

Wegweiser

Newsletter

Ausgabe 14
November 2013

DFA
www.dfakad.de

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

Bild: ©chungking/Fotolia

Im Gespräch

„Wir wollen ein Fahrlehrerrecht, das Bewährtes erhält und den Beruf zukunftsfähig macht.“

Interview mit Gerhard von Bressendorf

Wichtige Bereiche des Fahrlehrerrechts sind in die Jahre gekommen. Das am 1. Oktober dieses Jahres 44 Jahre alt gewordene Fahrlehrergesetz erfuhr seitdem mehr als 20 Änderungen. Doch lediglich die Novellen der Jahre 1976 (obligatorische Fahrlehrer-ausbildung, Ermächtigung für den Erlass der Fahrschüler-Ausbildungsordnung) und 1997 (zweiphasige Ausbildung der Fahrlehrer, Ausbildungsfahrschule, Lehrgang über Betriebswirtschaft) hatten nennenswerten Reformcharakter. Seitdem gab es viele Anläufe, erkannte Defizite im Berufsrecht der Fahrlehrer zu beheben. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., die zusammen mit ihren Landesverbänden die weit überwiegende Mehrheit der in Deutschland tätigen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer vertritt, hat dazu in den letzten 12 Jahren immer wieder gut begründete Vorschläge unterbreitet, doch vergebens. Signale aus der Politik weisen darauf hin, dass nach 16 Jahren Stillstand das Fahrlehrerrecht nun angegangen werden soll. Zu besonders wichtigen Positionen richtete die Redaktion Fragen an den Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, Gerhard von Bressendorf.

Ww Im April 2012 versprach der Verkehrsminister eines Bundeslandes in einer öffentlichen Veranstaltung, man werde die Reform des Fahrlehrerrechts noch in der laufenden Legislaturperiode des Bundestages angehen. Außer einem mageren „Eckpunktepapier“ ist daraus nichts geworden. Wie sehen Sie die Chancen jetzt?

von Bressendorf Man darf den Einfluss, den Gestaltungswillen, ja die Macht der Bundesländer nicht unterschätzen. Doch das Fahrlehrergesetz ist ein Bundesgesetz. Deshalb denke ich, dass die neue Bundesregierung nun umgehend mit den vorbereitenden Arbeiten beginnen sollte.



Gerhard von Bressendorf

Ww Was ist nach Ihren Mitgliederbeschlüssen vordringlich?

von Bressendorf Unsere Mitglieder sehen Fahrausbildung, Fahrerweiterbildung und Fahrernachschulung in allen Facetten als vorwiegend pädagogische Aufgaben an. Sie wollen deshalb das pädagogische Profil des Berufs deutlich gestärkt sehen. Dafür ist es erforderlich, die Ausbildung der Fahrlehreranwärter neu zu ordnen und neu zu gewichten.

Ww Was heißt das im Einzelnen?

von Bressendorf Wir wollen eine duale, fachakademische Ausbildung, die mindestens 24 Monate umfasst. Dabei sollen im theoretischen Teil nicht Recht und Technik – so wichtig sie sind –, sondern die Fächer Pädagogik, Didaktik und Lernpsychologie vorrangige Inhalte sein. So kann sichergestellt werden, dass die an den Fahrlehrerberuf gestellten verkehrspädagogischen Bildungsan-

forderungen erfüllt werden können. Und weil eine Ausbildung dieses Anspruchs bestimmte Schlüsselqualifikationen der Bewerber voraussetzt, muss dringend auch der Berufszugang neu geregelt werden.

Ww Abitur?

von Bressendorf Nicht unbedingt. Sehen Sie, die Bildungsvoraussetzungen für Fahrlehrerbewerber sind auf dem Stand von 1976 stehen geblieben. Wie wir aus einem alten Protokoll wissen, hatte sich der damalige Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Heinz Ruhnau, bei den Schlussberatungen zur Novelle des Fahrlehrergesetzes von 1976 an der Mindestvorbildung für Hamburger Feuerwehrleute orientiert. Das war Hauptschule plus einer erfolgreich abgeschlossenen Ausbildung in einem anerkannten Lehrberuf. Ich kann es uns ersparen, hier näher auf die heutige Geltung des Hauptschulabschlusses einzugehen. Denn schon eine 1983 veröffentlichte Forschungsarbeit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) legte dar, dass weder die allgemeine Vorbildung noch die Berufsausbildung, wie sie das Fahrlehrergesetz verlangt, im Einklang mit den Anforderungen an die Berufsausbildung des Fahrlehrers stehen. Wir verlangen deshalb mindestens Fachhochschulreife oder einen gleichwertigen Bildungsstand, der in einem Berufseignungstest nachzuweisen ist.

Ww Sie sagten duale Ausbildung. Wird die nicht schon heute praktiziert? ▼

Ww Gute Ausbildung des Nachwuchses ist für jeden Beruf von existenzieller Bedeutung. Was erwarten Ihre Mitglieder außerdem von einer Reform des Fahrlehrerrechts?

von Bressendorf Unsere Mitglieder wollen ein Fahrlehrerrecht, das Bewährtes erhält und den Beruf zukunftsfähig macht. Dazu gehört z. B. die Stärkung der Gemeinschaftsfahrschule als eine der gängigen Kooperationsformen für Fahrschulen. Nach unserer Auffassung sollen künftig Inhaber unterschiedlicher Fahrschulerlaubnisklassen in einer Gemeinschaftsfahrschule zusammenarbeiten dürfen. Wir fordern für die Gemeinschaftsfahrschule den verantwortlichen Leiter. Dieser muss die Fahrschulerlaubnis für alle in einer Gemeinschaftsfahrschule angebotenen Ausbildungsklassen besitzen. Darüber hinaus soll die Nutzung der Fahrschulerlaubnis außerhalb der Gemeinschaftsfahrschule den Gesellschaftern der Gemeinschaftsfahrschule untersagt sein. Das ist zur Vermeidung unübersichtlicher und somit unkontrollierbarer Fahrschul-Konglomerate äußerst wichtig. Im Übrigen ist an der ungeteilten Verantwortung des Fahrschulinhabers/verantwortlichen Leiters, wie sie das Fahrlehrergesetz heute vorsieht, festzuhalten. Wir wollen aber den wirklich existenten, überprüfbar seinen Aufgaben nachkommenden verantwortlichen Leiter. Nicht einen vorgeschobenen Strohmann, der quasi nur auf dem Papier steht. Insofern, das sagt uns die Erfahrung, bedarf das Gesetz hinsichtlich der Anforderungen an den verantwortlichen Leiter deutlicher Nachbesserung.



Foto: Archiv

von Bressendorf Nicht wirklich. Unser durchgeplanter Vorschlag nimmt Maß an den dualen Studiengängen, wie sie heute in vielen Disziplinen des beruflichen Spektrums üblich sind. Das sind stark praxisbezogene Studiengänge, deren Teilnehmer optimal auf ihren Beruf vorbereitet werden.

Ww Wäre es auch bei verstärkter pädagogischer Ausrichtung der Fahrlehrerausbildung noch sachgerecht, von Fahrlehreranwärtern der Klasse BE neben dem Besitz der Fahrerlaubnis der Klasse BE auch den der Klassen A2 und CE zu verlangen?

von Bressendorf Fahrlehrer sollen, auch wenn sie nur in der Klasse BE unterrichten wollen, über eigene praktische Erfahrungen verfügen, die über die Klasse BE hinausgehen. Nur so sind sie in der Lage, ihre Schüler umfassend über Besonderheiten und Gefahren zu unterrichten, die im Verkehr bezüglich Motorrädern und Schwerfahrzeugen von Bedeutung sind. Die Bundesvereinigung tritt deshalb für die grundsätzliche Beibehaltung der bisherigen Regelung ein.

Ww Und wie sieht es mit weiteren Kooperationsformen aus?

von Bressendorf Den Fahrschulen stehen auch andere Formen kostendämpfender, synergiestiftender Zusammenarbeit offen. Viele Fahrschulen nutzen Betriebsmittel wie Lehrfahrzeuge und Lehrräume gemeinsam. Das ist durch einfache Verträge zu regeln. Auch die Aushilfe im Krankheitsfall oder bei vorübergehender Überlastung lässt sich relativ leicht regeln, ohne mit den Bestimmungen des Fahrlehrergesetzes oder anderen Rechtsvorschriften in Konflikt zu geraten.

Ww Das Eckpunktepapier vom Februar 2012 geht in puncto Kooperation erheblich weiter. Danach sollen Fahrschulen anderen, nämlich sog. Kooperationsfahrschulen, „(Teil-)Aufträge zur Fahrschulausbildung“ erteilen können. Ist das noch auf dem Tapet? Und wenn ja, stützt Ihre Organisation diesen Vorschlag?

von Bressendorf Nein, unsere Mitglieder lehnen das entschieden ab. Ein Fahrschüler, der einen Ausbildungsvertrag unterschreibt, muss von vornherein wissen, mit wem er es zu tun hat.

Eine Regelung, die es zuliebe, heute die und morgen jene Fahrschule ganz nach momentanem Vorteil und Profit zur „Kooperationsfahrschule“ zu erklären, würde der Verbrauchertäuschung Vorschub leisten. „Der Billigste kriegt den Zuschlag, was darüber ist, bleibt in meiner Tasche“, das darf so nicht gesetzliche Regelung werden.

Ww Vor knapp einem Jahr entschied ein Verwaltungsgericht, die Beschäftigung sog. „freier Mitarbeiter“ in Fahrschulen sei rechtmäßig. Ein für den Berufsstand gutes Urteil?

von Bressendorf Nein, denn das Urteil wird von bestimmten Kreisen fälschlich als Freibrief für die Unterdrückung von Sozialabgaben ausgelegt. Wir sind der Auffassung, dass der Gesetzgeber hier Klarheit schaffen muss. Auch dazu werden wir einen

Vorschlag unterbreiten. Es gibt gewichtige Gründe zu bezweifeln, dass ein Fahrschulinhaber seinen gesetzlichen Auftrag, beschäftigte Fahrlehrer anzuleiten und hinsichtlich der Ausbildungsqualität zu überwachen, gegenüber „freien Mitarbeitern“ durchsetzen kann. Der „ambulante Fahrlehrer“ widerspricht dem eigentlichen Sinn des § 16 Fahrlehrergesetz. Im Übrigen lehrt uns die Erfahrung, dass sog. „freie Mitarbeiter“ nicht oder nur ungenügend gegen Krankheit und Arbeitslosigkeit versichert sind und darüber hinaus Gefahr laufen, der Altersarmut anheim zu fallen. Die Bundesvereinigung wendet sich ganz entschieden gegen ein Subunternehmertum in Fahrschulen, das nur der Profitgier verantwortungsloser Macher dient.

Das Interview führte Gebhard L. Heiler

Zur Person

Gerhard von Bressendorf, ist seit 1994 Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., der 18 Landesverbände mit insgesamt 15.000 Mitgliedern angehören. Von 2002 bis 2013 war von Bressendorf auch Präsident der Europäischen Fahrlehrer Assoziation (EFA), die 28 nationale Fahrlehrerverbände und drei assoziierte Mitglieder umfasst. Er arbeitet darüber hinaus in namhaften nationalen und internationalen Gremien der Verkehrssicherheit mit und gilt als überzeugter Befürworter und Wahrer qualitätvoller professioneller Fahrausbildung. Während seiner bisherigen Amtszeit kam es in Deutschland mehrfach zu richtungswisenden Neuerungen des Fahrlehrer-, Ausbildungs- und Fahrerlaubnisrechts, an denen von Bressendorf maßgeblich mitgewirkt hat.

Das neue Fahreignungs-Bewertungssystem

Ein bündiger Überblick

Von Dr. Peter Dauer, Hamburg

Die Bundesregierung hat die seit 2010 betriebene Reform des Mehrfachtäter-Punktsystems und des Verkehrszentralregisters noch in der abgelaufenen Legislaturperiode zum Abschluss gebracht. Die Neuerungen werden am 01.05.2014 in Kraft treten. Offen ist nur noch die im Vermittlungsverfahren durch den Bund zugesagte Ergänzung der FeV, mit der Anforderungen an die Qualitätssicherungssysteme und Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung der neuen Fahreignungsseminare festgelegt werden sollen.

Die Reform bewirkt eine Umbenennung des Verkehrszentralregisters in Fahreignungsregister und des Mehrfachtäter-Punktsystems in Fahreignungs-Bewertungssystem. Die Verwarnungsgeldobergrenze wird von bisher 35 € auf 55 € und darauf folgend die Eintragungsgrenze bei Ordnungswidrigkeiten von 40 € auf 60 € angehoben.

Im Fokus: Sicherheitsrelevante Verstöße

Künftig werden nur noch diejenigen Verkehrszuwendungen für das Punktsystem berücksichtigt, die ausdrücklich in Anlage 13 FeV als in das Register einzutragende Straftaten und Ordnungswidrigkeiten genannt werden. Die einzutragenden Straftaten und Ordnungswidrigkeiten werden im Wesentlichen auf unmittelbar verkehrssicherheitsrelevante Zuwendungen beschränkt. Verstöße werden ab 01.05.2014 mit ein, zwei oder drei (neuen) Punkten bewertet. Mit drei Punkten werden Straftaten bewertet, deren Ahndung mit einer Entziehung der Fahrerlaubnis oder der Anordnung einer Sperre durch das Strafgericht verbunden war. Zwei Punkte erhalten andere Straftaten und besonders schwere Ordnungswidrigkeiten. Mit einem Punkt werden weniger schwerwiegende Ordnungswidrigkeiten bewertet.

Tilgungshemmung entfällt

Die Tilgungshemmung im Register wird abgeschafft. Zum Ausgleich werden die Tilgungsfristen verlängert: Straftaten mit Entziehung der Fahrerlaubnis oder Anordnung einer Sperre 10 Jahre, andere Straftaten und besonders schwere Ordnungswidrigkeiten

5 Jahre, weniger schwere Ordnungswidrigkeiten 2 Jahre und 6 Monate. Alle Punkte werden gelöscht, wenn die Fahrerlaubnis nach Entziehung neu erteilt wird (Ausnahmen: Entziehung der Fahrerlaubnis nach § 2a Absatz 3, Verlängerung einer Fahrerlaubnis und Erteilung nach Erlöschen einer befristet erteilten Fahrerlaubnis), nicht wie bisher mit der Entziehung. Anders als bisher werden die Punkte künftig auch gelöscht, wenn die Fahrerlaubnis nach vorangegangenem Verzicht auf die Fahrerlaubnis neu erteilt wird. Für die Neuerteilung nach Verzicht gilt aber eine Sperrfrist von 6 Monaten, wenn zum Zeitpunkt der Wirksamkeit des Verzichts mindestens zwei Entscheidungen über Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten im Fahreignungsregister vorhanden waren; in der Regel ist dann vor Neuerteilung der Fahrerlaubnis eine MPU anzuordnen. Damit soll verhindert werden, dass Punktesünder sich durch einfachen Verzicht auf die Fahrerlaubnis von allen Punkten befreien und danach sofort eine neue Fahrerlaubnis erhalten.

Die Maßnahmen

Das Maßnahmen-system im neuen Fahreignungs-Bewertungssystem unterscheidet sich deutlich von dem bisherigen System:

Erste Eingriffsstufe Bei einem Punktestand von vier oder fünf Punkten ermahnt die Fahrerlaubnisbehörde den Betroffenen schriftlich und weist ihn auf die Möglichkeit hin, freiwillig ein Fahreignungsseminar zu besuchen, um das Verkehrsverhalten zu verbessern. Der Abzug eines Punktes nach freiwilligem Seminarbesuch ist bei einem Punktestand von ein bis fünf Punkten zum Zeitpunkt der Ausstellung der Teilnahmebescheinigung möglich.

Tilgungsfristen im Vergleich

Verkehrszentralregister (VZR) vs. Fahreignungsregister (FAER)

©BMVB

	Aktuelles Punktsystem	Neues Fahreignungs-Bewertungssystem
Ordnungswidrigkeiten (Schwere Verstöße)	2 Jahre	2,5 Jahre
Ordnungswidrigkeiten (Besonders schwere Verstöße)	2 Jahre	5 Jahre
Straftaten (Ohne Entziehung der Fahrerlaubnis)	5/10 Jahre	5 Jahre
Straftaten (Mit Entziehung der Fahrerlaubnis)	10 Jahre	10 Jahre
Fristbeginn	Unterschiedlich	Einheitlich/Rechtskraft
Tilgungshemmung	Verlängerung der Tilgungsfrist bei wiederholten Verstößen	Jeder Verstoß verjährt einzeln
Überliegefrist	+ 1 Jahr	+ 1 Jahr
Punkteabbau	bis zu 6 Punkte können abgebaut werden innerhalb von 5 Jahren	1 Punkt kann abgebaut werden innerhalb von 5 Jahren

Zweite Eingriffsstufe Bei einem Punktestand von sechs oder sieben Punkten wird der Betroffene schriftlich verwarnet und erneut auf die Möglichkeit der freiwilligen Teilnahme an einem Fahreignungsseminar hingewiesen, wofür dann aber kein Punkteabzug gewährt wird.

Dritte Eingriffsstufe Wenn ein Punktestand von acht Punkten erreicht oder überschritten ist, nachdem die vorherigen Eingriffsstufen durchlaufen worden sind, gilt der Betroffene wie bisher bei Erreichen oder Überschreiten von 18 Punkten unwiderleglich als ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen. Die Fahrerlaubnis ist dann zwingend zu entziehen.

Kein Übergehen fälliger Maßnahmen

Für die Maßnahmen auf allen drei Stufen gilt, dass es ausreicht, wenn der jeweilige Punktestand einmal erreicht war. Die Maßnahmen werden auch dann ergriffen, wenn der Punktestand zwischenzeitlich wieder unter die jeweilige Punkteschwelle gefallen sein sollte. Wie bisher wird sichergestellt, dass keine Eingriffsstufe übersprungen wird. Wenn sich der Punktestand durch Tilgung vermindert und danach wieder ansteigt, können die Eingriffsstufen auch mehrfach durchlaufen werden. Es bleibt dabei, dass Eignungsüberprüfung und Entziehung der Fahrerlaubnis ausnahmsweise unabhängig vom Punktsystem bei entsprechendem Anlass möglich sind, wenn bereits vor Erreichen von künftig acht Punkten dazu Anlass besteht.

Fahreignungsseminar

Eine erhebliche Veränderung gibt es bei den Seminaren. Das bisherige Aufbau-seminar und die verkehrspsychologische Beratung werden zugunsten eines neu entwickelten Fahreignungsseminars

In eigener Sache

Verehrte Leserinnen und Leser!

Die Redaktion bittet Sie um Ihre Meinung zu unserem Newsletter. Dafür haben wir eine kleine Umfrage vorbereitet, die Sie unter

www.dfakad.de/Umfrage/

finden. Die Beantwortung der Fragen nimmt nur wenig von Ihrer kostbaren Zeit in Anspruch. Ankreuzen und klicken – und schon haben Sie uns gesagt, was Ihnen am „Wegweiser“ gefallen hat oder nicht gefallen hat und worin wir besser werden sollen.

Für Ihre Kooperation danken wir Ihnen sehr herzlich.

Ihre Redaktion Wegweiser



aufgegeben. Das Fahreignungsseminar setzt sich aus Modulen zusammen, die im verkehrspädagogischen Teil von Fahrlehrern und im verkehrspsychologischen Teil von Psychologen betreut werden. Beide Teilmaßnahmen sind aufeinander abzustimmen.

Die Inhalte der einzelnen Module werden in dem neu gefassten § 42 FeV geregelt. Die verkehrspädagogische Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars ist nach einem Rahmenlehrplan durchzuführen, der als neue Anlage 16 zur FeV eingeführt wird. Die verkehrspädagogische Teilmaßnahme kann als Einzelmaßnahme oder in Gruppen mit bis zu sechs Teilnehmern durchgeführt werden.

Spezielle Seminarerlaubnis

Um diese Module anbieten zu können, müssen Fahrlehrer und Psychologen jeweils Inhaber einer speziellen Seminarerlaubnis sein. Die Seminarerlaubnis nach § 31 FahrlG beschränkt sich künftig auf Aufbau-seminare für Fahranfänger in der Probezeit. Für die Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars benötigen Fahrlehrer eine gesonderte „Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik“. Alte Seminarerlaubnisse berechtigen noch 2 Jahre nach Inkrafttreten der Reform zur Durchführung der verkehrspädagogischen Teilmaßnahme des neuen Fahreignungsseminars, wenn der Inhaber der Seminarerlaubnis an einem mindestens dreitägigen Fortbildungslehrgang über die Inhalte des Fahreignungsseminars teilgenommen hat.

Das neue Fahreignungsseminar gibt es nur als freiwillig zu besuchendes Seminar; es wird nicht von der Fahrerlaubnisbehörde angeordnet. Durch die Teilnahme kann einmal in 5 Jahren bei einem Punktestand von ein bis fünf Punkten ein Punkt abgebaut werden. Ein angeordnetes Seminar gibt es nicht mehr und damit auch nicht mehr die Entziehung der Fahrerlaubnis wegen Nichtteilnahme an einem angeordneten Seminar. Das neue Fahreignungsseminar wird als Modellversuch 5 Jahre erprobt. Die Regelungen zur Fahrerlaubnis auf Probe werden nicht verändert; es bleibt somit dort bei den Aufbau-seminaren und der verkehrspsychologischen Beratung.

Überwachung/Qualitätssicherung

Die beiden Teilmaßnahmen des neuen Fahreignungsseminars unterliegen der behördlichen Überwachung. Die zuständigen Behörden können von der wiederkehrenden Überwachung absehen, wenn der Fahrlehrer oder Psychologe sich einem von der Behörde anerkannten Qualitätssicherungssystem angeschlossen hat. Das Bundesverkehrsministerium soll nach der erst vom Vermittlungsausschuss eingefügten Regelung Anforderungen an Qualitätssicherungssysteme und Regeln für die Durchführung der Qualitätssicherung durch Verordnung bestimmen. Es hat im Vermittlungsverfahren zwischen Bundesrat und Bundestag ausdrücklich zugesagt, dem Bundesrat einen Entwurf dafür bis Ende 2013 zuzuleiten. Dies bezieht sich zwar nur auf die neuen Fahreignungsseminare, ist aber gleichwohl als kleine Sensation zu werten, nachdem der Bund in den vergangenen Jahren von der Ermächtigung des § 34 Absatz 4 FahrlG zur Schaffung einer QS-Verordnung keinen Gebrauch gemacht hat. Es bleibt zu hoffen, dass rechtzeitig zum Inkrafttreten der Reform Einigkeit zwischen Bund und Ländern über diese noch ausstehende Regelung erreicht werden kann.

Impressum

Herausgeber: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e.V., gemeinnütziger Verein
Verantwortlich für den Inhalt: Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München
Beiträge: Dr. Peter Dauer, Hamburg
Redaktion: Gebhard L. Heiler/Maria Reufer, Korntal-Münchingen
Sekretariat: Zuffenhauser Str. 3, 70825 Korntal-Münchingen
Fon 0711/80 688-64, **Fax** 0711/80 688-65, **E-Mail** hotline@dfakad.de
 Rechtssitz des Vereins: Stuttgart, Register AG Stuttgart VR 4896
 Steuernummer: 70054/38624 beim Finanzamt in 71229 Leonberg
Druck: Ehrler Druck e. K., Ditzingen