

Stellungnahme zur Kostenkalkulation des Bundesverbandes deutscher Fahrschulunternehmen e. V. zu den Reformvorschlägen für eine Neugestaltung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland

1. Ausgangslage und Zielstellung

Der Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU) veröffentlichte im Februar 2016 eine vergleichende Kostenkalkulation zu den unterschiedlichen Reformvorschlägen für die Neugestaltung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland. Da die Kostenkalkulation aus Sicht des BDFU im weiteren Reformprozess berücksichtigt werden soll, wird diese im Folgenden einer näheren Analyse und kritischen Beurteilung unterzogen. Dabei werden die beiden Dokumente "[Kostenübersicht Fahrlehrer Basisausbildung](#)" (BDFU, 2016a) und "[Anmerkungen zur Kostenübersicht Fahrlehrer Basisausbildung](#)" (BDFU, 2016b) berücksichtigt.

2. Beurteilung der Kostenkalkulation des BDFU

Im Rahmen der vergleichenden Kostenkalkulation stellt der BDFU die Kosten für verschiedene Modelle zur Neugestaltung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland gegenüber. Bei den Modellen handelt es sich (1) um die aktuelle Fahrlehrerausbildung in Deutschland, (2) den Reformvorschlag des BDFU ([BDFU \(2015\): Der Fahrlehrerberuf als Karrieremodell](#)), (3) das 16-Monats-Modell der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF), (4) das 24-Monats-Modell der BVF (Weißmann (2014): Konzept für eine professionelle Fahrlehrerausbildung. In: Zeitschrift für Verkehrssicherheit, Vol. 60, Nr. 4: S. 232-238), (5) den Reformvorschlag der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) auf der Grundlage des "[Gutachten zur Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland](#)" (Brünken, Leutner & Sturzbecher, 2015) und (6) einen Reformvorschlag, der auf den Ausführungen von Herrn Dr. Kirschner auf dem diesjährigen Verkehrsgerichtstag in Goslar basiert.

Die Kalkulation des BDFU ist aus den folgenden Gründen kritisch zu sehen und sollte daher sowohl in der politischen Diskussion als auch in der Fachöffentlichkeit mit Vorsicht betrachtet werden:

1. Die Auflistung der Kostenpunkte ist nicht vollständig. So werden bspw. die Gebühren für die Erteilung einer befristeten bzw. unbefristeten Fahrlehrerlaubnis inklusive der Ausfertigung eines Fahrlehrerscheins in Höhe von jeweils 40,90€ (Gebühren-Nummer 302.1 und 302.2 der Anlage zu §1 der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr [GebOSt]) nicht berücksichtigt.
2. Bei der Kalkulation zeigen sich einige Unrichtigkeiten bei der Darstellung der einzelnen Reformvorschläge. So wird bspw. im Modell der BASt von einem 45-minütigen mündlichen Teil der Fachkundeprüfung ausgegangen (BDFU, 2016a: S. 2), obwohl im entsprechenden Gutachten explizit eine Dauer von etwa 30 Minuten gefordert wird (Brünken et al., 2015: S. 100). Weiterhin spiegelt sich die im Gutachten geforderte Verlängerung der Lehrprobe im Theorieunterricht auf 90 Minuten (Brünken et al., 2015: S. 100) nicht in der Kostenkalkulation wider. Außerdem wird für die derzeitige Fahrlehrerausbildung in Deutschland von einem notwendigen Erwerb der Fahrerlaubnisklasse A ausgegangen (BDFU, 2016a: S. 1), obwohl für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnisklasse BE eine Fahrerlaubnis der Klasse A2 ausreichend ist (§2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen [Fahrlehrergesetz – FahrlG]).

3. Die Kosten für die Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte und die dortigen Reflexionsphasen wurden über sieben Fahrlehrerausbildungsstätten arithmetisch gemittelt. Warum man sich - bei 81 Fahrlehrerausbildungsstätten in Deutschland (Stand: 01. Dezember 2015) - gerade für diese sieben Ausbildungsstätten entschieden hat, wird nicht näher erläutert. Weiterhin sind vier der sieben Fahrlehrerausbildungsstätten eher im Süden Deutschlands angesiedelt (Frankfurt; München; Nürnberg; Stuttgart), wohingegen der Westen mit einer (Bielefeld) und der norddeutsche Raum mit zwei Fahrlehrerausbildungsstätten (Braunschweig; Hamburg) vertreten sind. Der Osten Deutschlands wird sogar gar nicht berücksichtigt. Auf Grund dieser verstärkten Fokussierung auf den süddeutschen Raum stellt sich die Frage, wie repräsentativ die angegebenen Zahlen für ganz Deutschland sind.
4. Teilweise widersprechen sich die Preisangaben in der vergleichenden Tabelle und im Anhang. So wird bspw. im Anhang für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse A1 ein Grundbetrag von 189,75€ angegeben (BDFU, 2016a: S. 3). In der vergleichenden Tabelle findet sich jedoch ein Wert von 180,00€ als Grundbetrag für die Klasse A1 (BDFU, 2016a: S. 2).
5. Der Reformvorschlag der BASt (Brünken et al., 2015) wird an mehreren Stellen unzulässig verteuert:
 So werden zum einen die Kosten für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse A1 höher angegeben, als sie tatsächlich sind, da anstatt der A1-Preise teilweise die Preise für den Erwerb der Fahrerlaubnisklasse A verwendet werden. So sollen bspw. die 12 besonderen Ausbildungsfahrten (Sonderfahrten) für die Klasse A1 538,20€ (12 * 44,85€) kosten (BDFU, 2016a: S. 3), werden jedoch in der vergleichenden Tabelle mit 591,48€ (12 * 49,29€) veranschlagt (BDFU, 2016a: S. 2). Dasselbe gilt für die Übungsstunden sowie die Vorstellungsgebühr zur theoretischen und praktischen Prüfung.
 Zum anderen werden bei dem Reformvorschlag der BASt für einen 45-minütigen mündlichen Teil der Fachkundeprüfung 292,75€ berechnet, obwohl eine solche Verlängerung im Modell der BASt gar nicht vorgesehen ist. Stattdessen ist im entsprechenden Gutachten (Brünken et al, 2015: S. 100) von einer 30-minütigen Prüfung die Rede, für die derzeit 164,00 € veranschlagt werden (Gebühren-Nummer 301.1 der Anlage zu §1 GebOSt).
6. Weiterhin wird der Reformvorschlag des BDFU an mehreren Stellen unzulässig vergünstigt:
 So wird bspw. für die Fahrlehrerausbildung Klasse BE Teil 2 (Fahrlehrer Theorie BE) nur eine mündliche Fachkundeprüfung berechnet, obwohl im entsprechenden Dokument (BDFU, 2015: S. 7) explizit dargelegt wird, dass eine schriftliche und mündliche Prüfung durchzuführen seien. Diese schriftliche Prüfung sollte dann auch berechnet werden, wobei die GebOSt für den schriftlichen Teil der Fachkundeprüfung derzeit einen Betrag in Höhe von 266,00€ vorsieht (Gebühren-Nummer 301.1 der Anlage zu §1 GebOSt).
 Weiterhin sieht der BDFU für die Fahrlehrerausbildung Klasse BE Teil 1 (Fahrlehrer BE Praxis) eine 90-minütige Lehrprobe zur fahrpraktischen Ausbildung sowie für die Fahrlehrerausbildung Klasse BE Teil 2 (Fahrlehrer Theorie BE) eine 90-minütige Lehrprobe im Theorieunterricht vor (BDFU, 2015: S. 6f.). Dem in der Kostenkalkulation angegebenen Betrag liegt allerdings jeweils eine 45-minütige Lehrprobe zu Grunde (BDFU, 2016a: S. 1). Wenn man bei einer Verdopplung der Prüfungszeit von einer Verdopplung der Prüfungsgebühren ausgeht, wären für zwei 90-minütige Lehrproben jeweils 199,40€ zu veranschlagen, da derzeit für die beiden 45-minütigen Lehrproben jeweils 99,70€ vorgesehen sind (Gebühren-Nummer 301.1 der Anlage zu §1 GebOSt).

7. Ebenso berechnet der BDFU für den zweiten Teil seiner Fahrlehrerausbildung (Fahrlehrer Theorie BE) keine Lebenshaltungskosten, da dieser Teil der Fahrlehrerausbildung berufsbegleitend sei. Im entsprechenden Dokument (BDFU, 2015: S. 7) findet sich jedoch nur der Hinweis, dass die 2 Monate begleiteter Theorieunterricht in einer amtlich anerkannten Ausbildungsfahrschule berufsbegleitend seien. Bei der dreimonatigen Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte fehlt dieser Hinweis, so dass fraglich bleibt, ob der Verzicht auf die Lebenshaltungskosten für den gesamten zweiten Teil der Fahrlehrerausbildung zulässig ist oder ob nicht für die 3 Monate in der Fahrlehrerausbildungsstätte Lebenshaltungskosten in Höhe von 1.200,00€ pro Monat zu veranschlagen wären. Darüber hinaus widerspricht die in der Kostenkalkulation ausgewiesene Dauer der Phase des begleiteten Theorieunterrichts in der Ausbildungsfahrschule von 1,5 Monaten (BDFU, 2016a: S. 1) der Dauer von 2 Monaten, die im entsprechenden Dokument des BDFU (2015: S. 7) angegeben wird.
8. Des Weiteren unterscheidet der BDFU (2016b) bei der Berechnung der Lebenshaltungskosten zwischen der Zeit der Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte und zwischen passiven und aktiven Phasen während der Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule. Zu den passiven Phasen zählen die Hospitationsphasen in der Ausbildungsfahrschule, während die Phasen der Durchführung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule als aktive Phasen gewertet werden. Bei der Berechnung der Lebenshaltungskosten werden für die Phasen der Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte sowie für die passiven Phasen in der Ausbildungsfahrschule 1.200,00€ pro Monat berechnet. Bei den aktiven Phasen wird von Lebenshaltungskosten in Höhe von 600,00€ pro Monat ausgegangen. Für den ersten Teil seines Modells zur Fahrlehrerausbildung (Fahrlehrer BE Praxis) veranschlagt der BDFU bei der Berechnung der Lebenshaltungskosten 7,5 Monate für die Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte sowie 1,5 Monate der aktiven Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule (BDFU, 2016a: S. 1). Werden allerdings die Ausführungen des BDFU zum ersten Teil ihrer Fahrlehrerausbildung nähergehend analysiert, so setzen sich die 9 Monate dieses ersten Ausbildungsteils aus 7,5 Monaten in der Fahrlehrerausbildungsstätte und 1,5 Monaten begleiteter Hospitation in der Ausbildungsfahrschule zusammen (BDFU, 2015: S. 6). Diese 1,5 Monate in der Ausbildungsfahrschule bestehen dabei aus einem 0,5-monatigen Schnupper-Praktikum und einer 1-monatigen Phase der betrieblichen Hospitation. Da nach Angaben des BDFU (2016b: S. 1) bei den anderen Modellen dringend zwischen aktiven und passiven Phasen in der Ausbildungsfahrschule unterschieden werden muss, wären diese 1,5 Monate als passive Phasen anzusehen, die dementsprechend bei den Lebenshaltungskosten mit 1.200,00€ pro Monat veranschlagt werden müssten.
9. Zu guter Letzt sind Unstimmigkeiten bei der Berechnung der Gesamtkosten der Reformvorschläge erkennbar: So gibt der BDFU für den ersten Teil seiner Fahrlehrerausbildung (Fahrlehrer BE Praxis) Gesamtkosten in Höhe von 19.445,36€ an (BDFU, 2016a: S. 1). Dieser Betrag soll sich aus 10.386,86€ für die Fahrlehrerausbildung und 9.900,00€ für Lebenshaltungskosten zusammensetzen. Rechnet man diese beiden Zahlen allerdings zusammen, ergibt sich ein Wert von 20.286,86€, der somit 841,50€ über dem angegebenen Wert liegt.

3. Fazit

Auf seiner Homepage bezeichnet der BDFU in seiner News-Meldung vom 21. Februar 2016 seinen eigenen Reformvorschlag als „das Modell mit der intensivsten Theorieausbildung und mit dem attraktivsten Kosten/Nutzen Effekt“ (<http://www.bdfu.org/news>).

Demnach sieht das Modell des BDFU mit insgesamt 10,5 Monaten theoretischer Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte (7,5 Monate im ersten und 3 Monate im zweiten Teil der Fahrlehrerausbildung für die Klasse BE) die zeitlich längste Theorieausbildung im Vergleich zu den anderen Reformvorschlägen vor. Allerdings sind dem entsprechenden Dokument des BDFU (2015) keine detaillierten Informationen zur inhaltlichen Ausgestaltung der Ausbildungselemente in der Fahrlehrerausbildungsstätte zu entnehmen. So werden zum einen keine Kompetenzstandards festgelegt, die Fahrlehrer im Rahmen dieser Ausbildungselemente erreichen sollen. Zum anderen wird nicht dargelegt, welche konkreten Ausbildungsinhalte während der Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte behandelt werden sollen. Somit kann keine Prüfung erfolgen, ob (1) die vorgesehenen Ausbildungsinhalte die notwendigen und für die Tätigkeit als Fahrlehrer der Klasse BE bedeutsamen Themen abdecken und (2) die vom BDFU kalkulierte Zeit der Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte ausreichend ist oder zu knapp oder zu umfangreich kalkuliert wurde.

Außerdem sieht die Kalkulation des BDFU mit insgesamt 3 Monaten der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule (1,5 Monate im ersten und 1,5 Monate im zweiten Teil der Fahrlehrerausbildung für die Klasse BE) im Vergleich zu den übrigen Reformvorschlägen deutlich weniger Zeit für die vorrangig praktisch orientierte Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule vor. Es stellt sich die Frage, ob die kalkulierte Zeit von 3 Monaten – von der ein Großteil für Hospitationen vorgesehen ist (BDFU, 2015: S. 6f.) – ausreichend ist, um den auszubildenden Fahrlehrern den Aufbau der notwendigen fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen zu ermöglichen, um eine qualitativ hochwertige Fahrschulausbildung durchzuführen und Fahrschüler zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Verkehrsteilnehmer im Sinne des §1 Abs. 1 Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) zu befähigen. Sollte dafür eine längere Ausbildungsdauer nötig sein, wären für diese zusätzlichen Ausbildungsphasen selbstverständlich auch Lebenshaltungskosten in Höhe von mindestens 600,00€ pro Monat zu berechnen, welche die Gesamtkosten für den Reformvorschlag des BDFU erhöhen würden.

Mit Blick auf die Einschätzung als Modell mit dem „attraktivsten Kosten/Nutzen Effekt“ (<http://www.bdfu.org/news>) verdeutlichen die obigen Ausführungen, dass das Modell des BDFU mit höheren Gesamtkosten verbunden ist als die deklarierten **23.903,89€** (BDFU, 2016a: S. 1). Werden allein – unter Berufung auf die in der Anlage zu §1 der GebOST festgesetzten Beträge – der fehlende schriftliche Teil der Fachkundeprüfung (vgl. Nr. 6), die fehlenden Gebühren für die Verlängerung der beiden Lehrproben auf 90 Minuten (vgl. Nr. 6) sowie die Unstimmigkeiten bei der Berechnung der Gesamtkosten (vgl. Nr. 9) berücksichtigt, verteuert sich das Modell des BDFU um 1.306,90€ auf **25.210,79€**. Sofern zusätzlich eine Korrektur der veranschlagten Lebenshaltungskosten vorgenommen wird (vgl. Nr. 7 und 8), verteuert sich das Reformmodell des BDFU auf insgesamt **29.710,79€**.

Wenn sich außerdem herausstellen sollte, dass die angesetzten 3 Monate der Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule nicht ausreichen, um den auszubildenden Fahrlehrern den Erwerb der notwendigen fachlichen sowie pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen Kompetenzen zu ermöglichen, wären weitere Lebenshaltungskosten in Höhe von mindestens 600,00€ pro Monat zu veranschlagen, die das Modell des BDFU zusätzlich verteuern würden.

Mechernich, 03. März 2016

Sebastian Ewald (Pädagoge [B.A.] und Fahrlehrer)

4. Literaturverzeichnis

- Brünken, R. / Leutner, D. / Sturzbecher, D. (2015): *Weiterentwicklung der Fahrlehrerausbildung in Deutschland*. Gutachten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen. Potsdam: Institut für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung e. V. an der Universität Potsdam.
- Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU) (2015): *Der Fahrlehrerberuf als Karrieremodell*. Online: http://www.bdfu.org/app/download/18337416/Karrieremodell+BDFU_03_2015.pdf (02.03.2016).
- Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU) (2016a): *Kostenübersicht Fahrlehrer Basisausbildung*. Online: <http://www.bdfu.org/app/download/24058709/160216++Kosten%C3%BCbersicht+Fahrlehrer+Basisausbildung.pdf> (02.03.2016).
- Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. (BDFU) (2016b): *Anmerkungen zur Kostenübersicht Fahrlehrer Basisausbildung*. Online: <http://www.bdfu.org/app/download/24058740/160216+Anmerkungen+zur+Kosten%C3%BCbersicht+Fahrlehrer+Basisausbildung.pdf> (02.03.2016).
- Weißmann, W. (2014): *Konzept für eine professionelle Fahrlehrerausbildung*. In: *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, Vol. 60, Nr. 4: S. 232-238.