

Wegweiser

Newsletter

Ausgabe 12
November 2012

DFA
www.dfakad.de

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

Harmonisierung

Fahrerlaubnisrecht in Europa

Ein Stück weiter auf dem Weg der Harmonisierung

Von Dr. jur. F. Joachim Jagow

Die dritte EG-Führerscheinrichtlinie und deren Umsetzung in nationales Recht hat zwar die Harmonisierung des Fahrerlaubnisrechts in der EU gut vorangebracht. Bis zum völligen Gleichklang liegt aber noch eine weitere Wegstrecke vor uns.



Dr. jur. F. Joachim Jagow

Seit Gründung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft im Jahr 1956 hat die europäische Einigung ständig an Fahrt und Dynamik gewonnen. Ein wichtiger Motor dieser Entwicklung war ohne Zweifel auch das Verkehrsrecht. Freizügigkeit und Wegfall von Kontrollen an den Binnengrenzen der EU spielen eine große Rolle beim fortschreitenden Zusammenwachsen der Völker in Europa. Die dadurch ermöglichte und ständig wachsende Mobilität der Menschen erfreut sich hoher Wertschätzung. Es war deshalb richtig, dass sich die Europäische Gemeinschaft schon früh mit der Vereinheitlichung des Führerscheinrechts befasst hat.

1980 – Der Anfang

Dies geschah mit der ersten Führerscheinrichtlinie 80/1263/EWG vom 4. Dezember 1980. Sie brachte ein verbindliches Führerscheinstempel (rosa), verzichtete jedoch (noch) auf eine inhaltliche Harmonisierung. Die internationalen Klassen A bis E wurden lediglich empfohlen. Weiter waren vorgesehen:

- die gegenseitige Anerkennung der einzelstaatlichen Führerscheine durch die anderen Mitgliedstaaten

- und der prüfungsfreie Umtausch bei Verlegung des Wohnsitzes in einen anderen Mitgliedstaat.

Außerdem enthielt die Richtlinie gewisse Mindestanforderungen an die theoretische und praktische Fahrerlaubnisprüfung sowie Mindeststandards für die körperliche und geistige Tauglichkeit zum Führen von Kraftfahrzeugen.

Ein bedeutender Schritt nach vorn

Die bald darauf fortgesetzten Arbeiten mündeten in die zweite Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG vom 29. Juli 1991, die ganz entscheidende, grundlegende Harmonisierungsschritte brachte:

- die verbindliche Einführung der internationalen Führerscheinklassen A bis E,
- einheitliche Zugangsvoraussetzungen (insbesondere Mindestalter, Wohnsitzerfordernis),
- einheitliche Mindeststandards für die theoretische und praktische Prüfung,

- einheitliche Mindestanforderungen an die Kraftfahreignung einschließlich ärztlicher Untersuchungen,
- die Möglichkeit der Einführung des Kartenführerscheins (Scheckkartenformat), wovon eine Reihe der EU- und EWR-Staaten einschließlich Deutschland Gebrauch machten,
- die Aufhebung jeglicher Umtauschpflicht innerhalb der EU, selbst bei dauernder Verlegung des Wohnsitzes in einen anderen Mitgliedstaat.

Der ausdrücklichen Verpflichtung zu einer engen und effizienten Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedstaaten kam Deutschland – wie andere Mitgliedstaaten – durch Errichtung des Zentralen Fahrerlaubnisregisters beim KBA zum 01.01.1999 nach.

2006 – Durchgreifende Neufassung

In der europäischen Praxis zeigte sich bald, dass noch manches zu tun war. Die zweite Richtlinie war bis 2004 mehrfach ergänzt und geändert worden. Da sich die Notwendigkeit weiterer Anpassungen abzeichnete, empfahl sich eine durchgreifende Neufassung. So kam es zur dritten Führerscheintrichtlinie 2006/126/EG vom 20. Dezember 2006 mit dem Ziel zur

- Eindämmung des Führerscheintourismus,
- Schaffung neuer sowie weiteren Vereinheitlichung der Fahrerlaubnisklassen,
- Einführung einer Gültigkeitsdauer (10 bis 15 Jahre) für Führerscheine (Dokumente), soweit deren Klassen nicht ohnehin bereits auf jeweils fünf Jahre begrenzt sind,
- verbindlichen Einführung des Kartenführerscheins; Abschaffung des Papierführerscheins,

- Ersetzung der EU-weit mehr als 110 noch im Umlauf befindlichen Muster von „Altführerscheinen“ bis spätestens 2033, notfalls durch Zwangsumtausch,
- Vereinheitlichung der Mindestanforderungen für die Fahrerlaubnisprüfung, wobei erstmalig auch Mindestanforderungen an die Qualifikation der Fahrerlaubnisprüfer vorgesehen sind,
- erstmaligen Festlegung von Mindeststandards für die Schulung bzw. Ausbildung von Führerscheinbewerbern in bestimmten Fällen.

Das Projekt hat weitere Etappen vor sich

Trotz dieser bedeutenden Fortschritte stehen noch wichtige Harmonisierungsschritte aus. Insbesondere fehlt eine Vereinheitlichung

- der Sanktionen, zum Beispiel ein einheitliches Punktsystem,
- der Ausbildung für den Führerscheinerwerb,
- von Mindeststandards für die Ausbilder bzw. die Fahrlehrer.

Bezüglich der beiden letzten Punkte war „**MERIT**“ (Minimum European Requirements for Driving Instructor Training) sehr ermutigend. Das 2004 von der EU-Kommission initiierte Projekt, an dem neben anderen auch die Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V. (DFA) und die Europäische Fahrlehrer-Assoziation (EFA) maßgeblich beteiligt waren, wurde 2005 mit einer ausführlichen Studie als Empfehlung an die Europäische Kommission abgeschlossen. In der Studie sind die Eckpunkte der Harmonisierung der Fahrlehrerausbildung und -prüfung dargelegt und eingehend begründet. Doch seitdem ist Brüssel in diesem Bereich nicht mehr erkennbar tätig geworden.

DFA International

Workshop Fahrausbildung in Ankara

„**New Approaches on Training of Drivers and Driving Tests**“ war Thema eines Workshops, der Anfang April dieses Jahres in Ankara stattfand. Der Vorsitzende des wissenschaftlichen Beirates der Deutschen Fahrlehrer-Akademie (DFA), Dr. Hanns Christian Heinrich, eröffnete mit dem Einführungsvortrag „**Training of Drivers and Driving Tests in the EU**“. Des Weiteren leitete Heinrich eine Arbeitsgruppe zum Thema „**Increasing the quality of education for drivers and evaluation of new education programs for drivers**“.

Damit wurde die Ende 2010 begonnene Zusammenarbeit der DFA mit Vertretern der türkischen Verkehrsverwaltung fortgesetzt. Veranstalter war die mit der EU-Erweiterung befasste Generaldirektion *DG Enlargement*. Weitere ausländische Referenten waren Reinhard Meyer vom TÜV SÜD, Vizepräsident der CIECA, und Tarmas Istvan Hima aus Ungarn. Der mit rd. 80 Teilnehmern gut besuchte Workshop setzte sich aus Vertretern verschiedener türkischer Ministerien, Universitäten und Fahrschulverbänden zusammen. Die Referate stießen auf großes Interesse.

Gesplittete Zuständigkeiten

Für das Fahrausbildungs- und -prüfungswesen der Türkei sind vier Ministerien zuständig: Verkehrsministerium, Innenministerium, Gesundheitsministerium und das Erziehungsministerium. In den teilweise hitzig geführten Diskussionen über Fahrausbildung ging es zum einen um Kompetenzabgrenzungen der einzelnen Ressorts. Zum anderen nutzten die Vertreter der Fahrlehrerschaft die Gelegenheit, den Vertretern der Ministerien die Versäumnisse der Vergangenheit vorzuhalten. Nun muss sich zeigen, ob die mit Interesse aufgenommenen Vorschläge der Fahrlehrer in absehbarer Zeit zu Verbesserungen führen. Eine Fahrer-

laubnisprüfung war übrigens erst vor wenigen Wochen in einigen Bezirken der Türkei als Modellversuch eingeführt worden. Dabei dauert die praktische Prüfung gerade mal 15 Minuten.

Standards der EU erreichen

In den Schlussansprachen wurde bemerkenswert offen und selbstkritisch betont, dass die Türkei noch umfangreiche Entwicklungsarbeit leisten muss, um die europäischen Standards der Fahrausbildung und -prüfung zu erreichen. Der EU wurde für die Initiative und die Finanzierung der Veranstaltung ausdrücklich gedankt.

Sicheres und effizientes Autofahren in der Stadt von morgen

In der Forschungsinitiative UR:BAN entwickeln Spezialisten der BMW Group Fahrerassistenz- und Verkehrsmanagement-Systeme für den städtischen Bereich.



Foto: BMW Presse



Der Trend zur Urbanisierung ist ungebrochen. Menschen sehen ihren Lebensmittelpunkt immer häufiger im städtischen Bereich. Damit steigt das Verkehrsaufkommen, und die Risiken von Staus und Unfällen erhöhen sich. Für die Zukunftsfähigkeit uneingeschränkter, individueller Mobilität muss ein Verkehrssystem diesen Belastungen standhalten. Jeder Weg soll von jedem Verkehrsteilnehmer möglichst sicher, effizient und komfortabel zurückgelegt werden können. 30 Partner aus Automobil- und Zulieferindustrie, Elektronik-, Kommunikations- und Softwarefirmen, Universitäten sowie Forschungsinstitute und Städte haben sich in dem Verbundprojekt UR:BAN („*Urbaner Raum: Benutzergerichte Assistenzsysteme und Netzmanagement*“) zusammenschlossen. Ziel der Forschungsinitiative ist die Entwicklung neuer Fahrerassistenz- und Verkehrsmanagementsysteme für die Stadt von morgen. Im Zentrum des Verkehrssystems steht der Mensch: als Fahrer, Fußgänger, Radfahrer oder auch als Verkehrsplaner. „UR:BAN wird einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit im städtischen Verkehr leisten. Durch den Ausbau einer intelligenten Infrastruktur und deren Vernetzung mit intelligenten Fahrzeugen wird zudem die Verkehrseffizienz optimiert werden“, erklärt Susanne Breitenberger, Projektleiterin UR:BAN bei der BMW AG.

Drei Projekte – ein Ziel. UR:BAN besteht aus drei Projekten: „*Kognitive Assistenz*“, „*Vernetztes Verkehrssystem*“ und „*Mensch im Verkehr*“. Die BMW Group liefert wesentliche Beiträge zu allen drei Projekten.

Sicherheit in der Stadt durch „Kognitive Assistenz“

Fahrerassistenzsysteme sorgen vor allem auf Autobahnen und Landstraßen für sichereres Fahren. Die Stadt birgt jedoch neue Herausforderungen: Fahrer müssen auf schwächere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger in vielfältigen, manchmal engen Fahrsituationen reagieren. „Wir wollen den Fahrer mit hochauflösender Sensorik in einem weiten Erfassungsbereich rechtzeitig auf Gefahren aufmerksam machen und bei der Reaktion unterstützen, um auch in Ballungsräumen die Zahl und Schwere der Unfälle zu reduzieren“, so Dr. Peter Zahn, Projektleiter UR:BAN bei der BMW Forschung und Technik GmbH. Methoden zur Situations- und Gefahrenerkennung und zur Unterstützung von Brems- und Lenkreaktionen, die auf Autobahnen heute schon erfolgreich sind, müssen für die Anforderungen im Stadtverkehr massiv erweitert werden. Die BMW Forschung und Technik GmbH entwickelt im Teilprojekt „*Schutz schwächerer*“



Verkehrsteilnehmer“ ein Assistenzsystem zum Fußgängerschutz: Das System leitet aus der Situation und dem Verhalten des Fußgängers ab, ob ein Kollisionsrisiko mit dem Fahrzeug besteht. Unfälle mit Fußgängern können durch Bremsen und/oder Lenken vermieden werden. Die Umgebungserfassung stellt nochmals höhere Ansprüche an die Zuverlässigkeit und Präzision. Daher entwickelt die BMW Forschung und Technik GmbH in dem Teilprojekt „Umgebungserfassung und Situationsmodellierung“ leistungsfähige Algorithmen zur Datenfusion und Situationsbewertung.

Energieeffizientes Fahren durch ein „Vernetztes Verkehrssystem“

In diesem Projekt geht es um die Optimierung der Verkehrseffizienz in urbanen Räumen. Ziel ist die Senkung des Emissionsausstoßes – spezielle Berücksichtigung finden hier die Antriebskonzepte der Zukunft (Elektro- und Hybridantriebe). „Applikationen zur intelligenten Beeinflussung des Verkehrs unter Berücksichtigung sowohl der Verkehrssituation als auch der ökologischen Optimierungspotenziale gehen Hand in Hand mit intelligenten Fahrerassistenzsystemen zur Optimierung der Fahreffizienz und des Energieverbrauchs“, so Susanne Breitenberger. Die BMW AG entwickelt innerhalb des Projekts „Vernetztes Verkehrssystem“ gemeinsam mit Projektpartnern im Teilprojekt „Smarte Straße“ einen Grüne-Welle- und Annäherungs-Assistenten. Dieser nutzt vorausschauende Informationen über die Zeitschaltpunkte von Ampeln sowie die lokale Verkehrssituation vor Kreuzungen und sorgt für ein energie- und emissionsoptimales Fahren im lichtsignalgesteuerten Stadtnetz.

Vorausschauendes und stressfreies Fahren im Projekt „Mensch im Verkehr“

Damit das Fahrzeug in Zukunft „aktiver Helfer in Gefahren“ wird, sollen geeignete Interaktionskonzepte mit den technischen Lösungen für eine optimale Synthese aus Sicherheit, Effizienz und Komfort sorgen. Die BMW AG und die BMW Forschung und Technik GmbH entwickeln innerhalb des Projekts „Mensch im Verkehr“ im Teilprojekt „Kontrollierbarkeit“ gemeinsam mit Hochschulpartnern und Forschungsinstituten Bewertungsmethoden. Ziel ist, den Fahrer bei der Unfallvermeidung durch ein schnelles technisches System effektiv zu unterstützen, er aber dennoch jederzeit die Kontrolle über das Fahrzeug behält. Im Teilprojekt „Verhaltensprädiktion/Intentionserkennung“ werden von der BMW Forschung und Technik GmbH gemeinsam mit Wissenschaft und Industriepartnern Methoden entwickelt und geprüft, um die Absichten anderer Fahrer und des eigenen Fahrers möglichst früh zu erkennen und diese dann im eigenen Fahrzeug in die Reaktion einzubeziehen.

Engagement im Fahrschul-Segment

Das Engagement im Bereich Fahrschulen und der Fokus auf dieses Geschäftsfeld wurden deutlich gesteigert. Seit Oktober 2010 liegt der Geschäftsbereich Fahrschulen in der Verantwortung von Matthias Hortmann, der in diesen zwei Jahren bereits einiges an neuen Maßnahmen umsetzen konnte und damit den Vertrieb an die deutsche Fahrlehrerschaft erfolgreich ausgebaut hat. Zu diesen Maßnahmen zählt u. a. die Möglichkeit des direkten Einbaus der Doppelpedalanlage in der BMW Welt. Seit dem 01.06.2012 übernimmt zudem den Fahrschul-Ersatzfahrzeug-Service die Firma FTS Augsburg. Die Einführung von Wartungs- und Reparatur-Paketen bei bestimmten Fahrzeug-Modellen im Leasing ist auch möglich geworden. Und Verkäufer profitieren von speziellen Schulungsmaßnahmen. Gerade die Schulung der Verkäufer ist sehr wichtig für Hortmann. Hier ist Fachwissen rund um das Fahrschulgeschäft sowie eine kompetente Beratung entscheidend.

Die BMW Group wird ihre Unterstützung im Bereich der Fahrlehrerschaft auch in den kommenden Jahren weiter ausbauen. Eine gute Zusammenarbeit mit der deutschen Fahrlehrerschaft und den Fahrlehrerverbänden ist hier eine wichtige Voraussetzung. Gemeinsam tragen die BMW Group und die deutschen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer so zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit auf deutschen Straßen bei.

App: „Track my Ride“

Die App „Track my Ride“ dehnt die Fahrfreude schon auf den Erwerb des Führerscheins aus und bezieht den Freundeskreis gleich mit ein. „Aus Spaß wurde Ernst“, hieß es früher. „Aus Spaß wurde Ernst und dann richtig Spaß“. So kann man die Entstehungsgeschichte von „Track my Ride“ umschreiben. Die Fahrschul-App von BMW sollte spielerisch angehaucht die Aufmerksamkeit junger Führerschein-Aspiranten in Richtung des bayerischen Autoherstellers lenken. BMW weiß, wo man am besten fundiertes Wissen über den Umgang mit angehenden Autofahrern findet – bei Fahrschulen – und nahm Kontakt zum Landesverband Bayerischer Fahrlehrer auf. Der Verband regte an, das ursprüngliche Vorhaben um für die Ausbildung relevante Inhalte zu erweitern. Herausgekommen ist bei dem Projekt, bei dem BMW neben dem Fahrlehrerverband auch mit der Technischen Universität München zusammengearbeitet hat, eine Fahrschul-App, die allen Beteiligten Freude macht. Weil es sehr gut gelungen ist, das Konzept der Ausbildungsdiagrammkarte in der App umzusetzen, können Fahrschüler und Fahrlehrer gemeinsam den Leistungsstand des Fahrschülers verfolgen und dokumentieren.



Bild: BMW Presse

TRACK MY RIDE.

Entwickelt von der BMW AG und dem Landesverband Bayerischer Fahrlehrer e. V.

Erhältlich im App Store!

Sogenannte Badges, die der Fahrschüler für gute Leistungen in der Fahrstunde sammeln kann, unterstreichen den Fun-Charakter der App. Die Freude, die ein Fahrschüler im Laufe seiner Fahrausbildung erlebt, kann er mithilfe der App mit seinen sozialen Netzwerk-Freunden teilen. Er kann nämlich nicht nur seinen Ausbildungsstand mitteilen, sondern das tun, was Jugendliche heute besonders gern tun, nämlich schreiben, wo sie gerade sind und was sie gerade machen. Freunde können live verfolgen, auf welchen Strecken der Fahrschüler gerade seine Ausbildungsfahrten absolviert. Die App übernimmt also die für Fahrschulen eminent wichtige Rolle der Mundpropaganda. Die Bewertungsfunktion kann auch über die Ausbildung hinaus eingesetzt werden. Hier tritt der Begleiter an die Stelle des Fahrlehrers und kann mit seinen Einträgen zur Motivation des jungen Fahrers beitragen.