



## Wortprotokoll der 99. Sitzung

### Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Berlin, den 8. März 2017, 11:00 Uhr  
10557 Berlin, Konrad-Adenauer-Straße 1  
Paul-Löbe-Haus  
Raum E 600

Vorsitz: Martin Burkert, MdB

## Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

### Tagesordnungspunkt 1

Seite 3

Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Gesetzes über das Fahrlehrer- wesen und zur Änderung anderer straßen- verkehrsrechtlicher Vorschriften

**BT-Drucksache 18/10937**

**Federführend:**

Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

**Mitberatend:**

Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz  
Verteidigungsausschuss

**Gutachtlich:**

Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung

**Berichterstatter/in:**

Abg. Stephan Kühn (Dresden) [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]

Anlage – Zusammenfassung der Stellung- **Seite 17**  
nahmen der Sachverständigen

**Mitglieder des Ausschusses**

	<b>Ordentliche Mitglieder</b>	<b>Stellvertretende Mitglieder</b>
CDU/CSU	Behrens (Börde), Manfred Bellmann, Veronika Bilger, Steffen Donth, Michael Fischer (Hamburg), Dirk Funk, Alexander Holmeier, Karl Jarzombek, Thomas Kammer, Hans-Werner Lach, Günter Lange, Ulrich Lietz, Matthias Ludwig, Daniela Oßner, Florian Schnieder, Patrick Sendker, Reinhold Storjohann, Gero Viesehon, Thomas Wichtel, Peter Wittke, Oliver	Beermann, Maik Berghegger, Dr. Andre Dörflinger, Thomas Freudenstein, Dr. Astrid Jörrißen, Sylvia Jung, Xaver Koeppen, Jens Mayer (Altötting), Stephan Möring, Karsten Ostermann, Dr. Tim Pahlmann, Ingrid Rainer, Alois Rehberg, Eckhardt Schmidt (Ühlingen), Gabriele Sorge, Tino Stracke, Stephan Vaatz, Arnold Vogel (Kleinsaara), Volkmar Wegner, Kai Wendt, Marian
SPD	Burkert, Martin Dörmann, Martin Hagl-Kehl, Rita Hartmann, Sebastian Herzog, Gustav Klare, Arno Kömpel, Birgit Lühmann, Kirsten Malecha-Nissen, Dr. Birgit Rimkus, Andreas Sawade, Annette Schiefner, Udo Zierke, Stefan	Bartol, Sören Brase, Willi De Ridder, Dr. Daniela Groß, Michael Hagedorn, Bettina Hitschler, Thomas Kahrs, Johannes Klingbeil, Lars Nissen, Ulli Post (Minden), Achim Raatz, Dr. Simone Rossmann, Dr. Ernst Dieter Rützel, Bernd
DIE LINKE.	Behrens, Herbert Groth, Annette Leidig, Sabine Lutze, Thomas	Claus, Roland Kunert, Katrin Lenkert, Ralph Wawzyniak, Halina
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN	Gastel, Matthias Kühn (Dresden), Stephan Tressel, Markus Wilms, Dr. Valerie	Ebner, Harald Krischer, Oliver Kühn (Tübingen), Christian Röbner, Tabea



## Tagesordnungspunkt 1

Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Gesetzes über das Fahrlehrerwesen und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

#### BT-Drucksache 18/10937

**Vorsitzender:** Liebe Kolleginnen und Kollegen, meine sehr verehrten Damen und Herren. Ich begrüße Sie alle recht herzlich, auch alle Zuschauerinnen und Zuschauer auf der Empore, zur 99. Sitzung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Wir haben jetzt eine öffentliche Anhörung zu dem Entwurf des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften. Zu unserer Anhörung darf ich als Gäste besonders herzlich die Sachverständigen begrüßen. Zu Beginn muss ich mitteilen, dass Herr Michael Bahr von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) leider wegen eines Trauerfalles nicht teilnehmen kann. Kurzfristig konnte von der BASt leider kein Ersatz gestellt werden. Ich darf weiter mitteilen, dass Herr Dr. Voss noch im Zulauf ist.

Ich begrüße Herrn Bernd Brenner von der Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten, Herrn Gerhard von Bressendorf von der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, Herrn Sascha Fiek von der MOVING International Road Safety Association, Herrn Christian Kellner vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat und Herrn Zeltwanger vom Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen. Herzlich willkommen bei uns.

Wir haben vereinbart, dass wir ohne Eingangstatements sofort in die Fragerunde einsteigen. Das hat sich in dieser Legislaturperiode bewährt. Die Abgeordneten haben 3 Minuten Zeit, bis zu 2 Fragen an 2 Abgeordnete zu stellen. Wir haben in jedem Fall 2 Runden vorgesehen. Wir werden zeitlich schauen, wie wir hinkommen. Damit wollen wir beginnen. Für die CDU/CSU-Fraktion beginnt der Kollege Storjohann, bitteschön.

Abg. **Gero Storjohann** (CDU/CSU): Das Fahrlehrerwesen beschäftigt uns schon ein paar Jahre und ich bin dankbar, dass wir jetzt so weit sind, diese Anhörung durchführen zu können. Ich bin sehr hoffnungsvoll, dass wir ein Gesetzespaket

verabschieden werden.

Ich habe eine Frage an Herrn von Bressendorf bzgl. der Zweigstellenbegrenzung. Soll eine Zweigstellenbegrenzung eingeführt werden? Der Gesetzentwurf sieht eine Lockerung vor. Ich bitte Sie, das aus Sicht des Verbandes darzustellen und auch darauf einzugehen, inwieweit eine Leitung sinnvoll ist. Plädieren Sie für Beschränkungen oder für Weiterungen?

Meine zweite Frage betrifft die Arbeitszeitbegrenzung. Diese ist jetzt weggefallen. In vielen Vorgesprächen ist uns deutlich gemacht worden, dass es vielleicht sinnvoll wäre, das zu überdenken. Soll das wieder aufgenommen werden?

**Vorsitzender:** Dann kommt erst Herr von Bressendorf und dann Herr Zeltwanger.

**Gerhard von Bressendorf** (Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.): Herzlichen Dank, dass Sie uns die Möglichkeit geben, dieses wichtige Gesetzesvorhaben zu begleiten. Ich darf vorausschicken, dass wir sehr froh sind, dass dieses Gesetz so auf den Weg gebracht wird. Wir wünschen uns von Herzen, dass es verabschiedet wird.

Bei der Zweigstellenfrage gab es bisher eine sehr strikte Regelung. Wir würden uns wünschen, dass mehr als bisher die Frage berücksichtigt wird, ob eine Zweigstelle korrekt geführt worden ist. Es sollte verhindert werden, dass jemand, der schon auffällig geworden ist, weitere Betriebsstellen übertragen bekommt. Um die verantwortliche Leitung einer Fahrschule gewährleisten zu können, sollte nach unserer Meinung ein verantwortlicher Leiter ca. zehn hauptberuflich angestellte Fahrlehrer anleiten, beaufsichtigen und überwachen, wie es das Gesetz vorsieht. Eine weitere Ausdehnung bringt den Fahrschulinhaber an die Grenze dessen, was er pflichtgemäß wahrnehmen kann. Um genügend Spielraum zu geben, sind wir der Meinung, dass man eine Obergrenze einführen sollte. Auch Schulen haben keine Filialbetriebe. Zur Frage der Obergrenze könnte man sagen, dass bei 1000 Schülern eine verantwortliche Leitung noch gegeben sein kann. Die etwas ungenaue Formulierung im Gesetz sollte präzisiert werden. Im Hinblick auf die räumliche Entfernung der Betriebsstellen muss sichergestellt sein, dass der verantwortliche Leiter seine Betriebsstellen auch täglich



besuchen kann. Wir hielten es nicht für wünschenswert, wenn eine Betriebsstelle in München und die andere in Nürnberg wäre. Das stünde nicht in Einklang mit den gesetzlichen Anforderungen.

Zur Arbeitszeitregelung: Wir haben bisher die „495-Minuten-Regelung“ gehabt. Die ist ersatzlos gestrichen worden. Das bedeutete für uns überhaupt keine Überlastung. Wir sind zur Dokumentation ohnehin verpflichtet.

Teilweise wird angenommen, der Wegfall im Fahrlehrergesetz würde die Gewerbeaufsicht zusätzlich als Überwachungsbehörde in die Fahrschulen ziehen, die bisher auf eine Kontrolle wegen der klaren Arbeitszeitregelung verzichtet hätten. Durch den Wegfall erfasst das Arbeitszeitgesetz nur die angestellten Fahrlehrer und die selbstständigen Fahrlehrer nicht. Zum anderen muss bei dem Arbeitszeitgesetz alles, was über 8 Stunden hinausgeht, dokumentiert werden. Ein klassischer Vollarbeitstag eines Fahrlehrers bedeutet zumindest 2 Mal wöchentlich, dass er neben 10 oder 11 Stunden praktischem Unterricht noch theoretischen Unterricht abhält. Das müsste jeweils dokumentiert werden und es müsste innerhalb eines Vierteljahres ein Ausgleich geschaffen werden. Der Wegfall bedeutet also eher eine Verkomplizierung als eine Vereinfachung. Ich würde mir wünschen, man würde den Tagesnachweis in seiner vorgeschriebenen, strikten und konsequenten rechtlichen Form nicht mehr fordern, dafür aber den Unternehmen freistellen, wie sie die tägliche Arbeitszeit dokumentieren und ihrer Pflicht entsprechend nachkommen können. Vielen Dank.

Der **Vorsitzende**: Dankeschön. Ich will darauf hinweisen, dass wir ein Wortprotokoll erstellen. Das wird natürlich allen und auch der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Jetzt kommt der Herr Zeltwanger, bitte.

**Rainer Zeltwanger** (Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e.V. (BdFU)): Zur Frage der Zweigstellen: Wir sind ein Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen und wir sind für den Wegfall dieser Zweigstellenregelung. Wir sagen: Jedes Unternehmen muss seine Größe selber bestimmen. Es ist nicht einzusehen, warum es durch gesetzliche Regelungen beschränkt wird. Deswegen sind wir für den Wegfall. Ein Großteil

unserer Unternehmen hat heute schon bis zu 10 oder 15 Filialen in komplizierten Rechtsformen. Die müssen sich in Gesellschaften mit beschränkter Haftung (GmbH) aufteilen. Wir haben Unternehmen, die haben 5 oder 6 GmbH, die sie miteinander verschmelzen müssen. Das ist äußerst kompliziert. Der Einzige, der sich freut, ist der Steuerberater, weil er mehrere Jahresabschlüsse machen kann. Für den Unternehmer selbst ist es einfach ein Hindernis. Warum soll es eine Begrenzung geben? Das ist nicht einzusehen.

Zur Frage: Wie kann man das Ganze überwachen? Wir haben heute schon einen verantwortlichen Leiter, der letztendlich auch „den Kopf hinhält“. Das soll auch weiterhin so sein. Wir haben Zweigstellenleiter, die gegenüber dem Inhaber verantwortlich sind für das, was in der Zweigstelle läuft. Wenn man das gesetzlich regeln will, kann man das gerne tun. Dann ergänzt man einfach noch diese Funktion des Zweigstellenleiters und dann dürfte die Größe kein Problem mehr sein.

Zum Problem der „495 Minuten“. Vom Ministerium wurde der Wegfall des Tagesnachweises als einer der Kernpunkte angesehen, weil das wohl Bürokratiekosten für die Wirtschaft in Höhe von 85 Mio. Euro einsparen würde. Das ist eine relativ stolze Zahl. De facto spielt die Frage bei den meisten Betrieben gar keine Rolle. Natürlich müssen wir jede Stunde dokumentieren. Wir haben elektronische Pads, d. h. der Fahrschüler unterschreibt jede Fahrstunde. Diese Daten gehen ins Rechnungswesen. Wir dokumentieren das jetzt schon. Der einzige Unterschied beim Wegfall der Tagesnachweise ist folgender: Wenn früher alle vier Jahre eine Überwachung kam und eine Unterschrift fehlte, konnte man dafür mit einem Bußgeld in Höhe von 300 Euro belegt werden. Man hat also jedes Mal bei der Überwachung gehofft, dass der Prüfer nicht ausgerechnet die 5 Zettel in 4 Jahren findet, wo die Unterschrift fehlt. Sonst wäre es teuer geworden. Wir werden diese Tagesnachweise weiterhin in elektronischer Form führen, da wir sie als Nachweis brauchen, dass der Kunde die Leistungen in Anspruch genommen hat und als Nachweis für den Fahrlehrer, dass das Arbeitszeit war, sowie für das Rechnungswesen. Den Wegfall des Tagesnachweises, also dass das nicht mehr verpflichtend ist, begrüßen wir. Es ist eine Bürokratieentlastung. Es ist ein offenes Geheimnis, dass die 495 Minuten natürlich sehr kreativ



benutzt wurden. Wenn es mal geklemmt und man länger gearbeitet hat, wurden die Stunden dann zum Beispiel auf den folgenden Samstag geschrieben. Die Regelung war also nicht wirkungsvoll. Wir haben klare Arbeitszeitgesetze.

Ich habe im Gegensatz zum Kollegen Bressensdorf überhaupt nichts dagegen, wenn die Gewerbeaufsicht kommt. Die sind ein bisschen „knackiger“ als die Fahrschulüberwachung und können auch sanktionieren. Ich denke, das ist eher ein Fortschritt für uns, weil wir auch dagegen sind, dass Fahrlehrer rund um die Uhr arbeiten. Das hat mit Verkehrssicherheit nichts mehr zu tun. Wenn ich Berichte von Fahrschülern mitbekomme, dass der Fahrlehrer bei der Autobahnfahrt neben ihnen sitzt und laut schnarcht, geht das einfach nicht. Das ist ein Unding. Wir sind für den Wegfall der Regelung. Es gibt genug gesetzliche Regelungen in den Arbeitszeitgesetzen, wo ganz klar die Höchstarbeitszeit festgelegt ist. Wenn dann noch die Gewerbeaufsicht kontrolliert, freue ich mich eher drüber. Die haben ein anderes „Schwert“ als die Fahrschulüberwachung, die im Endeffekt selten Verstöße festgestellt hat.

**Vorsitzender:** Danke, Herr Zeltwanger. Jetzt kommt für die Fraktion DIE LINKE. der Kollege Behrens.

**Abg. Herbert Behrens (DIE LINKE.):** Meine Fragen gehen zunächst an die Fahrlehrerverbände. Im Gesetzentwurf ist ausdrücklich genannt, dass es auch um die Verbesserung der wirtschaftlichen Situation von Fahrschulen geht und der Nachwuchsmangel bekämpft werden soll. Nun möchte ich von Ihnen als Fachleuten aus beiden Verbänden wissen, woraus sich diese Nachwuchsprobleme ergeben und ob aus Ihrer Sicht der Gesetzentwurf dazu beitragen kann, dass diese Probleme gelöst werden. Das betrifft sicherlich nicht nur Arbeitszeiten, sondern hat wohl auch etwas mit Zweigstellen oder anderen Dingen zu tun.

Wie muss ich mir die Bedrohung der wirtschaftlichen Situation vorstellen: Woraus ergibt sie sich? Ich möchte einschätzen können, ob dieser Gesetzentwurf wirklich dazu beiträgt, Nachwuchsmangel und wirtschaftliche Schwierigkeiten zu überwinden.

**Vorsitzender:** An wen war die Frage gerichtet?

**Abg. Herbert Behrens (DIE LINKE.):** An die beiden Fahrlehrerverbände.

**Vorsitzender:** Herr Zeltwanger, bitteschön.

**Rainer Zeltwanger** (Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e.V. (BdFU)): Zunächst zum Problem des Fahrlehrermangels, damit Sie sich ein Bild machen können. Sie bekommen momentan kein Personal. Der Markt ist wie leergefegt. Wir erhoffen uns durch diese Reform und vor allem durch den Wegfall der Zugangsvoraussetzung – bisher die Führerscheinklasse A und CE, also Motorrad und Lkw – eine Verbesserung. So eine Ausbildung kostet ca. 6.000 Euro; nur für Lkw- und Motorradführerschein. Dazu kommen die Kosten für die Gesamtausbildung. Viele Bewerber, die das privat aufbringen müssen, werden hiervon abgeschreckt. Ich hoffe, meine Äußerungen kommen ausgerechnet am Weltfrauentag nicht schräg an: Es ist aber so, dass gerade ein Großteil von Frauen abgeschreckt wird. Wir haben eine erschreckend kleine Frauenquote von – glaube ich – 5 Prozent. Die Frauen werden von der Voraussetzung abgeschreckt, einen Motorrad und Lkw Führerschein haben zu müssen. Wir erhoffen uns durch den Wegfall dieser Voraussetzung mehr Frauen für diesen Beruf zu bekommen. Ich bin selber ein Kind des zweiten Bildungsweges. Ich habe nach einer Erzieherausbildung in einem Kinder- und Jugendheim gearbeitet und bin über ein Sozialpädagogikstudium zum Beruf des Fahrlehrers gekommen. Ich halte einen pädagogischen Hintergrund für wichtig. Hier sind Frauen, finde ich, sehr geeignet. Wir hoffen also, mehr Frauen zu bekommen. Ob das tatsächlich funktioniert, wie der Abg. Behrens gefragt hat, weiß ich nicht. In Stuttgart konkurrieren wir mit Betrieben wie Bosch und Daimler, die ihren Mitarbeitern jedes Jahr hohe Zuwendungen bezahlen. Wir haben Fahrstundenpreise, die durchaus begrenzt sind. Ein Fahrlehrer verdient heute ca. 3.000 bis 3.200 Euro brutto im Monat. Da ist es schwierig, Personal zu finden. Natürlich gibt es strukturschwächere Gegenden, wo es mehr Personal gibt. Wir erhoffen uns durch diese Änderung der Zugangsvoraussetzungen anderes und mehr Personal.

(Der Sachverständige Dr. Voss, Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen e.V. (BNV), erscheint.)



**Vorsitzender:** Der zweite Sachverständige ist Herr von Bressendorf. Wir begrüßen Herrn Dr. Voss bei uns, herzlich willkommen.

**Gerhard von Bressendorf** (Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.): Ich nehme gerne zu der Frage Stellung. Durch den Gesetzentwurf sehe ich eine deutliche Steigerung der Attraktivität des Fahrlehrerberufs. Man hat es geschafft, die Kompetenzen des Fahrlehrers neu zu beschreiben, indem insbesondere die modernen Techniken hin zum assistierten Fahren stärker mit eingebunden werden. Eine Verbesserung, die nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Insofern glaube ich, dass hier, von der inhaltlichen Seite her, der entscheidende Schritt gegangen worden ist. Bezüglich der Zugangsvoraussetzung und des Wegfalls von CE- und A-Führerschein möchte ich anmerken, dass die Fahrlehrerausbildung auch davon profitiert hat, dass Fahrlehrer diese Qualifikation hatten. Denn sie sind – sofern sie diese Voraussetzung nicht erfüllt haben – nochmal intensiv geschult und auf die zukünftige Tätigkeit vorbereitet worden. Wir haben den politischen Willen, diese Voraussetzung wegfallen zu lassen, schweren Herzens akzeptiert. Wir würden uns aber wünschen, dass eine bundeseinheitliche Förderung der Ausbildung stattfinden würde. Die fehlende Förderung ist eines der ganz großen Hemmnisse. Auch wenn heute Frauentag ist, möchte ich Ihnen sagen: Ich glaube nicht, dass dieses Gesetz dazu beitragen wird, eine explosionsartige Erhöhung der Frauenquote herbeizuführen. Ich war 10 Jahre lang Präsident der Europäischen Fahrlehrerverbände und habe erlebt – überwiegend in den Ländern, die überhaupt keine Reglementierung beim Zugang haben –, dass die Frauenquote allenfalls bei 25 Prozent liegt. Da liegen wir um 15 Prozent niedriger, das ist richtig. Aber ich glaube, man darf nicht die Erwartung haben, dass Fahrlehrer damit der Frauenberuf schlechthin wird. Es ist ein sehr männlich geprägter Beruf. Insgesamt geht das Gesetz in die richtige Richtung. Es ist inhaltlich wunderbar geschrieben. Wir müssen es umsetzen. Die Wertschätzung des Fahrlehrers leidet auch darunter, dass er nur eine Schnellausbildung erhält. Das führt häufig zu keiner guten Einschätzung in der Öffentlichkeit. Ich würde mich schon freuen, wenn der Fahrlehrer mehr Anerkennung finden würde. Alles in allem: Wir sind auf dem richtigen Weg und ich glaube, der Zugang wird begünstigt werden.

**Vorsitzender:** Danke. Dann kommt für die SPD-Fraktion der Kollege Zierke.

Abg. **Stefan Zierke** (SPD): Vielen Dank, dass Sie sich die Zeit genommen und dass Sie uns in Vorgesprächen bei dem Gesetzentwurf geholfen haben. Meine erste Frage geht an Herrn Kellner, Deutscher Verkehrssicherheitsrat. Wie schätzen Sie diesen Gesetzentwurf ein? Hier spreche ich speziell das Thema „Zugangsvoraussetzung“ an, also: Mit welchem Bildungsabschluss kann ich Fahrlehrer werden? Und: Wie werden Fahrschulen zukünftig überwacht?

Meine zweite Frage geht an Herrn Fiek von der MOVING. Von Ihnen würde ich gerne wissen, wie Sie mit dem Thema Zweigstellen und Filialbildung umgehen.

**Vorsitzender:** Bitte, Herr Kellner.

**Christian Kellner** (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)): Vielen Dank für die Frage und die Möglichkeit, hier Stellung zu nehmen. Den Gesetzentwurf werten wir aus Sicht der Verkehrssicherheit insgesamt positiv und haben ihn bisher auch sehr konstruktiv begleitet. Es gibt eigentlich nur noch wenige Punkte, die wir kritisieren oder die wir uns mit Blick auf die Verkehrssicherheit verändert wünschen. Dazu gehört der Zugang zum Fahrlehrerberuf und ganz speziell die Frage des Schulabschlusses. Man muss sich vorstellen, dass die künftige Fahrlehrerausbildung entsprechend dieses Gesetzes sich an den Kompetenzen orientieren soll, wie sie die Kultusministerkonferenz für die Lehrerausbildung empfiehlt. Da halten wir es für sehr sinnvoll, dass wir Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer haben, die einen Schulabschluss haben, der einem mittleren Schulabschluss entspricht. Es gibt Vorschläge seitens der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, wie man das formulieren könnte. Es handelt sich um einen Beruf, den man nicht nur Hinblick auf Nachwuchsförderung betrachten darf. Das ist zwar ein ganz wesentlicher Punkt. Aber wir müssen die richtigen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer haben, denn es ist ein Schlüsselberuf. Wir haben in Deutschland einen „Lebensführerschein“. Das bedeutet, ich erwerbe den Führerschein und habe ihn mein Leben lang. Die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, und beim begleiteten Fahren auch die Eltern oder Begleiter, sind diejenigen, die mich in den Straßenverkehr entlassen. Deswegen kommt



der Fahrausbildung eine so hohe Bedeutung zu. Ich glaube, dass wir richtiger liegen würden, wenn wir qualifizierte Zugangsvoraussetzungen aufstellten. Dann hätten wir einen attraktiven Beruf – und keine Art Resteberuf –, der gerade bei dieser wichtigen Aufgabenstellung, die gesellschaftlich eine hohe Bedeutung hat, den entsprechenden Beitrag leisten könnte. Insofern wünschen wir uns eine Zugangsvoraussetzung entsprechend einem mittleren Bildungsabschluss. Bezogen auf die Fahrschulüberwachung hätten wir es gut gefunden, wenn man sich auf bundesweit geltende Standards geeinigt hätte, auch wenn deren Einhaltung möglicherweise weiterhin in der Verantwortung der Bundesländer läge. Es gibt bereits formulierte Standards, die man hätte übernehmen können. Wir bedauern besonders, dass im letzten Zuge der Entwicklung dieses Gesetzes bei der Überwachung aus einer Muss- eine Sollvorschrift geworden ist. Das bedeutet, die Fahrschulüberwachung muss nicht unbedingt wie im Gesetz vorgeschrieben durchgeführt werden, sondern sie kann so durchgeführt werden. Das ist von einzelnen Bundesländern eingebracht worden. Ich denke, wenn man eine solche Vorschrift aufweicht, rechnet man schon damit, dass es damit in der Folge nicht ganz genau genommen wird. Gerade die Fahrschulüberwachung im Sinne der Qualitätssicherung sollte uns im Sinne der Verkehrssicherheit wichtig sein. Insofern hätten wir uns gewünscht, dass man zum ursprünglichen Entwurf des Ministeriums zurückgekehrt wäre und aus dem Soll wieder ein Muss gemacht hätte.

**Vorsitzender:** Dankeschön. Dann Herr Fiek.

**Sascha Fiek** (MOVING International Road Safety Association e V.): Bezüglich der Zweigstellenregelung ist zu sagen, dass die Fahrschulbranche im Moment in einem enormen Strukturwandel steckt. Wir haben bislang die Situation, dass der Markt geprägt ist von Kleinsteinheiten, von sogenannten „Einmannfahrschulen“. Aufgrund der Tatsache, dass heutzutage ganz andere Investitionen erforderlich sind, beispielsweise hinsichtlich des Einkaufs von Simulatoren, mehreren Fahrzeugen etc., – man denke an Elektromobilität, an autonome Fahrzeuge –, hat sich aus wirtschaftlichen Gründen ein Konzentrationsprozess ergeben. Fahrschulen bilden inzwischen bereits größere Einheiten. Diese Konzentrationsprozesse werden meines Er-

achtens weitergehen. Deswegen ist es zu begrüßen, dass der Gesetzgeber eine Lockerung anstrebt. Wenn man heute eine spezielle Anzahl an Fahrschulen festschreiben würde, würde ich das als nostalgischen Protektionismus beschreiben wollen. Es fällt sehr schwer, eine Anzahl festzulegen. Diese wäre immer willkürlich. Ich denke, das ist nicht der richtige Weg. Die entscheidende Frage, die sich der Gesetzgeber stellen muss, ist, wie ein verantwortlicher Leiter seinen Aufgaben und Pflichten nach § 29 des Fahrlehrergesetzes nachkommen kann. Ich denke, wir werden hierbei ein lernendes System brauchen. Der Gesetzgeber hat eine Öffnung vorgesehen und sagt, wir können größere Einheiten bilden. Wann ein verantwortlicher Leiter noch in der Lage ist, alles zu überwachen, wissen wir heute noch nicht. Die Erlaubnisbehörden vor Ort kennen die Fahrschulen. Diese müssen in die Lage versetzt werden, anhand klarer Kriterien zu entscheiden, ob eine Fahrschule in der Lage ist, ihren Aufgaben und Pflichten nachzukommen. Ich würde empfehlen, dass man beispielsweise in den § 27 einfügt, dass die verantwortlichen Erlaubnisbehörden für größere Strukturen Nachweise verlangen können. Wenn eine Fahrschule über ein gewisses Maß hinauswachsen will, muss sie belegen, dass sie in der Lage ist, verantwortungsgerecht auszubilden und die Mitarbeiter zu überwachen. Dafür sind dann geeignete Nachweise oder Belege vorzulegen. Diese könnten darin bestehen, dass eine Fahrschule zum Beispiel ein Qualitätssicherungssystem eingeführt hat. Man könnte auch festlegen, dass es Zweigstellenleiter gibt, die entsprechend unterwiesen sein müssen. Eine Fahrschule könnte darlegen, wie die Prozesse ihrer Mitarbeiterführung sind. All diese Dinge würden eine Erlaubnisbehörde vor Ort in die Lage versetzen, zu entscheiden, ob eine Fahrschule in der Lage ist, entsprechend groß zu wachsen. Dann wird man feststellen können, welche Anzahl von Einheiten handhabbar ist.

**Vorsitzender:** Dankeschön. Dann kommt für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN der Kollege Kühn.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich bin froh, dass wir den Gesetzentwurf haben und die Anhörung machen. Ich will daran erinnern, dass die Reforminitiative aus den Ländern kam, und zwar schon



in der letzten Legislaturperiode. Meine Hoffnung war, dass man das Vorhaben auch bereits in der letzten Legislaturperiode abgeschlossen hätte. Ich hoffe, wir bekommen es in dieser Periode zum Abschluss. Sie, meine Herren, haben in den mündlichen wie auch schriftlichen Statements gesagt, das Gesetz – wenn ich Herrn von Bressendorf zitieren kann –, gehe in die richtige Richtung. Daher will ich Herrn von Bressendorf und Herrn Zeltwanger fragen, ob sie die Frist, die der Gesetzentwurf bis zum Inkrafttreten vorsieht – also Inkrafttreten der Zweigstellenregelung und Kooperation erst zum 1. Juli 2019 – für notwendig erachten oder ob man hierauf verzichten könnte. Sehen Sie irgendeinen Grund, warum man hier das Inkrafttreten künstlich hinauszögern sollte?

**Vorsitzender:** Dann kommen Sie, Herr von Bressendorf, bitte.

**Gerhard von Bressendorf** (Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.): Die Frage, ob diese beiden Ausnahmen notwendig sind, haben wir in der letzten Vorstandssitzung der Bundesvereinigung besprochen. Es gibt einen einstimmigen Beschluss aller Landesverbände, die mich beauftragt, haben dafür zu votieren, diese verzögerte Einführung nicht vorzunehmen, sondern nach Möglichkeit diese beiden Übergangsbestimmungen zu streichen.

**Vorsitzender:** Eine klare Aussage. Vielen Dank. Dann bitte Herr Zeltwanger.

**Rainer Zeltwanger** (Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e.V. (BdFU)): Bei uns ist es genauso. Es gab einen Referentenentwurf und nach dem Referentenentwurf kam der Kabinettsentwurf und dort war plötzlich fast unbemerkt § 69 Abs. 1 drin. Keiner konnte es sich erklären: Die Erklärung, dass sich die Branche darauf einstellen müsste, ist ganz amüsant, wenn man weiß, dass wir seit 15 Jahren auf ein neues Gesetz warten. Wir sind vorbereitet und brauchen nicht noch einmal zwei Jahre, um diese zwei Punkte in Angriff zu nehmen. Auch wir fordern die Streichung der Vorschrift. Das macht für mich überhaupt keinen Sinn. Ich kann es mir nicht erklären und auch auf Nachfrage beim Ministerium, wie das hereingerutscht ist, habe ich keine stichhaltige Erklärung bekommen.

**Vorsitzender:** Danke, Herr Zeltwanger. Sie können hier keine Fragen ans Ministerium stellen, aber

die Abgeordneten könnten das schon. Der Herr Staatssekretär und das Ministerium haben aufmerksam zugehört. Jetzt kommen wir in die zweite Runde. Die CDU/CSU-Fraktion, noch einmal der Kollege Storjohann, bitteschön.

Abg. **Gero Storjohann** (CDU/CSU): Ich habe eine Frage an Herrn Brenner: Wie sollte die pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung geregelt werden? Wie detailliert sollte die Ausbildung im Gesetz geregelt werden? Soll das in einer Verordnung oder im Gesetz geregelt werden? Soll in § 7 Abs. 4 der letzte Satz gestrichen werden: „Der Unterricht ist als Ganztagsunterricht durchzuführen“?

**Vorsitzender:** Die Fragen gehen an Sie, Herr Brenner.

**Bernd Brenner** (Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA e.V.)): Die zweite Frage habe ich nicht ganz verstanden, da würde ich noch kurz nachfragen. Zur pädagogischen Überwachung: Aus unserer Sicht und nach unseren Erfahrungen ist Überwachung ein schwieriges Thema. Hier entsteht schnell ein bürokratisches Monster. Nach meiner Ansicht nimmt die formale Überwachung immer noch zu großen Raum ein. Die pädagogische Überwachung kann sinnvoll sein, wenn sie richtig gemacht wird. Es ist ein großer bürokratischer und auch finanzieller Aufwand für die Länder, aber auch für die Fahrschulen. Deshalb sollte es auch so geregelt sein, dass etwas Sinnvolles und Zweckmäßiges dabei herauskommt. Nach meiner Meinung sollte die pädagogische Überwachung eher anlassbezogen sein. Es müsste nicht sein, dass jede Fahrschule alle zwei Jahre pädagogisch überwacht wird. Die Überwachung wird jeweils vorher angekündigt. Nach unseren Erfahrungen wird dann alles Mögliche gemacht, damit der Unterricht so ausfällt, wie ihn der Überwacher sehen will. Solange so etwas möglich ist, ist das ein wahnsinniger Aufwand für einen relativ kleinen Nutzen. Man könnte durchaus eine pädagogische Qualitätserhöhung erreichen, aber es muss mit Maß gemacht werden. Es macht keinen Sinn, alle über einen Kamm zu scheren. Eine Überprüfung alle zwei Jahre halte ich für übertrieben. Ihre Frage zur Regelung der Ausbildung im Gesetz oder per Verordnung: nach meiner Meinung ist die jetzt vorgesehene Regelung durch Gesetz und Verordnung relativ maß-



voll. Wir von der BAGFA sind insgesamt sehr zufrieden mit der ganzen Reform. Ich möchte einen Punkt zum Nachwuchsproblem ergänzen: Die Herabsetzung des Mindestalters könnte möglicherweise auch dazu führen, dass mehr Leute in den Beruf kommen. Wir haben eine sehr große Überalterung des Berufsstandes. Unter Umständen kann sich der eine oder andere Fahrlehrer früher für den Beruf entscheiden. Ich möchte lobend erwähnen, dass das aufgenommen wurde. Die Regelungen in der Verordnung halte ich für sehr maßvoll und man sollte sie nun erst einmal ausprobieren. Vielleicht müssen manche Dinge nach gemachten Erfahrungen nachgebessert werden. Ich glaube aber, insgesamt ist es ganz gut gemacht und einiges gibt es auch in der Verordnung noch zu besprechen.

Teilzeitunterricht halte ich für die Klasse BE als Grundlehrgang nicht für sinnvoll, weil gruppendynamische Prozesse stattfinden. Solche Kurse leben auch davon, dass die Teilnehmer fünf Monate lang miteinander bestimmte Projekte machen können. Man könnte aber darüber nachdenken, die Folgelehrgänge CE, A und DE in Teilzeit anzubieten. Das wäre organisatorisch durchaus machbar. Es wäre natürlich ein Aufwand und würde vielleicht zum einen oder anderen Problem führen. Aber ich halte es für machbar. Außerdem wäre es ein Vorteil für Fahrlehrer, die im Beruf stehen, wenn sie nicht zwei Monate aus dem Beruf heraus müssten, um einen Vollzeitlehrgang zu machen und in der Zeit keinen Verdienstaustausch zu haben. Insofern wäre es wünschenswert, dass man diese Möglichkeit in Angriff nähme. Das muss nicht unbedingt jetzt schon sein. Wir haben jetzt viele Dinge reformiert und vielleicht wäre es auch schön, wenn man jetzt mal ein bisschen Zeit hätte, Erfahrungen damit zu machen.

**Vorsitzender:** Dankeschön. Dann kommen wir jetzt zur Fraktion DIE LINKE. und dort der Kollege Lutze.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Vielen Dank. Als jemand, der seinen Pkw-Führerschein bei einer Fahrlehrerin gemacht hat, stelle ich jetzt zwei Fragen an Herrn Dr. Voss. Herzlich willkommen nochmals von unserer Seite in der Runde.

Welche Verbesserungen schlagen Sie am Gesetz vor und an welchen Punkten müsste man anset-

zen, damit das geschieht, was Sie in Ihrer Stellungnahme anmahnen: dass nicht alle nur das Gleiche tun, sondern auch das Richtige? Vielleicht könnten Sie an einem Beispiel erläutern, wo alle das Gleiche, aber nicht das Richtige tun. Die zweite Frage geht auch an Sie:

Verstehe ich Ihren Vorschlag richtig, dass Sie eine kontinuierliche Verbesserung und Anpassung der Fahrlehrerausbildung für erforderlich halten und dass es dafür zwingend eine regelmäßige Evaluation geben müsste? Können Sie uns das bitte näher erläutern und schildern, wie genau das aussehen könnte?

**Vorsitzender:** Herr Dr. Voss, bitte auf das Mikrofon drücken. Wir machen ein Wortprotokoll. Danke.

**Dr. Karl-Friedrich Voss** (Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen e.V. (BNV)): Ich möchte vorausschicken, dass ich natürlich hier nicht meine Klienten vertrete. Es geht darum, etwas für die Verkehrssicherheit zu tun. In dem Gesetzentwurf kommt mir das ein bisschen zu kurz. In § 12 werden zum Beispiel die wichtigen Aufgaben des Fahrlehrers und des Fahrlehreranwärters geschildert. Mir geht es darum, dass nicht nur die Überwachung des Fahrschulbetriebes so funktioniert, wie das bisher auch schon immer gemacht wurde – dass alle Bücher richtig geführt werden und jeder Fahrschüler die richtige Anzahl von Fahrstunden gemacht hat, all diese formalen Dinge. Vielmehr geht es auch darum, die Ausbildung auf das Ziel der Verkehrssicherheit auszurichten. Ich habe mir überlegt, dass man das nicht so einfach in ein Gesetz hinein schreiben kann, sondern dass das als lernendes System zu begreifen ist. Man versucht, den Ausbildungsbetrieb durchzuführen, dann zu evaluieren und aus dem Ergebnis Verbesserungsvorschläge abzuleiten. Wir haben beispielsweise die Entwicklung der Verkehrssicherheit junger Fahrer innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften verglichen. Da ist ein großer Unterschied zu verzeichnen. Das Sicherheitsdefizit junger Fahrer bei den Unfällen mit Getöteten ist innerhalb geschlossener Ortschaften genauso hoch, wie bei den anderen Altersgruppen. Außerhalb gibt es hingegen Unterschiede. Da sehe ich natürlich einen Handlungsbedarf, den ich jetzt von mir aus in die Diskussion einbringe. Die Frage, wie der Handlungsbedarf umgesetzt werden soll, gebe ich wieder an die



Fahrlehrerschaft zurück. Ich habe mich immer wieder um dieses Thema gekümmert. Bei der DLR hat sich einmal ein Fahrlehrer vorgestellt, der sich aufgrund von Erfahrungen ehemaliger Fahrschülern – diese waren Unfallopfer geworden – die Frage gestellt hat, was er falsch gemacht hat. Dieser Mann hat das für meine Begriffe sehr überzeugend dargestellt, ohne dass das sozusagen zum Allgemeingut der Fahrausbildung geworden wäre. Solche Beispiele finde ich lobenswert. Auf diese Weise kann man die Fahrausbildung nicht nur verändern, sondern auch die Verkehrssicherheit verbessern. Es gibt wohl keinen Widerspruch, dass die Fahrausbildung der Verkehrssicherheit dienen soll. Wenn man den Betrieb zu sehr formalisiert, besteht die Gefahr, dass man das eigentliche Ziel der Verkehrssicherheit aus den Augen verliert.

**Vorsitzender:** Dankeschön, Herr Dr. Voss. Dann kommen wir jetzt zur Fraktion der SPD. Der Kollege Zierke bitteschön.

Abg. **Stefan Zierke** (SPD): Vielen Dank. Meine Frage geht an Herrn Fiek. Mir geht es um die Fahrlehrer, die nicht im Angestelltenverhältnis sind. Zum einen wurde der Freiberufler aus der Regelung heraus genommen. Aufgrund dessen präferiert man jetzt das Angestelltenverhältnis. Hier stellt sich die Frage zur „495-Minuten-Regelung“ und was passiert, wenn Freiberufler wiederkommen. Wie werden die überhaupt überwacht? Ich bitte Sie, diesen Komplex zu beschreiben und die gleiche Bitte habe ich an Herrn Kellner. Wie gehen wir mit dem Wegfall der 495 Minuten Regelung um oder im Rückschluss: Wie bekommen wir gewährleistet, dass diejenigen, die nicht im Angestelltenverhältnis sind, auch sicher über deutsche Straßen fahren?

**Vorsitzender:** Dankeschön. Herr Fiek bitte.

**Sascha Fiek** (MOVING International Road Safety Association e. V.): Zunächst einmal ist es aus unserer Sicht zu begrüßen, dass wir keine freien Mitarbeiter mehr haben, dass das explizit herausgenommen ist. Wir haben in der Fahrschulbranche im Moment keine wirkliche Angestelltenkultur. Wir haben sehr viele kleine Selbstständige, wo wir eine Problematik gerade in Bezug auf die Sozialversicherung haben. Wir haben einen hohen Anteil an Fahrlehrern, die im hohen Alter noch schulen müssen, weil sie nicht versorgt sind. Diese

Problematik ich auch, wenn wir freie Mitarbeiter explizit zuließen. Dann würden wir in vermutlich wieder eine Art Altersarmut hervorrufen und Fahrlehrer müssten weit über das 65. Lebensjahr hinaus im Auto sitzen. Ich denke, es ist sinnvoll, wenn der Gesetzgeber fordert, dass wir in Fahrschulen ordentliche Angestelltenverhältnisse haben. Sozialversicherungspflichtige Beschäftigung ist sinnvoll. Wenn man das täte und wenn wir in einem zweiten Schritt größere Einheiten hätten, würde diese „495-Minuten-Problematik“ schon allein dadurch reduziert, dass Angestellte den arbeitszeitrechtlichen Regelungen unterworfen wären. Ich wünsche mir eigentlich eine Fahrschulbranche, wo wir genau das haben: Einheiten, wo eine große Anzahl an angestellten Fahrlehrern in ordentlichen Arbeitsbedingungen beschäftigt ist. Natürlich ist bei den kleinen, selbstständigen Inhabern der Wegfall der „495-Minuten-Thematik“ ein gewisses Problem. Sicher kann es in wirtschaftlich schwierigen Situationen so sein, dass der Inhaber – wie man so schön sagt – bis zum Umfallen fährt, um seine wirtschaftliche Situation auszugleichen. Insofern sehen auch wir den Wegfall etwas kritisch. Auf der anderen Seite sehen wir auch, dass wir einen Bürokratieabbau haben und nicht alles bis ins Kleinste durchregulieren wollen, was die Überwachung angeht. Ich denke, ein gangbarer Weg wäre vielleicht, wenn man es schafft, dafür zu sorgen, dass man die „495-Minuten-Regelung“ zwar beizubehalten, aber in einem nächsten Schritt die Überwachung so zu gestalten, dass nicht jeder einzelne Tagesnachweis mit Unterschrift wieder zur Disposition steht. Wenn man hier Erleichterung schafft, könnte man, glaube ich, beiden Seiten gerecht werden.

**Vorsitzender:** Dankeschön. Dann Herr Kellner.

**Christian Kellner** (Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)): Wir plädieren auch dafür, dass man den Wegfall der „495-Minuten-Regel“ wieder zurücknimmt. Ich fand die Ausführung von Herrn von Bressensdorf interessant, der deutlich machte, dass damit gar kein Bürokratieabbau einhergeht, sondern eher eine Verkomplizierung. Wir sind auch deshalb gegen den Wegfall, weil wir etwas deutlich machen wollen: Bei dieser wichtigen Aufgabe bedeuten 495 Minuten – das sind elf mal 45 Minuten – elf Fahrstunden und somit (wenn man keine Doppelstunde hat) elf verschiedene Fahrschüler und Fahrschülerinnen an einem Tag.



Jeder weiß, was es bedeutet, sich immer wieder auf neue Menschen einzustellen und sie pädagogisch zu schulen. Das ist die Aufgabe, um die es geht. Zu sagen, das soll jetzt wegfallen und es gelte ja das Arbeitszeitgesetz, trifft die Sache nicht im Kern. Das Arbeitszeitgesetz gilt für angestellte Fahrlehrer, aber nicht für selbständige Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen. Und wir wissen alle, dass es bei vielen Berufsgruppen häufig zu Selbstüberschätzungen kommt und man sich möglicherweise mehr zumutet, als man leisten kann. Infolge dessen fänden wir es richtig und wichtig, diese Regel beizubehalten. Wenn man sie durch andere Bestimmungen, wie gerade Herr Fiek sagte, möglicherweise entbürokratisieren könnte, dann gerne. Aber ich finde, diesen Hinweis muss es geben und den sollte es auch weiterhin geben: dass die Zeit begrenzt ist und dass das auch für selbständige Fahrlehrer gilt.

**Vorsitzender:** Dankeschön. Dann kommen wir zur Fraktion Bündnis 90/Die Grünen. Der Kollege Kühn, bitte.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank. Ich hätte zunächst eine Frage an Herrn Fiek. Es geht um die Frage der Regelung der Ausbildungsdauer, Erweiterungsklassen und auch, wie das Wissen erprobt bzw. abgefragt wird. Gleiches gilt auch in Bezug auf den BWL-Lehrgang. Haben Sie eine Einschätzung, wie Sie die im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen bewerten würden? Dann hätte ich noch eine Frage an Herrn Zeltwanger. Im § 30, glaube ich, wird die Möglichkeit für gemeinnützige Fahrschulen eröffnet. Ich frage, wie Sie das beurteilen mit Blick auf die möglicherweise damit verbundene Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen?

**Vorsitzender:** Dann bitte Herr Fiek.

**Sascha Fiek** (MOVING International Road Safety Association e. V.): Vielen Dank. Ich beginne mit der Fahrschulbetriebswirtschaft. Wir haben seit vielen Jahren diese 70 Stunden Regelung, wonach ein Fahrlehrer 70 Stunden an einem Kurs teilnimmt und dann in der Lage ist, sein Unternehmen zu führen. Denken wir jetzt an die Situation, dass sich Konzentrationsprozesse einstellen, Betriebseinheiten größer werden. Das heißt auch, dass auf Fahrschulinhaber heutzutage weit größere Herausforderungen rechtlicher Natur zukommen. Das gilt für Fragen wie Datenschutzrecht,

Arbeitsschutz, Arbeitnehmerrechte, Vertragsrechtsgestaltung, Steuerrecht, Handelsrecht und so weiter. Es sind sehr, sehr viele Punkte, die ein Fahrschulinhaber heutzutage bei der Führung eines Unternehmens berücksichtigen muss. Er hat aber, wenn man sich den Lebensweg anschaut, eventuell nicht ansatzweise eine Vorbildung im betriebswirtschaftlichen Rahmen. Deswegen halten wir die 70 Stunden für deutlich zu niedrig angesetzt. Wir haben gesagt: Wir brauchen mindestens eine Verdopplung. Wir halten auch eine Prüfung für angemessen, gerade wenn man den Zusammenhang mit den erhöhten Zweigstellenzahlen herstellt. Wenn ein Unternehmen 50 oder 80 Fahrlehrer beaufsichtigt, erwarte ich eigentlich, dass ein solcher Fahrschulinhaber auch die entsprechenden Kenntnisse vorweisen kann. Deswegen haben wir für eine Prüfung in der Frage plädiert. Zum Thema der Erweiterungsklassen sei gesagt: Auch hier hat sich in den letzten Jahren einiges ergeben. Denken wir beispielsweise an die Ausbildung in Großklassen-Lkw und Bussen; die ist auch wesentlich komplexer geworden. Es gibt auch mehr praktische Anforderungen, beispielsweise im Bereich der Motorradklassen. Hier halten wir eine Anhebung der Stundenzahl durchaus für angemessen. Das wollen wir nicht exakt in einzelne Stundenzahlen fassen, aber auch hier denken wir an die Motorradausbildung. In einem Monat soll ein Fahrlehrer komplett darauf vorbereitet sein, eine völlig andere Art der Ausbildung zu machen. Hier würden wir uns auch eine gewisse Anhebung wünschen, um die pädagogische Qualität der Ausbildung von Fahrlehrern in Erweiterungsklassen zu stärken.

**Vorsitzender:** Danke. Herr Zeltwanger.

**Rainer Zeltwanger** (Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e.V. (BdFU)): Bevor ich etwas zu den gemeinnützigen Fahrschulen sage, möchte ich die Zustimmung zu dem erklären, was Herr Fiek im Hinblick auf die Dauer des BWL-Lehrgangs gerade gesagt hat. Das habe ich auch in der schriftlichen Stellungnahme erklärt. Wir finden auch, dass eine Verlängerung dringend nötig ist und die Themen „Mitarbeiterführung“, „Coaching“, „Mitarbeitergespräch“, „Kommunikation im Betrieb“ berücksichtigt werden müssten. Das wäre auf jeden Fall angebracht. Eine abschließende Prüfung halte ich auch in jedem Fall für sinnvoll.



Zur Frage der gemeinnützigen Fahrschulen: Ich habe, ehrlich gesagt, noch mal nachgeschaut. Dieses Thema hatte ich gar nicht „auf dem Schirm“. Ich könnte das nur aus eigener Erfahrung aus Stuttgart erzählen. Wir haben eine Organisation der Diakonie, die heißt Neue Arbeit. Da werden Leute quasi fit gemacht für den Arbeitsmarkt und da hapert es natürlich oft am Führerschein. Das ist eine gemeinnützige GmbH, die schon vor Jahren die Fahrschülerlaubnis bekommen hat. Obwohl es eigentlich rechtlich gar nicht möglich ist, haben die eine Ausnahmegenehmigung bekommen. Ich habe das nie als Konkurrenz empfunden und fand es sinnvoll. Man muss sehen, dass der Führerschein heute zwischen zweieinhalb und drei Tausend Euro kostet. Und das ist gerade im Bereich von Wiedereingliederung von Langzeitarbeitslosen ein hoher Betrag, den die Leute nicht aufbringen können. Wenn dann die Möglichkeit besteht, über so eine gemeinnützige GmbH einen Führerschein zu machen, dann finde ich das okay.

**Vorsitzender:** Gibt es noch Fragen? Herr Kollege Storjohann hat noch eine. Bitteschön.

Abg. **Gero Storjohann** (CDU/CSU): Herr Brenner, auf welches Alter sollte die Anwärterbefugnis gesetzt werden? Sie haben sich vorhin schon dazu geäußert. Es gibt auch den Vorschlag, auf 20 Jahre herunter zu gehen; wir schlagen jetzt 21 Jahre vor. Zweite Frage: Wie sollte die Fortbildungspflicht geregelt werden?

**Vorsitzender:** Bitte, Herr Brenner.

**Bernd Brenner** (Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA e.V.)): In dem aktuellen Gesetzentwurf ist ein kleiner Fehler drin, der im letzten Gesetz auch schon drin war. Das Mindestalter für die Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis wird auf 21 Jahre festgesetzt. Gleichzeitig wird für die Anwärterbefugnis, die früher befristete Fahrlehrerlaubnis hieß, darauf verwiesen, dass das Mindestalter auch 21 Jahre sei. Das heißt, der Paragraph stimmt so eigentlich gar nicht. Bisher haben die Behörden das hingekriegt, da gab es unterschiedliche Positionen, die einen haben gesagt wir machen es über Ausnahmeregelungen oder über Auslegungen des Gesetzes. Deswegen wäre hier eine Klarstellung sinnvoll, dass die Anwärterbefugnis bereits mit 20 Jahren erteilt werden kann, damit dann realistischer Weise mit

21 Jahren eine echte Fahrlehrerlaubnis erteilt werden kann. Ich halte 21 Jahre für angemessen, noch weiter herunterzugehen ist ein gewisses Problem. Der eine oder andere hat auch bei den 21 Jahren schon Bauchschmerzen. Ich halte es für absolut angemessen, mit 21 Jahren diesen Beruf eigenverantwortlich auszuüben, im Angestelltenverhältnis sowieso. Was die Fortbildungsregelung anbetrifft, habe ich in der Stellungnahme dargelegt: Es ist nicht nachvollziehbar, warum es hier eine Rabattierung für die Fortbildungen gibt. Es ist nicht nachvollziehbar, dass ich als Seminarleiter und Ausbildungsfahrlehrer die normale Fortbildung rabattieren kann. In dieser normalen Grundfortbildung der Fahrlehrer werden ganz andere Themen behandelt. Die sind auch vorgeschrieben, z. B. betriebswirtschaftliche Themen und so weiter. Das kann nicht dadurch kompensiert werden, dass ich als Ausbildungsfahrlehrer oder Seminarleiter eine Fortbildung mache. Dieser Absatz, ich glaube es ist Absatz 5, sollte meiner Ansicht nach gestrichen werden. Es gäbe aus unserer Sicht noch zusätzliche Wünsche, aber ich möchte es nicht verkomplizieren. Deswegen wäre schon sehr viel erreicht, wenn diese Rabattierung wegfallen könnte, weil sie einfach nicht logisch ist.

**Vorsitzender:** Danke Herr Brenner. Jetzt hat die Fraktion DIE LINKE. das Wort, Herr Kollege Behrens.

Abg. **Herbert Behrens** (DIE LINKE): Ich hätte noch Fragen an den Sachverständigen Voss. Es wurde eben schon kritisiert, dass die Fahrschulüberwachung keine einheitlichen Regelungen mehr haben sollte. Bei der pädagogischen Überwachung würde ich gerne von Ihnen, Herr Dr. Voss, erfahren, was notwendig ist und aus welchen Gründen es notwendig ist, zu einer „Muss-Bestimmung“ zu kommen. Ich hätte eine zweite Frage an Sie, was die Qualifizierung der Fahrlehrerausbildung anbetrifft. Es ist ja nicht nur die Aufgabe, die Auszubildenden darauf vorzubereiten, wie man das Ganze technisch bedient, sondern auch darauf, Entscheidungen zu treffen. Das bedeutet auch zu fragen: Was ist eigentlich sinnvollerweise mit dem motorisierten Individualverkehr zu machen und was nicht? Eigentlich müsste das Ganze viel breiter aufgestellt sein und nicht nur auf die technischen Geschichten geschaut werden. Inwieweit sehen Sie das in der bisherigen Ausbildung mit der Gesetzänderung gesichert, dass beispielsweise solche



Situationen gut gehandhabt werden: wenn man z.B. entscheiden muss, dem Fahrschulabsolventen zu sagen: Mach‘ deinen Führerschein lieber nicht. Du wirst zwar die Oma enttäuschen, dass du die lange angesparten Tausend Euro nicht aus gibst, aber es ist sicherlich besser, kein Auto zu fahren. Sind diese Aspekte, die, glaube ich, eine neue Generation von jungen Leuten interessieren, die die Fachschulausbildung machen, ist diese Breite eigentlich in den pädagogischen und auch verkehrspädagogischen Dingen berücksichtigt?

**Dr. Karl-Friedrich Voss** (Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen e.V. (BNV)): Vielen Dank für diese Frage. Ich fange mit dem letzten Aspekt an. Natürlich steht in dem Gesetzentwurf, soweit ich das gesehen habe, wenig über Sinn und Zweck der Mobilität und deswegen wäre sicherlich eine Anregung, diese ganze Sache weiterzuentwickeln, weil die Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum und in den Städten natürlich vollkommen unterschiedlich sind. Es wäre nicht verkehrt, an geeigneter Stelle, so sage ich mal vorsichtig, darauf einzugehen. Nicht unbedingt in der Fahrschule, aber in manchen Bundesländern gibt es die Fahrausbildung für das Mofa und Verkehrsunterricht in den Schulen, auch kombiniert. Dabei könnte man auch die Fragen der Mobilität, die über das Autofahren im Sinne der Fahrschule hinausgehen, unterbringen. Ich halte es trotzdem für ein wichtiges Thema. Meine Klienten versorge ich immer mit einem Fragebogen. Das ist ein Test verkehrsrelevanter Persönlichkeitsmerkmale und da kommt gerade die Fixierung auf das Fahrzeug oft als Problemfall vor. Fixierung heißt nicht, dass einer einen Oldtimer zu Hause in der Garage stehen hat, den er liebt, sondern Fixierung heißt: Ich kenne kein anderes Verkehrsmittel als das Auto, obwohl es andere Möglichkeiten gibt oder zumindest geben sollte. Das ist sicher ein wichtiger Punkt, ich bespreche das mit meinen Klienten, wenn die Frage darauf kommt. Das andere muss ich nochmal betonen: Verkehrssicherheit. Ich habe wirklich den ganzen Gesetzentwurf durchgelesen und weiß, wo etwas über Verkehrssicherheit steht und wo nicht. Es steht drin. Den Vorwurf kann man nicht machen, dass es nicht drin steht. Aber wenn man jetzt fragt, wie man das eigentlich verwirklichen will, ist das mir nicht konkret genug. Deswegen habe ich auch immer diese elegante Form der Evaluation gewählt. Wenn man das bei einer Evaluation

in Hinsicht auf die Verkehrssicherheit macht, wird man merken, ob es an der Fahrlehrerausbildung hapert, den Schulen oder Einrichtungen, oder ob es am Unterricht des Fahrlehrers gegenüber dem Fahrschüler mangelt. Das kann man alles nicht sehen und das ist aus meiner Sicht in diesen Gesetzen nicht genau genug ausgeführt. Warum, das weiß ich nicht. Man bemüht sich darum, die richtigen Leute zu finden, die den Unterricht machen. Es ist alles sehr allgemein gehalten. Das sind jetzt keine wörtlichen Zitate, aber ich fände es schon gut, das zu präzisieren. Ich sehe das als Außenstehender. Die Fahrlehrer, die hier vertreten sind, wissen natürlich, was sich dahinter jeweils verbirgt. In ein Gesetz, das sich im Kern der Verkehrssicherheit verpflichtet fühlt, sollte man eigentlich ein bisschen mehr in dieser Richtung reinschreiben. Dann erreicht man mit der Fahrausbildung auch, dass man nicht nur das Auto bewegen darf, sondern dass man das auch relativ sicher tut. Deswegen meine ich, dass es hilfreich wäre, entweder im Gesetz Ergänzungen vorzunehmen, oder in irgendeiner Verordnung, um diese Evaluation zu machen. Es geht ja nicht darum, die gesamte Bevölkerung flächendeckend ständig mit solchen Dingen zu evaluieren – das wäre ja viel zu aufwendig –, sondern darum, dass man sie überhaupt macht. Ich hatte gelesen, was es alles für Länderausnahmen gibt, die man einführen kann. Dann fängt meinetwegen ein Bundesland damit an. Deswegen sehe ich das mehr als einen Lernprozess auch im Hinblick auf Ihre Frage nach der Mobilität. Ich meine, dass es ganz wichtig ist, dass man sich darüber Gedanken macht. Die Frage ist nur: Kann man es im Fahrschulunterricht zeitmäßig unterbringen oder macht man es lieber woanders? Mein Verband und ich selbst, wir wären schon zufrieden, wenn das an geeigneter Stelle untergebracht werden würde, zum Beispiel in einer Verordnung, sodass das Gesetz an dieser Stelle nicht vollkommen neu formuliert werden müsste, sondern die wesentlichen Teile, die unstrittig sind, verabschiedet werden könnten. Aber man sollte sich die Tür offen lassen, und zwar dauerhaft, für Veränderungen und Verbesserungen.

**Vorsitzender:** Dankeschön, Herr Voss. Gibt es von der SPD-Fraktion, von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN noch Fragen? Dann kommen jetzt der Kollege Zierke und der Kollege Kühn.



Abg. **Stefan Zierke** (SPD): Dann nutze ich noch die Gelegenheit, Herrn von Bressendorf zu fragen, wie er die Regelung im Gesetz mit dem Wegfall der Freiberufler sieht?

**Vorsitzender:** Herr von Bressendorf, bitte.

**Gerhard von Bressendorf** (Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.): Ich sehe den Wegfall der Freiberufler eigentlich als Fortschreibung der Ist-Situation. Es ist ganz klar geregelt worden, dass wir den freiberuflichen Fahrlehrer nicht ins Gesetz einführen wollen. Die freiberufliche Tätigkeit hat nach meiner über 30 jährigen Erfahrung in dem Beruf nicht zu einer Verbesserung geführt. Ganz im Gegenteil: Wir haben erlebt, dass ganz schwierige Fälle eingetreten sind, wo Personen z.B. freiberuflich bei ein oder zwei Fahrschulen tätig waren. Dann hat eine Fahrschule gesagt: Ich habe keine Arbeit mehr. Plötzlich war die Frage der freiberuflichen, selbstständigen Tätigkeit in Frage gestellt. Die Freiberufler insgesamt sind miserabel bezahlt. Es ist ein Irrglaube, dass die besonders gut bezahlt wären, denn die Last wird an die Freiberufler weitergegeben. Ihren Urlaub müssen sie nehmen, wenn sie nicht mehr gebraucht werden, und die Altersarmut der Freiberufler ist höher als bei ordentlich bezahlten, angestellten Fahrlehrern. Insofern bin ich dem Gesetzgeber außerordentlich dankbar und wir führen ein Zweiklassensystem ein. Wir haben einmal einen völlig frei schwebenden Freiberufler, der ist nicht in der Überwachung. Der ist nicht den Pflichten des verantwortlichen Leiters unterstellt. Das ist unerträglich. Er ist allenfalls noch mit einer freiwilligen Regelung im Gesetz zu erreichen. Ich halte es bei der Veränderung der Fahrschulstruktur hin zu größeren Einheiten für dringend wünschenswert, dass wir das Angestelltenwesen fördern und dafür ordentliche Rahmenbedingungen bekommen. Übrigens ist es leider so, dass wir viel zu viele Vergleiche mit Lehrern ziehen. Es gibt Ausnahmen bei den freiberuflichen Fachlehrern, aber alle anderen sind der fachlichen Aufsicht ihrer Schulbehörde unterstellt. Das muss man sehen. Wenn ich eine größere Fahrschule zu führen habe, würde es mir nicht im Traum einfallen, mich abhängig zu machen von einem, der freiberuflich bei mir arbeitet. Insofern meine ich, es ist ein guter Weg des Gesetzgebers gewesen, den Freiberufler auszuklammern. Ich bin ausgesprochen dankbar dafür.

**Vorsitzender:** Dankeschön. Dann kommen wir

zum Kollegen Kühn. Bitte.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe eine Frage an Herrn von Bressendorf. Können Sie bitte nochmals Ihre Einschätzung zu den Problemen erläutern, die Sie bei der Formulierung des § 13 (Fahrlehrerlaubnis) und der Fortbildungsfrist sehen (§ 53). Ich möchte auch Herrn Brenner fragen, was ja schon von Herrn Kellner vom DVR und von anderen angesprochen wurde, nach den Zugangsvoraussetzungen. Es geht um die Frage, wer Fahrlehrer werden kann und ob er einen mittleren Schulabschluss braucht. Wir haben erhöhte pädagogische Anforderungen, die in dem Gesetz manifestiert werden. Ich habe viel Sympathie dafür, frage mich aber, – ich glaube, Herr Zeltwanger hat gesagt, der Markt ist leer gefegt –, ob man nicht für Quereinsteiger eine Zugangshürde schafft, obwohl am Ende der formale Berufsabschluss nicht entscheidend dafür ist, ob man pädagogisches Know-how mitbringt, um vor Fahrschülerinnen und -schülern einen guten Unterricht in Theorie und Praxis zu machen. Da bitte ich nochmal um Ihre Einschätzung, weil Sie aufgrund der Ausbildungsstätten relativ nah dran sind.

**Vorsitzender:** Herr von Bressendorf, bitte.

**Gerhard von Bressendorf** (Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.): Ich nehme gerne zu der Fahrlehrerlaubnis Stellung. Dieser Paragraph belastet uns ungeheuer, denn wir haben ein duales, unterschiedliches Verfahrensrecht. Wir sagen einerseits: Wenn ein Fahrlehrer nicht mehr tätig ist, kann er seinen Fahrlehrerschein ruhen lassen und bevor er wieder tätig wird, muss er an einer Fortbildung teilnehmen. Andererseits sagen wir aber im jetzigen Gesetzesentwurf: wenn er nicht den Nachweis erbringt, dass er die Eignung hat, erlischt die Fahrlehrerberechtigung. Das ist unerträglich. Ich werde doch dadurch, dass ich nicht den Nachweis gebracht habe, weil ich z.B. momentan krank bin, nicht ungeeignet, Fahrlehrer zu sein. Ganz im Gegenteil, die Erlaubnis muss automatisch wieder aufleben, wenn die Eignung nachgewiesen wird. Das ist der erste ganz wichtige Punkt.

In diesem Zusammenhang wäre der zweite wichtige Punkt, dass infolge dessen auch der § 15 geändert werden muss. Ich bin auch der Meinung,



dass man kritisch überlegen muss, ob man Fahrlehrer, die über einen Zeitraum von 10 bis 15 Jahren nicht mehr aktiv sind, ganz aus dem Beruf herausnimmt. Drei Tage Fortbildung und dann ist alles überprüft, das bitte ich doch zu überdenken. Wir lösen damit den Engpass, den wir haben, nicht auf. Ich möchte abschließend sagen, dass ich stolz bin, dass der Gesetzgeber sich durchgerungen hat, die Fahrlehrerausbildung auf 1.000 Stunden anzuheben, weil in diesen 1.000 Stunden ein Mindestmaß an pädagogischer Qualifizierung enthalten ist. Die Regelungen, Herr Dr. Voss, die Sie angesprochen haben, finden übrigens in den dazugehörigen Verordnungen statt. Es geht hier nur um die Ermächtigung und in den Verordnungen muss verankert werden, was an Verkehrssicherheitsarbeit in einer Fahrschule zu leisten ist. Ich habe das immer so gesehen: das Gesetz gibt Ermächtigungen und in den Verordnungen, die wir heute gar nicht diskutieren, werden die Feinheiten geregelt. Vielen Dank.

**Vorsitzender:** Herr Brenner noch, bitte.

**Bernd Brenner** (Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA e.V.)): Erstens: Sie haben Recht, wir haben ein Nachwuchsproblem. Zweitens: Der Fahrlehrerberuf ist schon immer – und er wird es, glaube ich, weiterhin bleiben –, ein Umschulungsberuf gewesen. Auch wenn wir jetzt das Mindestalter nach unten gesetzt haben, werden wir immer Leute haben, die schon älter sind. Ich habe jetzt gerade einen Lehrgang, – das können andere Ausbildungsstätten genauso bestätigen –, der ist extrem heterogen. Wir haben Teilnehmer mit Abitur, mit abgeschlossenem Studium, mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung aus jeglichen Beruf, sei es Kosmetikerin oder Friseur oder sonst irgendetwas. Alles ist dabei. Eines kann ich aus der Erfahrung auch klar sagen: Vom Bildungsabschluss allein können Sie nicht ableiten, ob jemand später ein guter Fahrlehrer ist oder nicht. Natürlich ist es so, dass man sich vielleicht wünschen würde, man hätte eine höhere Zugangsvoraussetzung. Wir hätten am liebsten auch in den Ausbildungsstätten lauter Abiturienten und könnten auf höchstem Niveau arbeiten. Aber dann haben wir, in Anbetracht dessen, dass die Teilnehmerzahlen in den letzten Jahren extrem zurückgegangen sind, nur die Hälfte an Lehrgangsteilnehmern. Da kann ich dann nicht sagen, dass das unbedingt die besseren Fahrlehrer

wären. Wenn dieser mittlere Bildungsabschluss gewünscht ist, sollte es so geregelt sein, dass man für alle anderen Leute einen klar geregelten Quereinstieg ermöglicht. Das könnte zum Beispiel ein Eignungstest sein. Der wäre natürlich mit Aufwand und Kosten verbunden. Ich weiß nicht, ob das unbedingt sein muss. Vor allem im Hinblick darauf, dass wir Nachwuchsprobleme haben. Insofern sind wir eigentlich eher gegen den mittleren Bildungsabschluss und jedenfalls für einen Quereinstieg, weil wir so viele gute Leute aus anderen Bereichen haben. Das gilt auch für ältere, die sich in ihrer Berufslaufbahn anderweitig weitergebildet und qualifiziert haben. Sollen die nicht mehr Fahrlehrer werden dürfen? Ich habe ein aktuelles Beispiel: Ein Bewerber ist Berufskraftfahrer gewesen; er kann aber seinen Hauptschulabschluss nicht mehr nachweisen. Den will er jetzt sogar noch schnell nachholen. Er hat aber eine Einstellungszusage von einer Fahrschule, die wartet ganz dringend auf ihn, die findet ihn gut, weil er Kraftfahrer und LKW-Fahrer mit seiner Berufserfahrung weiterbilden soll. Irgendwo beißt sich das dann, wenn ich einen mittleren Bildungsabschluss verlange. Im LKW-Bereich heißt es immer, die Leute müssten viel mehr Erfahrungen haben. Diese Leute würden wir vielleicht über einen Quereinstieg nicht ausgrenzen, aber wir würden es ihnen auf jeden Fall schwieriger machen. Deswegen halte ich das nicht für zielführend.

**Vorsitzender:** Danke Herr Brenner.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Herr Vorsitzender, ich würde zum Schluss noch gern eine Frage an die Bundesregierung stellen. Wir haben ja noch zehn Minuten.

**Vorsitzender:** Ja, aber wir sind alle im Zeitdruck, weil um 13:00 Uhr der Untersuchungsausschuss beginnt und die Obleutebesprechung ansteht. Also bitte kurz die Frage an die Bundesregierung. Der Staatssekretär ist bereit.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich habe die Frage, die ich ganz am Anfang gestellt habe. Keiner von den Experten hat die Frage der Übergangsregelung (bis 2019) für die Zweigstellen und die Kooperation als erforderlich angesehen. Mich würde natürlich die Motivation und Begründung der Bundesregierung interessieren, wieso das in der Entwurfsfassung des Gesetzes so steht.



**Vorsitzender:** Bitte, Herr Staatssekretär Barthle.

PSs **Norbert Barthle** (BMVI): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Damit die Frage so beantwortet wird, wie sie im Verlauf zustande kam, gebe ich weiter an die Expertin, die während der gesamten Entwicklung dabei war.

**Renate Bartelt-Lehrfeld** (BMVI): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich bin die zuständige Referatsleiterin im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, verantwortlich für den Gesetzesentwurf. Die Übergangsvorschriften, die Sie angesprochen haben, resultieren aus dem Wunsch der Fahrlehrerschaft, psychologisch gesehen einen Zeitraum zu schaffen, in dem sie sich auf die anstehende Umstrukturierung vorbereiten kann. Dies soll die Möglichkeit geben, sich auseinanderzusetzen mit den Neuerungen, die da kommen werden. Das gilt besonders, weil es sich um einschneidende Veränderungen handelt. Nicht jeder Fahrlehrer hat schon einen Kooperationsvertrag in der Tasche, den er möglicherweise mit einer anderen Fahrschule schließen möchte. Insofern hat er nun Gelegenheit, mit anderen zu eruiieren, welche Möglichkeiten bestehen, Kooperationen einzugehen.

Abg. **Stephan Kühn** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Darf ich nochmal nachfragen welcher Verband sich so geäußert hat? Keiner der anwesenden Experten und Verbände hat das heute kundgetan. Ich schätze Herrn Storzjohann, aber er ist noch nicht

Mitglied der Bundesregierung.

**Vorsitzender:** Was nicht ist, kann ja noch werden! Gibt es dazu eine Antwort, wissen Sie noch, welchen Verband das war? Ich höre: Es waren unterschiedliche Verbände. Das nehmen wir jetzt mal so zur Kenntnis. Außerdem ist im weiteren Verfahren noch vieles möglich.

In dem Sinne bedanken wir uns bei den Sachverständigen recht herzlich. Wir wünschen einen guten Nachhauseweg. Die 99. Sitzung ist hiermit geschlossen.

Schluss der Sitzung: 12:22 Uhr

Martin Burkert, MdB  
**Vorsitzender**



---

**Zusammenfassung der Stellungnahmen**

**Öffentliche Anhörung am Mittwoch, 8. März 2017,**  
Entwurf eines Gesetzes über das Fahrlehrerwesen und zur Änderung  
anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Drucksache 18/10937)

---

<b>A-Drs. 18(15)477-A</b> MOVING International Road Safety Association e. V.	<b>Seite 1</b>
<b>A-Drs. 18(15)477-B</b> Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e.V. (BdFU)	<b>Seite 3</b>
<b>A-Drs. 18(15)477-C</b> Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA e.V.)	<b>Seite 5</b>
<b>A-Drs. 18(15)477-D</b> Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)	<b>Seite 7</b>
<b>A-Drs. 18(15)477-E</b> Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.	<b>Seite 15</b>
<b>A-Drs. 18(15)477-F</b> Bundesverband Niedergelassener Verkehrspsychologen e.V. (BNV)	<b>Seite 18</b>

**Deutscher Bundestag**

Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur

**Ausschussdrucksache**

**18(15)477-A**

Stellungnahme zur  
Öffentl. Anhörung am 08.03.2017



International Road Safety Association e.V.

MOVING | International Road Safety Association e.V. | Schumannstr. 17 | 10117 Berlin | Germany

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr und digitale  
Infrastruktur  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Schumannstraße 17  
10117 Berlin  
Germany  
T. +49 30 25 74 16 70  
[info@moving-roadsafety.com](mailto:info@moving-roadsafety.com)

28. Februar 2017

## Stellungnahme zur Reform des Fahrlehrerrechts

MOVING begrüßt die geplante und dringend notwendige Reform des Fahrlehrerrechts. Zum vorliegenden Gesetzesentwurf (BT 18/10937) vom 23. Januar 2017 haben wir folgende Anmerkungen:

- Wir sehen den **Wegfall der Begrenzung der Arbeitszeit** (des praktischen Unterrichts) kritisch. Fahrschulinhaber, die selbstständig sind und keinen gesetzlichen Arbeitszeitregelungen unterliegen, könnten entgegen der Intention des §12 Abs.2 z.B. in einer wirtschaftlich angespannten Phase nun beliebig viele praktische Fahrstunden erteilen, da keine Aufzeichnung der Arbeitszeit mit dem Wegfall des Tagesnachweises mehr zu erfolgen hat.
- Eine **Verschiebung des Inkrafttretens** für § 27 (Zweigstellen) und § 20 (Kooperationen) um eineinhalb Jahre gemäß der Übergangsregelung in §69 Abs.1 , ist nicht nachvollziehbar. Um einen wichtigen Eckpfeiler der Reform zu erhalten, sollte dieser Passus dringend gestrichen werden. In dieser Frage herrscht bei allen Verbänden Einigkeit.
- Da in den **Erweiterungsklassen** in der Regel ein hoher Bedarf an Praxisübung und methodisch-didaktischer Anleitung für die spätere praktische Ausbildung zu verzeichnen ist, wäre eine deutliche Verlängerung der Ausbildungsdauer wünschenswert (§ 7 FahrlG und § 2 Abs. 3 FahrlAusbO). Die Ausbildung in den Erweiterungsklassen sollte auch berufsbegleitend möglich sein und durch Lehrprobe abgeschlossen werden (§ 8 Abs. 2). Es muss sichergestellt werden, dass Fahrlehrer auch in ihren jeweiligen Erweiterungsklassen eine Fortbildung zu absolvieren haben.
- In den letzten Jahrzehnten sind die Anforderungen an die Führung eines modernen Fahrschulbetriebs hinsichtlich betriebswirtschaftlicher und rechtlicher Kenntnisse erheblich gestiegen. Der in §18 Abs. 1 Punkt 5 geforderte Lehrgang zur **Fahrschulbetriebswirtschaft** ist daher von bislang lediglich 70 auf mindestens 140

[www.moving-roadsafety.com](http://www.moving-roadsafety.com)

Unterrichtseinheiten zu verdoppeln. Auch erscheint eine Prüfung der erlangten Kenntnisse als angemessen.

- Der **Wegfall der Zweigstellenbeschränkung** nach § 27 Abs. 2 darf nicht zu einer deutschlandweiten Ungleichbehandlung durch untere Verwaltungsbehörden führen. Moderne EDV-Systeme lassen es sicherlich zu, dass verantwortliche Leiter auch über große räumliche Distanzen und auch bei einer großen Anzahl an Fahrlehrern und Zweigstellen ihren Pflichten nach § 29 nachkommen können. Es fehlt aber jegliche Regelung, woran genau eine Erteilung der Zweigstellenerlaubnis geknüpft ist oder wann eine solche überhaupt zu verwehren ist. Hier droht eine regelrechte Prozessflut, wenn der Gesetzgeber keine näheren Vorgaben dazu macht.
- Die **Überwachungsvorschriften** für Fahrschulen und Fahrlehrerausbildungsstätten sowie Regelungen für die Eröffnung und den Betrieb von Fahrschulen müssen bundesweit einheitlich geregelt und umgesetzt werden (§ 51 Soll-Bestimmung).
- Bei der Thematik **Freie Mitarbeiter** sehen wir folgenden Aspekt kritisch: Freie Mitarbeiter würden nicht einer gesetzlichen Arbeitszeitregelung unterliegen und könnten täglich so lange schulen, wie sie sich in der Lage dazu sehen. Dies könnte dazu führen, dass in umsatzschwachen Monaten ein angestellter Fahrlehrer entlassen und durch einen freien Mitarbeiter ersetzt wird, weil dieser für die Fahrschule günstiger ist. Vom erzielbaren Einkommen eines freien Mitarbeiters wird es sich kaum leben lassen. Dies führt zu einer Verschärfung des Wettbewerbs im Niedrigpreissegment, das sicher auch Auswirkungen auf die Qualität der Ausbildung hat (Verbraucherschutz).
- **Keine Monopolisierung:** Es muss sichergestellt werden, dass die neu geschaffene Überwachung bzw. die Ausbildung der Überwacher nicht nur von einem Anbieter durchgeführt werden darf.

Mit freundlichen Grüßen,



Jörg-Michael Satz  
- Präsident -

**Deutscher Bundestag**Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur**Ausschussdrucksache****18(15)477-B**Stellungnahme zur  
Öffentl. Anhörung am 08.03.2017Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 BerlinLandhausstr. 45  
70190 Stuttgart  
**Tel.** +49 (0)711- 28 56 56 56  
**Fax** +49 (0)711- 28 56 56 28  
www.bdfu.org  
info@bdfu.org**Vorsitzender** Rainer Zeltwanger**Stellungnahme des Bundesverbandes deutscher  
Fahrschulunternehmen (BDFU)****Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des  
Deutschen Bundestages am 8. März 2017 zum Entwurf eines Gesetzes über  
das Fahrlehrerwesen und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher  
Vorschriften****Drucksache 18/10937**

Wir stimmen dem Entwurf eines Gesetzes über das Fahrlehrerwesen in seinen zentralen Punkten weitgehend zu, entspricht er doch nahezu dem Eckpunktepapier der Länder. Wir danken für die Gelegenheit, dass wir dort unsere Expertise einbringen konnten.

An vier Stellen sehen wir dennoch Änderungsbedarf:

**1. Wir fordern die Streichung des § 69 Abs. 1 FahrIG nF (Übergangsregelung)**

Die Möglichkeit, Kooperationen einzugehen und der Wegfall der Zweigstellenregelung sollen laut Gesetzentwurf – anders als noch im Referentenentwurf vorgesehen – erst im Juli 2019 in Kraft treten. Eine derartige Übergangsregelung schadet der Branche. Wir Fahrschulunternehmen warten schon seit vielen Jahren auf genau diese Kernpunkte der Reform; wir wollen und müssen nun endlich aktiv werden. Um rentabel arbeiten zu können, ist es unabdingbar, dass wir möglichst schnell Kooperationen eingehen dürfen, wie sie in anderen Branchen längst üblich sind – man denke nur an Hand-in-Handwerker-Modelle, an Arzthäuser oder Anwaltssozialitäten. Auch wir Fahrschulunternehmen müssen uns endlich spezialisieren und unseren Kunden dennoch ein Komplettangebot offerieren können. Gut ausgestattete Unterrichtsräume mit innovativer Technik sind teuer. Mit Netzwerkstrukturen könnten wir sie stemmen – und dies kommt letztlich nicht nur uns, sondern auch der Verkehrssicherheit zugute.

**2. Wir regen an § 27 Abs. 2 Nr. 2 FahrIG nF wie folgt zu ergänzen:**

„Für den Betrieb von Zweigstellen kann der Inhaber der Fahrschulerlaubnis oder die für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebes bestellte Person

weitere Personen, die die Voraussetzungen des § 18 Absatz 1 Nummer 1 bis 5 erfüllen, zur Leitung von Zweigstellen bestellen lassen.“

Durch diese Ergänzung würde vermieden, dass nur zum Zwecke des Betriebes weiterer Zweigstellen geschachtelte Kapitalgesellschaften gegründet werden müssen, wie das derzeit schon der Fall ist. Die Strukturen eines Fahrschulbetriebes bleiben dadurch Behörden und Kunden jederzeit transparent und alle zugelassenen Rechtsformen von Fahrschulbetrieben werden gleich behandelt. Der eigentliche Zweck des Wegfalls der Begrenzung der Zahl der Zweigstellen, nämlich leistungsfähige Betriebsstrukturen für Fahrschulen zu ermöglichen, kann damit erst erfüllt werden. Wir schlagen analog der Altregelung vor, pro 4 Betriebseinheiten einen verantwortlichen Leiter zu fordern. Damit wäre die Aufsicht und Anleitung von Mitarbeitern gewährleistet.

### **3. Wir regen an § 18 Abs. 1 Nr. 5 FahrIG nF zu ändern:**

Der Lehrgang von mind. 70 Unterrichtseinheiten zu 45 Minuten über Fahrschulbetriebswirtschaft genügt den Anforderungen an die Leitung eines Ausbildungsbetriebes nicht mehr und ist auch nicht mehr praxisgerecht.

Auch im Hinblick auf die neu eingeführte pädagogische Fahrschulüberwachung benötigen Fahrschulleiter, um ihren Pflichten nach § 29 FahrIG nF nachkommen zu können, neben betriebswirtschaftlichen Kenntnissen auch eine höhere pädagogische Kompetenz. Sowohl die Inhalte als auch die Dauer der Fahrschulleiterausbildung müssen erweitert werden.

Die zu ergänzenden Inhalte sollten mindestens umfassen: Mitarbeiterführung, Coaching von Mitarbeitern, Instrumente der Mitarbeiterführung (z.B. das Mitarbeitergespräch) und Kommunikation im Betrieb.

Eine abschließende Prüfung wäre sinnvoll.

### **4. Wir empfehlen die Streichung des § 69 Abs. 15 FahrIG nF (Übergangsregelung)**

§ 69 Abs. 15 steht im Widerspruch zu den Absätzen 3, 7 und 13 des Paragraphen.

Der Sinn der gesetzlichen Regelung sollte sein, dass Fahrlehreranwärter, die sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Neuregelung bereits in der Ausbildung befinden, diese vollständig nach altem Recht abschließen können. Bewerber, die ihre Ausbildung nach dem Inkrafttreten der Neuregelungen beginnen, sollten in vollem Umfang den neuen rechtlichen Bestimmungen unterliegen.



Rainer Zeltwanger  
(Vorsitzender)



**BAGFA e.V.**  
Gemeinsam für gute Fahrlehrer

**Deutscher Bundestag**  
Ausschuss für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
**Ausschussdrucksache**  
**18(15)477-C**  
Stellungnahme zur  
Öffentl. Anhörung am 08.03.2017

## **Stellungnahme der BAGFA e.V. über das Fahrlehrerwesen und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Drucksache 18/10937)**

Die BAGFA e.V. begrüßt die Reform des Fahrlehrerwesens in der jetzt vorliegenden Form ausdrücklich. Lediglich einige wenige Punkte sollten aus unserer Sicht noch geändert bzw. eingefügt werden.

1. Das Mindestalter für die unbefristete Fahrlehrerlaubnis wurde bewusst auf 21 Jahre herabgesetzt, um auch junge Menschen in den Beruf zu bringen. Dies wäre aber gar nicht möglich, wenn man bereits für die Erteilung einer Anwärterbefugnis 21 Jahre alt sein muss. Das Mindestalter für die Erteilung einer Anwärterbefugnis sollte daher ausdrücklich auf 20 Jahre herabgesetzt werden.
2. Die „Rabattregelungen“ über die Fortbildungspflicht erscheinen nicht sachgerecht.  
Es ist nicht nachvollziehbar, warum ein Fahrlehrer der Seminarleiter ASF, FES oder Ausbildungsfahrlehrer ist, die dort vorgeschriebenen Fortbildungstage auf diese Fortbildungspflicht angerechnet bekommt. Die dort behandelten Themen sind thematisch und inhaltlich völlig unterschiedlich und haben mit der Grundfortbildung eines Fahrlehrers nur sehr wenig gemeinsam. Eine sinnvollere Regelung der Fortbildungspflicht wurde bereits vorgeschlagen.

3. Die BAGFA e.V. begrüßt den Wegfall der Zweigstellenbegrenzung sowie die Erweiterung der Kooperationsmöglichkeiten. Wir sehen jedoch keinen einzigen Grund, warum diese Regelungen nicht sofort mit dem Gesetz in Kraft treten sollten.

Allerdings sollte es nicht alleine dem Ermessen der Behörden überlassen werden, wieviel Zweigstellen jemand überwachen kann.

Wir schlagen vor, jeweils für eine bestimmte Anzahl von Zweigstellen einen verantwortlichen Leiter zu fordern.

Dieser verantwortliche „Zweigstellenleiter“ muss alle Inhalte im fahrschulbetriebswirtschaftlichen Lehrgang absolvieren, die sich mit Mitarbeiterführung, Fahrschulwesen, Qualitätssicherung etc. befassen. Irrelevant sind für ihn Themen wie Steuerrecht, Kalkulation, Marketing etc.

Hierfür wäre es notwendig, den fahrschulbetriebswirtschaftlichen Lehrgang detailliert zu regeln, ihn zu verlängern und eine Prüfung zu installieren, die zwischen Fahrschulinhaber, respektive verantwortlichem Leiter und Zweigstellenleiter unterscheidet.

Die Gesamtverantwortung bleibt beim Fahrschulinhaber bzw. dem verantwortlichen Leiter, dem die Aufsicht über die Zweigstellenleiter obliegt.

Bei Pflichtverletzungen des Zweigstellenleiters kann sowohl dieser, als auch der Fahrschulinhaber wegen Aufsichtspflichtverletzungen, sanktioniert werden.

Stand 06. März 2017

## **Stellungnahme zu den Entwürfen**

### **"des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz - FahrIG) und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften"**

#### **I. Hintergrund**

Mit einem Schreiben vom 23. Februar 2017 wurde der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) zu einer Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages zu den Entwürfen des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen (Fahrlehrergesetz - FahrIG) und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften am 8. März 2017 eingeladen und um die Abgabe einer Stellungnahme gebeten.

Der DVR nimmt daher wie folgt Stellung:

#### **II. Vorbemerkungen:**

Der DVR begrüßt, dass die Reform des Fahrlehrerrechts nunmehr in Angriff genommen wird. Seit vielen Jahren wird von unterschiedlichsten Akteuren für eine solche Reform geworben. Während es für die einen um Bürokratieabbau geht und die anderen vor allem die Sicherung des Berufsstandes im Vordergrund sehen, steht für den Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) die Verbesserung der Verkehrssicherheit an erster Stelle. Denn es ist davon auszugehen, dass mit der Verbesserung der Qualität der Fahrlehrerausbildung, insbesondere hinsichtlich pädagogischer Fertigkeiten, auch eine Verbesserung der Ausbildung der Fahrschüler und Fahrschülerinnen einhergeht und damit mittelbar die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Bereits auf dem 44. Deutschen Verkehrsgerichtstag 2006 sagte der Verkehrspsychologe Dr. Bartl, einer der damaligen Referenten im Arbeitskreis IV "Reform des Fahrlehrerrechts": "Das zentrale und eigentlich einzige Ziel der durch den Staat gesetzlich vorgeschriebenen Fahrausbildung ist es, die Verkehrssicherheit

zu gewährleisten. Etwaige sonstige Ziele, wie Arbeitsplatzbeschaffung für Fahrlehrer, können nicht primärer gesetzlicher Auftrag sein. Demnach ist sicherzustellen, dass 100 Prozent der Fahrausbildung auf die Zielerreichung des sicheren Autofahrers ausgerichtet ist."

Auch auf europäischer Ebene wurden Mitte des letzten Jahrzehnts in dem EU-Projekt MERIT und Ende 2014 in dem CIECA-RUE-Projekt, neben den rechtlichen Vorgaben für die Fahrlehrerausbildung in den EU-Mitgliedsstaaten, Empfehlungen für Mindeststandards erarbeitet, die an die Zugangsvoraussetzungen zum Beruf des Fahrlehrers, an die Fahrlehrerausbildung, an die Fahrlehrerprüfung und an die Fahrlehrerfortbildung anknüpfen. Desweiteren liegt seit Ende 2014 auch ein Vorschlag für ein europäisches Rahmencurriculum für die Fahrausbildung vor. Die Bund-Länder-Arbeitsgruppe "Reform des Fahrlehrerrechts" strebte im Februar 2012 in ihrem "Eckpunktepapier" an, "bei der Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrerinnen/Fahrlehrern" (...) "eine noch stärkere Gewichtung der Verkehrspädagogik, des Umweltschutzes und des Verkehrsverhaltens" vorzunehmen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) schloss sich dem bereits im März und im April 2012 an und sah "erhebliches Reformpotential" "bei der pädagogischen Verbesserung der Qualität der Fahrlehrerausbildung".

Der damalige Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Dr. Andreas Scheuer, antwortete im Juni 2012 auf eine Frage des Mitglieds des Deutschen Bundestages, Hans-Joachim Hacker: "Die Bundesregierung war an der Erarbeitung des von der Verkehrsministerkonferenz beschlossenen Eckpunktepapiers beteiligt und beabsichtigt, die dort aufgeführten Vorschläge - soweit rechtlich möglich - für die Reform des Fahrlehrerrechts aufzugreifen." Nachdem Bundesregierung und Bundestag in der 17. Legislaturperiode das Fahrlehrerrecht nicht mehr reformiert hatte, wurde für die 18. Legislaturperiode im Koalitionsvertrag vom 14. Dezember 2013 zwischen CDU, CSU und SPD festgelegt: "Die Ausbildung der Fahranfänger wollen wir verbessern und die Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer erhöhen."

Folgerichtig hat sich in einem Beschluss auch der DVR-Vorstand, wie auch der 54. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2016, erneut für eine Reform des Fahrlehrerrechts ausgesprochen und dabei insbesondere die Erhöhung des Stellenwerts des Erwerbs pädagogischer Kompetenzen bei der Ausbildung in den Blick genommen. Insofern

wird deutlich, dass sich der vorgelegte Referentenentwurf aus Sicht des Deutschen Verkehrssicherheitsrates an Inhalt und Intention des DVR-Vorstandsbeschlusses messen lassen muss.

Nach der Vorlage der Entwürfe des Fahrlehrergesetzes und der Ausführungsverordnungen durch das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur (BMVI) im August 2016 hatte der DVR Gelegenheit, sich auf Anhörungen des BMVI im September 2016 und Februar 2017 zu den jeweiligen Entwürfen zu äußern.

### **III. Generelle Einschätzung**

Der DVR begrüßt überwiegend die vorgelegten Inhalte des Gesetzentwurfs zur Reform des Fahrlehrerrechts. Sie lassen in vielen Punkten eine Verbesserung der Qualität der Fahrlehrerausbildung und dadurch auch der Fahrschulausbildung erwarten.

Zu diesen Punkten gehören u.a.:

- die leichte Verlängerung der Dauer der Fahrlehrerausbildung von bisher zehn auf mindestens zwölf Monate und die deutliche Erhöhung des Anteils pädagogischer Inhalte in der Fahrlehrerausbildung
- die Modernisierung der Ausbildung durch die Orientierung des Curriculums der Fahrlehrerausbildung an Kompetenzstandards und die Aufnahme wichtiger Inhalte wie E-Mobilität und Fahrerassistenzsysteme in die Fahrlehrerausbildungsordnung
- die grundsätzlich vorgesehene Einführung fachlich/pädagogischer Kriterien für die Fahrschulüberwachung als Garant für die Durchsetzung der höheren pädagogischen Qualität
- die ausführlich normierten Anforderungen an Ausbildungsfahrlehrer und die Verlängerung der Dauer des Einweisungsseminars von drei auf fünf Tage und die Einführung einer Fortbildungspflicht für Ausbildungsfahrlehrer

### **IV. Kritikpunkte**

Der DVR bedauert allerdings, dass im Rahmen der Verwaltungsvereinfachung, des Bürokratieabbaus und der Erleichterung des Berufszugangs an vielen Stellen auf

klare, eindeutige und der Verkehrssicherheit dienende Regelungen verzichtet oder sinnvolle bestehende Regelungen aufgegeben wurden.

Die wichtigsten Kritikpunkte betreffen:

**zu §51 FahrIG (neu):**

Der DVR hält es für untragbar, dass für die Durchführung der **pädagogischen Fahrschulüberwachung** nicht nur keine einheitlichen, inhaltlichen Kriterien festgesetzt wurden, sondern zusätzlich ihre Umsetzung im Kabinettsbeschluss in § 51 (3) FahrIG (neu) (siehe auch Text in den Erläuterungen zur Gesetzesvorlage) von einer Muss- zu einer Soll-Vorschrift geworden ist.

Dies lässt die Einführung der pädagogischen Überwachung in vielen Bundesländern als unwahrscheinlich erscheinen und karikiert alle Beschlüsse des Koalitionsvertrages zur Erhöhung der pädagogischen Qualität der Fahrlehrerausbildung und damit auch der Fahrschulbildung. Weder kann damit die Aufrechterhaltung der pädagogischen Standards garantiert werden, noch besteht für ältere Fahrlehrer die Notwendigkeit, sich pädagogisch fortzubilden. Doch nur durch die Erhöhung der pädagogischen Qualität der Fahrausbildung wird es gelingen, die für die weitere Verbesserung der Fahranfängersicherheit notwendige Thematisierung der höheren Ebenen der Fahrausbildung wie z.B. Fahrmotive, Risikoverhalten, Selbsteinschätzung oder soziale Einflüsse umzusetzen.

Junge Menschen verunglücken i.d.R. nicht, weil Sie das Fahrzeug schlecht bedienen oder die Vorfahrtsregeln nicht kennen, sondern weil sie sich überschätzen, Verkehrssituationen falsch einschätzen und vor allem den Einfluss persönlicher und äußerer Faktoren, z.B. von Emotionen, Ablenkung oder sozialem Druck unterschätzen.

Mit dem Verzicht auf eine klar geregelte pädagogische Fahrschulüberwachung wird die Chance vertan, die Bearbeitung dieser Problembereiche mit modernen pädagogischen Methoden flächendeckend zu garantieren.

Der DVR fordert daher eine Überarbeitung der geplanten Regelungen und die Einführung einer wirklich verpflichtenden pädagogischen Fahrschulüberwachung, der klare und einheitliche inhaltliche Kriterien für die Beurteilung der pädagogischen Qualität und der Ausbildung der Überwacher zu Grunde liegen müssen.

### **zu §12 FahrIG (neu):**

Der Wegfall der **Arbeitszeitbeschränkung nach der 495 Minuten Regel** birgt für selbstständige und unter wirtschaftlichem Druck stehende Fahrlehrer ein erhebliches Missbrauchspotential zur Ausdehnung der eigenen Arbeitszeit.

Übermüdete und erschöpfte Fahrlehrer dienen kaum der Qualität der Fahrausbildung und stellen eine Gefahr für die Verkehrssicherheit dar. Hier sollte wie zuvor und in anderen Branchen üblich eine sowohl für Angestellte als auch Selbstständige gültige Regelung bestehen, die den einzelnen Fahrlehrer vor Selbstüberschätzung schützt.

### **zu § 2 Abs.1 Nr.5 FahrIG (neu):**

Im Vorstandsbeschluss vom Januar 2016 befürwortet der DVR die ursprünglich geplante Anhebung der Zugangsvoraussetzung für die Fahrlehrerausbildung auf den **mittleren Schulabschluss** in Verbindung mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung. Damit bestünde die Möglichkeit, die Wertigkeit des Fahrlehrerberufes und ihre Wahrnehmung zu erhöhen und die Voraussetzungen der Bewerber für die Bewältigung der höheren pädagogischen Anforderungen zu verbessern.

Die Forderung nach einer Zugangsvoraussetzung "Mittlerer Schulabschluss" deckt sich im Übrigen mit der Empfehlung der Gutachter Brünken, Leutner und Sturzbecher zur "Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland". Das Beibehalten des Hauptschulabschlusses "(...), stünde im Kontrast zur angestrebten Aufwertung der Ausbildung im Sinne des Deutschen Qualifikationsrahmens. Die Gutachter erachten es daher als wünschenswert und geboten, die Zugangsvoraussetzungen für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis mindestens auf einen Mittleren Schulabschluss zusammen mit einer abgeschlossenen - möglichst inhaltlich einschlägigen - Berufsausbildung oder alternativ dazu auf die (Fach-)Hochschulreife anzustreben." Nach den intensiven Diskussionen der letzten Jahre bedauert der DVR, dass trotz des Expertenrates auf den "Mittleren Schulabschluss" als Zugangsvoraussetzung und die Einführung von Eignungstests für Ausnahmefälle im vorliegenden Referentenentwurf nun doch verzichtet und am Hauptschul-Abschluss plus abgeschlossener Berufsausbildung als Voraussetzung festgehalten wird. Vor dem Hintergrund, dass sich die geplante Fahrlehrerausbildung zielführend an den von der Kultusminister-Konferenz (KMK) empfohlenen Standards der

Lehrerbildung orientiert, sollte der Referentenentwurf hier noch nachgebessert werden, um eine inhaltlich-sachliche Stimmigkeit zu erreichen.

**zu § 2 Abs.1 Nr.6 FahrIG (neu):**

Nach derzeit geltendem Recht haben Bewerber um eine Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE neben dem Besitz der Fahrerlaubnisklasse BE zusätzlich den Besitz der **Fahrerlaubnisklassen A2 und CE** nachzuweisen. Diese Zugangsvoraussetzung soll nunmehr abgeschafft werden. Zur Begründung wird ausgeführt, dass die angehenden Fahrlehrer "um den Zeitaufwand und die Sachkosten entlastet" werden sollen, die der Erwerb dieser Fahrerlaubnisse bisher verursacht habe. Diese Begründung ist zwar verständlich, aber ausschließlich auf den Kostenaspekt fokussiert und lässt aus Sicht der Verkehrssicherheit völlig außer Acht, welche Auswirkungen ein Wegfall dieser Zugangsvoraussetzung auf die fachliche Kompetenz zukünftiger Fahrlehrer hat.

Nach Ansicht des DVR sind erhebliche praktische Fahrerfahrungen in verschiedenen Fahrzeugklassen Voraussetzung für eine ausgeprägte Fähigkeit für den Perspektivwechsel im Straßenverkehr und seine Vermittlung an den Fahrschüler. Der Wegfall dieser Zugangsvoraussetzung ist umso gefährlicher, als dass keine der im Vorfeld der Reform und im Gutachten von Brünken, Leutner & Sturzbecher angesprochenen **Kompensationsmaßnahmen**, wie z.B. praktische Fahrstunden oder Hospitationen oder auch der vorherige Besitz der Klasse A1, im aktuellen Entwurf enthalten sind. Es ist nicht sicherheitsfördernd, Besonderheiten im Verkehrsverhalten anderer Fahrzeugklassen nur vom "Hören-Sagen" her vermitteln zu können.

Diese Maßnahmen sind jedoch weder im Gesetzentwurf noch in den Verordnungen und dem Rahmenlehrplan aufgeführt. Der DVR lehnt daher den Wegfall des Besitzes der Fahrerlaubnisklassen A2 und CE als Voraussetzung für die Erlangung der Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE ab, solange nicht mindestens Kompensationsmöglichkeiten zur Erlangung von Fahrerfahrung mit diesen Kraftfahrzeugen geschaffen werden.

**zu § 2 Abs.2 FahrIG (neu):**

In Abs. 2 wird die Möglichkeit eröffnet, auf die in Abs. 1 Nr. 7 beschriebene Notwendigkeit des **zweijährigen Besitzes der Klasse CE zum Erwerb der**

**Fahrlehrerlaubnis in dieser Klasse** zu verzichten, wenn eine **Zusatzausbildung**, die 60 Fahrstunden à 45 Minuten umfasst, auf solchen Kraftfahrzeugen absolviert wird. Die Zusatzausbildung kann nach Auffassung des DVR nur ein Ersatz für fehlende Fahrpraxis sein, wenn ihre Qualität durch geeignete Regelungen gesichert wird. Damit dies inhaltlich vertretbar ist, muss ein bundesweit einheitliches Curriculum eingeführt werden, dessen Befolgung durch die Überwachungsbehörden nachprüfbar sein muss.

#### **zu § 7 FahrIG (neu):**

Parallel zur Verlängerung der Dauer der Ausbildungszeit für die Fahrlehrerlaubnisklasse BE wäre auch eine Verlängerung der **Dauer der Fahrlehrerausbildung für den Erwerb der Fahrerlaubnis der Fahrerlaubnisklasse A** von derzeit einem Monat wünschenswert gewesen. Dies würde die dringend nötige Vermittlung von mehr fahrpraktischen und pädagogischen Ausbildungsinhalten auf dem Motorrad ermöglichen. In diesem Zusammenhang muss aus Sicht des DVR leider auch bemängelt werden, dass nach wie vor **keine Lehrproben** für die Prüfung zur Erlangung der Fahrlehrerlaubnis Klasse A vorgesehen sind. Die Lehre im Bereich Motorrad unterscheidet sich jedoch durch das Lehren vom zweiten Fahrzeug aus, die größere Bedeutung von komplexen Bewegungsabläufen, mentalen Modellen zur Erfassung von fahrphysikalischen Zusammenhängen und Verkehrssituationen oder Handlungsdemonstrationen durch den Fahrlehrer entscheidend von der üblichen Tätigkeit auf dem Beifahrersitz.

#### **zu § 35 FahrIG (neu):**

Der DVR begrüßt die in § 35 Abs. 1 Nr. 3 FahrIG vorgesehene Verlängerung der Dauer des Einweisungsseminars für **Ausbildungsfahrlehrer** als Beitrag zur Verbesserung der Qualität der Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule. Der **Verzicht auf eine Prüfung** zum Abschluss des Einweisungslehrgangs wird hingegen als kritisch angesehen.

#### **zu § 27 FahrIG (neu):**

In § 27 Abs. 2 FahrIG ist die **Begrenzung der Zweigstellenanzahl** mit der Einschränkung aufgehoben worden, dass sichergestellt sein muss, dass der verantwortliche Leiter oder der Inhaber der Fahrschule seinen Pflichten nach § 29

FahrlG nachkommen kann. Dies muss nach Meinung des DVR durch geeignete Maßnahmen sichergestellt und überprüfbar gestaltet werden.

#### **Zu § 53 FahrlG (neu):**

Die **Befreiung nicht aktiv tätiger Fahrlehrer von der Fortbildungspflicht** ist zu hinterfragen. Diese könnte dazu führen, dass Fahrlehrer mit nicht aktuellem Wissen und veralteten Methoden wieder in das Unterrichten einsteigen. Dies ist zwar nach heutigem Stand durch die inhaltliche und qualitative Beliebigkeit der Fortbildungen auch möglich, aber durch die durchgehende Fortbildungspflicht weniger wahrscheinlich.

#### **V. Schlussbemerkung**

Der DVR ist überzeugt, dass nicht zuletzt durch die gute Einbeziehung der Verbände durch das BMVI eine in vielen Punkten positiv wirkende Reform der Fahrlehrerrechts auf den Weg gebracht werden konnte. Es ist jedoch zu bedauern, dass das Ziel der Erhöhung der pädagogischen Qualität der Fahrlehrerausbildung, insbesondere im Bereich der unverzichtbaren Überwachung, nicht konsequent bis zum Ende umgesetzt wurde. Untragbar findet der DVR, dass für die Durchführung der **pädagogischen Fahrschulüberwachung** nicht nur keine einheitlichen, inhaltlichen Kriterien festgesetzt wurden, sondern zusätzlich ihre Umsetzung im Kabinettsbeschluss in § 51 (3) FahrlG (neu) von einer Muss- zu einer Soll-Vorschrift geworden ist.

# Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.



Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung zum Gesetz über das Fahrlehrerwesen und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften – Drucksache 18/10937  
Schreiben vom 23.02.2017  
Aktenzeichen: PA 15/

Grundsätzliches:

Die Bundesvereinigung begrüßt die Reform des Fahrlehrergesetzes und ist mit Ausnahme ganz weniger Regelungen einverstanden und stimmt dieser ausdrücklich zu.

## **Zu § 1 Erfordernis und Inhalt der Fahrlehrerlaubnis**

Ganz besonders begrüßen wir die Klarstellung, dass eine Fahrlehrertätigkeit nur in einer abhängigen Beschäftigung ausgeübt werden kann, um die gesetzlichen Pflichten sicher erfüllen zu können und nicht ein ungerechtes, zweigeteiltes Berufsrecht einzuführen.

## **Zu § 2 Voraussetzungen der Fahrlehrerlaubnis**

Wir haben zur Kenntnis genommen, dass es der politische Wille ist, als Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf, nicht mehr die der Fahrerlaubnisklasse A2 und CE zu fordern. Um aber den Anspruch auf höhere pädagogische Qualität/Kompetenz erfüllen zu können, sollte in § 2 Nummer 5 eine Formulierung gefunden werden, die sicherstellt, dass der Bewerber mindestens eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach einem Schulabschluss, **der dem mittleren Bildungsabschluss entspricht** und oder eine gleichwertige Vorbildung besitzt.

## **Zu § 7 Fahrlehrerausbildung**

Die Dauer der Fahrlehrerausbildung ist im Entwurf der Neufassung der Fahrlehrerausbildungsordnung von bisher 900 auf 1.000 Stunden angehoben worden. Damit wurde unserer Forderung um den Kompetenzbereich „Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren“ entsprochen. Aus diesem Grund halten wir eine entsprechende Anpassung im § 7 Absatz 3 Nummer 1 für erforderlich.

Unser Vorschlag:

Absatz 3

Die Dauer der in § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 bezeichneten Ausbildung für die Bewerber

1. für die Fahrlehrerlaubnis der Fahrlehrerlaubnisklasse BE beträgt **mindestens 1.000 Stunden** (statt bisher 12 Monate)....

Einer in der Diskussion stehenden Forderung, die Fahrlehrerausbildung evtl. auch be-

rufsbegleitend absolvieren zu können, stimmen wir für die Klasse BE auf keinen Fall zu. Selbst in den Erweiterungsklassen muss kritisch geprüft werden, ob sich solche Ausbildungsvarianten bei der geringeren Nachfrage, insbesondere im CE- und DE-Bereich, überhaupt organisieren lassen.

### **Zu § 11 Geistige und körperliche Eignung**

Wir halten es für völlig überzogen, alle fünf Jahre wiederkehrend die Eignung nach § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 zu verlangen, sofern sie nur in den Klassen BE und A ausbilden. Diese Forderung sollte allenfalls als einmalige Zugangsvoraussetzung gestellt werden. Den Verwaltungsbehörden könnte aber eine Ermächtigung eingeräumt werden bei berechtigten Zweifeln an der Eignung, einen angemessenen Eignungsnachweis entsprechend der Ausbildungsberechtigung verlangen zu können. Bei Eignungszweifeln kann sie auf Erkenntnisse bei Abwicklung der Führerscheinanträge und auch auf die regelmäßig erstellten Fahrschul-Überwachungsprotokolle zurückgreifen.

Unser Vorschlag würde eine ganz erhebliche Verwaltungsvereinfachung und eine nicht unerhebliche Kostenentlastung der Fahrlehrer ermöglichen.

### **Zu § 13 Ruhen und Erlöschen der Fahrerlaubnis [...] Abs. 2**

#### **§ 13 Abs. 2 Änderungsvorschlag:**

*„Die Fahrerlaubnis ruht, wenn der Inhaber einer Fahrerlaubnis nicht innerhalb der in § 11 genannten Frist der nach Landesrecht zuständigen Behörden die dort genannten Unterlagen vorlegt. Die Fahrerlaubnis der Klasse CE ruht außerdem, längstens bis zu einer Dauer von einem Jahr nach Ablauf der Fahrerlaubnis der Klasse CE, bis der Nachweis der Fahrerlaubnis der Klasse CE innerhalb der Jahresfrist gegenüber der nach Landesrecht zuständigen Behörden erfolgt. Nach Ablauf dieser Frist erlischt die Fahrerlaubnis der Klasse CE. Dies gilt entsprechend für Inhaber der Fahrerlaubnisklasse DE.“*

#### **Begründung**

Im Hinblick, insbesondere auf die unterschiedliche Handhabung zu § 24 Abs. 1 Nr. 2 FeV und den hierzu ergangenen unterschiedlichen Rechtsprechungen, ist für den Inhaber der Fahrerlaubnisklasse CE ein zeitlich nicht absehbares Erteilungsverfahren notwendig. In der Praxis hat sich gezeigt, dass diese Verfahren, die sodann zur Verlängerung bzw. Wiedererteilung führen, regelmäßig einen Zeitraum von sechs bis zwölf Monaten beanspruchen können. Dies gilt insbesondere für die seitens der nach Landesrecht zuständigen Behörden zum Teil geforderten besonderen Praxisnachweise der Fahrerlaubnisklasse CE. Damit wird sichergestellt, dass zum einen eine Ausbildung nicht erfolgen darf, aber zum anderen der Inhaber der Fahrerlaubnisklasse CE hinsichtlich seiner Fahrerlaubnis nicht der Verfahrensdauer der nach Landesrecht zuständigen Behörde unterliegt.

Um ein Ende dieses Ruhenszeitraums zu verdeutlichen, ist eine Jahresfrist notwendig.

## **1. Folgeänderung in § 13 Abs. 3**

Mit der vorgeschlagenen Änderung von § 13 Abs. 2 wird auch § 13 Abs. 3 in der bisherigen Fassung unverändert bleiben. Die dort angehängten Sätze 2 und 3 sind deshalb ersatzlos zu streichen, da die Regelung in § 13 Abs. 2 aufgenommen ist.

## **2. Folgeänderung in § 15 Erteilung einer neuen Fahrlehrerlaubnis neuer Abs. 3**

### **Zu § 27 Zweigstellen**

Zur Begrenzung von Zweigstellen haben wir folgenden Vorschlag erarbeitet:

Weitere Zweigstellen sind nur dann zuzulassen, wenn

1. in den bisherigen Betriebsstätten durch die Fahrschulüberwachung keine wesentlichen Beanstandungen festgestellt wurden,
2. ein Fahrschulinhaber/verantwortliche Leitung nicht mehr als 10 hauptberuflich angestellte Fahrlehrer zu beaufsichtigen, anzuleiten und zu überwachen hat,
3. in dem Betrieb mit allen Zweigstellen nicht mehr als 1.000 Fahrschüler pro Jahr ausgebildet werden,
4. durch die räumliche Entfernung der Betriebsstellen sichergestellt ist, dass alle Betriebsstellen täglich mit einem Kraftfahrzeug erreicht werden können, damit alle gesetzlichen Anforderungen an die verantwortliche Leitung nach § 29 FahrIG erfüllt werden können.

### **Zu § 53 Fortbildung [...] 3. Letzter Satz: Die Frist für die nächste Fortbildung beginnt mit dem Ablauf der letzten Fortbildungsfrist.**

Die Fristenregelung für alle wiederkehrenden Fortbildungsverpflichtungen muss so geregelt werden, dass sie kalenderjährlich und nicht stichtaggenau zu erfolgen hat. Dies ist einerseits für die Fahrlehrer, aber auch für die zuständigen Verwaltungsbehörden, eine erhebliche Erleichterung. Andernfalls entstehen bei den Verwaltungsbehörden je Fahrlehrer und je Erlaubnis völlig unterschiedliche über das ganze Jahr verteilte Kontrolltermine.

Abschließend dürfen wir noch feststellen, dass wir uns eine für ganz Deutschland einheitlichere Fahrschulüberwachung gewünscht hätten. Damit hätte man auch die Chance gehabt (z. B. mit einer Überwachungs- und Sanktionsverordnung), mit einheitlichen Korrekturmöglichkeiten und Sanktionen länderübergreifend und einheitlicher zu verfahren, ohne in die Länderkompetenz einzugreifen.

Gerhard von Bressendorf  
Vorsitzender

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.  
Alboinstr. 56  
12103 Berlin  
Telefon +49 30 7 43 06 57 60  
Fax +49 30 7 43 06 57 69  
E-Mail [info@bvf-deutschland.de](mailto:info@bvf-deutschland.de)

06.03.2017

**Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes über das Fahrlehrerwesen und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (Drucksache 18/10937 vom 23.01.2017)**

Abgesehen von wichtigen allgemeinen Veränderungen im Fahrschulwesen fehlt dem Entwurf die nötige Dynamik, die dazu führt, den Beitrag des Fahrlehrerwesens zur Verkehrssicherheit zu optimieren. Das entspricht dem Ziel unter I im allgemeinen Teil der Begründung auf Seite 74 des Entwurfs.

Der Gesetzentwurf macht den Eindruck, als würden nun alle Fahrlehrer und gleichen Bedingungen das gleiche tun. Wenn alle das gleiche tun, heißt das aber nicht, daß alle das richtige tun. Das Richtige wäre z.B. das, was der Verkehrssicherheit der „besonders gefährdeten Fahranfänger“ (s.S. 74) dient.

Um das herauszufinden, wäre eine Evaluation der Fahrausbildung wie bei der Seminarerlaubnis zur Durchführung von Aufbau Seminaren (§45ff.) und bei den Voraussetzungen für die Durchführung von Einweisungslehrgängen (§47ff) hilfreich. Dort ist auch eine Evaluierung der Einweisungslehrgänge etc. vorgesehen (§49).

So könnte eine Evaluierung der Fahrausbildung erfolgen, um so Verbesserungen der Fahrausbildung theoretisch und praktisch zu erreichen.

Der Verfasser hat zudem den Eindruck, daß die Motivation in der Fahrlehrerschaft zur inhaltlichen Verbesserung der Fahrausbildung vorhanden ist. Das haben Erfahrungsberichte zur erfolgreichen Optimierung der Fahrausbildung in einer Vortragsreihe der DLR 2016 in Braunschweig gezeigt und auch Diskussionsbeiträge des Arbeitskreises Fahrlehrer beim Verkehrsgerichtstag 2016 in Goslar. Auch die Fachwerkstatt Fahrausbildung in der BAST war eine Veranstaltungsreihe mit vielen Beiträgen zur inhaltlichen Entwicklung der Fahrausbildung.

Hann. Münden, 07.03.2017

Dr. Karl-Friedrich Voss  
Vorsitzender des Bundesverbandes Niedergelassener Verkehrspsychologen  
(bnv.de)