FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 03/15

SRK Seminare Robert Klein | Stadtberg 32 | 89312 Günzburg | Tel.: 08221/31905

Nachstehende Informationen werden unverlangt erteilt. Sie erfolgen unter Ausschluss einer Rechtspflicht zur Fortsetzung und Haftung.

QUALITÄT DER FAHRSCHUL-AUSBILDUNG IN DEUTSCHLAND

Brauchen Deutschlands Fahrschulen zusätzliche oder erweiterte Überwachungen?

LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

Fahrlehrer ist grundsätzlich nicht Führer des KFZ im Sinne der Vorschriften der StVO: Seite 14

Seite 13: Dienstleistungsentgelt, nicht Anmeldegebühr!

INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

Seite 02
Inhalt - Impressum - Spruch des Monats

Seite 03 - 10
Titel-Sonderthema: Qualität der Fahrschulausbildung in Deutschland

Seite 11
Seminar-Termine SRK

Seite 12
Dashcams in Deutschland: Neues Urteil 2015

Seite 13
Kurzmeldungen

Seite 14 - 16
Fahrlehrer grundsätzlich nicht Führer des KFZ im Sinne der Vorschriften der StVO

Seite 16
Was dürfen Physiotherapeuten

Seite 17
Kurzmeldungen

Seite 18
Steuervorteil Ehegattenarbeitsvertrag

Seite 19
Kurzmeldungen

Seite 20
SRK-Seminarleiterhandbuch

SPRUCH DES MONATS

Der Intellekt hat ein scharfes Auge für Methoden und Werkzeuge, aber er ist blind gegen Ziele und Werte.

(Albert Einstein)

ANZEIGE

Andere waren auch schon neugierig

ANZEIGE

DOMUS JURIS
HAUS DES RECHTS ◆ RECHTSANWÄLTE

Rechtsanwalt Dietrich Jaser
Bahnhofstraße 8
89312 Günzburg
Tel. 08221-24680
www.fahrlehrerrecht.com

Wir helfen! Professionell und Schnell.

Fahrlehrerrecht – Arbeitsrecht – Strafrecht
Verkehrsrecht – Vertragsrecht

IMPRESSUM

Die „Fahrlehrerpost“ wird von Seminare Robert Klein digital erstellt und digital über die Internetseite fahrlehrerweiterbildung.de Fahrlehrern periodisch jeden dritten Monat zur Information zur Verfügung gestellt. Die digitale Fassung der „Fahrlehrerpost“ kann ausgedruckt werden.

Herausgeber
Seminare Robert Klein
Inhaber Robert Klein
Stadtberg 32
89312 Günzburg
Telefon 08221-31905
Telefax: 08221-31965

E-Mail: info@fahrlehrerweiterbildung. de
Internet: www.fahrlehrerweiterbildung.de
Inhaltlich Verantwortlicher gemäß §6 MDStv und §8 LPG Bayern: Robert Klein (Geschäftsinhaber)
Quellnachweis Fotos: bei Foto jeweils notiert
Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wider.
Titelfoto: © abcmedia - fotolia.de

Haftungsausschluss
Seminare Robert Klein ist stets bemüht, alle Informationen so korrekt und aktuell wie möglich zu halten. Dennoch übernimmt Seminare Robert Klein keine Gewähr für Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen Seminare Robert Klein, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens Seminare Robert Klein kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Copyright
Seminare Robert Klein ist bestrebt, in allen Publikationen die Urheberrechte der verwendeten Grafiken, Fotos und Texte zu beachten und auf selbst erstellte Grafiken, Fotos und Texte zu nutzen oder auf lizenzfreie Grafiken, Fotos und Texte zurückzugreifen. Alle innerhalb des Internetangebotes genannten und ggf. durch Dritte geschützten Marken- und Warenzeichen unterliegen uneingeschränkt den Bestimmungen des jeweils gültigen Kennzeichenrechts und den Besitzrechten der jeweiligen eingetragenen Eigentümer. Allein aufgrund der bloßen Nennung ist nicht der Schluss zu ziehen, dass Markenzeichen nicht durch Rechte Dritter geschützt sind. Das Copyright für veröffentlichte, von Seminare Robert Klein, einem Seminare Robert Klein-Mitarbeiter oder sonstigen von Seminare Robert Klein beauftragten Personen selbst erstellte Objekte bleibt allein bei Seminare Robert Klein. Vervielfältigung oder Verwendung solcher Grafiken, Fotos und Texte in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ohne ausdrückliche schriftliche Zustimmung nichtgestattet.

Datenschutz
Seminare Robert Klein versichert Ihnen, dass persönlichen Daten mit der größten Sorgfalt und unter Einhaltung der entsprechenden Gesetze erhoben, gespeichert und genutzt werden. Dieser Haftungsausschluss ist als Teil des Internetangebotes zu betrachten, von dem aus auf diese Seite verwiesen wurde. Sofern Teile oder einzelne Formulierungen dieses Textes der geltenden Rechtslage nicht, nicht mehr oder nicht vollständig entsprechen sollten, bleiben die übrigen Teile des Dokumentes in ihrem Inhalt und ihrer Gültigkeit davon unberührt.

Stand Impressum: Juli 2015

QUALITÄT DER FAHRSCHULAUSBILDUNG IN DEUTSCHLAND

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. beschäftigte sich umfassend mit der Thematik

Nachdem in letzter Zeit immer wieder Stimmen laut geworden sind, die die Qualität von Fahrschulen in Frage stellen, hat sich der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. mit der Problematik beschäftigt und ist zu folgendem Ergebnis gekommen:

Vorbetrachtung

Die Qualität der Führerscheinausbildung in Deutschland ist in regelmäßigen Zeitabständen Gegenstand kontroverser Diskussionen. Einerseits werden angeblich teure Führerscheinausbildungen und hohe Quoten von Fahranfängern am Unfallgeschehen der Ausbildungsqualität deutscher Fahrschulen angelastet, andererseits wird von fachkundigen Regierungsvertretern erklärt, dass die deutschen Standards in Europa mit an oberster Stelle zu sehen sind und die deutsche Ausbildung mit zur Oberklasse in Europa gezählt werden darf. Aus diesen unterschiedlichen Blickwinkeln heraus werden entweder Forderungen oder Beschwichtigungen formuliert.
Zum 51. Verkehrsgerichtstag in Goslar hat der Autoclub Europa (ACE) eine Studie zur Qualität der Führerscheinausbildung vorgelegt. Danach lag im Jahr 2011 die bundesweite Durchfallquote bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung bei 29,25 %, bei der praktischen Prüfung bei 26,19 %. Daraus ergibt sich ein durchschnittlicher Gesamtwert von 27,72 %. Die Statistik des Kraftfahrtbundesamtes in Flensburg zeigt nicht nur im Referenzjahr 2011 sondern in allen Jahren z. T. deutlich schwankende Werte in den einzelnen Bundesländern.

Ein Blick auf die Ergebnisse der letzten Jahrzehnte zeigt, dass die Durchfallquote in der Summe nahezu stabil geblieben ist, also in diesem langen Betrachtungszeitraum etwas mehr als jeder Vierte die Prüfung nicht auf Anhieb bestanden hat. Trotz gesetzlich vorgeschriebener regelmäßiger Fortbildung der Fahrlehrer und einer staatlich geregelten Fahrschulüberwachung sind bei den Ergebnissen keine wesentlichen Veränderungen erkennbar. Der hohe finanzielle Aufwand den Fahrlehrer und Fahrschulen zu bewältigen haben, hat somit keine messbaren Veränderungen erbracht.

Fazit der nachfolgend näheren Ausführungen

Die seit Jahrzehnten stabile Durchfallquote wird sich selbst durch eine tiefgreifende Reform der Fahrschülerausbildung kaum signifikant verringern lassen. Wesentliche Studien zu diesem Thema belegen das. Die hierfür wohl wertvollste, umfassendste und aussagekräftigste Studie wurde in den USA im DeKalb-County, Georgia, durchgeführt und ist in Fachkreisen als „DeKalb-Studie“ bestens bekannt.

Weder eine weitere Vertiefung pädagogischer Kompetenzen noch die Einführung von ausgefeilten Curricula oder eine deutliche Verlängerung der Ausbildungszeit von Fahrlehrern lassen messbare Erfolge erwarten. Eine inhaltliche Veränderung und Anpassung der Fahrlehrerausbildung ist allerdings längst überfällig und wird jetzt im Rahmen der Gesetzesreform zum Fahrlehrerrecht hoffentlich in der entsprechenden Konsequenz durchgeführt. Doch gerade dabei ist besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass keine überzogenen Forderungen aufgenommen werden und die Ausbildungsinhalte praxisgerecht überarbeitet werden. Dann bleibt die Ausbildung bezahlbar, förderfähig und liefert die Grundlage für eine individuell angepasste Ausbildung durch größtmögliche pädagogische Freiheit. Die Notwendigkeit hierfür ist durch die Veränderung des Klientel bereits hinlänglich begründet.

Elektronische Prüfprotokolle und dadurch verursachte verlängerte Prüfzeiten verbunden mit finanzieller und psychischer Belastung der Fahrerlaubnisbewerber sind keinesfalls Ziel führend. Die Zulassung weiterer Prüforganisationen durch eine geänderte Akkreditierungspraxis können, ohne die geringste Einbuße bei der Verkehrssicherheit, zu einer deutlich höheren Dienstleistungsqualität bei Fahrerlaubnisprüfungen führen.

Eine noch höhere Ausbildungsqualität bei Fahranfängern ist ohne erhebliche Kostensteigerung beim Erwerb der Fahrerlaubnis kaum realisierbar. Andere, u. U. sogar völlig kostenneutrale Maßnahmen, versprechen deutlich bessere Erfolge. Es wird auf die einschlägigen Vorschriften in Kanada oder Neuseeland verwiesen. Eine umfassende Dokumentation der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung kommt 1998 ebenfalls zu dem Schluss, dass ein gestufter Zugang zur endgültigen und unbefristeten Fahrerlaubnis deutliche Verbesserungen bei den Unfallzahlen verspricht, da die Ursachen in einer „einfachen“ Fahrausbildung aufgrund der Kürze und der Eigenheiten der jugendlichen Fahranfänger nicht zu beseitigen sind. An den ggf. höheren Kosten sollte sich laut dieser Studie der Staat im Verlauf des Prozesses beteiligen.

Mit einem durch Evaluation begleiteten Modellversuch wäre es bei Einführung solcher Verfahrensweisen zumindest möglich, messbare Erkenntnisse zu gewinnen.

Die Installation weiterer Kontrollmechanismen verursacht hingegen zusätzliche Kosten, ohne davon

Alle Informationen in der Fahrlehrerpost werden unverlangt erteilt. Sie erfolgen unter Ausschluss einer Rechtspflicht zur Fortsetzung und Haftung.

evaluierbare und messbare positive Ergebnisse erwarten zu können.

Dieselbe Aussage gilt für die gelegentlich vehement geforderte verpflichtende Einführung von Curricula zur Fahrschülerausbildung. Solche Werke können einen wertvollen Beitrag **für die Fahrlehrerausbildung** leisten. In die zwingend notwendige pädagogische Freiheit bei der Ausbildung von Klientel mit extrem unterschiedlichen Vorbedingungen sollte mit derartigen Unterlagen keinesfalls eingegriffen werden.

Ebenfalls mit hohem Nachdruck werden verschiedentlich verpflichtende Sicherheitstrainings oder andere, davon abgeleitete Formen, als gesetzliche Vorgabe gefordert. Losgelöst von der praktischen Umsetzungsmöglichkeit sind derartige Veranstaltungen heute wie auch zukünftig höchstens auf freiwilliger Basis denkbar, niemals jedoch als gesetzliche Verpflichtung. Die Erkenntnisse der BAST hierzu sind eindeutig. Bestärkend enthält die bereits erwähnte Dokumentation der Schweizerischen Beratungsstelle für Unfallverhütung ebenfalls an mehreren Stellen den Hinweis, dass aufgrund der Sicherheitsforschung eher mit kontraproduktiven Ergebnissen durch solche Aktionen zu rechnen ist. Aufgrund des Event-Charakters erfreuen sie sich zwar einer gewissen Beliebtheit, allerdings ist hier unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit größte Skepsis angebracht. Den im Auftrag von Anbietern solcher Trainings erstellten Gutachten ist daher grundsätzlich mit größter Skepsis zu begegnen.

Allgemein werden Veränderungen jeglicher Art besonders gerne mit einem „Gewinn an Verkehrssicherheit“ und einer gesteigerten „Qualität“ begründet. Allein diese Schlagworte genügen häufig für ein positives Votum. Grundsätzlich sollte man die behaupteten Sicherheitsgewinne und Qualitätssteigerungen kritisch hinterfragen und Belege einfordern. Die dann beigebrachten Erklärungen sollten wiederum ebenfalls einer kritischen Hinterfragung unterzogen werden. Eine weitere Belastung der Bürger mit Kosten durch gesetzliche Regelungen, deren Hauptbegründung in Worthülsen zu suchen ist, muss künftig unbedingt unterbleiben.

Betrachtungen im Einzelnen

Durchfallquote = mangelhafte Ausbildung?

Oberflächlich betrachtet könnte man nun schlussfolgern, dass die Ausbildung (-squalität) der Fahrlehrer noch immer nicht ausreicht und die Fahrschulüberwachung eine deutlich härtere Gangart benötigt. Beides führt zu (noch) höheren Administrationskosten im Fahrschulwesen, die sich letztlich auf die Höhe einer Führerscheinausbildung auswirken müssen. Ein vorschnelles Urteil gegen das deutsche Fahrschulwesen ist unbedingt zu vermeiden. Stattdessen muss die Frage erlaubt sein, ob die Ursachen bei einer jahrzehntelang nahezu konstanten Durchfallquote in der Ausbildung und deren Überwachung zu suchen sind, oder ob möglicherweise andere Faktoren eine tragende Rolle spielen könnten.

In der Fahrlehrerschaft durch pauschale Vorverurteilung den „Verursacher“ zu sehen, wäre schlicht zu kurz gegriffen und als Erklärungshypothese so keinesfalls zutreffend. Wissenschaftlich fundierte Belege blieben die Verfechter dieser Theorie bisher jedenfalls schuldig. Dem kritischen Betrachter der Entwicklung müsste sich schnell erschließen, dass die Fahrerlaubnisprüfungen über die genannten langen Zeiträume hinweg zunehmend schwieriger und anspruchsvoller geworden sind und sowohl Prüfzeiten wie auch die Prüfinhalte erheblich ausgedehnt wurden. Der Straßenverkehr hat in dieser Zeit eine ganz enorme Entwicklung und eine mengenmäßig massive Ausweitung erfahren. Der gesamte Verkehrsablauf wurde nicht nur ganz erheblich dichter, die Vielfalt an Verkehrsteilnehmern sorgte für schnellere, aggressivere und insgesamt hektischere Entwicklungen auf unseren Straßen. Der heutige Verkehrsteilnehmer sieht sich mit einem stetig zunehmenden Zeitdruck konfrontiert und reagiert dadurch häufig mit Nervosität und Unkonzentriertheit. Hohes Ablenkungspotential durch neue Medien, ständige Erreichbarkeit durch Smartphones und die gesellschaftlichen Wandlungsprozesse der letzten Jahre haben dazu geführt, dass Belastbarkeit und Ausgeglichenheit massiv gelitten haben. Das Vorbildverhalten von älteren Kraftfahrern oder Eltern tun ein Übriges. Untersuchungen hierzu gibt es von unterschiedlichen Organisationen, wie zum Beispiel durch die Reifenhersteller Goodyear oder Continental.

Unsere Gesellschaft ist mehr und mehr geprägt durch eine zunehmende Kluft in den Bildungsverläufen von Jugendlichen und jungen Erwachsenen. Einerseits werden Bildungsangebote bereitwillig und erfolgreich genutzt, andererseits gibt es Bevölkerungsteile, bei denen sich Benachteiligungen eher kumulieren. Das bedeutet, dass in den letzten dreißig Jahren gerade die Anzahl von Fahrerlaubnisbewerbern aus bildungsferneren Schichten und aus zugewanderten Familien mit fehlenden oder nur geringen Deutschkenntnissen, also mit Migrationshintergrund, überdimensional gestiegen ist. Laut Statistischem Bundesamt wuchs der Bevölkerungsanteil mit Migrationshintergrund allein im vergangenen Jahr um 3,8 %. Insgesamt lebten demnach 16,5 Millionen Menschen, damit mehr als jeder fünfte Einwohner, mit ausländischer Abstammung in Deutschland.

Ein vergleichender Blick in andere Bildungsbereiche lässt schnell deutlich werden, dass auch hier keine 100-prozentigen Erfolgsquoten zu verzeichnen sind. Zahlen können dem Bildungsbericht der Bundesregierung 2014 (www.bildungsbericht.de) entnommen werden. Demnach liegt die Erfolgsquote im Schnitt aller Berufsausbildungsverhältnissen bei 73 %. Bei Ernährungsberufen sowie Ma-ler/Lackierern lediglich bei 56 bzw. 58 % (a.a.O., S. 112). In einigen Bundesländern verlässt dem Bericht zufolge jeder 10. Jugendliche die Schule ohne Hauptschulabschluss

(a.a.O., S. 92), die Studienabbrüche bei den Bachelorstudiengängen liegen bei 28 %, bei den universitären Ingenieursstudiengängen betragen sie etwa 36 % (a.a.O., S. 132). Mit diesem Vergleich soll verdeutlicht werden, dass in jedem Bildungsbereich, gleich welcher Art, eine gewisse Misserfolgsquote unvermeidbar ist. Zunächst völlig losgelöst von Überwachungsmechanismen und der Qualität der Ausbilder, die natürlich vorauszusetzen ist, jedoch nicht in immer weitere Höhen getrieben werden kann. Ein weiterer Erfolg ist dann mit vertretbarem Aufwand nicht mehr zu erreichen.

Die erste PISA-Studie vor über zehn Jahren zeigte, dass 20 % der SchülerInnen in Deutschland beim Lösen von Problemen nicht das Basisniveau erreichen. Dieses Ergebnis wurde 2012 erneut bestätigt. Spiegel online berichtet am 06.06.2012 : Lehrer klagen über Schüler, Arbeitgeber über Auszubildende, die weder richtig rechnen noch schreiben können. Pädagogische Bemühungen würden bei diesen Zielgruppen einfach ins Leere laufen.

Laut dem aktuellen Bildungsbericht der Bundesregierung 2014 liegt die ständig steigende Quote der Menschen mit Migrationshintergrund bei den 15- bis 20-jährigen auf einer Höhe von 28 %. Diese Tatsache stellt eine zusätzliche Herausforderung für das Qualitätsmanagement der Fahrerlaubnisausbildung dar. Dazu gehört auch eine Zunahme von Umschreibungen ausländischer Führerscheine, die auf die erhöhte Zuwanderungsrate (siehe 3. Absatz dieses Abschnitts) zurückzuführen ist. Eine Pflichtausbildung ist hierfür oft nicht vorgesehen. Der Gesetzgeber schreibt in vielen Fällen lediglich eine erfolgreich abgelegte Prüfung vor.

Die Rolle der Fahrschulen

Die Reduktion von Unfällen durch Fahranfänger lässt sich in keinem Fall in Richtung „Null“ bewegen. Hierzu gibt es weltweit genügend Studien mit entsprechenden Begründungen. Die Ausbildung zum „perfekten“ FahrerIn ist durch keine Fahrschule der Welt leistbar.

Ein Blick in die Statistik der Verkehrstoten im mehrfach genannten Zeitraum zeigt einen ganz beeindruckenden Rückgang. Neben der Steigerung von Sicherheitsstandards bei den Fahrzeugen, hat unbestritten gerade die Fahrlehrerschaft einen erheblichen Anteil an diesem beeindruckenden Ergebnis. Die in der Statistik erkennbaren Schwankungen jedenfalls liegen nicht an der qualitativ hochwertigen Arbeit der Fahrlehrerschaft.

Recherchen in Bezug auf die Ergebnisse der staatlichen Überwachung von Fahrschulen haben gezeigt, dass nur ein ganz geringer Teil von Fahrschulen bei den Überprüfungen auffällig geworden ist. Schließungen durch die Behörde aufgrund von Mängeln sind die absolute Ausnahme, auch schwere Mängel sind nur selten verzeichnet. Die vermerkten geringfügigen Mängel sind vielfach auf fehlende Unterschriften zurückzuführen. Das allerdings ist bei der Vielzahl an zu leistenden Unterschriften auch kaum verwunderlich. Zwischenzeitlich wurde erkannt, dass Unterschriften in vielen Fällen unnötig sind, so dass nach einer Entbürokratisierung der hierfür verantwortlichen gesetzlichen Bestimmungen kaum noch Gründe zu Beanstandungen vorliegen dürften.

Die Tatsache, dass die Durchfallquote trotz aller aufgezeigten problematischen Veränderungen im Ausbildungsumfeld stabil geblieben ist, muss als klarer Beleg dafür gewertet werden, dass in den letzten Jahrzehnten eine kontinuierliche Steigerung der Ausbildungsqualität stattgefunden hat. Diese gründet letztlich auf dem hohen Niveau des Ausbildungsstandes der Fahrlehrer, der durch Fort- und Weiterbildung beständig erhalten bleibt. Nicht zuletzt zeigen die Fahrlehrer eine enorme Anpassungsfähigkeit an die sich ständig verändernden Verhältnisse. Das, obwohl sich die wirtschaftliche Ertragslage der Fahrschulen in den letzten Jahren ständig verschlechtert hat. Während bei den Prüforganisationen stark auf eine kostendeckende Einnahmesituation durch Angleichung der Gebührenordnung geachtet wird, bleiben Fahrschulen als eigentliche Träger der Verkehrssicherheitsarbeit ganz bewusst dem freien und leider ruinösen Wettbewerb ausgesetzt. Die Hauptverantwortung für sicheren Straßenverkehr tragen die Fahrschulen. Der Prüfer bekommt lediglich das Ergebnis der Ausbildungsarbeit zur Begutachtung. Das allerdings erfordert ganz besondere Fähigkeiten, wie die nachfolgenden Ausführungen zeigen.

Die Rolle der Prüforganisationen

A) Theoretische Fahrerlaubnisprüfung

Mit großem Aufwand wurde die theoretische Fahrerlaubnisprüfung auf die sogenannte PC-Prüfung umgestellt. Mit erheblichen Kosten für den Bürger, jedoch ohne wissenschaftlich belegten Nutzen. Die „Erfinder“ sprachen u. a. von einer höheren Verkehrssicherheit. Dass zumindest dieses hehre Ziel nicht nachzuweisen ist, kann einer Veröffentlichung der TÜV/DEKRA arge tp 21 vom September 2009 entnommen werden. Für die weiteren Details zur PC-Prüfung wird auf unser separates Script zum Thema „e-Prüfprotokoll“ verwiesen.

B) Praktische Fahrerlaubnisprüfung

Für die meisten Bewerber ist die praktische Fahrerlaubnisprüfung der erste Leistungsnachweis in ihrem Leben, bei dem das konkrete Verhalten genau beobachtet wird. Es zählt nicht nur das Resultat einer theoretischen Aufgabenstellung, sondern es wird über die gesamte Prüfungsfahrt ein andauerndes, nahezu fehlerfreies Verhalten eingefordert. Während des Prüfungszeitraums muss der Prüfling manchmal in Bruchteilen von Sekunden eine Vielzahl von Entscheidungen treffen, die erst nach einer Automatisierung aufgrund von Häufigkeit und Erfahrung zur notwendigen fehlerfreien Routine werden. Vorher sind diese Vorgänge mit hoher psychischer Belastung verbunden, ins-

Alle Informationen in der Fahrlehrerpost werden unverlangt erteilt. Sie erfolgen unter Ausschluss einer Rechtspflicht zur Fortsetzung und Haftung.

besondere in einer Beobachtungssituation während der Prüfung. Oft war er mit derartigen Situationen während der Fahrschulausbildung noch nie konfrontiert. Eine falsche Reaktion kann dann sofort zu einem negativen Ergebnis führen. Keine Verkehrssituation ist völlig identisch, erfahrungsbasiertes Lernen, also Lernen aus vorangegangenen Fehlern, ist bei weitem nicht für alle Situationen möglich.

Die pädagogisch-psychologisch fundierte Einschätzung der Prüfperson gewinnt in solchen Situationen einen ganz erheblichen Stellenwert. Das Gütekriterium der Interpretationsobjektivität kann bei Fahrerlaubnisprüfungen, wie sie derzeit durchgeführt werden, so gut wie nie erreicht werden. Unterschiedliche Prüfer werden mit Sicherheit dieselbe Prüfungssituation jeweils unterschiedlich bewerten. Es mangelt an objektiven Messinstrumenten. Zudem unterliegt der Mensch „Prüfer" unterschiedlichen, täglichen Schwankungen und bringt individuelle persönliche Voraussetzungen mit. Das derzeit geplante elektronische Prüfprotokoll wird an diesem Zustand absolut nichts verändern.

- Welchen Anteil das Verhalten eines Prüfers am Prüfungsergebnis hat, soll anhand einiger weniger Beispiele verdeutlicht werden.
- Welches Auftreten, welche Stimmlage, welche Blicke, welche Mimik werden dem Prüfling angeboten?
- Welche Auswahl an Fragen und welche Wortwahl für die Fragestellung werden bei den sogenannten „Technikfragen / Sicherheitskontrolle" getroffen?
- Diese zu Beginn gestellten Fragen können bereits für erste Verunsicherungen sorgen.
- Auswahl und Formulierung der Grundfahraufgaben führt gelegentlich zu Unsicherheiten.
- Überzogene Anforderungen bei der Auswahl der Streckenführung
- und anderes mehr

Fahrerlaubnisprüfer sind auf hohem Niveau technisch ausgebildete Fachkräfte mit unbestrittener technischer Expertise.

In diesem Zusammenhang stellt sich dann aber ganz generell die Frage, ob die Mehrheit der Fahrerlaubnisprüfer in der Lage ist, adäquate kommunikative Verhaltensmuster zu entwickeln, um professionell auf einen unter Prüfungsstress stehenden und von Ängsten geplagten Bewerber einzugehen. Die bisher vom Verband der Technischen Überwachungsvereine (VdTÜV) nicht abschließend beantwortete Frage nach dem exakten Inhalt und der Dauer dieses Ausbildungsteils und dem Umfang dieser Thematik bei Fortbildungen lässt darauf schließen, dass bei einer dezidierten Antwort erhebliche Lücken offenbar werden könnten und man daher an einer entsprechenden Kommunikation wenig Interesse hat. Auch muss die Frage erlaubt sein, wie auf einen Prüfer von Seiten seiner Dienststelle reagiert wird, sollten seine Prüfergebnisse vom Schnitt der anderen Kollegen abweichen.

Die akkreditierten Prüforganisationen haben, jeweils in ihrem Bereich, unbestritten eine Monopolstellung. Die Qualität soll sowohl durch Audits der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), als auch durch interne Audits der Prüforganisationen gewährleistet werden. Auf interne Audits soll hier nicht weiter eingegangen werden. Hervorzuheben sind vielmehr die Audits durch die BAST. Laut Auskunft der BAST stehen jedoch für die bundesweit rund 1,5 – 1,7 Millionen Prüfungen lediglich fünf Auditoren zur Verfügung.

Allein durch diese Tatsache erübrigt sich jede weitere Betrachtung dieser Überwachung. Im Vergleich zur hohen Überwachungsdichte der Fahrschulen muss die Frage erlaubt sein, ob unter diesen Umständen tatsächlich von einer hohen Qualität der Überwachung ausgegangen werden kann. Letztlich verlässt man sich wohl mehr auf die internen Maßnahmen der Prüforganisationen.

Die Effektivität einer Eigenüberwachung soll an dieser Stelle ebenfalls nicht weiter kommentiert werden.

Dieses Schreiben hat der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer den Landesministerien sowie dem BMVI im Mai 2015 zugestellt. Da im Zuge der Reform des Fahrlehrergesetzes u. a. auch über die Änderung der Fahrschulüberwachung, wohl in Verbindung mit der entsprechenden Anpassung der Gebührenordnung, nachgedacht wird, war es uns wichtig klarzustellen, dass die Fahrlehrerschaft bundesweit, aber auch bezogen auf den europäischen Durchschnitt, gute Arbeit leistet. Wie in allen Berufen gibt es unter den Fahrlehrern sicher einige „schwarze Schafe", die aber keinesfalls den generellen Maßstab für massive Kontrollverschärfungen darstellen dürfen. Erste Ansätze in diese Richtung scheinen sich aber leider abzuzeichnen. Zudem stehen Sanktionen für „auffällige" Fahrlehrer im Raum, die durch kostenpflichtige Sonderfortbildungen „auf den rechten Weg" gebracht werden sollen.

Die Begründung mit höherer Ausbildungsqualität, einer gesteigerten Verkehrssicherheit und auch einer Verbesserung der Durchfallquoten lässt sich aber ganz offensichtlich nicht messbar darstellen. Es handelt sich somit um theoretische Annahmen, die im Vorfeld keinesfalls bewiesen sind. Ganz im Gegenteil.

Die zur Diskussion stehenden erweiterten Überwachungen werden bereits seit ca. zehn Jahren in vier Bundesländern, mit länderspezifischen Abwandlungen, durchgeführt. Es gibt also hinreichende Erfahrungen. Signifikant ist jedoch, dass die Nichtbestehensquoten sowohl bei Theorie- wie auch bei praktischen Prüfungen deutlich über

Alle Informationen in der Fahrlehrerpost werden unverlangt erteilt. Sie erfolgen unter Ausschluss einer Rechtspflicht zur Fortsetzung und Haftung.

den Quoten des restlichen Bundesgebiets liegen. Wo also bleiben messbaren Nachweise? Allein die Aussage von Wissenschaftlern und anderen Fachleuten, die Ausbildungsqualität und die Verkehrssicherheit steige dadurch, ist für solche Eingriffe eindeutig zu wenig. Ein Erfolg muss mess- und prüfbar und nicht nur mit Theorien hinterlegt sein.

Ob der auf breiter Front sich abzeichnende Fahrlehrermangel durch ständige Verschärfungen und erweiterte Kontrollen zu beheben bzw. abzuwenden sein wird, darf angesichts der real vorzufindenden Arbeitsbedingungen bei Fahrlehrern einerseits und dem Bedarf an Arbeitskräften in vielen Wirtschaftsbereichen mit besseren Bedingungen andererseits stark bezweifelt werden. Allerdings könnte damit die hohe Fluktuationsrate innerhalb der Branche zu erklären sein. Permanent ist von notwendiger Entbürokratisierung und Entlastung der Fahrlehrerschaft die Rede. Eine Verbindung zwischen dieser Aussage und den ständigen Versuchen, durch bestimmte Neuerungen, geänderten Überwachungen und möglichen Auflagen die Verkehrssicherheit angeblich zu erhöhen, ist für den Interessenverband Deutscher Fahrlehrer nur schwer zu finden. Selbst oder gerade dann, wenn sie nur auf einer wissenschaftlich-theoretischen Begründung basieren. Denn der geforderte messbare Nachweis konnte bisher nicht geliefert werden. Nicht nur in diesen Punkten sondern allgemein bei der Neuorientierung unserer gesetzlichen Grundlage sollten u. E. alle Fahrlehrerverbände an einem Strang ziehen, um unnötige Bürokratie abzuschaffen und keine neuen Hürden aufzubauen. Die Position des IDF in dieser Sache jedenfalls ist klar und eindeutig. Falls es Sie interessiert, wie Ihr Verband zu diesen Planungen steht, fragen Sie doch einfach konkret nach und bestehen Sie auf einer klaren Antwort. Mit der Weichenstellung in der anstehenden Reform wird die Fahrlehrerschaft wohl viele Jahre leben müssen. Wie diese Richtung aussehen soll, kann nur noch jetzt gestaltet werden. Nicht immer und für alle Situationen sind wissenschaftlich erarbeitete Ergebnisse sinnvoll. Sie können unterstützen, aber den Nutzen für die praktische Anwendung kann nur derjenige beurteilen, der täglich neben dem Fahrschüler sitzt und mit den Problemen der Ausbildung von Fahrschülern aus allen Bildungsschichten und Kulturkreisen zu einem sicheren und verantwortungsbewussten Kraftfahrer konfrontiert ist. Wissenschaftler können das nur in sehr eingeschränkter Form. Was für den Einzelnen wichtig und richtig ist, kann nur der ausbildende Fahrlehrer beurteilen. Nicht eine Überwachungsperson mit Handbuch auf dem Rücksitz. Schließlich gibt es dafür Fahrlehrer mit einer entsprechenden Ausbildung und einer staatlichen Berechtigung.

Robert Klein Wolfgang Hesser
Vorsitzende
Interessenverband
Deutscher Fahrlehrer e.V.

Weiter Seite 8

Wichtiges und Interessantes
für Fahrlehrer

idfl.de

Interessenverbände
Deutscher Fahrlehrer e.V. (IDF)

Durchgeführte und nicht bestandene Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis im Jahr 2010 nach Art der Prüfung

Durchgeführte und nicht bestandene Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis im Jahr 2010 nach Bundesländern und Art der Prüfung

Land	Theoretische Prüfungen	Theoretische Prüfungen Veränderung gegenüber 2009 in %	Nicht bestandene theoretische Prüfungen in %	Praktische Prüfungen	Praktische Prüfungen Veränderung gegenüber 2009 in %	Nicht bestandene praktische Prüfungen in %
Baden-Württemberg	241.618	-13,4	29,7	224.996	-10,4	22,1
Bayern	268.837	-16,7	27,5	269.397	-12,2	24,5
Berlin	59.040	+1,4	33,6	56.320	+3,3	33,6
Brandenburg	38.830	-13,4	36,9	37.271	-17,9	31,9
Bremen	11.494	-3,2	30,8	11.880	-1,0	32,5
Hamburg	29.056	+0,8	30,3	31.155	-0,3	39,7
Hessen	108.973	-6,3	23,7	104.454	-6,9	19,8
Mecklenburg-Vorpommern	27.820	-14,7	37,4	25.704	-18,5	31,2
Niedersachsen	159.366	-13,9	25,7	166.662	-7,4	23,1
Nordrhein-Westfalen	350.921	-8,0	26,8	352.198	-5,8	25,0
Rheinland-Pfalz	85.175	-8,3	27,6	82.233	-7,4	24,5
Saarland	19.047	-10,4	26,1	19.617	-8,5	27,6
Sachsen	63.698	-11,4	36,8	61.775	-18,2	34,4
Sachsen-Anhalt	37.940	-12,7	38,7	36.216	-18,6	37,2
Schleswig-Holstein	55.471	-11,5	26,1	57.368	-5,7	23,3
Thüringen	36.545	-18,2	36,2	35.394	-19,7	33,6
Insgesamt	1.593.831	-11,4	28,7	1.572.640	-9,3	25,7

Quelle: Statistik Kraftfahrtbundesamt

Durchgeführte und nicht bestandene Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis im Jahr 2011 nach Art der Prüfung

Durchgeführte und nicht bestandene Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis im Jahr 2011 nach Bundesländern und Art der Prüfung

Land	Theoretische Prüfungen	Theoretische Prüfungen Veränderung gegenüber 2010 in %	Nicht bestandene theoretische Prüfungen in %	Praktische Prüfungen	Praktische Prüfungen Veränderung gegenüber 2010 in %	Nicht bestandene praktische Prüfungen in %
Baden-Württemberg	242.582	+0,4	30,5	221.776	-1,4	22,5
Bayern	266.999	-0,7	27,8	265.143	-1,6	24,5
Berlin	58.563	-0,8	35,4	54.830	-2,6	34,2
Brandenburg	36.875	-5,0	37,9	35.202	-5,6	31,8
Bremen	11.865	+3,2	31,8	12.043	+1,4	33,8
Hamburg	29.413	+1,2	30,3	32.377	+3,9	40,7
Hessen	109.288	+0,3	23,9	105.427	+0,9	20,4
Mecklenburg-Vorpommern	26.344	-5,3	39,5	24.115	-6,2	31,5
Niedersachsen	162.087	+1,7	25,8	169.445	+1,7	24,0
Nordrhein-Westfalen	355.034	+1,2	27,2	360.917	+2,5	25,9
Rheinland-Pfalz	85.254	+0,1	28,1	84.344	+2,6	25,7
Saarland	19.441	+2,1	27,0	19.761	+0,7	29,9
Sachsen	61.248	-3,8	37,6	57.739	-6,5	35,3
Sachsen-Anhalt	35.958	-5,2	40,0	33.995	-6,1	36,8
Schleswig-Holstein	55.823	+0,6	26,7	57.830	+0,8	23,6
Thüringen	34.587	-5,4	38,3	32.494	-8,2	34,1
Insgesamt	1.591.361	-0,2	29,3	1.567.438	-0,3	26,2

Quelle: Statistik Kraftfahrtbundesamt

Durchgeführte und nicht bestandene Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis im Jahr 2012 nach Art der Prüfung

Hinweis: Die Statistik betrachtet die Anzahl der durchgeführten Prüfungen, nicht die Anzahl der geprüften Personen.

Durchgeführte und nicht bestandene Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis im Jahr 2012 nach Bundesländern und Art der Prüfung

Land	Theoretische Prüfungen	Theoretische Prüfungen Veränderung gegenüber 2011 in %	Nicht bestandene theoretische Prüfungen in %	Praktische Prüfungen	Praktische Prüfungen Veränderung gegenüber 2011 in %	Nicht bestandene praktische Prüfungen in %
Baden-Württemberg	237.782	-2,0	30,1	215.727	-2,7	22,3
Bayern	271.225	+1,6	27,2	268.583	+1,3	24,3
Berlin	57.881	-1,2	35,2	53.184	-3,0	33,8
Brandenburg	35.524	-3,7	37,5	33.803	-4,0	31,1
Bremen	11.354	-4,3	30,2	12.276	+1,9	35,4
Hamburg	28.886	-1,8	30,2	31.823	-1,7	39,3
Hessen	106.265	-2,8	23,6	102.379	-2,9	20,6
Mecklenburg-Vorpommern	24.970	-5,2	37,7	22.922	-4,9	31,6
Niedersachsen	159.655	-1,5	26,2	165.977	-2,0	24,6
Nordrhein-Westfalen	347.163	-2,2	27,3	346.668	-3,9	25,9
Rheinland-Pfalz	82.761	-2,9	27,7	80.820	-4,2	25,0
Saarland	18.325	-5,7	26,6	19.162	-3,0	30,7
Sachsen	59.627	-2,6	37,6	55.060	-4,6	33,9
Sachsen-Anhalt	33.749	-6,1	39,1	31.440	-7,5	35,5
Schleswig-Holstein	54.633	-2,1	25,9	55.652	-3,8	22,8
Thüringen	33.180	-4,1	36,9	31.149	-4,1	33,2
Insgesamt	1.562.980	-1,8	28,9	1.526.625	-2,6	26,0

Quelle: Statistik Kraftfahrtbundesamt

Durchgeführte und nicht bestandene Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis im Jahr 2013 nach Art der Prüfung

Hinweis: Die Statistik betrachtet die Anzahl der durchgeführten Prüfungen, nicht die Anzahl der geprüften Personen.

Durchgeführte und nicht bestandene Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis im Jahr 2013 nach Bundesländern und Art der Prüfung

Land	Theoretische Prüfungen	Theoretische Prüfungen Veränderung gegenüber 2012 in %	Nicht bestandene theoretische Prüfungen in %	Praktische Prüfungen	Praktische Prüfungen Veränderung gegenüber 2012 in %	Nicht bestandene praktische Prüfungen in %
Baden-Württemberg	221.213	-7,0	30,0	211.901	-1,8	22,4
Bayern	249.420	-8,0	27,8	258.097	-3,9	24,9
Berlin	56.390	-2,6	35,0	52.577	-1,1	33,7
Brandenburg	33.442	-5,9	37,5	33.468	-1,0	30,8
Bremen	11.090	-2,3	30,2	11.946	-2,7	35,2
Hamburg	28.381	-1,7	30,5	31.847	+0,1	40,2
Hessen	95.209	-10,4	23,6	96.317	-5,9	22,1
Mecklenburg-Vorpommern	24.802	-0,7	37,8	23.486	+2,5	32,1
Niedersachsen	151.257	-5,3	26,1	163.407	-1,5	25,5
Nordrhein-Westfalen	329.340	-5,1	27,2	344.408	-0,7	26,4
Rheinland-Pfalz	76.816	-7,2	27,3	78.765	-2,5	24,8
Saarland	17.422	-4,9	27,1	18.985	-0,9	32,5
Sachsen	59.508	-0,2	37,7	54.717	-0,6	31,5
Sachsen-Anhalt	34.718	+2,9	39,5	32.363	+2,9	35,0
Schleswig-Holstein	50.504	-7,6	25,6	54.174	-2,7	22,6
Thüringen	34.562	+4,2	37,5	32.185	+3,3	32,6
Insgesamt	1.474.074	-5,7	29,1	1.498.643	-1,8	26,4

Quelle: Statistik Kraftfahrtbundesamt

Durchgeführte und nicht bestandene Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis im Jahr 2014 nach Art der Prüfung

Hinweis: Die Statistik betrachtet die Anzahl der durchgeführten Prüfungen, nicht die Anzahl der geprüften Personen.

Durchgeführte und nicht bestandene Prüfungen zur Erlangung einer allgemeinen Fahrerlaubnis im Jahr 2014 nach Bundesländern und Art der Prüfung

Land	Theoretische Prüfungen	Theoretische Prüfungen Veränderung gegenüber 2013 in %	Nicht bestandene theoretische Prüfungen in %	Praktische Prüfungen	Praktische Prüfungen Veränderung gegenüber 2013 in %	Nicht bestandene praktische Prüfungen in %
Baden-Württemberg	233.710	+5,6	33,1	209.998	-0,9	22,0
Bayern	264.126	+5,9	30,9	258.015	-0	24,5
Berlin	58.041	+2,9	38,6	52.197	-0,7	33,4
Brandenburg	34.855	+4,2	40,4	32.898	-1,7	30,5
Bremen	11.606	+4,7	33,0	11.983	+0,3	35,9
Hamburg	29.554	+4,1	34,2	31.689	-0,5	40,4
Hessen	105.750	+11,1	26,6	102.499	+6,4	22,1
Mecklenburg-Vorpommern	26.758	+7,9	41,8	23.893	+1,7	31,6
Niedersachsen	159.496	+5,4	29,5	164.561	+0,7	24,8
Nordrhein-Westfalen	346.872	+5,3	30,4	341.559	-0,8	26,2
Rheinland-Pfalz	80.808	+5,2	30,6	77.118	-2,1	24,1
Saarland	18.282	+4,9	29,8	18.933	-0,3	32,0
Sachsen	65.339	+9,8	41,7	55.238	+1,0	31,0
Sachsen-Anhalt	37.896	+9,2	42,5	33.384	+3,2	34,4
Schleswig-Holstein	52.985	+4,9	27,8	53.888	-0,5	21,9
Thüringen	36.716	+6,2	40,2	33.761	+4,9	32,6
Insgesamt	1.562.794	+6,0	32,3	1.501.614	+0,2	26,0

Quelle: Statistik Kraftfahrtbundesamt

ANZEIGE

Kollege Du kannst uns mal **deine Bewerbung schicken!**

Wir suchen eine nette, freundliche, zuverlassige **Fahrlehrerin** / einen **Fahrlehrer** (egal welcher Klasse) mit viel Elan und gepflegtem Erscheinungsbild.

Auch sind wir bestens auf die Ausbildung von Fahrlehreranwärtern vorbereitet und sind auf der Suche nach einem **Praktikanten**.

Wir bieten:
- einen sicheren Arbeitsplatz
- Aufstiegsmöglichkeiten
- Möglichkeit auf Kauf von Anteilen der Fahrschule
- interessante bzw. leistungsbezogene Bezahlung
- freundliches, lockeres Arbeitsklima, freie Arbeitszeiteinteilung
- elektronische Tagesnachweise und Terminkalender
- moderne Fahrzeugflotte und einen modernen Unterrichtsraum

Haben wir dein Interesse geweckt?
Dann bewirb dich jetzt unter

Fahrschule Kilic in Achern
Fautenbacher Str. 22
77855 – Achern

oder ruf uns einfach an
Tel: 0176 – 7979 2424

SRK Fahrlehrer-Fortbildung Seminarangebot

Seminarart	Dauer	Ort	Seminartermin	Kosten in Euro
Fahrlehrer-Fortb. § 33a Abs. 1 FahrlG, Pflichtfortbildung für alle	3 Tage	Günzburg	08.10. - 10.10.15	190
		Ludwigsburg	22.10. - 24.10.15	200
		Günzburg	05.11. - 07.11.15	190
		Günzburg	12.11. - 14.11.15	190
		Cham	12.11. - 14.11.15	200
		Buchen	19.11. - 21.11.15	200
		Darmstadt	26.11. - 28.11.15	200
		Regensburg	26.11. - 28.11.15	200
Gerne können Sie auf Anfrage auch ein 1- oder 2-tägiges Seminar buchen. Achtung: Falls Sie die Fortbildung nicht an drei aufeinander folgenden Tagen besuchen, müssen Sie für die Pflichtfortbildung vier Tage nachweisen!				
Seminarleiter-Fortb. § 33a Abs. 2 FahrlG ASF	1 Tag	Günzburg	31.10.15	100
		Günzburg	21.11.15	100
Seminarleiter-Fortb. § 33a Abs. 2 FahrlG FeS	1 Tag	Günzburg	30.10.15	100
		Günzburg	20.11.15	100
Übergangsregelung nach §49 Abs. 17 FahrlG zum Erwerb der Seminarerlaubnis "FES"	3 Tage	Günzburg	15.10. - 17.10.15	300
BWL-Lehrgang § 11 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrlG	70 Stunden	Günzburg	23.11. - 28.11.15	800
Ausbildungsfahrlehrer	3 Tage	Günzburg	24.09. - 26.09.15	400
Seminarleitererl. § 31 FahrlG Grundkurs	4 Tage	Günzburg	auf Anfrage	
Programmkurs Aufbauseminar für Führerscheinneulinge	4 Tage	Günzburg	auf Anfrage	

Die Seminargebühr ist mehrwertsteuerfrei lt. Umsatzsteuergesetz § 4 Nr. 21

Unsere Seminare gelten in allen Bundesländern. Weitere Termine auf Anfrage

Noch aktueller im Internet: www.fahrlehrerweiterbildung.de

SRK Seminare Robert Klein | Stadtberg 32 | 89312 Günzburg | Telefon: 08221-31905

DASHCAMS IN DEUTSCHLAND: NEUES URTEIL 2015

Auch in Deutschland verbreitet sich immer mehr ein Trend, der schwerpunktmäßig in Russland seinen Ausgangspunkt hatte: eine Dashcam im Fahrzeug, die das Verkehrsgeschehen aufzeichnen und im Falle eines Unfalls Beweismaterial liefern soll.

Damit handelt es sich um einen datenschutzrechtlich relevanten Vorgang, der mittlerweile eine ganze Reihe von Gerichtsurteilen verursacht hat. Die zentrale Frage: Darf man in Deutschland aus dem Fahrzeug heraus den Verkehr filmen?

Das Verwaltungsgericht Ansbach ist zum Beispiel der Auffassung, dass das Filmen des Verkehrsgeschehens mit Hilfe einer solchen Kamera unzulässig ist. Weil durch die Aufnahmen andere Verkehrsteilnehmer identifiziert werden können, sei damit ein erheblicher Eingriff in das allgemeine Persönlichkeitsrecht und in das Recht auf informationelle Selbstbestimmung (Art. 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 GG) der Betroffenen. Dies müsse als Verstoß gegen § 6b des Bundesdatenschutzgesetzes gewertet werden und sei daher unzulässig (vgl. Verwaltungsgericht Ansbach, Urteil vom 12.08.2014, Az. AN 4 K 13.01634).

Zu einer deutlich anderen Einschätzung kam das Amtsgericht Nienburg in einer Entscheidung vom Januar 2015: Aufnahmen einer Dashcam seien in einem Strafprozess durchaus verwertbar, sofern sie zum Beispiel von einem Geschädigten hergestellt wurden, um eine Straftat des Betroffenen zu dokumentieren.

In diesem Fall müsse zwischen dem Interesse des Geschädigten an der Aufzeichnung einer Situation um Beweise zu sichern und dem Interesse des Angeklagten an der Unverletzlichkeit seines Rechts auf informationelle Selbstbestimmung sorgfältig abgewogen werden.

Foto: (c) fotohansel - fotolia.de

Das Gericht war der Meinung, dass der Eingriff in das allgemeine Persönlichkeitsrecht des Betroffenen gering sei, wenn es sich lediglich um eine kurze Aufzeichnung des Fahrzeugs handelt, die den Anlass rekonstruierbar macht.

Kein Freibrief für den Einsatz von Dashcams

Das Interesse an einer effektiven Strafverfolgung sei in diesem Fall gewichtiger. Nach Auffassung des Amtsgerichts dürfe die Angst vor einer allgegenwärtigen Datenerhebung und einem Staat, der alles überwacht nicht dazu führen, dass dem Bürger sachdienliche technische Hilfsmittel zur effektiven Rechtsverfolgung und -verteidigung ohne Wenn und Aber vorenthalten werden.

Im vorliegenden Fall war auch der engere Bereich der persönlichen Lebensführung des Angeklagten nicht durch die Aufnahmen betroffen. Außerdem wurde hervorgehoben, dass der Geschädigte seine Kamera erst aktivierte, als das hinter ihm fahrende Fahrzeug dicht auffuhr. Er schaltete das Gerät auch wieder ab, als beide Fahrzeuge standen. Somit sind die Aufnahmen nicht willkürlich sondern aus einem konkreten Anlass heraus entstanden.

Einen Freibrief für den Einsatz von Dashcams stellt dieses Urteil jedoch nicht dar. Es kommt auch immer auf den Einzelfall an, ob die Aufzeichnungen mit diesen Geräten in einem Strafverfahren verwertet werden dürfen.

Inwieweit sich diese grundsätzlich sehr erfreuliche gerichtliche Entscheidung auf das Strafrecht, bzw. auf das Zivil- und Verwaltungsrecht zukünftig auswirkt, wird sich zeigen.

Amtsgericht Nienburg
Urteil vom 20.01.2015
Az. 4 Ds 520 Js 39473/14 (155/14).

KURZ GEMELDET

Dienstleistungsentgelt, nicht Anmeldegebühr!

Im § 19 FahrlG ist unter anderem festgelegt, dass jede Fahrschule per Aushang und in der Werbung außerhalb der Geschäftsräume die Entgelte pauschaliert für die allgemeinen Aufwendungen des Fahrschulbetriebs inklusive des Theorieunterrichts und für die Vorstellung zur Prüfung anzugeben hat.

Ein Fahrschulinhaber veröffentlichte sein Dienstleistungsentgelt nun unter dem Begriff „Anmeldegebühr" und nicht unter dem Begriff „Grundgebühr". Dafür wurde er von einem klagebefugten Verein erfolgreich verklagt.

Dieser Verein monierte, dass der Begriff „Gebühr" irreführend sei, weil damit nicht deutlich werde, dass eine eigene Leistung des Fahrschulinhabers vergütet werde. Mit „Gebühr" verbinde der Verbraucher ein Entgelt für die Dienstleistung einer öffentlichen Stelle, das in seiner Höhe nicht verhandelbar sei.

Das Gericht gab der Klage des Vereins statt. Der Fahrschulinhaber wurde verpflichtet, zukünftig seinen Aushang an § 19 zu orientieren und trug die Kosten des Verfahrens.

Erneute Erteilung einer Fahrerlaubnis

Wurde einem Betroffenen die Fahrerlaubnis aufgrund von mangelnder körperlicher oder geistiger Eignung zum Beispiel infolge eines Unfalls aberkannt, so kann er jederzeit einen Antrag auf Wiedererteilung stellen.

Bestehen weiterhin Bedenken gegen die körperliche oder geistige Eignung des Fahrerlaubnisbewerbers, müssen die verkehrsrelevanten Fähigkeiten durch einen entsprechenden Facharzt, der zugleich über eine verkehrsmedizinische Qualifikation verfügen muss, bzw. durch einen Arzt einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, der die Anforderungen nach Anlage 14 der Fahrerlaubnisverordnung erfüllt, abgeklärt werden.

Im Regelfall steht es nicht im Ermessen der Fahrerlaubnisbehörde, anstelle des ärztlichen Gutachtens eine Fahrprobe als ausreichend zu erachten.

OVG Saarlouis, AZ 1 A 289/14

Alkoholisiertes Fahren wirkt sich auf Kfz-Versicherung aus

Wer alkoholisiert am Steuer sitzt und dann noch in einen Unfall verwickelt wird, wird nicht nur rechtlich belangt, sondern bekommt auch mit seiner Kfz-Haftpflichtversicherung Ärger. Ein Autofahrer verursachte mit 0,93 Promille einen Unfall mit Sachschaden. Nachdem die Versicherungsbedingungen seiner Vollkaskoversicherung unter anderem Schadensübernahmen bei grobfahrlässigem Verhalten nach Genuss alkoholischer Getränke ausschlossen, wollte die Versicherung nicht zahlen. Der Versicherte beharrte jedoch auf die Erstattung von zwei Dritteln seines Schadens am PKW.

Da bei dem Schadensverursacher jedoch keine absolute Fahruntüchtigkeit vorlag, lehnte das Oberlandesgericht (OLG) Saarbrücken eine 100%ige Kürzung der Erstattung ab und schlug vor, den Ersatz des Kaskoschadens um 75% zu kürzen.

Fahren unter Alkoholeinfluss kann also schnell zu empfindlichen Leistungsminderungen der Versicherung führen.

OLG Saarbrücken, AZ 4 U 165/13

ANZEIGE

Trainerlehrgang „Kombi"
Ausbilderberechtigung

Gabelstaplertrainer nach BGV D 27 /BGG 925
Kranführertrainer nach BGV D 6 (flurgesteuerte Krane)
Trainer-Hubarbeitsbühnen BGG 966 | Dauer: 6 Tage

09.11. - 14.11.2015: Hubarbeitsbühnen, Kranführertrainer, Gabelstaplertrainer

Ausbildungspreis: 1978,00 Euro + gesetzl. MwSt. incl. 5 Übernachtungen mit Frühstück, Mittagessen, Tischgetränke, Lehrunterlagen, Zugang zum KTS Schulungsportal
bei KTS GmbH in 88422 Bad Buchau, Prof.-Dr.-Karl-Berner-Str. 11
(Geschäftsf. Eveline Fürst, Handelsregister AG Ulm HRB 650410 – R), ein vom Hauptverband der Berufsgenossenschaften geprüftes und nach DIN EN ISO 9001: 2008 zertifiziertes Haus.

Kontakt: 08221 - 3 19 05

FAHRLEHRER GRUNDSÄTZLICH NICHT FÜHRER DES KFZ IM SINNE DER VORSCHRIFTEN DER STVO

Oberlandesgericht Stuttgart hob Urteil des Amtsgerichts Rottenburg am Neckar auf

Oberlandesgericht Stuttgart: Ein Fahrlehrer, der als Beifahrer während einer Ausbildungsfahrt einen Fahrschüler begleitet, ist, wenn nicht weitere Umstände hinzutreten, nicht Führer des Kraftfahrzeugs i.S. von § 49 Abs. 1 Nr. 2 StVO, § 2 Abs. 2 StVO.

Mit dieser Entscheidung hob das Oberlandesgericht ein Urteil des Amtsgerichts Rottenburg am Neckar auf, das den betroffenen Fahrlehrer wegen einer fahrlässig begangenen Ordnungswidrigkeit des „Nichtbeachtens des Rechtsfahrgebots mit Verursachung eines Unfalls“ zu der Geldbuße von 100 Euro verurteilt hatte.

Was war geschehen?

Am 2. Januar 2013 gegen 14:25 Uhr war der Betroffene mit einem Pkw VW auf einer Kreisstraße unterwegs. Er befand sich als Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz. Lenkerin des Fahrzeugs war eine Fahrschülerin. Für die Fahrschülerin war es die dritte, vierte oder fünfte Fahrstunde. Das Fahrschulauto fuhr während der Fahrt teilweise sehr weit rechts, teilweise weit in der Fahrbahnmitte. Nach zwei scharfen Rechtskurven kam dem Fahrschulauto ein Pkw BMW entgegen. Das Fahrschulauto fuhr zu diesem Zeitpunkt mit einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h, der BMW mit einer Geschwindigkeit von ca. 50 bis 60 km/h. Es kam zwischen beiden Fahrzeugen zu einem Streifvorgang, bei dem der linke Außenspiegel des Fahrschulwagens abgebrochen und der linke Außenspiegel des Pkw BMW stark verkratzt wurde. Die Fahrbahn im Bereich der Unfallörtlichkeit ist inklusive der halben Breite der Randstreifenmarkierung 4,43 m breit. Außerhalb der Randstreifenmarkierung befindet sich dann jeweils noch ein 15 - 20 cm breiter asphaltierter Straßenteil. Die Fahrzeugbreite des PKW BMW beträgt inklusive Außenspiegel 2,16 m. Die Fahrzeugbreite des Fahrschulautos inklusive Außenspiegel beträgt 2,14 m. Unfallursächlich war, dass beide Unfallbeteiligten nicht äußerst rechts gefahren sind. Das Fahrschulfahrzeug des Betroffenen befand sich zur Unfallzeit mindestens 7,5 cm auf der Gegenfahrbahn. Da der Betroffene als Fahrlehrer diese Strecke des Öfteren fährt und sich bewusst ist, dass die Fahrbahn dort sehr schmal ist, hätte er ohne weiteres erkennen können, dass an dieser Stelle möglichst weit rechts zu fahren ist, erforderlichenfalls unter Inanspruchnahme der Fläche außerhalb der Fahrbahnbegrenzungslinie.

RA Dietrich Jaser

Das Oberlandesgericht hob das Urteil des Amtsgerichts aus folgenden Gründen auf: Der festgestellte Sachverhalt trägt eine Verurteilung nach § 49 Abs. 1 Nr. 2, § 2 Abs. 2 StVO wegen fahrlässigen Nichtbeachtens des Rechtsfahrgebots mit Verursachung eines Unfalls nicht. Der Betroffene hat nach den Feststellungen nicht selbst das Fahrzeug geführt, sondern war als Fahrlehrer im Rahmen einer Ausbildungsfahrt seiner Fahrschülerin auf dem Beifahrersitz im Fahrzeug zugegen, als sich das Unfallgeschehen ereignete. Das Amtsgericht hat die Verantwortlichkeit des Betroffenen wohl - ohne dies ausdrücklich darzulegen oder weiter zu problematisieren - auf § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG gestützt. Dies erachtete das Oberlandesgericht als rechtsfehlerhaft.

Eine Ordnungswidrigkeit nach dieser Bußgeldvorschrift kann nur der Führer eines Fahrzeugs begehen. Die Pflicht zur Einhaltung der Fahrvorschriften des § 2 StVO insbesondere zur Erfüllung des Rechtsfahrgebots nach § 2 Abs. 2 StVO trifft (nur) den Fahrzeugführer. Darauf deutet schon der Wortlaut von § 2 Abs. 2 StVO („Es ist möglichst weit rechts zu fahren“). Ein Fahrlehrer, der in der konkreten Situation nicht in die Ausbildungsfahrt eingreift, ist nach allgemeinen Kriterien kein Führer des Kraftfahrzeugs. Führer eines Kraftfahrzeugs ist, wer es unter bestimmungsgemäßer Anwendung seiner Antriebskräfte unter eigener Allein- oder Mitverantwortung in Bewegung setzt oder unter Handhabung seiner technischen Vorrichtung während der Fahrbewegung durch den öffentlichen Verkehrsraum ganz oder wenigstens zum Teil lenkt. Er muss dabei sich selbst aller oder wenigstens eines Teiles der wesentlichen Einrichtungen des Fahrzeugs bedienen, die für seine Fortbewegung bestimmt sind. Zwar können sich auch mehrere Personen die Bedienung der notwendigen Funktionen teilen und dann beide als Fahrzeugführer anzusehen sein. Wer dagegen nicht einmal einen Teil der wesentlichen Einrichtung des Fahrzeugs bedient, führt dieses im maßgeblichen Zeitpunkt nicht. Ein Fahrlehrer erfüllt die genannten Voraussetzungen nicht, solange er nicht vom Beifahrersitz aus in die Lenk- oder Antriebsvorgänge eingreift. Auch der beherrschende

Einfluss des Fahrlehrers auf die Fahrt, etwa durch sein Weisungsrecht gegenüber dem Fahrschüler, lässt ihn nicht zum Fahrzeugführer werden.

Auch die Regelung des § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG (Fahrlehrer gilt als KFZ-Führer bei Ausbildungsfahrten) führt nicht dazu, dass der Fahrlehrer, ohne dass weitere Umstände hinzutreten, als Führer des Fahrzeugs im Sinne von § 49 Abs. 1 Nr. 2, § 2 Abs. 2 StVO anzusehen ist. Die o. g. Argumente haben auch Geltung für andere Ordnungswidrigkeiten, die das Führen eines Fahrzeugs verlangen. Die gesetzliche Fiktion in § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG soll nur eine partielle Verlagerung der Verantwortung auf den Fahrlehrer – nämlich beschränkt auf § 18 StVG (zivilrechtliche Haftung) und § 21 StVG (Fahren ohne Fahrerlaubnis) – bewirken. Somit gilt die Fiktion für § 49 Abs. 1 Nr. 2, § 2 Abs. 2 StVO nicht.

Ganz ungeschoren kam der Fahrlehrer dennoch nicht davon, denn das Oberlandesgericht verurteilte den Betroffenen wegen einer ordnungswidrigen Schädigung eines Anderen (§ 49 Abs. 1 Nr. 1, § 1 Abs. 2 StVO) zu einem Bußgeld von 35 Euro.

Die Gründe:
Der Betroffene war als Fahrlehrer, der die Ausbildungsfahrt seiner Fahrschülerin auf dem Beifahrersitz begleitete, **Verkehrsteilnehmer** i. S. v. § 1 Abs. 2 StVO. Verkehrsteilnehmer ist, wer öffentliche Wege im Rahmen des Gemeingebrauchs benutzt. Die Verkehrsteilnahme setzt ein verkehrserhebliches Verhalten voraus. Dies erfordert ein Handeln oder pflichtwidriges Unterlassen, das unmittelbar auf einen Verkehrsvorgang einwirkt. Verkehrsbezogen ist dabei ein Verhalten, wenn es sich schon oder noch wenigstens teilweise im öffentlichen Verkehrsraum abspielt. Der Mitfahrer wird zum Verkehrsteilnehmer, wenn er in den Ablauf eines Verkehrsvorgangs eingreift.

Kein Verkehrsteilnehmer ist, wer sich zwar auf öffentlichem Gelände aufhält, aber das Verkehrsgeschehen nicht beeinflusst. Der Begriff des Verkehrsteilnehmers ist weiter als der des Fahrzeugführers, das Führen eines Fahrzeugs ist gegenüber der **Teilnahme** am Straßenverkehr i. S. d. § 1 StVO als Spezialfall der engere Begriff. Die den Verkehrsteilnehmer kennzeichnende Einwirkung auf das Verkehrsgeschehen muss nicht notwendig ein tätiges Handeln, sondern kann auch ein Unterlassen sein, wenn dadurch eine Rechtspflicht zum Tätigwerden verletzt wird. Der Fahrlehrer ist nach diesen Kriterien während einer Ausbildungs- oder Prüfungsfahrt Verkehrsteilnehmer.

Nach § 2 Abs. 15 Satz 1 StVG darf derjenige, der zur Ausbildung, zur Ablegung der Prüfung oder zur Begutachtung der Eignung oder Befähigung ein Kraftfahrzeug auf öffentlichen Straßen führt, dieses nur tun, wenn er dabei von einem Fahrlehrer im Sinne des Fahrlehrergesetzes begleitet wird. § 6 StVZO, der allerdings durch die Neureglung des Fahrerlaubnisrechts schon seit 1. Januar 1999 außer Kraft getreten ist, benannte die Verantwortlichkeit eines Fahrlehrers für die Ausbildungsfahrt noch ausdrücklich („Wer die Fahrerlaubnis noch nicht erhalten hat, darf fahrerlaubnispflichtige Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Straßen führen, wenn er von einem Fahrlehrer (Inhaber der Ausbildungserlaubnis), der hierbei für die Führung des Fahrzeugs verantwortlich ist, beaufsichtigt wird"). An dieser Verantwortlichkeit des Fahrlehrers wollte der Gesetzgeber nichts ändern, er sieht diese Verantwortung weiterhin und setzt sie voraus. Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 FahrlG darf ein Fahrlehrer täglich nur solange praktischen Fahrunterricht erteilten, wie er in der Lage ist, die Verantwortung für die Ausbildungsfahrt zu übernehmen. Gerade damit der Fahrlehrer dieser Verantwortung für die Ausbildungsfahrt auch genügen kann, hat das Fahrschulauto nach § 5 Abs. 2 DVFahrlG eine technische Ausstattung in Form von zusätzlichen Gas- und Bremspedalen zu enthalten, um so dem Fahrlehrer die Möglichkeit zum Eingreifen zu eröffnen. Selbst wenn er davon keinen Gebrauch macht, hat er stets die Möglichkeit und Pflicht, zumindest durch Worte Einfluss auf das Fahrgeschehen zu nehmen.

Gerade auch die in ständiger Rechtsprechung betonte zivilrechtliche Verantwortung mit hohen Sorgfaltspflichten rechtfertigt es, den Fahrlehrer als Verkehrsteilnehmer anzusehen. Er hat den Fahrschüler ständig zu verkehrsgerechtem Verhalten anzuhalten und entsprechend ununterbrochen zu beaufsichtigen. Er ist sowohl Dritten als auch gegenüber dem Fahrschüler dafür verantwortlich, dass Unfälle möglichst vermieden werden; an die Erfüllung dieser Pflichten ist zivilrechtlich ein strenger Maßstab anzulegen.

Diese Pflichten unterscheiden den Fahrlehrer vom Beifahrer beim begleiteten Fahren ab 17 Jahren (§ 48a FeV), der nicht als Verkehrsteilnehmer angesehen wird, wenn er nicht konkret aktiv Einfluss auf das Fahrverhalten nimmt. Diese begleitende Person sollte ausdrücklich „keine besonderen Aufgaben, insbesondere keine Ausbildungsfunktion" bekommen.

Nach den Feststellungen des Amtsgerichts hat der Betroffene in der konkreten Situation seine aus der Verantwortlichkeit für die Ausbildungsfahrt herrührende Verpflichtung zum Verhindern einer Schädigung eines anderen Verkehrsteilnehmers nach § 1 Abs. 2 StVO fahrlässig verletzt. Zumindest durch Unterlassen eines ihm möglichen und zumutbaren Eingreifens zum Verhindern der Unfalls hat er fahrlässig die Schädigung eines anderen (mit)verursacht.

Die Feststellungen des Amtsgerichts belegen in einer Gesamtschau angesichts der bestehenden hohen Sorgfaltspflichten den Fahrlässigkeitsvorwurf noch ausreichend. Der Betroffene hätte die Möglichkeit gehabt, entweder durch rechtzeitiges Einwirken auf die Fahrschülerin oder durch eigenständigen Eingriff mittels der zusätzlichen Bremspedale deren Fahrverhalten schon im Vorfeld des Streifvorgangs zu

beeinflussen und so eine noch deutlich reduziertere Geschwindigkeit und somit ein vorsichtiges Herantasten und Passieren der ihm bekannten Engstelle zu bewirken.

Das Rechtsfahrgebot des § 2 Abs. 2 StVO, für dessen Einhaltung durch die Fahrschülerin der Betroffene auf Grund seiner Garantenstellung zu sorgen hatte, ist, wie schon der Wortlaut („möglichst weit rechts") erkennen lässt, nicht starr. Was „möglichst weit rechts" ist, hängt von der Örtlichkeit, der Fahrbahnart und -beschaffenheit, der Fahrgeschwindigkeit, den Sichtverhältnissen, dem Gegenverkehr und anderen Umständen ab. An Kuppen oder in Kurven oder wenn sonst die Strecke unübersichtlich ist, muss der Fahrer die äußerste rechte Fahrbahnseite einhalten, weil die Gefahr besteht, dass die Unübersichtlichkeit der Strecke ein rechtzeitiges Ausweichen nach rechts vor einem plötzlich auftauchenden Hindernis nicht mehr zulässt. Unter Umständen sind bei einer Fallgestaltung wie der vorliegenden die einander entgegenkommenden Verkehrsteilnehmer gemäß § 3 Abs. 1 Satz 5 StVO zum Fahren auf „halbe Sicht" verpflichtet. Hier war die Straße derart eng, dass ein zügiger Begegnungsverkehr unter Kraftfahrzeugen von normaler Breite gar nicht mehr möglich war, so dass schon daher mit sehr niedriger Geschwindigkeit und stets bremsbereit zu fahren war. Der Betroffene musste als Kenner der Verhältnisse zudem davon ausgehen, dass ihm Fahrzeuge entgegenkommen konnten.

Für eine fahrlässige begangene Ordnungswidrigkeit nach § 49 Abs. 1 Nr. 1, § 1 Abs. 2 StVO sieht die Bußgeldkatalogverordnung bei Schädigung eines anderen eine Regelgeldbuße in Höhe von 35 Euro vor. Es war für das Oberlandesgericht kein Grund ersichtlich, von der Regelgeldbuße abzuweichen. Bei Würdigung aller relevanter Umstände sah das Oberlandesgericht diese Geldbuße trotz der mittlerweile verstrichenen Zeit und der erheblichen Mitverursachung des Unfalls durch den Fahrer des BMWs noch als angemessen an. Die Entscheidung des Oberlandesgerichts erging noch nach dem „alten", bis 30.04.2014 geltenden Recht. Mit Wirkung vom 01.05.2014 wurden sowohl die Grenzen für das Verwarnungsgeld als auch die Regelsätze für zahlreiche Ordnungswidrigkeiten angehoben. Jedenfalls ersparte das Oberlandesgericht dem Fahrlehrer immerhin einen Punkt im Fahreignungsregister.

Auch wenn nach Ansicht des Oberlandesgerichts der Fahrlehrer bei Ausbildungsfahrten grundsätzlich nicht der Führer des KFZ im Sinne der StVO ist, so ist er doch Verkehrsteilnehmer, der eine Garantenstellung innehat und dadurch verpflichtet, dafür Sorge zu tragen, dass die Fahrschüler nicht andere Verkehrsteilnehmer schädigen.

OLG Stuttgart
Beschluss vom 02.02.2015
AZ 4Ss 721/13

Dietrich Jaser
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Spezialist für Fahrlehrerrecht
Bahnhofstr. 8
89312 Günzburg
www.domusjuris.de

WAS DÜRFEN PHYSIOTHERAPEUTEN?

Ein Patient, der unter Verspannungen im Bereich des Nackens und des Rückens litt, verklagte eine Physiotherapeutin auf Schadensersatz, da bei ihm ihre Behandlung durch Einrenken angeblich schwere gesundheitliche Schäden hervorgerufen hat.

Das Oberlandesgericht (OLG) Hamm entschied im Urteil vom März 2015, dass Physiotherapeuten einer Verspannung im Bereich der Wirbelsäule ausschließlich durch „Mobilisation" (Verbesserung der Beweglichkeit) zu Leibe rücken dürfen. Manipulationen wie zum Beispiel das Einrenken sind als Behandlungsmethode unzulässig und den Ärzten vorbehalten.
Beim Kläger traten nach der vierten physiotherapeutischen Behandlung linksseitige Lähmungserscheinungen auf. Ursache dafür war eine Gefäßwandverletzung der Wirbelarterie (Arterie vertebralis), die einen Hirninfarkt auslöste. Trotz stationären Behandlungen und Rehabilitationsmaßnahmen musste der gelernte Tischler seinen Beruf aufgeben und schulte zum Groß- und Außenhandelskaufmann um.

Von der Beklagten forderte er Schadensersatz, unter anderem auch Schmerzensgeld von 110.000 Euro, eine monatliche Schmerzensgeldrente und etwa 85.000 Euro für den Ersatz materieller Schäden. Er war davon überzeugt, dass die behandelnde Physiotherapeutin eine unzulässige Einrenkmaßnahme durchgeführt hat, und zwar ohne ihn über mögliche Risiken aufzuklären.

Das OLG wies diese Klage zurück, mit der Begründung, dass auch nach Anhörung eines Sachverständigen keine physiotherapeutische Fehlbehandlung durch die Beklagten festgestellt werden könne. Der Kläger konnte die von ihm behauptete unzulässige Manipulation des Einrenkens durch die Physiotherapeutin nicht nachweisen.

Das Gericht war der Auffassung, dass die Wirbelarterie bereits vor Behandlungsbeginn geschädigt gewesen sein könnte und dass somit allein der zeitliche Zusammenhang zwischen der Behandlung und der Gefäßverletzung mit Hirninfarkt nicht als Beweis für eine unzulässige Manipulation zu werten sei. Außerdem könne eine intakte Arterie durch eine Mobilisation nicht geschädigt werden, weshalb eine Aufklärung des Patienten nicht erforderlich gewesen sei. *OLG Hamm vom 19. 12. 2014- 26-U- 44/14*

Alle Informationen in der Fahrlehrerpost werden unverlangt erteilt. Sie erfolgen unter Ausschluss einer Rechtspflicht zur Fortsetzung und Haftung.

KURZ GEMELDET

Verkehrsunfall: Schadensersatz für verpasstes Fußballspiel?

Ein PKW-Fahrer, der unverschuldet in einen Verkehrsunfall verwickelt wurde, verpasste deshalb ein Fußballspiel und klagte auf Ersatz der Kosten für die Eintrittskarte. Das Amtsgericht Mönchengladbach wies diese Klage mit folgender Begründung ab:
Ein Schadensanspruch kann weder aus § 7 noch § 18 des Straßenverkehrsgesetztes (StVG) abgeleitet werden, da kein Mensch getötet wurde, weder Körper noch Gesundheit eines Menschen verletzt wurden und auch keine Sache beschädigt wurde.

Auch aus § 823 Abs.1 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) lässt sich kein Schadenersatzanspruch ableiten, da nach Ansicht des Gerichts keine Verletzung des Lebens, des Körpers, der Gesundheit der Freiheit des Eigentums oder eines sonstigen Rechts des Unfallgeschädigten vorliegt. Die Eintrittskarte blieb unbeschädigt und der Anspruch des Klägers auf seine Anwesenheit gegenüber dem Veranstalter ist nicht als sonstiges Recht anzusehen. Ebenso wenig ergibt sich aus dem vorliegenden Verstoß gegen die Straßenverkehrsordnung laut Amtsgericht aus § 823 Abs. 2 des BGB ein Schadenersatzanspruch. Der Schutzzweck der Straßenverkehrsvorschriften erstreckt sich nicht auf die Möglichkeit, ein Fußballspiel zu besuchen. Daher wurde die Klage abgewiesen: Keine Erstattung der Eintrittskarte, weil die Kosten keinen ersatzfähigen Schaden darstellen.
Amtsgericht Mönchengladbach, Urteil vom 26. 05. 2014-10 C 88/14

Handynutzung als Navi während der Fahrt

Handys werden heute immer häufiger auch als Hilfsmittel zur Orientierung eingesetzt. Selbst wenn das Handy nicht zum Telefonieren sondern als mobiles Navigationsgerät benutzt wird, bleibt auch dieser Einsatz für Fahrzeugführer tabu und wird nach § 23 Absatz 1 a der StVO als verbotene Benutzung eingestuft. Ein Kraftfahrer war auf der Bundesautobahn unterwegs. Er hielt sein Smartphone während der Fahrt einige Sekunden lang in der Hand und nutzte auch dessen Funktionen.

Der Verkehrskontrolle gegenüber gab er an, seinen Blick lediglich kurz auf das Display gerichtet zu haben. Nachdem die Motorkontrollleuchte aufgeleuchtet habe, wollte er eine Werkstatt suchen.

Die kontrollierenden Polizeibeamten verhängten ein Bußgeld über 40 Euro wegen vorsätzlicher verbotswidriger Benutzung eines Mobiltelefons als Fahrzeugführer. Die Rechtmäßigkeit dieser Ahndung einer Ordnungswidrigkeit wurde letztlich vom OLG Hamm bestätigt. *OLG Hamm, AZ 1 RBs 232/14*

Tempolimit an Feiertagen

Gelten Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Wochentage umfassen (z. B. Montag bis Freitag) auch an Feiertagen, die auf einen entsprechenden Wochentag fallen?

Sind diese Beschränkungen auch gültig, wenn sie noch mit einem Zusatz versehen sind, zum Beispiel „Achtung Kinder"?

Ein PKW Fahrer wurde in einer Tempo-30-Zone (Mo-Fr.) an einem Feiertag unter der Woche mit 64 km/h geblitzt. Er verwies auf die Einschränkung des Tempolimits und auf das Zusatzschild „Achtung Kinder", das wohl auf die erhöhte Gefahr während des Schulbetriebs hinweisen sollte. Das Oberlandesgericht (OLG) Brandenburg teilte seine Meinung nicht, sondern legte fest, dass sich das Tempolimit ausnahmslos auf den angegebenen Zeitraum (Mo-Fr.) bezieht. *OLG Brandenburg, AZ (2Z) 53 Ss-OWi 103/13 (50/13)*

Videoaufnahmen von Arbeitnehmern

Der Mitarbeiter eines Unternehmens für Klima- und Kältetechnik erlaubte seinem Arbeitgeber schriftlich, von ihm als Teil der Belegschaft Filmaufnahmen zu machen, um daraus einen Werbefilm herzustellen, der im Internet abrufbar war. Etwa drei Jahre später endete das Arbeitsverhältnis. Zwei Monate danach, im November 2011, widerrief der ehemalige Mitarbeiter seine Einwilligung und verlangte, den Werbefilm mit seinen Aufnahmen innerhalb von 10 Tagen aus dem Netz zu nehmen. Nachdem das Unternehmen seiner Aufforderung unter Vorbehalt erst im Januar 2012 nachkam, reichte er Klage ein, verlangte die Unterlassung weiterer Veröffentlichung und Schmerzensgeld.

Seine Klage wurde vom Arbeitsgericht teilweise und vom Landesarbeitsgericht vollständig abgewiesen, und auch die Revision vor dem Achten Senat hatte keinen Erfolg.

In der Begründung wurde darauf verwiesen, dass die schriftliche Einwilligung des Klägers nicht automatisch mit dem Ausscheiden aus der Firma erlosch. Im späteren Widerruf hatte der Kläger auch keinen Grund genannt, inwiefern er sein Recht auf informationelle Selbstbestimmung eingeschränkt sah.

(Quelle: BAG – 8 AZR 1011/13)

KURSE AKTUELL

Unsere aktuellen Seminartermine finden Sie im Internet unter der folgenden Adresse:

fahrlehrerweiterbildung.de

oder auf Seite 11 dieser Ausgabe. Melden Sie sich im Internet für Ihren Kurs an oder unter 08221/31905.

Alle Informationen in der Fahrlehrerpost werden unverlangt erteilt. Sie erfolgen unter Ausschluss einer Rechtspflicht zur Fortsetzung und Haftung.

STEUERVORTEIL EHEGATTENARBEITSVERTRAG

Selbständige, die ihren Ehepartner als Arbeitnehmer beschäftigen, genießen eine ganze Reihe von steuerlichen Vergünstigungen. Hier einige Beispiele:

Gewinnminderung durch Lohnzahlung

Lohnzahlungen mindern die Höhe der abzuführenden Einkommens- und Gewerbesteuer, da sie als Betriebsausgaben zählen.

Arbeitnehmer-Pauschbetrag

Steuermindernd wirkt sich beim Ehepartner auch der Arbeitnehmerpauschbetrag von 1044 Euro aus, selbst wenn das Arbeitsverhältnis nicht das ganze Jahr über besteht.

Fahrtkosten

Liegt der Arbeitsort außerhalb des Wohnortes, so können die Fahrten zur Arbeit als Werbungskosten geltend gemacht werden, wodurch sich die auf den Bruttolohn fällige Einkommenssteuer entsprechend reduziert. Dies kann selbst dann angesetzt werden, wenn beide Ehegatten im gleichen PKW zur Arbeitsstätte fahren.

Zulage zum Riester-Vertrag

Auch für den Arbeitgeber kommen Leistungen nach dem Vermögensbildungsgesetz in Betracht, da der angestellte Ehegatte rentenversicherungspflichtig ist. Wenn beide einen Riester-Vertrag abschließen, erhält auch der selbstständige Ehegatte nach § 79 Satz b2 EStG einen abgeleiteten Riester-Zulagenanspruch, der je nach Anzahl der Kinder über 600 Euro pro Jahr betragen kann.

Weitere Steuervorteile

Außerdem dürfen vom Selbstständigen sogenannte Gehaltsextras an seinen Partner zugewendet werden, etwa ein Tablet, Zuzahlungen zum Aufwand für einen Kindergartenplatz des gemeinsamen Kindes oder Sachbezüge im Wert von monatlich 44 Euro. Sofern fremde Mitarbeiter mit vergleichbarer Tätigkeit einen Dienstwagen gestellt bekommen, kann dies auch dem Ehegatten zugestanden werden, ohne dass ein Fahrtenbuch geführt werden muss. Der zu versteuernde geldwerte Vorteil bei Privatnutzung ist lediglich nach der 1%-Regelung zu versteuern. Allerdings sind für die steuerliche Anerkennung eines Ehegattenarbeitsvertrages strenge Voraussetzungen zu erfüllen.

Wichtig sind eine klare, eindeutige und ernsthafte Vereinbarung und der Umstand, dass diese Vereinbarungen in Wirklichkeit auch durchgeführt werden. Außerdem sollte die Notwendigkeit der Anstellung des Ehegatten plausibel sein.

Die im Arbeitsvertrag festgeschriebenen Vereinbarungen müssen sich auch an den üblichen „Praktiken" orientieren, etwa wenn es um den Urlaubsanspruch oder die Höhe des Gehalts geht.

Durch bargeldlose Lohnzahlungen wird die Glaubhaftigkeit zwar unterstützt, ist jedoch keine zwingende Voraussetzung. Wichtig ist nur, dass der Arbeitnehmer auch nachweislich über die Gehaltszahlungen verfügen kann.

In jedem Fall sollte ein standardisierter Arbeitsvertrag abgeschlossen werden (siehe zum Beispiel http://www.iww.de/zwd/archiv/mustervertrag)

KURZ GEMELDET

Ausparken aus der Parktasche ist oft gefährlich

Ein Kraftfahrer hatte sein Fahrzeug in einer Parktasche eines Supermarktes abgestellt. Beim Versuch, das Fahrzeug rückwärts auszuparken, kollidierte er mit der linken Vorderseite des in der Fahrgasse vorbeifahrenden Fahrschulfahrzeugs, das mit einem Fahrschüler und dem Fahrlehrer besetzt war.

Der Rückwärtsfahrende klagte daraufhin gegen die Insassen des Fahrschulwagens auf Schadensübernahme und unterlag. Das Landgericht Saarbrücken ist der Auffassung, dass den aus einer Parktasche eines Einkaufsmarktes rückwärts Ausparkenden die Alleinhaftung treffen kann, wenn er mit einem in der Parkgasse vorwärts fahrenden Fahrzeug kollidiert.

Im vorliegenden Fall war das vorwärts fahrende Fahrzeug nur mit Schrittgeschwindigkeit unterwegs, und der Fahrer dieses Fahrzeugs hat die Pflicht zum Fahren in ständiger Bremsbereitschaft beachtet.

Der Rückwärtsfahrende hat insbesondere auf einem Parkplatz das Gebot der allgemeinen Rücksichtnahme gemäß § 1 Abs. 2 StVO zu beachten. Nach dieser Vorschrift muss sich ein Verkehrsteilnehmer so verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr als unvermeidbar behindert oder belästigt wird.

Wegen der besonderen Gefährlichkeit des Rückwärtsfahrens muss er sich daher so verhalten, dass er bei Erkennbarkeit der Gefahr sein Fahrzeug notfalls sofort anhalten kann. Kollidiert er beim rückwärtigen Ausparken mit einem anderen Fahrzeug, ist es sein Verschulden, wenn er keinen Nachweis erbringen kann, dass er vor der Kollision angehalten hat.

Im vorliegenden Fall sah das Landgericht die volle Haftung beim Rückwärtsfahrenden.

Landgericht Saarbrücken
AZ 13 S 75/14

Alle Informationen in der Fahrlehrerpost werden unverlangt erteilt. Sie erfolgen unter Ausschluss einer Rechtspflicht zur Fortsetzung und Haftung.

KURZ GEMELDET

Gurtpflicht: Befreiung aus gesundheitlichen Gründen

Im § 21a der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist geregelt, dass vorgeschriebene Sicherheitsgurte während der Fahrt angelegt sein müssen.

Wer sich aus gesundheitlichen Gründen von der Gurtpflicht befreien lassen will, muss ein ärztliches Attest vorlegen. Daraus muss die Notwendigkeit, nicht aber die Diagnose hervorgehen. Außerdem ist der Zeitraum der Befreiung anzugeben. Sollte es sich um einen nicht besserungsfähigen Dauerzustand handeln, kann auch eine unbefristete Bescheinigung ausgestellt werden.

Ebenso ist im Attest die Gurtart zu benennen, die gesundheitlich ausgeschlossen wird. Das heißt, falls anstelle des Drei-Punkt-Gurtes ein sog. Hosenträgergurt zumutbar ist, muss das Fahrzeug entsprechend umgerüstet werden.

Treten durch das Anlegen des Gurtes physische oder psychische Probleme auf, so ist das in der Regel kein Grund, die Betroffenen von der Gurtpflicht auszunehmen, auch nicht, wenn man sich zum Beispiel beim Anlegen helfen lassen muss. *Oberverwaltungsgericht Lüneburg: AZ 12 LA 137/14*

Trotz Attest zur Arbeit

Berufstätige, die vom Arzt per Attest arbeitsunfähig geschrieben wurden, dürfen dennoch zur Arbeit gehen, wenn sie sich gesund fühlen. Die Krankschreibung stellt lediglich eine Prognose des Arztes dar, wann der Arbeitnehmer wieder einsatzfähig ist.

Daher entfällt auch die Pflicht, sich vor Wiederaufnahme der Arbeit vom behandelnden Arzt gesundschreiben zu lassen. Der Industrie- und Handelskammertag (DIHK) weist ausdrücklich darauf hin, dass in diesem Fall auch der gesetzliche Unfallschutz voll gewährleistet ist. Die einzige Ausnahme besteht für ansteckende Krankheiten. In diesem Fall muss der Betroffene zu Hause bleiben, auch wenn er sich arbeitsfähig fühlt. (Quelle: Presseinfo DIHK)

Formularmäßiger Klageverzicht im Aufhebungsvertrag

Ein Arbeitnehmer (Erstkraft) wurde in einem Personalgespräch von seinem Filialleiter beschuldigt, einen Diebstahl (zwei Fertigsuppen) begangen zu haben, was dieser bestritt. Nach elfjähriger reibungsloser Zusammenarbeit unterschrieb er im Rahmen dieses Gesprächs schließlich doch einen bereits vorgefertigten Aufhebungsvertrag. Dort wurde vereinbart, dass beide Parteien auf die sonst übliche Bedenkzeit von drei Werktagen bis zur endgültigen Wirksamkeit verzichten. Außerdem verpflichteten sich beide Parteien auf die Einlegung von Rechtsmitteln gegen diesen Vertrag.

Dieser Vertrag kam so jedoch nur unter Androhung einer ansonsten außerordentlichen Kündigung und einer Strafanzeige zustande. Der Beschuldigte reichte am letzten Arbeitstag entgegen der Vertragsklausel dennoch eine Klage gegen den Aufhebungsvertrag ein, die das Arbeitsgericht abwies.

Das Landesarbeitsgericht gab dieser Klage auf Berufung des Klägers statt. Durch die Revision des Beklagten befasste sich schließlich das Bundesarbeitsgericht (BAG) mit dieser Angelegenheit, hob das Urteil auf und verwies den Fall wieder an das Landesarbeitsgericht. Als Begründung wurde unter anderem angeführt, dass der verabredete Klageverzicht im vorliegenden Fall den Arbeitnehmer unangemessen benachteiligt. Der Vertragsschluss diente offensichtlich zur Vermeidung der angedrohten außerordentlichen Kündigung. Diese sei jedoch angesichts der langjährigen reibungslosen Zusammenarbeit so nicht gerechtfertigt gewesen.Geklärt werden müsse nun vom Landesarbeitsgericht, ob die Drohung widerrechtlich war. (Quelle: BAG- 6 AZR 82/14)

Ausländische EU-Fahrerlaubnis: Sperrvermerk rechtmäßig

Deutsche Gerichte werden seit Jahren zunehmend mit Fragen der Inlandsgültigkeit einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis konfrontiert.

Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) sind EU-Fahrerlaubnisse anzuerkennen, die nach Ablauf einer Sperrfrist unter Einhaltung des Wohnsitzprinzips erworben wurden. Die Gültigkeit hat auch dann Bestand, wenn der Betroffene nach deutschen Maßstäben ungeeignet zum Führen von Kraftfahrzeugen ist. Demzufolge kann ein nach deutschen Vorschriften ungeeigneter Kraftfahrer mit einer ausländischen EU-Fahrerlaubnis in Deutschland fahren, so dass die deutschen Fahreignungsregelungen umgangen werden („Führerscheintourismus“).

Wird die ausländische EU-Fahrerlaubnis jedoch nach Entzug der in Deutschland erworbenen früheren Fahrerlaubnis erworben und gegen das Wohnsitzprinzip verstoßen, sind sämtliche nach dem Entzug erworbenen Fahrerlaubnisse ungültig. Dies gilt für alle Klassen. Damit ist die Fahrerlaubnisbehörde berechtigt, sich alle Führerscheine vorlegen zu lassen und sie in diesem Fall mit einem Sperrvermerk zu versehen. Dies gilt im vorliegenden Fall auch für alle weiteren Führerscheine, die dem Fahrer nach Einhaltung der Wohnfrist von tschechischen Behörden ausgestellt wurden. Begründet wurde dies vom Gericht durch die Feststellung, dass eine von Anfang an ungültige Fahrerlaubnis nicht durch die Ausstellung eines neuen Dokuments Gültigkeit erlangen kann, trotz der Eintragung eines mittlerweile in Tschechien liegenden Wohnsitzes. *Verwaltungsgericht München, AZ M 6B S 14/2575*

Alle Informationen in der Fahrlehrerpost werden unverlangt erteilt. Sie erfolgen unter Ausschluss einer Rechtspflicht zur Fortsetzung und Haftung.

Aufbauseminar für Fahranfänger
SRK-Seminarleiterhandbuch und Teilnehmerunterlagen

für die Durchführung des Aufbauseminars für Fahranfänger.

Das Konzept ist wissenschaftlich geprüft und staatlich genehmigt

Mit Erwerb des Handbuchs erhalten Sie auch das Recht, die Teilnehmerunterlagen zu kopieren. Sie bekommen diese auch kostenlos in digitaler Form zugestellt, damit Sie sie für Ihre Aufbauseminare für Fahranfänger ausdrucken können.

Preis: 130 Euro inkl. gesetzl. Mwst. und Versandkosten

Ihre Bestellung können Sie telefonisch aufgeben unter Nr. 08221 - 3 19 05 (Mo-Fr. 10-17 Uhr)

Fahreignungsseminar
SRK-Seminarleiterhandbuch und Teilnehmerunterlagen

für die Durchführung des verkehrspädagogischen Teils sofort erhältlich.

Das Konzept ist wissenschaftlich geprüft, staatlich genehmigt und orientiert sich an der Anlage 16 zu § 42 Abs. 2 FeV

Mit Erwerb des Handbuchs erhalten Sie auch das Recht, die Teilnehmerunterlagen zu kopieren. Sie bekommen diese auch kostenlos in digitaler Form zugestellt, damit Sie sie für Ihre Fahreignungsseminare ausdrucken können.

Preis: 130 Euro inkl. gesetzl. MwSt. und Versandkosten

Ihre Bestellung können Sie telefonisch aufgeben unter

Nr. 08221 - 3 19 05 (Mo-Fr. 10-17 Uhr)