

## Zusammenfassung

---

### Zur vorliegenden Stellungnahme „Fahrschule 20.25“ von Prof. Tobias Kollmann

#### Hintergrund

Das Fahrschulwesen als fester Teil des Verkehrssystems in der Bundesrepublik befindet sich inmitten einer Umbruchphase: Verkehrswende, veränderte soziale und gesellschaftliche Rahmenbedingungen durch die Pandemie oder den demografischen Wandel, Digitalisierung, autonome Fahrzeuge. Die Liste der vorausliegenden Herausforderungen ist lang. Ebenso vielschichtig sind die Meinungen über die Zukunft der Fahrschulen und hinsichtlich der Fragestellungen, ob die Branche für diese Zukunft überhaupt gerüstet ist und welche Maßnahmen sie gegebenenfalls ergreifen sollte.

Angesichts tausender fehlender Nachwuchstalente, einer steigenden Altersstruktur und zunehmender Geschäftsaufgaben wird jedoch deutlich, dass der seit Jahrzehnten eingeschlagene Weg der Branche offensichtlich nicht mehr funktioniert. Doch wo Altbewährtes an der Realität scheitert, entstehen oft Ängste und Emotionen, die nicht selten einer Modernisierung im Wege stehen. Hier kann die Wissenschaft mit ihrer Objektivität helfen, eine Versachlichung des Zukunftsdiskurs zu bewirken und überdies durch den Blick von außen gewissermaßen nach innen die Augen für neue Pfade zu öffnen.

Vor diesem Hintergrund hat der **VIFD** bei dem renommierten Wirtschaftswissenschaftler **Prof. Tobias Kollmann** von der **Universität Duisburg-Essen** die vorliegende Stellungnahme in Auftrag gegeben, um der Frage nachzugehen, welche Zukunftsoptionen sich für das Fahrschulwesen aus wissenschaftlicher Sicht bieten. Von zentraler Bedeutung ist hierbei die digitale Transformation, die gegenwärtig den gesamten Dienstleistungssektor, und damit auch die Fahrschulen, beeinflusst.

#### Ergebnis

Grundsätzlich sieht die vorliegende Stellungnahme ein großes Entwicklungspotential für die gesamte Branche, deren zukünftige Wettbewerbsfähig- und Marktbeständigkeit jedoch entschieden mit Maßnahmen zur Digitalisierung der Unternehmen und der gesamten Ausbildung in Verbindung stehen. Das Fahrschulwesen kann mittel- und langfristig von einem Digitalisierungseffekt profitieren, sofern zeitnah hierfür in der Gegenwart die Grundlagen geschaffen werden.

#### Folgen

Die vorliegende Stellungnahme versteht der **VIFD** als Anregung für die Politik und Administration, sich intensiver mit dem komplexen Thema Fahrschule auseinanderzusetzen, welches sowohl ein entscheidender Faktor für den Wirtschaftsstandort Deutschland als auch grundlegend für das Gesamtsystem Straßenverkehr ist. Hierfür braucht es neben der Expertise aus der Praxis eine deutlich engere Zusammenarbeit mit der Wissenschaft, zumal mit Teildisziplinen, die bislang kaum berücksichtigt wurden, für die Fahrschulen als Wirtschaftsunternehmen jedoch nicht zu vernachlässigen sind. Weitere und umfassendere Betrachtungen in Kooperation mit den Hochschulen wären daher perspektivisch für einen objektiven Gesamtblick auf und in die Branche wünschenswert und sollten Unterstützung finden.

## Stellungnahme/Gutachten

# Fahrschule 20.25

## Zur (digitalen) Zukunft einer Branche

### Vorbemerkung

Digitalisierung bedeutet Veränderung! Sie bedeutet Veränderung für Gesellschaft, Wirtschaft sowie Politik und damit für jeden von uns. Wir spüren diese Veränderungen täglich beim Griff zum Smartphone, der Buchung einer Reise im Internet, der Kommunikation mit dem Kunden über Social Media-Netzwerke oder bei der Frage nach dem richtigen Umgang mit digitalen Medien in Schulen, Unternehmen und politischen Entscheidungsprozessen. Diese Veränderung wurde durch die Corona-Pandemie nochmals zusätzlich beschleunigt, da eine Vielzahl von persönlichen Kontakten und diesbezüglichen Prozessen in Wirtschaft und Gesellschaft durch einen digitalen Kontakt ersetzt werden musste. Es gab nicht Wenige, die davon nicht begeistert waren, da es sie zu einer Veränderung der eigenen Handlung und bisherigen Verfahrensweisen gezwungen hat. Entsprechend gibt es auch nicht Wenige, die hoffen, meinen und fordern, dass nach Corona alles wieder so sein sollte wie vorher.

Ob diese Vorstellung jedoch realistisch ist, bleibt fraglich. Wir haben ja in dieser Corona-Zeit auch erlebt, dass die Digitalisierung ebenso hilfreich, notwendig und nachhaltig sein kann. Entsprechend ist und bleibt die Veränderung durch Digitalisierung neben einer technischen Komponente gerade auch eine mentale Einstellung, ob man Veränderung wirklich will und was diese für einen bedeutet. Dabei können Veränderungen insbesondere auch eine Chance bedeuten, traditionelle Handlungsweisen und somit auch ganze Branchen zu modernisieren, die lange an einem „Status quo“ festgehalten haben. Entweder weil sie es wollten oder weil sie niemand dazu gezwungen hat oder weil rechtliche Rahmenbedingungen sie gefesselt haben. Die Fahrschulbranche gehört sicherlich dazu und wurde während der Corona-Zeit quasi zur Digitalisierung gezwungen, da reale Kontakte zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler stark eingeschränkt wurden. Eine Folge war zum Beispiel der digitalen Präsenzunterricht, der über Online-Konferenzsysteme abgehalten musste bzw. erstmals konnte – je nachdem, welche Perspektive man hier vertrat. Diese Sondersituation kann und sollte aber nun zum Anlass genommen werden, um allgemein über die Zukunft der Fahrschulbranche nachzudenken und ob dieser Digitalisierungszwang nicht auch der Startschuss für einen Aufbruch in ein modernes Zeitalter für diese Branche sein könnte. Die vorliegende Stellungnahme „Fahrschule 20.25“ soll eine Grundlage für diese Diskussion ermöglichen und die Zukunft dieser Branche unter besonderer Berücksichtigung der Digitalisierung beleuchten.

Zu diesem Zweck wird zunächst auf die allgemeine Situation der Fahrschulbranche eingegangen, um im Anschluss die größten Hindernisse auf dem Weg zu einer modernen, qualitativen und digitalen Zukunft aufzuzeigen. Danach soll insbesondere auf die Digitalisierung als Hebel für diese Zukunft eingegangen werden, um im

Anschluss einige konkrete Vorschläge für die digitalen Veränderungen und deren Auswirkungen für eine moderne und attraktive Zukunft für die Fahrschulbranche und somit für die weitere Diskussion aufzuzeigen.

## **Ausgangslage aus der Vergangenheit**

Fast jeder Bundesbürger hat sie im Leben zumindest einmal kennengelernt: Die Fahrschule. Sie war notwendig, um mit dem dort gemachten Führerschein die verschiedenen Fortbewegungsmittel (z. B. Auto, Motorrad, LKW) selbstständig und kompetent im Straßenverkehr bewegen zu dürfen. Aus der Kombination zwischen Theorie- und Praxisunterricht gab es bei einer erfolgreich absolvierten Prüfung den „Lappen“ als Sinnbild für die dadurch neu gewonnene Mobilitätsfreiheit. Früher war der Besitz des Führerscheins zudem beim Fahrschüler oftmals mit einem gewissen Stolz verbunden und der Fahrlehrer war diesbezüglich ein gewisser Mentor, dem auch der zugehörige Respekt eines angesehenen Lehrköpers gebührte. Heutzutage erscheint das Machen eines Führerscheins dagegen insbesondere bei der Jugend als notwendiges Übel und die Fahrschule als Zwangsschleuse, durch die man irgendwie durchmuss. Damit verbunden das Image einer verstaubten Branche, mit veralteten Fahrlehrern und einem Setup für den Unterricht, welches sprichwörtlich aus dem letzten Jahrhundert stammt.

Die Branche der Fahrschulen besteht vor diesem Hintergrund hauptsächlich aus kleinen Unternehmen, von denen 9 % ganze 50 % des Gesamtumsatzes in Deutschland einnehmen. Gleichzeitig sind viele Fahrschulen sog. „Ein-Mann-Betriebe“, die finanziell zu kämpfen haben (Doll, 2017). 60 % der Fahrschulen verzeichnen einen Jahresumsatz von mehr als 100.000 €. Auch laut dem aktuellen Branchenreport „Fahrschule 2021“ von MOVING sind gerade die kleinen Fahrschulen im Umsatzsektor bis 50.000 Euro massiv auf dem Rückzug und auch die Zahlen in der Umsatzklasse bis 100.000 Euro sind Rückgänge zu verzeichnen (MOVING, 2021). Dabei betragen die durchschnittlichen Kosten einer Fahrschule jedoch circa 68 % des Jahresumsatzes. Zu den Ausgaben zählen unter anderem Personalkosten, die einen durchschnittlichen Anteil von 30 % aufweisen. Pro Fahrschulbetrieb hat der Gewinn im vergangenen Jahr etwa 63.000 € betragen (MOVING, 2021). Im Jahr 2000 gab es bundesweit 13.726 Fahrschulen, 2017 waren es nach Angaben der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) nur noch 10.400 (Doll, 2017). Im aktuellen Branchenreport Fahrschule 2021 von MOVING sind es dagegen zwar noch 11.062 Fahrschulen für 2017 (siehe Abbildung 1), aber auch hier ist der langfristige Trend negativ (MOVING, 2021). „Die Konzentration geht weiter, 2020 wird es schätzungsweise noch 9.500 Fahrschulen geben“, sagte der BVF-Vorsitzende Gerhard von Bressensdorf in einem Artikel der Zeitung „Die Welt“ (vgl. ebd.). „In den 80er-Jahren hatten wir in der Spitze 1,9 Millionen Fahrschüler in einem Jahr. Seither geht es kontinuierlich bergab.“ Einige Fahrschulen schließen zunehmend ihren Betrieb, was durch drei Faktoren begründbar ist: In Deutschland ist die Zahl der Geburten rückläufig, sodass auch die Zahl der Fahrschüler abnimmt. Gleichzeitig verstärkt das mangelnde Interesse potenzieller Fahrschüler an einem Führerschein zum Beispiel aufgrund eines Abonnements für die Bahn die Lage. Des Weiteren ist beispielsweise in Ostdeutschland die Abwanderung ein weiterer Grund für das Schließen von Fahrschulen (vgl. ebd.).

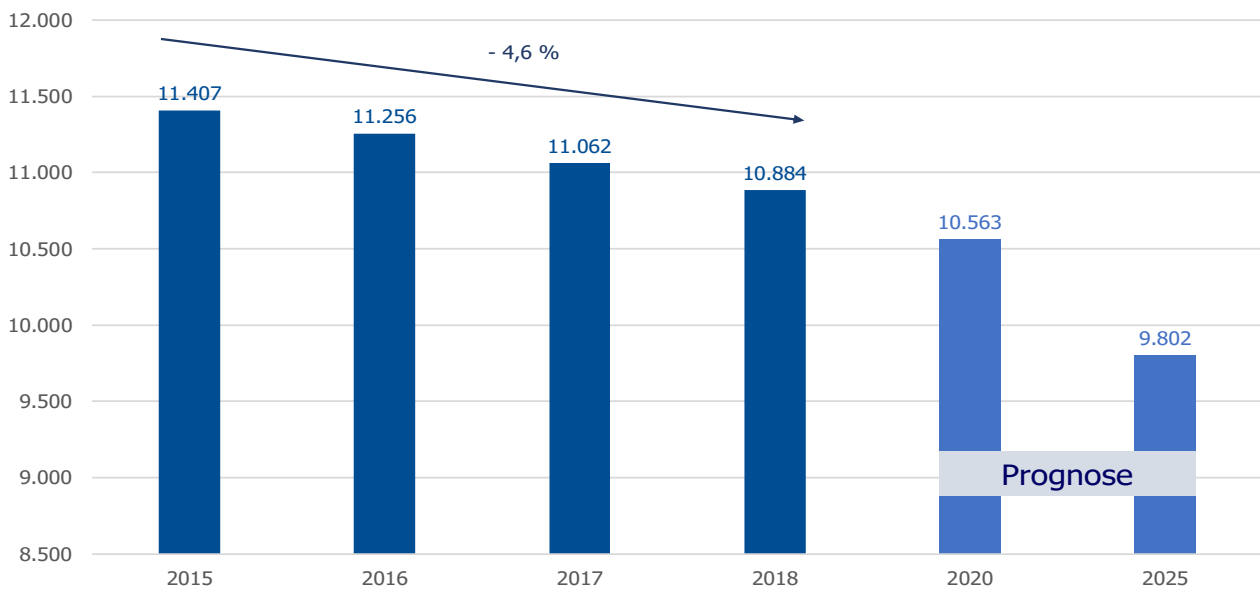


Abbildung 1: Anzahl der steuerpflichtigen Fahrschulen 2015 – 2018 zzgl. Prognose (MOVING 2021)

In der Vergangenheit fehlte die entsprechende Förderung und Gewinnung von Nachwuchsfahrlehrern, was laut dem Verband innovativer Fahrschulen Deutschland e.V. (VIFD) allerdings nicht in der durch die Corona-Pandemie ausgelöste, steigende Nachfrage nach eigener Standortunabhängigkeit begründet ist. Daher besteht ein Fahrlehrermangel, insbesondere an jungen Fahrlehrern, der erhebliche Konsequenzen für den Fahrschulbetrieb mit sich bringt (VIFD, 2021b). Dazu gehören sinkende Ausbildungskapazitäten, eine Überalterung und Überbelastung der Fahrlehrerbelegschaft sowie eine Abwanderung von Fahrlehrern in andere Berufsfelder. Der Fahrlehrermangel wirkt sich auch auf private Fahrschulkunden aus. Fahrschüler haben eine längere Wartezeit sowie eine längere und teurere Ausbildung in Kauf zu nehmen. Im schlechtesten Fall werden sie sogar aufgrund von Überlastung abgewiesen (Universität Bayreuth, 2020; VIFD, 2021b). Das erscheint auf den ersten Blick paradox, wo doch die geburtenschwachen Jahrgänge eigentlich zu einer Entspannung hätten führen müssen (s. Abbildung 2). Da aber gleichzeitig überproportional viele Angebote für Fahrstunden aufgrund der skizzierten Probleme innerhalb der Fahrschulbranche wegfallen, wird dieser Effekt überkompensiert, was wiederum zu einer Verknappung an Fahrstunden führt. Einfach ausgedrückt, die Fahrschulen sterben schneller als die geburtenschwachen Jahrgänge als Kunden auftreten.

Das führt unmittelbar zu der Notwendigkeit einer genaueren Betrachtung mit dem Beruf „Fahrlehrer“, über die ersten bereits gegebenen Hinweise hinaus. „Völlig überaltert“ wird der Vorsitzende des Bundesverbands deutscher Fahrschulunternehmen (BDFU), Rainer Zeltwanger, in einem Artikel in der Frankfurter Rundschau zitiert. Laut Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) sind drei von vier Fahrlehrern älter als 45 - und mehr als jeder Dritte über 60 (MOVING, 2021). Dabei beträgt das Durchschnittsalter der Fahrlehrer 53,8 Jahre (vgl. ebd.). Aus dem aktuellen Branchenreport „Fahrschule 2021“ von MOVING geht neben dieser Erkenntnis auch hervor, dass es zudem einen Netto-Verlust an Fahrlehrern insgesamt gibt, denn aus der größten Gruppe

der älteren Fahrlehrer fallen mehr heraus, als in den ohnehin schwachen jüngeren Jahrgängen hinzugewonnen werden können (MOVING 2021). Der VIFD sieht einen Grund für den Fahrlehrermangel in der negativen gesellschaftlichen Empfindung des Fahrlehrerberufs. Die folgenden Generationen übernehmen aufgrund der mangelnden Zukunftsaussichten oder des fehlenden Interesses immer seltener das traditionelle Familienunternehmen. Des Weiteren ist der Ruf des Fahrlehrerberufs häufig mit gescheiterten Existenzen konnotiert, da Arbeitssuchende oftmals von Arbeitsagenturen zu Umschulungen zum Fahrlehrer bewegt werden. Daher fordert und fördert der Verband eine gesellschaftliche Aufwertung des Berufs, um Nachwuchstalente zu akquirieren, beispielsweise durch eine Imagekampagne, an der Wirtschaft, Politik, Medien und Bildungssektor idealerweise beteiligt werden (VIFD, 2021b). Die Frage wird aber sein, ob eine reine Imagekampagne ausreicht, um diesen Beruf wieder attraktiv zu machen.

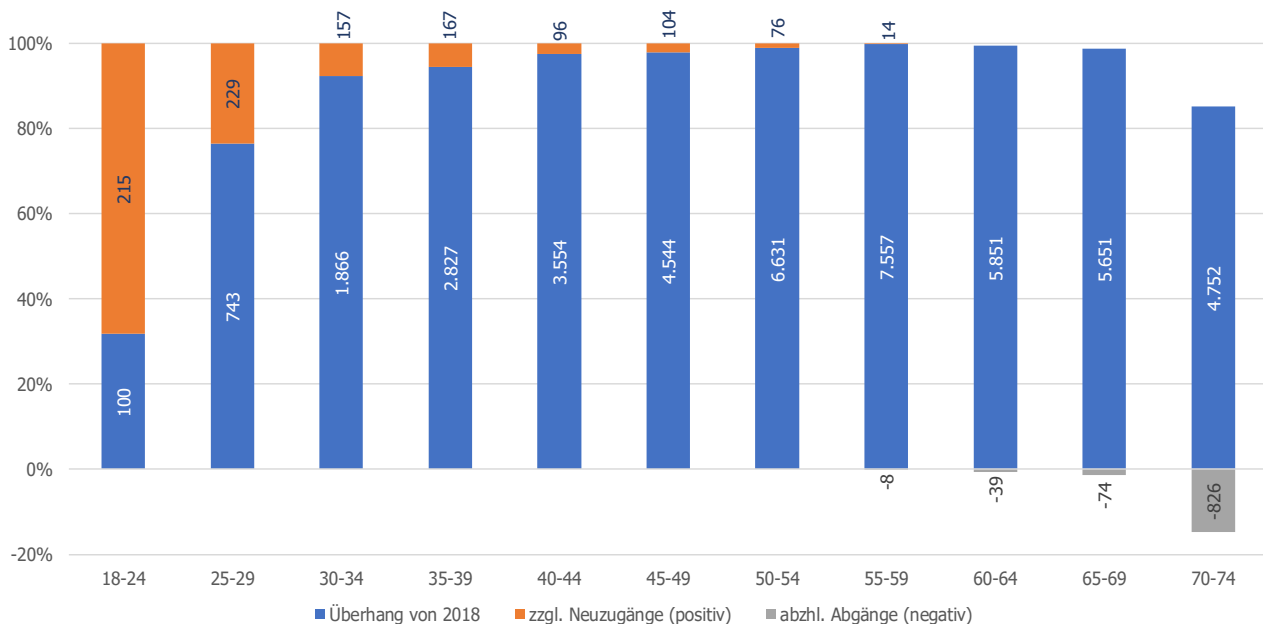


Abbildung 2: Zu- und Abgänge unter den Fahrlehrererlaubnishaftaltern 2019 nach Altersgruppen (MOVING 2021)

Auch andere Verbände haben das grundsätzliche Problem erkannt: Die Anzahl der Fahrschulen in Deutschland sinkt seit 2011, abgesehen von einigen kurzen Erholungsphasen, kontinuierlich (MOVING, 2021; s. Abbildung 1). Hinzu kommen die Digitalisierung, die Elektromobilität, die Urbanisierung und das autonome Fahren, was die Branche vor neue Herausforderungen stellt. „Wir stehen vor einer Verkehrswende, Fahrlehrer sind wichtiger denn je zuvor, denn sie müssen unsere Gesellschaft auf die neuen Technologien und Mobilitätsmodelle von morgen vorbereiten“, sagte entsprechend Jörg-Michael Satz, Präsident von MOVING, der Road Safety Association e.V., auf einer Veranstaltung der Branche (MOVING, 2019). Auch in der Presse wird immer wieder in den zugehörigen Artikeln auf die grundsätzliche Problematik hingewiesen: „Bevölkerungsrückgang, Verstärkung, bald auch noch das autonome Fahren: Gleich mehrere Trends machen Fahrschulen das Leben schwer.“

„Hinzu kommt der Wegfall der Automatikregelung, der Einstieg in das E-Learning, die elektronische Lernstandsbeurteilung sowie das elektronische Prüfprotokoll oder der Einzug der Assistenzsysteme in das Prüfungsgeschehen, all das sind Themen, deren Auswirkungen die Branche ab 2020 mit voller Wucht zu spüren bekommen wird und die sich auch in der Reform der Fahrerschulerausbildungsordnung wiederfinden werden.“ war auf „fahrlehrerwelt.de“ zu lesen (Fiek, 2018).

Und dann kam auch noch Corona dazu und die ganze Welt wurde insgesamt auf Links und insbesondere die Digitalisierung gedreht. Digitaler Präsenzunterricht für die Theorie war hier für die Fahrschulen sicherlich einer der wesentlichen Punkte und das hatte zwei Effekte: 1. Es wurde gezeigt, dass eine Umstellung bzw. Einbindung von digitalen Lernprozessen möglich war und 2. wurde gezeigt, dass auch die Fahrschulbranche sich auf moderne Veränderungen einlassen kann bzw. muss, wenn externe Rahmenbedingungen sie dazu „zwingen“. Vor diesem Hintergrund kommt die „fahrlehrerwelt.de“ auch ohne Corona-Effekt zu dem Schluss, dass „man kein Hellseher sein muss, um zu erkennen, dass mit dem neuen Jahrzehnt das alte Fahrschulsystem ausgedient haben wird und die Ausbildung völlig umgekrempelt werden wird und muss. Dann beschleunigt sich auch der längst zu beobachtende Wandel in der Fahrschulbranche. Fahrtraining an Simulatoren, Lernen am Computer, Fahrschulverwaltung in der Cloud, das Kennenlernen ganz unterschiedlicher Fahrzeugtypen – vom alten dieselbetriebenen Schaltwagen bis hin zum hochautomatisierten Elektroauto – all das wird die Fahrschule der Zukunft bieten und beherrschen müssen“ (Fiek, 2018).

Auch der VIFD verweist immer wieder auf die generellen Probleme in der Entwicklung der Fahrschulbranche. Diese bestehen 1. sowohl in der allgemeinen Fehleinschätzung hinsichtlich der Entwicklung der Kundschaft/Nachfrage, 2. eine verkehrte Personalpolitik der Branche über viele Jahrzehnte sowie 3. latenten Synergieeffekten gerade im Wirtschaftskundenbereich. Alle diese Punkte wirken indirekt zusammen und negativ auf die Branche (VIFD):

### **1. Entwicklung „Privatkundschaft“**

Signifikant hierfür ist die aktuelle kritische Situation bei den Prüfkapazitäten für praktische Führerscheinprüfungen. Kurz: Es gibt wesentlich mehr Nachfrage seitens der Fahrschulen/Fahrschüler als Prüfkapazitäten bei den Überwachungsinstitutionen existieren. Die Folge sind lange Wartezeiten, teilweise bis zu mehreren Monaten auf die Führerscheinprüfung. Das Problem ist jedoch ein hausgemachtes und gründet mitunter darauf, dass die Überwachungsdienste Mitte des letzten Jahrzehnts anhand des demografischen Trends davon ausgegangen sind, dass es zukünftig weniger Nachfrage nach Führerscheinprüfungen geben wird. In der Folge haben TÜV und DEKRA als gesetzlich festgelegte Monopolisten für diese Prüfung die Kapazitäten reduziert, bzw. nicht mehr viel Energie in den Nachwuchsaufbau gesteckt (Ring, 2017). Ebenso ist auch die Corona-Pandemie ein Grund für eine erhöhte Nachfrage sowohl nach individueller Straßenmobilität als auch im gewerblichen Bereich (Logistiksektor). Die Fahrschulbranche hat ebenfalls zu spät den Trend erkannt, dass gerade die Logistik immer mehr

Fahrer braucht – Gegenmaßnahmen laufen erst jetzt richtig an: in Form von Fahrlehrerausbildungsstätten, die aktuell überall in der Republik entstehen. Ebenfalls bieten TÜV und DEKRA Sonderschichten an. In beiden Fällen nimmt die Ausbildung neuer Kräfte jedoch viel Zeit in Anspruch und die Personalaufstockung wird dementsprechend nicht ad hoc passieren. Ähnlich könnte es mit der Digitalisierung passieren: obwohl viele Zeichen dafürsprechen, dass die Kundschaft im Privat-/Gewerbekundenbereich digitale Lösungen nachfragt, stellt man sich vielerorts dagegen und verharrt in alten bewährten Strukturen. Auch hinsichtlich autonomer Fahrzeugtechnologien müssen bereits heute Antworten entwickelt werden, welche Rolle die Fahrschulen zukünftig einnehmen sollen. Wirkliche Anstrengungen diesbezüglich sind jedoch nicht erkennbar. Die wirtschaftlichen Folgen für die Fahrschulbranche könnten diesbezüglich tatsächlich verheerend ausfallen, wenn man nicht schon heute aktiv wird und mit allen Stakeholdern über diese Zukunft verhandelt.

## 2. Entwicklung „Personalpolitik“

Die Branche hatte über Jahrzehnte wenig Nachwuchsprobleme, da die Ausbildung zu einem großen Prozentsatz von der Bundeswehr übernommen wurde. Während des militärischen Dienstes konnte man sich als Fahrlehrer ausbilden lassen, quasi auf Kosten des Steuerzahlers. Dadurch kam automatisch Nachwuchs in adäquater Anzahl in den zivilen Markt. Hierzu sei angemerkt, dass die Ausbildung recht kostenintensiv ist (rund. 25.000 €) und Fahrlehrer kein anerkannter Ausbildungsberuf ist – was übrigens bewusst durch die etablierten Verbände verhindert wurde, um die Personalkosten nicht unnötig ansteigen zu lassen. Die Entscheidung der Bundeswehr, nur noch Fahrlehrer für den eigenen Bedarf auszubilden, hat sich hier fatal auf die Branche ausgewirkt (Klug, 2018). Dadurch entstand automatisch ein Fahrlehrermangel, da junge Leute eher weniger Interesse zeigen, viel Geld in die Ausbildung in einem nicht anerkannten Ausbildungsberuf zu stecken. Hinzu kam, dass die geringen Verdienstmöglichkeiten zudem den Beruf zusätzlich unattraktiv gemacht haben – hier gab es in den letzten Jahren zumindest eine radikale Trendwende – und auch die vielen kleinen Fahrschulen die Ausbildungskosten nicht tragen konnten/wollten. Die Arbeitsagenturen haben überdies seither zur Minderung des Fahrlehrermangels immer mehr unmotiviert Arbeitssuchende in diesen Beruf gezwungen, was der Branche insgesamt nicht guttat und tut. Der Gesetzgeber wollte ebenfalls den Mangel etwas minimieren und hat hierfür 2018 die Regelung getroffen, dass man als Fahrlehrer nicht mehr in allen Klassen ausgebildet werden muss (damit wollte man auch Frauen den Zugang zum Beruf erleichtern, mit dem Hintergedanken, die Ausbildung auf LKW und Motorrad sei ein wesentliches Hindernis für diese). In der Tat hat sich seitdem einerseits der Frauenanteil insgesamt erfreulicherweise erhöht. Andererseits entstand dadurch ein neues Problem: immer weniger Kapazitäten für die Ausbildung im Berufskraftfahrerbereich (BKF). Auch hier hätte die Branche, hätten die Verbände früher Alarm schlagen müssen. Andere branchenfremde Fachverbände, wie der BGL (2021) oder BDO (2021), haben davor eindringlich gewarnt. Es muss unbedingt gelingen, hier wieder neuen Nachwuchs zu gewinnen. Die Digitalisierung kann entschieden zur Steigerung der Attraktivität des Berufs beitragen.



### 3. Entwicklung „Wirtschaftskundschaft“

Dies geht genau einher mit Entwicklung der Fahrschulbranche hinsichtlich der Kundschaft im BKF-Bereich. Der Logistiksektor ist ein hart umkämpfter Markt, mit viel internationaler Konkurrenz für die deutschen Spediteure. Anders als in der Logistik ist der Fahrschulmarkt allerdings ein fest abgegrenzter Binnenmarkt und folglich auch stärker (fast ausschließlich) an die heimische Wirtschaft und deutsche Logistik-/Busunternehmen gebunden. *Martin Bulheller* vom Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) meint vor diesem Hintergrund zur deutschen Logistikbranche: „Nach unseren Schätzungen fehlen aktuell ca. 60.000 bis 80.000 Lkw-Fahrer alleine in Deutschland. Die Anzahl der offenen Stellen der Bundesanstalt für Arbeit in diesem Bereich ist vermutlich deutlich geringer, was aber nichts zu sagen hat, da viele Transportunternehmen schon seit längerer Zeit keine Vakanz mehr an die BA melden, da von dort schon zu oft ungeeignete Menschen geschickt wurden, woran keiner der Beteiligten seine Freude hatte. Pro Jahr gehen aufgrund der Altersstruktur ca. 30.000 bis 35.000 Lkw-Fahrer in Rente, jedoch kommen nur 15.000 bis 20.000 neue nach, so dass man sich die zukünftige Entwicklung grob selbst fortrechnen kann. Ohne die bereits 22% der in Deutschland sozialversicherungspflichtig beschäftigten Lkw-Fahrer mit ausländischem Pass (Tendenz: weiter steigend) sähe es noch viel schlimmer aus.“ Entsprechend wird es in Zukunft einen erheblichen Bedarf an Lkw-Fahrern geben, die dafür auch entsprechend ausgebildet werden müssen. Das wird nicht gelingen, wenn die entsprechenden Kapazitäten in den Fahrschulen nicht vorhanden sind (BGL, 2021). Ein ähnliches Bild zeigt sich auch im Hinblick auf die Busbranche (BDO, 2021).

### Anforderungen an die Zukunft

Um es direkt auf den Punkt zu bringen: Die Fahrschulbranche braucht ein Update! Nicht um jeden Preis und schon gar nicht auf Kosten der Qualität der Ausbildung von Fahrschülern und deren Qualifikation für die Sicherheit im Straßenverkehr. Aber, um dieses Ziel auf eine modernere und für alle Beteiligten anziehendere Art und Weise zu erreichen, und zwar 1. für den Fahrlehrer bzw. Fahrschulinhaber im Hinblick auf ein attraktiveres Berufsfeld und 2. für den Fahrschüler im Hinblick auf ein verbessertes Ausbildungsfeld für den Erwerb eines Führerscheins. Vor diesem Hintergrund können folgende Aspekte angeführt werden:

#### 1. Erwartungen des Kunden „Fahrschüler“

Die Generation der Digital Natives ist längst in den Fahrschulen angekommen. Diese sind mit den digitalen Medien großgeworden und nutzen die zugehörigen Endgeräte für Information, Kommunikation und Transaktion. Dies bildet im Ergebnis eine Erwartung an diejenigen, die mit ihnen kommunizieren wollen und dies nicht nur im geschäftlichen, sondern auch in lernbezogenen Situationen. Matheunterricht über YouTube, Nachhilfe über Zoom, Sprachen lernen über Apps usw. – für diese Generation vollkommen normal. Auch für das Lernen im theoretischen Bereich der Fahrausbildung werden schon



längst digitale Lernprogramme per App eingesetzt. Die Fortschreibung dieser Entwicklung bedeutet, dass die digitale Lernvermittlung eine dringende Notwendigkeit sein wird, um diese und die nachfolgenden Generationen noch sinnvoll zu aktivieren und mit Lerninhalten zu erreichen. Dabei ist natürlich auf die lehrdidaktisch sinnvolle Nutzung digitaler Medien zu achten, damit die Qualität des Lernergebnisses nicht nur gleich, sondern im besten Fall sogar besser wird. Entsprechend braucht die Fahrschulbranche einen Schub an digitalen Innovationen bzw. Technologien, um die Erwartungen der Fahrschüler auch in Zukunft attraktiv zu bedienen.

## **2. Attraktivität des Berufs „Fahrlehrer“**

Wenn die Digital Natives als Kunden in der Fahrschule angekommen sind, dann gilt das sicherlich auch für das Ankommen im Berufsbild „Fahrlehrer“, denn diese Generation ist bzw. wird nun verstärkt in den Zeitraum der Berufswahl ein(ge)treten. Das bedeutet aber auch, dass sich diese Generation ein Berufsumfeld sucht bzw. suchen wird, bei dem es eine gewisse Penetration von digitalen Technologien bzw. digitalen Geschäfts- und Kommunikationsprozessen gibt. Die Attraktivität eines Berufsbildes wird demnach stark dadurch beeinflusst, inwieweit diese Generation hier auf digitale Technologien zurückgreifen kann bzw. von diesen umgeben wird, mit denen sie groß geworden sind. Dass die Fahrschulbranche wie schon mehrfach angeführt unter Nachwuchssorgen leidet, kommt also nicht von ungefähr. Es kommt in diesem Zusammenhang nicht nur auf das Auto an, in dem der Beruf ausgeübt wird (und selbst das wird in Zukunft über ein autonomes Fahren oder ein digitales Wartungssystem ein verstärkt digitales Umfeld bedienen), sondern auf die digitalen Prozesse im Zuge der Fahrschule selbst, was das Management und die Kommunikation mit den Fahrschülern zum Beispiel auch über die theoretische Wissensvermittlung angeht. Entsprechend braucht die Fahrschulbranche einen Schub an digitalen Innovationen bzw. Technologien, um den Beruf des Fahrlehrers auch in Zukunft attraktiv zu gestalten.

## **3. Modernisierung der Betriebsstätte „Fahrschule“**

Beide bislang beschriebenen Entwicklungen treffen in dem letzten Punkt in Hinblick auf die Modernisierung der Betriebsstätte „Fahrschule“ zusammen. Eine zugehörige Modernisierung wird sowohl die Attraktivität für den Fahrschüler als Nachfrager als auch die Attraktivität für den Fahrlehrer als Anbieter adressieren. Leider wird die Betriebsstätte heute oftmals immer noch mit alten und verstaubten Schulungsräumen, einer schlechten und meist nur analogen Technik sowie einer Zettelwirtschaft für die Fahrschulorganisation verbunden. Dies bedient nicht das Bild einer modernen Branche für das digitale Zeitalter. Dabei gibt es schon genug Hinweise auf die moderne Zukunft einer Fahrschule über z.B. virtuelle Fahr simulatoren, KI-bedingte Analyse des Fahrverhaltens mit daraus abgeleiteten Hinweisen für das Training durch den Fahrlehrer, Cloud-basierte Fahrschulverwaltung mit einer Optimierung der Pick-up-Punkte für Fahrschüler, Lern-Apps für den Theorieunterricht usw. Entsprechend braucht die Fahrschulbranche einen Schub an digitalen Innovationen bzw. Technologien, um die Betriebsstätte für Fahrschüler und Fahrlehrer auch in Zukunft attraktiv zu gestalten.

## Digitalisierungsschub durch Corona

Oftmals braucht es für die Modernisierung einer Branche interne oder externe Impulse, um den vorhandenen Status quo zu verändern, denn die Verharrungstendenzen sind in der Regel immer stärker ausgeprägt als der Wille zu einer proaktiven Veränderung bzw. Weiterentwicklung. Das ist menschlich zwar erklärbar, denn die meisten Akteure mögen Veränderungen nicht und wollen lieber bei dem bleiben, was sie schon kennen, als Neues auszuprobieren. Doch die wesentliche Quelle für interne Impulse sind nun einmal Veränderungen mit den zugehörigen Innovatoren und Entrepreneuren, die neue Ideen, neue Technologien und neue Produkte und Dienstleistungen entwickeln. Daneben kann es aber auch externe Impulse geben wie z.B. die Veränderung der Bedürfnisse auf der Seite der Marktnachfrage, eine Veränderung im Wettbewerbsumfeld, eine Anpassung von rechtlichen Rahmenbedingungen oder andere Effekte aus dem gesundheitlichen oder ökologischen Umfeld. Die Corona-Pandemie zählt sicherlich zu den stärksten externen Effekten, die in jüngerer Zeit für das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben eingetreten sind. Der zugehörige Virus hat die persönlichen Kontakte stark eingeschränkt bis hin zu einer vollkommenen Lock-down-Periode, während der überhaupt kein direkter Kontakt mehr möglich war. Ungeachtet der fürchterlichen Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen und der damit verbundenen negativen Auswirkungen, die niemand gebraucht und gewollt hat und auf die wir gerne verzichtet hätten, wurde ein enormer Schub für die Digitalisierung ausgelöst. Und das nicht ohne Grund, denn nur über den digitalen und somit nicht-persönlichen Kontakt war noch eine Interaktion für Information, Kommunikation und Transaktion möglich. Das hatte natürlich auch Auswirkungen auf die Fahrschulbranche.

Im Zuge der Corona-Pandemie hat der Gesetzgeber die Durchführung des Theorieunterrichts für Fahrschulen über digitale Formate (digitaler Präsenzunterricht) per Ausnahmeregelung erlaubt. Diese Ausnahmeregelung soll jetzt auch über die Zeit der Corona-Pandemie hinweg verlängert und der digitale Präsenzunterricht somit generell erlaubt werden. Dies bedeutet eine elementare Veränderung gegenüber der bisherigen Verfahrensweise, bei der Fahrschüler ihren Theorieunterricht im Rahmen der Pflichtstunden in der jeweils von ihnen ausgewählten Fahrschule absolvieren müssen. Befürworter dieser generellen Einführung bzw. Verlängerung der Möglichkeit eines digitalen Präsenzunterrichts sehen darin eine Chance für innovative Prozesse und Geschäftsmodelle für die Fahrschulen. Kritiker sehen darin eine Beeinträchtigung der bisherigen Prozesse und Geschäftsmodelle der Fahrschulen bis hin zu einem wirtschaftlichen Totalverlust. Eine zugehörige Diskussion kann einem weiteren Gutachten des Autors entnommen werden (Kollmann, 2021).

Ungeachtet dessen wird die digitale Ausbildung nicht vor der Fahrschule haltmachen! Und gerade die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass dies auch funktionieren kann. Aus Sicht des VIFD ist „die konsequente Fortführung der Digitalisierung der theoretischen Fahrschulunterrichtung mittel- und langfristig unumgänglich“ (VIFD 2021a). Dies steht im Interesse eines zeitgemäßen, bedarfsgerechten und nachhaltigen Fahrschulbetriebs, da

- sowohl im sekundären als auch im tertiären Bildungsbereich die Vermittlung von Lerninhalten über rein digitale Formate eine immer größere Bedeutung gewinnt.
- die Nachfrage der Kundschaft aus den Bereichen des privaten Individual- sowie gewerblichen Berufsstraßenverkehrs nach derartigen Angeboten zunimmt.
- der zusätzliche Zeitaufwand für die Wahrnehmung von Theoriestunden in physischer Präsenz vor allem von jüngeren Personen aufgrund veränderter Lebens- und Arbeitsbedingungen immer weniger getragen werden kann.
- An- und Abreise für die Wahrnehmung von Theoriestunden in physischer Präsenz unnötig die Umwelt belasten.
- die dauerhafte Bereitstellung von Unterrichtsräumen für die Abhaltung von Theoriestunden in physischer Präsenz die Fahrschulunternehmen ökonomisch belasten.

Die Fortführung des Fahrschulbetriebs während der Pandemie wäre ohne die Gewährung eines digitalen Präsenzunterrichts mittels Ausnahmegenehmigungen in allen 16 Bundesländern nicht möglich gewesen. Entgegen zahlreicher Bedenken hat sich das Konzept jedoch gerade in dieser Zeit bestens bewährt. Argumente, wonach ein digitaler Präsenzunterricht nach wie vor die Verkehrstauglichkeit von Fahrerlaubnisaspiranten negativ beeinflussen würde, sind aus Sicht des VIFD reine Symbolpolitik. Nach Kenntnis des VIFD (2021a) sind durch den digitalen Präsenzunterricht

- weder die Unfallzahlen durch Fahranfänger in den vergangenen 18 Monaten gestiegen,
- noch hat diese Unterrichtsform zu einer Verschlechterung der Bestehensquoten bei den theoretischen wie praktischen Fahrprüfungen geführt,
- oder die Ausbildungszeit der Fahrschüler unnötig verlängert.

Die Gegenposition sieht in der persönlichen Ausbildung mit realem Theorieunterricht über den Fahrlehrer immer noch „das“ Mittel der Wahl, um den maximalen Lehr- und Lernerfolg sicherzustellen. Unter dem Titel „E-Learning gefährdet Verkehrssicherheit, Existenz vieler Fahrschulen und Arbeitsplätze“ beschreibt MOVING (2020) die zugehörigen Szenarien aus Sicht eines klassischen Fahrschulverbandes exemplarisch. Darin heißt es: „Eine Theorie-Ausbildung ausschließlich mit elektronischen Medien kann diese Qualität niemals erreichen. Wir gefährden unsere Verkehrssicherheit, wenn wir zukünftig auf den Präsenzunterricht in der Theorieausbildung verzichten“, betont Jörg-Michael Satz, Präsident der MOVING International Road Safety Assoziation e.V.

Hier scheinen alte (analoge) und neue (digitale) Welten aufeinanderzuprallen. Diese grundsätzliche Auseinandersetzung wird auch von anderen Kommentatoren gesehen: „Und so wundert es nicht, dass große Teile der Fahrlehrerschaft, Verbände, aber auch Verlage den Gedanken an die Einführung von Elementen des E-Learnings und von Online-Unterricht in Fahrschulen in der Vergangenheit entweder verdrängt oder konsequent bekämpft haben – man denke nur an die Auseinandersetzungen um Odokar in Berlin. Zu groß war die Angst, dass man etwas verlieren könnte oder man seine behagliche Komfortzone verlassen müsste.“ meint Fiek

(2020) und meint als Kompromiss weiter: „Die dringend notwendige Reform der Fahrschüler-Ausbildungsordnung muss alle genannten Möglichkeiten digitalen Lernens berücksichtigen. Eine Verlagerung reiner Wissensinhalte auf digitale Plattformen ist möglich. Ebenso die Ergänzung der fahrpraktischen Ausbildung durch geeignete Fahrsimulatoren. Der Präsenzunterricht in der Fahrschule, der den direkten persönlichen Kontakt zu erfahrenen Fahrlehrern und Mitschülern sichert, muss erhalten bleiben. Nur so können verhaltensleitende persönliche Sichtweisen von Fahranfängern hinterfragt und weiterentwickelt werden.“ Diese Zusammenhänge wurden auch schon zu Beginn der Corona-Krise vermutet und kommentiert: „Klar ist aber auch eines – unabhängig davon, ob es nun zu krisenbedingtem Online-Unterricht kommt oder nicht, müssen wir uns jetzt endlich der Existenz von diesem Unterrichtstyp stellen und die Art und Weise, wie wir diesen künftig umsetzen wollen, aktiv angehen. Die Zeit kann nicht mehr zurückgedreht werden. Deutschland lernt gerade, dass digital viel mehr möglich ist als bislang gedacht (Dautel-Haußmann, 2020). Entsprechend gab es die gesetzlich geregelte Sondererlaubnis für die Durchführung eines digitalen Präsenzunterrichts und die Frage, die man sich jetzt stellen muss ist, ob diese Sondererlaubnis dauerhaft verlängert werden soll.

Ob und inwieweit ein Präsenzunterricht tatsächlich weiterhin gegeben sein muss, ist vor diesem Hintergrund im Hinblick auf zwei Perspektiven zu betrachten: 1. Ist es überhaupt eine entweder-oder-Entscheidung? und 2. Werden mit einem digitalen Präsenzunterricht nicht die gleichen Lernerfolge erzielt, wie mit einem analogen Unterricht? Für die Beantwortung der ersten Frage reicht eigentlich die Entscheidung des Fahrlehrers in einem freien unternehmerischen Wettbewerbsumfeld, ob er seinen Unterricht analog oder digital stattfinden lassen möchte. Er muss nur die rechtliche Freiheit über die zugehörigen gesetzlich geregelten Rahmenbedingungen haben, die ihm diese Entscheidung erlauben. Entsprechend müsste die aktuell noch geltende Ausnahmeregelung für einen digitalen Präsenzunterricht im Bereich Theoriestunden dauerhaft verlängert werden. Dies wird der Gesetzgeber wahrscheinlich dann tun, wenn der digitale Präsenzunterricht nachweislich nicht nur eine Notlösung war, sondern auch im Ergebnis ein vergleichbar gutes und qualitatives Lern- und Wissensergebnis wie der bisherige analoge Unterricht hervorgebracht hat. Hierzu gibt es schon erste Studien: Die Universität des Saarlandes kam unter Leitung des Bildungswissenschaftlers Prof. Roland Brünken in ihrem ersten Zwischenergebnis zu dem Schluss, dass der professionell durchgeführte und methodisch gänzlich an den geltenden gesetzlichen Standards orientierte digitale Präsenzunterricht (VIFD 2021b):

- die Bestehensquote bei den Theorieprüfungen im Vergleich zum herkömmlichen Präsenzunterricht positiv angehoben hat,
- sich signifikant positiv auf die Bestehensquote bei der praktischen Prüfung im Vergleich zum herkömmlichen Präsenzunterricht auswirkt,
- die Ausbildungszeit im Vergleich zum herkömmlichen Präsenzunterricht signifikant positiv verkürzt.

Abschließend muss auch gerade für diese Chancenseite darauf hingewiesen werden, dass ein guter, moderner und digitaler Präsenzunterricht auch bei der Zielgruppe (i.d.R. junge digital-affine Menschen) einen positiven Werbe- und Imageeffekt hätte, mit dem eine Fahrschule gerade diese jungen Leute ansprechen und somit weitere Kunden gewinnen kann.

## Anforderungen für die Fahrschule 20.25

Im Hinblick auf die vorangegangenen Ausführungen ist es sicherlich keine Überraschung, wenn der Gutachter eine umfassende Neuausrichtung der Fahrschulbranche für die Zukunft einfordert, die insbesondere die Errungenschaften der Vergangenheit mit den digitalen Innovationen der Zukunft verbindet. Dabei müssen zwei Stoßrichtungen verfolgt werden: Zum einen muss es für die einzelne Fahrschule den unternehmerischen Spielraum geben, um digitale und andere Innovationen als internen Impuls und somit aus sich selbst heraus zu verfolgen bzw. daran nicht gehindert zu werden (Einzelleistung). Zum anderen muss es für die gesamte Fahrschulbranche einen externen Impuls geben, um daraus hervorgehend eine breit angelegte Modernisierung zu motivieren bzw. zu unterstützen (Gesamtleistung). Während die erste Stoßrichtung mit der einzelnen Fahrschule verbunden ist, werden für die zweite Stoßrichtung der Gesetzgeber und/oder die Verbände benötigt. Vor diesem Hintergrund werden nachfolgend fünf Kernbereiche beschrieben, die der einen oder anderen Richtung zuzuordnen wären, um die Anforderungen für eine Fahrschule im Jahr 20.25 zu konkretisieren.

### 1. Modernisierung über Digitalisierung für Fahrschulen zulassen

Es muss für alle Beteiligten (Fahrschulen, Fahrlehrer, Fahrschulverbände, Gesetzgeber) klar sein und akzeptiert werden, dass es eine moderne Fahrschule ohne Digitalisierung nicht geben wird. Deswegen darf die Digitalisierung nicht als reine Gefahr abgestempelt werden, welche die traditionelle Fahrschule in der Ausübung ihrer beruflichen Tätigkeit behindert. Das Gegenteil ist der Fall: Digitalisierung wird, sofern sie richtig eingesetzt wird, als Chance zu dem wesentlichen Fortbestand der Fahrschulen beitragen. Das bedingt aber, dass man sich konsequent mit den zugehörigen Möglichkeiten auseinandersetzt. In der Umsetzung bedeutet das, dass man zunächst offen sein muss für die digitalen Technologien und dafür, was sie für einen selbst und seine Branche im Hinblick auf zugehörige Veränderungen bedeuten (Digital Mindset). Es geht sodann um das damit zusammenhängende Wissen und um die damit verbundenen digitalen Kompetenzen, die benötigt werden, um die digitalen Technologien aber auch die daraus abgeleiteten digitalen Produkte und Prozesse sowie Geschäftsmodelle zu verstehen (Digital Skills). Nicht zuletzt geht es um die Bereitschaft auf Basis dieses digitalen Know-how auch konkrete Projekte und Prozesse digital anzureichern oder neu aufzusetzen (Digital Execution). Alle diesbezüglichen Maßnahmen müssen dabei unter der Maßgabe erfolgen, dass die Qualität der Ausbildung von Fahrschülern und die damit verbundenen Verkehrssicherheit nicht gefährdet wird. Die damit verfolgte Modernisierung ist insofern zunächst einmal ein Einstellungs- und ein Handlungsauftrag an die Branche und ihre Stakeholder insgesamt. Die Mobilität an sich, die zugehörigen Fahrzeuge, der damit verbundene Straßenverkehr sowie alle anderen damit in Verbindung stehenden Bereiche und Aspekte werden zunehmend digital und deswegen muss sich die Fahrschulbranche darauf einstellen.

Entsprechend gehört es auf die Tagesordnung, dass sich die Branche mit virtuelle Fahrsimulatoren, KI-bedingte Analyse des Fahrverhaltens mit daraus abgeleiteten Hinweisen für das Training durch den Fahrlehrer, digitale Steuerungs- und Wartungssysteme für das Fahrzeug, das autonome Fahren als

solches, Cloud-basierte Fahrschulverwaltung mit einer Optimierung der Pick-up-Punkte für Fahrschüler usw. usw. sowie natürlich speziell dem Thema „digitaler Theorieunterricht“ befasst.

## **2. Digitalen Präsenzunterricht für die Theorieausbildung weiterhin ermöglichen**

Vielleicht nicht der erste, aber sicherlich einer der wesentlichen Bausteine für die Digitalisierung der Fahrschulbranche war der externe Impuls über Corona mit der Notwendigkeit/Möglichkeit eines digitalen Präsenzunterrichts im Theoriebereich. Aus dieser Notwendigkeit/Möglichkeit sollte eine dauerhafte Chance werden, um die Vorteile der digitalen Wissensvermittlung auch in Zukunft zu nutzen. Zumindest für die Fahrschulen, die das wollen und können und damit die gleiche Ausbildungsqualität erreichen, wie die Fahrschulen, die nach Corona wieder zum analogen Theorieunterricht zurückkehren möchten. Hier geht es am Ende um eine Wahlfreiheit und nicht um einen Zwang, weder in die eine noch in die andere Richtung. Und ja, damit sind sicherlich Investitionen verbunden (Hardware, Software, Schulungen usw.), aber auch mehr Attraktivität für das Lernumfeld aus Sicht des Fahrschülers mit zusätzlichen Einnahmehancen für die Fahrschule sowie Kosteneinsparungen für die Vorhaltung von Ressourcen für den realen Unterricht (Material, Räumlichkeiten usw.). Viel wichtiger ist aber das Signal, welches von einer Verlängerung sowie einer Inanspruchnahme des digitalen Präsenzunterrichts ausgeht. Es steht für den Aufbruch in eine digitale Zukunft! Es steht für die Flexibilität auf die Herausforderungen der digitalen Zukunft eingehen zu können bzw. vielleicht auch zu müssen. Es steht für die attraktive Ansprache der Erwartungen der Generation der Digital Natives im Hinblick auf die Wissensvermittlung.

## **3. Digitalisierung in das Ausbildungsprogramm für Fahrlehrer integrieren**

Einhergehend mit den beiden vorangestellten Forderungen müssen sich selbstverständlich auch die Fahrlehrer bzw. Fahrschulinhaber auf die Veränderungen im Hinblick auf die Digitalisierung einstellen (können). Unabhängig davon, ob gewisse digitale Rahmenbedingungen nun als Zwang oder als Chance für eine eigenständige Inanspruchnahme interpretiert werden. Das wird jedoch kurzfristig nur dann gelingen, wenn die Fahrlehrer bzw. Fahrschulinhaber bereit wären, sich im Hinblick auf Digital Mindset, Digital Skills und Digital Execution (siehe oben) eigenständig zu bewegen und diesbezügliche Kompetenzen nochmals aufzunehmen bzw. sich anzueignen. Mittel- bis langfristig ist es jedoch notwendig, dass digitale Kompetenzen auf den verschiedenen Ebenen und für die verschiedenen Aspekte im Ausbildungssystem für Fahrlehrer implementiert werden. Es muss eine Selbstverständlichkeit werden, dass die zukünftige Generation der Fahrlehrer mit der Digitalisierung aus den verschiedenen Blickwinkeln im Rahmen der Ausbildung konfrontiert werden. Dies ist auch vor dem Hintergrund bedeutsam, als dass damit sowohl die Qualität als auch die Attraktivität des Berufes hoffentlich gestärkt wird. Ferner sollen damit insbesondere die Pull-Faktoren für die Berufswahl und damit der aktive Wunsch der zukünftigen Fahrlehrer der Digital Natives-Generation unterstützt werden. Denkbar wären hier insbesondere zwei neue Ausbildungskurse: „Digitales Fahrschulmanagement“ und „Digitale Ver-

kehrspädagogik“. Damit soll auch den vielfältigen Push-Faktoren entgegengewirkt werden, die eine Ergreifung des Berufes aufgrund externer Gründe (z.B. Arbeitslosigkeit) begründet.

#### **4. Qualitätssiegel für Digitalisierung von Fahrschulen aufbauen**

In einem Zusammenschluss aus den Fahrschulen, die auch über eine allgemeine Modernisierung hinaus diesbezüglich insbesondere auch digitale Qualitäten aufbauen wollen sowie den Erwartungen der Fahrschüler im Hinblick auf die Wahrnehmung eines Angebotes von digitalen Produkt- und Serviceleistungen einer Fahrschule, stellt sich die Frage nach einem nach außen hin sichtbaren Erkennungszeichen für die Kommunikation. Vor diesem Hintergrund wird ein Qualitätssiegel „Digitale Fahrschule“ vorgeschlagen, welches in drei Bereichen über insgesamt drei Sterne vergeben werden könnte. Der erste Bereich mit einem erreichbaren Stern ist der grundsätzliche Einsatz der Digitalisierung für das Fahrschul-Management und insbesondere die Schnittstelle für die Kommunikation mit dem Fahrschüler (z.B. digitales Fahrschul- und Kundenmanagementsystem). Der zweite Bereich mit einem weiteren erreichbaren Stern kann über den Einsatz von digitalen Technologien bzw. Methoden im Rahmen der theoretischen Ausbildung der Fahrschüler vergeben werden (z.B. digitaler Präsenzunterricht). Der dritte Bereich und damit der dritte Stern kann über den Einsatz von digitalen Technologien im Rahmen der praxisbezogenen Fahrausbildung erreicht bzw. vergeben werden (z.B. digitale KI-Assistenzsysteme für die Fahrfehleranalyse). Ein zugehöriger Katalog an einzelnen Kriterien für die einzelnen Bereiche (Einsatz der Digitalisierung für 1. Fahrschule, 2. Theorieunterricht und 3. Fahrstunden) muss natürlich noch detailliert ausgearbeitet werden. Auch die Frage, wer dieses Qualitätssiegel vergeben darf muss natürlich noch geklärt werden, wobei sich hier entweder ein Verband, ein Verbandverbund oder eine anerkannt unabhängige Institution anbieten würde. Übergeordnetes Ziel wäre die Signalwirkung eines sinnvollen, qualitativen und öffentlichkeitswirksamen Einsatzes der Digitalisierung im Rahmen der Fahrschulbranche.

#### **5. Fahrschulen als Mobilitätshub der Zukunft interpretieren**

Mobilität ist und bleibt gerade auch in Kombination mit Digitalisierung ein Mega-Thema für die Zukunft. Nicht nur das autonome Fahren, sondern auch die weiteren Entwicklungen rund um OnDemand-Verkehr oder Elektromobilität werden uns zunehmend beschäftigen. In diesem Zuge entstehen in vielen Regionen sog. Mobility-Hubs, wo die Zukunft der (digitalen) Mobilität entwickelt wird. Warum sollte eine Fahrschule nicht ein aktiver Teil dieser Entwicklung werden und sich in diese Infrastruktur einbinden (lassen)? In diesem Zuge kann und sollte die Fahrschule neben einem digitalen Angebot z.B. für die Theorieausbildung auch ein Treffpunkt für junge Leute sein, wo man sich über das Thema Mobilität informieren und austauschen kann (z.B. Fahrzeuge, digitale Assistenzsysteme usw.). Daneben können über eine solche moderne Hub-Infrastruktur auch über Fahrsimulatoren und weitere technische Angebote nachgedacht werden. In der Regel sind solche Orte auch mit einem Lounge-Konzept verbunden, welches insbesondere junge Menschen anspricht. Als Ziel würde man die Positionierung der Fahrschule im Rahmen eines modernen Gesamtkonzeptes für Mobilität verfolgen, welches das



Image der Branche unterstützen würde. Dabei kann man sich auch überlegen, ob gewisse zentrale Funktionen über mehrere Fahrschulen an einem solchen Ort für eine Region gebündelt werden können.

Sicherlich sind diese Vorschläge nicht allumfassend und können noch erweitert werden. Ferner können und müssen diese Vorschläge als Grundlage für die weitere Diskussion interpretiert werden. Entscheidend ist aber, dass diese Diskussion geführt wird. Dies gilt insbesondere für die anstehenden Entwicklungen in den Rahmenbedingungen seitens des Gesetzgebers für eine allgemeine Fahrlehrerrechtsreform.

### Fazit

Die Fahrschulbranche steht vor einem enormen Umbruch, der im Wesentlichen auch durch die Entwicklungen der Digitalisierung geprägt ist. Das gilt nicht nur im Hinblick auf die Anwendung der Digitalisierung für die Durchführung der Aufgaben einer Fahrschule, sondern auch für die Modernisierung der Fahrschule selbst mit einer zugehörigen Attraktivität für den Fahrschüler und den Beruf des Fahrlehrers. Es ist vollkommen klar, dass man sich den digitalen Entwicklungen nicht vollkommen verschließen kann und darf. Ansonsten muss man zwischen beiden folgenden Szenarien unterscheiden:

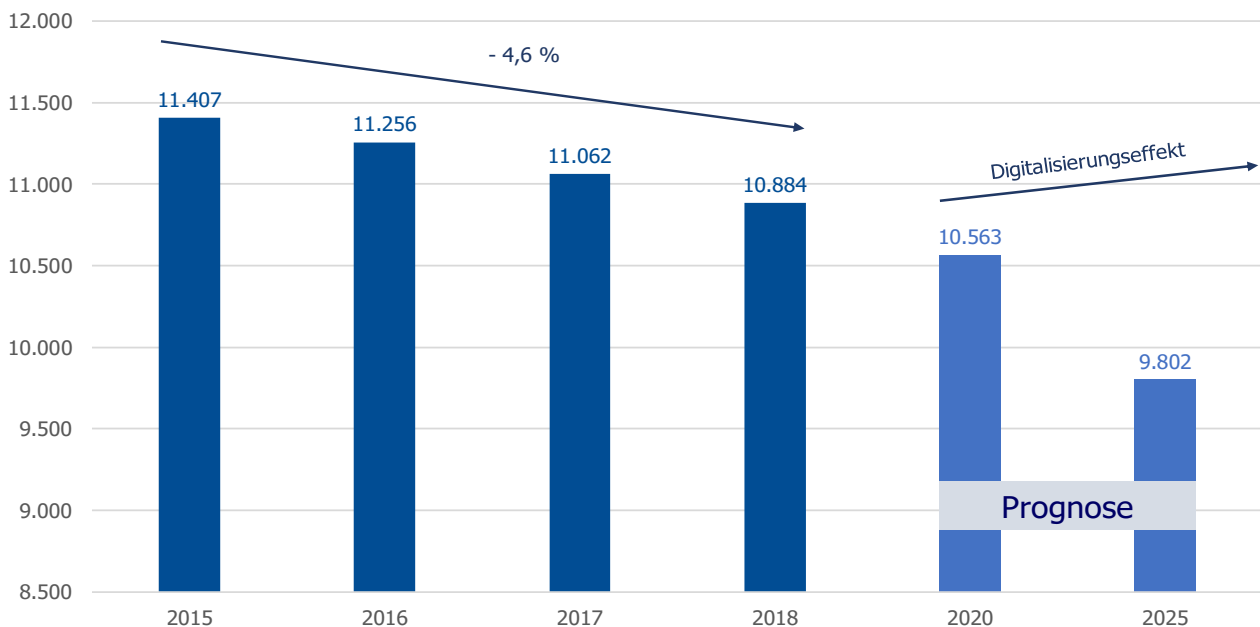


Abbildung 3: Anzahl der steuerpflichtigen Fahrschulen 2015 – 2018 zzgl. Prognose mit und ohne Digitalisierungseffekt (MOVING 2021 sowie eigene Prognose)

### 1. Entwicklung der Fahrschul-Branche ohne Digitalisierung

In diesem Szenario ohne eine notwendige Modernisierung mithilfe der Digitalisierung, wird das Fahrschulsterben, so wie es sich in den Statistiken abzeichnet, einfach weitergehen (s. Abbildung 3 ohne Digitalisierungseffekt). Das gilt insbesondere für die Ein-Mann-Betriebe mit einem älteren und damit eher weniger digital-affinen Inhaber. Auch die im Rahmen einer Konzentration entstehenden Fahrschulketten werden dieses Problem haben, denn die brauchen auch (junge) Fahrlehrer. Das Problem der Überalterung wird sowohl für die einen wie die anderen nicht gelöst, solange jüngere Berufssuchende weiterhin keine Attraktivität in diesem Berufsfeld sehen werden (siehe „Anforderungen an die Zukunft“; s. Abbildung 4 ohne Digitalisierungseffekt). Die Digitalisierung wird hierzu beitragen, dass sich dies ändert (siehe „Anforderungen für die Fahrschule 20.25“).

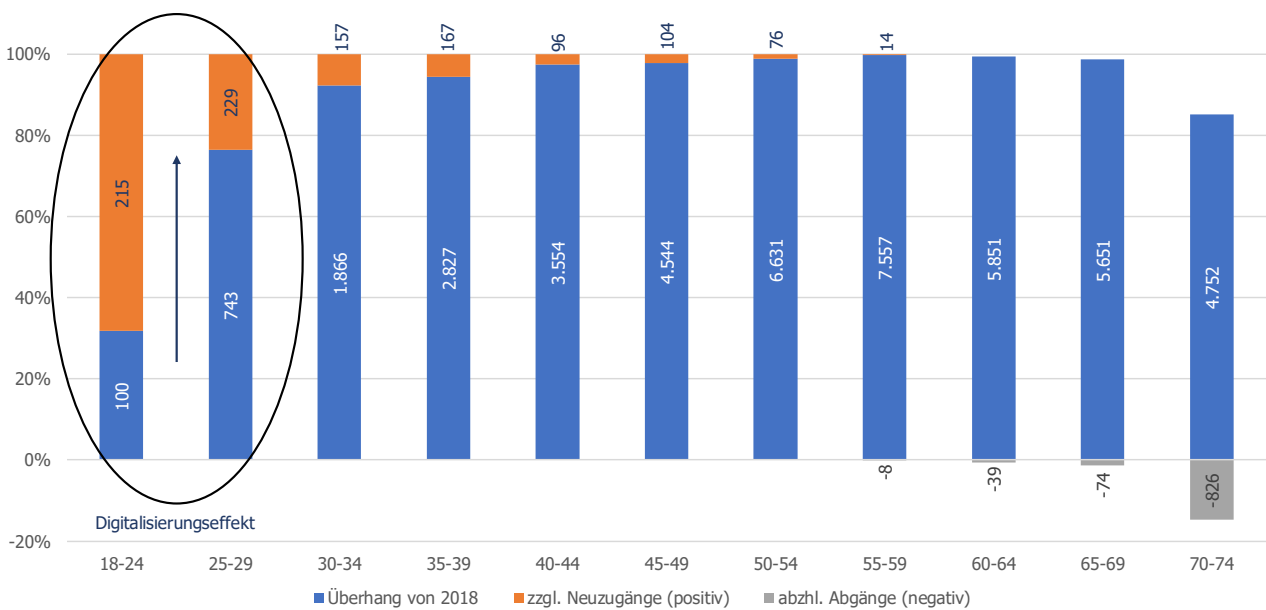


Abbildung 4: Zu- und Abgänge unter den Fahrlehrererlaubnishaftaltern 2019 nach Altersgruppen mit und ohne Digitalisierungseffekt (MOVING 2021 sowie eigene Prognose)

### 2. Entwicklung der Fahrschul-Branche mit Digitalisierung

In diesem Szenario mit einer notwendigen Modernisierung mithilfe der Digitalisierung, wird das Fahrschulsterben, so wie es sich in den Statistiken abzeichnet, gestoppt und ein Gegenteil eingeleitet (s. Abbildung 3 mit Digitalisierungseffekt). Als Begründung können zwei wesentliche Faktoren angeführt werden. Zum einen können durch Digitalisierung auf der einen Seite Kosten gespart und Mehreinnahmen generiert werden. Das macht ein Überleben der vorhandenen Fahrschulen einfacher. Dies würde zudem unterstützt werden, wenn sich die Fahrlehrer insbesondere zwischen 35-50 im Hinblick auf die

Digitalisierung aktiv weiterbilden würden. Zum anderen wird das Berufsbild des Fahrschullehrers durch die Digitalisierung attraktiver, so dass mehr junge Berufssuchende diesen ergreifen (s. Abbildung 4 mit Digitalisierungseffekt). Das wirkt sich wiederum auf die Abmilderung der Nachfolgeproblematik sowie auf das Sterben der kleineren Betriebe aus, da die mit einem digital-affinen Inhaber höhere Überlebenschancen haben. Auch die Fahrschulketten könnten so wieder verstärkt (junge) Fahrlehrer einstellen.

Der Gutachter ist aber fest davon überzeugt, dass auch die Fahrschulen insgesamt das Potenzial haben, um diese digitale Herausforderung zu meistern. Allerdings nur dann, wenn man sich diesem Thema aktiv zuwendet und die vorliegenden Ausführungen sollen einen Beitrag dafür leisten.

Köln, den 10.11.21



Prof. Dr. Tobias Kollmann

## Literatur

- BDO (2021): bdo-Konjunkturumfrage 2020/2021. <https://www.bdo.org/zahlen-fakten-positionen/konjunkturumfrage>
- BGL (2021): Fahrermangel JETZT entgegenwirken! Pressemitteilung vom 07.10.2021. [https://www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article\\_archiv.htm&news=3501&year=2021](https://www.bgl-ev.de/web/medien/presse/article_archiv.htm&news=3501&year=2021)
- Dautel-Haußmann, R. (2020): *Neue Regeln für Ausbildungsfahrlehrer/innen*. [https://www.vpa.de/app/download/17043916796/Neu\\_fuer\\_Ausbildungsfahrlehrer\\_2020.pdf?t=1575122397](https://www.vpa.de/app/download/17043916796/Neu_fuer_Ausbildungsfahrlehrer_2020.pdf?t=1575122397)
- Doll, N. (2017, Dezember 25): *Warum den Fahrschulen der langsame Niedergang droht*. Welt. [www.welt.de/wirtschaft/article171894471/Fahrschule-Warum-der-Branche-das-langsame-Ausdroht.html](http://www.welt.de/wirtschaft/article171894471/Fahrschule-Warum-der-Branche-das-langsame-Ausdroht.html)

- Fiek, S. (2018): *Fahrschulbranche in der Warteschleife*. Fahrlehrerwelt. <https://fahrlehrerwelt.de/2018/11/17/fahrschulbranche-in-der-warteschleife/>
- Fiek, S. (2020): *Der Streit um Online-Unterricht in Fahrschulen*. Fahrlehrerwelt. <https://fahrlehrerwelt.de/2020/03/25/der-streit-um-online-unterricht-in-fahrschulen/>
- FR (2015): *Brauchen wir überhaupt noch Fahrlehrer?*. Frankfurter Rundschau. <https://www.fr.de/ratgeber/auto/brauchen-ueberhaupt-noch-fahrlehrer-11141969.html>
- Klug, A. (2018): *Darum gibt es weniger Fahrlehrer und Fahrschulen*. Heilbronner Stimme. <https://www.stimme.de/heilbronn/nachrichten/region/Darum-gibt-es-weniger-Fahrlehrer-und-Fahrschulen;art140897,4072617>
- Kollmann, T. (2021): Stellungnahme/Gutachten zum Flyer „Nachgerechnet!“ der MOVING International Road Safety Association e.V., Köln/Essen.
- MOVING. (2019): *Die Fahrschule – Auslaufmodell oder wichtige Service-Agentur von morgen?*. Berlin. [www.flvbw.de/files/Bilder%20und%20Downloads/Rubrik-News/MOVING-PM-Die-Fahrschule-2019-06.pdf](http://www.flvbw.de/files/Bilder%20und%20Downloads/Rubrik-News/MOVING-PM-Die-Fahrschule-2019-06.pdf)
- MOVING. (2020): *E-Learning gefährdet Verkehrssicherheit, Existenz vieler Fahrschulen und Arbeitsplätze*. Berlin. [www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2020/08/PM\\_Positionspapier\\_Blended-Learning\\_27082020.pdf](http://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2020/08/PM_Positionspapier_Blended-Learning_27082020.pdf)
- MOVING. (2021): *Branchenreport: Fahrschule 2021*. Berlin. [https://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2020/08/PM\\_Positionspapier\\_Blended-Learning\\_27082020.pdf](https://www.moving-roadsafety.com/wp-content/uploads/2020/08/PM_Positionspapier_Blended-Learning_27082020.pdf)
- Ring, F. (2017): *Warten auf den Führerschein: Warum viele Fahrschüler im Ruhrgebiet ihre praktische Prüfung nicht machen können*. WAZ <https://www.derwesten.de/staedte/gelsenkirchen/warten-auf-den-fuehrerschein-warum-viele-fahrschueler-im-ruhrgebiet-ihre-praktische-pruefung-nicht-machen-koennen-id211052839.html>
- Universität Bayreuth (2020, August 28): *Wird die digitale Fahrschule bald Realität?*. Universität Bayreuth. [https://www.entrepreneurship.uni-bayreuth.de/de/news/2020/Wird-die-digitale-Fahrschule-bald-Realitaet\\_/index.html](https://www.entrepreneurship.uni-bayreuth.de/de/news/2020/Wird-die-digitale-Fahrschule-bald-Realitaet_/index.html)
- VIFD. (2021a): *Positionspapier des VIFD zum Thema Fahrlehrermangel*. Berlin.
- VIFD. (2021b): *Positionspapier des VIFD zum Thema digitaler Theorieunterricht*. Berlin. [https://di-mis.rs/vifd/wp-content/uploads/2021/09/2021\\_07\\_02\\_PoPa\\_Onlinetheorie\\_VIFD.pdf](https://di-mis.rs/vifd/wp-content/uploads/2021/09/2021_07_02_PoPa_Onlinetheorie_VIFD.pdf)