



International Road Safety Association e. V.

BRANCHENREPORT

FAHRSCHULE 2018



Jörg-Michael Satz
Präsident der MOVING, Berlin

Vorwort

Der professionellen Fahrausbildung kommt in der Gesellschaft eine besondere Rolle zu, denn sie leistet einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Verfolgt man das Ziel „Vision Zero“, also Null Verkehrstote auf unseren Straßen, dann müssen vor allem auch die Akteure, insbesondere die Fahrzeugführer, rücksichtsvoll und sicher im Verkehr unterwegs sein. Deshalb ist eine pädagogisch fundierte, professionelle Fahrausbildung unabdingbar für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr.

MOVING hat mit dem Branchenreport 2016 erstmals eine Übersicht über die Situation der Fahrschulbranche in Deutschland vorgelegt. Themen wie der deutschlandweite Mangel an Fahrlehrern und die wirtschaftliche Situation von Fahrschulen konnten mit umfassenden Daten dargestellt und analysiert werden. Gefühlte Trends konnten erstmals mit Zahlenmaterial belegt werden. Neues Datenmaterial ermöglicht nun eine umfassende Aktualisierung.

Die hier folgenden Auswertungen beziehen sich im Wesentlichen auf folgende Daten:

- Daten vom Statistischen Bundesamt über die unternehmerische Tätigkeit von Fahrschulen (jährliche Umsatzsteuerstatistik und alle vier Jahre Kostenstrukturanalyse)
- Daten des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA), die ein Register über Fahrlehrer führen sowie über Führerscheine
- Daten über die Berufsgruppe der Fahrlehrer aus der Arbeitslosenstatistik und Entgeltstatistik der Bundesagentur für Arbeit (BA)
- Ergebnisse der repräsentativen halbjährlichen Befragung von Fahrschulen über ihre wirtschaftliche Situation und andere Themen (MOVING Fahrschul-Klima-Index)
- Ergebnisse einer ersten repräsentativen Befragung von Fahrschülern und ehemaligen Fahrschülern über die Wahl der Fahrschule und die Zufriedenheit mit der Ausbildung, initiiert von MOVING.

Am 1. Januar 2018 ist die Neufassung des Fahrlehrergesetzes in Kraft getreten. Die Reform stärkt die professionelle Fahrausbildung und ihre Akteure, die Fahrlehrer. Fahrschulen können durch die Reform leichter Kooperationen eingehen und haben auch die Möglichkeit, größere Unternehmenseinheiten durch die neue Zweigstellenregelung betriebswirtschaftlich und organisatorisch besser zu führen.

Viele Neuerungen sollen vor allem dem Mangel an geeignetem Fahrschulpersonal entgegenwirken und die wirtschaftliche Situation von Fahrschulunternehmen verbessern. Insbesondere erhofft sich die Branche eine steigende Nachfrage bei der Ausbildung zum Fahrlehrer. Denn schon heute geht es vielerorts nicht mehr nur um den Kampf um Fahrschüler, sondern auch darum, gutes Personal zu finden. Der Fahrlehrermangel hat bereits zu einer Erhöhung der Löhne um 6 % innerhalb eines halben Jahres geführt. Ob die Reform den Fahrlehrermangel reduzieren kann, werden wir in den kommenden Jahren sehen.

Trotz der Reform war die Bundestagswahl 2017 für uns Anlass, einige Forderungen an die Politik zu formulieren. Die Rolle der Fahrschulen sollte gestärkt werden, vor allem durch eine Steigerung der Attraktivität des Fahrlehrerberufs. Ebenso fordern wir eine Weiterbildungspflicht für alle Verkehrsteilnehmer, mit dem Ziel, diese für die ständigen Neuerungen im Bereich Verkehrsrecht, Technologie und Gefahreinschätzung zu sensibilisieren. Gerade Themen wie Schulungen im Umgang mit Fahrerassistenzsystemen haben enormes Potenzial bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Fahrschulen können einen wichtigen Beitrag bei der Erreichung von Klimazielen leisten. Die Anschaffung von Elektrofahrzeugen sowie von Fahrtrainern sollte für Fahrschulen attraktiver werden. Hierbei könnten spezielle Förderprogramme helfen. Die Automatikregelung muss reformiert werden, um eine Ausbildung auf Automatikfahrzeugen für Fahrschüler interessanter zu machen. Auch sollte es Unterstützung bei der Weiterbildung des kraftstoffsparenden Fahrens sowie eine Förderung zur Verbreitung von alternativen Antriebsformen geben.

Nach der Reform des Fahrlehrergesetzes ist nun auch eine Überarbeitung der Fahrschulerausbildungsordnung nötig, um diese zeitgemäßer zu gestalten und an aktuelle Anforderungen anzupassen. Und im Bereich Berufskraftfahrer wartet die Branche immer noch auf das zentrale Register der Ausbildungsstätten zur digitalen Erfassung der Weiterbildungen, welches bei der Bekämpfung von illegalen Bescheinigungen helfen soll. Da die Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung auch ein europäisches Anliegen ist, wird es hoffentlich eine europäische Initiative zu diesem Fragenkomplex geben.

Um die wirtschaftliche Situation von Fahrschulen zu verbessern, muss man sich auch mit aktuellen Veränderungen der Rahmenbedingungen auseinandersetzen. Fahrverbote von Dieselfahrzeugen, aber auch der Dieselskandal und schwankende Kraftstoffpreise haben einen Einfluss auf die unternehmerische Tätigkeit von Fahrschulen. Hier ist die Politik gefragt, Unterstützung und gegebenenfalls machbare Übergangslösungen für Fahrschulen zu erarbeiten und zu realisieren.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen



Jörg-Michael Satz

*Präsident
MOVING
International Road Safety Association e. V.*

ZUSAMMENFASSUNG

Zusammenfassung

Die Branche ist nach wie vor gekennzeichnet durch sehr kleine und durch mittelgroße Unternehmen. Die Hälfte der umsatzsteuerpflichtigen Fahrschulunternehmen in Deutschland erwirtschaftet einen Umsatz von weniger als 100.000 Euro netto im Jahr. Der größte Teil der Fahrschulen sind Einzelunternehmen.

Im Bundesdurchschnitt hat jede Fahrschule für die Ausbildung etwa vier Pkw, fünf Motorräder und einen Lkw. Die Pkw sind ca. zwei Jahre alt und überwiegend geleast. Ein Fünftel der Fahrschulen nutzen zur Unterstützung der Ausbildung bereits Fahrsimulatoren. Elektrofahrzeuge werden überwiegend positiv gesehen, die meisten Fahrschulen sind für den Wegfall der Automatikbeschränkung und würden Elektrofahrzeuge in der Ausbildung einsetzen.

Die Anzahl der Fahrschulen sinkt bei gleichzeitig steigendem Branchenumsatz und steigendem durchschnittlichen Umsatz pro Unternehmen. Allerdings sind auch die Kosten gestiegen, so dass der Gewinn in der Branche insgesamt in vier Jahren um 6 % gesunken ist. Das heißt aber nicht, dass auch der Gewinn aller Unternehmen gesunken ist. Einige, vor allem große Unternehmen sind stark gewachsen und haben auch entsprechend ihren Gewinn steigern können. Der Wettbewerbsdruck entspannt sich leicht. Viele Fahrschulinhaber suchen altersbedingt einen Nachfolger.

Die Gesamtaufwendungen der Branche unterteilen sich in knapp 40 % Personalaufwendungen und ca. 60 % Sachaufwendungen. Die Sachaufwendungen der Branche sind von 2010 zu 2014 um fast 50 % gestiegen. Größte Kostentreiber sind Kosten für Treibstoffe und sonstige Kosten.

Die Zahl der Fahrlehrer mit gültigem Fahrlehrerschein sinkt seit Jahren, das Durchschnittsalter liegt heute bei

über 53 Jahren und wird weiter steigen. Der Frauenanteil liegt unter 10 %, steigt jedoch leicht. Die Zahl der angestellten Fahrlehrer nimmt zu, genauso wie das Lohnniveau, das überdurchschnittlich gestiegen ist, aber unter dem deutschen Durchschnitt bleibt. Den höchsten Stundenlohn erhalten Fahrlehrer in Süddeutschland.

In der Statistik der Arbeitsagentur sind erheblich mehr offene Stellen als arbeitslose Fahrlehrer registriert und ausgeschriebene offene Stellen bleiben immer länger unbesetzt, was den Beruf zu einem Mangelberuf macht. Es gibt jedoch deutliche regionale Unterschiede. Der Fahrlehrermangel ist eine der größten Herausforderungen der Branche. Positiv ist, dass die Zahl der Fahrlehreranwärter leicht steigt. Den größten Beitrag zur Finanzierung der Fahrlehrerausbildungen trägt die Bundesagentur für Arbeit.

Die Nachfrage nach Führerscheinausbildungen ist in der letzten Zeit leicht gestiegen, obwohl aufgrund des demografischen Wandels zukünftig mit sinkenden Fahrschülerzahlen zu rechnen ist. Auch Lkw- und Busausbildungen steigen, decken aber noch nicht den Bedarf des Marktes nach Fahrern. Die Preise für Fahrstunden und Führerscheinausbildungen sind ebenfalls leicht gestiegen, nicht zuletzt aufgrund der steigenden Gehälter der angestellten Fahrlehrer. Ein Pkw-Führerschein kostet im Durchschnitt 1.903 Euro.

Ab 2018 gelten zahlreiche Neuerungen, u. a. wurde die Fahrlehrerausbildung reformiert und die wirtschaftlichen Freiheiten von Fahrschulen gestärkt. Viele Fahrschulen sehen die Reform positiv und wollen die neuen Möglichkeiten (Kooperationen, Eröffnung weiterer Zweigstellen) nutzen.

STECKBRIEF DER BRANCHE

Steckbrief der Branche

Umsatz (Umsatzsteuerstatistik)	Umsatz der Branche	Umsatz pro Unternehmen
	1,925 Mrd. Euro	168.785 Euro

Anzahl der Fahr- und Flugschulen (Umsatzsteuerstatistik & eigene Hochrechnung)	
2015: 11.407	voraus. 2017: 11.200

	Branchen- hochrech- nung 2014	Branchen- hochrech- nung 2017	Veränderung von 2014 zu 2017 in %
Inhaber ^{*(0)}	~ 11.500	~ 10.600	- 8 %
angestellte Fahrlehrer ^{*(1)}	~ 21.000	~ 23.500	+ 12 %
davon sozial- versicherungs- pflichtig Beschäftigte ^{*(1)}	~ 14.300	~ 16.700	+ 17 %
davon geringfügig Beschäftigte ^{*(1)}	~ 6.700	~ 6.800	+ 1,5 %
freiberufliche Fahrlehrer ^{*(2),**}	X	~ 850	X
Bürokräfte und Andere ^{*(2),**}	~ 6200	~ 8.000	+ 29 %
Insgesamt	~ 39.000	~ 43.000	+ 10 %

Fahrschulfahrzeuge je Unternehmen (MOVING Fahrschul-Klima-Index 07/2017)	Branchenhochrechnung (Eigene Hochrechnung)
Motorräder: 4,7	ca. 50.000
Pkw: 3,6	ca. 38.000
LKW (ohne Miete): 0,7	ca. 7.500
Gesamt: 9	ca. 95.500

Fahrlehrer	(Kraftfahrt-Bundesamt & eigene Hochrechnung)
Anzahl registrierter Personen (unter 74 Jahren) 2017:	44.610
Durchschnittsalter:	53,3 Jahre
Anteil über 60 Jahre:	33 %
Frauenanteil:	9,2 %

Anzahl an Schülern pro Fahrschule 2018 (MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018 / in Klammern 2017)
Ø 129,3 (Ø 88,5)

Daten zur Ausbildung Pkw (B) (MOVING Fahrschul-Klima-Index 07/2017)	Anzahl Ausbildungen 2016 (Kraftfahrt-Bundesamt)
durchschnittliche Dauer: 4,4 Monate	bestandene B-Erstprüfungen: ca. 735.000
Anzahl an Fahrstunden bis zur Prüfung: 30	nicht bestandene B-Erstprüfungen: ca. 229.000
Kilometer pro Fahrstunde: 25	zusammen: ca. 964.000
750 km/Prüfung x 964.000 Prüfungen	gefahrte km für B-Prüfungen: ca. 723.000.000 km

^{*(0)} Quelle: eigene Annahme angelehnt an Umsatzsteuerstatistik 2015, Statistisches Bundesamt Wiesbaden 2017

^{*(1)} Quelle: Zentraler Statistikservice der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg 2017

^{*(2)} Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018

** Angaben basieren auf gewichteten Daten (Grundlage hierfür ist die Umsatzsteuerstatistik)

INHALT

Vorwort	2
Zusammenfassung	4
Steckbrief der Branche	5
Inhalt	6
Einleitung	8
Allgemeine Branchendaten	9
Unternehmensdaten	11
Unternehmensdaten nach Umsatzgrößenklassen	13
Umsatzsteuerbefreiung	15
Gewinn	16
Kosten	18
Sachaufwendungen	19
Verbraucherpreise	20
Rechtsform	21
Personal	23
Interessenvertretung	27

INHALT

Wettbewerbsdruck	28
Fahrlehrermangel	29
Ausbildungszahlen der Ausbildungsstätten	35
Förderungen durch die Bundesagentur für Arbeit	36
Unternehmensnachfolge in Fahrschulen	37
Nachfrage	38
Preise	43
Fahrschülerausbildung	44
Ergebnisse einer Fahrschülerbefragung	45
Elektromobilität	47
Fahrsimulatoren	49
Fuhrpark	50
Neues Fahrlehrerrecht	51
Zukunftsperspektiven	56
Neue Geschäftsfelder	57
Wichtige Adressen	58

HARDFACTS

- » 18-24-Jährige haben das höchste Unfallrisiko.
- » Auch andere Altersgruppen sind gefährdet und könnten von Schulungen durch Fahrlehrer profitieren.

Einleitung

Fahrschulen spielen eine wichtige Rolle bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit. Die Unfallzahlen der Fahrerfänger zeigen, dass Verkehrsteilnehmer im Alter zwischen 18 und 24 Jahren das mit Abstand höchste Unfallrisiko im Straßenverkehr haben.

Obwohl nur 7,7 % der Bevölkerung zwischen 18 und 24 Jahre alt sind, waren 2016 13,6 % der im Straßenverkehr Getöteten und 16,5 % der Verletzten in dieser Altersgruppe.¹ Diese Altersgruppe ist also überproportional, zum Teil sogar doppelt so häufig, bei den im Straßenverkehr Getöteten und Verletzten vertreten. Die meisten jungen Ver-

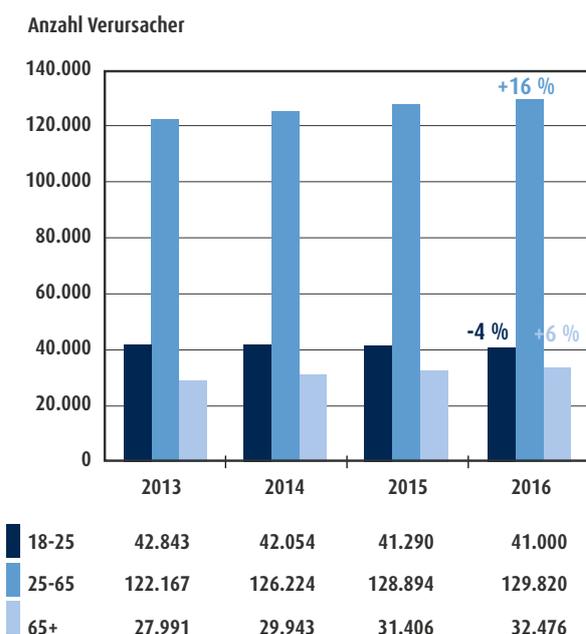
kehrstoten (64,4 %) kamen in einem Pkw und ein Fünftel (20,5 %) auf einem Motorrad² ums Leben. Von den als Pkw-Insassen Getöteten waren fast 75 % männlich. Die Zahl der Verunglückten sinkt jedoch seit Jahren. Gegenüber 2015 gab es 8 % weniger Verkehrstote in dieser Altersgruppe.

Diese Zahlen verdeutlichen die Bedeutung einer professionellen Fahrausbildung. Nur wer eine umfassende und an individuelle Bedürfnisse angepasste Fahrausbildung absolviert hat, kann später ein rücksichtsvoller, sicherer Verkehrsteilnehmer werden. Neben der Fahrerfahrung, die ein Fahrer erst im Laufe der Fahrpraxis erwirbt, sind die Grundlagen, die in der Fahrschule vermittelt werden, von großer Bedeutung.

Auch andere Altersgruppen sind auffällig oft in der Unfallstatistik vertreten, so die Altersgruppe der Senioren. Personen ab 65 Jahre bilden eine wachsende Bevölkerungsgruppe, haben aber im Vergleich zu ihrem Bevölkerungsanteil eine unterproportionale Unfallbeteiligung. Allerdings waren fast ein Drittel der im Straßenverkehr getöteten Personen über 65 Jahre alt und das Risiko dieser Personen im Pkw oder als Fahrradfahrer zu verunglücken, ist in den letzten Jahren gestiegen.

Eine weitere gefährdete Gruppe sind die Motorradfahrer zwischen 45 und 55 Jahren, die nach Jahren wieder auf ein Motorrad steigen und sich dabei oft überschätzen. Diese Gruppe, genau wie die Senioren, könnte von speziellen Schulungen für Führerscheinbesitzer profitieren. Auch hier könnten Fahrschulen eine wichtige Rolle spielen, denn Fahrlehrer haben die nötige Ausbildung, Erfahrung, Fahrpraxis und meist auch das nötige Alter, um von diesen Gruppen als Lehrer ernst genommen und akzeptiert zu werden.

Verursacher von Unfällen mit Personenschaden (Pkw) nach Altersgruppen



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017

¹ Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 2017

² Kraftrad mit amtlichem Kennzeichen

ALLGEMEINE BRANCHENDATEN

Allgemeine Branchendaten

Die Umsatzsteuerstatistik des Statistischen Bundesamtes³ weist jährlich die Anzahl und den Umsatz der steuerpflichtigen Fahrschulen aus – allerdings zusammen mit den Flugschulen, die etwa 5 % der Unternehmen ausmachen und im Weiteren hier vernachlässigt werden. Trotzdem bieten die Daten einen guten Richtwert für die Fahrschulbranche. Der gesamte Umsatz der Branche ist 2015⁴ im Vergleich zu 2014 von 1,861 Mrd. Euro auf 1,925 Mrd. Euro gestiegen. Das ist ein Anstieg um 3,4 %. Damit ist der Umsatz der Branche im zweiten Jahr in Folge gestiegen⁵. Die Fahrschulbranche erwirtschaftet etwa so viel Umsatz wie der Einzelhandel mit Spielwaren oder Call Center. Für die Zukunft wird mit weiter steigendem Umsatz gerechnet.

Die tatsächliche Anzahl der Fahrschulen in Deutschland lässt sich leider nicht genau ermitteln, da sie nicht zentral erfasst werden und nicht alle Bundesländer diese Daten erheben. Die Zahl der steuerpflichtigen Fahrschulunternehmen ist laut Umsatzsteuerstatistik im Jahr 2015 um 148 Unternehmen auf 11.407 gesunken. Es gibt damit etwa so viele Fahrschulen wie es Reisebüros oder Cafés in Deutschland gibt. Damit gibt es eine Fahrschule pro 7.000 Einwohner bzw. eine Fahrschule pro 70 Jugendliche im Alter von 17 Jahren.

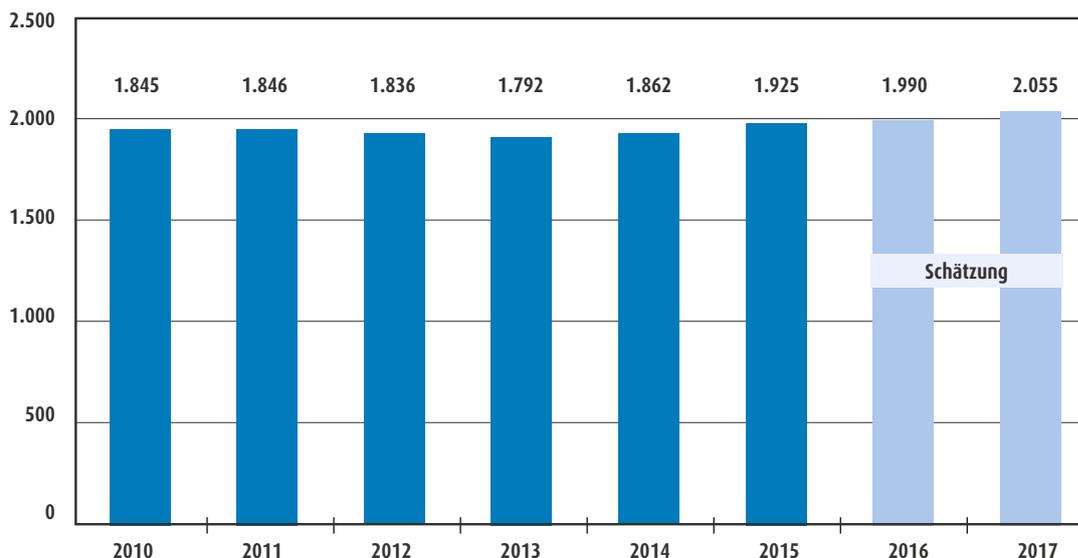
HARDFACTS

- » Der Branchenumsatz steigt.
- » Die Anzahl der Unternehmen sinkt.
- » Ergibt einen steigenden durchschnittlichen Umsatz pro Unternehmen.

Die genaue Zahl der Fahrschulen liegt jedoch wahrscheinlich höher, da sich die Statistik auf die Unternehmen beschränkt, die umsatzsteuerpflichtig sind⁶ und manche Fahrschulen, die zum Beispiel nur in Teilzeit nebenbei betrieben werden, so wenig Umsatz erwirtschaften, dass sie nicht umsatzsteuerpflichtig sind.

Die Gesetzeslage hat die Zahl der Zweigstellen bis Ende 2017 auf 3 beschränkt, so dass große Fahrschulen mit mehr als 3 Zweigstellen gezwungen waren, mehrere eigenständige Unternehmen zu führen. Die Reform des Fahrlehrergesetzes erlaubt seit 2018 bis zu 10 Zweigstellen zu unterhalten. Damit werden einige Unternehmen ihre Strukturen ändern und schon deshalb wachsen, weil

Branchenumsatz in Mrd. Euro



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017, Umsatzsteuerstatistik 2015 Fahr- und Flugschulen und eigene Berechnung (Schätzung)

³ In der Umsatzsteuerstatistik des Statistischen Bundesamtes werden jährlich die umsatzsteuerpflichtigen Fahr- und Flugschulen erfasst mit Jahresumsätzen über 17.500 Euro.

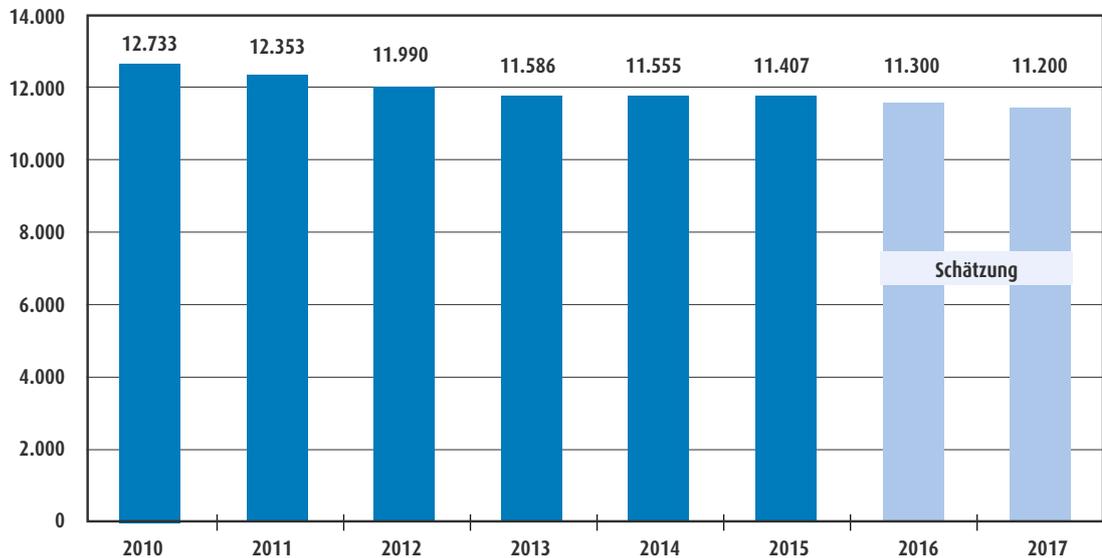
⁴ Neuere Zahlen für 2016 werden erst im Laufe des Jahres 2018 veröffentlicht.

⁵ Da hier nur der Umsatz steuerpflichtiger Fahrschulen betrachtet wird, kann ein „Wegfall“ oder Zusammenschluss mehrerer kleinerer Unternehmen, die mit ihren Jahresumsätzen unter der Freigrenze von 17.500 Euro liegen, ebenfalls einen Effekt auf den Branchenumsatz haben, ohne dass es tatsächlich mehr Umsatz gab.

⁶ Genauer gesagt werden in der Umsatzsteuerstatistik (Vor Anmeldungen) alle Unternehmen erfasst, die eine Umsatzsteuervoranmeldung abgeben müssen. Davon ausgenommen sind Unternehmen mit einem jährlichen Umsatz von weniger als 17.500 Euro und solche, die im vorangegangenen Jahr weniger als 1.000 Euro Umsatzsteuer gezahlt haben

ALLGEMEINE BRANCHENDATEN

Anzahl der Fahrschulen



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017, Umsatzsteuerstatistik 2015 Fahr- und Flugschulen und eigene Berechnung (Schätzung)

sie ihre bisher zum Teil separat geführten Betriebseinheiten zusammenfügen können. Für die Zukunft wird schon deshalb mit weiter sinkenden Unternehmenszahlen in der Statistik zu rechnen sein, was sich aber nicht negativ auf die Fahrschuldichte auswirken wird.

Der Branchenumsatz ist seit 2012 etwas stärker gestiegen als der Durchschnitt aller deutschen Unternehmen, aber deutlich schwächer als der Durchschnitt der Unternehmen aus dem Bereich „Erziehung und Unterricht“. Die Anzahl der Fahrschulen ist im selben Zeitraum um ca. 5 % gesunken, während die Anzahl aller Unternehmen in

Deutschland etwa gleich geblieben ist und die Anzahl der Unternehmen im Bereich „Erziehung und Unterricht“ um 2,4 % gestiegen ist.

Alternativ zu den Zahlen der Umsatzsteuerstatistik gibt es noch die Daten aus dem Unternehmensregister⁷. Im Jahr 2015 waren dort 12.022 Fahr- und Flugschulen registriert, mit zusammen 16.465 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und einem Umsatz von 1,89 Mrd. Euro. Auch hier zeigt sich eine Abnahme der Anzahl der Unternehmen sowie eine Zunahme des Branchenumsatzes und des durchschnittlichen Umsatzes pro Unternehmen.

Wirtschaftsunternehmen	2012		2015		Veränderung	
	Anzahl	Umsatz in Mrd. Euro	Anzahl	Umsatz in Mrd. Euro	Anzahl	Umsatz
Wirtschaftszweige insgesamt	3.250.319	5.752,249	3.255.537	5.989,743	0,16 %	4,13 %
... davon Erziehung und Unterricht	44.515	9,957	45.594	11,247	2,42 %	12,96 %
... davon Fahr- und Flugschulen	11.990	1,836	11.407	1,925	-4,86 %	4,84 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017, Umsatzsteuerstatistik 2015 Fahr- und Flugschulen und eigene Berechnung

	2010	2015	Veränderung
Anzahl der Unternehmen	13.190	12.022	-8,86 %
Anzahl der Beschäftigten	15.233	16.465	8,09 %
Umsatz in Milliarden Euro	1,66	1,89	13,86 %
Umsatz pro Unternehmen in Euro	125.853	157.212	24,92 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Unternehmensregister, Wiesbaden 2017

⁷ Im Unternehmensregister werden Unternehmen mit steuerbarem Umsatz und/oder mit sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erfasst.

Unternehmensdaten

Auch der Umsatz pro steuerpflichtigem Unternehmen ist gestiegen, zuletzt von 161.118 Euro auf 168.785 Euro im Jahr 2015. Damit ist der Umsatz je Unternehmen in etwa vergleichbar mit dem von Versicherungsmaklern. Von den ca. 1.000 Branchen, die bei der Umsatzsteuerstatistik betrachtet werden, gibt es nur etwa 50 andere Branchen, in denen die Unternehmen im Durchschnitt noch weniger Umsatz pro Jahr erarbeiten, also im Durchschnitt noch kleiner sind. Kleiner als Fahrschulen sind u. a. Kosmetiksalons, Frisörsalons und Heilpraktikerpraxen.

Ein Teil der Umsätze der Fahrschulen sind umsatzsteuerfrei (s. auch Kapitel Umsatzsteuerbefreiung). Üblicherweise sind das die Ausbildungen für die gewerblichen Führerscheinklassen C und D. Die Fahrausbildungen der Führerscheinklassen A und B sind dagegen bisher umsatzsteuerpflichtig. Die Zusammensetzung des Branchenumsatzes aus umsatzsteuerpflichtigen und umsatzsteuerfreien Umsätzen zeigt, dass der Anteil der steuerfreien Umsätze 2015 zwar gesunken ist, aber seit 2010 zwischen 10 % und 13 % liegt. Ein Grund für den hohen Anteil steuerfreier Umsätze im Jahr 2009 ist sicherlich die Einführung der Grundqualifikation zum Berufskraftfahrer und der damit einhergehende Vorzugseffekt.

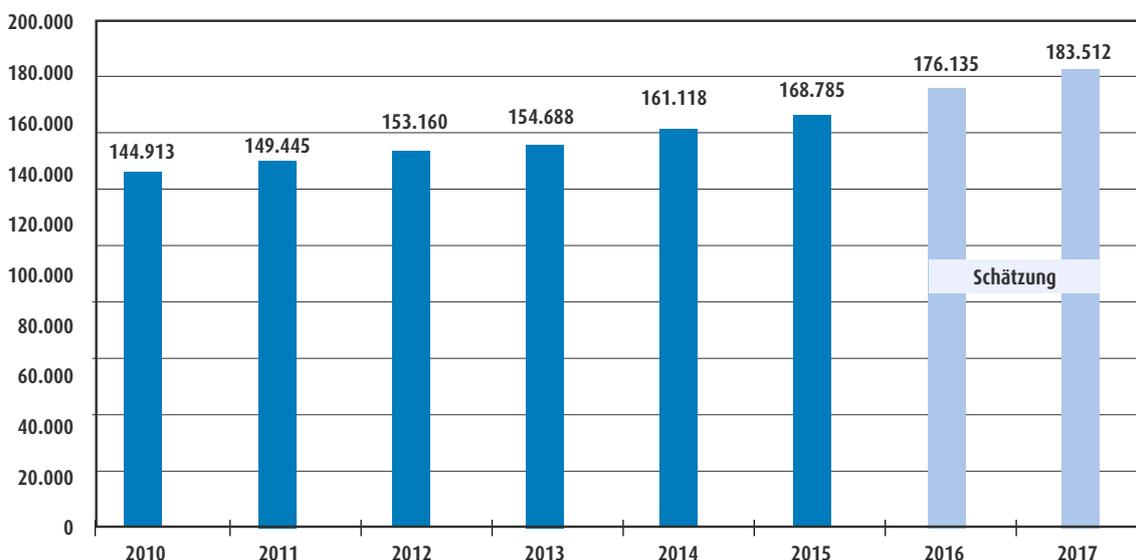
HARDFACTS

- » Der durchschnittliche Unternehmensumsatz steigt, jedoch mit regionalen Unterschieden.
- » Hamburg hat die umsatzstärksten Fahrschulen.

Bei allen Daten der Umsatzsteuerstatistik zeigen sich zum Teil große regionale Unterschiede. Die durchschnittlich umsatzstärksten Fahrschulen sind in Hamburg, Baden-Württemberg und Bayern zu finden. In den Ländern Sachsen, Thüringen und Mecklenburg-Vorpommern sind die Umsätze pro Unternehmen am geringsten. Der Umsatz in Hamburg ist dabei mehr als doppelt so hoch wie der in Sachsen. Auch konnte Hamburg den Umsatz pro Unternehmen im Vergleich zum Vorjahr am deutlichsten steigern.

Der Umsatz pro Unternehmen hängt natürlich damit zusammen, wie viele Unternehmen es insgesamt und pro Fahrschüler gibt. In Hamburg kommt eine Fahrschule auf ca. 90 Jugendliche im Alter von 17 Jahren, in Thüringen sind es ca. 40 17-Jährige.

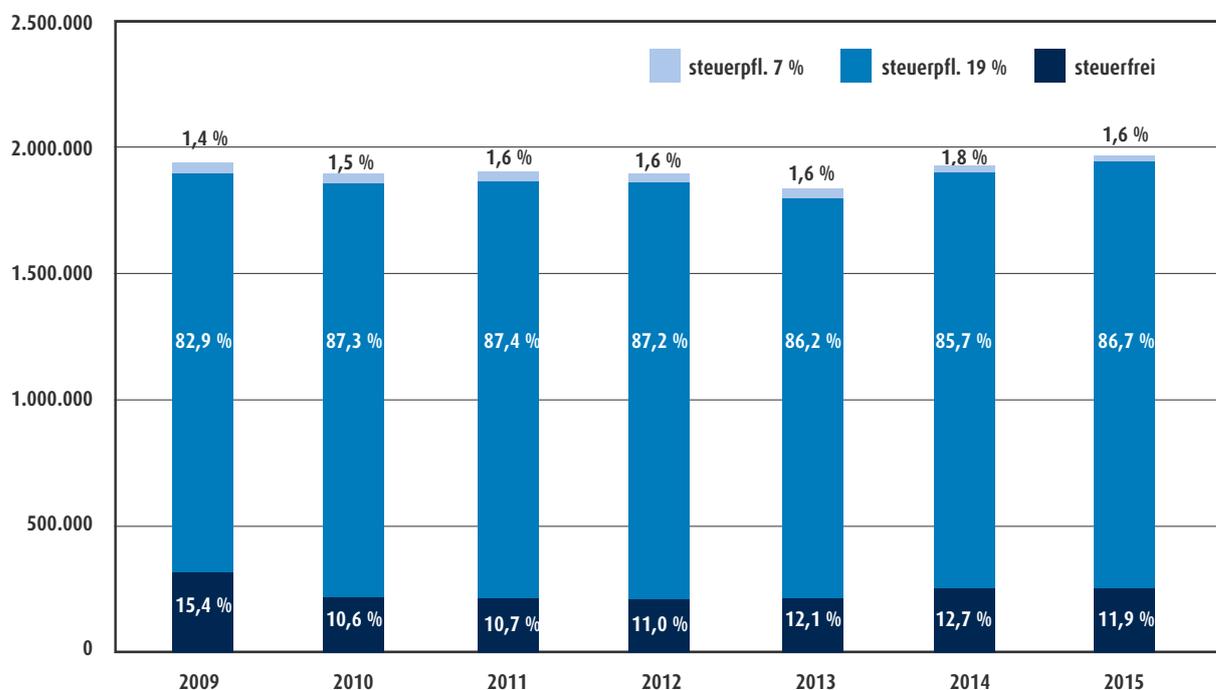
Umsatz pro Unternehmen



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017, Umsatzsteuerstatistik 2015 Fahr- und Flugschulen und eigene Berechnung (u.a. Schätzung)

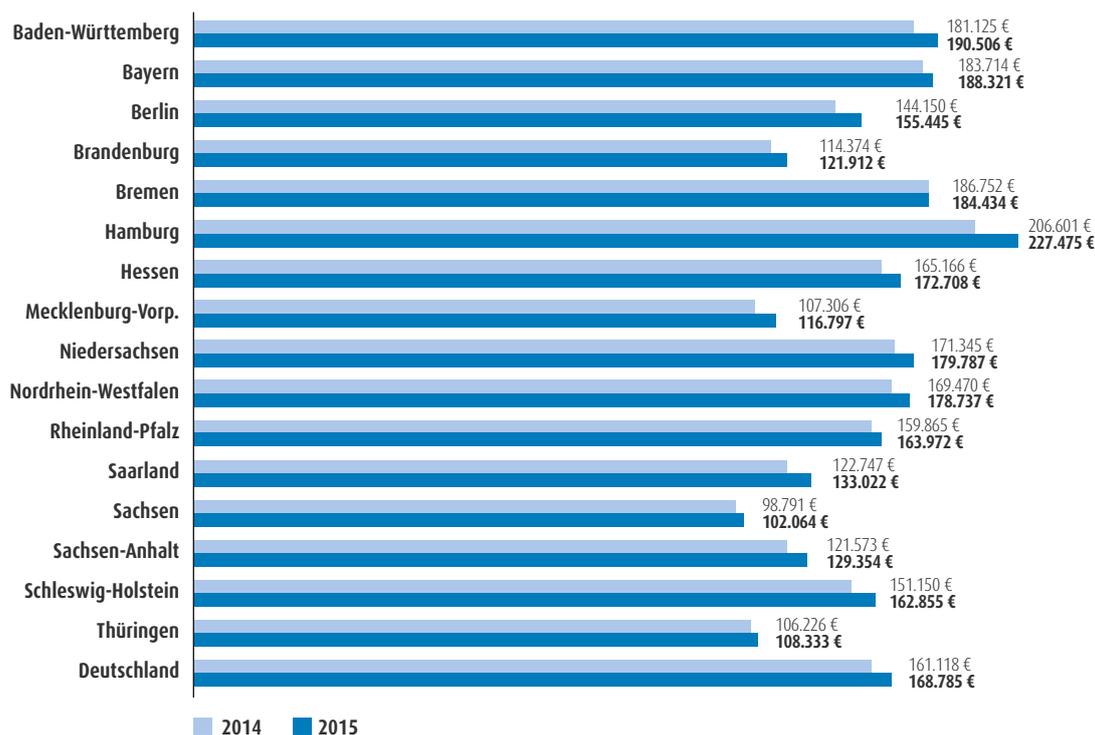
UNTERNEHMENS DATEN

Steuerfreie und steuerpflichtige Umsätze von Fahrschulen 2009 – 2015 (in 1.000 Euro)



Quelle: Umsatzsteuerstatistik 2015, Statistisches Bundesamt 2017

Umsatz pro steuerpflichtigem Unternehmen 2015



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017, Umsatzsteuerstatistik 2015 und eigene Berechnung

UNTERNEHMENS DATEN NACH UMSATZGRÖSSENKLASSEN

Unternehmensdaten nach Umsatzgrößenklassen

Hinsichtlich der Anzahl von Fahrschulen ist die Fahrschulbranche immer noch von einer großen Anzahl an kleinen Fahrschulunternehmen geprägt. Nicht selten gibt es auch sogenannte „Ein-Mann“-Fahrschulen, in denen nur der Inhaber arbeitet. Es gibt aber auch sehr große Unternehmen, die meist neben dem Fahrschulbetrieb aller Klassen auch Bildungseinrichtung sind. Gesetzliche Regelungen haben bis 2017 die Zahl der Zweigstellen auf drei beschränkt. Größere Unternehmen, die mehr Zweigstellen eröffnen wollten, waren bisher gezwungen, mehrere Fahrschulen zu gründen. Mit der Reform des Fahrlehrergesetzes ist es seit 2018 möglich, bis zu zehn Zweigstellen zu führen.

Der Anteil der kleinen Unternehmen mit einem Jahresumsatz unter 100.000 Euro liegt knapp unter der Hälfte bei 48,4 %. Diese Unternehmen erwirtschafteten jedoch nur 16,8 % des Branchenumsatzes.

Die Umsatzsteuerstatistik für 2015 bestätigt den Trend der letzten Jahre, dass die Anzahl der kleineren Unternehmen geringer wird und größere Unternehmen wachsen. Die Zahl der Unternehmen mit einem steuerpflichtigen Jahresumsatz unter 100.000 Euro sank 2015 im Vergleich zu 2014 um 289, während die Zahl der Unternehmen mit einem steuerpflichtigen Jahresumsatz von mehr als 100.000 Euro um 141 Unternehmen gestiegen ist. Der Anteil der Unternehmen mit einem Jahresumsatz unter 100.000 Euro ist von 50,3 % (2014) auf 48,4 % (2015) gesunken. Seit 2009 ist die Anzahl der ganz kleinen Unternehmen mit einem Jahresumsatz bis 50.000 Euro um 31,97 % von 3.115 auf 2.119

HARDFACTS

- » **Fahrschulen sind oftmals sehr kleine Unternehmen.**
- » **Die Hälfte (48,4 %) der Fahrschulen erwirtschaften einen Jahresumsatz unter 100.000 Euro.**
- » **Immer mehr Fahrschulen erzielen mehr Umsatz.**
- » **Den größten Anteil kleiner Unternehmen (76 %) gibt es in Thüringen, den größten Anteil großer Unternehmen gibt es in Niedersachsen und Hamburg (über 60 %).**

gesunken. Die Anzahl der großen Unternehmen mit Umsätzen von mehr als 250.000 Euro ist dagegen um 20,03 % auf 1.864 gestiegen.

In den einzelnen Bundesländern sieht es jedoch ganz unterschiedlich aus. So sind die Fahrschulen in Ostdeutschland eher kleiner als die in den westdeutschen Bundesländern. In Thüringen erwirtschaften nur 24 % der Fahrschulen einen Umsatz über 100.000 Euro. In Niedersachsen, Hamburg, Baden-Württemberg und Bayern sind es ca. 60 %.

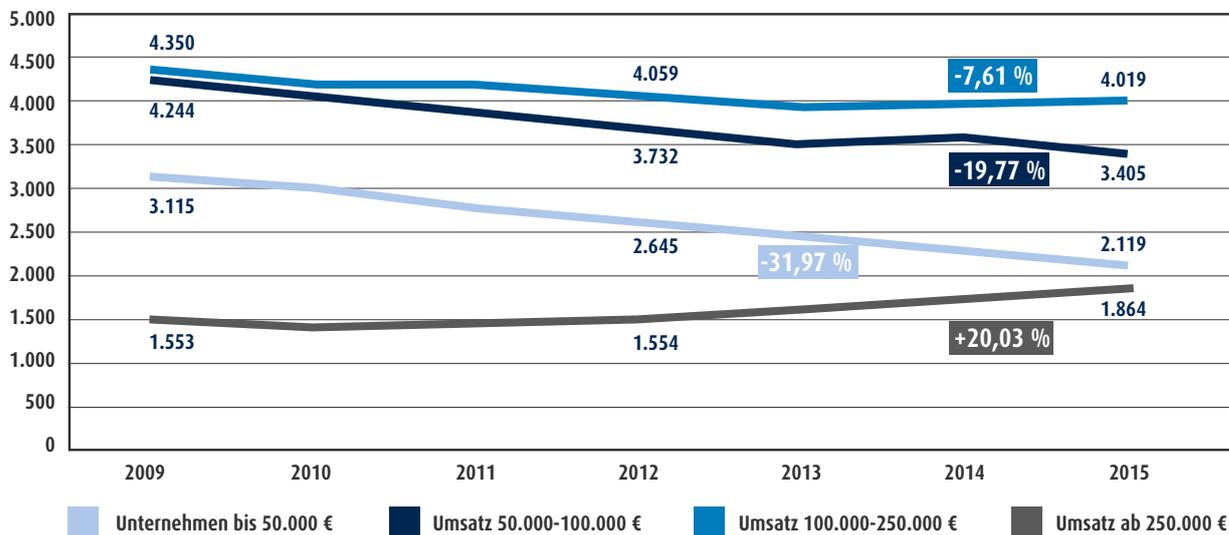
Anzahl der Fahrschulunternehmen nach Umsatzgrößenklassen

Größenklassen Umsatz	Steuerpflichtige Anzahl	Umsatz in 1.000 Euro	Anteil	
			an der Anzahl	am Umsatz
17.500 - 50.000	2.119	73.310	18,58 %	3,81 %
50.000 - 100.000	3.405	250.432	29,85 %	13,01 %
100.000 - 250.000	4.019	631.045	35,23 %	32,78 %
250.000 - 500.000	1.339	456.257	11,74 %	23,70 %
500.000 - 1 Mio.	401	267.070	3,52 %	13,87 %
1 Mio. - 2 Mio.	90	118.357	0,79 %	6,15 %
2 Mio. - 5 Mio.	26	75.481	0,23 %	3,92 %
5 Mio. - 10 Mio.	8	53.378	0,07 %	2,77 %
Summe	11.407	1.925.330	100 %	100 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017, Umsatzsteuerstatistik 2015 und eigene Berechnung

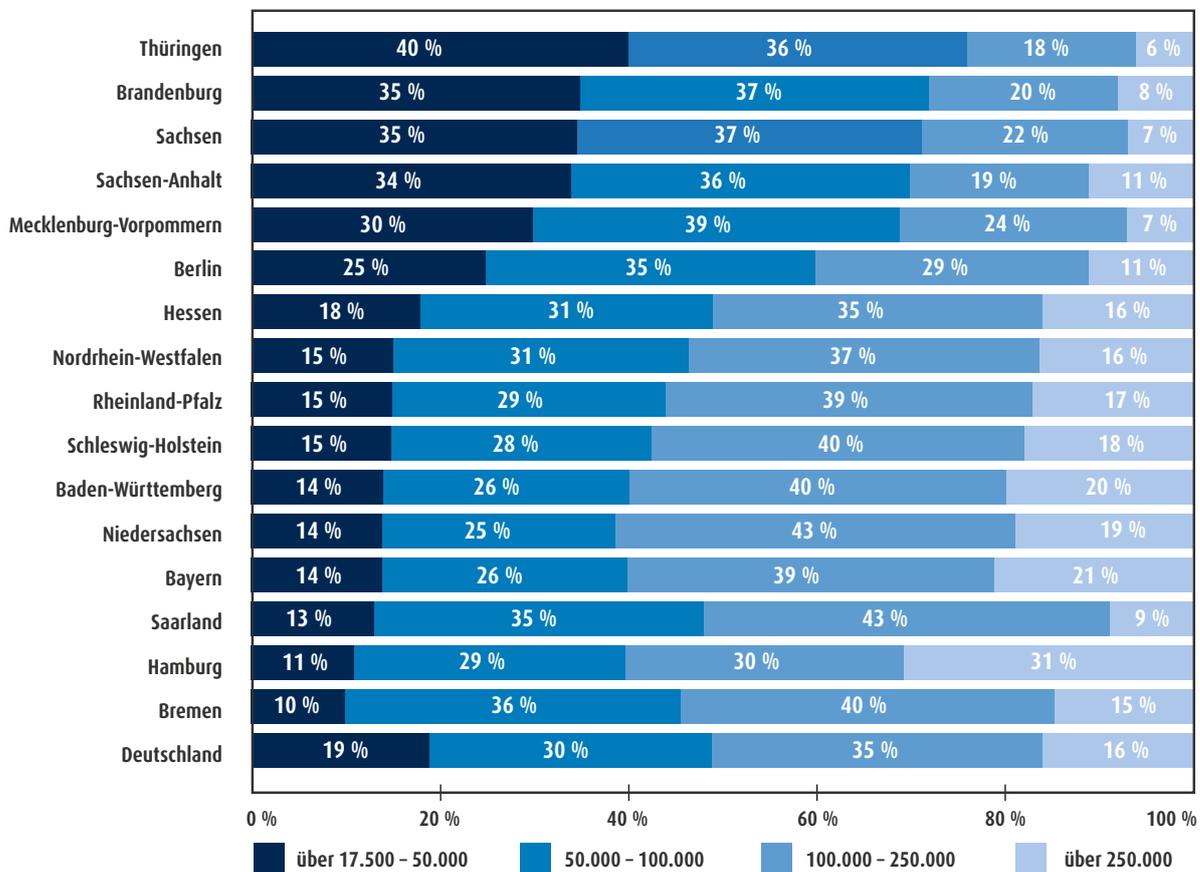
UNTERNEHMENS DATEN NACH UMSATZGRÖSSENKLASSEN

Anzahl der Unternehmen nach Umsatzgrößenklassen



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017, Umsatzsteuerstatistik 2015 und eigene Berechnung

Anteile der Unternehmen nach Umsatzgrößenklassen 2015



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017, Umsatzsteuerstatistik 2015 und eigene Berechnung

UMSATZSTEUERBEFREIUNG

Umsatzsteuerbefreiung

Ob Fahrschulen mit ihrer Ausbildungstätigkeit zur Erlangung der Fahrerlaubnisklassen B und C1 umsatzsteuerpflichtige oder umsatzsteuerfreie Umsätze tätigen, ist derzeit noch nicht abschließend gerichtlich geklärt.

Bisher waren die Umsätze der Fahrschulen für die klassischen Ausbildungsbereiche der Fahrerlaubnisklassen A und B umsatzsteuerpflichtig. Entsprechend konnten die mit diesen Umsätzen zusammenhängenden Vorsteuerbeträge in Abzug gebracht werden. Diese Regelung entspricht auch der Auffassung der Finanzverwaltung.

Nach dem Beschluss des Finanzgerichts Berlin-Brandenburg (Aktenzeichen 5 V 5144/15) im Dezember 2015 sollen nun auch die in den Ausbildungsklassen A und B erwirtschafteten Umsätze von der Umsatzsteuer befreit sein.

Letztendlich hat der Bundesfinanzhof (BFH) im Jahre 2017 (z: V R 38/16) dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) die Frage, ob die Leistungen der Fahrschulen nach EU-Recht (Art. 132 Abs. 1 Buchstabe i und j MwStSysRL) steuerfrei sei, zur letztinstanzlichen Entscheidung vorgelegt.

Der BFH neigt zu der Ansicht, dass die Tätigkeit der Fahrschulen die Voraussetzungen sowohl des Art. 132 Abs. 1 als auch des Buchstaben j MwStSysRL erfüllt, weil Fahrschulen Schulunterricht im Sinne dieser Vorschrift erbringen (Rz. 30 des Beschlusses).

Rechtssicherheit besteht bei den Fahrerlaubnisklassen C, CE, D, DE, T und L. Die in diesen Fahrerlaubnisklassen erzielten Umsätze sind von der Umsatzpflicht ausgenommen, denn hier wird unterstellt, dass der Führerschein ein Bestandteil der beruflichen Bildung ist. Folge der Umsatzsteuerbefreiung auf der Einnahmenseite ist, dass auch die Möglichkeit des Vorsteuerabzugs entfällt.

Die Auswirkungen einer möglichen Umsatzsteuerbefreiung können gravierende Folgen für die einzelnen Fahrschulen haben. So stellt eine vom Finanzamt erstattete Umsatz-

HARDFACTS

- » **Die Fahrausbildungen der Klassen A, B und C1 könnten umsatzsteuerbefreit sein.**
- » **Eine Entscheidung der Gerichte bleibt nach wie vor abzuwarten.**
- » **Eine Befreiung kann im Einzelfall gravierende Folgen haben.**
- » **Der Verkauf von Lehrmaterial zur A- und B-Ausbildung ist weiter umsatzsteuerpflichtig.**

steuer im Jahr der Erstattung eine Einnahme dar, die das zu versteuernde Einkommen erhöht und so zu Steuernachzahlungen (z. B. Einkommenssteuer) führen. Daneben kann die Umsatzsteuerbefreiung auch große Auswirkungen auf den Vorsteuerabzug haben. Eine genaue Prüfung des Einzelfalls ist zu diesem Themenkomplex zu empfehlen. Wann mit einer Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs zu rechnen ist, ist noch nicht absehbar.

Es wird empfohlen, zukünftig keine Rechnungen mehr mit gesondertem Umsatzsteuerausweis zu erstellen. Die Umsätze sollten gleichwohl wie bisher dem Finanzamt als steuerpflichtig gemeldet werden. Entscheidet der EuGH, dass die Umsätze der Fahrschulen steuerfrei sind, erhalten die Fahrschulen ihre bisher an das Finanzamt gezahlten Umsatzsteuerbeträge verzinst zurück. Der Verkauf des Lehrmaterials für die Ausbildungsklassen A und B ist weiterhin umsatzsteuerpflichtig und somit bleibt auch der Vorsteuerabzug möglich.

Für weitere Informationen wird auf die Gutachterliche Stellungnahme zur Umsatzsteuerbefreiung verwiesen, welche kostenfrei auf der Website von MOVING abzurufen ist.

GEWINN

HARDFACTS

- » Der Gewinn der Branche ist um 6 % gesunken.
- » 2014 lag der Anteil des Gewinns am Umsatz bei 29 % (2010: 37 %).
- » Kleinere Unternehmen haben im Durchschnitt 27 % weniger Gewinn erzielt, größere Unternehmen haben ihren Gewinn um 57 % steigern können.

Branchengewinn

Umsatzgröße in Euro	„Gewinn“ = Umsatz - Aufwand - Steuern etc. in 1.000 Euro		Veränderung
	2010	2014	
17.500 - 100.000	140.185	111.338	-21 %
100.000 - 250.000	233.111	208.755	-10 %
250.000 - 500.000	93.786	90.374	-4 %
500.000 - 1.000.000	28.898	53.619	86 %
1.000.000 und mehr	10.870	11.854	9 %
Gesamt	506.850	475.940	-6 %

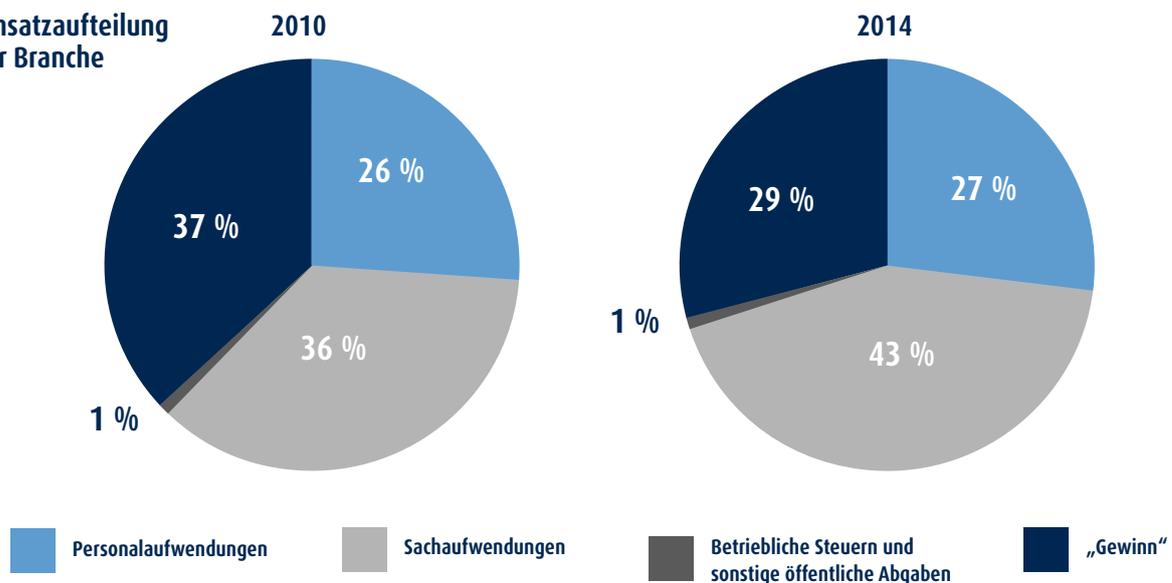
Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016, Konstruktionsanalyse 2010 und 2014

Gewinn

Die Kostenstrukturanalyse des Statistischen Bundesamtes lässt Rückschlüsse über den unternehmerischen Gewinn zu. Die Größe „Umsatz-Aufwendungen“ könnte man in der groben Betrachtung auch als Gewinn bezeichnen, wobei betriebliche Steuern und sonstige öffentliche Abgaben ebenfalls mit abgezogen werden. Der Branchengewinn

(Umsatz - Aufwendungen - Steuern und Abgaben) ist um 6 % gesunken.⁸ Der Anteil des Gewinnes am Branchenumsatz ist von 37 % auf 29 % gesunken. Diese Größe ist für die kleinen Umsatzgrößenklassen gesunken und für die großen mit über 500.000 Euro Jahresumsatz gestiegen.

Umsatzaufteilung der Branche



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016, Kostenstrukturanalyse 2014

⁸ Quelle: Kostenstrukturanalyse 2014

Durchschnittlicher Gewinn je Unternehmen

	Jahresumsatz je Fahrschule (2014) unter 100.000 Euro Umsatz		Jahresumsatz je Fahrschule (2014) über 100.000 Euro Umsatz	
	Euro	Anteil in %	Euro	Anteil in %
Umsatz	57.213	100,00	297.676	100,00
Personalaufwand	7.528	13,2	74.710	25,1
Sachaufwand	26.833	46,9	104.918	35,2
Betriebliche Steuern und sonstige öffentliche Abgaben	629	1,1	1.631	0,5
Ergebnis vor Steuern, Abschreibungen und Zinsen („Gewinn“)	22.223	38,8	116.417	39,1

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016, Kostenstrukturanalyse 2014

Der Teil der Fahrschulunternehmen, die unter 100.000 Euro Jahresumsatz erwirtschaften, erzielt laut Kostenstrukturanalyse im Schnitt einen Umsatz von 57.213 Euro (2014). Das ist 7 % weniger als noch vier Jahre zuvor (2010: 61.366 Euro). Davon verbleibt nach Abzug von Personalaufwand und Sachaufwand sowie den betrieblichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben ein Ergebnis von 22.223 Euro (2010: 30.409 Euro) für den Fahrschulinhaber. bzw. ca. 1850 Euro monatlich (2010: 2.534 Euro). Das sind 27 % weniger als vier Jahre zuvor.

Größere Unternehmen mit über 100.000 Euro Jahresumsatz konnten ihren Umsatz von durchschnittlich 218.865 Euro im Jahr 2010 auf 297.676 Euro (2014) steigern. Das ist ein Anstieg um 36 %. Auch das Ergebnis vor Steuern stieg von durchschnittlich 74.074 Euro auf 116.417 Euro im Jahr 2014. Das ist eine Steigerung von 57 %. Kleine Fahrschulen werden also noch kleiner und größere Unternehmen wachsen aufgrund von Fusionen und Skaleneffekten.

HARDFACTS

- » Die Gesamtaufwendungen der Branche unterteilen sich in knapp 40 % Personalaufwendungen und ca. 60 % Sachaufwendungen.
- » Aufwendungen sind von 2010 zu 2014 um 39 % gestiegen.

Anteil an Aufwendungen insgesamt

Umsatzgröße in €	Personalaufwendungen	Sachaufwendungen
17.500 – 100.000	21,9 %	78,1 %
100.000 – 250.000	38,3 %	61,7 %
250.000 – 500.000	39,3 %	60,7 %
500.000 - 1.000.000	49,4 %	50,6 %
1.000.000 und mehr	49,1 %	50,9 %
Gesamt	38,7 %	61,3 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Kostenstrukturanalyse 2014, Wiesbaden 2016 und eigene Berechnungen

Kosten

Im Gegensatz zur Umsatzsteuerstatistik betrachtet die Kostenstrukturanalyse⁹ alle vier Jahre neben den Umsätzen auch die Kosten der Unternehmen. Man kann also ablesen, ob es den Unternehmen besser geht als vor vier Jahren und welche Aufwendungen die größten Kostentreiber sind. Die neuesten Daten gibt es für 2014.

Von den Gesamtaufwendungen der Branche waren knapp 40 % Personalaufwendungen und ca. 60 % Sachaufwendungen. Kleinere Unternehmen bis 100.000 Euro Jahresumsatz haben nur etwa 22 % Personalaufwendungen. Das liegt auch daran, dass nur angestellte Mitarbeiter betrachtet werden und nicht der selbstständige Unternehmer. Die Aufwendungen von Unternehmen mit Umsätzen zwischen 100.000 und 500.000 Euro unterteilen sich in etwa 40 % Personalaufwendungen und 60 % Sachaufwendungen. Bei großen Unternehmen ab 500.000 Euro Jahresumsatz sind von den Gesamtaufwendungen etwa 50 % Personal- und 50% Sachaufwendungen (s. Tabelle).

Die Personal- und Sachaufwendungen sind von 2010 bis 2014 zusammen um 39 % gestiegen, dabei sind die Personalaufwendungen um 28 % gestiegen und Sachaufwendungen um 47 %. Gestiegene Personalaufwendungen resultieren daraus, dass mehr Mitarbeiter eingestellt wurden und das Lohnniveau gestiegen ist. Steigende Sachaufwendungen entstehen u. a. durch steigende Leasing- oder Kaufpreise für die Schulungsfahrzeuge und für Kraftstoffe¹⁰, aber auch für Miete, Material und Dienstleistungen.

⁹ Alle vier Jahre führt das Statistische Bundesamt eine Kostenstrukturanalyse der Fahr- und Flugschulen durch. Die Ergebnisse werden aus einer 5 %-Stichprobe hochgerechnet.

Für tatsächliche Zahlen wird in der Kostenstrukturanalyse auf die jährliche Umsatzsteuerstatistik verwiesen. Laut Kostenstrukturanalyse ist die Anzahl der Fahr- und Flugschulen von 2010 bis 2014 von 9.560 auf 10.604 gestiegen. Der Branchenumsatz ist ebenfalls gestiegen von 1,366 auf 1,665 Milliarden Euro. Zum Vergleich: In der Umsatzsteuerstatistik ist die Zahl der Unternehmen von 12.733 (2010) auf 11.555 (2014) gesunken. Der Branchenumsatz lag 2014 bei 1,861 Mrd. Euro und 2010 bei 1,845 Mrd. Euro. Die Zahlen der Kostenstruktur sind also schwer vergleichbar mit anderen Statistiken, und Gründe für die Abweichung, insbesondere bei der Zahl der Unternehmen sind noch zu analysieren.

¹⁰ Die Kraftstoffpreise sind 2010 bis 2012 stark gestiegen und dann 2012 bis 2016 gesunken. Zuletzt stiegen sie wieder.

SACHAUFWENDUNGEN

Sachaufwendungen

Die Aufwendungen der gesamten Branche sind von 2010 zu 2014 um fast 50 % gestiegen¹¹. Da die Zuordnung geändert wurde, lässt sich nicht für alle Aufwendungsarten eine Gegenüberstellung mit 2010 erstellen.

Die Aufwendungen für Mieten, Pachten und Leasing sind um 12,5 % gestiegen, ihr Anteil ist jedoch von 30 % auf 23 % gesunken. Aufwendungen für Material (Kraftstoffe) sind um 49 % gestiegen, ihr Anteil an den Gesamtaufwendungen blieb bei 30 %.

Die betrieblichen Steuern und sonstigen öffentlichen Abgaben für Fahrschulen sind im Jahr 2014 im Vergleich zu 2010 gesunken, sowohl für die gesamte Branche (-14 %) als auch im Durchschnitt pro Unternehmen (-22 %).

HARDFACTS

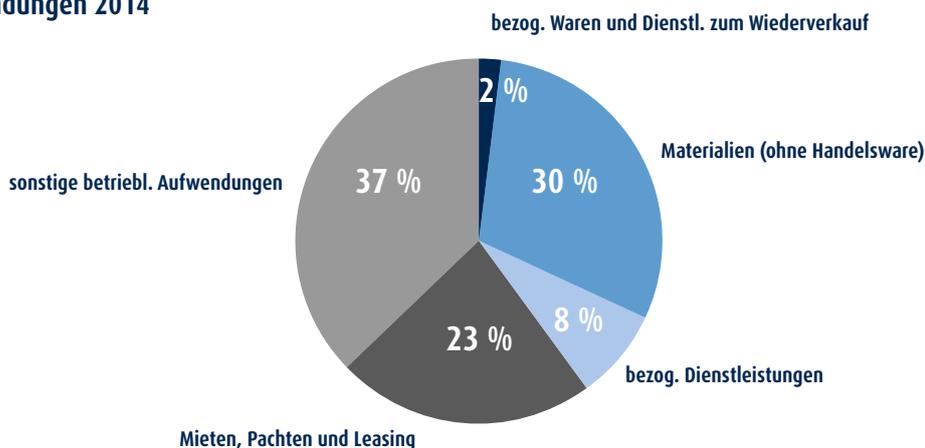
» Die Sachaufwendungen der Branche sind von 2010 zu 2014 um fast 50 % gestiegen.

» Größte Kostentreiber sind Kosten für Treibstoffe und sonstige Kosten.

Sachaufwendungen in 1.000 Euro	2010	2014	Veränderung
Aufwendungen für Mieten, Pachten und Leasing	144.446	162.494	12,49 %
Aufwendungen für Material (u. a. Kraftstoffe)	145.705	217.333	49,16 %
Aufwendungen für bezogene Waren und Dienstleistungen zum Wiederverkauf	12.614	17.212	36,45 %
Sonstige Aufwendungen	186.315	324.307	74,06 %
Gesamt	489.080	721.346	47,49 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Kostenstrukturanalyse 2014, Wiesbaden 2016 und eigene Berechnungen

Sachaufwendungen 2014



Quelle: Statistisches Bundesamt, Kostenstrukturanalyse 2014, Wiesbaden 2016

¹¹ Quelle: Statistisches Bundesamt, Kostenstrukturanalyse 2014, Wiesbaden 2016

VERBRAUCHERPREISE

HARDFACTS

- » **Kosten für Kraftstoffe sind im Vergleich zu 2010 gesunken, im letzten Jahr aber deutlich gestiegen.**
- » **Neu- und Gebrauchtwagen sind teurer geworden.**
- » **Die Verbraucherpreise für Fahrschule und Führerschein sind seit 2010 um 16,5 % gestiegen.**

Der Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes vergleicht die aktuellen Preise verschiedener Produkte und Dienstleistungen mit denen von 2010. Alle vom Statistischen Bundesamt betrachteten Produkte und Dienstleistungen zusammen stiegen von 2010 bis 2017 um 9,3 % und im Vergleich zum Vorjahr (2016) um 1,7 %. Der Kraftfahrer-Preisindex stieg seit 2010 um 4,6 % und im Vergleich zum Vorjahr um 3 %.

Die Preise für Kraftstoffe (6 %), insbesondere der Preis für Diesel (7,7 %) sowie der Preis für Krafträder (3,6 %) sind im letzten Jahr überdurchschnittlich gestiegen, also deutlich stärker als alle Preise des Kraftfahrer-Preisindex zusammen. Aufgrund der gestiegenen Kosten sind auch die Preise für „Fahrschule und Führerscheingebühren“ im selben Zeitraum überdurchschnittlich um 4,3 % gestiegen. Im Vergleich zu 2010 stiegen sie sogar um 16,5 %.

Verbraucherpreise

Wie sich die Kosten für Fahrschulunternehmen in den letzten Monaten und Jahren verändert haben, kann man auch aus dem Verbraucherpreisindex des Statistischen Bundesamtes ablesen. Im Kraftfahrer-Preisindex sind einige Kostenarten enthalten, die für Fahrschulen relevant sind, so zum Beispiel die Kosten für Neuwagen oder Kraftstoffe¹² sowie Reparaturen.

	Verbraucher-Preisindex insgesamt	Kraftfahrer-Preisindex	Kraftwagen neu	Kraftwagen gebraucht	Krafträder
2017 im Vergleich zu 2010 (2017 zu 2016)	+ 9,3 % (+ 1,7 %)	+ 4,6 % (+ 3 %)	+ 3,8 % (+ 1,6%)	+ 11,5 % (+ 1,4 %)	+ 9,3 % (+ 3,6 %)
	Ersatzteile, Zubehör und Pflegemittel	Kraftstoffe insgesamt	Diesel	Superbenzin	Autogas
2017 im Vergleich zu 2010 (2017 zu 2016)	+ 7,8 % (+ 0 %)	- 4,0 % (+ 6 %)	- 5,3 % (+ 7,7 %)	- 3,4% (+ 5,5 %)	- 10,9 % (+ 6,1 %)
	Reparatur, Inspektion und Parkgebühren u. Ä.	Miete für Garage und Stellplatz	Fahrschule und Führerscheingebühren	Kraftfahrzeugversicherung	Kraftfahrzeugsteuern
2017 im Vergleich zu 2010 (2017 zu 2016)	+ 19,1 % (+ 3 %)	+ 7,2 % (+ 1,1 %)	+ 16,5 % (+ 4,3 %)	+ 1,2 % (+ 0,2 %)	- 2 % (+ 0 %)

Quelle: Statistisches Bundesamt Wiesbaden 2018, Verbrauchspreisindex

¹² Die Kraftstoffpreise sind 2010 bis 2012 stark gestiegen und dann 2012 bis 2016 gesunken.

RECHTSFORM

Rechtsform

Mit der Wahl der Rechtsform sind verschiedene Anforderungen bei der Gründung, aber auch verschiedene Haftungs- und Steuerregelungen verbunden. Jede Rechtsform hat ihre eigenen Vor- und Nachteile. Die überwiegende Mehrheit der Fahrschulen wird als Einzelunternehmen geführt. 86 % der Fahrschulunternehmen sind Einzelunternehmen und ca. 10 % werden in Form von Kapitalgesellschaften betrieben.

Bei kleinen Unternehmen mit einem Jahresumsatz bis 100.000 Euro sind sogar über 90 % Einzelunternehmen. Große Unternehmen ab 500.000 Euro Jahresumsatz sind immer noch zu knapp 60 % Einzelunternehmen, 9 % sind Personengesellschaften und 28,4 % arbeiten in der Form der Kapitalgesellschaften. Je höher der Umsatz desto geringer der Anteil an Einzelunternehmen. Personengesellschaften und Kapitalgesellschaften nehmen mit steigendem Umsatz zu.

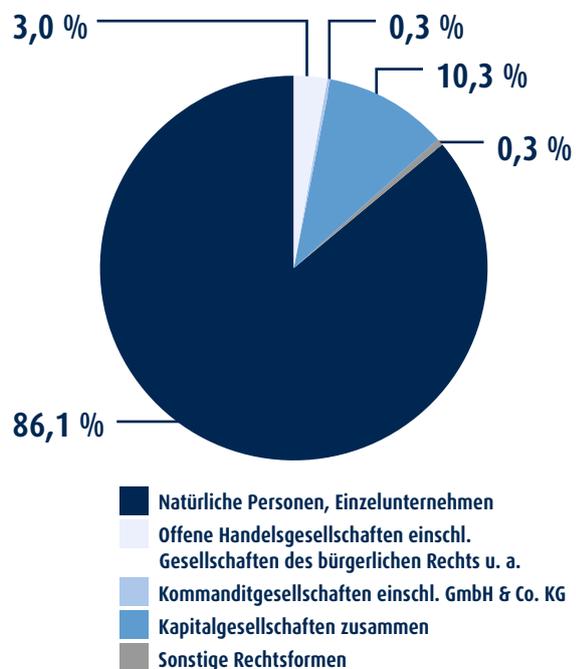
Die Verteilung der Rechtsformen hängt maßgeblich mit den gesetzlichen Vorgaben zusammen und könnte sich mit der Reform des Fahrlehrergesetzes zukünftig verschieben. Weitere Informationen zur Rechtsform bietet auch das Gutachten zur Umwandlung von Fahrschulen „AUS ZWEI MACH EINS“, das kostenfrei auf der Website von MOVING abrufbar ist.

Den meisten Umsatz pro Unternehmen erwirtschaften die KGs mit ca. 1,5 Mio. Euro Umsatz im Jahr. Personengesellschaften erzielen im Durchschnitt 267.000 Euro Umsatz im Jahr und Einzelunternehmen liegen mit knapp 145.000 Euro durchschnittlichem Jahresumsatz unter dem Branchendurchschnitt von 161.118 Euro (2014). Personengesellschaften konnten ihren Umsatz pro Unternehmen im Durchschnitt am stärksten steigern (+7 %) im Vergleich zum Vorjahr.

HARDFACTS

- » Der größte Teil der Fahrschulen sind Einzelunternehmen.
- » Je mehr Umsatz die Unternehmen machen, desto größer wird der Anteil der anderen Rechtsformen.

Rechtsformen



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2016, Kostenstrukturanalyse 2014

RECHTSFORM

Rechtsform nach Umsatzgrößenklassen

Umsatzgröße in Euro	Anzahl insgesamt	Einzelunternehmen	OHGs einschl. GbRs u.ä.	Kommanditgesellschaften einschl. GmbH & Co. KG	Kapitalgesellschaften zusammen	Sonstige Rechtsformen
17.500 – 50.000	2.119	1.938	40	4	132	5
		91,5 %	1,9 %	0,2 %	6,2 %	0,2 %
50.000 – 100.000	3.405	3.101	42	k. A.	251	k. A.
		91,1 %	1,2 %		7,4 %	
100.000 – 250.000	4.019	3.489	124	6	390	10
		86,8 %	3,1 %	0,1 %	9,7 %	0,2 %
250.000 – 500.000	1.339	1.002	95	4	235	3
		74,8 %	7,1 %	0,3 %	17,6 %	0,2 %
500.000 – 1.000.000	401	237	36	8	114	6
		59,1 %	9,0 %	2,0 %	28,4 %	1,5 %
1.000.000 und mehr	124	k. A.	7	7	48	k. A.
			5,6 %	5,6 %	38,7 %	
Gesamt	11.407	9.822	344	35	1.170	36
		86,1 %	3,0 %	0,3 %	10,3 %	0,3 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2018, Umsatzsteuerstatistik 2015 und eigene Berechnung

Umsatz je Rechtsform

	2014				2015				Veränderung beim Umsatz pro Unternehmen
	Anzahl	Anteil	Umsatz in 1.000 Euro	Umsatz je Unternehmen in Euro	Anzahl	Anteil	Umsatz in 1.000 Euro	Umsatz je Unternehmen in Euro	
Einzelunternehmen	9.951	86,1 %	1.381.648	138.845	9.822	86,1 %	1.423.126	144.892	+4 %
OHGs, GbRs, u. a.	360	3,1 %	89.736	249.266	344	3,0 %	92.112	267.769	+7 %
Kommanditgesellschaften	33	0,3 %	49.115	1.488.345	35	0,3 %	52.464	1.498.966	+1 %
AG, KGaA, GmbH, Sonstige	34	0,3 %	12.834	377.465	36	0,3 %	14.562	404.491	+7 %
Zusammen	11.555		1.861.721	161.118	11.407		1.925.330	168.785	+5 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden 2017, Umsatzsteuerstatistik 2014 und 2015 und eigene Berechnung

Personal

Fahrschulen werden in der Regel von einem selbstständigen Fahrlehrer oder einer selbstständigen Fahrlehrerin geführt, gegebenenfalls unterstützt von angestellten Fahrlehrern und anderem Personal. Etwa ein Drittel der Fahrlehrer sind selbstständig als freie Mitarbeiter oder Inhaber tätig, zwei Drittel sind sozialversicherungspflichtig und geringfügig angestellt.

Die Personalaufwendungen der Branche (Büromitarbeiter und Fahrlehrer) sind gestiegen¹³, nicht zuletzt, weil es seit 2014 etwa 12 % mehr angestellte Fahrlehrer gibt und deren Gehalt steigt. Im Durchschnitt hat jede Fahrschule rund 4 Beschäftigte¹⁴. Die Zahl der Büroangestellten ist mit einem Zuwachs von 30 % seit 2014 auf etwa 8.000 Beschäftigte am stärksten gestiegen.

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig und geringfügig beschäftigten Fahrlehrer ist in den letzten Jahren immer weiter gestiegen¹⁵. Zum Stichtag Juni 2017 waren 16.679 Fahrlehrer in einem sozialversicherungspflichtigen Angestelltenverhältnis und 6.868 Fahrlehrer als geringfügig Beschäftigte (Minijobber) tätig. Im Vergleich zum Vorjahresmonat Juni 2016 sind im Juni 2017 850 Fahrlehrer mehr sozialversicherungspflichtig beschäftigt (ohne Geringverdiener) und 75 Fahrlehrer als Geringverdiener zusätzlich angestellt. Zusammen sind es 925 angestellte und geringfügig beschäftigte Fahrlehrer mehr in einem Jahr. Der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung von angestellten Fachlehrern wächst mit 17 % seit 2014 weit mehr als der Anteil geringfügiger Beschäftigungsverhältnisse. Dort zeigte sich eine Steigerung von zusätzlichen 1,5 % im selben Zeitraum. Der Frauenanteil liegt bei ca. 13,5 % (Angestellte) und 9 % (Geringverdiener).

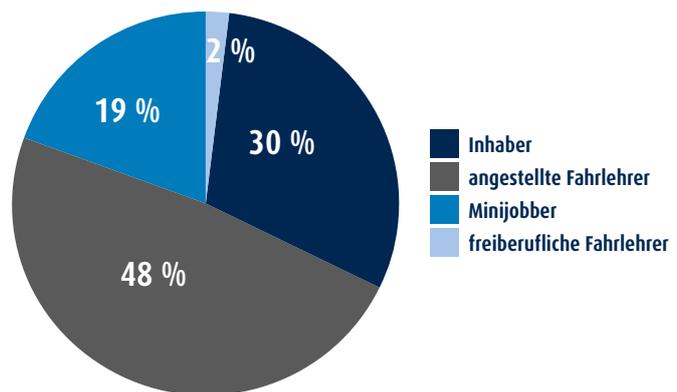
Damit ist die Zahl der abhängig beschäftigten Fahrlehrer (Angestellte und Minijobber zusammen) im Vergleich zum Vorjahr um 4,1 % auf 23.547 gestiegen. Die Anzahl der angestellten Fahrlehrer ist um 5,37 % und die der Minijobber um 1,1 % gestiegen. Zum Vergleich: Über alle Berufsgruppen stieg die Anzahl der Beschäftigten (Angestellte und Minijobber) im Zeitraum Juni 2016 zu Juni 2017 nur um 1,95 %.

Die Anzahl aller Beschäftigten in der Branche (Eigentümer, Angestellte und Geringverdiener, auch Bürokräfte) ist in vier Jahren um 18 % gestiegen, wobei große Unternehmen

HARDFACTS

- » Die Zahl der angestellten Fahrlehrer steigt.
- » Das Lohnniveau ist überdurchschnittlich gestiegen, jedoch von der Höhe her unter dem deutschen Durchschnitt.
- » Den höchsten Stundenlohn erhalten Fahrlehrer in Süddeutschland.

Beschäftigungsverteilung der Fahrlehrer



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit, MOVING Klima-Index 2018 und eigene Hochrechnung

deutlich mehr Personal dazugewonnen haben als kleine. Die Zahl der Beschäftigten in Unternehmen über 500.000 Euro Jahresumsatz hat sich in vier Jahren (2010 bis 2014) mehr als verdoppelt.¹⁶

Fahrlehrer sind im Schnitt 14 Tage krank pro Jahr, der Durchschnitt (alle Berufsgruppen) liegt bei 19 Tagen. Das ist ein Tag mehr pro Jahr als 2014 (bei Fahrlehrern und bei allen im Vergleich zu 2016).¹⁷

Da Fahrlehrer gesucht werden, steigt das Gehalt der Fahrlehrer. Der Median¹⁸ lag zuletzt (2016) bei 2.455 Euro. Das heißt, die Hälfte der vollzeitbeschäftigten angestellten Fahrlehrer verdient mehr als 2.455 Euro brutto im Monat, die andere Hälfte weniger.

¹³ Quelle: Statistisches Bundesamt, Kostenstrukturanalyse 2014, Wiesbaden 2016

¹⁴ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018. **Angaben basieren auf gewichteten Daten (Grundlage hierfür ist die Umsatzsteuerstatistik)

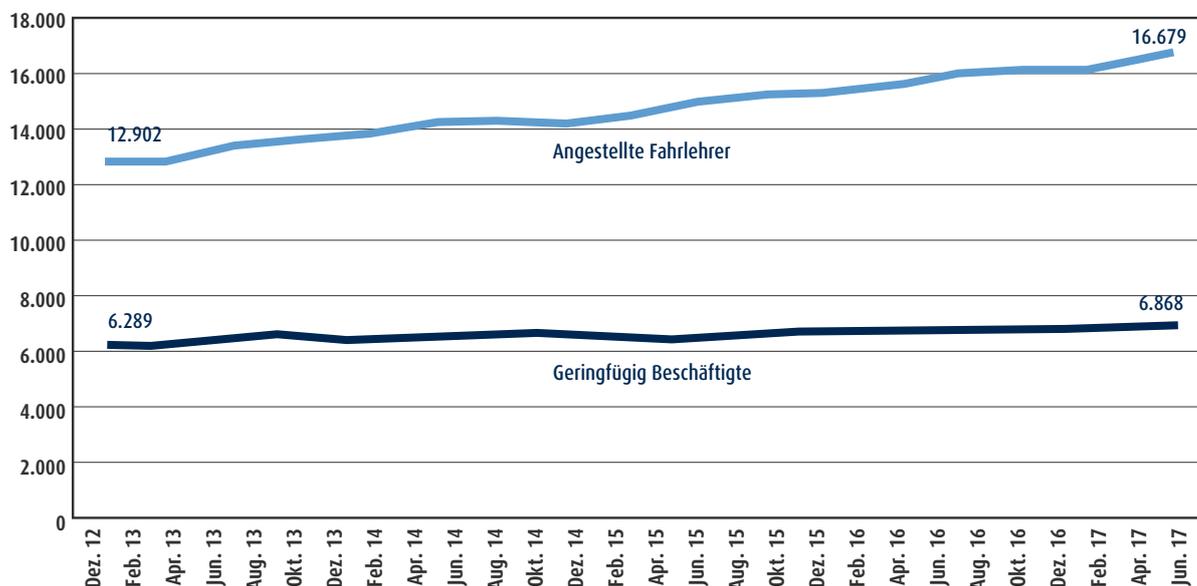
¹⁵ Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2017

¹⁶ Quelle: Statistisches Bundesamt, Kostenstrukturanalyse 2014, Wiesbaden 2016

¹⁷ Wissenschaftliches Institut der AOK (WidO) 2017

¹⁸ Den Median erhält man, indem man die Entgelte der Größe nach sortiert und zählt, bei welchem Wert die Hälfte der Fahrlehrer darüber liegt und die andere Hälfte darunter.

Angestellte und geringfügig beschäftigte Fahrlehrer



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2017 und eigene Berechnung

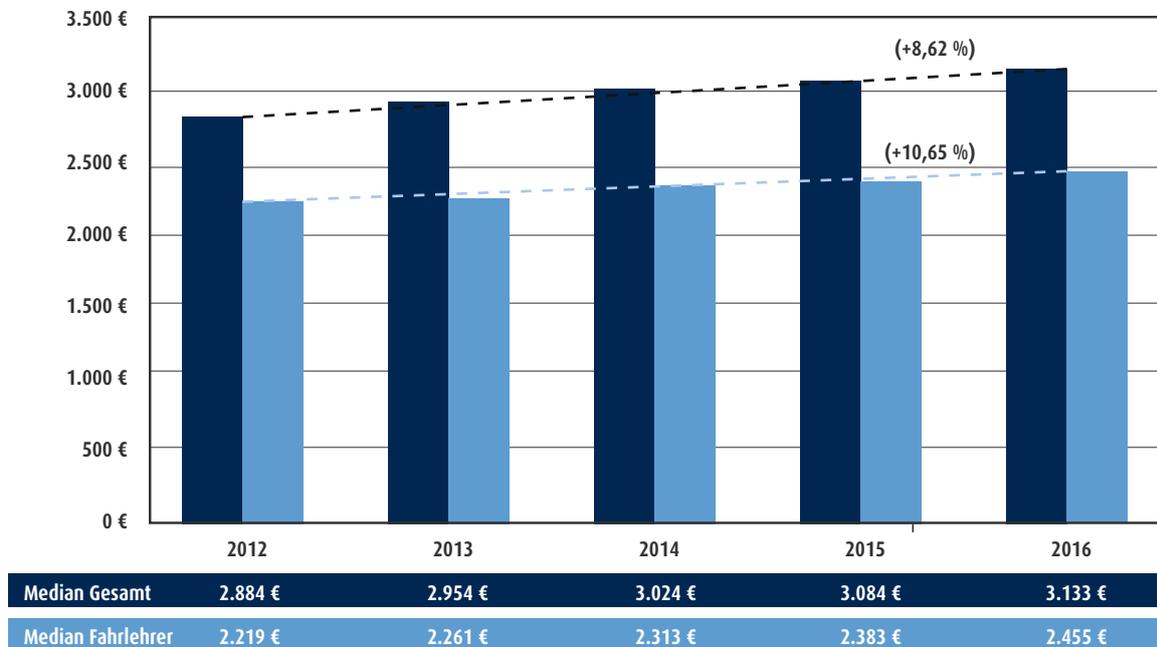
Umsatzgröße in Euro	Anzahl der Beschäftigten		Veränderung	Anzahl abhängig Beschäftigter		Veränderung
	2010	2014		2010	2014	
17.500 – 100.000	9.024	10.073	12 %	4.128	4.456	8 %
100.000 – 250.000	14.218	14.938	5 %	10.325	10.554	2 %
250.000 – 500.000	7.242	8.208	13 %	6.179	6.760	9 %
500.000 - 1.000.000	2.325	4.936	112 %	2.172	4.482	106 %
1.000.000 und mehr	550	1.086	97 %	523	1.043	99 %
Gesamt	33.359	39.241	18 %	23.327	27.295	17 %

Quelle: Statistisches Bundesamt, Kostenstrukturanalyse 2014, Wiesbaden 2016 und eigene Berechnungen. Die Differenz zwischen den tätigen Personen und den abhängig Beschäftigten sind tätige Inhaber, tätige Mitinhaber sowie unbezahlt mithelfende Familienangehörige.

Es zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen Männern und Frauen, jüngeren und älteren Fahrlehrern sowie zwischen Ost- und Westdeutschland. In Ostdeutschland (einschließlich Berlin) liegt der Wert bei 1.945 Euro, in Westdeutschland liegt er bei 2.579 Euro. In Ostdeutschland liegt der Median für Vollzeit beschäftigte Fahrlehrer damit bei nur 75 % des Westwertes. Dieser Unterschied zwischen Ost- und Westdeutschland liegt sicherlich einerseits an den

Überkapazitäten im Osten mit einer höheren Fahrschuldichte als in westdeutschen Bundesländern, andererseits ist die generelle Kaufkraft im Osten geringer als im Westen. Dies spiegelt sich auch im Preis für eine Fahrstunde bzw. in den Führerscheinkosten in den einzelnen Bundesländern wider.

Mediangehalt Fahrlehrer im Vergleich zum Mediangehalt aller Berufsgruppen



Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017, Entgeltstatistik

Der Median für Fahrlehrer liegt deutlich unter dem Median für alle Berufsgruppen in Deutschland von 3.133 Euro, jedoch ist der Wert zuletzt überdurchschnittlich gestiegen, insbesondere für die Gruppen, die bisher weniger verdienen als der Durchschnitt, also Ostdeutsche, Frauen und ältere Fahrlehrer über 55 Jahre. Das individuelle Gehalt ist natürlich sehr davon abhängig, wie die Qualifikationen eines jeden einzelnen Fahrlehrers sind.

Aus Unternehmenssicht ist der durchschnittliche Lohn angestellter Fahrlehrer nicht nur als Monatssumme, sondern auch pro Theorie- bzw. Praxisstunde relevant. Das Statistische Bundesamt erhebt jährlich die Stundenlöhne in den unterschiedlichen Berufen. Die neuesten Daten liegen für 2014 vor und lassen Vergleiche zwischen den Branchen zu. Da liegt „Fahrlehrer“ über den Berufskraftfahrern und unter Berufen wie Dachdeckern.

Median der monatlichen Bruttoarbeitsentgelte von sozialversicherungspflichtig vollzeitbeschäftigten Fahrlehrern (KldB 2010, 8451) in Euro

	Median am 31.12.2015	Median am 31.12.2016	Veränderung
Deutschland	2.383	2.455	3,0 % ¹⁸
Männer	2.408	2.476	2,8 %
Frauen	2.157	2.232	3,5 %
25 - 55 Jahre	2.418	2.478	2,5 %
55+ Jahre	2.298	2.382	3,7 %
Ost	1.863	1.945	4,4 %
West	2.516	2.579	2,5 %

Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017, Entgeltstatistik

Durchschnittliche Bruttostundenverdienste 2014 (umgerechnet auf 45 Minuten)	in Euro
Berufskraftfahrer (Pers./Pkw.)-Fachkraft	7,03
Berufskraftfahrer (Güter./Lkw)-Fachkraft	9,50
Bus-, Straßenbahnfahrer/innen-Fachkraft	10,86
Zahntechnik-Fachkraft	10,87
Fahrlehrer/innen-Spezialist	11,04
Gerüstbau-Fachkraft	11,19
Dachdeckerei-Fachkraft	11,35

Quelle: Statistisches Bundesamt 2017 und eigene Berechnung

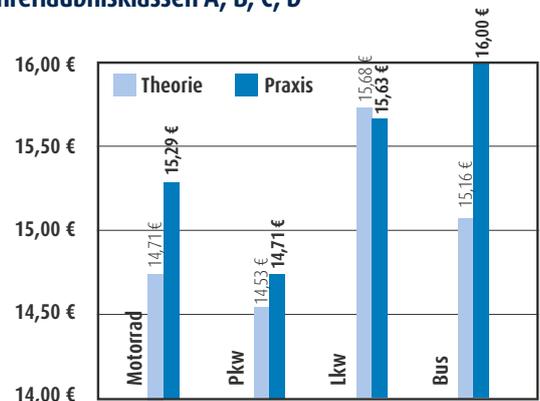
MOVING hat 2018 in einer Umfrage genauer nach der Bezahlung von Fahrlehrern gefragt. Eine 45-minütige Theoriestunde wird demnach mit durchschnittlich 14,53 Euro vergütet, eine 45-minütige praktische Übungsstunde (Pkw) mit 14,71 Euro.¹⁹ Fahrlehrer der Ausbildungs-klassen C und D verdienen durchschnittlich 7,6 % mehr als ihre Kollegen der Ausbildungs-klasse B.

Den höchsten Lohn für eine Praxisfahrstunde (Pkw) zahlt man in sehr großen Fahrschulen, in Kleinstädten und in der Region Süddeutschland. Am geringsten entlohnt werden die angestellten Fahrlehrer in mittleren Fahrschulen, in ländlichen Räumen und in der Region Ost. Der größte Unterschied, wie gut ein Fahrlehrer für eine Unterrichtsstunde bezahlt wird, lässt sich demnach zwischen Ost und Süd ausmachen. Die Differenz liegt bei 2,74 Euro für die Theorie und 2,43 Euro für die praktische Fahrstunde.

Die Lohnunterschiede zwischen den unterschiedlichen Fahrschulgrößen sind relativ gering, die Spanne liegt hier bei 0,47 Euro für Praxis- und 0,93 Euro für Theoriestunden. Ebenfalls geringe Unterschiede ergeben sich aus der Gegend, in der der Unterricht stattfindet. Hier beträgt der Unterschied lediglich 0,71 Euro für Praxisstunden und 1,33 Euro für Theoriestunden.

Ein Lohn für eine praktische Fahrstunde von 14,71 Euro pro 45 Minuten ergibt einen durchschnittlichen Stundenlohn von 19,61 Euro pro Zeitstunde. Lohnnebenkosten von rund einem Drittel der Bruttostundenlöhne bedeuten, dass eine Zeitstunde etwa 26 Euro Personalkosten verursacht. Bei einem Übungsstundenpreis von 38,50 Euro für 45 Minuten (51 Euro für 60 Minuten) bleiben pro Zeitstunde also etwa 25 Euro für Sachkosten (Kraftstoff, Fahrzeugkosten und Verwaltung) übrig.

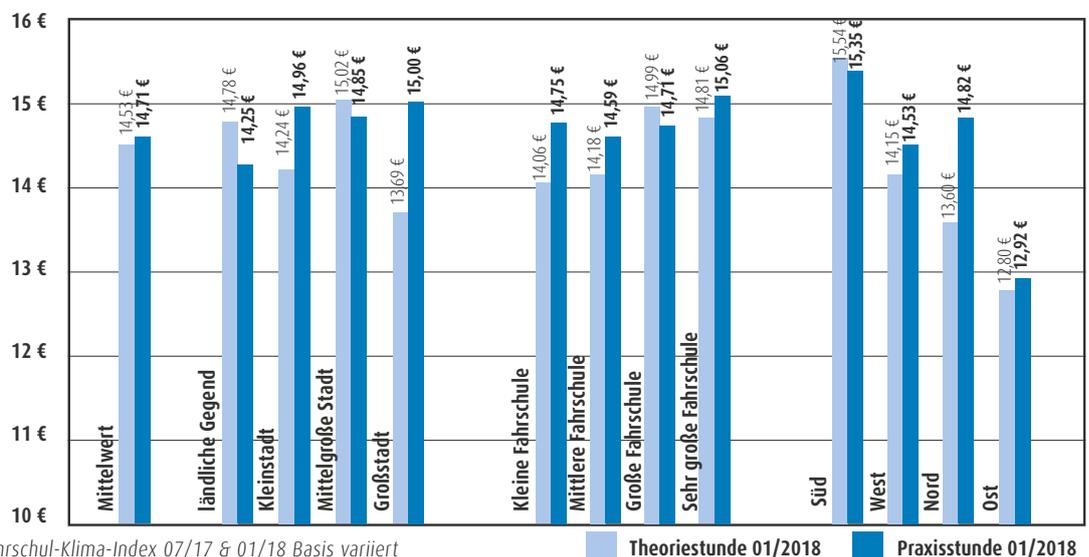
Durchschnittliche Vergütung für eine 45-minütige Unterrichtsstunde Theorie oder Praxis der Fahrerlaubnisklassen A, B, C, D



Quelle: MOVING Klima-Index 01/2018

Die Fahrlehrer für Motorradfahrer bekommen für den praktischen Teil je 45 Minuten durchschnittlich 15,29 Euro und für die Theorie 14,71 Euro. Erstmals hat MOVING auch nach den Löhnen für die C- und D-Fahrlehrer gefragt. Durch die Weiterbildung zum C- und D-Fahrlehrer lässt sich im Schnitt eine Lohnsteigerung von 7,6 % gegenüber der Pkw-Fahrerlaubnisausbildung realisieren. Im Durchschnitt wird eine Theoriestunde Lkw mit 15,68 Euro und eine praktische Lkw-Übungsstunde mit 15,63 Euro vergütet. Für den Unterricht der Busfahrer-anwärter wird der Fahrlehrer mit durchschnittlich 15,16 Euro für Theorie und 16,00 Euro für den Praxisteil entlohnt. Auch hier gibt es natürlich Unterschiede je nach Größe und Standort der Fahrschulen.

Lohn für eine 45-minütige Unterrichtsstunde (Pkw) eines angestellten Fahrlehrers 2018



Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 07/17 & 01/18 Basis variiert

¹⁹ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2017

INTERESSENVERTRETUNG

Interessenvertretung

Die politischen Interessen der deutschen Fahrschulinhaber und Fahrlehrer²⁰ werden durch eine Reihe von Verbänden vertreten. Dazu gehört laut „Öffentlicher Liste über die beim Bundestag registrierten Verbände“ der Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen (BDFU) mit 95 Mitgliedern, die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF) mit ca. 15.000 Mitgliedern, organisiert in 17 Landesverbänden, sowie der Interessenverband deutscher Fahrlehrer e. V. Bundesverband (IDF) mit ca. 5.500 Mitgliedern.

Neben den allgemeinen Interessenvertretungen für Fahrlehrer gibt es auch Organisationen wie die Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten, kurz BAGFA, welche sich um die Anliegen der Fahrlehrerausbildungsstätten kümmert, und MOVING, als Interessenvertretung für Fahrschulen und Verkehrslehrrmittelverlage in Deutschland und Europa.

Der größte Teil der Fahrlehrer ist in einem berufsständischen Verband organisiert. Nur ein Fünftel der Fahrlehrer gab an, nicht Mitglied eines Interessenverbandes zu sein. Als Begründung gaben die nicht organisierten Fahrlehrer an, keine Vorteile zu sehen und die Kosten einer Mitgliedschaft wären zu hoch. Die Fahrlehrer, die in einem Interessenverband vertreten sind, fühlen sich zu überwiegend gut vertreten.

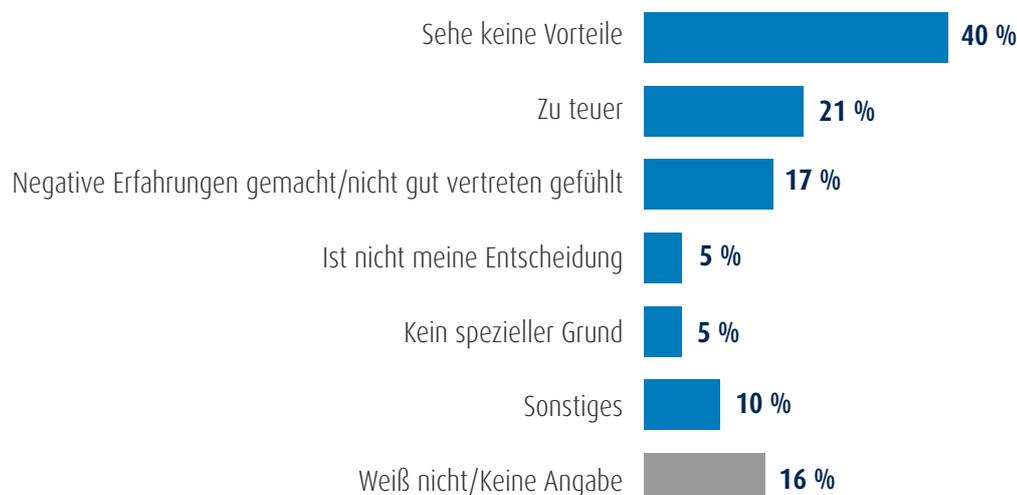
HARDFACTS

- » Die meisten aktiven Fahrlehrer sind in einer berufsständischen Vereinigung organisiert.
- » Die Mehrheit der Mitglieder ist zufrieden mit der Arbeit der Vereinigungen.

Der Reform des Fahrlehrergesetzes 2017 ging ein langer Prozess voraus, in dem alle Interessenverbände gleichermaßen eingebunden waren. Zahlreiche Diskussionsrunden und Arbeitsgruppentreffen ermöglichten es den Vertretern, ihre Erfahrungen auszutauschen und geplante Reformen zu diskutieren und zu kommentieren. Auch bei der Verbreitung der neuen Inhalte des Gesetzes an die Fahrlehrer spielen die Interessenverbände eine wichtige Rolle. Auf zahlreichen Infoveranstaltungen konnten und können sich Mitglieder und Nicht-Mitglieder über die neuen Möglichkeiten informieren und ihre Erfahrungen mitteilen.

Warum sind Sie kein Mitglied in einer berufsständischen Vereinigung?

Begründung für die Nichtmitgliedschaft



Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2016

²⁰ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2016

HARDFACTS

» Der Wettbewerbsdruck entspannt sich leicht.

» Für nur noch 6 % der Befragten ist Wettbewerbsdruck eine der größten Herausforderungen der Branche.

Wettbewerbsdruck

Der Wettbewerbsdruck ist relativ hoch in der Branche, die Lage hat sich jedoch in der letzten Zeit etwas entspannt.

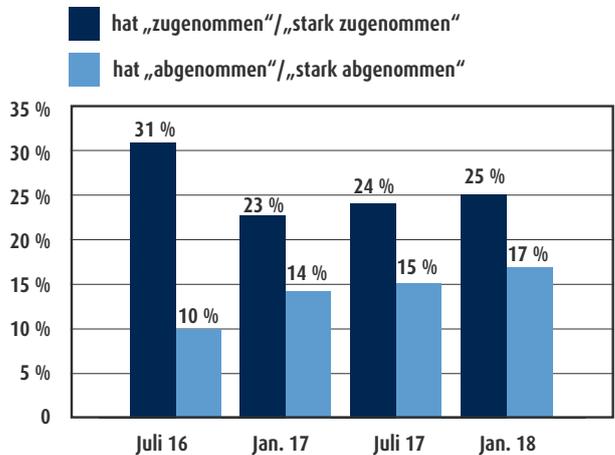
Die Entwicklung des Wettbewerbsdrucks ist im vergangenen Jahr höchst unterschiedlich verlaufen. So hat sich der Anteil der Fahrschulen, für die der Wettbewerbsdruck abgenommen oder stark abgenommen hat, von 10 % auf 17 % erhöht. Es lässt sich ebenso feststellen, dass sich der Anteil der Fahrschulen, für die der Wettbewerbsdruck zugenommen oder stark zugenommen hat, von 31 % auf 25 % verringert hat. Damit hat sich die Situation etwas entschärft, jedoch gibt es nach wie vor einen großen Teil von Fahrschulen, die einen starken Wettbewerb spüren und finden, dass der Wettbewerbsdruck zugenommen hat.

Der Wettbewerbsdruck steigt für einige Fahrschulen aber besonders, so zum Beispiel für große Fahrschulen ab 5 Mitarbeitern und für sehr große Fahrschulen ab 10 Mitarbeitern. Hier lag der Anteil der Fahrschulen, die angaben, dass der Wettbewerbsdruck stark zugenommen hat oder zugenommen hat bei über 30 %. Interessanterweise lag der Anteil der sehr großen Fahrschulen, die weniger Wettbewerbsdruck spüren, fast ebenso hoch bei 28 %.

Betrachtet man die unterschiedlichen Regionen Deutschlands, so ist der Wettbewerbsdruck im Westen am stärksten gestiegen, hier geben das 37 % der Fahrschulen an. Nur 10 % finden, dass der Wettbewerbsdruck abgenommen hat. Die anderen Regionen sind deutlich entspannter, im Osten überwiegen sogar diejenigen, die meinen, der Wettbewerbsdruck hat abgenommen.

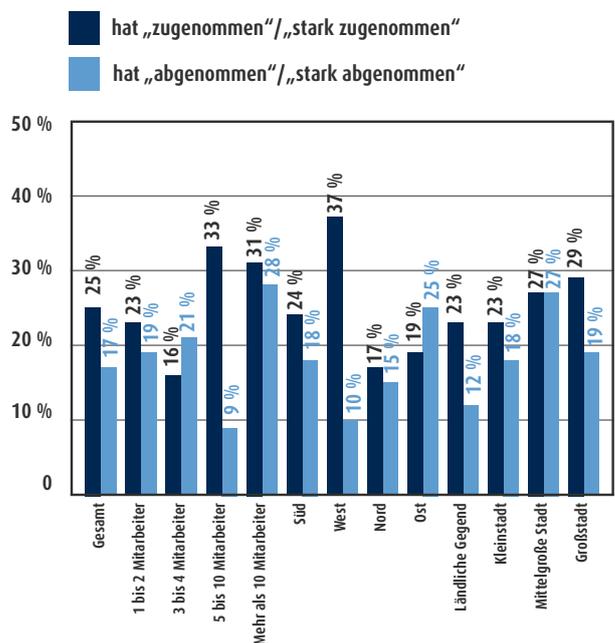
Bei der Frage nach den größten Herausforderungen der Branche ist „Wettbewerbsdruck“ nur noch von 6 % der Befragten genannt worden. Ein Jahr zuvor (07/2016) waren es noch 11 % der Befragten.

Wettbewerbsdruck 2016 bis 2018



Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018

Wie hat sich der Wettbewerbsdruck in der Branche generell im zweiten Halbjahr 2017 entwickelt?



Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018

Interessant ist auch, dass der Wettbewerb der Fahrschulen mittlerweile in erster Linie um das qualifizierte Personal ausgetragen wird. Diese Entwicklung zeigt sich in den überdurchschnittlich steigenden Gehältern für Fahrlehrer. Daraus ergibt sich allerdings, dass die Preise für Fahrstunden demzufolge auch ansteigen.

FAHRLEHRERMANGEL

Fahrlehrermangel

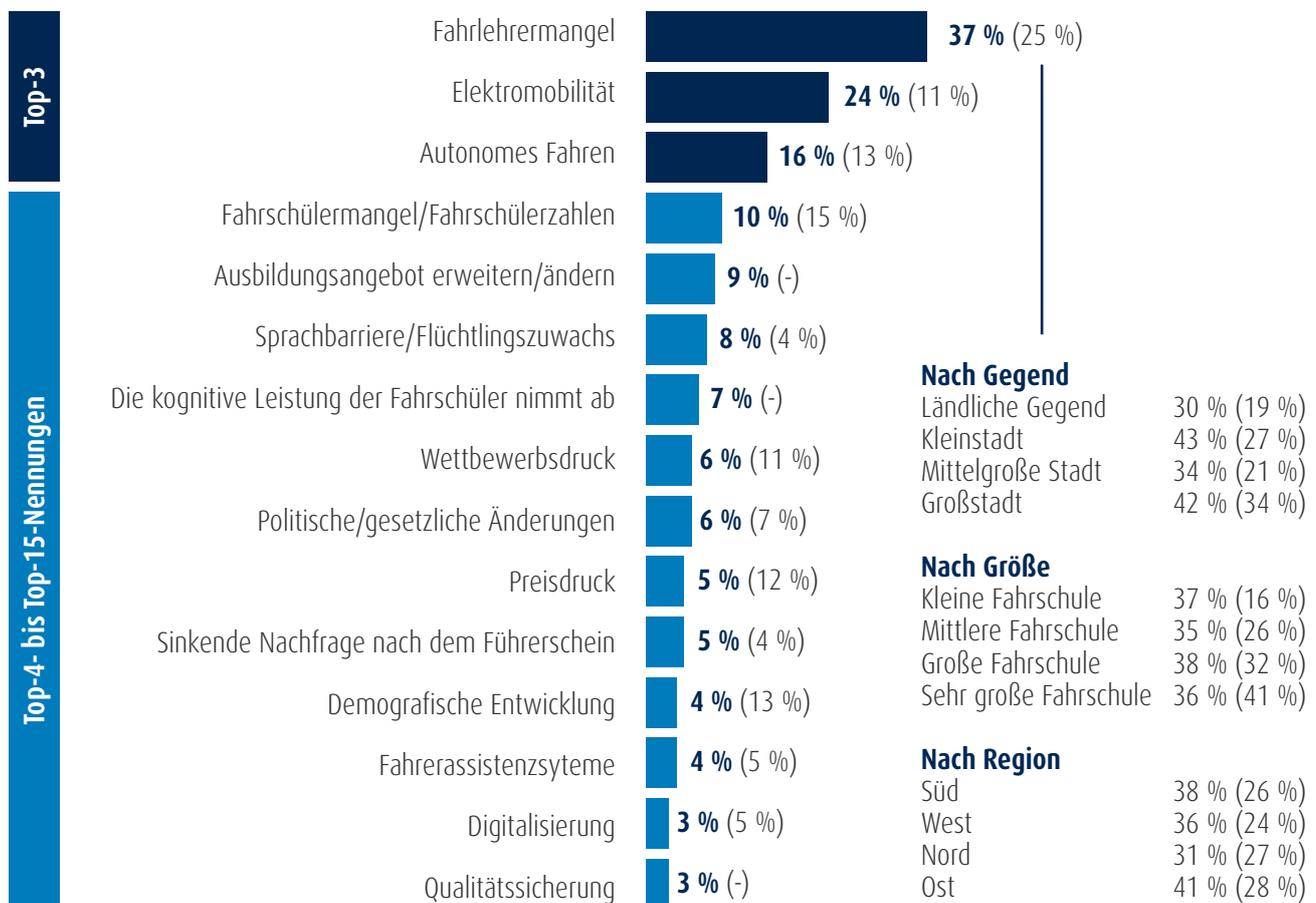
Eine der größten Herausforderungen der Branche ist der Mangel an geeignetem Fachpersonal. Schon lange finden viele Unternehmer keine Nachfolger und wachsende Fahrschulen nicht die Fahrlehrer, die sie suchen.

Fast 40 % der Fahrschulen sieht im Fahrlehrermangel eine zentrale Herausforderung für die Zukunft. Dieser Wert ist in den letzten Monaten weiter deutlich gestiegen. Ebenso spürt jede dritte Fahrschule den Fahrlehrermangel sehr stark in der alltäglichen Arbeit – vor allem große und sehr große Fahrschulen und urbane Fahrschulen. Über die Hälfte geben an, dass aufgrund des Fahrlehrermangels bereits höhere Gehälter gezahlt werden müssen, um überhaupt geeignetes Personal zu finden. Über ein Drittel der Fahrschulen haben bereits Umsatzeinbußen erlitten.²¹

HARDFACTS

- » Der Fahrlehrermangel ist eine der größten Herausforderungen der Branche.
- » Die Zahl der Fahrlehrer sinkt.
- » Das Durchschnittsalter liegt bei über 53 Jahren.

Vor welchen Herausforderungen stehen Fahrschulen Ihrer Meinung nach in den nächsten Jahren? (Mehrfachnennungen möglich)



Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2017 (Werte in Klammern von 2016)

²¹ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2017

FAHRLEHRERMANGEL

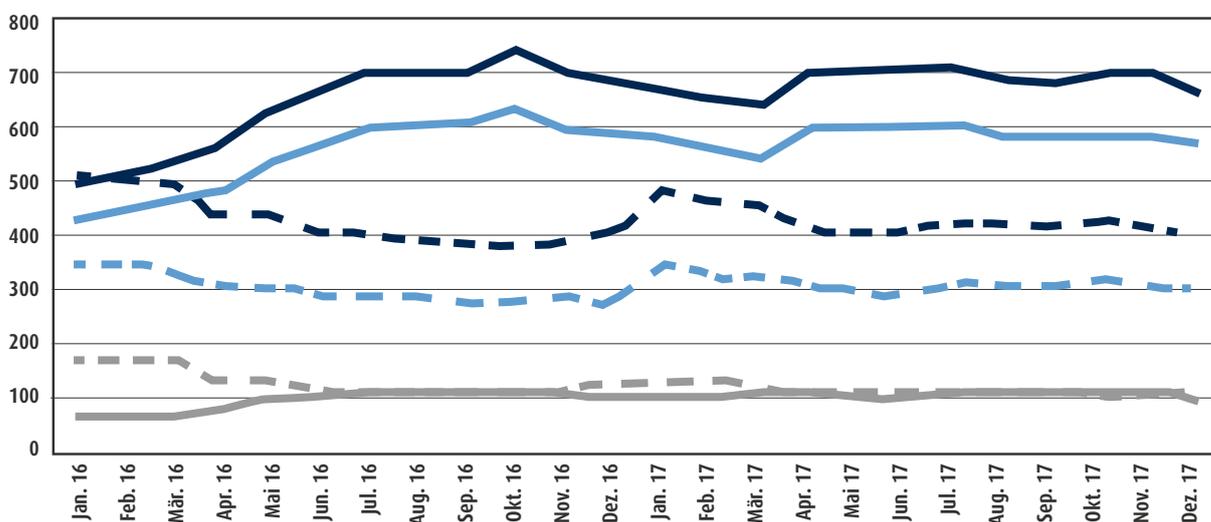
Aufgrund des Fahrlehrermangels ...	Gesamt
... mussten wir Fahrlehrer-Gehälter anheben, um überhaupt einen geeigneten Fahrlehrer zu finden.	52 %
... haben wir bereits Umsatzeinbußen erlitten.	36 %
... mussten wir die angebotenen Zeiten für Theorie- und Praxisunterricht verschieben.	26 %
... mussten wir bereits Fahrschüler wegen fehlender freier Plätze wieder wegschicken.	25 %
... mussten wir die angebotenen Zeiten für Theorie- und Praxisunterricht reduzieren.	14 %
... mussten wir mehr arbeiten und hatten somit weniger Freizeit.	5 %
... erweist sich die Suche nach geeigneten Fahrlehrern, bei gleichzeitig steigender Nachfrage, als schwierig.	4 %
... müssen Konzepte angepasst bzw. qualitative Maßnahmen erfolgen.	4 %
... kann darauf geschlossen werden, dass die Ausbildung zu umfangreich/teuer/restriktiv ist.	3 %
Keine der genannten Aussagen	21 %

Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2017

Ein Blick in die Arbeitsmarktstatistik der Bundesagentur für Arbeit bestätigt dieses Problem. Es sind deutlich mehr offene Stellen gemeldet als es arbeitslose Fahrlehrer gibt. Im Dezember 2017 waren es deutschlandweit 662 offene Stellen, die 417 arbeitslosen Fahrlehrern gegenüberstanden. Die gesamtdeutsche Übersicht spiegelt hauptsächlich die westdeutsche Situation wider. In Ostdeutschland gab es 111 arbeitslos gemeldete Fahrlehrer und 91 gemeldete offene Stellen.

Die Saisonalität der Branche, also weniger Stellengesuche und mehr arbeitslos gemeldete Fahrlehrer in den Wintermonaten, nimmt ab. Wer einen guten Fahrlehrer gefunden hat, beschäftigt ihn auch während der Monate, in denen üblicherweise die Nachfrage nach Fahrstunden geringer ist.

Arbeitslose Fahrlehrer und offene Stellen Deutschland 2016 - 2017



Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017, Arbeitsmarkt nach Berufen

■ Arbeitslose Fahrlehrer Deutschland ■ Offene Stellen Deutschland
■ Arbeitslose Fahrlehrer West ■ Offene Stellen West
■ Arbeitslose Fahrlehrer Ost ■ Offene Stellen Ost

FAHRLEHRERMANGEL

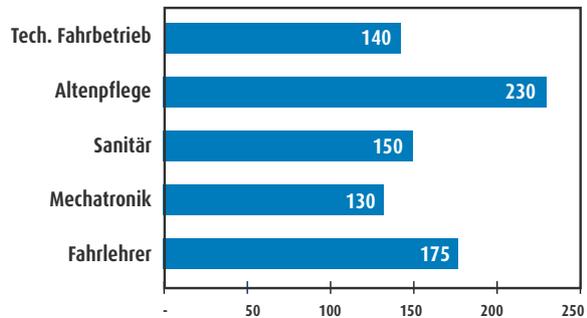
Auch die durchschnittliche Vakanzzeit der offenen Stellen, also wie lange die Stellen unbesetzt bleiben, ist im Vergleich zu anderen Branchen recht hoch. Sie lag 2017 bei 175 Tagen. Solange waren freie Stellen durchschnittlich unbesetzt. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Vakanzzeit um 34 Tage zugenommen.

Um dem Problem des Fahrlehrermangels mehr Gehör zu verschaffen, sollte jede Fahrschule, die einen Fahrlehrer sucht, die offene Stelle bei der Agentur für Arbeit melden. Das sensibilisiert und informiert nicht nur die Mitarbeiter bei den Arbeitsagenturen, es zeigt ihnen auch deutlich, dass es einen Fahrlehrermangel gibt. Je mehr offene Stellen gemeldet werden, desto offensichtlicher wird der Mangel. Diese Erkenntnis wird sich dann hoffentlich positiv auf die Förderung der Fahrlehrerausbildung auswirken.

Ein Problem, das die Suche nach geeigneten Fahrlehrern erschwert, ist die sinkende Anzahl der Fahrlehrer insgesamt und das hohe Durchschnittsalter. Ein Drittel der Fahrlehrer sind über 60 Jahre, das Durchschnittsalter liegt bei über 53 Jahren und steigt weiter leicht an, das heißt es kommen weniger junge Fahrlehrer dazu als altersbedingt aus der Erfassung mit 74 Jahren herausgehen. Die Praxis zeigt, dass der Altersdurchschnitt bei C- und D- Fahrlehrern noch höher ist. Der Frauenanteil ist in den letzten Jahren leicht gestiegen.

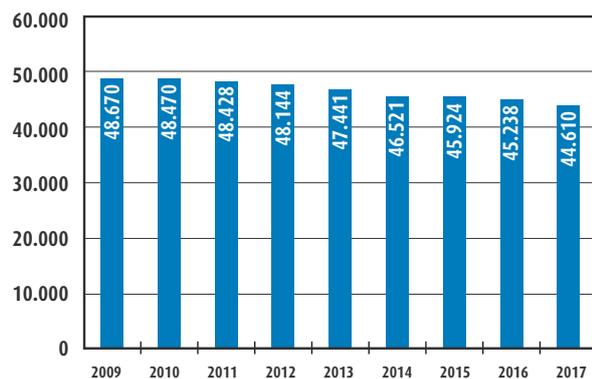
Regional zeigen sich große Unterschiede bei der Altersstruktur der Fahrlehrer. Die ältesten Fahrlehrer hat Bremen, die jüngsten Fahrlehrer hat Hamburg. Prozentual den größten Rückgang hat Mecklenburg-Vorpommern. In Berlin ist die Zahl der Personen mit Fahrlehrerlaubnis sogar leicht gestiegen. Wie viele der Besitzer von Fahrlehrerlaubnissen tatsächlich Fahrschüler ausgebildet haben, lässt sich nicht ermitteln, weil die Statistik den Unterschied zwischen aktiven und inaktiven Fahrlehrern nicht berücksichtigt. Es kann also keine statistisch relevante Aussage über die am Markt zur Verfügung stehenden Fahrlehrer getroffen werden.

Durchschnittliche Vakanzzeit in Tagen, 2017



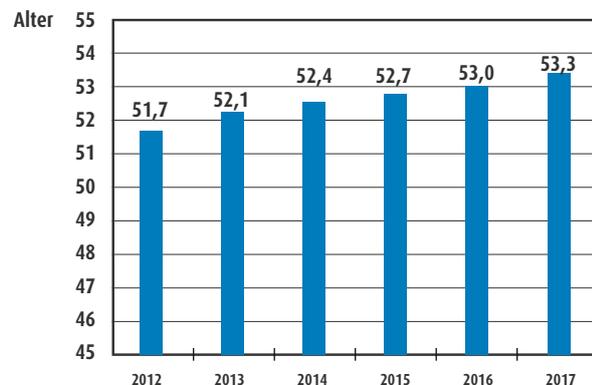
Quelle: Bundesagentur für Arbeit, 2017

Personen mit Fahrlehrerlaubnis bis 74 Jahren



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg 2017 und eigene Berechnung

Durchschnittsalter der Personen mit Fahrlehrerlaubnis (bis 74 Jahre)



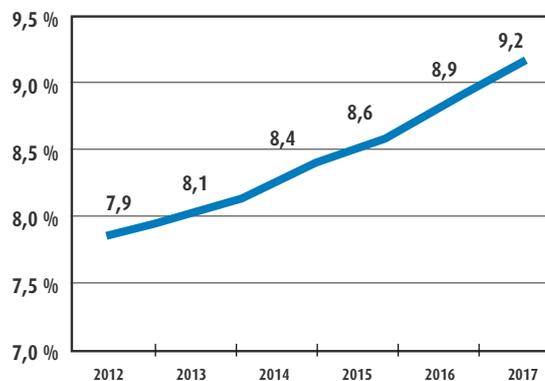
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg 2017 und eigene Berechnung

FAHRLEHRERMANGEL

Wenn man jedoch davon ausgeht, dass unter den 44.610 Fahrlehrerlaubnisinhabern ca. 10.800 Fahrschulinhaber, 16.700 angestellte Fahrlehrer und 6.800 geringfügig beschäftigte Fahrlehrer sind, bleibt ein Rest von rund 23 % ohne erfassbare Tätigkeit. Diese 23 %, oder in etwa 10.000 Personen scheinen ihre Fahrlehrerlaubnis nicht aktiv zu nutzen und könnten somit als der verdeckte Teil oder sogenannte „Scheinhalter“ angesehen werden.

Aber nicht nur im klassischen Fahrschulbereich A und B werden händeringend Fahrlehrer gesucht. Auch für die Führerscheinklassen C und D ist es zwischen 2013 und 2016 zu einem Anstieg der bestandenen Prüfungen von rund 14 % und damit zu einem Mehrbedarf an Fahrlehrern gekommen.²² So hat die Lkw-Ausbildung um 6,6 % oder einen Zusatz von 8.459 Führerscheinen zugelegt, während die Nachfrage nach Busführerscheinen sogar um 33,8 %, oder um 3.024 gestiegen ist im Vergleich zu 2013. Dies hat zweifelsfrei mit einem erhöhten Bedarf der Logistikbranche sowie dem Boom des Fernbusmarktes zu tun.

Frauenanteil



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg 2017 und eigene Berechnung

²² Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg 2017

FAHRLEHRERMANGEL

Anzahl, Alter und Frauenanteil in der Fahrlehrerschaft nach Bundesländern

Stand 01.01.2017	Anzahl 2016	Anzahl 2017	Veränderung 2016 zu 2017	Veränderung 2016 zu 2017	2017 Frauenanteil	2017 Anteil 60+	2017 Durchschnittsalter
Baden-Württemberg	5.061	5.009	- 52	- 1,0 %	11,1 %	32,4 %	53,1
Bayern	8.421	8.281	- 140	- 1,7 %	9,2 %	31,5 %	52,4
Berlin	1.856	1.862	6	0,3 %	11,7 %	35,0 %	53,7
Brandenburg	1.785	1.740	- 45	- 2,5 %	7,9 %	38,5 %	55,4
Bremen	235	227	- 8	- 3,4 %	5,3 %	44,1 %	57,1
Hamburg	539	523	- 16	- 3,0 %	13,6 %	27,3 %	50,7
Hessen	3.032	2.967	- 65	- 2,1 %	10,3 %	27,6 %	51,8
Mecklenburg-Vorpommern	788	759	- 29	- 3,7 %	6,7 %	34,3 %	54,3
Niedersachsen	5.720	5.644	- 76	- 1,3 %	6,6 %	35,4 %	54,3
Nordrhein-Westfalen	8.056	8.044	- 12	- 0,2 %	11,3 %	30,1 %	52,1
Rheinland-Pfalz	2.312	2.265	- 47	- 2,0 %	7,2 %	38,1 %	54,5
Saarland	642	635	- 7	- 1,1 %	8,0 %	41,7 %	55,1
Sachsen	2.079	2.012	- 67	- 3,2 %	7,4 %	32,4 %	53,4
Sachsen-Anhalt	1.220	1.194	- 26	- 2,1 %	6,1 %	37,2 %	54,9
Schleswig-Holstein	2.066	2.041	- 25	- 1,2 %	7,4 %	32,4 %	53,9
Thüringen	1.426	1.407	- 19	- 1,3 %	7,4 %	39,2 %	55,9
Gesamt	45.238	44.610	- 628	- 1,4 %	9,2 %	33,0 %	53,3

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg 2017 und eigene Berechnung

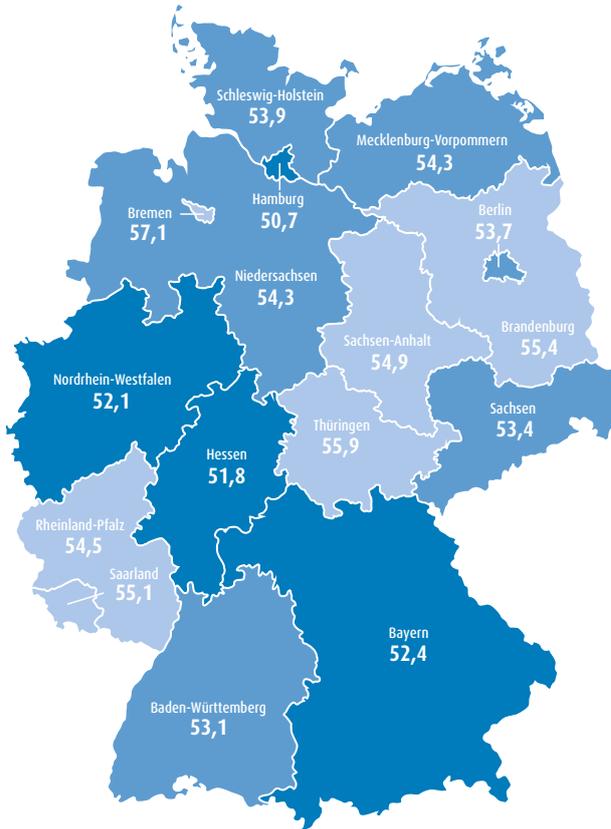
Um dem Trend der fehlenden Fahrlehrer entgegenzuwirken und den Beruf wieder attraktiver zu machen, haben sich einige große Fahrlehrerausbildungsstätten zu einer gemeinsamen Initiative zusammengeschlossen, der „Mission Fahrlehrernachwuchs“. Eine ähnliche Initiative ist auch die „Fahrlehrer-Zukunft“, ein überregionaler Verbund von Fahrlehrerausbildungsstätten in Deutschland, der es sich zur

Aufgabe gemacht hat, den Fahrlehrer-Nachwuchs zu fördern und die Ausbildungsqualität von Fahrlehrer/innen in Ausbildung nachhaltig zu verbessern. Die Branche erhofft sich durch die Reform der Fahrlehrerausbildung eine Attraktivitätssteigerung des Berufes.

FAHRLEHRERMANGEL

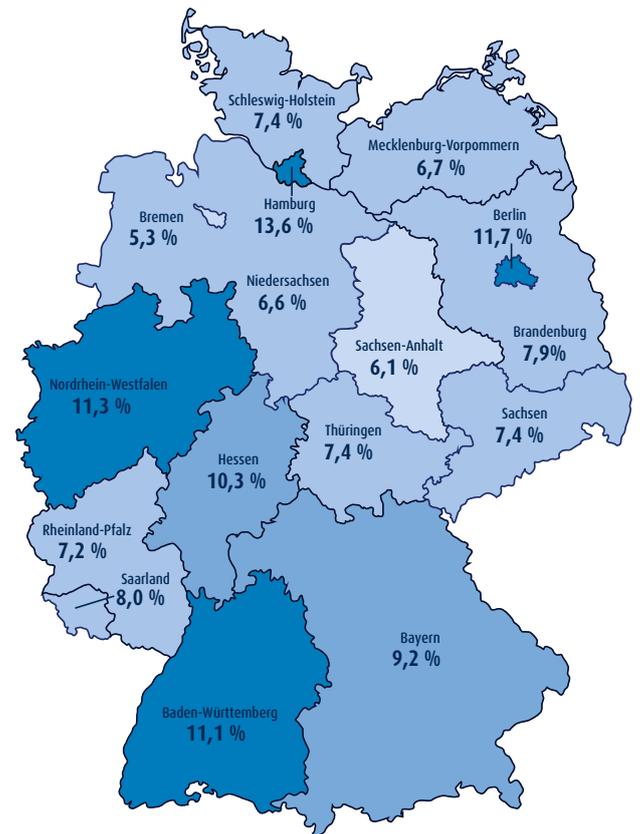
Durchschnittsalter der Fahrlehrer

Deutschland
53,3 Jahre



Anteil der weiblichen Fahrlehrer

Deutschland
9,2 %



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg 2017 und eigene Berechnung

AUSBILDUNGSZAHLEN DER AUSBILDUNGSSTÄTTEN

Ausbildungszahlen der Ausbildungsstätten

Eine Umfrage unter 16 Fahrlehrer-Ausbildungsstätten mit Daten von mehr als 3.000 Fahrlehreranwärtern hat ergeben, dass diese Ausbildungsstätten seit 2013 einen konstanten Zuwachs von Interessenten am Fahrlehrerberuf bzw. Fahrlehreranwärter verzeichnen. So hat sich die Zahl der Fahrlehreranwärter für Fahrerlaubnisklasse BE von 475 (2013) innerhalb von 4 Jahren auf 854 (2017) Fahrlehreranwärtern fast verdoppelt.

Das Verhältnis der weiblichen Fahrlehreranwärterinnen zu den männlichen Auszubildenden schwankt für den abgebildeten Zeitraum leicht und liegt zwischen 18 % und 21 %. Männliche Fahrlehreranwärter sind in den Ausbildungsstätten nicht nur in der Mehrheit, ihr Anteil wird aufgrund der hohen Zuwachsrate von 84 % auch etwas mehr ansteigen, wobei die Zuwachsrate der Fahrlehreranwärterinnen mit 64 % auch zeigt, dass sich ebenfalls immer mehr Frauen für den Fahrlehrerberuf interessieren.

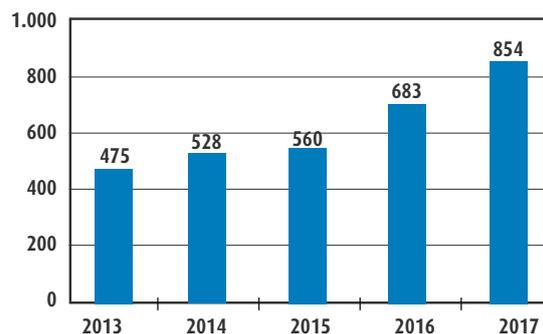
Der Anteil jener Auszubildenden, die eine Mittlere Reife oder Hauptschulabschluss in Kombination mit einer Berufsausbildung als Zugangsvoraussetzung mitbringen, ist mit 73 % sehr hoch. Abiturienten bilden mit 17 % die drittgrößte Gruppe.

Die Ausbildungskosten der Fahrlehrerausbildung wurden zum größten Teil (41 %) durch die Bildungsgutscheine der Bundesagentur für Arbeit übernommen. Etwas mehr als ein Viertel der Fahrlehreranwärter finanziert die Ausbildung durch das Meister-BAFöG und rund 18 % der Fahrlehreranwärter zahlen die Ausbildung selbst.

HARDFACTS

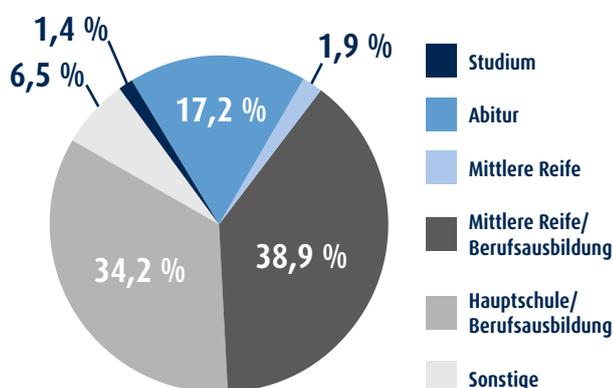
- » Die Zahl der ausgebildeten Fahrlehrer steigt jährlich.
- » Die meisten Fahrlehreranwärter haben einen Hauptschulabschluss oder Mittlere Reife und einen Berufsabschluss.
- » Den größten Beitrag zur Finanzierung der Fahrlehrerausbildungen trägt die Bundesagentur für Arbeit.

Anzahl der Fahrlehreranwärter (für BE) 2013 bis 2017



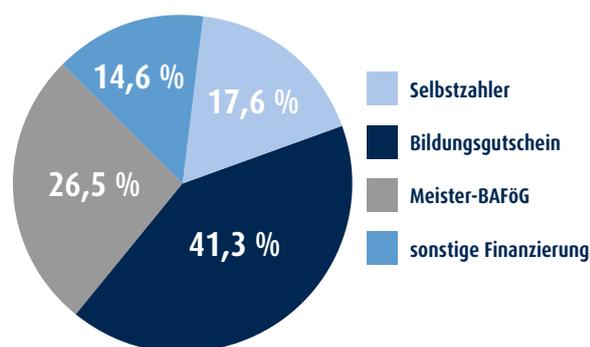
Quelle: MOVING/BAGFA Umfrage unter Ausbildungsstätten

Bildungsstand der Fahrlehreranwärter (BE) 2013-2017



Quelle: MOVING/BAGFA Umfrage unter Ausbildungsstätten

Fahrlehrerausbildung nach Kostenträgern



Quelle: MOVING/BAGFA Umfrage unter Ausbildungsstätten

FÖRDERUNGEN DURCH DIE BUNDESAGENTUR FÜR ARBEIT

HARDFACTS

- » Eine genaue Statistik über die Ersterteilung von Fahrlehrerlaubnissen wird nicht mehr geführt.
- » Die Zahl der geförderten Maßnahmen mit Ziel Fahrlehrer ist gestiegen.
- » Es sind keine Schlüsse über den (erfolgreichen) Abschluss der Maßnahmen möglich.

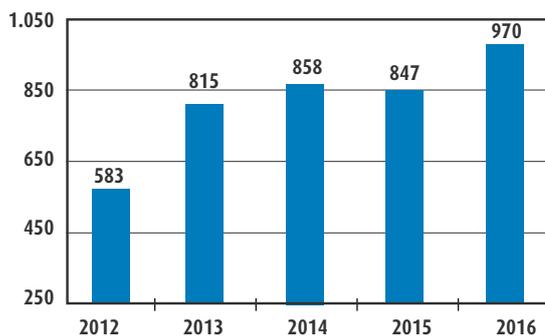
In Deutschland gibt es 80 amtlich anerkannte Fahrlehrer-ausbildungsstätten. Man kann davon ausgehen, dass ein Großteil der Ausbildungen zum Fahrlehrer durch Maßnahmen der Bundesagentur für Arbeit gefördert wird. Deshalb kann man an der jährlichen Förderstatistik eine Tendenz erkennen, wie viele Personen zum Fahrlehrer ausgebildet wurden. Leider wird nur erfasst, wie viele Personen an einem Kurs teilgenommen haben und nicht, ob sie auch den Abschluss erreicht haben bzw. ob sie anschließend auch als Fahrlehrer tätig sind. Die Zahl der Maßnahmeteilnehmer stieg seit 2012 von 583 auf 970 im Jahr 2016. Das ist ein Anstieg um 66 %.

Die meisten der Maßnahmeteilnehmer haben die Mittlere Reife (35,7 %) oder einen Hauptschulabschluss (29,5 %).

Förderungen durch die Bundesagentur für Arbeit

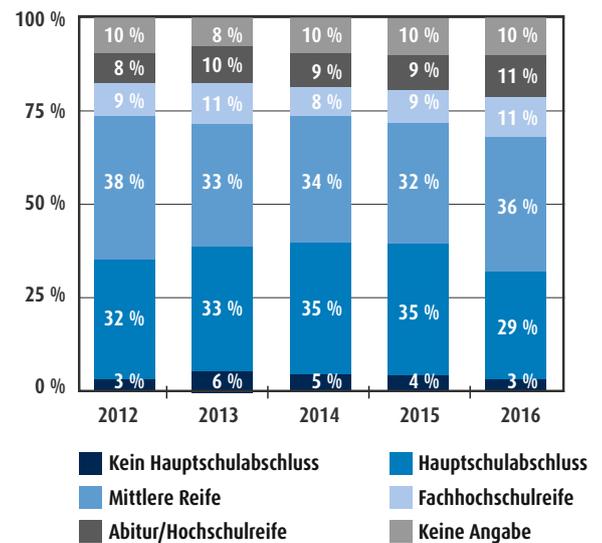
Die Zahl der Berufseinsteiger wird leider ab 2013 nicht mehr offiziell erfasst. Während es im Jahr 2010 noch fast 1.000 Ersterteilungen von Fahrlehrerlaubnissen bzw. befristeten Fahrlehrerlaubnissen für Fahrlehreranwärter gab, waren es im Jahr 2012 nur noch 638 Ersterteilungen in ganz Deutschland. Um den Bedarf des Marktes zu decken, sind es zu wenige Menschen, die den Beruf erlernen wollen.

Anzahl Teilnehmer in Maßnahmen mit Aus- und Weiterbildungsziel Fahrlehrer/in



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2017

Schulabschluss der Maßnahmeteilnehmer



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit 2017

UNTERNEHMENSNACHFOLGE IN FAHRSCHULEN

Unternehmensnachfolge in Fahrschulen

Vor der Problematik des hohen Durchschnittsalters der deutschen Fahrlehrerschaft und dem bestehenden Fahrlehrermangel kommt dem Thema „erzielbarer Verkaufserlös der Fahrschule“ ein besonderer Stellenwert zu.

Manche Filialbetriebe müssen schon jetzt wegen des Fahrlehrermangels geschlossen oder zu extrem niedrigen Preisen veräußert werden. Es ist heute oftmals günstiger eine Fahrschule neu zu eröffnen anstatt eine bestehende Fahrschule zu übernehmen. Bei dieser Entscheidung spielt ein möglicher zu zahlender Kaufpreis und die mit dem Unternehmen erzielbare Umsatzrendite eine wichtige Rolle.

In der Vergangenheit hat man den Kaufpreis für eine Fahrschule auf Basis der erzielten Umsätze der letzten drei Jahre ermittelt. Legt man beispielsweise die Durchschnittsumsätze einer Fahrschule der Jahre 2013 bis 2015 als Basis für die Kaufpreisermittlung zu Grunde, so ergibt sich unter Berücksichtigung eines Risikoabschlags ein Unternehmenswert von rund 35.000 Euro. Ein Kaufpreis, der am Markt aktuell nicht mehr erzielbar sein dürfte, aber bei Zugrundelegung von mathematischen Modellen zur Kaufpreisermittlung in der Regel realisiert werden kann.

HARDFACTS

- » **Viele Fahrschulinhaber suchen einen Nachfolger.**
- » **Die Berechnung des Kaufpreises ist schwierig.**

Bei der Frage nach Kauf oder Nichtkauf einer Fahrschule spielt bestimmt neben Kaufpreis die Lage der Fahrschule und die zu erwartende demografische Entwicklung in den nächsten Jahren eine wichtige Rolle. Daneben dürfte die aktuelle Entwicklung der Fahrlehrergehälter für den einen oder anderen Kaufinteressenten auch ein Entscheidungskriterium sein.

HARDFACTS

- » Die Anzahl der Prüfungen ist in allen Klassen gestiegen.
- » Etwa die Hälfte der Pkw-Fahrer nimmt am begleiteten Fahren ab 17 teil.
- » Auch Lkw- und Busführerscheinausbildungen steigen, decken aber noch nicht den Bedarf des Marktes nach Fahrern.

Nachfrage

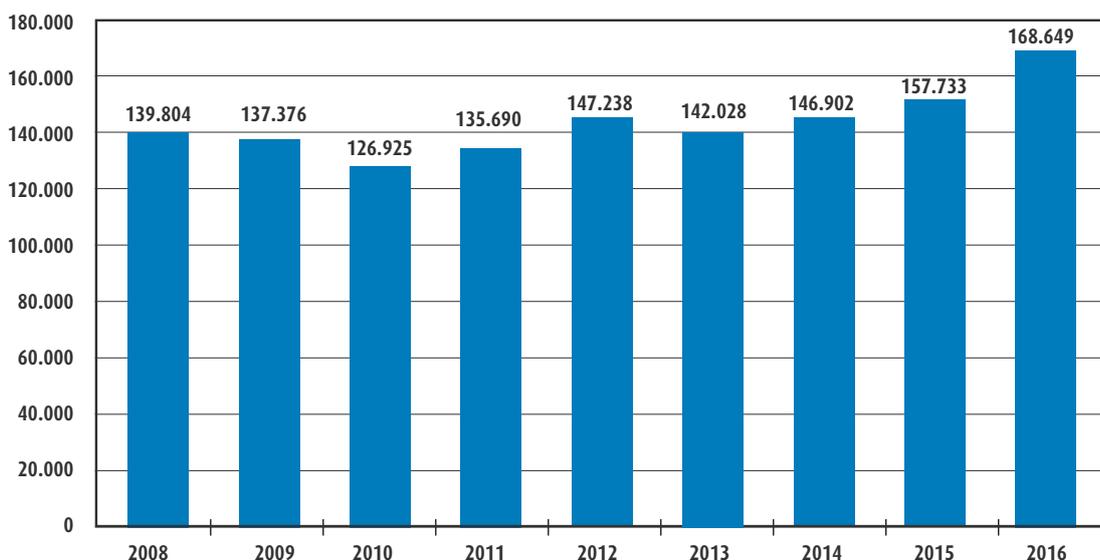
Am Ende einer Fahrausbildung steht üblicherweise die praktische Prüfung bei einer Prüforganisation. An der Anzahl der bestandenen praktischen Prüfungen kann abgelesen werden, wie die Nachfrage nach Fahrausbildungen bei den Fahrschulen ist. Die Zahl der bestandenen praktischen Prüfungen ist für alle Führerscheinklassen in den letzten Jahren gestiegen.²³

Fast alle Fahrschulen bilden Pkw- und Motorradklassen aus. Die Zahl der bestandenen Prüfungen in den Motorradklassen ist im Vergleich zum Vorjahr um 7 % auf 168.649 (2016) gestiegen.

Auch bei den Pkw-Klassen B und BE steigt die Zahl der bestandenen Prüfungen seit einigen Jahren wieder. Von 2015 zu 2016 ist die Zahl um 1,6 % auf 892.098 (2016) Prüfungen gestiegen. Davon waren 47 % der geprüften Personen jünger als 18 und nahmen daher am begleiteten Fahren (BF17) teil. Die restlichen 53 % der Personen, die eine B- oder BE-Prüfung bestanden haben, waren älter als 18 Jahre.

Trotz der steigenden Zahl der Prüfungen in den letzten Jahren lässt sich für die Zukunft hochrechnen, dass die Zahl der Jugendlichen tendenziell abnehmen wird. Damit wird auch die Zahl der potenziellen Fahrschüler in Zukunft geringer werden, so dass man von sinkender Nachfrage im Pkw-Bereich ausgehen kann. Das hier verwendete Modell geht von etwa 10 % weniger 17-Jährigen in 20 Jahren aus, im Vergleich zu 2015. Bis 2060 ist sogar mit etwa 30 % weniger 17-Jährigen im Vergleich zu 2015 zu rechnen. Andere Modelle, die von einer höheren Zuwanderung ausgehen, sehen einen etwas moderateren Rückgang.

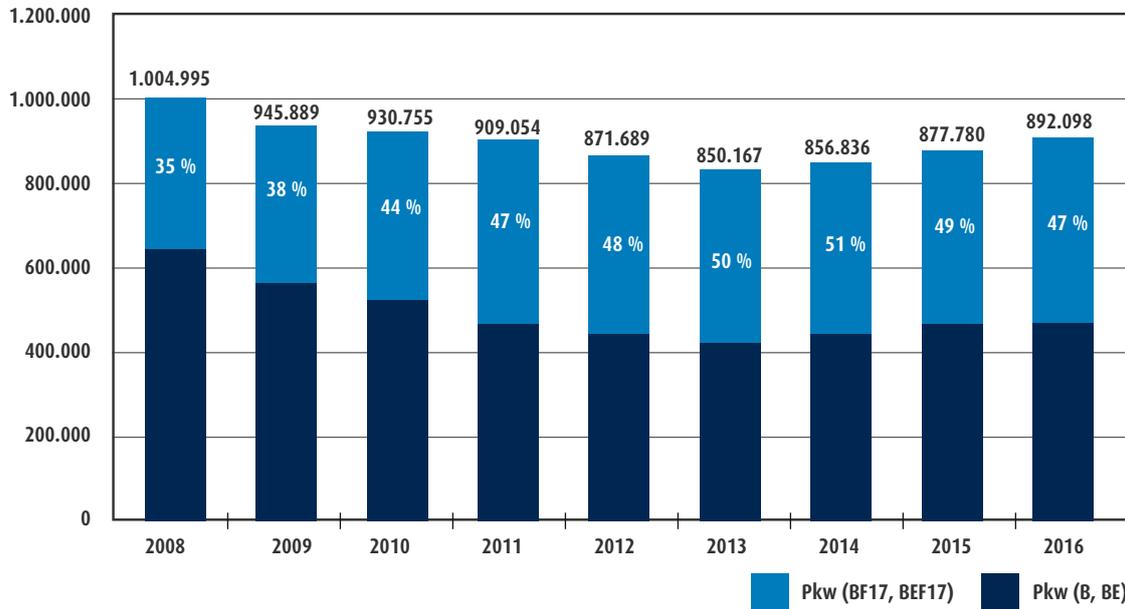
Bestandene Praktische Prüfungen Krafträder (A1, A2, A) 2008 – 2016



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2017

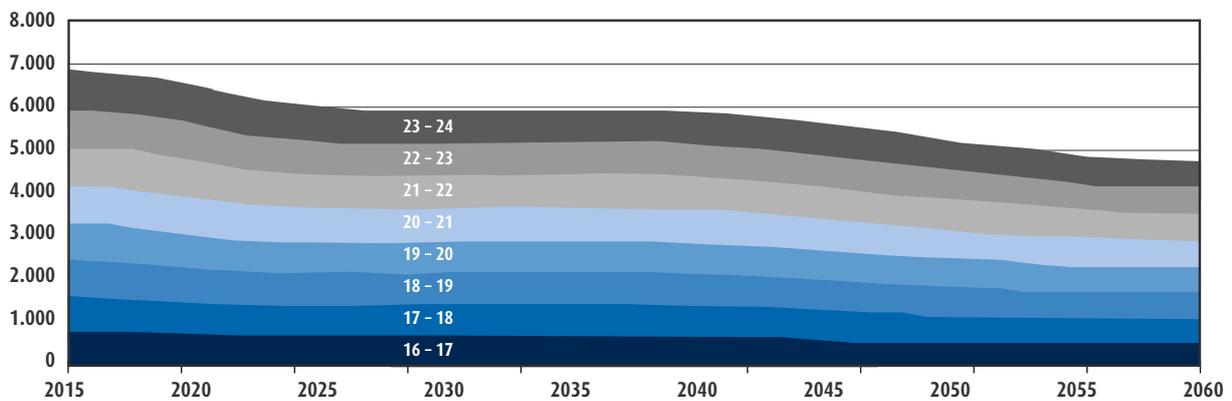
²³ Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2017

Bestandene Praktische Prüfungen Pkw (B/BE/BF17/BEF17) 2008 – 2016



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2017

Voraus. Verteilung der Altersklassen Untergruppen der 16 – 24-Jährigen in 1.000



Quelle: Statistisches Bundesamt, Wiesbaden, 2015

NACHFRAGE

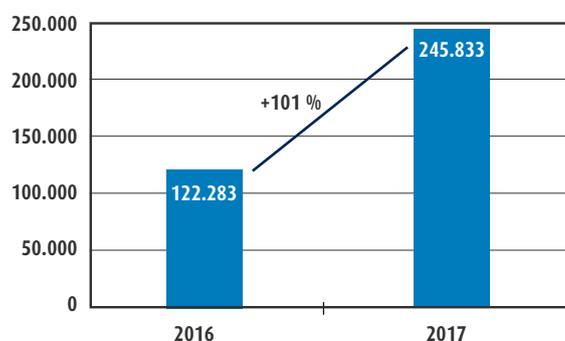
Im Jahr 2016 wurden 7,2 % aller schriftlichen Theorieprüfungen in einer Fremdsprache abgenommen. Dieser Anteil stieg 2017 auf 12,7 % und hat sich in absoluten Zahlen von 2016 bis 2017 sogar verdoppelt. Hierbei zeigt sich besonders die Wichtigkeit von Hocharabisch, welches im Jahr 2017 den bedeutenden Teil von über ca. 52 % aller fremdsprachig durchgeführten, schriftlichen Prüfungen eingenommen hat. Daraus lässt sich ableiten, dass die Zuwanderung eine wichtige Rolle für die Fahrlehrbranche spielt und gleichzeitig die Anforderungen an den Fahrlehrerberuf gestiegen sind.

Berufskraftfahrer sind stark nachgefragt. Der Beruf zählt zu den Mangelberufen und ist wie der Fahrlehrerberuf von Überalterung geprägt. Im Oktober 2017 standen in Deutschland fast 20.000 offene BKF-Stellen (Güterverkehr) ca. 15.000 arbeitslosen Berufskraftfahrern gegenüber.²⁴ Die Branche geht aber davon aus, dass aktuell mehr als 45.000 Berufskraftfahrer fehlen.

Anzahl der Theorieprüfungen aller Klassen	2016	2017
Insgesamt (inkl. Erst- und Wiederholungsprüfungen)	1.687.730	1.935.114
Fremdsprachig	122.283	245.833
Hocharabisch	-	127.754

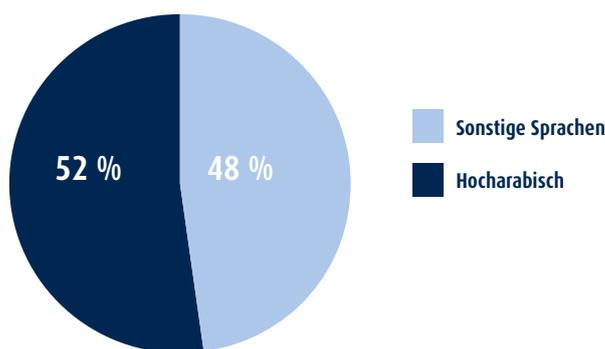
Quelle: TÜV | DEKRA arge tp 21, 2018

Anzahl der fremdsprachig durchgeführten Theorieprüfungen 2016 bis 2017



Quelle: TÜV/DEKRA arge tp 21, 2018

Anteil der Prüfungen auf Hocharabisch an allen fremdsprachig durchgeführten Theorieprüfungen 2017



Quelle: TÜV | DEKRA arge tp 21, 2018

²⁴ Quelle: Bundesagentur für Arbeit 2017, Arbeitsmarkt nach Berufen

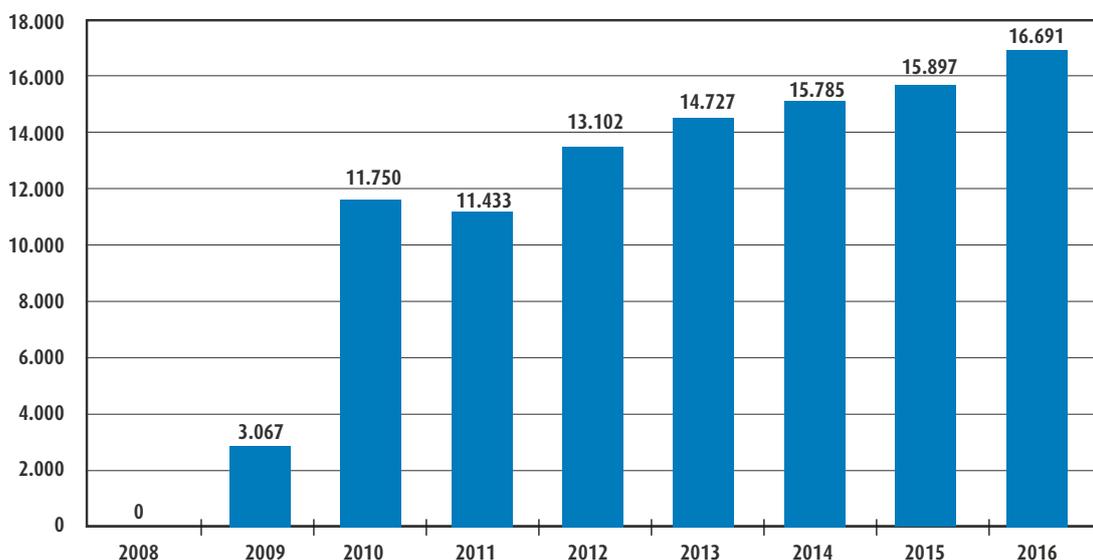
NACHFRAGE

Die Zahl der Teilnehmer, die bei den IHKs an der Prüfung Grundqualifikation und Beschleunigte Grundqualifikation teilnehmen, stieg in den letzten Jahren leicht. Trotzdem gehen mehr Fahrer in Rente als nachkommen.

Da es zu wenige Berufskraftfahrer gibt, werden viele Arbeitslose über das Jobcenter zu Berufskraftfahrern aus-

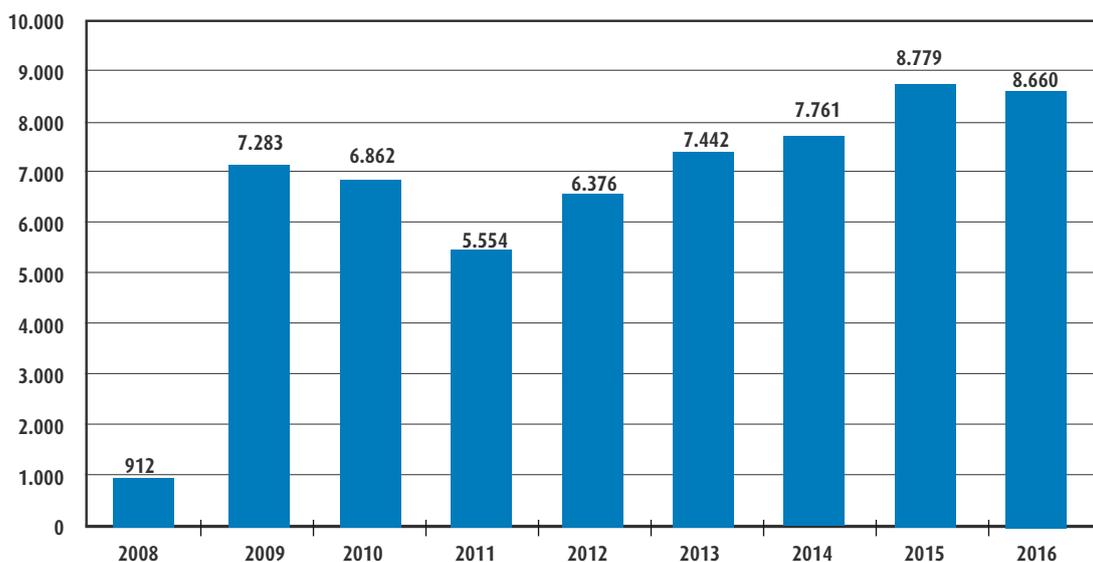
gebildet. Die Ausbildungen, sowohl für Lkw als auch für Bus, werden in Fahrschulen und Bildungseinrichtungen durchgeführt. Die Ausbildung der Nutzfahrzeugklassen ist auch bei den Fahrschulen ein steigender Markt. Die Zahl der bestandenen praktischen Fahrprüfungen im Lkw-Bereich (C1, C1E, C und CE) ist im Vergleich zum Vorjahr um 5,8 % auf 80.189 (2016) gestiegen.

Prüfungsteilnehmer im Güterkraftverkehr (2008 – 2016)



Quelle: DIHK BKF-Statistik-2016, 2017 (Grundqualifikation und Beschleunigte Grundqualifikation zusammen)

Prüfungsteilnehmer im Personenverkehr (2008 – 2016)



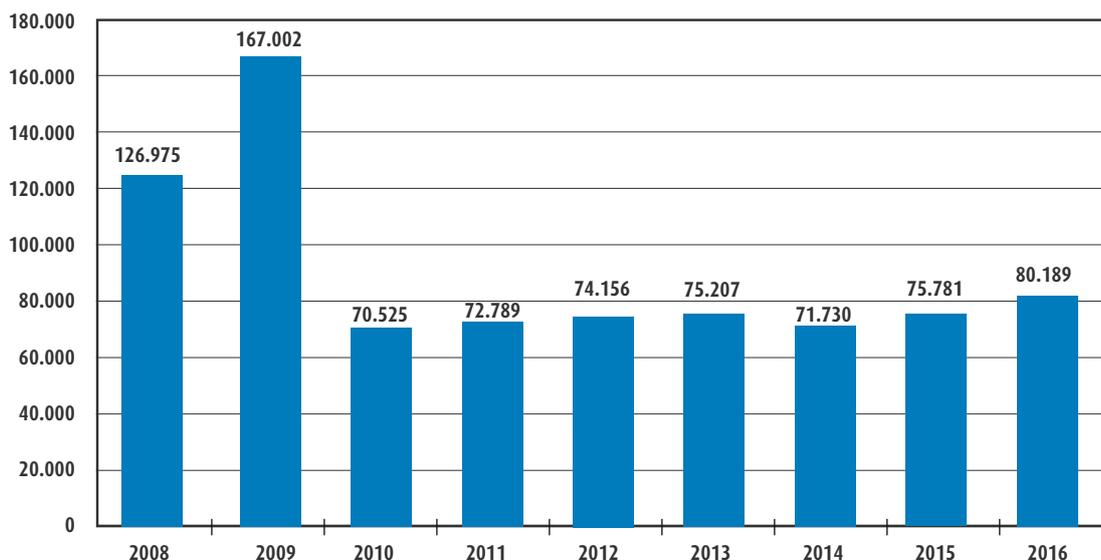
Quelle: DIHK BKF-Statistik-2016, 2017 (Grundqualifikation und Beschleunigte Grundqualifikation zusammen)

NACHFRAGE

Die Zahl der bestandenen praktischen Fahrprüfungen im Bus-Bereich (D1, D1E, D und DE) ist sogar noch stärker, nämlich um 12,3 % auf 11.962 (2016) gestiegen. Hier

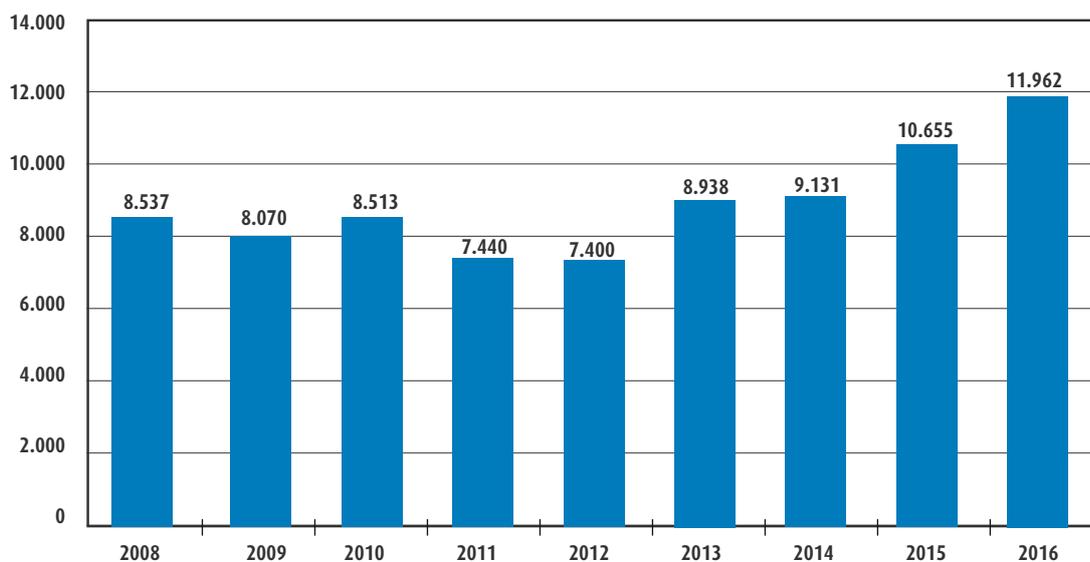
wird die Öffnung des Fernbusmarktes und die gestiegene Nachfrage nach Busfahrern ab 2013 deutlich.

Bestandene Praktische Prüfungen Lkw (C1, C1E, C, CE) 2008 – 2016



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2017; seit 2009 ist eine Berufsausbildung nötig, um den Beruf ausüben, deshalb die hohe Zahl seit 2009 und das starke Absinken zu 2010

Bestandene Praktische Prüfungen Bus (D1, D1E, D, DE) 2008 – 2016



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg, 2017

Preise

Die halbjährliche repräsentative Befragung von MOVING zeigt die Preisentwicklung für Fahrstunden seit 2016. Der Durchschnittspreis für eine Übungsstunde Pkw²⁵ beträgt demnach im Januar 2018 38,51 Euro. Der Preis ist seit Januar 2017 um 5,4 % gestiegen. Seit Beginn unserer Erfassung im Januar 2016 verzeichnen wir sogar einen Anstieg der normalen Fahrstundenpreise von 7,7 %. Die höchsten Preise für Pkw-Fahrstunden gibt es in Süddeutschland.

Die Preise einer Übungsstunde für die Klasse A liegen zwischen 39,23 Euro (Ost) und 47,48 Euro (West).²⁶ Sonderfahrten sind üblicherweise etwas teurer. Hier liegen die Werte zwischen 43,15 Euro (Ost) und 58,68 Euro (West). Große Fahrschulen können im Allgemeinen höhere Stundenpreise durchsetzen als kleinere Fahrschulen.

Analog zu den Fahrstundenpreisen wurde auch nach den Gesamtkosten für die Führerscheinausbildung²⁷ gefragt. Der Durchschnittswert für Pkw ist leicht gesunken und liegt bei 1.903 Euro, wobei die Spanne von 2.018 Euro in Westdeutschland und 1.648 Euro in Ostdeutschland reicht.

HARDFACTS

- » Ein Pkw-Führerschein kostet im Durchschnitt 1.903 Euro.
- » Die Preise für Pkw-Fahrstunden steigen.
- » Die höchsten Preise für Pkw-Fahrstunden gibt es in Süddeutschland.

Viele Fahrschulen, die C und D ausbilden, bieten nicht nur die Führerscheinausbildung, sondern auch die Berufsausbildung (Beschleunigte Grundqualifikation) an, da der Abschluss dieser Ausbildung Voraussetzung für die Tätigkeit als Berufskraftfahrer ist. Eine durch das Arbeitsamt geförderte Ausbildung zum Berufskraftfahrer kostet laut der Bundes-Durchschnittskostensätze für Maßnahmen der beruflichen Weiterbildung ca. 3.000 Euro (C bei Vorbesitz B) oder 6.300 Euro (D mit Vorbesitz B über 2 Jahre) plus jeweils 2.500 Euro für die Beschleunigte Grundqualifikation.²⁸

Preise einer Motorrad-Übungsstunde

	Nord	Ost	Süd	West
Übungsfahrt A	44,65 €	39,23 €	47,48 €	47,36 €
Sonderfahrt A	53,48 €	45,94 €	58,61 €	56,15 €

Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018; Süd: Bayern, Baden-Württemberg; West: NRW, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland; Nord: Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen und Ost: Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen, Berlin

Durchschnittliche Führerscheinkosten

Fahrerlaubnisklassen	Durchschnitt	Süd	West	Nord	Ost
A	1.656 €	1.684 €	1.728 €	1.581 €	1.562 €
B	1.903 €	1.960 €	2.018 €	1.889 €	1.648 €
C	2.817 €	2.721 €	3.148 €	2.630 €	2.826 €

Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018, inkl. aller Zusatzkosten, wie Prüfgebühren etc.

Preis einer Pkw-Fahrstunde (Übungsstunde)

Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2016/17; Süd: Bayern, Baden-Württemberg; West: NRW, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland; Nord: Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen und Ost: Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen, Berlin



²⁵ Im Gegensatz zu einer Sonderfahrt, die üblicherweise etwas teurer ist.

²⁶ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018, Süd: Bayern, Baden-Württemberg; West: NRW, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland; Nord: Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen und Ost: Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen, Berlin

²⁷ Preise inkl. aller Zusatzkosten, wie Prüfgebühren etc. (Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018)

²⁸ Die Preise für die Fahrausbildung hängen u. a. vom Vorbesitz und der angestrebten Führerscheinklasse ab. Meist wird der Führerschein im Rahmen einer geförderten Maßnahme erworben. Die aktuellen Bundes-Durchschnittskostensätze der Bundesagentur für Arbeit weisen einen durchschnittlichen Kostensatz für geförderte Lehrgangskosten für den Erwerb des Führerscheins plus der Beschleunigten Grundqualifikation aus. S. https://www3.arbeitsagentur.de/web/wcm/idc/groups/public/documents/webdatei/mdaw/mja3/-edisp/egov-content517676.pdf?_ba.sid=EGOV-CONTENTS17682

HARDFACTS

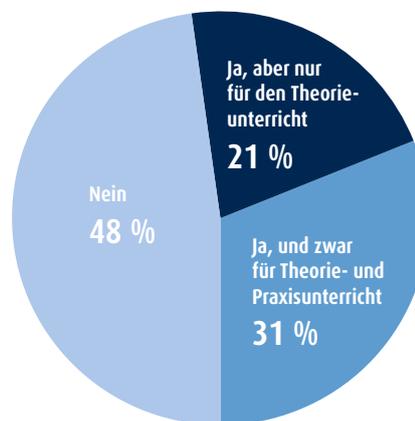
- » In einer Übungsstunde (Pkw) werden durchschnittlich 25 km gefahren.
- » Etwas mehr als die Hälfte der Fahrschulen bieten Intensivausbildungen an.

Fahrschülerausbildung

Die Fahrschülerausbildung ist in Deutschland klar festgelegt. Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung regelt eine bundesweit einheitliche Fahrausbildung in Fahrschulen. Laut § 1 ist das Ziel der Ausbildung die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer. Jeder Fahrschüler muss einen theoretischen und einen praktischen Ausbildungsteil absolvieren. Wie viele theoretische und praktische Stunden zu absolvieren sind, hängt von der Führerscheinklasse und den Fähigkeiten des Fahrschülers ab. In der Klasse B (Pkw) sind 12 Pflichtstunden Theorie und 12 Stunden sogenannte Sonderfahrten (Überland-, Autobahn- und Nachtfahrten) vorgeschrieben. Bevor ein Fahrschüler die Sonderfahrten absolvieren darf, muss er die Basisausbildung abgeschlossen haben. Wie viele Übungsstunden hierfür nötig sind, hängt von den Leistungen des Fahrschülers ab. Eine Unterrichtsstunde dauert üblicherweise 45 Minuten. Ein Großteil der Fahrschulen bilden bereits Fahrschüler im Umgang mit Fahrerassistenzsystemen praktisch aus, die meisten nutzen dafür den Parkassistent.²⁹

Bis zum Ablegen der Prüfung brauchen Fahrschüler im Durchschnitt 32 Fahrstunden (Pkw) bzw. 23 (Führerscheinklasse A).³⁰ Dabei werden in einer Pkw-Fahrstunde durchschnittlich 25 km gefahren.

Fahrschulen, die Intensivausbildungen (Pkw) anbieten



Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2017

Eine Möglichkeit, Fahrlehrer effizienter einzusetzen, ist die Intensiv- oder Kompaktausbildung. Fahrschüler haben die Möglichkeit, die Fahrausbildung in kurzer Zeit, für Pkw meist zwei Wochen, zu absolvieren. Diese Art der Ausbildung wird überwiegend in den Schulferien genutzt. Theorie- und Praxisausbildung folgen einem engen Stundenplan. Die Prüfungstermine werden im Vorfeld bestellt.

Mehr als jede zweite Fahrschule bietet diese Art von Intensivkursen für die Pkw-Ausbildung (mindestens für den Theorieunterricht) an. Ist dieses Angebot vorhanden, wird es von knapp jedem dritten Fahrschüler genutzt.³¹

Besonders sehr große Fahrschulen mit mehr als zehn Mitarbeitern bieten Kompaktausbildungen an. Über die Hälfte dieser sehr großen Fahrschulen bieten sowohl Theorie- als auch Praxisunterricht als Kompaktausbildung an und ein weiteres Viertel bieten den Theorieunterricht als Kompaktausbildung an.

²⁹ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2016

³⁰ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2016/2017

³¹ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2017

ERGEBNISSE DER FAHRSCHÜLERBEFRAGUNG

Ergebnisse einer Fahrschülerbefragung

MOVING hat im Jahr 2017 eine erste deutsche repräsentative Fahrschülerbefragung durchgeführt, um Erkenntnisse über die Zufriedenheit der Fahrschüler mit ihrer Fahrausbildung zu gewinnen. Außerdem wurden u. a. die Gründe für den Erwerb des Führerscheins und die Gründe, die maßgeblich zur Wahl der Fahrschule beigetragen haben, abgefragt und analysiert.

Generell bescheinigen die Fahrschüler den Fahrschulen gute Arbeit: Drei Viertel der Fahrschüler sind zufrieden und sehr zufrieden mit ihrer Fahrschule und der Ausbildung. Etwa vier von fünf Fahrschülern gaben ebenfalls an, sich gut auf die theoretische Prüfung, sowie die Teilnahme am Straßenverkehr vorbereitet zu fühlen. Allgemein ist die Zufriedenheit mit der Freundlichkeit der Mitarbeiter, der Entfernung und der Ausbildungsfahrzeuge am höchsten. Potenziale gibt es in den Bereichen Digitalisierung und Flexibilität. Deutlich über die Hälfte der Fahrschüler würde ihre Fahrschule auch weiterempfehlen.

HARDFACTS

- » Für die Mobilität der heutigen Jugend wird weiterhin hauptsächlich ein Führerschein benötigt.
- » Fahrschulen sind ein Empfehlungsgeschäft.
- » Die Relevanz von Informationen aus dem Internet ist hoch.
- » Die Erreichbarkeit einer Fahrschule ist wichtiger als der Preis.

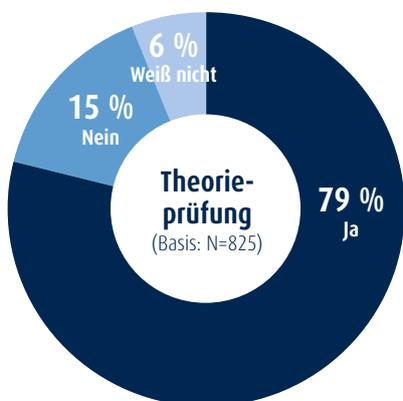
Wie zufrieden sind Sie mit der Fahrschule, bei der Sie Ihren Pkw-Führerschein gemacht haben bzw. aktuell machen?

Insgesamt mit der Fahrschule

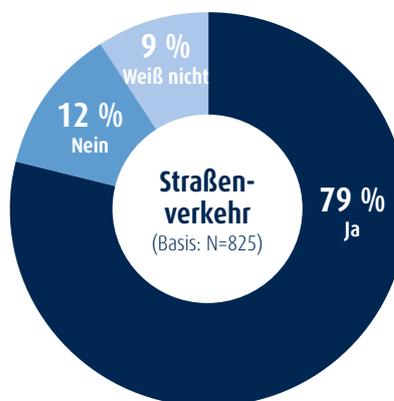


Quelle: MOVING Fahrschülerbefragung 2017

Fühlen Sie sich durch den Theorieunterricht in Ihrer Fahrschule gut auf die theoretische Prüfung vorbereitet?



Fühlen Sie sich durch die praktische Ausbildung in Ihrer Fahrschule gut auf die Teilnahme im Straßenverkehr vorbereitet?



Quelle: MOVING Fahrschülerbefragung 2017

ERGEBNISSE DER FAHRSCHÜLERBEFRAGUNG

Zukunft: Gestaltung der eigenen, individuellen Mobilität (gestützt abgefragt)



Quelle: MOVING Fahrschülerbefragung 2017, „Welche der Aussagen trifft in 10 Jahren am ehesten auf Sie zu?“

Aus der Umfrage geht hervor, dass die heutigen Jugendlichen immer noch einen Schwerpunkt ihrer zukünftigen Mobilität auf das eigene Auto legen. Demnach geben 70 % der Befragten an, in Zukunft hauptsächlich ihr eigenes Auto benutzen zu wollen. Etwa ein Fünftel plant, überwiegend öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen, aber dennoch nicht auf ein Auto zu verzichten.

Für einen hohen Stellenwert des Führerscheins spricht auch, dass die Entscheidung für einen Führerschein-erwerb hauptsächlich auf emotionale Gründe zurückzuführen ist und weniger auf die Notwendigkeit. Drei Viertel der befragten Fahrschüler gaben an, durch einen Führerschein selbstständiger und flexibler in ihrer Mobilität zu sein. Die Hälfte der Befragten nannte zudem „Spaß am Autofahren“ als Grund für den Führerschein. Nur 39 % der Fahrschüler nannte Gründe wie „Notwendigkeit, um zur Arbeit oder Ausbildung zu kommen“.

Die Umfrage ergab außerdem, dass Fahrschulen nach wie vor zum „People Business“ zählen – einem Geschäft, indem menschliche Beziehungen und letztlich auch Empfehlungen eine wichtige Rolle spielen. Dies zeigt auch die Frage nach den genutzten Informationsquellen vor der Entscheidung für eine Fahrschule. Mehr als die Hälfte der Fahrschüler gab an, von Bekannten und Freunden beraten

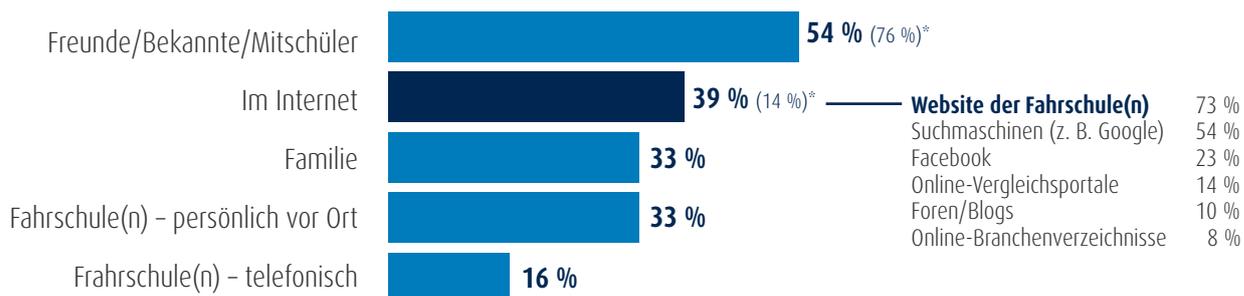
worden zu sein – sich also durch klassische Empfehlungen für eine Fahrschule entschieden zu haben.

Vergleicht man diese Werte mit den Ergebnissen einer Befragung von Fahrschulen zum selben Thema, zeigt sich, dass die Fahrschulen die Wichtigkeit von Empfehlungen als Informationsquelle leicht überschätzen und die Wichtigkeit des Internets als Informationsquelle unterschätzen. Der Ausbau der eigenen Website auf optisch ansprechende und zeitgemäße Weise sowie die Vernetzung mit sozialen Medien und Bewertungsportalen im Internet sollten also im Fokus künftiger Imagebildung stehen.

Die Fahrschülerbefragung zeigt auch, dass der niedrigste Preis in der Umgebung nicht dazu führt, dass einem die meisten Fahrschüler zulaufen. Der Preis steht als Kriterium für die Wahl der Fahrschule nur an dritter Stelle. Vielmehr kommt es bei der Entscheidung für eine Fahrschule auf die Erreichbarkeit an. Auch hier sind Empfehlungen als besonders wichtig eingeschätzt worden.

Die Befragung zeigte zudem, dass Fahrschulwerbung den Fahrschülern am ehesten auf Fahrschulautos und im Schaufenster auffällt. Es lohnt sich also für Fahrschulen in diesen Bereichen Geld in Werbung zu investieren.

Informationskanäle vor der finalen Entscheidung für eine Fahrschule (gestützt abgefragt)



* Werte in Klammern: Einschätzung der Fahrschulen wie viel % Anmeldungen über die Kanäle erhalten werden.

Quelle: MOVING Fahrschülerbefragung 2017

Elektromobilität

Solange es den Automateintrag für Fahrausbildungen auf Elektrofahrzeugen gibt, wird die Nachfrage gering bleiben. Außerdem sind Elektrofahrzeuge wegen fehlender Anhängerkupplung nicht für die BE-Ausbildung geeignet. Die geringe Reichweite führt zu Schwierigkeiten bei Überlandfahrten und Autobahnfahrten sowie beim normalen täglichen Einsatz, wenn die Ladepausen zwischen den Fahrten sehr lang sind.

Trotzdem gelten Elektrofahrzeuge als modern und umweltschonend und finden daher zunehmend den Weg in die Fahrschulen. Eine kombinierte oder vollständig auf Elektrofahrzeugen stattfindende Ausbildung kann zu einer Verkürzung der Ausbildungsdauer und damit zu Effizienzsteigerungen führen. Bereits 3 % der Fahrschulen nutzen Elektrofahrzeuge für den praktischen Unterricht – auffallend häufig aber sehr große Fahrschulen (13 %) ³².

Eine Umfrage unter Pkw-Fahrschülern hat ergeben, dass fast 75 % ihre Fahrausbildung ganz oder teilweise mit einem Elektrofahrzeug absolvieren würden. Grundsätzlich würden 22 % die komplette Ausbildung mit einem Elektroauto absolvieren, wenn es den Automateintrag nicht gäbe, sie also damit auch den Führerschein mit Handschaltung machen könnten. ³³

Die Abschaffung des Automateintrags wird immer wieder diskutiert, zuletzt auf der Verkehrsministerkonferenz (November 2017). Eine Abschaffung, also wenn Fahrschüler nicht mehr zwingend die Ausbildung und Prüfung auf einem Schaltwagen absolvieren müssen, um eine Fahrerlaubnis für Schalt- und Automatikfahrzeuge zu bekommen, könnte eine Umstellung der Fuhrparks auf zum Beispiel Elektrofahrzeuge fördern. Hier besteht dringender Handlungsbedarf seitens der Gesetzgeber.

HARDFACTS

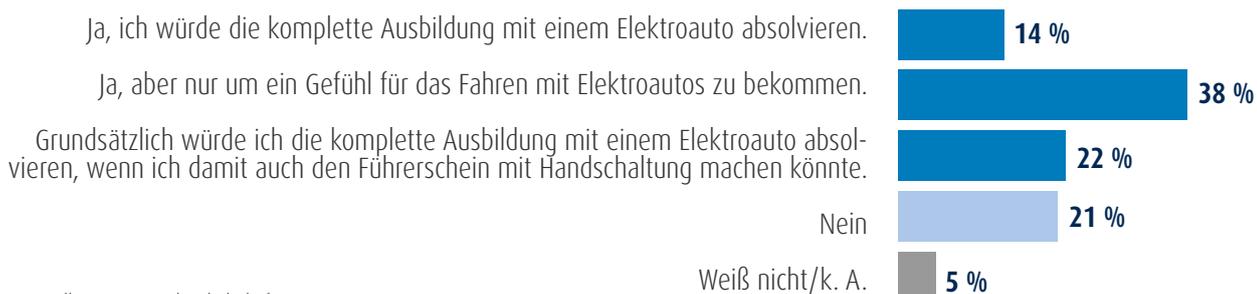
- » 52 % der Fahrschulen würden die Ausbildung teilweise in einem Elektroauto absolvieren.
- » 80 % der Fahrlehrer sind für die Abschaffung der Automatikbeschränkung.

Im Dezember 2017 hat MOVING eine Onlineumfrage zum Thema „Wegfall der Automatikbeschränkung“ mit mehr als 400 Teilnehmern aus der Fahrschulbranche durchgeführt. Auf die Frage, ob sie die Abschaffung der Automatikregelung begrüßen würden, antwortete die Mehrheit von 87 %, dass sie einen Wegfall positiv sehen. Lediglich 13 % der Befragten sehen die Automatikregelung als sinnvoll an.

So erwarten 30 % der Umfrage-Teilnehmer durch einen Wegfall der Automatikregelung, dass die Kunden und Ausbilder gemeinsam von einer entspannteren Ausbildung profitieren können. Weitere 30 % sehen das Potential, sich von Anfang der Ausbildung an besser auf das Verkehrsgeschehen konzentrieren zu können und 18 % erwarten einen Rückgang der Kosten, welches man in eine günstigere Ausbildung umsetzen kann.

Auf die Frage, ob ein Ausbildungsanteil von fünf Stunden verpflichtend vor der Praxisprüfung auf dem Schaltwagen absolviert werden sollte, gaben drei Viertel der Teilnehmer ihren Zuspruch und etwa ein Fünftel stand dem Vorschlag ablehnend gegenüber.

Würden Sie ein Elektrofahrzeug für Ihre Fahrausbildung nutzen wollen?



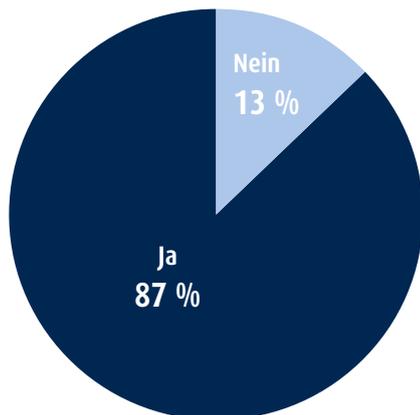
Quelle: MOVING Fahrschülerbefragung 2017

³² Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2017

³³ Quelle: MOVING Fahrschülerbefragung 2017

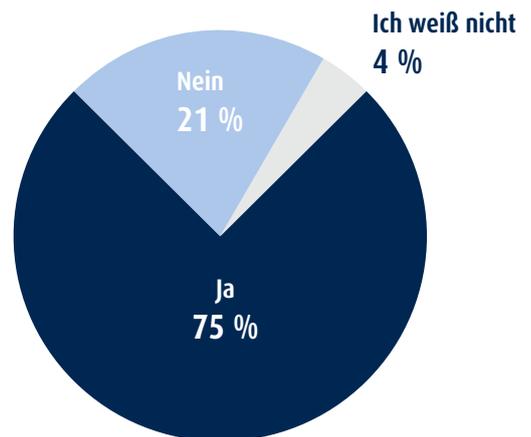
ELEKTROMOBILITÄT

Würden Sie den zeitnahen Wegfall der Automatikbeschränkung begrüßen?



Quelle: MOVING Umfrage

Sind Sie der Ansicht, dass der Automatikeintrag entfallen könne, falls verpflichtend vor der Praxisprüfung fünf Stunden auf einem Schaltwagen absolviert werden?



Quelle: MOVING Umfrage

Welche Erwartungen haben Sie an den Wegfall der Automatikbeschränkung? Mehrfachnennungen



Quelle: MOVING Umfrage

FAHRSIMULATOREN

Fahrer-Simulatoren

Die von MOVING in Auftrag gegebene Studie „Einsatz von Fahrersimulatoren in Fahrschulen“ kommt zu dem Ergebnis, dass sich Fahrersimulatoren sehr gut eignen würden, um die Fahrausbildung sinnvoll zu ergänzen. Weitreichende Vorteile des Einsatzes von Simulatoren existieren schon jetzt sowohl für die Fahrschule als auch für Fahrschüler, obwohl absolvierte Unterrichtseinheiten nicht anerkannt werden, also keine Pflichtstunden ersetzen.

Dennoch sind unter anderem die im Vergleich zur regulären Fahrschulflotte geringeren Instandhaltungskosten für Fahrschulen attraktiv, da man für den Simulator zwar Strom aber keinen Sprit, keine Wartungskosten und Versicherungskosten bezahlen muss. Weniger Kosten bei einem Stundenpreis von zum Beispiel 25 Euro netto führen zu höheren Deckungsbeiträgen der Simulatorstunden. Durch die Betreuung mehrerer aktiver Fahrersimulatoren können Fahrlehrer entlastet werden und die Fahrschule mehr Kunden gleichzeitig bedienen. Teilweise funktionieren die Simulatoren sogar autonom und es ist keine Betreuung durch einen Fahrlehrer notwendig. Die Umwelt wird ebenfalls geschont. Bei dem jetzigen, noch relativ geringen Verbreitungsgrad stellen Simulatoren auch noch ein von der Konkurrenz abgrenzendes Aushängeschild für die eigene Fahrschule dar.

Für die Fahrschüler sind Übungsstunden auf dem Simulator günstiger als im Fahrschulwagen. Es können also erste Handgriffe und das grundsätzliche Bedienen des Fahrzeugs am Simulator geübt werden, bevor der Fahrschüler die ersten Praxisstunden im realen Fahrzeug im Straßenverkehr absolviert. Dadurch können Fahrschüler unter Umständen die Zahl der benötigten Übungsstunden im Fahrzeug reduzieren und Kosten sparen. Zusätzlich können besonders kritische Verkehrssituationen im geschützten Raum trainiert werden.

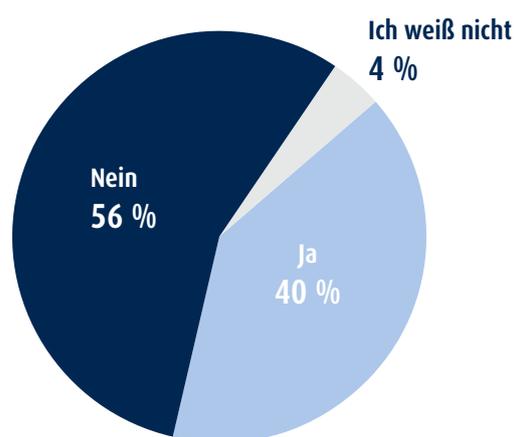
HARDFACTS

- » **Fahrersimulatoren können die Fahrausbildung unterstützen.**
- » **12,5 % der Fahrschulen nutzen bereits Fahrersimulatoren im Unterricht.**

12,5 % der Fahrschulen nutzen aktuell Fahrersimulatoren für die Ausbildung.³⁴ Von den sehr großen Fahrschulen setzt fast jede zweite mindestens einen Simulator ein (45 %). Zentraler Vorteil des Fahrersimulators ist es laut der Befragten, dass er Fahrschülern die Angst vor den ersten Praxisstunden nimmt. Außerdem führt der Einsatz zu einer Entlastung der angespannten Personalsituation.

Gefragt nach der freiwilligen Einbindung von Fahrersimulatoren in die Fahrausbildungen würden 40 % der Befragten die Möglichkeit, Fahrersimulatoren im Rahmen der Ausbildung zu nutzen, begrüßen.³⁵

Sind Sie der Meinung, dass die Nutzung von Fahrersimulatoren offiziell in die Fahrausbildung laut Fahrschüler-Ausbildungsordnung integriert werden sollte, ohne dass eine Pflicht zur Nutzung besteht?



Quelle: MOVING Umfrage

³⁴ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018

³⁵ Quelle: MOVING, Onlineumfrage 2017

FUHRPARK

HARDFACTS

- » Im Bundesdurchschnitt hat jede Fahrschule etwa 4 Pkw, 5 Motorräder und einen Lkw für die Ausbildung.
- » Die Pkw sind ca. 2 Jahre alt und überwiegend geleast.

	Motorrad	Pkw	Lkw
Anzahl	4,7	3,6	1,1
Alter	3,7	2,1	6,9
	Überwiegend gekauft	Überwiegend geleast	Überwiegend gekauft

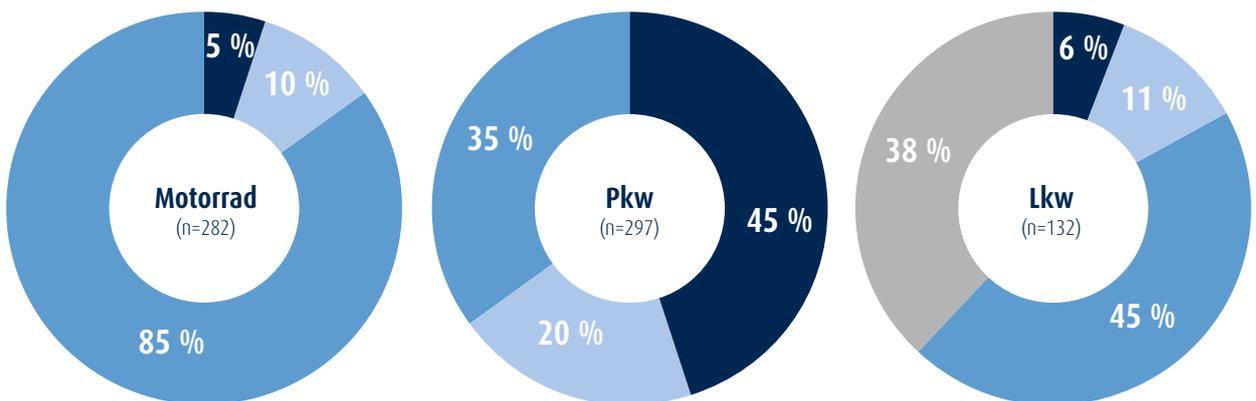
Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2016

Fuhrpark

Im MOVING Fahrschul-Klima-Index wurden die Fahrschulinhaber für die Klassen A, B und C gefragt, wie sich ihr Fuhrpark zusammensetzt. Deutsche Fahrschulen besitzen jeweils 4,7 Motorräder mit einem durchschnittlichen Alter von 3,7 Jahren. Davon sind etwa 85 % gekauft 10 % finanziert und nur 5 % geleast.

Um die C-Ausbildung anbieten zu können, besitzt eine Fahrschule in der Regel einen etwa sieben Jahre alten Lastkraftwagen, der in 45 % der Fälle gekauft wurde, oder aber bei 38 % der Fahrschulen nur gemietet wurde. Die Finanzierung mit 11 % und das Leasen kommen mit 6 % seltener in Frage.

Bei den Fahrschul-Pkws sind hingegen ein Viertel gekauft und etwas weniger als die Hälfte geleast. Hiervon nennt jede deutsche Fahrschule ca. 3,6 Ausbildungsfahrzeuge ihr Eigen, welche in etwa 2 Jahre alt sind.



Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2016

■ Geleast ■ Finanziert ■ Gekauft ■ Gemietet

NEUES FAHRLEHRERRECHT

Neues Fahrlehrerrecht

Ab Januar 2018 tritt das neue Fahrlehrerrecht in Kraft. Damit verbunden sind Veränderungen für die Ausbildung neuer Fahrlehrer, für grundlegende Bereiche in der Arbeitsweise einer Fahrschule sowie Formalitäten im Fahrlehreralltag.

Somit verschieben sich die Voraussetzungen, die an einen potenziellen Fahrlehreranwärter gestellt werden. Nach dem neuen Gesetz entfällt die Zugangsvoraussetzung eine Fahrerlaubnis in Klasse A2 und CE besitzen zu müssen. Besitzt der Interessent eine Fahrerlaubnis der Klasse B seit drei Jahren (inklusive Probezeit), und hat das 21. Lebensjahr erreicht, sind die ersten Voraussetzungen erreicht. Des Weiteren gilt eine abgeschlossene Berufsausbildung erfüllt, oder alternativ ein höherer Schulabschluss, ab dem Abitur aufsteigend, als Einstiegsbedingung, wobei auch eine langjährige Berufserfahrung anrechenbar ist. Auch eine Gesundheitsuntersuchung für die Fahrerlaubnisklasse C ist notwendig. Der Gesetzgeber hat aber bei Nichterfüllen der Voraussetzungen Ausnahmeregelungen erlaubt.

Erfüllt ein Bewerber alle Bedingungen, beginnt dieser seine Ausbildung neuerdings mit einer halbmonatigen Orientierungsphase in einer Ausbildungsfahrschule. Insgesamt sieht der Fahrlehreranwärter einer zwölfmonatigen Ausbildung entgegen. Die Gesamtstundenzahl für die Ausbildung wurde im neuen Gesetzestext von 770 auf 1.000 Stunden angehoben. Der Theorieanteil mit acht Monaten und ein fünfmonatiger Praxisabschnitt sind besser ineinander verzahnt als zuvor. Auch das teilautonome Fahren und die E-Mobilität werden die Ausbildung als anerkannte Lehrinhalte ergänzen.

Eine praktische Fahrprüfung, deren Bestehen vormals als Voraussetzung für die Fachkundeprüfung im achten Monat galt, kann ab Januar schon im ersten Ausbildungsmonat abgehalten werden und entfällt als Bedingung auf dem Weg zur Fachkundeprüfung. Die Pflicht, ein Berichtsheft zu führen, entfällt mit dem neuen Gesetz.

HARDFACTS

- » **Seit 2018 gelten zahlreiche Neuerungen, u. a. wurde die Fahrlehrausbildung reformiert und die wirtschaftlichen Freiheiten von Fahrschulen gestärkt.**
- » **Viele Fahrschulen sehen die Reform positiv und wollen die neuen Möglichkeiten (Kooperationen, Eröffnung weiterer Zweigstellen) nutzen.**

Sollte die Fahrlehrerprüfung nach drei Anläufen nicht bestanden worden sein, bedeutete dies im Jahr 2017 noch eine Sperrfrist von fünf Jahren. Diese Regelung wurde jetzt gelockert, sodass durchgefallene Anwärter die Ausbildung direkt von neuem beginnen können.

Die Kosten für die gesamte Ausbildung sind durch die Verlängerung der Ausbildungszeit von ca. 7.000 Euro auf 11.000 Euro gestiegen. Der Wegfall der vorab benötigten Fahrerlaubnisse bringt eine Ersparnis von knapp 1.000 Euro. Bisher wurden die meisten Ausbildungen durch die Agentur für Arbeit oder über das Meister-BAFÖG gefördert.

Für Fahrschulen ist es seit Januar 2018 möglich, nicht nur vier (drei Zweigstellen und einen Hauptsitz), sondern elf Betriebsstätten (zehn Zweigstellen und einen Hauptsitz) zu betreiben. Dies wird sich in den Statistiken der kommenden Jahre als Einflussfaktor für den weiteren Rückgang der Anzahl der Fahrschulen zeigen. Etwas mehr als die Hälfte der Fahrschulinhaber, den die Lockerung der Zweigstellenbegrenzung begrüßten, haben 2017 auch neue Standorte eröffnen wollen.

NEUES FAHRLEHRERRECHT

Neuer Fahrlehrer-Ausbildungs-Rahmenplan (BE)

Zeit	Inhalt	Besonderheiten
Monat 1	Einführung in der Ausbildungsstätte + Auswertung der Praxiserfahrung	Zweiwöchige Praxisphase in der Ausbildungsfahrschule + ggf. fahrpraktische Prüfung
Monat 2	div. Lehrgänge in der Ausbildungsstätte	
Monat 3	div. Lehrgänge in der Ausbildungsstätte	
Monat 4	div. Lehrgänge in der Ausbildungsstätte	
Monat 5	div. Lehrgänge in der Ausbildungsstätte	
Monat 6	div. Lehrgänge in der Ausbildungsstätte	Einwöchige Praxiserfahrung in der Ausbildungsfahrschule
Monat 7	div. Lehrgänge in der Ausbildungsstätte	Fachkundeprüfung (schriftlich)
Monat 8	div. Lehrgänge in der Ausbildungsstätte	Fachkundeprüfung (mündlich)
Monat 9	Praktikum in der Ausbildungsfahrschule	Erhalt der Anwärterbefugnis
Monat 10	Praktikum in der Ausbildungsfahrschule	Zweitägige Reflexionsphase in der Ausbildungsstätte
Monat 11	Praktikum in der Ausbildungsfahrschule	
Monat 12	Praktikum in der Ausbildungsfahrschule	Einwöchige Reflexionsphase in der Ausbildungsstätte
Monat 13	Praktikum in der Ausbildungsfahrschule	Abschlussprüfung und Erhalt der Fahrlehrerlaubnis

NEUES FAHRLEHRERRECHT

Rechtsformwechsel oder Schaffung neuer Unternehmensstrukturen

Die Reform ermöglicht es Fahrschulen aber auch, ihre Unternehmensstruktur neu zu gestalten. Die passende Unternehmensstruktur zu finden, ist keine simple Angelegenheit, sondern erfordert aufgrund der Vielfalt der Möglichkeiten eine individuelle Beratung. Eine voreilige oder falsche Entscheidung kann langfristige Konsequenzen nach sich ziehen. Folgende Fragen sollten gründlich durchdacht sein:

- Was ist handels- und steuerrechtlich möglich?
- Was ist steuerlich die beste Lösung?
- Was ist aus Sicht des Fahrlehrergesetzes zu beachten?
- Was ist mein strategisches Ziel?
- Wo will ich mit der Fahrschule in ein paar Jahren stehen?
- Habe ich die richtigen Standorte für meine Betriebsstellen?
- Was ist die richtige Anzahl an Betriebsstellen?
- Was ist die passende Organisationsform für die angedachte Unternehmensstruktur?
- Habe ich die richtige Struktur, wenn ich einen Nachfolger benötige?

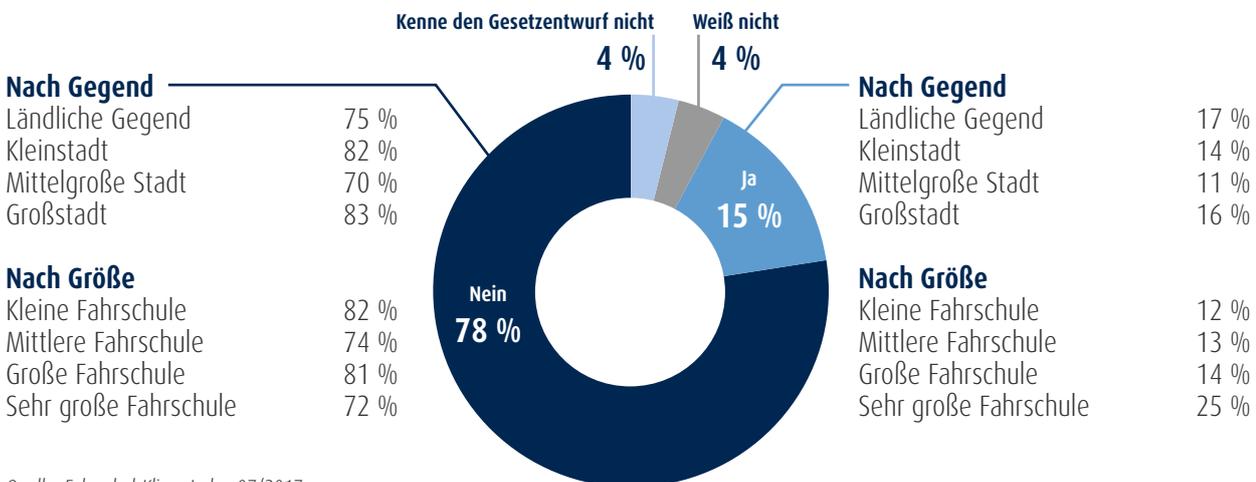
Anregungen und Hilfe bei der Beantwortung dieser Fragen bietet das Gutachten zur Umwandlung von Fahrschulen „AUS ZWEI MACH EINS“, welches kostenfrei auf der Website von MOVING abrufbar ist.

Neben der Wahl der Unternehmensstruktur ermöglicht die Reform den Zusammenschluss von bis zu fünf Inhabern einer Fahrschülerlaubnis zu einer sogenannten Gemeinschaftsfahrschule in Form einer Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR). Im Vergleich zur vorherigen Regelung ist nicht die Fahrschülerlaubnis der Fahrschule maßgebend, sondern die Erlaubnisse der einzelnen Gesellschafter. Zur Gewährleistung der ordnungsgemäßen Überwachung müssen die beteiligten Gesellschafter hierzu einen Gesellschafter aus ihrem Kreis als Leiter bestimmen, um die Nachweispflichten der Fahrschule zu verantworten und gegebenenfalls juristisch zu vertreten.

Der Vorteil der GbR liegt in einem hohen Mitbestimmungsrecht für die Gesellschafter sowie den geringen Erfordernissen für das Startkapital. Allerdings sollten alle Entscheidungen schriftlich vereinbart oder im Gesellschaftervertrag festgehalten werden, um Streitigkeiten zu vermeiden. Eine Pflicht hierzu besteht allerdings nicht und die Gesellschafter haften mit ihrem Gesellschafts- und Privatvermögen. Für den Fall, dass ein Gesellschafter Haftungskosten begleichen muss, kann er von den anderen Gesellschaftern anteilig einen Ausgleich verlangen. Individuelle Haftungsbeschränkungen mit Vertragspartnern sind ebenfalls möglich.

Für die Mehrheit der Befragten des MOVING Fahrschul-Klima-Index steht jedoch fest, dass sie die Möglichkeit einer Gemeinschaftsfahrschule vorläufig nicht wahrnehmen wollen.

Das neue Fahrlehrerrecht bietet auch die Möglichkeit, sich mit anderen Fahrschulinhabern zu einer sog. Gemeinschaftsfahrschule zusammenzuschließen. Planen Sie diese Möglichkeit zu nutzen?



Quelle: Fahrschul-Klima-Index 07/2017

NEUES FAHRLEHRERRECHT

Kooperationen

Die neuen Kooperationsmöglichkeiten im Fahrlehrergesetz erlauben es Fahrschulen nun, Teile der Ausbildung an kooperierende Fahrschulen abzugeben. Eine Kooperation zwischen einer Auftrag gebenden und Auftrag nehmenden Fahrschule ist möglich, solange beide Fahrschulen eine entsprechende Fahrlehrerlaubnis vorweisen können. Die Auftrag gebende Fahrschule übernimmt die Verantwortung für die Rechtmäßigkeit der Ausbildung bei der Auftrag nehmenden Fahrschule. Der oder die Fahrschüler/-in muss selbstverständlich im Vorfeld über die Auslagerung des Ausbildungsteils informiert werden. Eine Begrenzung zur Anzahl an möglichen Kooperationen mit Partnerfahrschulen ist nicht vorgesehen. Damit sollten die Fahrschulen befähigt werden, erhöhte Fahrschülerkontingente bei ihren Kooperationspartnern unterzubringen, statt diese wegen Überfüllung oder nicht vorhandener Ausbildungsberechtigung nach Hause schicken zu müssen.

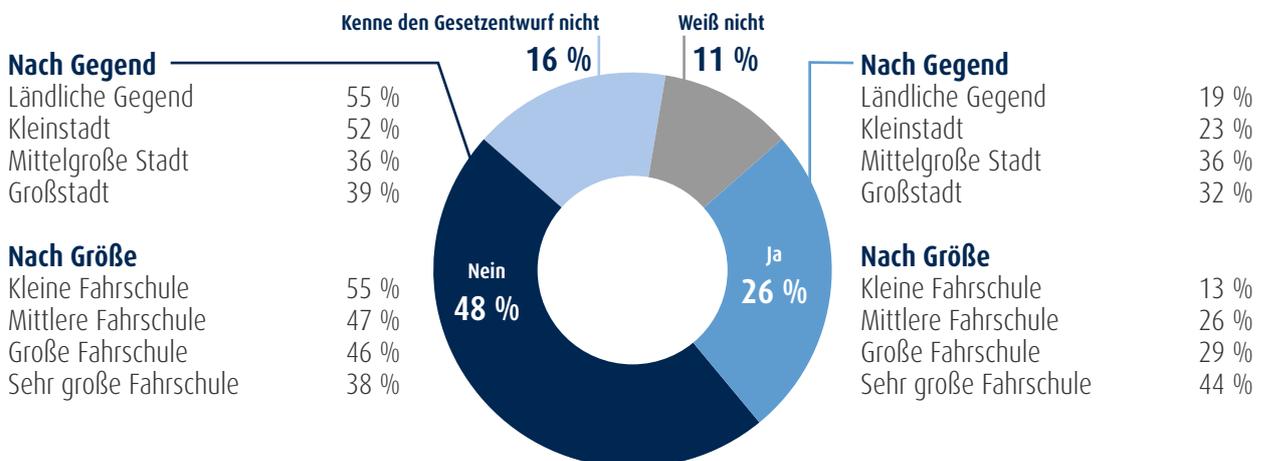
Ebenso wie die Möglichkeit der Bildung einer Gemeinschaftsfahrschule soll mithilfe der neuen Regelungen zur Kooperation die wirtschaftliche Situation von Fahrschulen gestärkt werden. Interessanterweise sind es eher die größeren Fahrschulen, die vorhaben, diese neuen Möglichkeiten für sich nutzen zu wollen.

Nur geringfügige Veränderung gibt es derzeit beim Thema Nachweispflicht der Fahrlehrer. Auf der einen Seite wurde der Tagesnachweis gestrichen, in dem Datum, Fahrstundenart und -dauer festgehalten werden, aber auf der anderen Seite bleiben genau diese Angaben Pflicht, in Form einer Ausbildungsbescheinigung, die sogar noch durch die Angabe der Uhrzeit ergänzt wird. Die Kundschaft der Fahrschule hat am Ende der Ausbildung das Recht, diesen Ausbildungsnachweis zum Nachvollziehen der Ausbildung als Kopie zu erhalten. Dementsprechend sollte der Tagesnachweis in seiner jetzigen Form weiter bestehen bleiben, denn mit einer Unterschrift der Fahrschüler erfüllt man mit ihm alle geforderten Nachweispflichten.

Die schon bekannte maximale Arbeitszeit von 8,25 Stunden fahrpraktischer Ausbildung und zehn Stunden Gesamtarbeitszeit pro Tag wird von dem neuen Gesetz nicht berührt.

Neu ist, dass alle fünf Jahre ein ärztliches Attest zur Tauglichkeit nach Führerscheinklasse C, einschließlich Sehtest, und ein erweitertes polizeiliches Führungszeugnis vorgelegt werden müssen, um die Eignung für den Fahrlehrerberuf bestätigen zu lassen. Die Besitzer einer C oder D Fahrerlaubnis, mit Ausstellungsdatum vor dem ersten Januar 2018 müssen diese Tauglichkeit erstmals zum Ende des Jahres 2023 nachweisen. Eine Verschleppung dieser Tauglichkeitsprüfung führt zur Aussetzung der Fahrlehrerlaubnis.

Planen Sie die Kooperationsmöglichkeiten zu nutzen, die Ihnen das neue Fahrlehrergesetz bietet?



Quelle: Fahrschul-Klima-Index 07/2017

NEUES FAHRLEHRERRECHT

Die Fortbildungspflicht der Fahrlehrer wurde durch den Reformprozess ebenfalls geringfügig umgestaltet. Spezialqualifikationen, wie die Weiterbildung zum Ausbildungsfahrlehrer und Fahrlehrer mit Seminarerlaubnis lassen sich durch das neue Gesetz für die bestehende Grundfortbildungspflicht anrechnen. In Folge müssen Seminarfahrlehrer durch die neue Reform, anstatt jedes Jahr, nur noch jedes zweite Jahr einen Auffrischkurs besuchen. Der weiterführende Lehrgang zum Ausbildungsfahrlehrer wird von ehemals drei auf fünf Tage verlängert.

Die Möglichkeit, sogenannte „freie Mitarbeiter“ zu beschäftigen bestand trotz oder wegen der nicht eindeutigen Rechtslage schon vor der Reform. Der neue Gesetzestext schafft nun jedoch Klarheit und hebt die selbstständigen Fahrlehrer aus der Grauzone heraus, in ein rechtlich anerkanntes Arbeitsverhältnis.

Die Umfrage von MOVING ergab, dass zwei von fünf befragten Fahrschulen diese Möglichkeit, freie Fahrlehrer zu beschäftigen, attraktiv finden. Besonders die Fahrschulen ab fünf Mitarbeitern und mehr interessieren sich für diese Möglichkeit. Dennoch sollte nicht vergessen werden, dass Scheinselbstständigkeit und die Sozialabgaben ein

Thema bleiben, über das sich jeder Selbstständige und jeder Auftraggeber freier Beschäftigung zumindest informiert haben sollte.

Zusätzlich wurde mit der Reform die Überwachung der Fahrschulen angepasst. Hierunter fallen die vorschriftsmäßige Führung der Nachweispflichten und die Beurteilung der pädagogischen Qualität. Der Überwacher hat die Möglichkeit, relevante Daten zu kopieren oder abzufotografieren. Auf Fragen, die den Fahrschulinhaber oder das Personal in rechtliche Bedrängnis bringen, muss nicht geantwortet werden. Zur Beurteilung der pädagogischen Qualität wird Einsicht in die verfügbaren Lehrmittel genommen und eine Beurteilung des Unterrichts vorgenommen. Qualitätskriterien sind unter anderem: Strukturierung des Unterrichts, Tempo der Vermittlung und das angemessene Reagieren auf Fragen der Fahrschüler. Stellt der Überwacher Mängel fest, ist er berechtigt, eine Praxisberatung durchzuführen, oder gegebenenfalls zusätzliche Sonderfortbildungen und Nachkontrollen anzuordnen. Fahrlehrer, die vier Jahre Berufserfahrung haben und keine verantwortliche Position in einem Verband besetzen, können sich innerhalb eines neuntägigen Lehrgangs zum Überwacher ausbilden lassen.

„Die Möglichkeit, selbstständige Fahrlehrer im Rahmen eines Freien-Mitarbeiter-Verhältnisses anstellen zu können, ist für unsere Fahrschule attraktiv.“

(„stimme voll und ganz zu“ + „stimmte zu“)

Gesamt	nach Größe				nach Lage			
	Kleine Fahrschule	Mittlere Fahrschule	Große Fahrschule	Sehr große Fahrschule	Ländl. Gegend	Kleinstadt	Mittelgr. Stadt	Großstadt
40 %	32 %	39 %	44 %	50 %	36 %	37 %	52 %	40 %

Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2017

Kategorisierung beim MOVING Fahrschul-Klima-Index

Lage	Größe	Region
Ländliche Gegend	Kleine Fahrschule (bis 2 Mitarbeiter)	Süd: Bayern, Baden-Württemberg;
Kleinstadt (bis 20.000 Einwohner)	Mittlere Fahrschule (3-4 Mitarbeiter)	West: NRW, Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland;
Mittelgroße Stadt (bis 100.000 Einwohner)	Große Fahrschule (5-10 Mitarbeiter)	Nord: Niedersachsen, Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen
Großstadt (über 100.000 Einwohner)	Sehr große Fahrschule (über 10 Mitarbeiter)	Ost: Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Thüringen, Berlin

HARDFACTS

- » **Fahrschulen sehen positiv in die Zukunft.**
- » **Insbesondere große Fahrschulen erwarten weitere Umsatz- und Gewinnsteigerungen.**

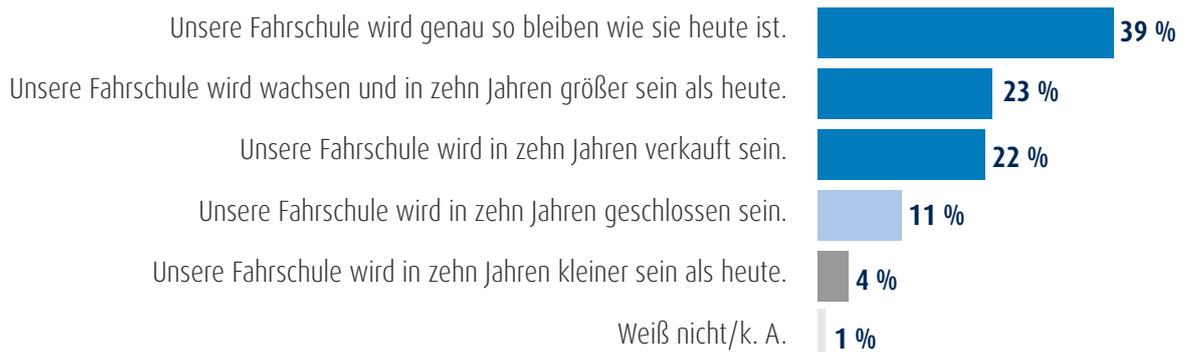
Zukunftsperspektiven

Fahrschulen sehen relativ positiv in die Zukunft. Der halbjährlich von MOVING ermittelte Fahrschul-Klima-Index im ersten Halbjahr 2018 deutet auf eine optimistische Zukunftsperspektive von Fahrschulen hin.³⁶ Der aktuelle Stimmungsindeks erreichte 73 Punkte (von 100) und liegt damit 5 Punkte höher als zum Beginn unserer Aufzeichnungen im Jahr 2016. Mit ihrem Betriebsergebnis waren 78 % der Fahrschulen zufrieden bzw. sehr zufrieden, das sind 2 Prozentpunkte mehr als ein Jahr zuvor. Knapp 18 % rechnen mit einem Anstieg des Ertrags für das zweite Halbjahr 2018. Insbesondere sehr große Fahrschulen

(41 %) und Fahrschulen in mittelgroßen Städten (24 %) blicken recht optimistisch in die Zukunft. Kleine Fahrschulen sind etwas pessimistischer. Die Mehrheit der Fahrschulen konnte die Anzahl der Fahrschüler in letzter Zeit steigern. 16 % der Fahrschulen rechnen auch weiterhin kurzfristig mit steigenden Schülerzahlen.

Auch längerfristig schauen Fahrschulen positiv in die Zukunft. Etwa 40 % der Fahrschulen gehen davon aus, dass das Unternehmen in zehn Jahren genau so bleiben wird wie heute. 23 % der Fahrschulen meinen, dass ihre Fahrschule wachsen wird. Von den größeren Fahrschulen mit über zehn Mitarbeitern gehen sogar über 50 % davon aus, dass sie noch weiter wachsen werden. Selbst dass 22 % davon ausgehen, dass ihre Fahrschule in zehn Jahren verkauft sein wird, heißt nicht, dass sie pessimistisch in die Zukunft blicken. Bei dem durchschnittlichen Alter der Fahrlehrer ist es nicht verwunderlich, dass viele Fahrschulunternehmer ihr Unternehmen in den nächsten Jahren verkaufen wollen. Der Verkaufserlös ist die Altersabsicherung vieler Unternehmer. Lediglich 15 % der befragten Fahrschulen rechnen damit, dass ihr Unternehmen in den nächsten zehn Jahren kleiner wird oder geschlossen wird.

Welche der folgenden Aussagen wird auf Ihre Fahrschule in 10 Jahren am ehesten zutreffen?



Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2017

³⁶ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018

NEUE GESCHÄFTSFELDER

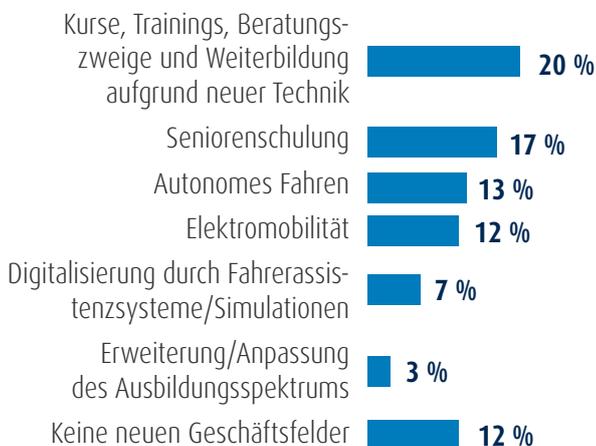
Neue Geschäftsfelder

Neben der klassischen Fahrerlaubnisausbildung haben Fahrschulen die Möglichkeit, weitere Dienstleistungen anzubieten. Fahreignungsseminare zum Punkteabbau oder Auffrischkurse in allen Klassen für Führerscheinbesitzer mit fehlender Fahrpraxis bieten sich besonders an, aber auch Schulungen auf Fahrzeugen mit neuen Assistenzsystemen und Kurse für Senioren oder Kranke, die ihre Fahrtüchtigkeit erhalten wollen. Zuletzt hat auch die Umschreibung ausländischer Fahrerlaubnisse an Bedeutung gewonnen.

Außerdem können Fahrlehrer ihre Fähigkeiten als Mobilitätsberater zur Verfügung stellen. Hierfür eignen sich beispielsweise Weiterbildungskurse oder Fahrtrainings zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und für das Erlernen des Kraftstoff sparenden Fahrens. Von Interesse können diese Zusatzangebote besonders für Unternehmen im Logistikbereich sein. Ebenso könnten die Angebote für Betriebe, deren Mitarbeiter viel mit dem Pkw oder kleinen Lkw bis 3,5 t unterwegs sind, lukrativ sein. Vor dem Hintergrund der viel diskutierten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge könnte durch verpflichtende oder freiwillige Kurse für Kraftstoff sparendes Fahren ein neuer Markt entstehen.

Eine weitere Einnahmequelle für Lkw- und Busfahrschulen sind die gesetzlich vorgeschriebenen Weiterbildungen der Fahrer. Zusätzlich zu den Fahrausbildungen können die Fahrschulen, die Lkw- und Bus-Ausbildungen anbieten, auch BKF-Weiterbildungen anbieten, die seit 2009 verpflichtend sind. Jeder Berufskraftfahrer muss in einem

Welche neuen Geschäftsfelder sehen Sie für Ihre Fahrschule in 10 Jahren?



Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018

³⁷ Quelle: MOVING Fahrschul-Klima-Index 2018

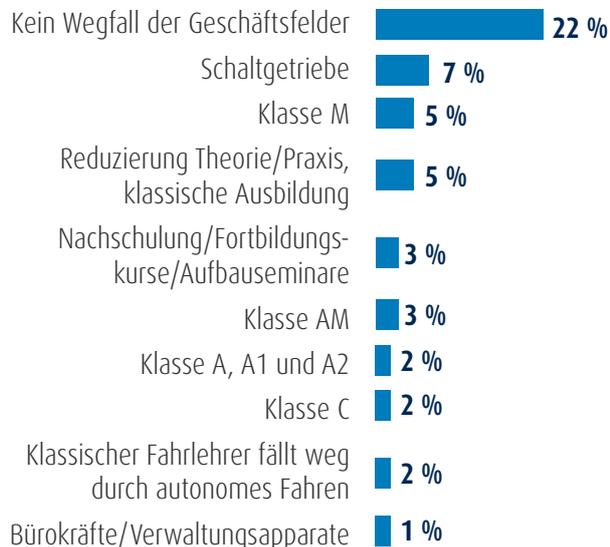
HARDFACTS

- » Fahrschulen entwickeln sich zu Zentren der Mobilitätsberatung.
- » Weitere Dienstleistungen könnten u. a. sein: Auffrischkurse, Fahrtrainings, Weiterbildung für Berufskraftfahrer.

Zeitraum von fünf Jahren eine Weiterbildung über fünf Tage absolvieren. Fahrschulen, die in den Nutzfahrzeugklassen ausbilden, machen heute schon ca. 15 % ihres Umsatzes mit Weiterbildungen für Berufskraftfahrer.³⁷

Fahrschulen selber sehen vor allem Weiterbildungen aufgrund neuer Technik als potenzielles neues Geschäftsfeld, gefolgt von Seniorenschulungen. Auch können sich die befragten Fahrlehrer vorstellen, dass Fahrschulen zukünftig Schulungen im Umgang mit autonom Fahrenen Fahrzeugen oder mit Elektrofahrzeugen anbieten können. Gefragt nach Geschäftsfeldern, die in Zukunft wegfallen könnten, gehen 22 % davon aus, dass es keinen Wegfall von Geschäftsfeldern geben wird. 7 % der Fahrlehrer glauben, dass Schulungen auf Schaltfahrzeugen bald der Vergangenheit angehören und 5 % befürchten einen Rückgang der klassischen Theorie- und Praxisausbildung. Nur 2 % sehen die Gefahr, dass der klassische Fahrlehrer aufgrund von autonomem Fahren zukünftig nicht mehr

Welche Geschäftsfelder wird es in 10 Jahren Ihrer Meinung nach für Ihre Fahrschule nicht mehr geben?



WICHTIGE ADRESSEN

ACADEMY Holding AG

Schwieberdinger Str. 60
71636 Ludwigsburg
Telefon: 07141/934660
info@academy-fahrschulen.de
www.academy-gruppe.de

BAGFA e. V. Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten

Lärchenstr. 139a
65933 Frankfurt am Main
Telefon: 069/7680060
brenner@dvpi-frankfurt.de
www.bagfa.org

BDFU Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmen e. V.

Landhausstr. 45
70190 Stuttgart
Telefon: 0711/28565656
info@bdfu.org
www.bdfu.org

Berufsgenossenschaft für Transport und Verkehrswirtschaft (BG Verkehr)

Ottenser Hauptstr. 54
22765 Hamburg
Telefon: 040/3980-0
info@bg-verkehr.de
www.bg-verkehr.de

BVF Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

Alboinstr. 56
12103 Berlin
Telefon: 030/74306576-0
info@bvf-deutschland.de
www.fahrlehrerverbaende.de

CIECA

Avenue de Tervuren 36-38
1040 Brussels, Belgium
Telefon: +32 2/7327230
info@cieca.eu
www.cieca.eu

DATAPART Factoring GmbH

Schwieberdinger Str. 60
71636 Ludwigsburg
Telefon: 07141/934610
info@datapart-factoring.de
www.datapart-factoring.de

Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V.

Auguststr. 29
53229 Bonn
Telefon: 0228/40001-0
info@dvr.de
www.dvr.de

DEGENER Verlag GmbH

Ikarusallee 34
30179 Hannover
Telefon: 0511/963600
info@degener.de
www.degener.de

Directorate-General for Mobility and Transport (DG MOVE)

European Commission
1049 Brussels, Belgium
Telefon: +32 2/2991111
move-infos@ec.europa.eu

DVPi Fahrlehrer Fachschule Frankfurt am Main GmbH

Lärchenstr. 139a
65933 Frankfurt am Main
Telefon: 069/7680060
info@dvpi-frankfurt.de
www.dvpi.de

DVPi Gesellschaft für Verkehrspädagogik mbH

Niederlassung Hamburg
Grandkuhlenweg 1
22549 Hamburg
Telefon: 040/8400431 - 0
E-Mail info@dvpi-hamburg.de
www.dvpi.de

WICHTIGE ADRESSEN

ETSC

20 Avenue des Celtes
Brussels B-1040, Belgium
Telefon: +32 2/2304106
information@etsc.eu
www.etsc.eu

Europäischer Fahrlehrerverband (EFA)

101 Wellington Road North,
Stockport,
Cheshire SK4 2LP, Great Britain
Telefon: +44 161/8831665

Fahrlehrerversicherung VaG

Mittlerer Pfad 5
70499 Stuttgart
Telefon: 0711/988890
info@fvvag.de
www.fahrlehrerversicherung.de

IDF Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e. V. Bundesverband

Stadtberg 32
89312 Günzburg
Telefon: 08221/250773
info@idfl.de
www.idfl.de

Mobil-Verlags GmbH

Bergstr. 17
86567 Hilgertshausen
Telefon: 08250/928380
mobilverlag@t-online.de
www.mobilverlag.de

MOVING International Road Safety Association e. V.

Schumannstr. 17
10117 Berlin
Telefon: 030/25741670
info@moving-roadsafety.com
www.moving-roadsafety.com

Springer Fachmedien München GmbH Verlag Heinrich Vogel

Aschauer Str. 30
81549 München
Telefon: 089/2030432299
vertriebsservice@springernature.com
www.verlag-heinrich-vogel.de

Verlag Günter Hendrich GmbH & Co. KG

Klinkumer Str. 40
41844 Wegberg
Telefon: 0800/4480080
info@hendrich.de
www.hendrich-shop.de

vpa Verkehrsfachschule GmbH

Hahnweidstr. 101
73230 Kirchheim unter Teck
Telefon: 07021/92080-0
info@vpa.de
www.vpa.de

VVR Verkehrs-Verlag GmbH

Zeppelinstr. 6
53424 Remagen
Telefon: 02642/2002-0
info@vvr.de
http://onlineshop.vvr.de/

Wendel-Verlag GmbH

Fachverlag für Fahrschulen
Angersbachstr. 13
34127 Kassel
Postfach 10 40 43
34040 Kassel
Telefon: 0561/86001
info@wendel-verlag.de
www.wendel-verlag.de

Links

www.fahrlehrer-karriere.de
www.fahrlehrer-zukunft.de
www.dstv.de/suchservice/steuerberater-suchen
www.anwaltssuchdienst.de



MOVING International Road Safety Association e. V.

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

Impressum

MOVING

International Road Safety Association e. V.

Schumannstraße 17

10117 Berlin

T: + 49 30 25 74 16 70

info@moving-roadsafety.com

www.moving-roadsafety.com

Redaktion

Jörg-Michael Satz

Stand 2018

Der MOVING Branchenreport und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung ohne Zustimmung des Herausgebers verstößt gegen das Urheberrecht und ist strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, die damit gegebenenfalls verbundene Weitergabe an Dritte und die Einspeicherung in elektronische Systeme (Internet).