



FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 02/16

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.



Illustration: (c) Trueffelpix - fotolia.com

LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

**Im Netz
angeprangert**

Erfahren Sie mehr auf Seite 5

**Alkoholfahrt und MPU:
Verschärfte Rechtslage**

Lesen Sie darüber auf Seite 12

INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

Seite 02

Inhalt - Impressum - Spruch des Monats

Seite 03 - 05

Schafft sich die Fahrlehrerschaft selbst ab?
Nachlese zum 54. Verkehrsgerichtstag
in 2016 in Goslar

Seite 05

Im Netz angeprangert

Seite 06 - 07

Regulierungsgrundsätze für
PKW-Unfallschäden

Seite 08

Kurz gemeldet:
Auffahrunfall, Falschparker in Spielstraße,
Ende der Autobahn, Beleidigende Gesten

Seite 09

Achtung Wildwechsel!
Zu spät am Arbeitsplatz?

Seite 10

Aufbauseminar für Fahranfänger

Seite 11

Fahrlehrer-Fortbildung Seminarangebot

Seite 12

Kurz gemeldet:
Cannabis konsumierende Fahrzeugführer,
Religion befreit nicht von der Helmpflicht,
Alkoholfahrt und MPU

Seite 13

Kurz gemeldet:
Handyfotos, Mehrmalige Verkehrsverstöße,
Risikogeschäfte der GmbH

Seiten 14

Kündigung Schwerbehinderter
Neue EU-Datenschutzgrundverordnung

Seiten 15

Fahreignungsseminar

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.

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 nicht gestattet.

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

SPRUCH DES MONATS

Jeder kann wütend werden, das ist einfach. Aber wütend auf den Richtigen zu sein, im richtigen Maß, zur richtigen Zeit, zum richtigen Zweck und auf die richtige Art, das ist schwer.“

Aristoteles - griechischer Philosoph und Naturforscher

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



SCHAFFT SICH DIE FAHRLEHRERSCHAFT SELBST AB?

Nachlese zum 54. Verkehrsgerichtstag (VGT) 2016 in Goslar und Betrachtungen zu den anstehenden Reformen im Fahrlehrerrecht

Der VGT2016 ist vorbei und hat bemerkenswerte Spuren hinterlassen. Spuren, die nicht jeder, vor allem nicht jeder Fahrlehrer, der noch nicht so lange im Geschäft ist, verstehen wird. Die Empfehlungen des Arbeitskreises VII (Reform Fahrlehrerrecht) sind in der Fachpresse zwischenzeitlich zwar ausführlich publiziert, wer den Wortlaut jedoch noch mal nachlesen will, wird hier fündig: <http://goo.gl/DEpwRz>

Eine ganze Reihe von Experten und von Außenstehenden, die nicht unmittelbar betroffen sind, reagieren lapidar mit einem Kopfschütteln auf dieses Ergebnis. Glücklicherweise handelt es sich dabei lediglich um **Empfehlungen ohne jeden verbindlichen Charakter!** Jetzt bleibt nur noch die Hoffnung auf eine sachdienliche Umsetzung durch die Entscheidungsträger beim Bund und den Ländern, um dann so manche Empfehlung dorthin verschwinden zu lassen, wo sie hingehört: In den Papierkorb!

Wie kommt es nun überhaupt zu derartigen Arbeitsergebnissen, an denen angeblich doch überwiegend Fachleute beteiligt waren? Die Erklärung ist denkbar einfach. Bei den Arbeitskreisen ist die Teilnehmerzahl aus Platzgründen begrenzt. Ist die Obergrenze erreicht, sind keine Anmeldungen mehr möglich. Wer also früh genug „seine Anhänger“ zur Anmeldung bewegt, hat beim VGT keinerlei Probleme, eigene Vorstellungen in Empfehlungen umzusetzen. Und zwar unabhängig davon, ob diese Vorschläge allen Interessen dienen und rechtlich durchsetzbar sind. Denn eine derartige Prüfung für die Aufnahme in die Empfehlungsliste ist in diesem Gremium nicht vorgesehen.

Dadurch kam es unter anderem zu folgenden Kuriositäten:

Selbst hochrangige Behördenvertreter plädierten für eine Entlastung der Fahrlehrerschaft und für deutliche Verbesserungen bei der Gewinnung des beruflichen Nachwuchses. Anwesende Fachvertreter versuchten hingegen vehement mit teilweise sehr fadenscheinigen Argumenten wichtige Reforminhalte wohl aus diversen Eigeninteressen zu verhindern bzw. im Sinne einer stringenten Lobbyarbeit zu beeinflussen. Hier stellt sich unweigerlich die Frage nach dem „Warum“!?

Denn die Chance, jetzt das Fahrlehrerrecht im Zuge der anstehenden Reform zu modernisieren und attraktiver zu gestalten, wird so schnell nicht wieder kommen. Allerdings konnte man den Eindruck gewinnen, dass nach dem Willen einiger Weniger wohl eine ganze Reihe von zukünftigen Verbesserungen und Entlastungen für den Nachwuchs und damit für den gesamten zukünftigen Berufsstand auf dem „Altar“ von deren Eigeninteressen geopfert werden soll.

Vielleicht liegt es aber auch einfach nur am hohen Berufsalter von maßgeblich Beteiligten, dass der Blick für effektive, allen zu Gute kommenden Neuerungen getrübt scheint und damit echter Fortschritt eher ausgebremst wird. Andere plausible Erklärungen dürften sich selbst bei intensivem Nachdenken nur schwer finden lassen. Sogar von Behördenseite war die Feststellung zu hören, dass die Fahrlehrerschaft mit solch eigennützigem und einseitigen Wünschen Gefahr läuft, sich möglicherweise selbst abzuschaffen. Diese

Feststellung entspricht exakt der Befürchtung, die der IDF schon lange hegt.

Deshalb konnte der IDF auch leider die überwiegende Mehrzahl der Empfehlungen alles andere als gut heißen und musste seine Zustimmung verweigern. Damit übernahm er wieder einmal eine vermeintliche Außenseiterrolle. Aber wir geben die Hoffnung nicht auf, wenigstens einige für den Großteil der Fahrlehrerschaft nachteilige Reformwünsche doch noch durch konstruktive Gespräche mit Behördenvertretern zu verhindern.

Besonders laut schrillen unsere Alarmglocken, wenn andere Verbandvertreter sogar Inhalte von Gerichtsurteilen und begründete verfassungsrechtliche Bedenken ihrer eigenen Lobbyarbeit opfern. Das gilt gerade dann, wenn höchstrichterliche Entscheidungen zu bestimmten reformbedeutsamen Sachverhalten noch ausstehen. Das betrifft derzeit speziell die Diskussion um die Rechtmäßigkeit von freiberuflich tätigen Fahrlehrern, deren Nutzen an der stets geforderten qualitativ hochwertigen Ausbildung höher sein könnte, als der Nutzen von stärkerer Überwachung oder anderen, teureren und die Fahrlehrerschaft belastenden Maßnahmen. Um das klar auszusprechen: Wir wollen keinen „Fahrlehrer light“ mit abgespeckten Kompetenzen. Wir sprechen uns nur gegen eine teure Aufblähung von Aus- und Fortbildung sowie eine Überwachung aus, deren Nutzen allein auf theoretischen Annahmen basiert. Mit evaluierten Modellversuchen könnte der Nachweis in die eine oder andere Richtung geführt werden. Allerdings müsste das dann

zu einer nachweis- und messbaren Verbesserung der Verkehrssicherheit führen.

Die Positionen des IDF zur Reform des Fahrlehrerrechts wurden bereits mehrfach ausführlich publiziert und sind auch auf unserem Internetauftritt (www.idfl.de) nachzulesen. Hier noch einmal eine Kurzfassung mit wichtigen Eckpunkten:

Der IDF setzt sich u. a. für folgende Maßnahmen ein: Es sollte eine maßvolle Anpassung der Fahrlehrerausbildung auf max. 12 Monate erfolgen, vor allem aber eine „Entrümpelung“ und zeitgemäße Anpassung der Ausbildungsinhalte. Damit wird letztlich auch den Forderungen des Koalitionsvertrages Genüge getan.

Beispielhafte Reformvorstellungen anderer Berufsvertreter: Verlängerung der Ausbildung für Fahrlehrer auf bis zu 24 Monate.

IDF: Für angehende BE-Fahrlehrer/innen sollte zukünftig weder die Klasse A / A2 noch C / CE oder eine vergleichbare Klasse erforderlich sein. Diese Forderungen dürften mit verantwortlich für den geringen Frauenanteil in unserem Berufsstand sein, obwohl viele sicher gut dafür geeignet wären.

Andere: Auch künftige BE-Fahrlehrer/innen sollen weiterhin die Fahrerlaubnis zumindest einer der A-Klassen und eine Klasse für Großfahrzeuge als Zugangsvoraussetzung nachweisen.

IDF: Die Umstellung der Lehrgänge für Ausbildungsfahrlehrer ohne Nachweis zwingender Notwendigkeit lehnen wir ab. Das gilt umso mehr, als die „neuen“ Fahrlehrer bereits anders ausgebildet werden als die „Urgesteine“. Eine qualifizierte Einweisung ohne Prüfung genügt.

Andere: Verlängerung des Lehrgangs für Ausbildungsfahrlehrer von 3 auf 6 Tage. Abschluss mit einer Prüfung.

IDF: Gleiches gilt für das BWL-Seminar. Bisher wurde auf eine Prüfung

verzichtet, um Erfahrungen sammeln zu können (Verkehrsblatt 1998/14 S. 815). Welche Ergebnisse hat die Auswertung überhaupt gebracht? Oder hat man auf die Umsetzung dieser Vorgabe etwa verzichtet?

Für eine qualifizierte BWL-Ausbildung sind 70 oder 140 Stunden gleichermaßen zu wenig. Daran ändert auch eine Prüfung nichts. Deshalb: Werten wir die Erfahrungen aus und entscheiden dann, ob und wenn ja, welche Veränderungen notwendig sind. Solange verzichten wir auf Aktionismus und zusätzliche Prüfungen.

Andere: Verlängerung des BWL-Seminars von 70 auf 140 Stunden. Abschluss mit einer Prüfung.

IDF: Was die zunehmende Bürokratisierung belangt, so sollte die Fahrlehrerschaft dringend entlastet werden: Zum Beispiel keine verpflichtende Führung von Tagesnachweisen mehr (eine freiwillige Führung zur Arbeitszeitkontrolle von Beschäftigten bleibt dabei unberührt), Verzicht auf das Berichtsheft für Fahrlehreranwärter (nichts gegen die Freiwilligkeit) und anderes mehr.

Andere: Erhalt von Tagesnachweis und Berichtsheft für Fahrlehreranwärter in nahezu unveränderter Form.

IDF: Ausbildungs- und Arbeitsbedingungen sind für den Berufsstand maßgeblich zu verbessern.

Andere: Keine erkennbaren Forderungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen.

IDF: Es sollten auch Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen unter Einschluss von „freien Fahrlehrern“ erhalten und verbessert werden. Die Gegenargumente sind nicht stichhaltig und teilweise sogar falsch. Mit dieser schon heute erfolgreich praktizierten Arbeitsform sind Fahrschulen wie Fahrlehrer auch im Sinne von besseren Arbeitsbedingungen für die Zukunft bestens gerüstet.

Andere: Verbesserung der Kooperation von Fahrschulen, ohne Zulassung von sogenannten „freien Fahrlehrern“.

IDF: Überwachung sollte nur im rechtlich notwendigen und pädagogisch sinnvollen Rahmen erfolgen. Eine Überwachung der praktischen Ausbildung gehört nicht dazu! Hierfür ist die Ausbildung von Fahrschülern, die mit unterschiedlichsten Voraussetzungen antreten, viel zu individuell zu gestalten. Die bekannten bisherigen Überwachungsergebnisse geben keinerlei Anlass für eine derartige Verschärfung (und damit Verteuerung).

Andere: Unterstützung der Forderung nach einer pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung sowohl bei der theoretischen wie auch bei der praktischen Ausbildung. Auffällige Fahrlehrer könnten danach mit besonderen Fortbildungsverpflichtungen belegt werden. Anschließend soll die Verbesserung“ erneut überprüft werden.

Darüber hinaus fordern wir für viele weitere Bereiche praxisorientierte, erprobte und bewährte Vorgaben oder bei praxisrelevantem Bedarf zumindest vorab evaluierte Modellversuche dazu. Die zu beobachtende Vorgehensweise einer Umsetzung von Ideen, die ausschließlich am „grünen Tisch“ entstanden sind, lässt einen hohen finanziellen Aufwand für Fahrlehrer und Fahrschulen erwarten. Solange sich die Notwendigkeit einer Veränderung und ihr messbarer Mehrwert in der Praxis lediglich auf theoretische Annahmen stützen, aber nicht durch evidenzbasierte Befunde objektiv nachweisen lassen, sehen wir darin ausschließlich wirtschaftliche Interessen der Urheber und somit keine fundierte Grundlage für die Umsetzung.

Als besonders wichtig erscheint uns auch die Diskussion über aktualisierte, zeitgemäße Prüfungsbedingungen für Fahrschüler. Die Einführung eines e-Prüfprotokolls zählt unserer Meinung nach allerdings nicht dazu. Durch die damit verbundene Verlängerung der Prüfungszeiten werden mit Sicherheit



die Kosten der Prüfung angehoben werden müssen. Eine Maßnahme, die ausschließlich auf eine zusätzliche Überwachungsmöglichkeit von Fahrschulen und Fahrlehrern abzielt, kann nun beim besten Willen nicht als anzustrebende Qualitätssteigerung einer Prüfung „verkauft“ werden. Das Prüfungsergebnis ist und bleibt auch damit weiterhin eine subjektive Einschätzung des Prüfers, wie er den Fahrerlaubnisbewerber bewertet. Daran ändert ein Laptop im Fahrzeug nun wirklich nichts! Vielmehr sehen wir die große Gefahr, dass durch die Erstellung des e-Prüfprotokolls während der Fahrt die Konzentration auf den Prüfling beeinträchtigt werden kann.

Ein wesentlicher Beitrag zur Verbesserung der Dienstleistungsqualität hingegen wäre die Zulassung weiterer Prüforganisationen und damit endlich ein Ende der monopolartigen Verhältnisse bei Fahrerlaubnisprüfungen. Die Verkehrssicherheit würde dadurch keinesfalls leiden, wie beispielsweise die Freigabe der Hauptuntersuchungen klar gezeigt hat. Diese Maßnahme könnte den Weg für eine solide aufga-

benorientierte Ausbildungsordnung für Prüfer ebnen. Gerade hier wäre eine Reform längst überfällig.

Denn: Welche spezifische Ausbildung haben die Prüfer aktuell, die unsere Arbeit bewerten? Auskünfte zu Einheiten der Ausbildungsordnung werden zumindest dem IDF beharrlich verweigert! Eine solche Verweigerungshaltung ist allerdings auch eine Aussage!

Die Aufzählung an zu überarbeitenden Bereichen ließe sich nahezu beliebig fortsetzen. Der Reformbedarf insgesamt ist groß. Ziel muss es sein, für die Fahrlehrerschaft eine zeitgemäße moderne und trotzdem kostengünstige Ausbildungsordnung zu entwickeln, die keinesfalls zu Lasten der Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten führen darf. Monopol- oder oligopolartige Strukturen, die regional oder gar bundesweit komplette Marktbereiche oder Teile davon beherrschen werden, sind strikt abzulehnen. Derartige Strukturen haben noch in nahezu allen Bereichen des öffentlichen Lebens meist nur zu finanziellen Verbesserungen für die „Anbieter“ geführt. Eine Quali-

tätssteigerung für die „Kunden“ kann damit erfahrungsgemäß höchst selten erreicht werden.

Für den IDF steht fest: Nur mit optimalen modernen Rahmenbedingungen lassen sich künftig qualifizierte und engagierte neue Fahrlehrer für den Beruf begeistern. Wenn sich sowohl die wirtschaftlichen Bedingungen wie auch das Arbeitsumfeld verträglich gestalten lassen, wird es wieder mehr langfristig im Beruf Tätige geben. Derzeit besteht vielerorts Fahrlehrermangel, zumal viele gut ausgebildete Fahrlehrer unserem Beruf den Rücken kehren. Die vielen sogenannten „Schein-Erhalter“ bei den Fortbildungen bestätigen dies. Nur wenn wir uns gemeinsam für ein modernes Berufsbild einsetzen und, wenn nötig, „alte Zöpfe“ rigoros abschneiden, werden wir weiterhin qualifizierte, verantwortungsbewusste und umweltgerechte Straßenverkehrsteilnehmer ausbilden können, so, wie es unser gesetzlicher Auftrag vorschreibt. Dafür setzen wir uns ein!

**Vorstandschäft Interessenverband
Deutscher Fahrlehrer e.V.**

Im Netz angeprangert

Internetportale werden von Verbrauchern immer häufiger genutzt, um sich im Angebotsdschungel einigermaßen zurechtzufinden. Allerdings sind diese Portale auch mit eilichen Tücken verbunden.

So manche negative Bewertung dürfte nur deshalb abgegeben werden, um jemandem vorsätzlich zu schaden, etwa Konkurrenten oder Personen, denen man einen Denkart verpassen möchte.

Um diesem Missbrauch Grenzen zu setzen, hat der Bundesgerichtshof (BGH) in Karlsruhe eine weitreichende Entscheidung zugunsten

von Geschädigten getroffen. (siehe Urteil vom 1. März 2016, Az VI ZR 34/15).

Im vorliegenden Fall wurde ein Zahnarzt auf einem Internetportal mehrfach von einem Patienten mit sehr schlechten Noten beurteilt. Dieser wandte sich an den Betreiber des Portals, verlangte von ihm einen Nachweis, dass der Nutzer überhaupt in seiner Praxis war und die Entfernung der Bewertung. Der Nutzer wurde zwar vom Portalbetreiber darüber informiert, dessen Antwort aber nicht an den Zahnarzt weitergeleitet, und die Bewertung blieb auch im Netz. Seine Forderung wurde unter Hinweis auf die Erhaltung der Anonymität abgelehnt.

Das BVG stellte nun fest, dass Betreiber von Internetportalen dann für

anonyme Bewertungen haften, wenn sie eine zumutbare Prüfungspflicht des Inhalts verletzt haben, was im Einzelfall genau zu prüfen sei.

Was den dargestellten Fall angeht, so hätte der Portalbetreiber die Forderungen des Zahnarztes übermitteln müssen und ihn dazu anhalten müssen, den Behandlungskontakt möglichst genau zu beschreiben und Belege für Behandlungen bei dem Beurteilten vorzulegen (Rezepte, Rechnungen...).

Dieses Urteil wahrt zwar die Anonymität von Bewertenden, zeigt aber denen, die sich zu Unrecht negativ bewertet fühlen, Möglichkeiten auf, sich effektiv dagegen zu wehren.

Quelle: BGH, Mitteilung der Pressestelle Nr. 49/2016

REGULIERUNGSGRUNDSÄTZE FÜR PKW-UNFALLSCHÄDEN

Auch bei allergrößter Vorsicht kann man unverschuldet in einen Verkehrsunfall verwickelt werden

Fahrlehrer und Fahrschulinhaber wissen es: Auch bei allergrößter Vorsicht kann man unverschuldet in einen Verkehrsunfall verwickelt werden. So ereignen sich besonders bei der praktischen Fahrausbildung dadurch Unfälle, weil unachtsame Verkehrsteilnehmer auf das Fahrschulauto auffahren. Den dabei entstehenden Sachschaden muss die Pflicht-Haftpflichtversicherung des Unfallverursachers bezahlen, der Fahrzeugeigentümer als Geschädigter hat nach einem solchen unverschuldeten Unfall Anspruch auf Ersatz seines gesamten Fahrzeugschadens. Und er hat grundsätzlich die freie Wahl, ob und wie er den Schaden beheben will.

Er kann

- sich ein Ersatzfahrzeug anschaffen,
- das Fahrzeug reparieren lassen oder
- die von einem Sachverständigen geschätzten Reparaturkosten verlangen.

Je nach Schadensumfang ist der Geschädigte jedoch in seiner Dispositions- bzw. Entscheidungsfreiheit eingeschränkt. Die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze und Einschränkungen sollte der Geschädigte kennen, wenn er unliebsame Überraschungen vermeiden will. Diese von der Rechtsprechung aufgestellten Grundsätze werden im Folgenden dargestellt.

Liegen die von einem Sachverständigen geschätzten **Reparaturkosten niedriger als der Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert (Wiederbeschaffungsaufwand)**, kann der Geschädigte zwischen

- Reparatur,
- Ersatzbeschaffung oder
- Abrechnung nach Gutachten frei wählen.

a) Im Fall einer **Reparatur** kann der Geschädigte die Reparaturkosten gestützt auf das Sachverständigen-gutachten verlangen. Eine Reparaturrechnung muss er nicht vorlegen. Die Mehrwertsteuer erhält er aber nur, soweit sie durch Rechnung belegt ist und der Geschädigte keine Vorsteuerabzugsberechtigung hat. Zur Erstattung von Nutzungsausfall oder der Mietwagenkosten für die Reparaturdauer nach Gutachten kann die Tatsache der Reparatur durch Foto oder Bestätigung eines Sachverständigen nachgewiesen werden.

Wählt der Geschädigte **Abrechnung nach Gutachten** bleibt es ihm überlassen, wozu er die Entschädigung verwendet. Er kann sie zur Reparatur seines unfallbeschädigten Fahrzeugs, zum Kauf eines Ersatzfahrzeugs oder für seinen Urlaub verwenden.

Mehrwertsteuer wird nur erstattet, soweit deren Anfall nachgewiesen wird.

b) Problematisch sind die Fälle, in denen die **Reparaturkosten höher sind, als der Wiederbeschaffungsaufwand.**

Mit Urteil vom 29.04.03 hatte der Bundesgerichtshof einen Fall zu entscheiden, in dem ein Karosseriebaumeister sein unfallbeschädigtes Fahrzeug selbst repariert und nach der Reparatur weiterbenutzt hatte.

Der geschädigte Karosseriebaumeister verlangte von der gegnerischen Versicherung die vom Sachverständigen geschätzten Reparaturkosten von ca. 26.500 DM, die zusammen mit der Wertminderung von 1.500 DM noch unter dem Wiederbeschaffungswert von

ca. 30.300 DM lagen. Der Restwert war vom Sachverständigen auf 8.000 DM geschätzt worden. Die Haftpflichtversicherung des Schädigers unterbreitete dem Geschädigten ein Restwertangebot über 10.000 DM und zahlte lediglich den Wiederbeschaffungswert abzüglich ihres Restwertangebots. Die dagegen gerichtete Klage des Karosseriebaumeisters hatte Erfolg.

Der Bundesgerichtshof kam zu dem Ergebnis, dass bei der Berechnung des Schadens der **Restwert** des Fahrzeugs **dann nicht vom Wiederbeschaffungswert abgezogen** werden darf, wenn der Geschädigte sein **Fahrzeug repariert und mindestens ½ Jahr weiterbenutzt, vorausgesetzt die geschätzten Reparaturkosten übersteigen den Wiederbeschaffungswert nicht**. Habe der Geschädigte sein Integritätsinteresse am Fahrzeug durch Reparatur und Weiterbenutzung zum Ausdruck gebracht, dürfe die Versicherung den Wiederbeschaffungswert nicht um den Restwert kürzen. (Bundesgerichtshof, Urteil vom 29.04.03, Az.: VI ZR 393/02). Der Geschädigte als „Herr des Restitutionsgeschehens“ kann auf diese Weise von der Versicherung nicht zum Verkauf seines Fahrzeugs zu dem von ihr angebotenen Restwert gezwungen werden. Auf die Qualität der Reparatur kommt es in diesem Fall nicht an.

Sind die **Reparaturkosten höher als der Wiederbeschaffungsaufwand** und lässt der Geschädigte sein unfallbeschädigtes Fahrzeug **nicht reparieren**, kann er nach Gutachten abrechnen. In diesem Fall erhält er nur den **Wiederbeschaffungswert (ohne Mehrwertsteuer) abzüglich Restwert**. Die Mehrwertsteuer für das Unfallfahrzeug



nach Gutachten erhält er nur, soweit er deren Anfall durch Rechnung für sein Ersatzfahrzeug nachweisen kann.

c) Liegen die **Reparaturkosten bis maximal 130 % über dem Wiederbeschaffungswert**, gelten wieder andere Regeln:

Der Bundesgerichtshof hatte mit Urteilen vom 15.02.2005 zwei Fälle zu entscheiden, in denen nach Schätzung des Sachverständigen die Kosten einer fachgerechten und vollständigen Reparatur über dem Wiederbeschaffungswert lagen, ohne die Grenze von 130 % des Wiederbeschaffungswerts zu überschreiten. Die Geschädigten hatten die Fahrzeuge lediglich in einen fahrbereiten und verkehrstüchtigen Zustand versetzen lassen. Die Kosten dieser Teilreparatur lagen naturgemäß unter den vom Sachverständigen geschätzten Reparaturkosten. Die Geschädigten verlangten von der eintrittspflichtigen Haftpflichtversicherung die Reparaturkosten in der vom Sachverständigen geschätzten Höhe. Die Haft-

pflichtversicherung zahlte nur den Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert. Der Bundesgerichtshof gab der Versicherung Recht.

Der Bundesgerichtshof kam zu dem Ergebnis, dass bei **Fahrzeugschäden, die den Wiederbeschaffungswert bis 130 % übersteigen**, die vom Sachverständigen ermittelten Reparaturkosten nur verlangt werden können, wenn die **Reparatur fachgerecht und in dem vom Sachverständigen ermittelten Umfang ausgeführt** wurde. Unter diesen Voraussetzungen kann er ohne Vorlage der Reparaturrechnung die vom Sachverständigen ermittelten Reparaturkosten (netto) verlangen. Die Mehrwertsteuer wird allerdings nur erstattet, soweit sie durch Rechnung nachgewiesen wird.

Repariert der Geschädigte einen den Wiederbeschaffungswert bis 130 % übersteigenden Schaden **nur teilweise oder nicht fachgerecht**, so kann er nicht mehr nach Gutachten abrechnen, sondern **nur die tatsächlich angefallenen Reparaturkosten** verlangen (Bundesgerichtshof, Urteile vom

15.02.05, Az.: VI ZR 70/04 und VI ZR 172/04). Eine Abrechnung nach Gutachten ist in diesem Fall ausgeschlossen. Anspruch auf den Wiederbeschaffungswert abzüglich Restwert hat er jedoch in jedem Fall.

d) Liegen die vom Sachverständigen geschätzten **Reparaturkosten über 130 % des Wiederbeschaffungswerts**, ist eine Reparatur unwirtschaftlich. Der Geschädigte erhält deshalb nur den **Wiederbeschaffungswert (netto) abzüglich Restwert** (Wiederbeschaffungsaufwand), selbst wenn er das Fahrzeug reparieren lassen würde. Mehrwertsteuer erhält er nur, soweit sie nachgewiesen wird.

Die Mehrwertsteuer wird gemäß § 249 Absatz 2 Satz 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) in allen Fällen nur erstattet, wenn und soweit sie tatsächlich angefallen ist.

Dietrich Jaser, Rechtsanwalt
Bahnhofstr. 8, 89312 Günzburg
Tel. 08221-24680
anwalt@domusjuris.de
www.domusjuris.de

Wichtiges und Interessantes für Fahrlehrer

idfl.de

Interessenverbände
Deutscher Fahrlehrer e.V. (IDF)

KURZ GEMELDET

Bei Grün gebremst: Auffahrunfall

An einer mit Verkehrsampeln gesicherten Kreuzung standen bei Rot insgesamt vier Fahrzeuge in Reihe. Nachdem die Ampel auf Grün geschaltet hatte, fuhren die ersten beiden Autos in den Kreuzungsbereich ein. Der dritte Wagen bremste plötzlich noch vor dem Kreuzungsbereich, weshalb das letzte Fahrzeug auf den Vordermann auffuhr. Es entstand ein Schaden von über 4.000 Euro.

Die Geschädigte gab an, sie sei sich nicht sicher gewesen, ob die von rechts kommende Radfahrerin auf dem Radweg trotz der auf Rot geschalteten Fußgängerampel anhalten würde. Die Schadensverursacherin klagte auf Mithaftung der Geschädigten, die Beklagte plädierte auf Alleinhaftung der Kontrahentin. Letztlich bestätigte das Landgericht (LG) Saarbrücken eine Mitschuld der Geschädigten. Als Begründung führte es aus, dass ein durch Grün bevorrechtigter Fahrzeuglenker die Grünphase nutzen muss, um einen ungehinderten Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Radfahrerin habe im vorliegenden Fall keinen zwingenden Grund für ein starkes Bremsmanöver im Kreuzungsbereich dargestellt. Obwohl die Auffahrende in einer solchen Situation eine erhöhte Aufmerksamkeitspflicht trifft, legte das Gericht eine Haftungsverteilung von 1/3 zu 2/3 zulasten der Beklagten fest. *Quelle: LG Saarbrücken, Az 13 S 67/15*

Falschparker in Spielstraße ohne Mitschuld

Ein Mann hatte in einer Spielstraße auf einer nicht gekennzeichneten Fläche widerrechtlich geparkt. Mit diesem PKW kollidierte das Fahrzeug einer Frau beim Rückwärtsrangieren, wobei das falsch geparkte Auto beschädigt wurde. Die Unfallverursacherin klagte daraufhin auf eine Mitschuld des Falschparkers.

Das Amtsgericht (AG) Ibbenbüren wies die Klage auf teilweise Mithaftung ab. Begründet wurde dies mit der Feststel-

lung, dass das Parkverbot außerhalb gekennzeichneten Flächen nicht zum Schutz anderer Kraftfahrzeugführer besteht und auch nicht den reibungslosen Pkw-Verkehr in dem verkehrsberuhigten Bereich gewährleisten soll. Die Regelung dient ausschließlich zum Schutz der Fußgänger. Ferner wurde vom Gericht festgestellt, dass die Klägerin unstrittig gegen den stehenden PKW des Beklagten gefahren ist. Beim Rückwärtsfahren hätte sie sich auch vergewissern müssen, dass der Verkehrsraum hinter ihrem Fahrzeug frei ist. Außerdem wies das Gericht darauf hin, dass nicht sie sondern ihre Haftpflichtversicherung die Klage hätte einreichen müssen. *Quelle: AG Ibbenbüren, Az 3 C 267/15*

Ende der Autobahn - und dann?

Das folgende Zeichen zeigt lediglich an, dass die besonderen Regeln für die Autobahn aufgehoben sind. Damit ist jedoch keine Geschwindigkeitsbegrenzung verbunden.



Ein PKW-Fahrer, der auf der BAB 52 unterwegs war, passierte in Essen-Haarzopf das Verkehrsschild 330.2 „Ende der Autobahn“. Laut dem Protokoll einer nach dem Schild erfolgten Geschwindigkeitskontrollmessung fuhr er mit 76 km/h. Erlaubt waren in der geschlossenen Ortschaft jedoch nur 50 km/h. Er sollte ein Bußgeld von 120 Euro bezahlen und erhob dagegen Widerspruch. Das Amtsgericht Essen verurteilte ihn jedoch zur Zahlung, und zwar mit folgender Begründung: Der PKW-Fahrer habe zugegeben, das Schild „Ende der Au-

tobahn“ gesehen zu haben. Deshalb hätte er gemäß StVO § 3 Absatz 3 die Geschwindigkeit auf 50 km/h reduzieren müssen. Es komme auch nicht darauf an, ob ein weiteres, die Geschwindigkeit regelndes Schild, oder ein Ortseingangsschild aufgestellt gewesen sei.

Seine Rechtsbeschwerde war erfolgreich. Das Oberlandesgericht (OLG) Hamm hob das Urteil der ersten Instanz auf, und zwar mit folgender Begründung: Das Amtsgericht Essen habe seine Rechtsprechung lediglich auf die Wahrnehmung des Verkehrszeichens „Autobahnende“ gestützt und nicht geprüft, ob etwa ein Ortseingangsschild aufgestellt war, oder ob an der betreffenden Stelle die eindeutig geschlossene Bauweise auf eine geschlossene Ortschaft schließen ließ. *Quelle: OLG Hamm, Az 5 RBs 34/15*

Beleidigende Gesten können teuer werden

Ein Taxifahrer überholte mit hoher Geschwindigkeit einen vor ihm fahrenden PKW und zeigte dem Fahrzeuglenker im Vorbeifahren den gestreckten Mittelfinger. Dann scherte er so knapp vor ihm ein, dass der Fahrer des überholten Fahrzeugs eine Vollbremsung einleiten musste, um einen Auffahrunfall zu verhindern.

Diese Aktion wertete das Gericht nicht als verkehrsbedingt sondern vielmehr als Verhalten, mit dem er dem Betroffenen dessen zu langsame Fahrweise deutlich machen wollte.

Das Verhalten des Taxifahrers wertete das Gericht als Beleidigung und als eine „völlig unangebrachte Nötigung...“ Es stelle „einen nicht tolerablen Exzess“ dar.

Zugute kam dem Beschuldigten, dass er noch nicht vorbestraft war. Es verhängte gegen ihn ein einmonatiges Fahrverbot und 20 Tagessätze à 50 Euro. *Quelle: Pressemitteilung des AG München v. 30.11.2015 zum Urteil Az 922 Cs 433 Js 114354/15*

ACHTUNG WILDWECHSEL!

Laut dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) kam es 2014 deutschlandweit zu mehr als 238.000 Wildunfällen, die zu einem Schadensaufwand von über 575 Millionen Euro führten. Trotz intensiver Unfallforschung konnte noch keine bisher angewandte Methode zur Reduzierung solcher Unfälle ermittelt werden. Weder das Aufstellen von Wildwechselschildern, Duftbarrieren, optische und akustische Reflektoren noch ein Rückschnitt der Gehölze am Straßenrand führten zu einem nachweislichen Rückgang der Unfälle. Die Unfallforscher der GDV empfehlen daher eine gezielte Platzierung von Warnschildern an Gefahrenstellen, gekoppelt mit einem Tempolimit.

Besonders aktiv sind die Tiere morgens und abends in der Dämmerung und zwar so gut wie das ganze Jahr über. Gerade in diesen Zeiten ist man gut beraten, die Fahrbahnränder zu beobachten und einen möglichst großen Abstand zur rechten Straßenseite zu bewahren.

Wenn im Scheinwerferlicht plötzlich ein Tier auftaucht, so sollte umgehend abgeblendet werden. Bremsen und Hupen sind wirksame Mittel, um die



Millionenschäden durch Wildunfälle. Was ist zu tun? Foto: (c) bluedesign - fotolia.com

Tiere abzuschrecken. Falls es dennoch zur Kollision kommt, sollte keinesfalls ausgewichen werden.

Das Lenkrad festhalten und eine Vollbremsung einleiten. Fahrzeuge mit ABS und ESP sind dabei klar im Vorteil. In den meisten Fällen bringt ein kontrollierter Aufprall weniger Gefahren mit sich als ein missglücktes Ausweichmanöver.

Die Art der Reaktion ist auch entscheidend für die Schadensübernahme der Teilkaskoversicherung. Wer ausweicht, geht oft „leer“ aus.

Falls es zu einem Unfall gekommen ist, sollten folgende Maßnahmen ergriffen werden:

1. Warnblinkanlage einschalten
2. Warnweste anziehen
3. Unfallstelle absichern
4. Beweisfotos anfertigen
5. Falls möglich das tote Tier an den Fahrbahnrand befördern
6. Polizei oder zuständige Forstdienststelle benachrichtigen
7. Unfallaufnahme
8. Wildschadenbescheinigung ausstellen lassen
9. Schaden dem Versicherer melden

Zu spät am Arbeitsplatz?

Wenn Arbeitnehmer zu spät kommen, kann dies den betrieblichen Organisationsablauf erheblich stören und für unmittelbar Betroffene nicht nur Ärger sondern auch finanzielle Verluste bedeuten. Man denke nur an nichtselbständige Fahrlehrer, die unpünktlich bei ihrem Fahrschüler erscheinen. Dem Arbeitgeber gegenüber stellt dies eine rechtliche Pflichtverletzung dar, die er ent-

sprechend ahnden kann. Erhält der Betroffene wegen Zuspätkommens eine schriftliche Abmahnung, muss er diese Maßnahme allerdings nicht in jedem Fall akzeptieren. Im Vorfeld einer rechtmäßigen schriftlichen Abmahnung müssen zumindest zwei Fragen geklärt sein:

1. Wie oft kommt der Arbeitnehmer zu spät?
2. Wie viele Minuten bzw. Stunden kommt er zu spät?

Im vorliegenden Fall hatte sich eine Mitarbeiterin einmalig 13 Minuten

verspätet am Arbeitsplatz eingefunden und kassierte dafür eine schriftliche Abmahnung. Die Betroffene zog dagegen erfolgreich vor das Arbeitsgericht (AG) Leipzig. Das Gericht stufte ihr einmaliges Zuspätkommen von knapp einer Viertelstunde als geringfügiges Fehlverhalten ein und hielt eine mündliche Ermahnung als angemessene Sanktion. Die schriftliche Abmahnung musste der Arbeitgeber aus ihrer Personalakte entfernen.

Quelle: AG Leipzig , Az 8Ca 532/15

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)



SRK Fahrlehrer-Fortbildung Seminarangebot				
Seminarart	Dauer	Ort	Seminartermin	Kosten in Euro
Fahrlehrer-Fortb. §33a Abs. 1 FahrIG Pflichtfortbildung für alle	3 Tage	Günzburg	29.09. - 01.10.16	190
		Ludwigsburg	20.10. - 22.10.16	200
		Günzburg	03.11. - 05.11.16	190
		Günzburg	10.11. - 12.11.16	190
		Regensburg	17.11. - 19.11.16	200
		Darmstadt	17.11. - 19.11.16	200
		Buchen	24.11. - 26.11.16	200
		Bayreuth	01.12. - 03.12.16	200
		Günzburg	08.12. - 10.12.16	200
		Cham	19.01. - 21.01.17	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 FahrIG ASF	1 Tag	Günzburg	07.05.16	100
		Darmstadt	07.10.16	100
		Günzburg	29.10.16	100
		Günzburg	05.11.16	100
		Günzburg	12.11.16	100
Seminarleiter-Fortb. §33a Abs. 2 FahrIG FeS	1 Tag	Günzburg	18.06.16	100
		Darmstadt	08.10.16	100
		Günzburg	28.10.16	100
		Günzburg	04.11.16	100
BWL-Lehrgang §11 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrIG		Günzburg	21.11. - 26.11.16	800
Ausbildungsfahrlehrer	3 Tage	Günzburg	22.09. - 24.09.16	400
Seminarleitererl. §31 FahrIG Grundkurs	4 Tage	Günzburg	auf Anfrage	
Programmkurs Aufbauseminar für Führerscheineulinge	4 Tage	Günzburg	08.06. - 11.06.16	360

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

unsere Seminare gelten in allen Bundesländern

weitere Termine auf Anfrage

Aktualisierung unter www.fahrlehrerweiterbildung.de

SRK Seminare Robert Klein - Stadtberg 32 - 89312 Günzburg

Telefon: 08221-31905

KURZ GEMELDET

Keine Erhöhung der Grenzwerte für Cannabis konsumierende Fahrzeugführer

Das Verwaltungsgericht (VG) Gelsenkirchen besteht auch weiterhin auf den in der bisherigen Rechtsprechung gültigen Grenzwerten. Gegen Fahrzeugführer, die mit einer Blutkonzentration von 1,0 Nanogramm Tetrahydrocannabinol (THC) pro Milliliter Blutserum am Verkehr teilnehmen, wird demnach auch zukünftig ein Fahrverbot verhängt. Mehrere Betroffene hatten gehofft, dass das Gericht die von der Grenzwertkommission im September 2015 auf das Dreifache festgelegten neuen Grenzwerte anerkennt und hatten Klage beim VG Gelsenkirchen eingereicht. Immerhin berät die Grenzwertkommission als fachübergreifende Arbeitsgruppe keinen geringeren als die Bundesregierung. Gegründet wurde sie von der Deutschen Gesellschaft für Rechtsmedizin, der Gesellschaft für Forensische und Toxikologische Chemie und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin. Bisher wurden ihre Empfehlungen regelmäßig als Maßstab herangezogen, wobei sie für die Gerichte auch bisher letztlich nicht bindend gewesen sind. Auch die Anhörung des Vorsitzenden der Grenzwertkommission konnte das Gericht nicht umstimmen. Weil es sich dessen Argumentation aus juristischer Sicht nicht anschließen konnte, verlieren Autofahrer auch künftig ihre Fahrerlaubnis, wenn sie mit mehr als 1 Nanogramm/ml THC im Blutserum am Steuer erwischt werden.

Alle Klagen wurden abgewiesen. Allerdings sind die Urteile noch nicht rechtskräftig. *Quelle: VG Gelsenkirchen, Az 9 K 1253/15*

Religion befreit nicht von der Helmpflicht

Ein Motorradfahrer beantragte bei der Behörde während der Nutzung eines Motorrads die Befreiung von der Helmtragepflicht. Er gab an, als Mitglied der Sikh-Religion einen Tur-

ban tragen zu müssen und berief sich dabei auf die staatlich garantierte Religionsfreiheit. Nachdem die Behörde seinen Antrag abgelehnt hatte, ging er vor Gericht. Das Verwaltungsgericht (VG) Freiburg bestätigte die Haltung der Behörde. § 46 Abs. 2 StVO besagt zwar, dass „die zuständigen obersten Landesbehörden oder die nach Landesrecht bestimmten Stellen gemäß von allen Vorschriften dieser Verordnung Ausnahmen für bestimmte Einzelfälle oder allgemein für bestimmte Antragsteller genehmigen“ können. Im Falle der Helmpflicht seien religiöse Gründe unzureichend.

Selbst wenn es hierzu laut Kläger bereits Präzedenzfälle gebe, so habe die Behörde bei jedem Einzelfall nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden. Für eine Befreiung müssten in seinem Fall gesundheitliche Gründe vorliegen, ein Turban sei auch kein wirksamer Ersatz für einen Helm.

Bestandteil seines Glaubens sei zwar, sich seine Haare zu bewahren, sie dabei niemals zu schneiden und unter einem Turban zusammenzuhalten. Zum Schlafengehen könne dieser jedoch abgenommen, und die Haare dann durch ein Tuch bedeckt werden. Ebenso sei es ihm zuzumuten, das Haar unter dem Helm mit einem Tuch oder einer Mütze zu bedecken. *Quelle: VG Freiburg, Az 6K 2929714*

Alkoholfahrt und MPU: Verschärfte Rechtslage

Alkoholsünder am Steuer stehen seit Ende 2015 offenbar stärker im Visier der Gerichte. Bisher mussten Verkehrsteilnehmer als Ersttäter, denen die Fahrerlaubnis vom Gericht entzogen wurde, ab einem Blutalkoholwert von 1,6 Promille zur Wiedererlangung des Führerscheins das Bestehen der medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU) vorweisen. So wird in den meisten Bundesländern verfahren.

Ende letzten Jahres hat nun der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) seine bisherige Rechtsprechung

überdacht und folgendermaßen geändert: „Nach strafgerichtlicher Entziehung der Fahrerlaubnis (§ 69 StGB), die auf einer Teilnahme am Straßenverkehr unter Alkoholeinfluss beruht, ist im Wiedererteilungsverfahren unabhängig von der bei der Verkehrsteilnahme vorgelegenen Blutalkoholkonzentration die Beibringung eines medizinisch-psychologischen Gutachtens anzuordnen...“ (Quelle siehe unten).

Verhandelt wurde folgender Fall: Eine ältere Dame wurde nach dem Genuss einiger Gläschen Melissengeist mit 1,28 Promille am Steuer erwischt. Ihr wurde sorgloser oder missbräuchlicher Umgang mit Melissengeist unterstellt, was zu einem dreimonatigen Fahrverbot führte. Die Führerscheinbehörde ging darüber hinaus von Alkoholabhängigkeit aus und forderte einen Abstinenzbeweis nebst einer erfolgreich absolvierten MPU, damit die Frau ihren Führerschein wieder erhält. Gegen diese Auflagen klagte die Betroffene auch vor dem BayVGH erfolglos. Zukünftig müssen alkoholisierte Fahrzeuglenker, die erwischt werden und mindestens ein dreimonatiges Fahrverbot kassieren, in Bayern grundsätzlich zur MPU. Theoretisch hätte der Strafrichter bereits bei einem Blutalkoholwert von nur 0,3 Promille die Möglichkeit des Führerscheinentzugs, wenn ein alkoholbedingter Fahrfehler vorliegt. Nach der genannten sehr strengen Rechtsprechung müssten nun auch Fahrer, die sehr wenig trinken oder getrunken haben, nachweisen, dass sie keine Alkoholiker sind bzw. Trinken und Fahren trennen können. Dies verursacht hohe Kosten bei Betroffenen und deutliche Mehrarbeit bei den Behörden.

Allerdings ist das Urteil noch nicht rechtskräftig. Der bayerische VGH hat zwar die Revision beim Bundesverwaltungsgericht (BVG) zugelassen, aber Experten vermuten, dass sich das BVG der Rechtsauffassung des BayVGH anschließen dürfte. *Quelle: BayVGH München, Az 11 BV 14.2738*



KURZ GEMELDET

Handyfotos können teuer werden

Ein Autofahrer wurde beobachtet, wie er während der Fahrt Fotos mit seinem Handy anfertigte. Das brachte ihm wegen verbotswidriger Benutzung seines Mobiltelefons einen Bußgeldbescheid über 60 Euro ein. Dagegen legte er beim Amtsgericht Hamburg Beschwerde ein, die jedoch abgelehnt wurde.

Dies veranlasste den Betroffenen, beim Oberlandesgericht (OLG) Hamburg Rechtsbeschwerde einzulegen und die vom Amtsgericht vorgenommene Beweiswürdigung zu beanstanden.

Das OLG ließ die Rechtsbeschwerde zu, bestätigte jedoch die Entscheidung des Amtsgerichts und berief sich ebenfalls auf § 23 Abs. 1a StVO:

„Wer ein Fahrzeug führt, darf ein Mobil- oder Autotelefon nicht benutzen, wenn hierfür das Mobiltelefon oder der Hörer des Autotelefons aufgenommen oder gehalten werden muss. Dies gilt nicht, wenn das Fahrzeug steht und bei Kraftfahrzeugen der Motor ausgeschaltet ist.“

Dabei verwies das Gericht auf die Tatsache, dass die Begrifflichkeit des Benutzens eines Mobiltelefons in der obergerichtlichen Rechtsprechung bereits hinreichend geklärt sei. Der Begriff umfasst demnach nicht nur das Telefonieren sondern auch weitere bestimmungsgemäße Nutzungen des Geräts, zum Beispiel die Diktier-, Spiele- oder Kamerafunktion. Diese Aktionen während der Fahrt stellen allesamt ordnungswidrige Handlungen dar.

Dazu zählen übrigens auch die Nutzung des Internetzugangs und der Navigation oder das Ablesen der Uhr.

Somit wurde auch die Rechtsbeschwerde verworfen, und der Autofahrer musste letztendlich den Bußgeldbescheid bezahlen. *Quelle: OLG Hamburg, Az 2-86/15 (RB), 2*

Die Summe ist entscheidend

Verkehrsteilnehmer, die mehrmals nacheinander gegen geltende Verkehrsregeln verstoßen, riskieren ihre Fahrerlaubnis.

Das Amtsgericht hat gegen einen Fahrer ein Fahrverbot verhängt, weil er innerhalb eines Zeitraums von etwas mehr als zweieinhalb Jahren das dritte Mal mit dem Handy hinter dem Lenkrad erwischt wurde. Diese Entscheidung überraschte, weil einer der beiden vorangegangenen Handyverstöße bereits zwei Jahre zurücklag, und eine einschlägige Vorbelastung erst dann zutrifft, wenn zwei Vergehen innerhalb eines Jahres liegen.

Das Urteil gründet auf § 25 Abs. 1 S. 1 StVG, der besagt, dass eine sogenannte beharrliche Pflichtverletzung dann vorliegt, wenn ein Verkehrsteilnehmer durch die wiederholte Verletzung von Rechtsvorschriften erkennen lässt, dass es ihm an der für die Teilnahme am Straßenverkehr erforderlichen rechtstreuen Gesinnung und der notwendigen Einsicht in zuvor begangenes Unrecht fehlt.

Die Beurteilung, ob ein Verstoß beharrlich ist, hängt von der Anzahl der Vorverstöße ab, von ihrem zeitlichen Abstand und von ihrem Schweregrad. Daher kann mangelnde Rechtstreue nicht nur bei gravierenden Rechtsverstößen vorliegen, sondern auch bei einer Vielzahl kleiner Verkehrsdelikte. Insbesondere bei einer Häufung kleinerer Regelverstöße ist es jedoch erforderlich, „dass ein innerer Zusammenhang i.S. einer auf mangelnder Verkehrsdisziplin beruhenden Unrechtskontinuität zwischen den Zuwiderhandlungen besteht.“ (Quelle siehe unten)

Der Klagende hat außer den Handyverstößen im gleichen Zeitraum noch zwei Einträge wegen überhöhter Geschwindigkeit im Verkehrszentralregister gesammelt. Die insgesamt fünf Verkehrsverstöße innerhalb eines Zeitraums von deutlich weniger als

drei Jahren sind alle mit einem gewissen Gefährdungspotential für Dritte verbunden. Dies rechtfertigt die Einordnung als verkehrssicherheitsbeeinträchtigende Ordnungswidrigkeit.

Aus den oben dargestellten Fakten schlussfolgerte das Gericht einen Mangel an rechtstreuer Gesinnung und verurteilte den Fahrer zu einer Geldstrafe und einem Fahrverbot. Das Urteil wurde vom Oberlandesgericht (OLG) Hamm bestätigt. *Quelle: OLG Hamm, Az 1RBs 138/15*

Risikogeschäfte der GmbH sind nicht automatisch Privatinteresse des Gesellschafters

Eine GmbH kann nach Beurteilung des Bundesministeriums für Finanzen sehr wohl Wertpapiergeschäfte tätigen und daraus entstehende Verluste als Betriebsausgaben absetzen. Sie kann jederzeit solche Geschäfte tätigen, sowohl vor dem Hintergrund der Gewinnerzielung als auch mit dem Risiko, Verluste einzufahren.

Finanzbehörden dürfen nicht automatisch davon ausgehen, dass der Anlass für Risikogeschäfte grundsätzlich im privaten Interesse der Person des Gesellschafters begründet ist, und damit eine verdeckte Gewinnausschüttung vorliegt.

Dieser Schluss darf nur dann gezogen werden, wenn die Geschäfte von Anfang an unüblich sind. *Quelle: BMF, Az IV C 2 – S 2742/07/10004*

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.

BESONDERER KÜNDIGUNGSSCHUTZ FÜR SCHWERBEHINDERTE

So mancher Arbeitgeber scheut sich, Menschen mit einer Schwerbehinderung einzustellen. Sie genießen einen besonderen Kündigungsschutz, der im Sozialgesetzbuch IX, § 85-92 geregelt ist.

Bei einer beabsichtigten Kündigung eines Schwerbehinderten, der bereits länger als sechs Monate im Betrieb gearbeitet hat, muss der Arbeitgeber einen Antrag beim Integrationsamt stellen. Darin muss er die Kündigungsgründe schriftlich darlegen. Eine Kündigung ohne diesen Antrag ist rechtsunwirksam, eine nachträgliche Antragsstellung nicht möglich.

Je nach Betriebsgröße holt das Integrationsamt eine Stellungnahme des Betriebsrates oder Personalrates und der Schwerbehindertenvertretung ein und hört den schwerbehinderten Menschen an. Dabei wird geprüft, ob der Arbeitgeber darauf geachtet hat, dass der Schwerbehinderte in zumutbarem Umfang seinen Fähigkeiten entsprechend im Betrieb eingesetzt war. Hat der Betroffene einen anderen sicheren Arbeitsplatz in Aussicht, so erfolgt die Zustimmung zur Kündigung grundsätzlich. In allen anderen Fällen wird auf eine gütliche Einigung hingearbeitet. Eine Ablehnung durch das Integrationsamt darf nur erfolgen, wenn der

Kündigungsgrund im unmittelbaren Zusammenhang mit der Behinderung steht.

Für eine Entscheidung hat das Integrationsamt einen Monat Zeit. Sie wird dem Arbeitgeber und dem Arbeitnehmer schriftlich zugestellt. Bei Zustimmung kann der Arbeitgeber die Kündigung nur innerhalb einer Frist von vier Wochen nach Zustellung der Entscheidung aussprechen.

Falls das Integrationsamt die Monatsfrist ohne Entscheidung verstreichen lässt, gilt die Zustimmung als erteilt.

Quelle: Sozialgesetzbuch IX, § 85-92

NEUE EU-DATENSCHUTZGRUNDVERORDNUNG

Das letzte „update“ der europäischen Datenschutzverordnung stammt aus dem Jahr 1995 und hat längst nicht mehr die passenden Antworten auf drängende Fragen, die besonders in Unternehmen aufschlagen. Außerdem war es längst überfällig, die teilweise sehr unterschiedlichen Datenschutzniveaus in europäischen Staaten zu harmonisieren, um auch Wettbewerbsprobleme zu verringern. Beschlossen werden soll die neue Verordnung formell noch im Frühjahr dieses Jahres. Hart diskutiert wird die Frage: Wer hat nach den neuen Vorschriften den größ-

ten Nutzen, die Verbraucher oder der europäische Fortschritt in eine digitale Zukunft? Die Grundprinzipien des Datenschutzes bleiben im Wesentlichen unverändert, und es wird auch zukünftig einen Datenschutzbeauftragten geben.

Was die Verarbeitung personenbezogener Daten anbelangt, sind die Verbraucher auch weiterhin geschützt. Ohne ihre Einwilligung ist die Verwendung ihrer Daten nur in engen gesetzlichen Grenzen erlaubt, zum Beispiel im Rahmen eines Vertragsverhältnisses. Aber auch hier gilt der Grundsatz der

Datensparsamkeit: Es dürfen nur so viele Daten verarbeitet werden, wie für diesen konkreten Anlass erforderlich sind. Und die Nutzung dieser Daten ist auf den konkreten Anlass (z. B. Erwerb einer Fahrerlaubnis) beschränkt und darf nicht für andere Zwecke missbraucht werden (z.B. Weitergabe an Autohäuser). Grundsätzlich kann der Verbraucher oder Nutzer (z.B. von Internetdiensten) Auskunft über die Verwendung seiner Daten verlangen und beispielsweise auch auf die Löschung seines bestehenden Kontos in einem sozialen Netzwerk bestehen. Die Nutzungsbedingungen solcher Dienste müssen zukünftig besser verständlich abgefasst werden.

Betriebe müssen zukünftig vor der Datenerhebung ausführlicher als bisher informieren und die Einwilligung des Betroffenen zur Nutzung seiner personenbezogenen Daten auch entsprechend dokumentieren. Unmittelbarer Handlungsbedarf ist zum augenblicklichen Zeitpunkt noch nicht angesagt, denn es gilt eine Übergangsfrist bis Mitte 2018. Quelle: Bundesverband Verbraucherzentrale (<http://www.vzbv.de>)

BETRIEBSWIRTSCHAFTSLEHRGANG

§ 11 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrlG

21.11. – 26.11.2016

Anmeldung unter

Tel. 08221-31905

(Mo-Fr. 10-17 Uhr) oder

www.fahrlehrerweiterbildung.de

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)



Kommunikation zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler: IC-F29DR – Digitales lizenzfreies Handfunkgerät



dPMR™ 446/PMR446 TRANSCEIVER
IC-F29DR

Drahtlose Kommunikation in Spitzenqualität!



Analoge und
Digitale Kommunikation



Lange Betriebszeit
(ca. 26 Std.)



Freihändiger Betrieb
mit Headset möglich



Für den Außeneinsatz –
wasserdicht nach IP67

Ihre Fachhändler:

FELLECS-TECH Handelsgesellschaft m.b.H.
Moorfleeter Str. 43 | 22113 Hamburg
Tel. 040-70700980 | info@fellecs-tech.eu

Funkvertrieb Peter Linden e.K.
Wüstenhagener Str. 35-39 | 42855 Remscheid
Tel. 02191-36460 | info@funkvertrieblinden.de

Bareither + Raisch Funktechnik
Hertichstr. 52 | 71229 Leonberg
Tel. 07152-928900 | info@bara-funk.de

Abel & Käufel Mobilfunkhandels GmbH
Alter Rennweg 179 | 84034 Landshut
Tel. 0871-962150 | hotline@abel-kaeufl.de

Häusler Funksysteme GmbH
Unteriglinger Str. 8 | 86859 Igling
Tel. 08248-90035 | info@funksysteme.de



für Fahrlehrer:

- IC-F29DR

für Fahrschüler:

- IC-F29DR
- Ohrhörer

SET 1



für Fahrlehrer:

- IC-F29DR
- Handmikrofon
HM-158LA

für Fahrschüler:

- IC-F29DR
- Ohrhörer

SET 2



für Fahrlehrer:

- IC-F29DR
- Mikrophon
- PTT-Taste
(Finger-PTT)

für Fahrschüler:

- IC-F29DR
- Ohrhörer

SET 3



© www.vonFormat.eu