

# Stellungnahme des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer zum Entwurf eines Gesetzes über das Fahrlehrerwesen:

## Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer bezieht klar Position gegen die Meinung anderer Fahrlehrerverbände

Wir sind

- gegen eine pädagogisch qualifizierte Fahrschulüberwachung
- für selbständige Fahrlehrer ohne Fahrschulerlaubnis
- gegen eine Verdoppelung des 70 Stunden BWL-Seminars mit Prüfung
- gegen mehr Ausbildungstage für Ausbildungsfahrlehrer mit Prüfung

Ergänzend zu unserem Bericht in der Fahrlehrerpost Ausgabe 4/16 und 1/17 überlassen wir Ihnen nachfolgend Teile unseres Schriftverkehrs mit Politikern.

### A) Überwachung

In § 51 Abs. 1 des Entwurfs wird umfassend geregelt, dass es bei der Überwachung keinesfalls nur um den Bereich der „einfachen“ Fahrschule geht. Das Gesetz bezieht auch z. B. die Aufbauseminare, Fahrlehrerausbildungsstätten, **Einführungslehrgänge** (§ 45 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 , § 46 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4) und **Einweisungslehrgänge** (§ 47 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5) sowie Fortbildungslehrgänge (§ 53 Abs. 1, 2 und 3) in die fachliche und pädagogische Überwachung mit ein.

Sowohl bei den Ausbildungslehrgängen der Fahrlehrerausbildungsstätten wie auch im Rahmen der normalen Fahrlehrerweiterbildung werden Lehrkräfte mit speziellen Qualifikationen als Dozenten eingesetzt. Volljuristen, teils mit Befähigung zum Richteramt, Erziehungswissenschaftler, Steuerberater etc. seien nur beispielhaft erwähnt.

Die neuen Überwacher können sich für ihre zukünftige verantwortungsvolle und weitreichende Funktion durch die Teilnahme an einem sogenannten Basisseminar qualifizieren. Diese Ausbildung umfasst gerade einmal neun Tage. Danach sollen sie in der Lage sein, u. a. hochqualifizierte Dozenten fachlich und pädagogisch zu beurteilen. In einem so kurzen Zeitraum die im Gesetzesentwurf geforderte Expertise zu erwerben, hält der **IDF** schlicht für unmöglich.

Wird allerdings dann trotz bestehender Rechtsvorschrift jedoch mangels der hierfür erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten von einer Überwachung dieses Perso-

nenkreises abgesehen, oder werden solche Personen von einer Beurteilung im Sinne der Vorgaben - bewusst oder unbewusst - ausgeklammert, könnte diese gesetzliche Neuregelung letztlich zur Farce werden. Und zwar immer dann, wenn sie sich eben nicht in letzter Konsequenz umsetzen lässt. Zudem sei angemerkt, dass derzeit viele, speziell ältere, Fahrlehrer tätig sind, die aufgrund ihrer durchlaufenen Ausbildung keine oder nur eine sehr geringe pädagogische Qualifikation vorzuweisen haben. Bei der jetzt angedachten Form der Überwachung könnte es insbesondere bei diesem Personenkreis zu überdurchschnittlich vielen Beanstandungen kommen. Erhöhte Auffälligkeiten führen ggf. sogar zur Anordnung einer der vorgesehenen Nachschulungen und einer Folgeüberwachung. Erst die jüngere Fahrlehrergeneration, die nach den neuen Richtlinien ausgebildet wird, könnte eigentlich rechtmäßig mit den aktuell vorgeschlagenen Maßstäben gemessen werden.

Will ein Überwacher beispielsweise Seminarinhalte fachlich korrekt beurteilen, kann dieses anspruchsvolle Ziel keineswegs allein durch die Abarbeitung von Checklisten erreicht werden. Auch dann nicht, wenn es von einem Wissenschaftler behauptet wird. Unabdingbare Grundvoraussetzung wäre nach Auffassung des **IDF**, dass der Überwacher selbst sämtliche Bereiche aller Ausbildungsgänge durchlaufen haben müsste. Nur dann kann er auch die spezifischen Einführungs- und Einweisungsseminare fachdidaktisch und methodisch korrekt beurteilen, wobei ihm dann noch immer die praktischen Erfahrungen dieses Fachbereichs, den er beurteilt, fehlen.

Hinzu kommt noch, dass unterschiedliche Durchführungskonzepte am Markt vorhanden sind, die dem Beurteiler bekannt sein müssen. Die vorgesehene, Checklistenüberwachung ohne praktische Erfahrungen von Beurteilern und ohne Differenzierung nach den verschiedenartigen Ausbildungskonzepten, kann nach Einschätzung des **IDF** nur sehr zweifelhafte Ergebnisse liefern, die mit Sicherheit häufig Anlass zu Beschwerden nach sich ziehen werden. Eine objektiv zutreffende fachliche, fachdidaktische und methodische Beurteilung von Akademikern oder sonstigen Experten, die als Referenten tätig sind, halten wir mit dem vorgesehenen Ausbildungsgang somit für gänzlich unmöglich. Fraglich ist auch, ob sich z. B. ein Volljurist in der Praxis überhaupt von einem Überwacher mit neuntägiger Basisschulung beurteilen lässt und sich weiterhin als hochqualifizierter Ausbilder zur Verfügung stellt. .

Festzustellen ist, dass die aktuell zur Grundlage ernannte Durchführungsvariante im Land Brandenburg, veröffentlicht im Amtsblatt für Brandenburg vom 06.04.2005 Seite 474 ff, in den diversen Ergebnisberichten grundsätzlich nur von der Überwachung einer „normalen“ Fahrschule ausgeht.

Seminare, Fahrlehrerausbildungsstätten, Fortbildungseinrichtungen etc. sind in diesen Berichten jedenfalls nicht erwähnt. Auf Seite 475, Ziffer 5, des Amtsblatts ist eine 12-tägige Einweisung für Prüfer festgeschrieben. Trotzdem werden zusätzliche, vertiefende Schulungen (Validierungsbericht, Seite 19, Fazit) und ggf. sogar Supervisionen für Überwacher angesprochen bzw. für erforderlich gehalten. Weshalb jetzt eine stark abgespeckte Ausbildungsdauer von gerade einmal neun Tagen ausreichend sein soll, dürfte sich einem objektiven Betrachter jedenfalls kaum erschließen.

Des Weiteren ist in den Berichten sowohl von Beurteilungsunsicherheiten der Prüfer wie auch von Schwierigkeiten bei der Verwaltungsumstellung die Rede. Die Verfasser des Entwurfs rechnen also sehr wohl mit Problemen und erhöhten Kosten bei einer verpflichtenden, bundesweiten Einführung. Das ergibt sich auch bei detaillierter Betrachtung der verschiedenen Berechnungsmodelle zur Kostenermittlung aus dem neuen Gesetzentwurf. In der Praxis dürften diese niedrig angesetzten Kosten jedoch kaum einzuhalten sein.

Letztlich vermisst der **IDF** sowohl eine klare Zielsetzung, die eine solch aufwändige Form einer Überwachung rechtfertigt, als auch Vorschläge, wie eine wie auch immer geartete Wirkung dieser Maßnahme evaluiert werden kann. Selbst eine nachvollziehbare Begründung für dringenden Handlungsbedarf fehlt. Nach Recherchen des **IDF** existieren in keinem der 16 Bundesländer gravierende Probleme oder Auffälligkeiten, die sich bisher im Rahmen der Überwachung oder bei den Ausbildungsaktivitäten herauskristallisiert haben. Damit ist überhaupt kein Anlass für derartige, die Bürokratie aufblähende Maßnahmen erkennbar, die geplante Änderung folglich auch durch nichts zu rechtfertigen.

Ganz allgemein wird von „Qualitätsverbesserung“ gesprochen. Verborgен bleibt jedoch, in welchen Bereichen sich diese Verbesserung niederschlagen soll. Die einzige Messlatte hierfür kann nach bisher nicht widerlegter Expertenmeinung ausschließlich die Bestehensquote der praktischen und theoretischen Prüfungen sein. Diese Annahme wird auch von den Autoren der unterschiedlichen Erfahrungs- und Validierungsberichte nicht dementiert.

Aber eben dieser Parameter hat sich zum Beispiel im „Testbundesland“ Brandenburg seit der Einführung im Jahr 2005 **nicht** verbessert! Die Erfolgsquoten derjenigen Bundesländer, die mit der Pädagogisch Qualifizierten Fahrschul-Überwachung (PQFÜ) arbeiten, liegen deutlich unter dem Durchschnitt der anderen Bundesländer, die dieses System nicht eingeführt haben. Oder im Klartext: Nahezu alle Bundesländer **ohne** PQFÜ weisen **höhere** Bestehensquoten auf.

Aus wissenschaftstheoretischer Sicht wird das System trotz der oben dargelegten widersprüchlichen realen Faktenlage als Erfolg gewertet. Der **IDF** hätte sich hier ein evidenzbasiertes Vorgehen gewünscht, bei dem Handlungsvorschläge auf der Basis empirisch zusammengetragener und bewerteter wissenschaftlicher Erkenntnisse erfolgen.

Leider zeigt das PQFÜ in der Praxis auch nach einer Testphase von **zehn** Jahren keinerlei positive Auswirkungen.

Ob die geplante Neufassung der Überwachung die bereits jetzt schon sehr angespannte Situation beim Fahrlehrernachwuchs noch verschärft und sogar junge Kollegen zum Wechsel in einen anderen Beruf animiert, bleibt aktuell im rein spekulativen Bereich. Auszuschließen ist dies in Anbetracht der Verdienstmöglichkeiten und der Arbeitsbedingungen eines Fahrlehrers im Vergleich zum sonstigen Arbeitsmarkt jedenfalls nicht.

Wenn es jedoch nur darum geht, ein aufwändiges, teures System mit einem völlig fragwürdigen Praxisergebnis zu installieren, dem lediglich die Alibifunktion zukom-

men soll, eine lückenlose, theoretische Qualitätskette vorweisen zu können, so ist die PQFÜ hierfür sicher tauglich. Nachweisbare Verbesserungen der täglichen Arbeitspraxis oder gar der Verkehrssicherheit hingegen haben sich in den Bundesländern, in denen der Versuch gelaufen ist, bis heute nicht eingestellt.

#### **Fazit:**

Der **IDF** plädiert vehement für die Beibehaltung der bisherigen Überwachungspraxis, weil der Modellversuch in Brandenburg, Mecklenburg- Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Thüringen keinerlei Verbesserungen gerade auch gegenüber den übrigen Bundesländern nachweisen konnte. Mehr noch: Die genannten vier Länder weisen laut Statistik des Kraftfahrtbundesamtes sogar noch immer sehr hohe, über dem Bundesdurchschnitt liegende Nichtbestehensquoten bei den Prüfungen auf.

Sehr begrüßt und uneingeschränkt unterstützt wird vom **IDF**

- die Neuordnung der Fahrlehrerausbildung durch geeignete und zeitgemäße Rahmenlehrpläne in den Fahrlehrerausbildungsstätten und
- eine andere Gestaltung der ersten Praxisphase von Novizen nach Abschluss der Fahrerlaubnisprüfung.

## **B) Regelmäßige Überprüfung der Eignung von Fahrlehrern**

Neu aufgenommen wurde im § 11 des *Fahrlehrergesetzes n. F.* die Vorlage eines Nachweises über die fortbestehende geistige und körperliche Eignung im zeitlichen Intervall von fünf Jahren und zwar für alle Fahrlehrerlaubnisklassen.

Demnach sieht die neue Fassung vor, dass dieser Nachweis zukünftig **auch** von Fahrlehrern erbracht werden muss, die lediglich die Klassen A und B ausbilden.

Diese Ausweitung der fünfjährigen Nachweispflicht wird in der amtlichen Begründung fälschlicher Weise so dargestellt, als hätte die Fahrlehrerschaft auch bisher schon immer den geforderten Nachweis erbringen müssen. Diese Begründung ist absolut unzutreffend und muss dringend richtig gestellt werden.

Konsequenter Weise dürfte die geforderte regelmäßige Nachweispflicht der geistigen und körperlichen Eignung zukünftig ausschließlich für Fahrlehrer der Klassen CE und DE vorgeschrieben werden.

Denn nach geltendem Fahrlehrergesetz ist die Klasse CE eine zwingende Zulassungsvoraussetzung zum Fahrlehrerberuf, das heißt, ohne Klasse CE keine Berufszulassung. Wenn jedoch ein tätiger Fahrlehrer den Eignungsnachweis für die Klasse CE nicht mehr erneut erbringt, erlöschen zwar Fahrlehrerlaubnis und Fahrerlaubnis für die Klassen CE, aber **nicht** für die Klassen A und B. Für die beiden zuletzt genannten Klassen besteht bislang jedoch keine regelmäßige Nachweispflicht der geistigen und körperlichen Eignung! Auch wenn bisher, was möglich war und in vielen Fällen auch geschehen ist, die Fahrerlaubnis der Klasse CE nicht mehr verlängert

wurde, erfolgte keine weitere Kontrolle. Nachteile in Bezug auf die Eignung sind in keinem einzigen Fall bekannt geworden.

Bedenklich sind auch die geplanten gravierenden Folgen bei nicht taggenauer Beibringung des Eignungsnachweises: Dann nämlich ruht gemäß § 13 Abs. 2 n. F. die Fahrlehrerlaubnis mit sofortiger Wirkung. Sollte dies Betroffenen nicht unmittelbar bewusst sein, würden Fahrschüler von Fahrlehrern ohne Fahrlehrerlaubnis ausgebildet werden, was schwerwiegende Konsequenzen nach sich ziehen könnte.

Gegen die Vorlage entsprechender Nachweise im Rahmen des erstmaligen Zulassungsverfahrens zum Fahrlehrerberuf bestehen seitens des **IDF** keinerlei Bedenken. Eine Wiederholung im Fünfjahresintervall auch für die Inhaber der Fahrlehrerlaubnis der Klassen A und B wird als eine klar überzogene Regelung abgelehnt. Sie verursacht vergleichsweise hohe Kosten und kann mit keiner erkennbaren Notwendigkeit begründet werden.

Die bisherigen Regelungen ohne bürokratischen Mehraufwand haben sich bewährt.

#### **Fazit:**

Der **IDF** plädiert dafür, dass der Fahrlehrer auch zukünftig nur zu Beginn seiner Laufbahn grundsätzlich Eignungsnachweise zu erbringen hat. Turnusmäßige Eignungsüberprüfungen sollten zukünftig wie bisher ausschließlich für die Fahrlehrerlaubnis der Klassen CE und DE erforderlich sein.

### **C) Geplantes Verbot von freiberuflichen Fahrlehrern**

Im Hinblick auf den geplanten § 1 Abs. 4 Satz 1 und 3 ist darauf hinzuweisen, dass daraus eine klare verfassungsrechtliche Problematik erwächst:

*(4) Von der Fahrlehrerlaubnis und der Anwärterbefugnis darf selbstständig nur zusammen mit der Fahrschülerlaubnis oder unselbstständig im Rahmen eines Beschäftigungs- oder Ausbildungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschule Gebrauch gemacht werden. Von der Anwärterbefugnis darf nur unselbstständig im Rahmen eines Ausbildungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschule Gebrauch gemacht werden. Das Beschäftigungsverhältnis nach Satz 1 oder das Ausbildungsverhältnis nach Satz 2 setzt einen Vertrag voraus, der den Inhaber der Fahrlehrerlaubnis zu einer bestimmten Ausbildungsleistung nach Weisung und unter Aufsicht des Inhabers der Fahrschülerlaubnis oder der sonstigen verantwortlichen Leitung des Ausbildungsbetriebs verpflichtet. Im Fall des § 44 Absatz 1 gilt die Gebietskörperschaft, welche die Fahrschule eingerichtet hat, als deren Inhaber. Von der Fahrlehrerlaubnis mit einem Zusatz nach § 3 Absatz 1 Satz 2 darf nur zur vorübergehenden und gelegentlichen Ausbildung von Fahrschülern Gebrauch gemacht werden.*

Die in der Begründung zu Abs. 4 angesprochenen sozialen Verwerfungen, die eine freie Mitarbeiterschaft angeblich mit sich bringt, bestehen in keiner Weise. Die sozial-

rechtlichen Regelungen dafür sind im Übrigen in den Sozialgesetzbüchern niedergelegt. Das Fahrlehrergesetz zielt ausschließlich auf die Verkehrssicherheit ab und hat nicht die soziale Absicherung von Fahrlehrern zu regeln.

Der Entwurf zur Neufassung des Fahrlehrergesetzes rühmt sich einerseits zum Beispiel durch die Abschaffung der Tagesnachweise Bürokratie abzubauen, baut aber andererseits wieder neue Bürokratie auf, indem er nun Verträge vorschreibt, die „den Inhaber der Fahrlehrerlaubnis zu einer bestimmten Ausbildungsleistung nach Weisung und unter Aufsicht des Inhabers der Fahrschülerlaubnis oder der sonstigen verantwortlichen Leitung des Ausbildungsbetriebs“ verpflichten. Dabei lässt er offen, in welcher Form der Vertrag abgefasst sein muss, in Schriftform, Textform oder formlos. Nachdem der ursprüngliche Referentenentwurf noch einen „Arbeitsvertrag“ vorsah, ist davon auszugehen, dass die jetzige Formulierung ebenfalls auf einen solchen abzielt. § 611 BGB sieht aber keine Schriftform vor. In der Praxis werden die Behörden nach bisheriger Erfahrung mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit schriftliche Verträge einfordern und somit neue Bürokratie aufbauen.

Ungeachtet dessen, dass nach wie vor verfassungsrechtliche Bedenken gegen das Erfordernis eines (Arbeits-)Vertrags bestehen, ist diese Regelung auch überflüssig, weil der Fahrschulinhaber durch die §§ 29, 12 RegE FahrIG ohnehin zu einer permanenten Anleitung und Überwachung des von ihm eingesetzten Personals verpflichtet wird. Sollte die Regelung des § 1 Abs. 4 S. 1 und 3 dazu dienen, den Verwaltungsgerichten wieder mehr Arbeit zu verschaffen, so wäre dies mit der jetzigen Formulierung gelungen.

Fraglich ist auch, was im Gesetzestext mit der „bestimmten Ausbildungsleistung“ gemeint ist. Müssen die Ausbildungspläne, die übrigens gesetzlich geregelt sind, nun in den „Vertrag“ (mündlich oder schriftlich?) übernommen werden?

Auch die Formulierung „unter Aufsicht“ wirft neue Fragen auf, insbesondere deren Handhabung in der Praxis. Die Behörden werden dies als ständige Aufsicht auslegen was letztlich, sollte ein Fahrschulinhaber mehrere Fahrlehrer beschäftigten, dazu führen dürfte, dass er zeitlich nicht mehr in der Lage wäre, selbst auszubilden.

Ferner muss die Behauptung in der Entwurfsbegründung zu § 1 Abs. 4, es handle sich bei dem Erfordernis eines Arbeitsvertrags (RefEntw) bzw. Vertrags (RegEntw) um eine „reine Berufsausübungsregelung“, klar zurückgewiesen werden. Diese Regelung stellt unzweifelhaft eine Einschränkung der Berufswahl dar. Dazu hat das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) bereits im Apotheken- Urteil vom 11. Juni 1958 festgestellt:

*„Wenn eine Tätigkeit in selbständiger und in unselbständiger Form ausgeübt werden kann und beide Formen der Ausübung soziales Gewicht haben, so ist auch die Wahl der einen oder anderen Form der Berufstätigkeit und der Übergang von der einen zur anderen eine Berufswahl im Sinne des Art. 12 Abs. 1 GG.“*

Bei dem geplanten gesetzlich vorgeschriebenen – wenn auch nun blumiger formulierten – Erfordernis eines (Arbeits-)Vertrags handelt es sich demnach um eine Einschränkung der Berufswahl. Nach der Rechtsprechung des BVerfG darf die Freiheit der Berufswahl

*„nur eingeschränkt werden, soweit der Schutz besonders wichtiger Gemeinschaftsgüter es zwingend erfordert. Ist ein solcher Eingriff unumgänglich, so muss der Gesetzgeber stets diejenige Form des Eingriffs wählen, die das Grundrecht am Wenigsten beschränkt.“*

Angesichts dieser Rechtsprechung des BVerfG und der schon jetzt (aber auch künftig) im Fahrlehrergesetz geregelten weitreichenden Organisations-, Leitungs- und Entscheidungsgewalt des Fahrschulinhabers dürfte das Erfordernis eines förmlichen „Vertrags“ einer verfassungsrechtlichen Überprüfung nicht standhalten. Außerdem dürfte es auch im Rahmen der praktischen Umsetzung zu Problemen

kommen. Wie etwa soll eine Überprüfung aussehen, wenn für solche Verträge keine Schriftform vorgeschrieben ist? Im Hinblick auf Arbeitsverträge hat nämlich der Gesetzgeber am 13. Juli 2001 im „Gesetz zur Anpassung der Formvorschriften des Privatrechts und anderer Vorschriften an den modernen Rechtsgeschäftsverkehr“ explizit abgesehen. Dies im Fahrlehrergesetz quasi durch die Hintertür für eine Berufsgruppe einzuführen, dürfte verfassungswidrig sein. Auch der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg, das Verwaltungsgericht Sigmaringen und das Sozialgericht Würzburg sehen das Erfordernis eines (Arbeits-)Vertrags als rechtswidrige Übermaßregelung an.

Auch die gerne ins Feld geführte Argumentation, mit dem Erfordernis eines Arbeitsvertrags seien die Fahrlehrer vor Ausbeutung und die Fahrschulen vor Preisdumping zu schützen, ist unzutreffend. Als freie Mitarbeiter unterliegen Fahrlehrer ausnahmslos der Versicherungspflicht, sofern sie nicht selbst versicherungspflichtige Mitarbeiter beschäftigen. Dies gilt auch für den Inhaber einer Ein-Mann-Fahrschule. Die Gefahr eines Preisdumpings droht nicht durch freie Mitarbeiter, sondern vielmehr durch neu gegründete Ein-Mann-Fahrschulen, die durch eine aggressive Preispolitik am Markt bestehen wollen. Dadurch senken sie das Preisniveau im regionalen Umfeld auf ein unwirtschaftliches Niveau ab, verschwinden deshalb nicht selten wieder vom Markt und lassen dann „verbrannte Erde“ zurück.

Diese Gefahr ist unterbunden, wenn Fahrlehrer als freie Mitarbeiter – auch für mehrere Fahrschulen – tätig sein können. Fahrschulinhaber, die für eine dauerhafte Anstellung einer Vollzeitkraft zu wenig kontinuierliches Arbeitsaufkommen haben, können dann auf diese Fachkräfte zurückgreifen und erliegen erst gar nicht der Versuchung, Überkapazitäten unter Umgehung der gesetzlichen Arbeitszeitvorschriften zu bewältigen. Außerdem können sich freie Mitarbeiter spezialisieren und leisten so einen wichtigen Beitrag zur Qualitätssteigerung der Ausbildung.

**Fazit:**

Es obliegt dem Gesetzgeber sozialrechtliche Regelungen zu treffen; diese sind in den Sozialgesetzbüchern geregelt; Sinn und Zweck des Fahrlehrergesetzes ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit, nicht die soziale Absicherung der Fahrlehrer. Diese sind durch die SGB bereits ausreichend geschützt.

Die amtliche Begründung für das Erfordernis eines (Arbeits-)Vertrags und den Ausschluss einer freien Mitarbeiterschaft ist irreführend. Dies geht eindeutig aus einschlägigen Urteilen unterschiedlicher Gerichtsbarkeiten wie etwa dem Bundesverfassungsgericht hervor. Ebenso drohen dadurch keinerlei soziale Verwerfungen. Der IDF plädiert daher vehement, diese vorgesehenen Regelungen im Regierungsentwurf (§ 1 Abs.4) ersatzlos zu streichen.

## **Betriebswirtschaftsseminar § 18 Abs. 1 FahrIG**

Die von Verbänden geforderte Verlängerung des Betriebswirtschaftsseminars um 70 Stunden und den Abschluss der Qualifizierungsmaßnahme mit einer Prüfung lehnen wir vehement ab. Auch hier vermuten wir in erster Linie deren finanzielles Interesse. Die bisherige Regelung hat sich als durchaus ausreichend erwiesen, wie die wenigen Fälle von Fahrschulinsolvenzen beweisen. Dass Fahrschulen mit niedrigen Fahrstundenpreisen werben, liegt nicht daran dass sie nicht rechnen können, sondern vielmehr an der hohen Zahl an Mitbietern. Nachdem nun ausreichend Erfahrung mit der bisherigen Regelung gesammelt wurde (amtl. Begründung siehe Verkehrsblatt 1998 Heft 15 Seite 815) ist eine zusätzliche Belastung der Fahrlehrer nicht gerechtfertigt. Im Übrigen ist die amtliche Begründung bezüglich der Notwendigkeit eines BWL-Lehrganges, der ab 01.01.1999 verpflichtend vorgeschrieben wurde, insofern falsch als eine Fahrschulüberwachung wirtschaftliche Fehlentscheidungen in keiner Weise feststellen konnte bzw. kann, weil sie dazu gar nicht berechtigt ist.

### **Fazit:**

Eine Verlängerung der Ausbildungsdauer für das BWL-Seminar sowie eine Prüfung ist nicht gerechtfertigt.