

Wegweiser

Newsletter

Ausgabe 13
April 2013

DFA
www.dfakad.de

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

Bild: ©chungking/Fotolia

Im Gespräch

„Wir wollen und erwarten eine alsbaldige durchgreifende Reform des Fahrlehrerrechts.“

Interview mit Dieter Quentin

Ww: Herr Quentin, die unfalldämpfende Wirkung von BF17 ist sehr ermutigend. Wohl deshalb wurde auf dem diesjährigen Deutschen Verkehrsgerichtstag vorgeschlagen, die Begleitphase für Fahranfänger auszuweiten? Wie stellt man sich das vor?

Quentin: Als einer aus dem Mutterland des Begleiteten Fahrens war ich vom seinerzeitigen Modellversuch begeistert. Nach nunmehr acht Jahren überzeugender Ergebnisse und auch ganz eigenen Erfahrungen sage ich: BF 17 war eine goldrichtige Initiative. Fakt ist jedoch, dass die Begleitphase oft viel kürzer ist, als sie sein könnte und zweckmäßigerweise sein sollte. Das hat verschiedene Ursachen, die nicht in der Hand der Fahrschule liegen. Jedenfalls findet bei vielen BF-17-Fahrschülern die Prüfung nicht Schlag 17. Geburtstag, sondern oft erheblich später statt. Um mehr Zeit für die Begleitphase frei zu machen, hat der Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., Gerhard von Bressensdorf, den Gedanken ins Spiel gebracht, die jungen Leute schon etwas früher als mit 17 zur Prüfung zuzulassen. Als Arbeitstitel verwandte er den Begriff „BF 16“.

Ww: Hat das Chancen umgesetzt zu werden?

Quentin: Es handelt sich im Moment um einen Vorschlag, der freilich im Einzelnen noch nicht ausformuliert ist. Aber es wäre doch denkbar, das Mindestalter für die Zulassung zur Fahrprüfung auf 16½ herabzusetzen, um den Fahrnovizen und den Begleitpersonen ein etwas großzügigeres Bewegungsfeld einzuräumen. Wir glauben, dies könnte eine weitere Minderung der Unfallbelastung bei den jungen Fahrerinnen und Fahrern bewirken. Dabei denkt niemand daran, etwa das reguläre Mindestalter 18 anzutasten.



Dieter Quentin

Foto: Frank Ossenbrink

Ww: Herr Quentin, zu Jahresbeginn war landauf, landab ein empörter Aufschrei der Fahrschulen zu vernehmen. Auslöser war eine Studie des ACE über „Fahrausbildung in Europa“. Danach fallen in Deutschland zu viele Fahrschüler durch die Prüfung. Der ACE wertet das als ein Anzeichen minderwertiger Ausbildung. Ist da was dran?

Quentin: Nein, jedenfalls nicht in dieser pauschalen Weise, die sich der ACE zu eigen gemacht hat. Meines Erachtens sind die Zahlen des ACE nicht sehr belastbar, denn offensichtlich wurden Erstprüfungen und alle weiteren in einen Topf geworfen. Und soweit ich das sehe, beziehen sich die genannten Zahlen ausschließlich auf die Klasse B und vermitteln deshalb ein einseitiges Bild. Es ist sehr gewagt, von wenig differenzierten Ergebnissen einer sog. Massenprüfung, wie sie die Fahrerlaubnisprüfung nun einmal ist, kurzerhand auf die Qualität der Ausbildung zu schließen.





Foto: Jochen Klima

Ww: Die Verfasser der Studie begründen die hohe Quote erfolgloser Prüfungen u. a. auch mit absichtlich unzureichender Ausbildung, um Fahrschüler ein zweites und im Zweifel ein drittes Mal zur Kasse bitten zu können.

Quentin: Das wäre ein anrühiges Geschäftsmodell, das mit Sicherheit nicht weit tragen würde. Ich denke, auf eine solche Unterstellung näher einzugehen, lohnt sich nicht.

Ww: Gute Prüfungsergebnisse waren doch immer ein prima Aushängeschild für Fahrschulen. Gilt das nicht mehr?

Quentin: Gute Prüfungsergebnisse zählen nach wie vor als Qualitätsmerkmal. Doch die Branche leidet darunter, dass ein Teil der jüngeren Leute bei der Wahl der Fahrschule weniger auf Qualität als auf den Preis schaut. Wobei sich billig am Ende oft als sehr teuer erweist.

Ww: Nach der ACE-Studie nagen knapp 25 Prozent der deutschen Fahrschulen am Hungertuch, weil sie, ich zitiere, „weniger als 25.000 € Umsatz pro Jahr machen“. Sind das realistische Zahlen?

Quentin: Ich weiß nicht, von wem der ACE diese Zahlen hat. Als Vorsitzender eines relativ großen Verbandes sind sie mir völlig unbekannt. Unter den heutigen Anforderungen wäre eine solche Fahrschule nicht konkurrenzfähig.

Ww: Der ACE kritisiert das „Althergebrachte“, das man hinter sich lassen müsse. Darunter scheint der ACE vor allem die in Deutschland geltende Ausbildungspflicht in Fahrschulen zu verstehen. Die Studie verweist in diesem Zusammenhang auf Länder wie Schweden, Großbritannien und die Niederlande, deren Unfallbilanz trotz Laienausbildung angeblich günstiger ist als die deutsche.

Quentin: Wenn es um Verkehrssicherheit geht, sind nackte statistische Zahlen, z. B. Verkehrstote pro 100.000 Einwohner, zwar auf den ersten Blick beeindruckend, aber eben nur die halbe Wahrheit. Als Land der Mitte bewältigt Deutschland einen Transitverkehr und eine Verkehrsdichte, die einmalig sind in Europa. Hinzu kommen unsere hohe Bevölkerungsdichte und eine außerordentlich starke Industrialisierung. Das alles geht in die in der ACE-Studie genannten Zahlen nicht ein. Auch die Fahrleistung und eine Reihe anderer Komponenten, die Einfluss auf das Unfallgeschehen nehmen, bleiben unberücksichtigt. Schweden hat ein um fast 100.000 Quadratkilometer größeres Staatsgebiet als Deutschland, aber nur 10 Millionen Einwohner. Schon daraus ersieht man, wie wenig aussagekräftig solche Vergleiche sind.

Ww: Eine These der ACE-Studie lautet, ich zitiere: „Wo nicht qualifiziert unterrichtet und nicht kostendeckend gearbeitet wird, da erhöht sich das Risiko, durch die Fahrprüfung zu fallen.“ Ist das schlüssig?

Quentin: Das ist, um es vorsichtig auszudrücken, ein schwer nachvollziehbarer Satz. Dazu fällt mir nur das ein: Wer nicht kostendeckend arbeitet, ist bald weg. Damit hätte sich dann auch die Frage nach der Qualität erledigt.

Ww: Herr Quentin, in den Medien fand die ACE-Studie ein für die Fahrschulen nicht eben schmeichelhaftes Echo. Viele Kolleginnen und Kollegen sind der Auffassung, seit einigen Jahren schwinde die Qualität des Nachwuchses. Schuld an dieser Entwicklung seien vor allem die laschen Zugangsvoraussetzungen zum Beruf.

Quentin: Wir fordern seit Jahren höherwertigere, den Anforderungen des Berufs angemessene Zugangsvoraussetzungen und eine noch stärkere pädagogische Ausrichtung der Fahrlehrerausbildung. Dazu hat der Berufsstand vernünftige und maßvolle Vorschläge unterbreitet. Wir wollen und erwarten eine alsbaldige durchgreifende Reform des Fahrlehrerrechts. Dabei kann für die Qualität viel getan werden, indem man z. B. ungeeignete Interessenten am Fahrlehrerberuf erst gar nicht zur Ausbildung zulässt und z. B. angehende Fahrschulinhaber besser schult und prüft.

Ww: Kolleginnen und Kollegen beklagen, es gebe einen seit einigen Jahren wachsenden „Bodensatz“ von Fahrschulen, dem, um es kurz zu sagen, schnelles Geld wichtiger sei als eine gründliche, verkehrssichere Ausbildung ihrer Schüler.

Quentin: Wir haben, das ist unbestritten, gegen eine Reihe schwarzer Schafe zu kämpfen. Unser Beruf ist da keine Ausnahme. Dem Gefühl nach mag es heute mehr davon geben als früher, denn der Druck des reinen Preiswettbewerbs hat stark zugenommen und bedroht zunehmend die guten und fair arbeitenden Fahrschulen. In dieser Situation gilt es mehr denn je, das Qualitätsbewusstsein der Kunden mit Blick auf ihre spätere Fahrsicherheit zu schärfen.

Das Interview führte Gebhard L. Heiler

Zur Person

Dieter Quentin, 54, hat nach Abschluss einer kaufmännischen Ausbildung und des Pflichtwehrdienstes 1980 bei der Bundeswehr die Fahrlehrerlaubnis für alle Fahrerlaubnisklassen erworben. Quentin führt in Göttingen seine 1994 gegründete Fahrschule. 1996 wurde er von seinen Göttinger Kolleginnen und Kollegen in die Verbandsarbeit berufen. Seit 2006 ist Quentin Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes Niedersachsen e. V. und seit Juni 2011 zweiter stellvertretender Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. Quentin ist Mitglied des dortigen Prüfungsausschusses für Fahrlehrer und Vorsitzender des IHK-Prüfungsausschusses für Berufskraftfahrer.

Parlamentarisches Frühstück mit lebhafter Diskussion

Fahrlehrer sehen dringenden Reformbedarf

Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. und die Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V. hatten im Februar wieder zu ihrem Parlamentarischem Frühstück in die Landesvertretung Niedersachsen eingeladen.

Gerhard von Bressendorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF), und Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, Präsident der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e.V. (DFA), stellten zahlreichen Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages ihre Positionen zur Neugestaltung des Fahrlehrerrechts und zur Ausgestaltung des zukünftigen Fahreignungsregisters vor. Die Fahrlehrerverbände erwarten, dass eine Gesetzgebungsinitiative zur Reform des Fahrlehrerrechts nunmehr unverzüglich eingeleitet wird. Seit der Erstellung eines Eckpunktepapiers hierzu sei wieder ein Jahr ins Land gegangen, ohne dass die längst überfällige Novellierung tatsächlich in Angriff genommen worden sei. Kernpunkt des Reformbedarfs seien die Neuregelungen der Zugangsvoraussetzungen zum Beruf und der Fahrlehrerausbildung, um den geänderten Anforderungen Rechnung zu tragen. Dazu, so von Bressendorf, seien umfassende Vorschläge unterbreitet worden. Die Verkehrsministerkonferenz hatte sich mit der Reform zuletzt im Oktober 2012 beschäftigt und das Bundesverkehrsministerium gebeten, alsbald das förmliche Verfahren für ein entsprechendes Gesetz einzuleiten. Das Eckpunktepapier der von ihr im Oktober 2011 eingesetzten Arbeitsgruppe hatte die Verkehrsministerkonferenz bereits im April 2012 gebilligt. Es enthält u. a. Vorschläge zur Verbesserung der Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen, zur Neuregelung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf, zur Modernisierung der Fahrlehreraus- und -weiterbildung, zur Entbürokratisierung sowie für ein Qualitätssicherungssystem.

Reform des Punktsystems

Den Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Reform des Verkehrszentralregisters hat der Bundesrat im ersten Durchgang bereits beraten, er liegt jetzt dem Deutschen Bundestag zur Beschlussfassung vor. Gerhard von Bressendorf und Klaus Langwieder erläuterten bei dem Parlamentarischem Frühstück Kritik und Anregungen der Fahrlehrer zu dem Gesetzentwurf. Die Reform des Ver-

kehrszentralregisters und eine einfachere und leichter verständliche Darstellung des gesamten Punktsystems befürworteten sie. Kritisch sehen sie aber die neuen Punkteschwellen. Die hätten nicht nur bei den Fahrlehrern, sondern auch bei der Mehrzahl der Bürger ein gewisses Gefühl der Ungerechtigkeit hervorgerufen. Einer und zwei Punkte würden oft der Schwere der Verstöße nicht gerecht, nötig sei deshalb eine größere Differenzierung. Das sei auch erforderlich, um die Möglichkeit beibehalten zu können, durch eine freiwillige Teilnahme an einem Seminar Punkte abzubauen; die Fahrlehrer hielten dies für dringend wünschenswert. Für sinnvoll und machbar halten sie das neue Seminarkonzept mit pädagogischen und psychologischen Zeiteinheiten. Der pädagogische Teil, den die Fahrlehrer durchführen, sei bereits erprobt worden, das Konzept habe sich als sinnvoll und praktikabel erwiesen.

Regel Austausch

In der anschließenden lebhaften Gesprächsrunde wurde eine Vielzahl von Einzelfragen diskutiert. Dabei fand ein erst vor kurzem erkanntes Problem besondere Aufmerksamkeit, für dessen Lösung von Bressendorf die Unterstützung der Parlamentarier erbat. In der Diskussion bestand Einvernehmen, dass kurzfristig eine Gesetzeslücke geschlossen werden müsse, damit Fahrlehrer im Fall eines vorübergehenden Ruhens ihrer Erlaubnis nicht aufgrund bestehender Stichtagsregelungen das Recht verlieren, Lkw- und Busfahrer auszubilden, wenn sie die Fahrlehrerprüfung nicht erneut ablegen. Abschließend appellierten Gerhard von Bressendorf und Klaus Langwieder an die Parlamentarier, die Reform des Fahrlehrerrechts in ihrem Sinne möglichst noch in dieser Legislaturperiode auf den Weg zu bringen und sich für notwendige Änderungen bei der Reform des Punktsystems und des Verkehrszentralregisters einzusetzen.

Quelle: Pressestelle der niedersächsischen Landesvertretung in Berlin

DFA Forschungsprojekt

Fahrerassistenzsysteme in der Fahrausbildung

Für die zukünftige „Integrale Sicherheit“ moderner Pkw, also die Verbindung von aktiver und passiver Sicherheit, stellen Fahrerassistenzsysteme (FAS) eine unverzichtbare Grundlage dar. FAS stellen neue Anforderungen an die Fahrausbildung. Ihre Möglichkeiten und Grenzen müssen den Fahrern bekannt sein, damit FAS systemgerecht bestmöglich genutzt werden. Zusätzlich muss in der Ausbildung die erreichte Fahrkompetenz sowohl mit als auch ohne FAS zuverlässig beurteilt werden können.

In einem wissenschaftlichen Projekt der DFA in Zusammenarbeit mit der TU München und der Katholischen Universität Eichstätt-Ingolstadt wurde eine weltweite Literaturstudie erstellt. Darin sind aus über 200 Forschungsarbeiten das Sicherheitspotenzial von FAS, ihre Marktdurchdringung und bisherige Ergebnisse von Feldbeobachtungen zusammengefasst. Der heutige Sachstand „Fahrerassistenzsysteme in der praktischen Fahrausbildung“, der Kenntnisstand der Fahrlehrer und die Ausbildungserwartung durch Fahranfänger wurden in Befragungsstudien analysiert.

FAS haben deutliches Potenzial zur Erhöhung der Verkehrssicherheit mit systembezogenen Wirkerwartungen von bis zu 20 Prozent Unfallvermeidung, vor allem bei ESC, Spurhalteassistent und autonomem Notbremsassistent. Die Marktdurchdringung von sicherheitsrelevanten FAS – ausgenommen ESC – wird aber selbst im Jahr 2020 voraussichtlich noch unter 10 Prozent liegen. Fahrzeug-Konfigurator-Studien ergaben, dass neben den Kriterien „Budget“ und „Verfügbarkeit der Fahrerassistenzsysteme“ vor allem „mangelnde Bekanntheit“ und „Unkenntnis der FAS-Sicherheitsrelevanz“ die noch geringe Kaufbereitschaft begründen.

Die nunmehr abgeschlossene Arbeit, die in der zweiten Jahreshälfte 2013 publiziert wird, gibt konkrete Handlungsempfehlungen, wie moderne FAS stärker in die Optimierung der Fahrausbildung integriert werden können. Damit werden wissenschaftlich gesicherte Entscheidungsgrundlagen auf diesem wichtigen Zukunftsfeld der Fahrausbildung zur Verfügung gestellt.

Klaus Langwieder

DFA Kuratorium

„Die Wissenschaft braucht Zusammenarbeit, in der sich das Wissen des einen durch die Entdeckung des anderen bereichert.“

Dieser 7. März verhiß noch nicht den baldigen Ausbruch des Frühlings. Das jedoch hielt die Repräsentanten der Kuratoriumsmitglieder nicht von der Reise nach Stuttgart ab. Präsident Professor Dr. Langwieder leitete die Begrüßung mit Worten herzlicher Dankbarkeit für die größtenteils langjährige Mitgliedschaft im Kuratorium ein: „Ohne Ihre kontinuierliche finanzielle Unterstützung hätte die DFA viele ihrer für die Verkehrssicherheit so bedeutsamen Projekte nicht angehen können. Nicht weniger Gewicht hat für uns der Gedankenaustausch mit Ihnen. Wir schätzen Ihre Expertise sehr und freuen uns auf die kommenden Stunden, die vor allem auch einen Blick in die Zukunft öffnen sollen.“

Ära eines neuen Mobilitätsverständnisses

Man stehe an der Schwelle neuer Mobilitätsanforderungen, ja eines neuen Mobilitätsverhaltens. Technisch gesehen, so Langwieder, beherrschten *E-Mobilität, Fahrerassistenzsysteme und teilautomatisches Fahren* die aktuelle Diskussion um das Kraftfahrzeug. *Carsharing und intermodale Transport- und Beförderungsarten* markierten ein neues Mobilitätsdenken im Sinne von „nutzen ja – aber auch besitzen?“ Wie, womit bin ich wann am besten unterwegs? sei die Frage, die sich immer mehr Menschen stellten.

Mit diesen Botschaften stieß Langwieder einen außerordentlich lebendigen, sehr freimütigen Diskurs an. Dabei gingen die Kuratoriumsmitglieder vor allem auf ihre Erwartungen an die DFA als Forschungs- und Entwicklungsinstitut des deutschen Fahrlehrerwesens ein.

Erhalten, ausbauen, modernisieren

Das System der professionellen Vorbereitung und Prüfung der Fahranfänger, so die zentrale Meinung der Diskutanten, müsse im Interesse der Verkehrssicherheit erhalten, ausgebaut und modernisiert werden.

Die professionelle Fahrausbildung erhalten, ausbauen, modernisieren

Besser als mit diesem Wort von Ortega y Gasset lassen sich Geist und Atmosphäre der zweiten Tagung des Kuratoriums der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e.V. (DFA) nicht beschreiben. Dem Kuratorium gehören namhafte Unternehmen und Einzelpersonen an.

Dafür sei künftig die Aufbringung eines angemessenen jährlichen Etats unentbehrlich. Neue Lehr- und Lernmethoden dürften nicht tabuisiert werden. Der Fahrlehrer müsse angesichts des sich verändernden Mobilitätsdenkens noch mehr zum Mobilitätslehrer und -berater werden. Mit Blick auf die wachsende Anzahl komplexer Fahrerassistenzsysteme werde die professionelle Einweisung in die „Geheimnisse“ dieser Helfer immer interessanter und auch stärker nachgefragt. Auch das sei eine Aufgabe, der sich Fahrlehrer vermehrt annehmen sollten. Moderne, umweltfreundliche Automobile mit neuartigen Automatikgetrieben oder elektrischem/teilelektrischem Antrieb trügen auch zur Erhöhung der Fahrsicherheit bei. Deshalb sei es an der Zeit, hierzu in der Fahrausbildung neue didaktische Ansätze zu erproben.

Gegen pauschale Schelte

Die in letzter Zeit in den Medien laut gewordene Kritik an der Fahrausbildung in Deutschland trage den Makel pauschaler Schelte und mangelnder Objektivität. Dennoch müssten, so der Tenor der Diskussion, die Gründe der regional unterschiedlichen Quoten erfolgloser Fahrerlaubnisprüfungen erforscht werden. Auch sei es geboten, mehr Aufmerksamkeit auf die Themen *Lernstandkontrolle* und *Vorprüfung* zu lenken, die zweifellos zur Ausbildungsqualität gehörten. Die Fahrprüfung werde wohl zu oft leichtfertig angetreten, was besonders für den relativ preisgünstigen theoretischen Teil gelte.

Der weite Bogen der vor allem auf die Zukunft gerichteten Diskussion umspannte – gerade auch mit Blick auf sich abzeichnende gesellschaftliche Veränderungen – alle wichtigen technischen, pädagogischen und wirtschaftlichen Aspekte der Fahrausbildung, der Fahrprüfung und der Fahrerfortbildung. Stimmen aus dem Auditorium gaben dem Treffen Bestnoten. Wiederholung ist vereinbart. **GLH**

Führerschein

Auch 2011 wurden mehr als eine Million Fahrerlaubnisse ausgestellt, die das Führen eines Pkw erlauben. 53,6 Prozent davon oder 537.999 Führerscheine erhielten Männer.

Pkw-Fahrerlaubnis steht nach wie vor hoch im Kurs



Fast vier Fünftel der Fahrerlaubnisse wurden an Personen ausgeteilt, die höchstens 24 Jahre alt waren. Dies belegt, dass der Wunsch nach individueller Mobilität bei jungen Menschen nach wie vor eine hohe Bedeutung hat. 20,5 Prozent der Führerscheinneulinge entscheiden sich erst nach Vollendung des 24. Lebensjahres für den Führerscheinwerb.

*Fahrerlaubnisklassen B, BE, BF17; BEF17

Quellen: ADAC/KBA

Impressum

Herausgeber:

Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V., gemeinnütziger Verein

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

Beiträge:

Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder Gebhard L. Heiler

Redaktion:

Gebhard L. Heiler/Maria Reufer Korntal-Münchingen

Sekretariat:

Zuffenhauser Str. 3
70825 Korntal-Münchingen

Fon: 0711/80 688-64

Fax: 0711/80 688-65

E-Mail: hotline@dfakad.de

Rechtssitz des Vereins: Stuttgart

Register: AG Stuttgart VR 4896

Steuernummer: 70054/38624

Finanzamt: 71229 Leonberg

Druck:

Ehrler Druck e.K., Ditzingen