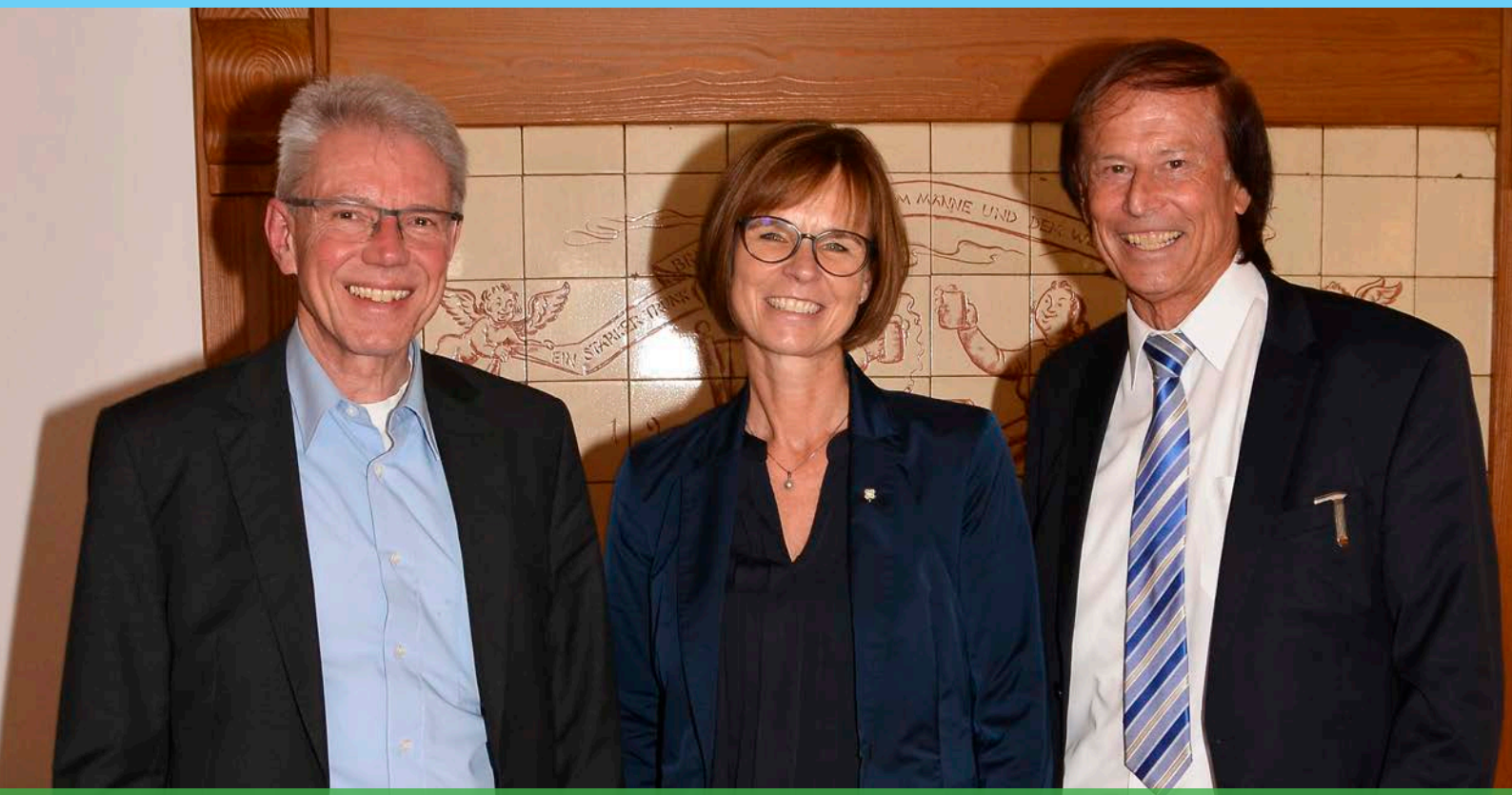
FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 04/19

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.



Verkehrsministerium beim Interessenverband Deutscher Fahrlehrer in Günzburg

AB SEITE 4

LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

Werbung mit "Online-Fahrschule"?
Lesen Sie auf Seite 14

Lohn ohne Arbeit: Drei bis vier Beispiele
Mehr erfahren ab Seite 12

INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

- Impressum 2
- Spruch des Monats 2
- Geblitzt: Messdaten nicht gespeichert 3
- Deutsche mehrheitlich für Tempolimit 3
- Titelthema: Verkehrsministerium beim IDF in Günzburg - Intensiver Erfahrungsaustausch 4
- Lohn ohne Arbeit 12
- Werbung mit "Online-Fahrschule"? 14
- SRK-Seminare 15
- Flucht vor der Polizei 16
- Fortbildungen steuerlich absetzen 16
- Elektrokleinstfahrzeuge: Fragen und Antworten 17
- Hightech-Fahrhilfen ab 2022 19

SPRUCH DES MONATS

" Auch unsere Stress-Autobahn braucht eine Geschwindigkeitsbegrenzung."

*Helmut Glaßl (*1950) Dipl.-Ing., Aphoristiker*

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 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 persönliche 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

GEBLITZT - MESSDATEN NICHT GESPEICHERT

Im Juli 2019 hatte das Verfassungsgericht des Saarlandes mit einem Urteil entschieden, dass Fotos von Blitzgeräten, die die Messdaten nicht speichern, vor Gericht nicht verwertbar sind, auch wenn die Geräte von der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt (PTB) zugelassen und geeicht sind. Ein Autofahrer könne so die tatsächlichen Grundlagen der Verurteilung nicht überprüfen. Dadurch werde sein Recht auf ein faires Verfahren und eine effektive Verteidigung beeinträchtigt, so das Gericht.

Das Urteil hatte bundesweit für großes Aufsehen gesorgt, und in einigen Städten wurden die Blitzgeräte mit fehlender Speichermöglichkeit sogar außer Betrieb genommen.
Das Oberlandesgericht (OLG) Oldenburg hat sich dieser Rechtsauffassung allerdings nicht angeschlossen. Es entschied, dass Blitzer-Messungen mit Geräten ohne die Speicherung von Messdaten grundsätzlich nach wie vor verwertbar sind.

Es begründete seine Entscheidung damit, dass der Bundesgerichtshof für den Bereich der Verkehrsordnungswidrigkeiten das standardisierte Messverfahren anerkannt hat. Die Zulassung durch die PTB garantiere bei einem geeichten Gerät die Richtigkeit des gemessenen Wertes, so das OLG. Bei Einhaltung der Voraussetzungen des standardisierten Messverfahrens sei das Ergebnis nach der gefestigten Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs für eine Verurteilung ausreichend. Auch die Messung mit einer Laserpistole, bei der keine Daten gespeichert werden, sei schließlich anerkannt und gerichtlich verwertbar. Für eine Geschwindigkeitsmessung mit einem Blitzgerät könne daher nichts anderes gelten.

Quelle: OLG Oldenburg,
Az. 2 Ss (Owi) 233/19

DEUTSCHE MEHRHEITLICH FÜR TEMPOLIMIT

Eine aktuelle Forsa-Umfrage hat ergeben, dass sich inzwischen 57 Prozent der Bundesbürger für ein Tempolimit von 130hm/h auf Autobahnen aussprechen. So wandten sich zum Beispiel Deutsche Umwelthilfe, ökologischer Verkehrsclub VCD, Greenpeace, Changing Cities und Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland VOD in dieser Angelegenheit an den Petitionsausschuss, und auch die Evangelische Kirche in Mitteldeutschland (EKM) hatte erfolgreich eine Online-Petition gestartet. Der Rückenwind aus der Bevölkerung für die Einführung eines Tempolimits ist so stark wie selten zuvor. Dies geht auch aus den Ergebnissen der EU-Wahl und den anhaltenden Proteste der Fridays for Future-Bewegung hervor.
Der dringende Handlungsbedarf der Bundesregierung wird vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Klimaschutzes gefordert. Die Interessenverbände führen eine lange Liste an Argumenten an, die für die geforderte Maßnahme sprechen. Hier einige Beispiele:

- Laut Umweltbundesamt können dadurch jährlich mindestens zwei Millionen Tonnen Kohlendioxid eingespart werden, durch eine Maßnahme, die sofort umsetzbar und darüber hinaus auch kostengünstig ist.
- Einer Veröffentlichung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) von 2017 zufolge waren 2015 immerhin 70 Prozent der Autobahnen ohne Tempolimit befahrbar, nur 30 Prozent unterlagen Beschränkungen.
- Zudem sorgt ein Tempolimit für einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss, so dass weniger Staus entstehen.
- Nicht zuletzt wird die Verkehrssicherheit erhöht; es kann davon ausgegangen werden, dass sich die Zahl der Unfälle halbiert und die der Verkehrstoten zurückgeht. (Quelle: Land Brandenburg)
- Ein Tempolimit mindert außerdem das Lärmaufkommen und den Reifenabrieb. *(Quelle: Fraunhofer UMSICHT)*
- Ein Tempolimit sorgt für entspannteres Fahren. Das kommt vor allem auch denjenigen Menschen entgegen, die von dem Verkehr, der im Rückspiegel auf sie zurast, gestresst sind.

Egal, wie man gegenüber einer Reglementierung der Geschwindigkeit auf Autobahnen eingestellt sein mag: Interessant dürfte für Gegner und Befürworter sein, dass laut einer Studie des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), lediglich etwa 30 Prozent der Autofahrer schneller als 130km/h und nur 10 Prozent schneller als 150km/h unterwegs waren. Von einer drohenden generellen Bevormundung der motorisierten Verkehrsteilnehmer kann daher keine Rede sein.

Quellen: EKD Erfurt;
Pressemitteilung der VOD 2019

Verkehrsministerium beim Interessenverband Deutscher Fahrlehrer in Günzburg

Renate Bartelt-Lehrfeld Ministerialrätin im Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (mitte) mit den beiden IDF-Vorsitzenden Wolfgang Hesser (links) und Robert Klein (rechts).

Am 24. September besuchte Frau Ministerialrätin Bartelt-Lehrfeld vom Bundesverkehrsministerium den Interessenverband Deutscher Fahrlehrer. Nach einem Grußwort des Günzburger Oberbürgermeisters Gerhard Jauernig hießen die Vorsitzenden Robert Klein und Wolfgang Hesser die Vertreterin des BMVI, Frau Ministerialrätin Renate Barthel-Lehrfeld, willkommen. Im Anschluss daran startete unter Moderation von Dr. Bernd Ganser ein intensiver Erfahrungsaustausch rund um das Fahrlehrerrecht. Verbandsvertreter aus dem AK Wissenschaft folgten sehr interessiert den Ausführungen der Vertreterin des Verkehrsministeriums und der Verbandsspitze.

Folgende aktuelle Themen wurden diskutiert:

- Der freiberufliche Fahrlehrer ohne Fahrschulerlaubnis
- Nichtbestehensquote
- Fahrschulüberwachung FahrlG § 51
- FahrlG § 51, Absatz 2
- FahrlG § 11: Eignungsvoraussetzungen
- FahrlG § 53: Fortbildung
- Fahrlehrerprüfung „Theorie“
- Fahrl.AusbV § 4 Anl.4
- Theoretischer Unterricht in Ferien- oder Blockkursen
- Besondere Ausbildungsfahrten
- Zeitpunkt der Durchführung der besonderen Ausbildungsfahrten
- Ausbildungsnachweis gemäß § 31 Abs.1 FahrlG und § 6 Abs. 2 FahrschAusbO
- Ausbildungsende
- Verzahnung des theoretischen und praktischen Unterrichts
- Neue FahrschAusbO
- Lehrgang BWL: Täglicher zeitlicher Umfang
- Lernstandbeurteilung/Feststellung der Prüfungsreife
- Manipulation bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung
- Präsenzunterricht statt E-learning
- Fahreignungsseminar (FeS)
- Automatikregelung/ E- Mobilität
- E-Roller
- Bundesweit AM 15?
- Begleitetes Fahren mit 16
- Mangel an Fahrerlaubnisprüfern
- Prüfzeitverlängerung bei der praktischen FE-Prüfung und Fahraufgabenkatalog
- Prüfungsfahrzeuge: Transmissionsgrad der Scheiben

Der freiberufliche Fahrlehrer ohne Fahrschulerlaubnis

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)

Fahrlehrerrechtsexperte Rechtsanwalt Dietrich Jaser erläuterte die Situation der "freiberuflichen" Fahrlehrer ohne Fahrschulerlaubnis.
Diese sind von den Verwaltungsbehörden mittlerweile anerkannt, so dass von deren Seite in der Regel keine Schwierigkeiten mehr zu erwarten sind. Allerdings geht die Tendenz in der Sozialgerichtsbarkeit dahin, die Fahrlehrer nicht als echte freie Mitarbeiter einzustufen, sondern als abhängig Beschäftigte im Sinne des Sozialgesetzbuchs (SGB) IV. Die Sozialgerichte tendieren mehrheitlich dazu, den Begriff des "Beschäftigungsverhältnisses" in § 1 Absatz 4 des Fahrlehrergesetzes (FahrlG) als "Begriff aus dem Sozialrecht" auszulegen. Dies führt dazu, dass die Fahrschulen oder Fahrschulinhaber im Falle einer Betriebsprüfung verpflichtet werden, die vollen Sozialversicherungsbeiträge solcher Fahrlehrer an die DRV abzuführen. Diese errechnen sich aus den bezahlten Honoraren und umfassen sowohl die Arbeitnehmer- als auch die Arbeitgeberbeiträge,

was manche Fahrschule an den Rand des Ruins bringt.

Diese Praxis konterkariert den Willen des Gesetzgebers, der den Einsatz von freien Fahrlehrern im Rahmen der FahrlG-Reform 2017 ausdrücklich ermöglichen wollte. Der IDF regt daher an, den Gesetzeswortlaut in § 1 Absatz 4 FahrlG abzuändern und den Begriff des "Beschäftigungsverhältnisses" durch den Begriff "auch freien Dienstverhältnisses" zu ersetzen. Dabei muss auch mit Blick auf die §§17 und 29 FahrlG klargestellt werden, dass Fahrlehrer nicht zwingend Beschäftigte im Sinne des Sozialrechts sein müssen, sondern auch in einem freien Dienstverhältnis für Fahrschulen tätig sein können.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Die Vertreterin des Verkehrsministeriums erklärte, dass ihr der o.g. Sachverhalt bisher noch nicht in dieser Weise dargestellt wurde. Das BMVI hat jedoch keinen Einfluss auf die Rechtsprechung der Sozialgerichte.

Nichtbestehensquote

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Die stetig steigende Nichtbestehensquote wird von mehreren Seiten teilweise scharf kritisiert.

Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) sieht eine Ursache in der sinkenden Motivation bei Jugendlichen, die Fahrerlaubnis zu erwerben.

Auch die Migrationssituation dürfte dazu beitragen, die Anzahl der Migranten bei Prüfungen steigt. Hier tauchen immer wieder Verständigungsprobleme auf, und auch das bisher erworbene Verkehrsverhalten stellt oft ein Hindernis dar.
Auffällig ist, dass der Anstieg der Nichtbestehensquote exakt mit der Aufnahme von Videosequenzen in die theoretische Prüfung zum 1. 4. 2014 beginnt. Dieser Zusammenhang ist in allen 16 Bundesländern deutlich erkennbar.

Ebenso auffallend ist, dass in der Vergangenheit die Nichtbestehensquote linear mit der zunehmenden Anzahl von Videosequenzen anstieg: Je mehr dieser Videos in die Prüfung integriert wurden, desto höher war die Nichtbestehensquote, und zwar wiederum in allen Bundesländern.

Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) stellt daher grundsätzlich den Einsatz von Videosequenzen bei der Theorieprüfung in Frage.

Nach unserer Meinung zielt die theoretische Ausbildung darauf ab, Verhaltensweisen und Kenntnisse zu erwerben, die in der aktiven Teilnahme am Verkehrsgeschehen situationsadäquat möglichst automatisiert abrufbar sind. So wird ein hohes Maß an Verkehrssicherheit gewährleistet.

Videoclips mit bewegten Situationsdarstellungen lassen dem Lernenden kaum Zeit, die flash-artig dargebotenen Situationen gründlich zu reflektieren und sich auch empathisch mit ihnen auseinander zu setzen. Nur so können jedoch unseres Erachtens passendes Wissen und adäquate Verhaltensweisen nachhaltig gelernt und fehlerfrei reproduziert werden.

Aus diesen dargestellten Mängeln dürfte zumindest eine bedeutsame Ursache für die steigende Nichtbestehensquote resultieren.

Videoclips bilden nach unserer Meinung reales Verkehrsgeschehen nur unzureichend ab. Der Mensch nimmt seine Umgebung fortlaufend mit verschiedenen Sinnesorganen wahr. Diese Wahrnehmungen werden letztlich vom Arbeitsgedächtnis als "relevant" bzw. "unwichtig" bewertet.

Zielführende Sinneseindrücke werden geordnet, um daraus geeignete Handlungsstrategien aus dem Langzeitspeicher abzurufen.

Für den Theorieunterricht erstellte Videoclips bieten sehr kurze Ausschnitte des Verkehrsgeschehens, die häufig viel zu spontan interpretiert werden müssen, um eine "passende" Strategie abrufen zu können.

Dies erfordert von Lernenden somit oft eine höhere Wahrnehmungsgeschwindigkeit als reales Verkehrsgeschehen und dazu noch Entscheidungen, die wegen mangelnden Kontextinformationen auf nur wenigen Fakten beruhen. Auch diese Umstände dürften die steigende Nichtbestehensquote mit bedingen.

Statische zweidimensionale Repräsentationen hingegen dürften deutlich geeignetere Voraussetzungen bieten, passende Handlungsweisen zu finden, und zwar ohne den massiven Einfluss der Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit.

Der IDF setzt bewusst auf eher traditionelle Lernformen und Lernmedien und ist überzeugt, dass damit die Nichtbestehensquote wieder gesenkt wird.

Unterstützung gegen die zunehmende Digitalisierung des Lernens erhalten wir von renommierten Wissenschaftlern.

So warnt der wohl populärste Gegner, Prof. Dr. Dr. Spitzer, Leiter der psychiatrischen Universitätsklinik Ulm, seit Jahren vor dem Digitalisierungswahn. Hier zwei Zitate aus

seinem neuesten Buch " Die Smartphone Epidemie" (2018, dritte Auflage):

"Über die gesundheitlichen Folgen machen sich mittlerweile sogar Investoren und Unternehmer Gedanken. Der Chef von Apple empfiehlt, Smartphones nicht in Schulen zu verwenden, der französische Präsident verbietet sie dort ganz und Süd-Korea hat seit Jahren Gesetze zum Schutz der Jugend vor den schlimmsten Folgen der Handynutzung." (a.a.O, Klappentext)

Weiter bemerkt Spitzer: " Halten wir fest: Digitale Medien und insbesondere das Smartphone schaden der Gesundheit und der Bildung junger Menschen und behindern die Entwicklung von Willensbildung und Empathiefähigkeit." (a.a.O, 131)

Aber gerade die Empathiefähigkeit ist letztendlich unabdingbar für verkehrssicheres Verhalten. Was gibt es Wichtigeres als sich in die Situation anderer Verkehrsteilnehmer einfühlen zu können?

Und schließlich schreibt Spitzer als vehementer Kritiker des Heilsbringers Digitalisierung: "Da wird das 'digitale Lernen' von Marktschreiern ohne jeden wissenschaftlichen Hintergrund – d.h. ohne dass es Daten gäbe, die das Vorgehen empirisch begründen und damit rechtfertigen könnten – propagiert, obwohl dadurch die Bildung und die Gesundheit von Kindern ruiniert wird." (a.a.O., 147)

Und was passiert in den Bereichen Fahrschülerausbildung, Fahrlehrerausbildung, Fortbildung usw.? Genau das Gegenteil! Aus Sicht des IDF eine fatale Entwicklung, deren Folgen sich z.B. bereits in einer steigenden Nichtbestehensquote niederschlagen. Bedenklich ist auch die Tatsache, dass die Intelligenz von Menschen seit der Jahrtausendwende nicht mehr zunimmt, sondern rückläufig ist, wenn sie in Ländern wohnen, in denen die Digitalisierung massiv vorangetrieben wird. Dieser sog. Anti-Flynn- Effekt wurde in einer Metastudie aus 2017 bestätigt.

Wissenschaftler nehmen an, dass dafür die Qualität der Schulen und der Medienkonsum als mögliche Ursachen verantwortlich sind.
Australien hat bereits frühzeitig darauf reagiert. Dort werden die 2008 den Schulen für insgesamt 2,4 Milliarden australische Dollar zur Verfügung gestellten Laptops seit 2016 wieder eingesammelt.

Fazit: Aufgrund von wissenschaftlichen Ergebnissen fühlt sich der IDF in seiner kritischen Haltung gegenüber digitalen Medien und Lernformen mehr als bestätigt.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
verweist in diesem Zusammenhang auf die noch ausstehenden Ergebnisse der BAST-Studie, in der zumindest einige vom IDF vorgetragene Vorbehalte thematisiert sein dürften.

Fahrschulüberwachung FahrlG § 51

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Laut FahrlG § 51 Absatz 1 sind alle das Fahrlehrerrecht betreffende Bereiche zu überwachen.

Der IDF ist der Meinung, dass bei Fahrschulen, die mehrere Bereiche abdecken, zumindest nicht alle davon im Rahmen der Überwachung überprüft werden, sofern der Betrieb bisher nicht auffällig war.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Die Überwachung wurde vom Gesetzgeber klar geregelt. Die Umsetzung der Regelung fällt in die Zuständigkeit der einzelnen Bundesländer. Eine bundeseinheitliche Überwachung scheitert am Widerstand der Bundesländer, führt aber in der Praxis zu einer bundesweit uneinheitlichen Überwachungspraxis.

FahrlG § 51, Absatz 2

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Der Begriff "vorbehaltlich" in dieser Textpassage wird unseren Erfahrungen nach unterschiedlich interpretiert. Den IDF interessiert die Auslegung des BMVI.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Die Überprüfung dieses Sachverhalts wird zugesagt.

FahrlG § 11: Eignungsvoraussetzungen

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Von der im FahrlG § 11 geforderten Gesundheitsprüfung im Turnus von 5 Jahren sollten die Fahrerlaubnisklassen A und B unbedingt ausgenommen werden. Diese Regelung wird weder den Fahrlehrern noch der angestrebten Vereinfachung der Verwaltungspraxis gerecht.

Den IDF würde auch interessieren, auf wessen Initiative diese Regelung so aufgenommen wurde. Außerdem ist unklar, woraus sich die "Erfordernis" des Gesetzes ableitet, zumal BVF und IDF sich wiederholt gegen diese Regelung ausgesprochen haben.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Nachdem die Zugangsvoraussetzung für den Fahrlehrerberuf geändert wurde, sieht das BMVI die Notwendigkeit einer turnusmäßigen Gesundheitsprüfung für alle Fahrlehrer als erforderlich an. An einen

Fahrlehrer müssen nach Ansicht des BMVI höhere Anforderungen gestellt werden als an einen normalen PKW- Fahrer. Änderungen sind grundsätzlich erst nach der Evaluation möglich.

FahrlG § 53: Fortbildung

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Bei der Interpretation der gesetzlichen Regelung zur Fortbildung sind viele Fahrlehrer und auch Behörden überfordert. Die Regelung sollte vereinfacht werden.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Der Antrag wird zur Kenntnis genommen.

Fahrlehrerprüfung "Theorie"

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Der IDF empfiehlt, dazu einen verbindlichen amtlichen Fragenkatalog mit Musterlösungen zu entwickeln.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Das BMVI wird diesen Vorschlag prüfen. Eine Optimierung der Prüfungen durch die Fahrlehrerprüfungsausschüsse steht noch aus.

Fahrl.AusbV § 4 Anl.4

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Die Kompetenzbereiche 2.1.1 bis 2.2.2 sollten nicht nur ausschließlich von Bildungswissenschaftlern referiert werden dürfen.

Dazu sollten auch Fahrlehrer mit der Qualifikation zur Durchführung von Einweisungslehrgängen und Einführungsseminaren berechtigt sein.

Für den IDF ist es schlicht nicht nachvollziehbar, weshalb dieser Personengruppe nicht die fachliche Kompetenz zuerkannt wird, auch Ausbildungsfahrlehrer ausbilden.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
nimmt diese Anregung mit.

Theoretischer Unterricht in Ferien- oder Blockkursen

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Dazu wünscht sich der IDF eine klare Positionierung des Verkehrsministeriums. Er fragt nach, ob es Gründe gibt, die dagegensprechen.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Der Theorieunterricht in Ferien- oder Blockkursen kann grundsätzlich auch weiterhin unter Berücksichtigung der nach § 17 Abs. 3 festgelegten Prüforte durchgeführt werden.

Besondere Ausbildungsfahrten

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Künftig sollten die Autobahnfahrten bei den Fahrerlaubnisklassen A1, A2, A und B von mindestens vier um eine Fahrt auf fünf erhöht werden, um so den dort zunehmenden Herausforderungen des Verkehrsgeschehens gerecht zu werden. Im Gegenzug sollte der Umfang der Nachtfahrten um 45 Minuten reduziert werden.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Das BMVI wird diese Anregung wohlwollend prüfen.

Zeitpunkt der Durchführung der besonderen Ausbildungsfahrten

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Außerdem spricht sich der IDF dafür aus, dass § 5 Absatz 2 der FahrschAusbO gestrichen wird, oder zumindest durch folgende Formulierung ersetzt wird: "*Die Festlegung der Durchführung der besonderen Ausbildungsfahrten sollte im zeitlichen Ermessen des Fahrlehrers liegen und nach Möglichkeit gegen Ende der praktischen Ausbildung erfolgen.*"

In der Praxis nimmt die Tendenz zu, dass Jugendliche im fortgeschrittenen Stadium der praktischen Ausbildung die Sonderfahrten teilweise oder vollständig absolviert haben, ihre Ausbildung jedoch dann über einen längeren Zeitraum unterbrechen.

Da sie in der Regel im Rahmen der Wiederaufnahme ihrer Ausbildung weitere Fahrstunden absolvieren, erscheinen die Sonderfahrten im Ausbildungsnachweis dann allerdings zu einem "früheren" Zeitpunkt.

Dasselbe Problem ergibt sich bei Jugendlichen, die infolge psychischer Probleme in ihrem Lernstand abrupt zurückfallen.

Die durch die geschilderten Umstände entstandene Platzierung der Sonderfahrten wird jedoch häufig bei Überwachungen moniert.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Die Vertreterin des BMVI verweist auf die Zuständigkeit der Bundesländer, nimmt diese Anregung jedoch gerne mit.

Ausbildungsnachweis gemäß § 31 Abs.1 FahrlG und § 6 Abs. 2 FahrschAusbO

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Den IDF interessiert, warum dieser Ausbildungsnachweis dem Fahrerlaubnisprüfer vorgelegt werden

muss. Er fragt sich, was der Prüfer damit tatsächlich kontrollieren kann und plädiert dafür, dass der Ausbildungsnachweis dem Prüfer **nicht** vorgelegt werden muss. Außerdem ist ihm unklar, weshalb der Verantwortliche mit seiner Unterschrift nochmals bestätigen muss, dass er alle gesetzlichen Ausbildungsinhalte durchgeführt hat, obwohl er ja ohnehin per Gesetz dazu verpflichtet ist. Er verweist darauf, dass keine Behörde die Richtigkeit abgeschlossener Verwaltungsakte nochmals gesondert per Unterschrift bescheinigen muss.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Der Prüfer darf einen Bewerber nur zur Prüfung zulassen, wenn die Ausbildung abgeschlossen ist.

Dies bestätigt die Fahrschule über den Ausbildungsnachweis.

Zum Bürokratieabbau wurden auch auf Wunsch der Fahrlehrerschaft Ausbildungsbescheinigung und Ausbildungsnachweis jetzt zusammengefasst. Sofern ab dem 01.01.2020 der Abschluss der Ausbildung durch die Fahrschule nicht elektronisch bestätigt wird, erhält der Prüfer einen Nachweis, der nun auch Inhalte enthält, die zuvor nur in der Ausbildungsbescheinigung enthalten waren. Für den Prüfer ist allerdings auch hier nur die Bestätigung des Abschlusses der Ausbildung relevant.

Wie ausgeführt hat die Fahrschule die Möglichkeit dies auch elektronisch zu bestätigen. Dann erhalten die Prüfer diese Informationen nicht.

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Wie ist der Satz "*Hiermit wird bestätigt, dass alle vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte gemäß § 4 FahrschAusbO absolviert wurden*" zu verstehen?

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Die Umsetzung der Forderung nach Absolvierung sämtlicher Ausbildungsinhalte stellt ein organisatorisches Problem der Fahrschulen dar. Das Spannungsfeld ist jedoch erkannt, auch von den Bundesländern.

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Der IDF weist auf gravierende organisatorische Probleme beim Vollzug dieser Interpretation hin, es sei denn, die Inhalte werden in Blockkursen vermittelt. Außerdem sieht der IDF diese Forderung im Widerspruch zur FahrschAusbO § 3 Satz 3:

"*Dabei kann die exemplarische Vertiefung wichtiger sein als die inhaltliche Vollständigkeit.*"

Des Weiteren betont § 4 FahrschAusbO, dass sich der theoretische Unterricht (lediglich) am Rahmenlehrplan zu orientieren hat. Der Begriff "Orientierung" stellt jedoch kein Synonym des Begriffs "Vollständigkeit" dar, sondern bedeutet vielmehr "sich einen Überblick verschaffen, sich zurechtfinden...".

Ergänzend dazu sei der Hinweis gestattet, dass die Fahrschülerausbildung nach § 4 Satz 4 das selbständige Lernen durch die Fahrschüler voraussetzt.

Darüber hinaus wurde im Verkehrsblatt 1998, 1220 explizit darauf verwiesen, dass die im § 3 FahrschAusbO Satz 3 aufgeführte Möglichkeit der exemplarischen Vertiefung zu Lasten einer inhaltlichen Vollständigkeit deshalb aufgenommen wurde, weil die Stofffülle in der zur Verfügung stehenden Zeit oft nicht vollständig vermittelt werden könne.

Zudem enthält das Verkehrsblatt den Hinweis: "Die Ausbildungsinhalte sind auszuwählen und aufzubereiten, um die Ausbildungsziele zu erreichen. Hierauf kann sich der Fahrlehrer auch in Konfliktsituationen berufen".

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Das BMVI sieht in dieser Frage ein Thema für die Evaluation und weist darauf hin, dass dieser Sachverhalt bisher noch bei keiner Besprechung thematisiert worden ist.

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Außerdem interessiert den IDF, ob auf dem Ausbildungsnachweis, der dem Fahrerlaubnisprüfer bei der theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung vorgelegt werden muss, die Angabe der persönlichen Daten des Fahrerlaubnisbewerbers und die Unterschrift des Verantwortlichen bezüglich der Bestätigung der Ausbildung ausreichend sind.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Diese Frage wird bejaht. Einträge zum theoretischen bzw. praktischen Unterricht und eine namentliche Nennung des Fahrlehrers sind nicht erforderlich.

Ausbildungsende

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Am Ende der Ausbildung ist dem Fahrschüler nach § 6 FahrschAusbO ein Ausbildungsnachweis auszuhändigen. Unklar ist, zu welchem Zeitpunkt die Ausbildung zum Erwerb der Fahrerlaubnis als beendet gilt.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Nach § 6 FahrschAusbO endet die Ausbildung, wenn der Bewerber den Unterricht im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang absolviert hat und der Fahrlehrer überzeugt ist, dass die Ausbildungsziele nach § 1 erreicht sind.

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

Anmerkung des IDF: Darüber hinaus vertritt der IDF die Meinung, dass die Ausbildung letztendlich erst **dann** beendet sein kann, wenn die letzte Prüfung absolviert worden ist, oder aber der Fahrschüler seine Ausbildung auf Dauer unterbricht.

Verzahnung des theoretischen und praktischen Unterrichts

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Gibt es dazu konkrete Vorstellungen wie die Verzahnung zu erfolgen hat?

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Eine Verzahnung von Theorie und Praxis ist **dann** gegeben, wenn bei der praktischen Ausbildung ein Bezug auf den Theorieunterricht hergestellt wird. Bei eventuell auftretenden Problemen kann sich der IDF an das BMVI wenden.

Neue FahrschAusbO

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Der IDF erkundigt sich nach dem aktuellen Stand, von wem sie erarbeitet wird, ob dabei auch Fahrlehrerverbände oder andere Organisationen mitwirken und welche Änderungen geplant sind.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Die neue FahrschAusbO wird nicht vor 2022/23 in Kraft treten. Es ist dem IDF anheimgestellt, dazu ein Positionspapier zu verfassen.

Lehrgang BWL: Täglicher zeitlicher Umfang

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Dem IDF ist nicht einsichtig, warum die tägliche Höchstdauer vom Gesetzgeber auf **nur** 8 mal 45 Minuten reglementiert wird. Die tägliche Dauer der Unterrichtszeit sollte - sofern überhaupt eine Regelung notwendig ist – wenigstens auf achtmal 60 Minuten festgelegt werden.

Der IDF kritisiert diese Verkürzung der täglichen Seminarzeit, da sie im klaren Widerspruch zum BKrFQG steht, dass die Fortbildungspflicht für Ausbilder auf 8 UE je 60 Minuten vorschreibt.

Außerdem besteht dadurch eine Ungleichbehandlung mit anderen staatlichen und privaten Bildungsangeboten.

So dürfen beispielsweise Kurse für Juristen täglich bis zu 10 Zeitstunden umfassen.

Durch die neue Regelung befürchtet der IDF auch, dass die Teilnehmer eines BWL-Seminars künftig jeweils nach dem frühen Unterrichtsende in ihrem Betrieb noch bis am späten Abend Fahrschüler ausbilden und somit am nächsten Seminartag nur bedingt aufnahmefähig sind.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Frau Bartelt-Lehrfeld weist darauf hin, dass die zeitliche Begrenzung aus pädagogischen Gründen vorgenommen wurde.

Lernstandbeurteilung/ Feststellung der Prüfungsreife

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Der IDF setzt sich dafür ein, dass die Lernstandsbeurteilung der Fahrerlaubnisbewerber auch zukünftig **ohne** weitere gesetzliche Reglementierung variabel erfolgen kann (elBe).

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Bezüglich der Lernstandsbeurteilung und der Feststellung der Prüfungsreife sind keine staatlichen Reglementierungen vorgesehen.

Manipulation bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es dringend erforderlich, geeignete Maßnahmen zu finden, die eine Manipulation bei der Theorieprüfung möglichst unterbinden und wirksam sanktionieren. Die Zahl der Betrugsversuche nimmt stetig zu.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Dem BMVI ist diese Problematik bekannt. Hier sind die Verwaltungsbehörden gefordert.

Präsenzunterricht statt E-learning

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Mit der Berichterstattung zur geplanten online-Fahrschule in Berlin steht die Frage nach der Bedeutung von **Präsenzunterricht** wieder verstärkt im Mittelpunkt. Aus Sicht des Interessenverbands Deutscher Fahrlehrer (IDF) stellt der Präsenzunterricht, den Theorieteil betreffend, ein unverzichtbares Ausbildungselement zum Erwerb der Fahrerlaubnis dar.

Er dient zunächst einmal zur Vertrauensbildung zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler, die ihrerseits wiederum Basis für eine effiziente praktische Ausbildung darstellt. Als übergeordnetes Ziel aller Ausbildungsinhalte zum Erwerb der Fahrerlaubnis steht die Verkehrssicherheit im Mittelpunkt.

Soziales Verhalten, und damit auch soziales Verkehrsverhalten, entwickelt sich jedoch in erster Linie durch face to face-Interaktion und nicht durch Lernen über den PC oder das Smartphone. Dem Lehrenden kommt hierbei eine zentrale Bedeutung zu, den digitalen Medien

lediglich eine untergeordnete Unterstützungsfunktion (siehe u.a. Publikationen von Prof. Dr. Manfred Spitzer und Prof. Dr. Klaus Zierer).

Außerdem steht unserer Meinung nach eine online- Absolvierung des Theorieunterrichts im klaren Widerspruch zum gerade erst überarbeiteten Fahrlehrergesetz. Dort wird ein verstärktes Augenmerk auf die pädagogische Dimension der Ausbildung gelegt, was sich ja klar in der geforderten pädagogischen Überwachung der Fahrschulen widerspiegelt.

Auch die derzeit gültige Fahrlehrerausbildungsverordnung betont die Bedeutung der Vermittlung pädagogischer Inhalte. Daher steht der IDF klar zum Präsenzunterricht.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Auch das BMVI sieht im Präsenzunterricht ein unverzichtbares Element der theoretischen Ausbildung.

Fahreignungsseminar (FeS)

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Der IDF plädiert für eine Beibehaltung der Fahreignungsseminare. Außerdem sollte die Behörde verkehrsauffällig gewordene Personen ab drei Punkte einem Seminar zuweisen. Wäre es möglich, den Evaluationsbericht zu FeS zu erhalten?

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Die Fahreignungsseminare werden beibehalten. Der Vorschlag, dass auffällig gewordene Personen durch die Behörde einem Seminar zugewiesen werden, wird an das zuständige Referat weitergeleitet. Der Evaluationsbericht müsste als Bundestagsdrucksache veröffentlicht sein.

Automatikregelung/ E-Mobilität

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Die bisherige Regelung mit Eintrag Kennziffer 78 in den Führerschein sollte nach Meinung des IDF unbedingt auch weiter Bestand haben.

Autos mit Schaltgetriebe sollten wie bisher erst nach Ablegung einer praktischen Prüfung betrieben werden dürfen.

Außerdem kann der IDF den Gedanken, durch die diskutierte Neuerung die E-Mobilität zu fördern, indem man die bisherige Regelung verwirft, nicht nachvollziehen. Es könnten sofort 40 Millionen Fahrerlaubnisbesitzer auf ein E-Fahrzeug umsteigen, wenn sie es denn wollten.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Die EU-Kommission hat dem BMVI noch keine verbindliche Regelung zugestellt, womit jedoch in Kürze zu rechnen ist.

E- Roller

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Der IDF würde eine Helmpflicht begrüßen. Außerdem sollte mindestens die Mofa-Prüfbescheinigung für die Nutzung dieser Fahrzeuge vorgeschrieben werden.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Trotz diverser Befürworter wurden diese o.g. Vorschläge vom Bundesverkehrsminister abgelehnt.

Bundesweit AM 15?

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Der IDF plädiert dafür, dass die Regelung AM 15 auf alle Bundesländer ausgeweitet wird.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Für eine bundesweite Umsetzung plädieren insbesondere diejenigen Bundesländer, in denen die Regelung "AM mit 15" versuchsweise eingeführt ist.

Begleitetes Fahren mit 16

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Diese Forderung erscheint dem IDF wenig sinnvoll. Gründe für die Ablehnung sieht er in der mangelnden "Reife" der Bewerber und in der hohen Anzahl der Abbrecher bei BF 17.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Das BMVI vertritt dieselbe Meinung wie der IDF.

Mangel an Fahrerlaubnisprüfern

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Aufgrund diverser Engpässe in Hamburg, Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz usw. hat der IDF Bedenken, dass zukünftig eine ausreichende Anzahl von Prüfterminen angeboten werden kann.

Der IDF plädiert dennoch dafür, dass das Prüfgeschäft bei den bisherigen Prüforganisationen verbleibt, sofern sie ausreichende Prüftermine anbieten können.

Um dem Mangel an Fahrerlaubnisprüfern zu begegnen, könnten Personen mit noch näher zu definierendem Kompetenzprofil in einem mehrmonatigen Lehrgang zu Fahrerlaubnisprüfern ausgebildet werden. Dadurch hätten die Prüforganisationen auch deutlich weniger Probleme, geeignete Bewerber zu finden.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
weist darauf hin, dass sich in Hessen bereits ein Arbeitskreis mit dieser Thematik befasst.

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

Prüfzeitverlängerung bei der praktischen FE-Prüfung und Fahraufgabenkatalog

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
Künftig müssen alle an der Fahrerlaubnis Beteiligten höhere Anforderungen erfüllen. Recherchen des IDF bei Prüfern und Fahrlehrern lassen ein hohes Maß an Unverständnis und Ablehnung der neuen Regelung erkennen.

Beide Gruppen bewegen sich bei der Ausübung ihrer Tätigkeit hart am "Limit", wenn es darum geht, den Anforderungen des Gesetzgebers gerecht zu werden.

Die Fülle von gesetzlichen Vorgaben und Verordnungen verursacht bereits jetzt zunehmend resignative Einstellungen.

Dies steht unserer Meinung nach klar im Widerspruch zur generellen Zielsetzung des Gesetzgebers, der stets betont, dass Entbürokratisierung und höhere Verkehrssicherheit oberste Priorität genießen.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Die Prüfzeitverlängerung erfolgte auf Initiative der Prüforganisationen. Sofern sich Anwendungsprobleme mit dem Fahraufgabenkatalog ergeben, wird dieser nochmals überarbeitet.

Prüfungsfahrzeuge: Transmissionsgrad der Scheiben

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)
In dieser Frage müssen technisch machbare und praxisnahe Regelungen gefunden werden, die auch den Prüfern gerecht werden.

MR'in Bartelt-Lehrfeld
Das BMVI schließt sich der Auffassung des IDF an.

Resümee des Treffens

Am Ende dieser Tagung betonten das Bundesverkehrsministerium (BMVI) und der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) nochmals die konstruktive, informative, harmonische Gesprächsatmosphäre. Für die Zukunft wurden weitere Gespräche dieser Art vereinbart.

Anlage 1: Bestehensquoten | Theoretische Fahrerlaubnisprüfung | Bundesland | 2008-2017

X Video

	Berichtsjahr									
Bundesland	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baden-Württemberg	71,8	69,9	70,3	69,5	69,9	70,0	66,9	66,1	64,2	62,2
Bayern	72,2	72,0	72,5	72,2	72,8	72,2	69,1	68,1	66,4	64,1
Berlin	65,3	65,5	66,4	64,6	64,8	65,0	61,4	61,1	57,6	55,7
Brandenburg	58,3	58,8	63,1	62,1	62,5	62,5	59,6	59,8	58,5	57,6
Bremen	70,4	70,8	69,2	68,2	69,8	69,8	67,0	66,5	65,9	65,4
Hamburg	67,5	69,2	69,7	69,7	69,8	69,5	65,8	65,5	63,8	63,0
Hessen	74,4	75,5	76,3	76,1	76,4	76,4	73,4	72,5	70,7	68,6
Mecklenburg-Vorpommern	57,6	56,8	62,6	60,5	62,3	62,2	58,2	57,3	56,8	55,7
Niedersachsen	74,5	73,6	74,3	74,2	73,8	73,9	70,5	69,9	67,9	66,1
Nordrhein-Westfalen	71,0	72,2	73,2	72,8	72,7	72,8	69,6	68,7	67,1	65,0
Rheinland-Pfalz	71,2	72,3	72,4	71,9	72,3	72,7	69,4	69,0	66,5	63,9
Saarland	69,7	73,1	73,9	73,0	73,4	72,9	70,2	69,0	66,2	62,2
Sachsen	59,6	58,9	63,2	62,4	62,4	62,3	58,3	57,9	56,9	55,9
Sachsen-Anhalt	55,6	56,0	61,3	60,0	60,9	60,5	57,5	56,8	56,5	55,1
Schleswig-Holstein	73,7	73,4	73,9	73,3	74,1	74,4	72,2	71,6	70,4	67,8
Thüringen	57,8	58,2	63,8	61,7	63,1	62,5	59,8	58,4	58,3	57,5

© Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg

10–Jahres–Mittelwert | alle Bundesländer [66,5 %]

LOHN OHNE ARBEIT

Drei bis vier Beispiele für gesetzliche Regelungen

Von Dietrich Jaser
Rechtsanwalt
www.domusjuris.de

RA Dietrich Jaser

1. Urlaub

Unser erstes Beispiel für „Lohn ohne Arbeit" ist der gesetzliche Urlaubsanspruch der Arbeitnehmer.

Jede(r) Arbeitnehmer(in) (im Folgenden vereinfacht: „der Arbeitnehmer") hat Anspruch auf 24 Werktage bezahlten Erholungsurlaub. Der Begriff Urlaub wird im Arbeitsrecht gleichbedeutend mit Erholungsurlaub verwendet. Erholungsurlaub ist die zum Zweck der Erholung erfolgte zeitweise Freistellung des Arbeitnehmers von der ihm nach dem Arbeitsvertrag obliegenden Arbeitspflicht durch den Arbeitgeber unter Fortzahlung der Vergütung, um ihm Gelegenheit zur selbstbestimmten Erholung zu geben (BAG 20.6.2000 – 9 AZR 405/99, DB 2000, 2327).

Der gesetzliche Anspruch auf **Mindesturlaub** wird durch das Bundesurlaubsgesetz (BurlG) geregelt. Das BUrlG geht vom Tagesprinzip aus. Der Anspruch auf Arbeitsbefreiung besteht für Tage, nicht für Stunden (BAG 8.5.01 – 9 AZR 240/00, NZA 01, 1254). § 3 Abs. 1 BUrlG geht von der Sechstagewoche aus, mithin also von einem Urlaubsanspruch von vier Wochen. Danach richtet sich die Anzahl der freien Arbeitstage. So führt bei einer Fünftagewoche eine regelmäßige Verteilung der Arbeitszeit auf die Tage Montag bis Freitag beispielsweise zu einem Anspruch auf 20 Tage Urlaub (BAG 8.9.98 – 9 AZR 161/97). Somit ergibt sich folgende Formel zur Berechnung der Anzahl der Urlaubstage: 24 Werktage geteilt durch sechs Werktage mal Anzahl der Arbeitstage pro Woche. Wer nur drei Tage wöchentlich arbeitet hat dann eben 12 Tage Urlaub. Grundsätzlich gilt das auch für den über den gesetzlichen Mindesturlaub hinausgehenden freiwilligen Urlaub, sofern einzelvertraglich nichts Anderes geregelt ist.

Bei der Berechnung des **Urlaubsentgelts** ist nach § 11 BUrlG das Entgelt zugrunde zu legen, das der Arbeitnehmer in den letzten 13 Wochen vor dem Urlaubsantritt erzielte. Zu berücksichtigen – mit Ausnahme der Mehrbezahlung für Überstunden – ist die gesamte Vergütung unter Einschluss aller Lohnbestandteile, die dem Arbeitnehmer mit Bezug zum Umfang der tatsächlich erbrachten Arbeitsleistung im jeweiligen Bezugszeitraum gezahlt werden. Mit Mehrbezahlung für Überstunden sind die als Zuschläge bezeichneten Zusatzleistungen gemeint, nicht jedoch der Anspruch, dass dem Arbeitnehmer die ausfallenden Überstunden in gleicher Weise wie die sonstigen ausfallenden Arbeitsstunden zu vergüten sind (BAG 22.2.2000 – 9 AZR 107/99, NZA 01, 268; 9.11.99 – 9 AZR 771/98, NZA 2000, 1335).

Hat der Arbeitnehmer bei einem Ausscheiden innerhalb des Kalenderjahres bereits **mehr Urlaubsentgelt erhalten als ihm zustand**, kann dieses nicht nach § 812 BGB zurückgefordert werden. Hat der Arbeitnehmer den Urlaub bereits angetreten, der Arbeitgeber aber entgegen § 11 BUrlG das Urlaubsentgelt noch nicht gezahlt und kann nun **gekürzt** werden, besteht kein Anspruch auf die (volle) Zahlung. § 5 Abs. 3 BUrlG verschafft dem Arbeitnehmer keinen Anspruch, sondern soll ihn nur vor der Rückzahlung des Urlaubsentgelts nach Inanspruchnahme der Freizeit schützen.

Neben dem BUrlG gibt es noch weitere gesetzliche Urlaubsregelungen im Heimarbeitsgesetz, im Jugendarbeitsschutz, beim Zusatzurlaub für schwerbehinderte Menschen (5 Tage nach § 208 SGB IX) und im Seemannsgesetz.

Der gesetzliche Urlaubsanspruch ist nach § 13 Abs. 1 Satz 1 BUrlG unabdingbar. **Der Arbeitnehmer kann nicht rechtswirksam darauf verzichten.** Urlaubsansprüche, die den gesetzlichen Mindesturlaub übersteigen, können jedoch grundsätzlich frei geregelt werden (BAG 10.12.13 – 9 AZR 279/12, BeckRS 2014, 68897).

Der Urlaubsanspruch, d.h. der Anspruch auf Befreiung von der Arbeitspflicht kann nicht auf Dritte übertragen werden. Beim Tod des Arbeitnehmers wandelt sich der Urlaubsanspruch in einen Urlaubsabgeltungsanspruch der Erben um.

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

2. Entgeltfortzahlung

Unser zweites (und genau genommen: drittes) Beispiel für „Lohn ohne Arbeit“ ist der gesetzliche Anspruch der Arbeitnehmer auf **Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall** und an Feiertagen. Unter dem Begriff der „Entgeltfortzahlung“ ist im Entgeltfortzahlungsgesetz (EFZG) sowohl die **Vergütungsfortzahlung im Krankheitsfall** (§ 3 EFZG) als auch die Fortzahlung der **Vergütung an Feiertagen** (§ 2 EFZG) geregelt. Diese Ansprüche stehen auch geringfügig beschäftigten Arbeitnehmern zu.

Die Entgeltfortzahlung **an gesetzlichen Feiertagen** (Feiertagslohn) ist von der Bezahlung zusätzlicher Arbeit an Sonn- und Feiertagen zu unterscheiden. Im Gegensatz zur Sonn- und Feiertagsarbeit, die zusätzlich und ggf. mit Zuschlägen zu bezahlen ist, bezweckt der Feiertagslohn, dass dem Arbeitnehmer der Entgeltausfall durch den Arbeitgeber ausgeglichen wird, der durch die Nichtarbeit an einem gesetzlichen Feiertag entsteht. Im **Krankheitsfall** ist die Vergütung fortzuzahlen, die bei der individuell maßgebenden regulären Arbeitszeit angefallen wäre. Bei einer Monatsvergütung ist dies die auf den jeweiligen Krankheitstag entfallende Vergütung, so dass der Monatsverdienst ungeachtet der Arbeitsunfähigkeit fortzuzahlen ist. Bei einer stundenbezogenen Vergütung ist der Stundensatz mit der Zahl der ausgefallenen Arbeitsstunden zu multiplizieren.

Für die Berechnung der **Feiertagsvergütung** ist das Lohnausfallprinzip maßgebend. Der Arbeitnehmer hat die Vergütung zu beanspruchen, die er bekommen hätte, wenn die Arbeit feiertagsbedingt nicht ausgefallen wäre. Bei festen Wochen- oder Monatsbezügen erhält der Arbeitnehmer die Feiertagsvergütung dadurch, dass die Bezüge ungekürzt durchgezahlt werden. Für gewerbliche Arbeitnehmer, die im Stundenlohn beschäftigt sind, müssen die infolge des Feiertages ausgefallenen Arbeitsstunden mit dem regulären Stundenlohn in Ansatz gebracht werden.

3. Mutterschutz/Beschäftigungsverbot für Schwangere

Unser drittes (oder viertes) Beispiel für „Lohn ohne Arbeit“ ist der gesetzliche Anspruch der schwangeren Frauen und Mütter auf **Mutterschutzlohn und Mutterschaftsgeld** nach den §§ 18 und 19 des Mutterschutzgesetzes (MuSchG) aufgrund von ärztlichen Beschäftigungsverboten oder während der in § 3 MuSchG geregelten Beschäftigungsverbote.

Ein spezielles Verbot greift nach § 11 Abs. 5 S. 2 Nr. 5 MuSchG für Fahrlehrerinnen. Danach dürfen werdende Mütter nach Ablauf des dritten Monats der Schwangerschaft nicht mehr auf **Beförderungsmitteln** beschäftigt werden, wenn dies für sie oder ihr Kind eine unverantwortbare Gefährdung darstellt. Eine Gefährdung ist nach § 9 Abs. 2 Satz 2 MuschG unverantwortbar, wenn die Eintrittswahrscheinlichkeit einer Gesundheitsbeeinträchtigung angesichts der zu erwartenden Schwere des möglichen Gesundheitsschadens nicht hinnehmbar ist. Eine Beschäftigung ist auch nicht mit Zustimmung der werdenden Mutter zulässig. Nach der Begründung der Vorgängernorm dieser Vorschrift (§ 4 Abs. 2 Nr. 7 MuSchG a.F.) soll mit dem Verbot das Kind vor Schäden bewahrt werden, die durch die fortwährende Erschütterung eintreten könnten. Weil diese Gefahr auch von Fahrschulwagen ausgeht, greift das Verbot für die praktische Ausbildung von Fahrschülern, nicht jedoch für die Erteilung theoretischen Unterrichts oder Verwaltungstätigkeiten.

Eine Frau, die wegen eines Beschäftigungsverbots **außerhalb der Schutzfristen** (sechs Wochen vor oder acht Wochen nach der Entbindung) teilweise oder gar nicht beschäftigt werden darf, erhält von ihrem Arbeitgeber Mutterschutzlohn. Als Mutterschutzlohn wird das **durchschnittliche Arbeitsentgelt der letzten drei abgerechneten Kalendermonate** vor dem Eintritt der Schwangerschaft gezahlt. Dies gilt auch, wenn wegen dieses Verbots die Beschäftigung oder die Entlohnungsart wechselt. Beginnt das Beschäftigungsverhältnis erst nach Eintritt der Schwangerschaft, ist das durchschnittliche Arbeitsentgelt aus dem Arbeitsentgelt der ersten drei Monate der Beschäftigung zu berechnen. Gesetzlich krankenversicherte Frauen erhalten für die Zeit der Schutzfristen sechs Wochen vor und acht Wochen nach der Entbindung sowie für den Entbindungstag Mutterschaftsgeld gem. § 24i SGB V. Als Mutterschaftsgeld wird das um die gesetzlichen Abzüge verminderte durchschnittliche kalendertägliche Arbeitsentgelt der letzten drei abgerechneten Kalendermonate vor Beginn der sechswöchigen Schutzfrist nach § 3 Abs. 1 MuSchG gezahlt. Es beträgt **höchstens 13 Euro für den Kalendertag**. Für die Ermittlung des durchschnittlichen kalendertäglichen Arbeitsentgelts gilt § 21 des Mutterschutzgesetzes entsprechend. Übersteigt das durchschnittliche Arbeitsentgelt 13 Euro kalendertäglich, wird der übersteigende Betrag vom Arbeitgeber oder von der für die Zahlung des Mutterschaftsgeldes zuständigen Stelle nach den Vorschriften des Mutterschutzgesetzes gezahlt.

WERBUNG MIT "ONLINE FAHRSCHULE"?

LG Berlin: Vermittlungsportal für Fahrschuldienstleistungen darf nicht mit „Online Fahrschule“ werben – Wettbewerbszentrale erreicht Klärung weiterer wichtiger Rechtsfragen

Das Landgericht Berlin hat in einem von der Wettbewerbszentrale geführten Grundsatzverfahren einem Vermittlungsportal für Fahrschuldienstleistungen, das keine Fahrschulerlaubnis besitzt, u. a. untersagt, mit dem Begriff „Online Fahrschule“ zu werben (LG Berlin, Urteil vom 26.09.2019, Az. 52 O 346/18 - nicht rechtskräftig). Aus Sicht der Wettbewerbszentrale ergibt sich aus der Entscheidung im Hinblick auf die Werbung auf Vermittlungsportalen ebenso, dass ein Plattformbetreiber konkrete Angebote von Drittanbietern nicht ohne deren Wissen auf der Plattform bewerben darf.

„Online Fahrschule“
Das Portal hatte auf Messeständen im Rahmen einer Messe für angehende Unternehmer für die Leistungen der Vermittlungsplattform mit dem Begriff „Online-Fahrschule“ geworben, ohne im Besitz einer Fahrschulerlaubnis zu sein. Außerdem wurden auf dem Portal nach Nennung und Vorstellung von Fahrschulen konkrete Ausbildungsangebote unterbreitet, von denen die betreffenden Fahrschulen gar keine Kenntnis hatten.

Das LG Berlin schloss sich in seinem Urteil der Auffassung der Wettbewerbszentrale an, dass die Verwendung des Begriffs „Fahrschule“ auch auf einer Messe für angehende Unternehmer zur Irreführung geeignet sei. Die Messebesucher könnten annehmen, die Beklagte böte auch andere Dienstleistungen als die bloße Vermittlung von Geschäftskunden an.

Werbung des Plattformbetreibers für Dienstleistungen Dritter ohne deren Kenntnis?
In dem zweiten Themenkomplex des Grundsatzverfahrens sah es das Gericht ebenfalls als irreführend an, wenn auf dem Portal unter Nennung von Preisen für die Dienstleistungen von namentlich genannten Fahrschulen geworben wird, obwohl diese gar nicht bereit sind, die Ausbildung zu diesen auf dem Portal genannten Konditionen durchzuführen.

Diese Angaben erweckten den irreführenden Eindruck, die genannten Fahrschulen würden mit der Beklagten kooperieren und die Leistungen zu dem genannten Preis anbieten. Sie seien „unwahr“ und geeignet, Kunden in relevanter Weise zu beeinträchtigen.

Werbung mit Kundenzahlen
Ebenso hatte die Wettbewerbszentrale die Angaben der Plattform auf deren Homepage zu Zahlen von Fahrschülern und Fahrlehrern als irreführend beanstandet. Denn die Angaben hätten die Angesprochenen als Hinweis auf die Zahl der von der Plattform betreuten Fahrschüler und Fahrlehrer beziehen müssen, was unstreitig aber nicht richtig ist. Auch diese Beanstandung bezeichnet das LG Berlin im Rahmen seiner Entscheidung zu den Abmahnkosten als berechtigt.

In einem Streitpunkt sah das Gericht die von der Plattform in einem Flyer gemachten weiteren Zahlenangaben lediglich als Hinweis auf das gesamte Marktvolumen des Fahrschulmarktes und beurteilte diese Werbung als zulässig.

„Das Urteil bringt eine erfreuliche Klärung verschiedener Fragen zur Werbung auf Vermittlungsportalen“, kommentiert Rechtsanwalt Peter Breun-Goerke, Fahrschulexperte der Wettbewerbszentrale, das Urteil. „Portale dürfen nur die Leistungen von Drittanbietern bewerben, die diese Unternehmen in Absprache mit dem Portal auch erbringen wollen“, erklärt Breun-Goerke weiter. Es bleibt abzuwarten, ob die Entscheidung rechtskräftig wird.

Quelle: Wettbewerbszentrale, Büro Bad Homburg

ANZEIGE
DOMUS JURIS
RECHTSANWÄLTE JASER UND KOLL.

Rechtsanwalt Dietrich Jaser
Bahnhofstraße 8
89312 Günzburg
Tel. 08221-24680
www.domusjuris.de
Wir helfen! Professionell und Schnell.
Fahrlehrerrecht – Arbeitsrecht – Strafrecht
Verkehrsrecht – Vertragsrecht

SRK Fahrlehrer-Fortbildung Seminarangebot

Seminarart	Dauer	Ort	Seminartermin	Kosten in Euro
Fahrlehrerfortbildung § 53 Abs. 1 FahrlG	3 Tage	Günzburg	07.11. – 09.11.19	200
		Günzburg	14.11. – 16.11.19	200
		Cham	14.11. – 16.11.19	210
		Buchen (Odenwald)	21.11. – 23.11.19	210
		Darmstadt	28.11. – 30.11.19	210
		Regensburg	28.11. – 30.11.19	210
		Cham	23.01. – 25.01.20	210
		Günzburg	06.02. – 08.02.20	200
		Ludwigsburg	13.02. – 15.02.20	210
		Regensburg	12.03. – 14.03.20	210
		Buchen	26.03. – 28.03.20	210
		Günzburg	23.04. – 25.04.20	200
		Günzburg	07.05. – 09.05.20	200
		Darmstadt	14.05. – 16.05.20	210
		Günzburg	24.09. – 26.09.20	200
		Ludwigsburg	15.10. – 17.10.20	210
		Günzburg	22.10. – 24.10.20	200
		Günzburg	05.11. – 07.11.20	200
		Regensburg	12.11. – 14.11.20	210
		Darmstadt	12.11. – 14.11.20	210
		Buchen	19.11. – 21.11.20	210
		Günzburg	26.11. – 28.11.20	200
		Bayreuth	03.12. – 05.12.20	210

Buchung von Einzeltagen ist möglich. 1 Tag 100 Euro, 2 Tage 200 Euro

Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 1 FahrlG ASF	1 Tag	Günzburg	11.11.19	100
		Günzburg	18.11.19	100
		Günzburg	23.11.19	100
		Günzburg	22.02.20	100
		Regensburg	11.03.20	100
		Günzburg	04.04.20	100
		Günzburg	09.05.20	100
		Darmstadt	13.05.20	100
		Günzburg	31.10.20	100
		Günzburg	07.11.20	100
Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 2 FahrlG FeS	1 Tag	Günzburg	03.04.20	100
BWL-Lehrgang § 18 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrlG	70 Std.	Günzburg	25.11. – 30.11.19	800
		Günzburg	23.03. – 01.04.20	800
		Günzburg	16.11. – 25.11.20	800
Ausbildungsfahrlehrer § 16 und § 35 FahrlG	5 Tage	Günzburg	17.02. – 21.02.20	500
		Günzburg	14.09. – 18.09.20	500
Ausbildungsfahrlehrer-Fortbildung § 53 Abs. 3	1 Tag	Günzburg	13.11.19	100
		Günzburg	16.11.19	100
		Günzburg	19.11.19	100
		Günzburg	01.02.10	100
		Günzburg	10.10.20	100
Fortbildung für BKF-Trainer § 8 BKrFG	2 Tage	Günzburg	24.01. – 25.01.20	200
Grundkurs zur Seminarleiterausbildung gem. §§ 45 u. 46 FahrlG	4 Tage	Günzburg	04.03. – 07.03.20	500
Seminarerlaubnis zur Durchführung von Aufbauseminaren gem. § 45 Abs. 2 Nr. 4b FahrlG	4 Tage	Günzburg	18.03. – 21.03.20	500
Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik gem. § 46 Abs. 2 Nr. 4b FahrlG	4 Tage	Günzburg	geplant	

Die Seminarkosten sind mehrwertsteuerfrei lt. Umsatzsteuergesetz § 4 Nr. 21

unsere Seminare gelten in allen Bundesländern

weitere Termine auf Anfrage

laufende Aktualisierung unter www.fahrlehrerweiterbildung.de

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

KURZ GEMELDET

Flucht vor Polizei

Ein Pkw-Fahrer flüchtete vor einer Streifenwagenbesatzung der Polizei, die bei ihm eine Verkehrskontrolle durchführen wollte und ihm deshalb das Haltesignal anzeigte. Daraufhin beschleunigte dieser sein Fahrzeug, um das Polizeifahrzeug, das ihn nun mit mit Blaulicht, Martinshorn und dem Haltesignal "Stopp Polizei" verfolgte, unter Missachtung der Sicherheitsinteressen anderer Verkehrsteilnehmer abzuhängen. Der flüchtende Pkw überschritt mehrfach die zulässige Höchstgeschwindigkeit um mehr als 95 km/h, überfuhr eine rote Ampel auf der Gegenfahrbahn und schnitt Kurven.

Das Amtsgericht Münsingen verurteilte ihn deshalb nach StGB § 315 d „Verbotene Kraftfahrzeugrennen" zu einer Geldstrafe von 2.800 Euro, entzog ihm die Fahrerlaubnis und verhängte eine Sperrfrist für die Neuerteilung der Fahrerlaubnis von neun Monaten.

Das Oberlandesgericht (OLG) Stuttgart, bei dem der Angeklagte Revision einlegte, bestätigte das Urteil des Amtsgerichts. Es begründete seine Entscheidung damit, dass auch Fälle der sogenannten "Polizeiflucht" den seit 13. Oktober 2017 geltenden neuen Straftatbestand "Verbotene Kraftfahrzeugrennen" erfülle.

Quelle: OLG Stuttgart, Az. 4 Rv 28 Ss 103/19

Fortbildungen steuerlich absetzen

In unserer schnelllebigen Zeit muss auch unser Wissen stetig aktualisiert werden. Dies gilt besonders auch für das Berufswissen. Das Finanzamt erkennt die Aufwendungen für Fortbildung deshalb bei Arbeitnehmern und Selbständigen als Werbungskosten - in der Regel in unbegrenzter Höhe - an. Allerdings muss jeweils der Bezug zur beruflichen Tätigkeit nachgewiesen werden. So können Selbständige betrieblich notwendige Fortbildungen wie zum Beispiel die Seminarkosten für ASF-Lehrgangsleitung oder die Kosten für vorgeschriebene Pflichtfortbildungstage im Rahmen der Einnahme-Überschussrechung bzw. Gewinn- und Verlustrechnung als betrieblicher Aufwand geltend machen. Arbeitnehmer können diese Ausgaben in ihrer Steuererklärung als Werbungskosten angeben.

Auch Computer- und Internet-Weiterbildungen werden mittlerweile als beruflich bedingte Fortbildungskosten steuerlich anerkannt, sofern man die PC-Kenntnisse konkret für den Beruf benötigt (Finanzgericht Rheinland-Pfalz vom 24.10.2005, 5 K 1944/03, Deutsches Steuerrecht Entscheidungsdienst,2006, Seite 136).

Quellen: akademie.de/wissen; steuern.de/fortbildung.html

BETRIEBSWIRTSCHAFTSLEHRGANG

§ 18 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrlG

25.11. bis 30.11.2019

Achtung! Das ist das letzte Seminar, das wir im Zeitraum von 6 Tagen durchführen. Der Gesetzgeber bestimmt, dass Sie mit Wirkung vom 1. Januar 2020 pro Tag nur noch 8 x 45 Minuten unterrichtet werden dürfen.
Dies bedeutet, dass Betriebswirtschaftsseminare künftig 9 Tage dauern.

Anmeldung unter Tel. 08221-31905
(Montag bis Freitag von 11 bis 17 Uhr)
oder www.fahrlehrerweiterbildung.de

ELEKTROKLEINSTFAHRZEUGE FRAGEN UND ANTWORTEN

Das Bundesverkehrsministerium hat zu dieser Thematik einen Flyer publiziert, der in wesentlichen Teilen nachfolgend abgedruckt ist.

Vorbemerkung
Wenn wir über Mikromobilität sprechen, sprechen wir über kleinere Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb, wie z.B. elektrische Tretroller und Segways. Diese werden unter dem Oberbegriff „Elektrokleinstfahrzeuge" zusammengefasst. Die Fahrzeuge sind batteriebetrieben und somit emissionsfrei. Die Besonderheit einer Vielzahl dieser Fahrzeuge liegt zudem in ihren meist kleinen Ausmaßen und ihrem geringen Gewicht, wodurch sie falt- und tragbar ausgestaltet sein können. Diese Eigenschaften ermöglichen den Nutzern die Mitnahme der Fahrzeuge, weshalb diese einen besonderen Mehrwert zur Verknüpfung unterschiedlicher Transportmittel und zur Überbrückung insbesondere kurzer Distanzen (sogenannte „Letzte-Meile") darstellen.

Warum ist eine nationale Regelung zu Elektrokleinstfahrzeugen erforderlich?
Auf europäischer Ebene gilt seit Januar 2016 die neue Typgenehmigungsverordnung (EU) Nr. 168/2013 für 2-, 3- oder 4-rädrige Fahrzeuge. Diese schließt selbstbalancierende Fahrzeuge und Fahrzeuge ohne Sitz ausdrücklich von ihrem Anwendungsbereich aus. In Deutschland konnten bisher nur bestimmte selbstbalancierende Mobilitätshilfen – z. B. sogenannte „Segways" – über die Mobilitätshilfenverordnung (MobHV) im öffentlichen Straßenverkehr genutzt werden. Daher hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung erarbeitet, um Elektrokleinstfahrzeugen typunabhängig die Teilnahme am öffentlichen Straßenverkehr zu ermöglichen.

Was sind die Eckpunkte der neuen Regelung?
Es dürfen Elektrokleinstfahrzeuge am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen, die die folgenden Merkmale aufweisen: Lenk- oder Haltestange, bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 6 bis max. 20 km/h, Leistungsbegrenzung auf 500 Watt (1400 Watt bei selbstbalancierenden Fahrzeugen) verkehrssicherheitsrechtliche Mindestanforderungen (u.a. im Bereich der Brems- und Lichtsysteme, der Fahrdynamik und elektrischen Sicherheit).

Wo darf ich mit Elektrokleinstfahrzeugen fahren?
Sofern ein baulich angelegter Radweg oder ein Radfahrstreifen vorhanden ist, müssen Elektrokleinstfahrzeuge diesen benutzen. Dies gilt unabhängig davon, ob die Radverkehrsanlage für Radfahrende benutzungspflichtig ist oder nicht. Insofern unterscheiden sich hier die straßenverkehrsrechtlichen Regelungen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge. Wenn baulich angelegte Radwege oder Radfahrstreifen fehlen, darf mit Elektrokleinstfahrzeugen auch die Fahrbahn und außerorts auch Seitenstreifen genutzt werden.

Können Elektrokleinstfahrzeuge im ÖPNV mitgenommen werden?
Das BMVI befürwortet die Mitnahme von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), kann dazu allerdings nicht verpflichten. Grundsätzlich richtet sich die Mitnahme nach den Vorschriften zur Beförderung von Sachen. Details können § 11 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV) bzw. ggf. den Besonderen Beförderungsbedingungen des jeweiligen Verkehrsunternehmens entnommen werden. Auch hinsichtlich der Beförderung durch Eisenbahnverkehrsunternehmen können Regelungen zur Mitnahme ggf. den jeweiligen Beförderungsbedingungen des Unternehmens entnommen werden. Die Sicherheit und Ordnung des Betriebes dürfen durch die Mitnahme nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden.

Sind die anderen Verkehrsteilnehmer sicher?
Die Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung ist eine ausgewogene Lösung zwischen der Einführung neuer Mobilitätsformen einerseits und der Gewährleistung der Verkehrssicherheit andererseits.

Dies betrifft alle Verkehrsteilnehmer. Zusätzlich wird die Umsetzung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen wissenschaftlich begleitet und evaluiert.

Wie verhält es sich mit Elektrokleinstfahrzeugen, die schneller als 20 km/h fahren können?

Die Zulassung solcher Fahrzeuge zum öffentlichen Straßenverkehr ist derzeit nicht vorgesehen.

Dürfen Elektrokleinstfahrzeuge mit ausgeschaltetem Motor auf dem Gehweg genutzt werden?
Nein. Auch wenn der Motor ausgeschaltet wird, darf nur auf den vorgesehenen Verkehrsflächen gefahren werden. Es ist nicht möglich, während des Betriebs eines Fahrzeugs die Fahrzeugart zu wechseln, beispielsweise durch das Ausschalten des Motors.

Darf ich unter Alkoholeinfluss ein Elektrokleinstfahrzeug fahren?
Auch für Elektrokleinstfahrzeuge gilt die 0,5-PromilleGrenze gemäß § 24a des Straßenverkehrsgesetzes. Allerdings macht man sich auch schon ab 0,3-Promille strafbar, wenn man unter Alkoholeinfluss nicht mehr in der Lage ist, sicher am Straßenverkehr teilzunehmen. Für unter 21-jährige und Führerschein-Neulinge in der Probezeit gilt auch hier die Null-Promille-Grenze. Es gelten die einschlägigen Straf- und Bußgeldregelungen zum Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr. Zum Beispiel kann bei einer Blutalkoholkonzentration von 0,5-Promille bereits ein Bußgeld von 500 Euro sowie ein Fahrverbot von 1 Monat verhängt werden. Darüber hinaus werden 2 Punkte im Fahreignungsregister eingetragen.

Was ist noch verboten?
Unter anderem sind die Mitnahme von Personen und Gegenständen auf dem Trittbrett, die Nutzung von Gehwegen und Fußgängerzonen, das Anhängen an andere Fahrzeuge sowie Behinderungen und Gefährdungen untersagt. Es gelten darüber hinaus auch die allgemeinen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, insbesondere das Gebot der ständigen Vorsicht und gegenseitigen Rücksichtnahme.

Was gilt für bisher zugelassene Elektrokleinstfahrzeuge (z.B. Segways)?
Die Mobilitätshilfenverordnung (MobHV) ist durch die neue Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung abgelöst worden. Die danach erteilten Genehmigungen behalten jedoch ihre Gültigkeit. Seit Inkrafttreten der neuen Verordnung werden die darin enthaltenen Regelungen auch für die bereits zugelassenen Fahrzeuge angewendet.

Brauche ich einen Führerschein?
Nein. Es besteht keine Führerscheinpflicht bzw. Pflicht zur Vorlage einer Mofa-Prüfbescheinigung.

Muss ich mein Elektrokleinstfahrzeug versichern?
Ja. Elektrokleinstfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge und somit versicherungspflichtig. Wegen der kleinen Ausmaße und der Besonderheiten in der baulichen Ausführung ist für diese Fahrzeuge eine kleine Versicherungsplakette zum Aufkleben eingeführt worden.

Was ist der Unterschied zwischen den Elektrokleinstfahrzeugen und den Pedelecs und S-Pedelecs bzw. Leichtmofas?
Beim Pedelec handelt es sich um ein Fahrzeug mit einem Elektro-Hilfsantrieb, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Geschwindigkeit progressiv verringert. Das heißt, sobald eine Geschwindigkeit von 25 km/h erreicht wird oder der Fahrende mit dem Treten aufhört, wird der Hilfsantrieb automatisch unterbrochen. Das Unterscheidungsmerkmal eines Pedelecs ist

GRUNDKURS ZUR SEMINARLEITERAUSBILDUNG GEM. §§ 45 UND 46 FAHRLG

04. – 07.03.2020 in Günzburg, Kosten: 500 Euro

SEMINARERLAUBNIS ZUR DURCHFÜHRUNG VON AUFBAUSEMINAREN GEM. § 45 ABS. 2 NR. 4B FAHRLG (ASF)

18. – 21.03.2020 in Günzburg, Kosten: 500 Euro

Anmeldung unter Tel. 08221-31905
(Montag bis Freitag von 11 bis 17 Uhr)
oder www.fahrlehrerweiterbildung.de

somit, dass der elektrische Motor zusätzlich zur Muskelkraft und nur unterstützend wirkt. Solche Fahrzeuge sind verkehrsrechtlich den Fahrrädern gleichgestellt. Bei sogenannten S-Pedelecs handelt es sich um Kraftfahrzeuge mit Elektro-Hilfsantrieb, die bei kombiniertem Einsatz von Muskel- und Motorkraft eine Geschwindigkeit von bis zu 45 km/h erreichen und werden daher als Kleinkraftrad eingestuft. Es gilt Helm-, Führerschein-, Versicherungs- und Straßenbenutzungspflicht. Elektrokleinstfahrzeuge sind in diesem Sinne eine neue Klasse von Fahrzeugen, da sie ausschließlich durch den elektrischen Motor angetrieben werden.

Wie alt muss ich sein?
Elektrokleinstfahrzeuge können ab einem Alter von 14 Jahren genutzt werden.

Welche Regelungen gelten für Elektrokleinstfahrzeuge im EU-Ausland?
Da es keinen einheitlichen europäischen Rahmen gibt, variieren die Anforderungen an Elektrokleinstfahrzeuge zwischen verschiedenen EU-Ländern. Einzelne Länder haben die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen im öffentlichen Straßenverkehr nicht geregelt oder auch gänzlich ausgeschlossen. In der Mehrzahl der Länder gibt es jedoch Regelungen hierzu. Meist ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Elektrokleinstfahrzeuge auf 20 bis 25 km/h vorgesehen. Auch in Bezug auf zulässige Verkehrsflächen gibt es unterschiedliche Regelungen.

Können zum Kauf angebotene Fahrzeuge, die nicht den Anforderungen der ElektrokleinstfahrzeugeVerordnung entsprechen, nachgerüstet werden?
Ja. Nach Inkrafttreten der Verordnung können die Hersteller für Fahrzeuge, die die Anforderungen der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung erfüllen, beim Kraftfahrt-Bundesamt eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) beantragen. Bereits in den Handel gebrachte Fahrzeuge, die der Verordnung nicht entsprechen, können durch den Hersteller nachgerüstet werden, um den Anforderungen gerecht zu werden. Fahrzeuge, die der Verordnung entsprechen, aber nicht vom Hersteller mit einer nachträglichen Allgemeinen Betriebserlaubnis versehen werden, können auch vom jeweiligen Besitzer über eine Einzelbetriebserlaubnis in den Verkehr gebracht werden, sofern die entsprechenden technischen Anforderungen erfüllt werden.

Quelle: www.bmvi.de

KURZ GEMELDET

Hightech-Fahrhilfen ab 2022
Das EU Parlament hat nun den Vorschlag der EU-Kommission vom letzten Jahr umgesetzt. Ab dem Jahr 2022 sollen neu entworfene Fahrzeugmodelle verpflichtend mit bis zu 30 elektronischen Kontrollsystemen ausgerüstet werden. Vorgesehen sind unter anderem Alkoholwegfahrsperren, Spurhalteassistent, Müdigkeits- und Ablenkungswarnsystem, Notbremsassistenzsystem, Rückfahrassistent, Notbremslicht usw. Außerdem ist vorgesehen, dass neu entworfene Modelle mit Datenrekorder zur Erfassung ereignisbezogener Daten ausgerüstet werden müssen, die ähnlich wie die Blackbox in Flugzeugen funktionieren.

Ab dem Jahr 2024 soll die Regelung dann generell für alle Neufahrzeuge in Kraft treten.

ANZEIGE

Jetzt Mitglied werden!
Es lohnt sich!

INTERESSENVERBAND DEUTSCHER FAHRLEHRER E.V. BUNDESVERBAND

IDF

- günstiger Monatsbeitrag
- aktuelle Infos
- fachliche Beratung

Nur als Team sind wir stark!

Anmeldung unter 08221/250773
Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. - IDF