereinigung begrüßt ausdrücklich die beabsichtigte Festigung der Gemeinschaftsfahrschule durch die Bestellung eines verantwortlichen Leiters. Auch sind wir für die Zusammenarbeit von Fahrschulinhabern unterschiedlicher Fahrschülerlaubnisse und Lehrbefugnisse in der Gemeinschaftsfahrschule. Wir wenden uns aber entschieden gegen die in Nummer 1 Buchstabe d des Papiers aufgegriffene Idee der Vergabe von Aufträgen an sogenannte „Kooperationsfahrschulen“. Das mag ja vom Ansatz her gut gemeint sein, doch bei Verwirklichung würde ein unkontrollierbares Subunternehmertum entstehen, das nicht den Interessen der Verkehrssicherheit und der Verbraucher entspricht.



Gerhard von Bressendorf

Es bedarf keiner allzu lebhaften Fantasie sich vorzustellen, wie sich durch die „Vergabe von Aufträgen“ ein schmähhliches Schachern um Vermittlungen und Provisionen entwickelt. Fahrausbildung ist ein sensibler Bereich, in dem es vor allem auch um das Vertrauen junger Menschen geht. Dazu würde ein gesetzlich erlaubtes „Verkaufen“ von Fahrschülern auf keinen Fall passen.

Ww: Etwas sperrig und vor allem unverbindlich lässt sich das Papier über die weitere Entwicklung des Berufs im Sinne eines echten Ausbildungsberufs aus. Gab es dazu in der Vergangenheit nicht schon viel Konkretes von offizieller Seite?

von Bressendorf: Das ist für mich ein besonders enttäuschender Teil des Papiers. Schon 1997 gab es nahezu gleichlautende Entschlüsse des Deutschen Bundestags und des Bundesrats, in denen die Bundesregierung aufgefordert wurde, für den Fahrlehrerberuf ein Konzept zu entwickeln, das aus einer pädagogischen Grundausbildung sowie einer fahrlehrerspezifischen theoretischen



und praktischen Ausbildung besteht. Darauf haben wir all die Jahre mit Nachdruck hingewiesen und dazu praktikable Vorschläge unterbreitet. Es geht dabei um adäquate Zugangsvoraussetzungen wie auch um eine pädagogisch geprägte Ausbildung von angemessener Dauer. Die Bundesvereinigung tritt für ein abgerundetes Berufsbild ein, das die künftigen Fahrlehrer für die im gesamten Spektrum der Fahreraus- und Fortbildung erheblich gewachsenen Anforderungen qualifiziert. Hier muss jetzt ein richtiger, längst fälliger Schritt nach vorn getan werden.

Ww: Enttäuschend muss für Sie auch sein, dass weiterhin vom Erlass einer Ausführungsverordnung zur freiwilligen Qualitätssicherung in Fahrschulen abgesehen werden soll.

von Bressendorf: Wir verstehen nicht, weshalb dem Beruf ein freiwilliges, in seinen Anforderungen durch Verordnung geregeltes Qualitätsmanagement vorenthalten wird. Die gesetzliche Grundlage dafür besteht schon seit 1998. Die Fahrlehrerschaft hat da-

sierung sehr behutsam vorzugehen, denn als die Bestimmungen eingeführt wurden, hatte man sich etwas dabei gedacht. Was gestrichen wird, ist weg und könnte sich hinterher als Fehler entpuppen.

Ww: Optimales Wirtschaften, so entnimmt man es immer wieder unabhängigen Expertisen, sei nicht unbedingt eine erste Tugend der Fahrschulen. Die Bundesvereinigung verlangt seit Langem sehr dringlich eine verbesserte betriebswirtschaftliche Ausbildung und eine Prüfung der angehenden Fahrschulinhaber. Darüber steht im Eckpunkt Papier nichts.

von Bressendorf: Wir geben da nicht nach. Unsere berechtigte Forderung nach besserer Vorbereitung der angehenden Fahrschulinhaber/verantwortlichen Leiter bleibt auf der Tagesordnung. Wir werden sie deshalb mit Nachdruck sowohl gegenüber den Ministern als auch im parlamentarischen Raum vertreten und begründen. Leider gibt es hier von bestimmten Gruppen harschen Gegenwind. Sie machen sich vorgeblich Sorgen um die freie Berufswahl, in Wahrheit jedoch geht es um ihr eigenes egoistisches Süppchen. Im Übrigen ist das vorliegende Eckpunkt Papier nur ein erster Schritt, dem weitere, profundere folgen müssen. Die Bundesvereinigung wird ihre mit der großen Mehrheit der deutschen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer erörterten und abgestimmten Vorstellungen und Forderungen zur Reform des Fahrlehrerrechts einbringen und sie in jeder Phase des legislativen Prozesses wohlbegründet vertreten.

Ww: Das Papier widmet der Förderung der Elektromobilität einen gewichtigen Abschnitt. Neben anderen Forderungen soll exklusiv für Führerscheibewerber, die auf einem Elektro- oder Hybridauto geprüft werden, der beschränkende Automateintrag wegfallen. Ist das mit Blick auf Automatikfahrzeuge mit Verbrennungsmotor nicht etwas einseitig gedacht?

von Bressendorf: Vor noch nicht allzu langer Zeit war E-Mobilität nur ein Zukunftsthema, jetzt ist es ein Gegenwartsthema, und zwar zu Recht. Trotzdem ist es äußerst verwunderlich, dass hinsichtlich des Automateintrags für die Nutzung elektrisch oder teilelektrisch angetriebener Lehrfahrzeuge ein Privileg eingeführt werden soll. Wenn es bezüglich des m. E. etwas fragwürdig gewordenen Automateintrags künftig einen tragfähigen Kompromiss geben soll, dann muss das auf europäischer Ebene geschehen und für alle Fahrzeuge ohne Kupplungspedal gelten. Diesel-Pkw mit Doppelkupplungsgetriebe sind reine Sparwunder, das sollte man in dieser Diskussion nicht vergessen. Und man darf auch nicht vergessen, dass, auch wenn 2020 tatsächlich eine Million E-Fahrzeuge auf den deutschen Straßen unterwegs sein sollten, sparsame Verbrennungsmotoren noch ein langes Leben haben werden.



Eckpunkt Papier zur Reform des Fahrlehrerrechts

Foto: ©Thomas Meinert/Pixelio

mals die Einführung eines, wie es im Fahrlehrergesetz heißt, Qualitätssicherungssystems als den ausdrücklichen Willen des Gesetzgebers verstanden, der Qualitätssteigerung in den Fahrschulen dauerhaften Ansporn zu geben. Der Berufsstand hat seitdem erfolgreiche Anstrengungen unternommen, ein spezifisch auf die Fahrausbildung zugeschnittenes Qualitätsmanagement zu entwickeln. Unsere Enttäuschung über das Zögern des Ordnungsgebers ist groß. Umso mehr, als der Bundesverkehrsminister soeben für sein neues Punktesystem die Einführung einer Qualitätssicherung ankündigte. Wenn die Qualität repressiver Maßnahmen gesichert werden muss, warum dann nicht auch die der Prävention?

Ww: Entbürokratisierung ist ein weiteres Kapitel des Papiers. Darüber, worauf im Einzelnen künftig verzichtet werden soll, lässt sich bestimmt trefflich streiten. Aber kann die Ausbildungsbescheinigung ohne Schaden in den Ausbildungsnachweis nach § 18 Absatz 1 Fahrlehrergesetz integriert werden und als eigenständige Bescheinigung entfallen?

von Bressendorf: Wir glauben, das ist machbar. Aber wir sind hier noch nicht am Ende unserer Überlegungen angelangt. Allgemein halte ich es für geboten, bei der sogenannten Entbürokrati-

Herausgeber: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V., gemeinnütziger Verein

Verantwortlich für den Inhalt: Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München

Beiträge: 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

Gerhard von Bressendorf ist seit 1994 Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., der 18 Landesverbände mit insgesamt 16.000 Mitgliedern angehören. Seit 2003 ist von Bressendorf auch Präsident der Europäischen Fahrlehrer Assoziation (EFA), die 25 nationale Fahrlehrerverbände und drei assoziierte Mitglieder umfasst. Er arbeitet darüber hinaus in namhaften nationalen und internationalen Gremien der Verkehrssicherheit mit und gilt als überzeugter Befürworter und Wahrer qualitätvoller professioneller Fahrausbildung. Während seiner bisherigen Amtszeit kam es in Deutschland mehrfach zu richtungsweisenden Neuerungen des Fahrlehrer-, Ausbildungs- und Fahrerlaubnisrechts, an denen von Bressendorf maßgeblich mitgewirkt hat.



60 Jahre Assekuranz nach Maß

Im Januar dieses Jahres blickte die in Stuttgart ansässige Fahrlehrerversicherung VaG auf ihr 60-jähriges Bestehen zurück. Anfang der 50er-Jahre des letzten Jahrhunderts zählte man im Bundesgebiet und Westberlin etwa 4000 behördlich zugelassene Fahrschulen. Für diese Nische, so glaubten die Gründer, lohne es sich, ein dem genossenschaftlichen Gedanken verpflichtetes, ausschließlich dem Berufsstand zugängliches Versicherungsunternehmen ins Leben zu rufen.

Treibende Kraft war zunächst der Stuttgarter Fahrschulinhaber und Verbandsvorsitzende Hermann Horlacher, dem sich bald der Ulmer Kollege Karl Rederer zugesellte. Beide hatten zwei Jahre zuvor den *Verband der Kraftfahrlehrer Württemberg-Baden-Hohenzollern e. V.* (heute Fahrlehrerverband Baden-Württemberg e. V.) initiiert und erfolgreich aus der Taufe gehoben. Ihr Credo: Wir Fahrlehrer stellen ein weit besseres Risiko dar als die Allgemeinheit der Autofahrer. Wenn wir in der Kraftfahrtversicherung unter uns bleiben, können wir unseren Mitgliedern erheblich günstigere Konditionen und Prämien bieten als die Kompositversicherer. Mit dieser Botschaft, die einleuchtend gewesen sein muss, reisten Horlacher und Rederer durch die Republik und gewannen von Kiel bis Lörrach 48 weitere Mitstreiter. Für sie galt es nun, dem Bundesaufsichtsamt für Versicherungswesen 1,1 Millionen D-Mark in bar oder in Form von Bürgschaften als sogenannten Gründungsstock nachzuweisen. Diese Summe mag uns aus heutiger Sicht, da wir uns an das öffentliche Jonglieren mit Milliarden und Abermilliarden gewöhnt haben, wie ein Klacks, wie Peanuts erscheinen. 1951, nur sechs Jahre nach der Katastrophe des Zweiten Weltkrieges und nur drei Jahre nach dem schärfsten Währungsschnitt der deutschen Geschichte, war das für die „kleinen Leute“, die die Gründer nun einmal waren, immenses Geld. Einen Rettungsschirm gab es nicht, die Geldgeber und Bürgen fuhren auf volles Risiko. Als der Gründungsstock schließlich stand und auch andere bürokratische Hindernisse überwunden waren, kam es am 27. Januar 1952 zur Gründung des *Versicherungsvereins der Kraftfahrlehrer aG* mit Sitz in Stuttgart.

Gewagtes Projekt **Projekt**

Wie wir aus alten Protokollen erfahren, wurde das Projekt von einigen einflussreichen Zeitgenossen als äußerst gewagt, wenn nicht gar aussichtslos betrachtet. Dessen ungeachtet fand das Wagnis in den Landesverbänden der Fahrlehrer von Anfang an entscheidende Unterstützung. Ihre Vorsitzenden, ihre Bezirks- und Kreisobleute trugen die Idee des berufseigenen Versicherungsvereins in die Versammlungen und agierten vielfach als überzeugende Akquisiteure. Schon bald war die magische Zahl von Tausend Mitgliedern und somit auch eine hohe Wahrscheinlichkeit dauerhaften Bestandes erreicht. In den folgenden Jahren ging es dank der erkennbaren Vorteile einer Mitgliedschaft bei dem bald nur noch *Fahrlehrerversicherung* genannten Versicherungsverein stetig aufwärts. In den 70er-Jahren wuchs das Unternehmen überproportional zur Zunahme der Fahrlehrer und Fahrschulbetriebe. Die sukzessive Erweiterung des Kreises der versicherbaren Personen und Risiken zahlte sich aus. 20 Jahre nach Gründung zählte man bereits 16.000 Versicherte, heute sind es 77.000.

Anhaltende Prosperität **Prosperität**

Das Erfolgsrezept des Unternehmens ist nicht mit einem Satz zu erklären. An erster Stelle steht die Solidarität der Fahrlehrer zu *ihrem* berufsständischen Versicherungsunternehmen. Indes, wenn es um das Bestehen in einem hart umkämpften Markt geht, ist mit Idealismus allein nicht viel zu gewinnen. Richtig ist jedoch, dass die Klientel der Fahrlehrerversicherung nicht so leicht den meist kurzlebigen Schnäppchen der großen Konkurrenz aufsitzt. Die Treue der Versicherten zur Fahrlehrerversicherung nährt sich aus der Solidität des Unternehmens: Die Kunden schätzen vor allem den sorgsam, ja sparsamen Umgang mit ihren Prämien. Hinzu kommt die im Unternehmen herrschende Sachkunde, die sich durch ein ausgeprägtes Verständnis für die besonderen Belange und Risiken der Fahrlehrer auszeichnet. Individueller Service, der namentlich auch im Schadenfall zählt, runden das Bild aufmerksamer Kundenpflege ab. Ein weiterer Pluspunkt ist die enge Zusammenarbeit mit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. und ihren Landesverbänden. Von dort kommen immer wieder wichtige Anregungen für maßgerechten und zeitgemäßen Versicherungsschutz der Kunden. Seit Gründung haben die Mitglieder ausschließlich erfahrene Unternehmer aus dem Berufsstand in das Aufsichtsgremium ihrer Fahrlehrerversicherung gewählt. Die kompetente, sehr schlanke Unternehmensführung, ein wacher Aufsichtsrat und die motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter machen den anhaltenden Erfolg, die Wirtschaftlichkeit und die Innovationskraft der Fahrlehrerversicherung aus. Innovation verlangt vor allem auch eine ständige Durchforstung und Verbesserung des Tarifwesens. Dabei legt die Fahrlehrerversicherung großen Wert auf Transparenz und Verständlichkeit ihrer Tarife und Bedingungen.

Keine Aktionäre **Aktionäre**

In den 90er-Jahren stellten Mitglieder immer wieder einmal die Rechtsform des Versicherungsvereins infrage und plädierten für die Umwandlung der Fahrlehrerversicherung in eine Aktiengesellschaft auf der Basis vinkulierter Namensaktien. Das, so die Befürworter, sollte den Versicherten auf lange Sicht die Teilhabe an der Wertsteigerung und an den Gewinnen des Unternehmens sichern. Die Geschäftsleitung der Fahrlehrerversicherung ließ deshalb Ende der 90er-Jahre durch unabhängige Experten prüfen, ob ein solcher Wandel den Versicherten und dem Unternehmen Vorteile bringen würde. Das Ergebnis war ein klares Nein, denn neben dem Verlust der Unabhängigkeit von Kapitalgebern hätten sich außergewöhnlich hohe steuerliche Belastungen ergeben.

Als Äquivalent legte das Unternehmen im Jahr 2004 Genussscheine auf, die – ein weiterer Beweis des Vertrauens der Versicherten – schon kurz nach Bekanntgabe der Emission hoch überzeichnet waren.

Stärke durch konsequente Thesaurierung **Stärke**

Preiskämpfe sind speziell auf dem Sektor Kraftfahrtversicherung gang und gäbe. Es geht um gnadenlosen Kundenfang. Die periodischen Aktionen laufen immer nach demselben Muster: Man bietet Tiefstprämien unter zeitweiliger Inkaufnahme von Verlust an. Hat man den Kunden erst gekeilt, holt man sich das verlorene Geld und noch einiges mehr durch knackige Aufschläge zurück. Das nachgelagerte Abkassieren wird meist mit Jammern über große Verluste medienwirksam eingeläutet. Solche dubiosen Kampagnen legt die Fahrlehrerversicherung nicht auf. Aber sie leidet gelegentlich darunter, weil immer auch ein kleinerer Teil ihrer Kunden auf die Anreißer reagiert. Für einen Nischenversicherer vom Volumen der Fahrlehrerversicherung könnte es tödlich sein, beim Preispoker der Großen mitspielen zu wollen. Es war

deshalb seit der Deregulierung des europäischen Versicherungsmarktes anno 1994 immer das Bestreben der Fahrlehrerversicherung, auf Dellen des Wachstums und der Kapitalerträge durch konsequente Stärkung des Eigenkapitals vorbereitet zu sein. Weil das gelungen ist, genießt die Fahrlehrerversicherung auch im 61. Jahr ihres Bestehens das volle Vertrauen ihrer Kunden.

Die Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V. wünscht der Fahrlehrerversicherung VaG – ihrem Kuratoriumsmitglied der ersten Stunde – sie möge weiterhin wachsen, gedeihen und dem Berufsstand der Fahrlehrer noch lange so hervorragend dienen.

Gebhard L. Heiler



DFA

Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V.

Rückblick auf die Anfänge und das Werden VI und Schluss

Die hohe Unfallbeteiligung der Fahranfänger kann durch professionelle Nachbetreuung der Fahranfänger nachhaltig gemindert werden. Das ist seit Langem gesicherte Auffassung innerhalb der DFA.

Deshalb stieß die im Mai 2003 per Verordnung eingeführte freiwillige Fortbildung für Inhaber der Fahrerlaubnis auf Probe (kurz: Zweite Phase) auf großes Interesse. Schon bald aber wurden in den Gremien der DFA Zweifel an der Akzeptanz und Wirksamkeit des Konzeptes laut.

Konzept optimierter Fahrausbildung

Das war für die DFA ein Grund mehr, ab 2008 das „Konzept einer Fahrausbildung mit integrierter Praxisphase“ zu entwickeln. Die darin vorgesehene obligatorische Nachbetreuung für alle Fahranfänger soll nach einem kurzen Abschnitt selbstständiger Fahrerfahrung einsetzen. Das Programm soll die Defizite der Fahranfänger zielgenau ansprechen, attraktiv und kostengünstig sein. Doch die Zusammenführung von Erstausbildung, Praxisphase und obligatorischer professioneller Nachbetreuung verlangt von allen Beteiligten ein kreatives Umdenken, das die Fahrprüfung, so wichtig sie ist, als den bisher definitiven Schlusspunkt der Ausbildung hinter sich lässt.

Fahrlehrer in Europa

Die Anerkennung von im EU-Ausland erworbenen Fahrlehrerlizenzen ist entsprechend der Richtlinie 2005/36/EG in § 2a FahrIG geregelt. Danach hat die Erlaubnisbehörde vor Erteilung einer deutschen Fahrlehrerlaubnis zu prüfen, ob und inwieweit sich die bisherigen durch Ausbildung und Prüfung des Bewerbers erworbenen Qualifikationen von den nach deutschem Recht geltenden Anforderungen an Fahrlehrer unterscheiden. Angesichts immenser Unterschiede des Berufszugangs und der Berufsausbildung von Fahrlehrern in den 27 Staaten der EU war es notwendig, diese synoptisch zu erfassen. Die DFA hat sich 2008 zusammen mit der Europäischen Fahrlehrer-Assoziation (EFA) und der International Commission for Driver Testing (CIECA) dieser diffizilen

Aufgabe angenommen. Die 2009 fertiggestellte Dokumentation ist für die Erlaubnisbehörden eine wichtige Hilfe zur Bewertung von im EU-Ausland erworbenen Fahrlehrer-Qualifikationen.

Der Aufgabenkatalog wächst

„Die Gremien der DFA sind bis an ihre Grenzen ausgelastet!“ Das erklärte Präsident Langwieder auf der Mitgliederversammlung 2007. Seitdem haben die Aufgaben für das „Wissenschaftliche Forum der deutschen Fahrschulen“ weiter zugenommen. Dauerbrenner wie Berufszugang, Fahrlehrerausbildung, Ausbildungsqualität, Vereinheitlichung der Aufgaben der Fahrlehrerprüfung, Nachbetreuung von Fahranfängern, Curriculare Leitfäden stehen weiterhin ganz oben auf der Agenda. Daneben verlangen gegenwartsnahe, die Fahrausbildung unmittelbar berührende Themen wie Optimierung der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung, Elektromobilität und Fahrerassistenzsysteme Antworten und Lösungen. Ein weiteres wichtiges Gebiet werden in naher Zukunft die gesetzlichen Rahmenbedingungen des Fahrlehrerberufs sein, insbesondere soweit sie wirtschaftliche und soziale Bedeutung haben.

Innovatives Denken, Kompetenz und Leistung

Die DFA ist als Forschungs- und Entwicklungszentrum der deutschen Fahrlehrer interdisziplinär aufgestellt. Das gilt gleichermaßen für die Mitglieder, den Wissenschaftlichen Beirat und das Präsidium. Die in der DFA vereinten Menschen sehen sich der Aufgabe verpflichtet, die Verkehrssicherheit durch Verbesserung der Aus- und Fortbildung zu fördern. In den nahezu 22 Jahren ihres Bestehens hat die DFA dank ihres nach vorn gerichteten Denkens, ihres hohen Sachverstandes und ihrer außerordentlichen Aktivität vieles angestoßen und viel erreicht. Der Berufsstand der Fahrlehrer kann auch in Zukunft auf die wissenschaftliche Begleitung der DFA zählen. **GLH**