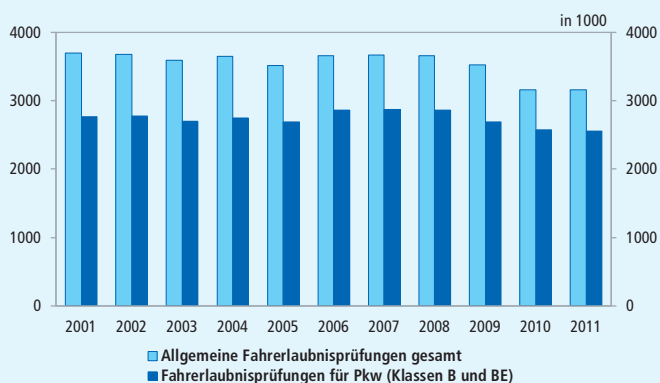


# VR Branchen special

## Fahrschulen

### AUF EINEN BLICK

#### Entwicklung der Fahrerlaubnisprüfungen



Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

- Angesichts der demographischen Entwicklung ist mit Einbrüchen bei den Pkw-Führerscheinen zu rechnen, die durch die anderen Führerscheinklassen nicht aufgefangen werden können. Daher sind bestenfalls stagnierende Umsätze zu erwarten. Der Rückgang der Zahl der Fahrschulen beginnt sich zu beschleunigen.
- Obwohl die Kraftstoffkosten weiterhin kräftig gestiegen sind, fallen die Preissteigerungen aufgrund des starken Konkurrenzdrucks bei den Fahrschulen sehr moderat aus. Damit wird die Ertragslage auch im Jahr 2013 angespannt bleiben.
- Im Kampf um die jugendlichen Fahranfänger sind ein modernes Image und eine hohe Ausbildungsqualität entscheidend. Jugendliche kommunizieren in den Social Media wie Facebook oder Twitter, d.h. Erfahrungsberichte verbreiten sich wesentlich schneller. Und die Empfehlung ist in der Fahrschulbranche der wichtigste Wettbewerbsfaktor.

### BRANCHEN-RATING

#### Fahrschulen

<b>Markt-/Branchenentwicklung:</b>	
Umsatzentwicklung (nominal) 2012 .....	stagniert
Umsatzprognose (nominal) 2013 .....	stagnieren
<b>Konjunkturabhängigkeit</b> .....	
Konkurrenzintensität .....	durchschnittlich
Wirtschaftliche Verhältnisse:	sehr hoch
<b>Ertragslage 2012</b> .....	
Ertragsprognose 2013 .....	angespannt
Ertragsprognose 2013 .....	angespannt

### Branchenstruktur

Dieser Bericht befasst sich ausschließlich mit den **privatwirtschaftlichen Fahrschulen**, d.h. die ohnehin an Bedeutung verlierenden Behördenfahrschulen der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes und der Polizei werden nicht berücksichtigt. Seit dem Jahr 2009 wird die Zahl der Fahrschulen vom Statistischen Bundesamt entsprechend der neuen europaweiten Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008) mit den Flugschulen zusammengefasst, was Vergleiche mit den Vorjahren erheblich erschwert. Jedoch ist davon auszugehen, dass die Flugschulen in der neuen Kategorie eine untergeordnete Rolle spielen. In Abbildung 1 sieht man, dass die Zahl der Fahrschulen in den Jahren 2001 bis 2008 nur sehr zögerlich abgenommen hat. Im Jahr 2010 war ein deutlicher Rückgang der Fahr- und Flugschulen – um fast 4% auf 12 733 (Tab. 1, Abb.1) – zu verzeichnen, den man nicht erwartet hatte. Damit hatte sich der Abschmelzungsprozess in der Fahrschulbranche erstmals beschleunigt – eine Entwicklung, die überfällig war.

Bereits in ihrem Bericht zur Mitgliederversammlung 2010 hatte die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) festgehalten, dass etwa 20% der Fahrschulinhaber ihren Lebensunterhalt nicht mehr durch die Tätigkeit in der Fahrschule sicherstellen können. Am stärksten davon betroffen seien die Fahrschulen in den neuen Bundesländern, einschließlich Berlin. Berücksichtigt man noch, dass sich die Zahl der Fahranfänger aus demographischen Gründen bis zum Jahr 2030 dramatisch verringern wird (Abb. 2), so lässt sich unschwer folgern, dass sich der Rückgang der Zahl der Fahrschulen weiter verstärken wird. Solange auch noch viele Fahrschulen mehrere Filialen betreiben, werden die **Überkapazitäten** am Markt das Hauptproblem bleiben. Die Zahl der Fahrschulen wird auch 2012 weiter zurückgegangen sein, nach den Schätzungen des BVF dürfte es zum Jahresende nur noch 12 560 Unternehmen am Fahrschulmarkt gegeben haben.

Infolge der neuen Klassifikation der Wirtschaftszweige (WZ 2008) ist ein Vergleich mit früheren Angaben zur Umsatzentwicklung nur eingeschränkt möglich. Im Jahr 2010 haben sowohl die Umsätze der Fahr- und Flugschulen absolut als auch der Umsatz pro Unternehmen abgenommen (Tab. 1) – und dies obwohl sich die Zahl der Fahrschulen überdurchschnittlich verringert hat. Für die Prognose der Umsätze kann die Zahl der Führerscheinprüfungen (Abbildung auf S. 1, Tab. 2) herangezogen werden, da sie eng mit den Umsätzen korreliert.

Nach der starken Abnahme in 2010 blieb im Jahr 2011 die Zahl der **Führerscheinprüfungen** insgesamt annähernd konstant, die Zahl der theoretischen Prüfungen verringerte sich um 0,2%, die der praktischen Prüfungen um 0,3%. Beim Hauptumsatzträger –

Tabelle 1

## Zahl und Umsatz der Fahr- und Flugschulen

Merkmal	Einheit	2009	2010	2010 Vg. <sup>b)</sup>
Unternehmen	Anzahl	13 262	12 733	- 4,0
Umsatz	Mill. €	1 944,5	1 845,2	- 5,1
Umsatz real <sup>a)</sup>	Mill. €	1 770,9	1 674,4	- 5,5
Umsatz pro Unternehmen	1 000 €	146,6	144,9	- 1,2
realer Umsatz pro Unternehmen	1 000 €	133,5	131,5	- 1,5

<sup>a)</sup> Umsatz deflationiert mit dem Preisindex für Fahrschulleistungen (2005 = 100). – <sup>b)</sup> Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Umsatzsteuerstatistik und Verbraucherpreisindizes für Deutschland; Kraftfahrt-Bundesamt.

den Führerscheinen der Klasse B – fiel der Schwund jedoch mit -1,2% etwas höher aus. Teilweise aufgefangen wurde dies durch einen völlig überraschenden Anstieg um 7,1% bei den Motorradklassen A und A1. Seit Jahren waren die Prüfungszahlen in diesen Klassen konstant rückläufig, und es ist nicht absehbar, ob der Zuwachs im Jahr 2011 ein einmaliger Effekt oder der Beginn eines neuen Trends war. Die hoch erscheinende prozentuale Steigerung darf aber auch nicht überbewertet werden, da von einem sehr geringen Niveau aus gerechnet wird. Insgesamt haben die praktischen Prüfungen in den Motorradklassen deutschlandweit absolut um knapp 10 000 zugelegt. Das ergibt rechnerisch noch nicht einmal eine zusätzliche Prüfung für jede Fahrschule.

Auch in den Nutzfahrzeugklassen C und D hat sich die Zahl der Prüfungen 2011 stabilisiert. Insgesamt kann man nicht davon ausgehen, dass die künftigen Einbrüche bei den Pkw-Führerscheinen durch die anderen Führerscheinklassen ausgeglichen werden können. Rechnet man mit ein, dass die Durchfallquoten im Jahr 2011 höher waren als im Vorjahr, ist die Zahl der Schüler stärker gesunken als die Zahl der Prüfungen. Damit kann auch für das Jahr 2011 bestenfalls von gleichbleibenden Umsätzen ausgegangen werden.

Im Jahr 2010 erwirtschafteten die Fahr- und Flugschulen (nach der Umsatzsteuerstatistik) einen **Umsatz** von reichlich 1,8 Mrd. € (Tab. 3). Allerdings konnten mehr als 55% der Unternehmen nur Umsätze von weniger als 100 000 € realisieren, ihr Anteil am Gesamtumsatz lag indessen lediglich bei knapp 22%. Dies verdeut-

licht sehr eindrücklich die kleinstbetriebliche Struktur der Branche. Auch bei der Wahl der Rechtsform spiegelt sich das wieder: 87,6% der Fahr- und Flugschulen werden als Einzelunternehmen betrieben. Immerhin 33,1% der Unternehmen erzielten noch Umsätze zwischen 100 000 und 250 000 €, in der nächsten Umsatzgrößenklasse – 250 000 bis 500 000 € – konnten sich jedoch nur noch 8,7% der Fahr- und Flugschulen platzieren. Nur 2,8% aller Unternehmen wiesen 2010 mehr als 500 000 € Jahresumsatz aus, auf sie entfielen jedoch fast 23% des Branchenumsatzes.

## Konjunkturelle Perspektiven

Die Zahlen in Tabelle 2 zeigen deutlich, dass die Ausbildung in den **Pkw-Klassen B und BE** das Hauptgeschäft der Branche ist. 2011 wurden über 82% aller praktischen Prüfungen in diesen Klassen abgelegt. Daraus ergibt sich eine extreme Abhängigkeit der Branche von den jungen Pkw-Fahreranfängern. Inzwischen nutzen 45,8% aller Führerscheinneulinge die Möglichkeit des begleiteten Fahrens mit 17 Jahren. Nach wie vor ist das Modell BF 17 in den Flächenländern stärker nachgefragt als in den Ballungsräumen und großen Metropolen, wo aufgrund des besseren Angebots im öffentlichen Personennahverkehr der Erwerb einer Pkw-Fahrerlaubnis als nicht so dringlich empfunden wird. Jedoch ist in allen Bundesländern laut „TÜV Nord Mobilität“ ein ständiger Aufwärtstrend beim BF 17 zu beobachten. Doch gerade diese Zielgruppe erleidet einen erheblichen zahlenmäßigen Einbruch. Betrachtet man in der 12. Koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Bundesamtes die Zahl der 17-Jährigen, so zeigt sich deutlich, dass deren Zahl bis zum Jahr 2027 stark abnehmen wird (Abb. 2). Hier entsteht eine große Lücke, die mit dem Ausweichen auf andere Geschäftsbereiche gefüllt werden muss. Wem dies nicht gelingt, der wird bereits mittelfristig aus dem Fahrschulgeschäft aussteigen müssen.

Stark betroffen vom Rückgang der Schülerzahlen ist auch die **Klasse M**, die im Modell „Begleitetes Fahren mit 17“ (BF 17) eingeschlossen ist, was dazu führt, dass viele Mopedliebhaber lieber ein Jahr warten, weil sie den Mopedführerschein dann kostenlos dazubekommen, ohne auch nur eine einzige Fahrstunde auf dem Zweirad absolviert zu haben.

Trotz der bereits beschriebenen vorsichtigen Erholung bei der Zahl der **Motorradführerscheine** bleibt das Problem, dass junge Fahreranfänger in Zeiten knapper Kassen dem Führerschein B

Tabelle 2

## Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis (Deutschland gesamt)

Prüfungsart	2009	2010	2011	2009	2010	2011
	Anzahl			Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %		
<b>Prüfungen insgesamt</b>	3 531 906	3 166 471	3 158 799	- 3,6	- 10,3	- 0,2
Theoretische Prüfungen	1 798 007	1 593 831	1 591 361	- 4,9	- 11,4	- 0,2
<b>Praktische Prüfungen</b>	1 733 899	1 572 640	1 567 438	- 2,3	- 9,3	- 0,3
Klasse B	1 339 995	1 307 005	1 291 514	- 5,5	- 2,5	- 1,2
Klasse C,D	202 827	91 292	91 937	27,2	- 55,0	0,7
Klasse A1, A	150 909	138 867	148 738	- 2,1	- 8,0	7,1
Sonstige Klassen	40 168	35 476	35 249	- 6,0	- 11,7	- 0,6
Klassenerläuterungen:	Fahrerlaubnis für Pkw: Klassen B, BE. Fahrerlaubnis für Nkw: Klassen C, CE, C1, C1E (Lkw) und D, DE, D1, D1E (Busse). Fahrerlaubnis für sonstige Kraftfahrzeuge: Klasse A, A1, M (Krafträder) und L, T (geschwindigkeitsbegrenzte Zug- und Arbeitsmaschinen).					

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

**Tabelle 3**

**Struktur der Fahr- und Flugschulen 2010**

Größenklasse (Jahresumsatz von ... bis unter ... €)	Unternehmen		Umsatz	
	Anzahl	Anteil in %	in Mill. €	Anteil in %
über				
17 500 – 50 000	3 022	23,7	104,0	5,6
50 000 – 100 000	4 037	31,7	294,4	16,0
100 000 – 250 000	4 216	33,1	657,4	35,6
250 000 – 500 000	1 112	8,7	373,3	20,2
500 000 – 1 Mill.	251	2,0	169,8	9,2
1 Mill. – 2 Mill.	71	0,6	99,0	5,4
2 Mill. und mehr	24	0,2	147,2	8,0
<b>Rechtsform</b>				
Einzelunternehmen	11 159	87,6	1 368,2	74,1
Offene Handelsgesellschaft	385	3,0	85,8	4,7
Kommanditgesellschaft	35	0,3	48,1	2,6
Übrige	1 154	9,1	343,1	18,6
<b>Insgesamt</b>	<b>12 733</b>	<b>100</b>	<b>1 845,2</b>	<b>100</b>

Abweichungen in der Summe ergeben sich durch Runden.

Quelle: Statistisches Bundesamt, Umsatzsteuerstatistik.

den Vorrang geben, vor allem auch deshalb, weil er jetzt schon mit 17 Jahren erworben werden kann. Selbst wenn sich ein Aufwärtstrend bei dieser Führerscheinklasse entwickeln würde, wäre wegen der insgesamt sehr niedrigen Fallzahlen der Effekt im Hinblick auf die Lage der Fahrschulen sehr gering. Obwohl die Zweiradklassen von der Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisklassen, die am 19. Januar 2013 in Kraft tritt, am stärksten betroffen sind, ist mit eklatanten Veränderungen der Zahl der Fahrschüler dadurch nicht zu rechnen.

Die Zahl der Prüfungen bei den **Bus- und Lkw-Führerscheinklassen** hat sich nach dem erwarteten starken Einbruch des Jahres 2010 im Jahr 2011 wieder stabilisiert. Für die Klasse C1 erwartet die BVF leichte Steigerungen in der Zukunft. Bei den Busführerscheinen prognostizieren die Omnibusverbände für die nahe Zukunft einen Anstieg, weil das Durchschnittsalter der Busfahrer sehr hoch liegt und daher mit einem vermehrten Austausch durch junge Busfahrer zu rechnen ist. In der Fahrschulbranche hat sich dies bisher jedoch noch nicht bemerkbar gemacht. Anfang 2008 wurde die Pflicht zu umfassenden Weiterbildungsmaßnahmen in den Bus- und Lkw-

Klassen eingeführt. Dies eröffnete eine zusätzliche Einnahmequelle für die Fahrschulen, die hier rechtzeitig eingestiegen sind. Mehr als 1 Mill. Berufskraftfahrer pro Jahr sind von dieser Fortbildungspflicht betroffen. Wer diese neue Chance jedoch nicht wahrgenommen hat, wird sich schwer tun, nachzuziehen, weil inzwischen viele andere Institutionen in diesen Markt eingetreten sind.

In den Jahren 2010 und 2011 haben die **Kraftstoffpreise** erheblich angezogen – in beiden Jahren belief sich die Preissteigerungsrate auf reichlich 11%. Die ersten zehn Monate des Jahres 2012 signalisieren einen weiteren Preisanstieg, der jedoch nicht mehr auf dem Niveau des Vorjahres liegt, sondern sich momentan zwischen 6 und 7% einpendelt. Beim Dieselmotorkraftstoff weisen die ersten zehn Monate des Jahres 2012 auf eine Preissteigerung von gut 5% hin – nach einer Erhöhung um 15,6% im Vorjahr. Für das Jahr 2013 gehen die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute in ihrer Gemeinschaftsdiagnose von einem Rohölpreis aus, der nur ganz leicht über dem Niveau des Jahres 2012 liegt. Insgesamt muss daher angesichts der rückläufigen Prüfungszahlen in der Klasse B davon ausgegangen werden, dass **2011 und 2012** die Umsätze bestenfalls stabil geblieben sind und auch 2013 keine wesentliche Änderung eintreten wird.

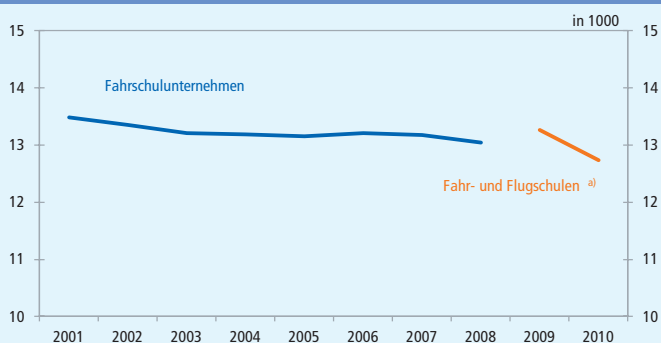
**Betriebswirtschaftliche Verfassung**

Bereits seit Langem sind in der Fahrschulbranche wegen des großen Konkurrenzdrucks und des harten Preiswettbewerbs **Preisanehebungen**, die die erhöhten Kraftstoffkosten ausgleichen, nicht mehr durchsetzbar. So verteuerten sich Fahrschulunterricht und Führerscheingebühr im Jahr 2011 um 1,5% (nach 0,4% im Vorjahr). Die Entwicklung der Fahrschulpreise in den ersten zehn Monaten – laut dem Statistischen Bundesamt – deutet darauf hin, dass die Preissteigerungsrate 2012 sogar noch leicht unter dem Vorjahreswert liegen wird. Da die Kraftstoffpreise, wenngleich sie starken kurzfristigen Schwankungen ausgesetzt sind, im Trend steigen, wird der starke Kostendruck in der Branche bestehen bleiben. Die angespannte betriebswirtschaftliche Lage dürfte sich damit eher noch verschärfen.

Nach zwei „Nullrunden“ in den Jahren 2009 und 2010 haben sich die **Preise für Kraftwagen** auch im Jahr 2011 nur leicht – um 0,6% – erhöht. Dieser Wert resultiert zudem vor allem aus einer Preissteigerung um 3,7% bei den Gebrauchtwagen – ein Markt,

**Abbildung 1**

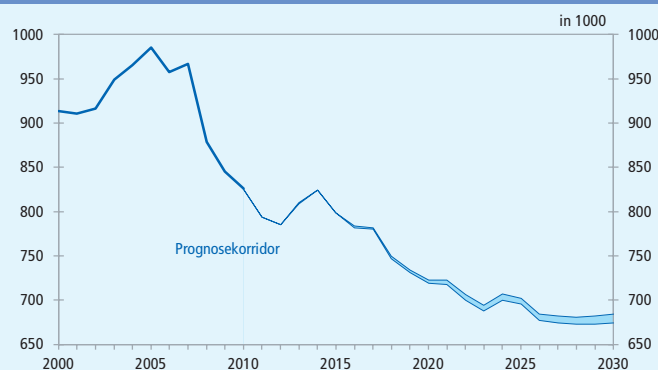
**Anzahl der Fahrschulunternehmen und der Fahr- und Flugschulen**



<sup>a)</sup> Nach neuer WZ-Gliederung 2008 Zusammenfassung der Fahrschulen mit den Flugschulen.  
Quelle: Statistisches Bundesamt, Umsatzsteuerstatistik.

**Abbildung 2**

**Entwicklung der Zahl der 17-Jährigen bis 2030**



Quelle: Statistisches Bundesamt.

der für die Fahrschulbranche kaum relevant ist. Die Neuwagenpreise stiegen dagegen nur um 0,2%. Auch die ersten zehn Monate des Jahres 2012 haben sich Neuwagen weiterhin nur sehr wenig verteuert (+ 0,6%). Somit ist zumindest kurzfristig von dieser Seite kein zusätzlicher Kostendruck für die Branche zu befürchten. Zudem nimmt die Bedeutung des Neuwagenkaufs in der Branche zunehmend ab: Um sicherzustellen, dass die Ausbildungsfahrzeuge möglichst auf dem neuesten Stand der Technik sind, werden heute bereits etwa 60% der Fahrschulautos geleast. Folgen für die Branche könnten Änderungen bei den Vorschriften zu den Prüffahrzeugen im Zuge der Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie nach sich ziehen. Zum 1. Oktober 2013 laufen die Übergangsregelungen in der Klasse BE und in den B- und C-Klassen aus. Betroffen sind vor allem Form und Abmessung von Anhängern und Aufbauten. Hier muss im Bedarfsfall noch vor Ablauf der Frist umgerüstet werden.

Eine Befragung der Mitglieder des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg ergab, dass sich die Situation durch die zunehmende Kostenbelastung verschlechtert hat. Da die wichtigste Zielgruppe, die der jungen Pkw-Fahrer, abnehmen wird, muss sich die Fahrschulbranche rechtzeitig um neue Geschäftsfelder und Zielgruppen Gedanken machen. Alles in allem ist sowohl für 2012 als auch für 2013 von einer angespannten betriebswirtschaftlichen Situation auszugehen.

## Wettbewerbsposition und Unternehmenspolitik

Nicht nur die **demographische Entwicklung** macht der Branche zu schaffen. Verschärft wird das Problem durch **veränderte Konsumgewohnheiten** bei den Jugendlichen. Während auf dem Land mangels umfangreicher Angebote im öffentlichen Personennahverkehr die Mobilität essenziell vom Führerscheinwerb abhängt, ist dies in den Ballungsräumen längst nicht mehr so. In Berlin beispielsweise haben im Jahr 2008 nur noch 37% aller jungen Menschen zwischen 14 und 29 Jahren überhaupt einen Führerschein besessen. Vielen Jugendlichen ist inzwischen der Führerschein zu teuer geworden, um ihn „ohne Not“ zu erwerben. Veränderte Konsumgewohnheiten haben anderes in den Vordergrund rücken lassen: Markenkleidung, Smartphone, Computer etc. Ein verändertes Freizeitverhalten lässt das Auto gerade in den Ballungsräumen unwichtiger werden – treffen kann man sich heute auch virtuell im Internet.

Ein Großteil der Jugendlichen frequentiert Facebook – im Hinblick auf die wichtige „Mundpropaganda“ eine nicht zu unterschätzende Tatsache. Erscheinen Erfahrungsberichte auf Facebook, ist der Multiplikator ein vielfacher. Hier lesen schnell tausende von Menschen mit – schön für die Fahrschule, wenn die Kritik gut ausfällt, aber verheerend, wenn negative Eindrücke vermittelt werden. Facebook kann auch als Mittel zur Kommunikation mit den Fahrschülern genutzt werden. Die Schüler werden in Gruppen eingeladen, in denen dann Informationen vermittelt werden können. Auch die Fahrstundentermine können mittels Facebook vereinbart werden.

Gute Erreichbarkeit, moderne Schulungsräume und eine flotte Schaufenstergestaltung runden das Bild der Fahrschule ab. Das **Erscheinungsbild** muss modern und seriös sein. Der Internetauftritt sollte auf den ersten Blick alle relevanten Informatio-

nen bieten. Die Fahrschule muss für Nachfragen erreichbar sein – unprofessionell wirkt es, wenn man telefonisch nur das Handy des Fahrlehrers erreicht, der sich gerade mitten in einer Fahrstunde befindet. Seit der Einführung des BF 17 reden die Eltern der jungen Fahrer wieder mehr bei der Auswahl der Fahrschule mit, und hier spielt die Qualität der Ausbildung eine größere Rolle als der Preis. Zudem ist der Preis einer Fahrstunde keine relevante Information, weil eigentlich die Zahl der benötigten Fahrstunden die entscheidende Variable ist. Wesentlich wichtiger wäre für die Kunden eine Information zu den Durchfallquoten einer Fahrschule. Interessanterweise liegt die Zahl der bestandenen Prüfungen beim Begleiteten Fahren um 10% höher als bei den Prüflingen, die erst später die Prüfung in der Klasse B antreten.

Eine repräsentative Umfrage der Datapart Factoring GmbH bei den Fahrschulen im Jahr 2012 hat ergeben, dass etwa 40% der Fahrlehrer die **Wettbewerbssituation** als sehr angespannt beurteilen, 20% sprechen von ruinösem Wettbewerb. Beim Blick in die Zukunft sind nur 30% der Befragten optimistisch, und nur 4% schätzen ihre Zukunftsaussichten als „sehr vielversprechend“ ein. Knapp 31% entschieden sich für „gleichbleibend“ und weitere 30% für „angespannt“. Bei den wichtigsten Wettbewerbsfaktoren steht die „Empfehlung“ mit 43% im Vordergrund, gefolgt vom „Standort“ mit 21% und den „Preisen“ mit ebenfalls 21%. So kommen auch die Autoren der Studie zu dem Ergebnis, dass es zu viele kleine Fahrschulen am Markt gibt, die nur sehr schwer überleben können.

Während die Zahl der jungen Fahrer abnimmt, wird auf der anderen Seite die Zahl der Über-65-Jährigen zunehmen. Hier tut sich eine nicht unerheblich Chance auf. Schon vor sechs Jahren hat der Landesverband Baden-Württemberg das Programm „FIT IM VERKEHR“ für die **Nachschulung** von Senioren entwickelt. Die BVF hat dieses Programm übernommen und bundesweit angeboten. Ziel ist es, Senioren so lange wie möglich mobil zu halten. Der ADAC hat für diese Zielgruppe den „FahrFitnessCheck“ entwickelt, mit dem geschulte Fahrlehrer den Fahrern ein objektives Bild von ihrem Fahrvermögen liefern sollen.

Die Weiterbildung des Fahrlehrers zum **Kraftfahreignungsberater** (KFB) kann ein neues Betätigungsfeld erschließen. Zu den Aufgaben gehört die Vorbereitung auf die Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) und die Mobilitätserhaltung im Alter unter psychologischen und medizinischen Gesichtspunkten. Allerdings erfordert diese anspruchsvolle Aufgabe viel psychologisches Geschick und Einfühlungsvermögen. Da in einem Großteil der Fälle Alkohol oder Drogen eine Rolle spielen, ist auch viel Diskretion verlangt. Diese Tätigkeit kann indes bis ins hohe Alter ausgeübt werden, auch wenn man z.B. schon aus der praktischen Fahrausbildung ausgestiegen ist. dp.

WZ 2008: 85.53.0

## IMPRESSUM

Herausgeber:	Bundesverband der Deutschen Volksbanken und Raiffeisenbanken (BVR), Postfach 30 92 63, 10760 Berlin.
Text und Redaktion:	ifo Institut, Postfach 86 04 60, 81631 München, Tel. (089) 92 24-13 53, Fax -12 67.
Verlag:	Deutscher Genossenschafts-Verlag eG, Postfach 21 40, 65011 Wiesbaden.
Abonnementverwaltung:	Tel. (0611) 50 66-12 84, Fax -712 84. Haftung für Richtigkeit und Vollständigkeit kann nicht übernommen werden. Die Berichte dürfen nur für Geschäftszwecke des Abonnenten verwendet werden. <b>Einzelberichte sind nur bei Volksbanken und Raiffeisenbanken erhältlich.</b>