FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 01/2020

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.

GESETZ - VERORDNUNG - GESETZ - VERORDNUNG - GESETZ

Foto: (c) billiondigital - depositphotos.com

Wohin soll das noch führen? Wer blickt da noch durch?

LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

Neu: B196-Führerschein
Lesen Sie auf Seite 6

Geplante Automatikregelung - Wozu?
Mehr erfahren ab Seite 3

INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

- Impressum 2
- Spruch des Monats 2
- Fahrschulen setzen zurzeit nicht auf Automatik-Ausbildung 3
- Geplante Automatikregelung - wozu? 3
- In 68 Minuten elf Tempoverstöße 5
- Neu: B196-Führerschein 6
- Buhmann "Diesel" - gerechtfertigt oder alles nur politisch gewollt? 7
- Fahrlehrerberuf auch ohne vorherige Berufsausbildung möglich 9
- Mehr Tote durch E-Bike-Unfälle 11
  Vorfahrtverstoß: Alleinige Haftung des Radlers
  Erbschaftsteuer für Verwaltungsvermögen
- Online-Fahrschule, was bringt sie? 12
- Keine doppelte Rundfunkgebühr 13
- Neu ab 2020 - jede Menge Änderungen 14
- SRK-Seminare 15
- ARGE TP21 zu Gast beim IDF in Günzburg 16
- Geschwindigkeitsbegrenzung am Feiertag 17
- Ausbildungsnachweis 17
- Klasse B. mit Schlüsselzahl 196: Werbemöglichkeiten für die neue Fahrerschulung in Fahrschulen 18

SPRUCH DES MONATS

"Wer mit dem Strom schwimmt, erreicht die Quelle nie."

Peter Tille, dt. Schriftsteller

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

FAHRSCHULEN SETZEN ZURZEIT NICHT AUF AUTOMATIK-AUSBILDUNG

Wie zu erwarten war, stehen der Automatikregelung die allermeisten Fahrlehrer zurzeit noch ablehnend gegenüber. Dies ergab eine Umfrage des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF).

Demnach planen derzeit lediglich etwa fünf Prozent der Befragten, den Fahrerlaubniserwerb mit Automatikgetriebe anzubieten, sich zudem ein Automatikfahrzeug zuzulegen.

Offensichtlich haben viele erkannt, welche Kosten und Risiken mit dem Angebot für Fahrschulen verbunden sind, wenn die neue Regelung laut BMVI voraussichtlich im Sommer 2020 in Kraft treten wird."

Foto: (c) eddidridge - depositphotos.com

GEPLANTE AUTOMATIKREGELUNG - WOZU?

Nun ist es amtlich: Die EU-Kommission hat in einem Schreiben vom 26.11.2019 mit Maßgaben Erleichterungen bei der Automatikbeschränkung zugestimmt. Danach kann künftig nach Vorgaben des Bundesverkehrsministeriums unter folgenden Bedingungen auf den Eintrag der Automatikbeschränkung verzichtet werden:

• Der Bewerber absolviert während der Ausbildung in der Fahrschule zusätzlich eine Schulung in einer Fahrschule im Umfang von mindestens 10 Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten auf einem Schaltfahrzeug. Diese Schulung soll die Fähigkeiten und Fertigkeiten vermitteln, um ein Fahrzeug mit Schaltgetriebe sicher zu beherrschen.

• Die Schulung schließt ab mit einem Test von mindestens 15 Minuten, in dem der Bewerber nachweist, dass er die speziellen Anforderungen an Schaltfahrzeuge bewältigen kann. Dazu gehören u.a. Anfahren am Berg, Abbiegen, Vorfahrtsituationen sowie eine umweltschonende Fahrweise.

• Der Fahrlehrer bestätigt die Teilnahme an der Schulung und das Bestehen des Testes.

• Bei Vorlage dieser Bescheinigung bei der Fahrerlaubnisbehörde entfällt die Eintragung auf Automatikfahrzeuge im Führerschein.

• Durch geeignete Maßnahmen (wie z.B. einheitliche Vordrucke, Anzeigepflichten der Fahrschule, Fahrschulüberwachung) wird die Qualität dieser Maßnahme und insbesondere die Unparteilichkeit von Fahrschule und Fahrlehrern sichergestellt.

• Die Auswirkungen dieser Maßnahme werden evaluiert.

Das BMVI ist dabei, auf dieser Grundlage eine entsprechende Änderungsverordnung vorzubereiten. Soweit die amtliche Verlautbarung.

Welche Konsequenzen ergeben sich nun daraus für die Fahrlehrerschaft?

Dazu eine Gegenüberstellung von bisheriger und geplanter Umsetzung des Fahrerlaubniserwerbs:

BISHERIGE REGELUNG

Fahrerlaubniserwerb mit Schaltgetriebe

Ausbildung KFZ mit Schaltgetriebe

Praktische Prüfung KFZ mit Schaltgetriebe

Fahrerlaubnis ohne Beschränkung

Fahrerlaubniserwerb mit Automatikgetriebe

Gesamte Ausbildung ohne Schaltgetriebe

Praktische Prüfung KFZ ohne Schaltgetriebe

Fahrerlaubnis nur auf Automatikfahrzeugen (Schlüsselzahl 78)

Erweiterung der Fahrerlaubnis auf Schaltfahrzeuge

durch Ausbildung und verkürzte prakt. Prüfung auf KFZ mit Schaltgetriebe

Fahrerlaubnis ohne Beschränkung

GEPLANTES VERFAHREN

Ausbildung mit KFZ ohne Schaltgetriebe

Zusätzliche Ausbildung von mindestens 10 Stunden auf KFZ mit Schaltgetriebe

Test (Prüfung) durch Fahrschule auf KFZ mit Schaltgetriebe

Nachweis der Fahrschule, dass zusätzliche Ausbildung und Test erfolgreich abgeschlossen wurden

Praktische Prüfung mit KFZ ohne Schaltgetriebe

Fahrerlaubnis ohne Beschränkung

Konsequenzen für die Fahrschule

• Zusätzliche Kosten für die Anschaffung eines Automatikfahrzeugs plus Kosten für Stellplatz/ Garage, Fahrzeugpflege usw.

• Ggf. Kosten für die Einrichtung einer Ladestation

• Zusätzlicher Verwaltungsaufwand (Vordrucke, Anzeigepflicht, Fahrschulüberwachung…)

• Zusätzlicher Zeitaufwand durch eine Testfahrt mit dem Fahrlehrer auf einem Schaltfahrzeug

• Zusätzliche Übernahme von Verantwortung mit unvorhersehbaren Haftungsrisiken

Zum Haftungsrisiko folgendes Beispiel:

Ein ehemaliger Fahrschüler absolvierte Ausbildung und Prüfung auf einem Automatikfahrzeug. Um keinen Eintrag in seinen Führerschein zu erhalten, wurde er mit der vorgeschriebenen Mindeststundenzahl auf einem Schaltfahrzeug geschult, bestand den Test und erhielt vom Fahrlehrer die Bescheinigung, dass er die besonderen Anforderungen an Schaltfahrzeuge bewältigen kann und sicher am Straßenverkehr teilnehmen kann.

Nach einiger Zeit ist eben dieser ehemalige Fahrschüler mit einem Schaltfahrzeug unterwegs, verursacht einen schweren Verkehrsunfall und wird dabei lebensgefährlich mit bleibenden körperlichen Beeinträchtigungen verletzt.

Sein Rechtsanwalt rät ihm nun, Regressansprüche an seinen damaligen Fahrlehrer und an die Fahrschule zu stellen, da er offensichtlich nicht umfassend genug auf dem Schaltfahrzeug ausgebildet worden war, aber dennoch die erforderliche Bescheinigung erhielt.

"Aus der Luft gegriffen"?? Keinesfalls, zumal es heute in unserer Gesellschaft zunehmend üblich ist, die Schuld zunächst einmal nie bei sich zu suchen, sondern vielmehr andere dafür verantwortlich zu machen, die zur Rechenschaft gezogen werden können und zum Beispiel - wie in diesem Fall – ggf. Schadenersatz zu leisten haben.

Daher sollten sich Fahrlehrer und Geschäftsleitungen von Fahrschulen sehr gründlich überlegen, ob sie infolge der geplanten Automatikregelung ein entsprechendes Fahrzeug anschaffen, um diese Änderungsverordnung auch vollziehen zu können.

Die Umsetzung dieser Neuregelung liegt ausschließlich im Ermessen der einzelnen Fahrschule. Bei dieser Entscheidung ist unbedingt zu berücksichtigen, dass dadurch mehr Zeitaufwand angesetzt werden muss, höhere Verwaltungskosten anfallen und insbesondere ehebliche Anschaffungs- und Unterhaltskosten zu finanzieren sind. Damit sich dieser Aufwand kostenneutral gestaltet, müsste sich der Erwerb der Fahrerlaubnis um bis zu ca. 400 Euro verteuern.

Hier stellt sich unweigerlich die Frage, weshalb die Fahrschüler ihre Prüfung nicht wie bisher auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe ablegen sollen. Denn dadurch sind sie ohne jegliche Mehrkosten auch berechtigt, ein Fahrzeug mit Automatikgetriebe zu führen. Wird die Prüfung hingegen auf einem Automatikfahrzeug durch eine Prüforganisation abgenommen, so muss als Voraussetzung für das Führen eines Schaltfahrzeugs eine mindestens 10stündige Schulung auf einem Schaltfahrzeug mit anschließender Prüfung/Testfahrt durch den Fahrlehrer erfolgt sein.

Wenn im Führerschein also kein Eintrag (keine Schlüsselzahl) auf Automatikbeschränkung aufgenommen werden soll, schlägt dies finanziell erheblich zu Buche. Bleibt abzuwarten, wohin der "Trend" gehen wird. Und mal ganz ehrlich: Wie viele Fahrerlaubnisbewerber sind schon bei ihrer praktischen Prüfung wegen eines Schaltfehlers gescheitert?

KURZ GEMELDET

In 68 Minuten elf Tempoverstöße

Ein PKW Fahrer wurde infolge von Tempoverstößen im Stadtgebiet von München in der Zeit nach Mitternacht insgesamt elfmal geblitzt. Die Geschwindigkeitsüberschreitungen bewegten sich alle zwischen 34 und 64 km/h. Infolge der Häufung seiner Geschwindigkeitsüberschreitungen im Zeitraum von nur gut einer Stunde ging das Gericht bei neun Verstößen vom Tatbestand des Vorsatzes aus und errechnete daraus ein Bußgeld von 3.760 Euro plus ein zusätzliches Fahrverbot von drei Monaten.

Unter Berücksichtigung seiner besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse wurde die Bußgeldsumme schließlich auf 1.504 Euro gemindert. Eine zeitliche Reduzierung des verhängten Fahrverbotes schloss das Gericht allerdings aufgrund der Vielzahl und der bereits früher begangenen Geschwindigkeitsdelikte aus.

NEU: B196- FÜHRERSCHEIN

Im Rahmen der am 30.12. 2019 im Bundesgesetzblatt veröffentlichten "Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften" dürfen nun Inhaber der Fahrerlaubnisklasse B unter bestimmten Voraussetzungen auch Motorräder bis 125cm³ bewegen.

Nachfolgend finden Sie die gesetzlichen Bestimmungen dazu:

Fahrerlaubnis der Klasse B mit der Schlüsselzahl 196

• Die Fahrerlaubnis der Klasse B kann mit der Schlüsselzahl 196 erteilt werden für Krafträder (auch mit Beiwagen) mit einem Hubraum von bis zu 125cm³, einer Motorleistung von nicht mehr als 11kW, bei denen das Verhältnis der Leistung zum Gewicht 0,1kW/kg nicht übersteigt.

• Mindestalter: 25 Jahre

• Vorbesitz: Klasse B seit mindestens 5 Jahren

• Spezielle Fahrerschulung für das Führen von Krafträdern der Klasse A1 gemäß Anlage 7b der FeV

• Zwischen Fahrerschulung und Eintragung im Führerschein darf maximal ein Jahr liegen.

Fahrerschulung für das Führen von Krafträdern der Klasse A1

Voraussetzung für die Erteilung der Fahrerlaubnis mit der Schlüsselzahl 196 ist die erfolgreiche Teilnahme an einer Fahrerschulung von mindestens neun Unterrichtseinheiten von jeweils 90 Minuten. Ziel der Schulung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führen eines Kraftrades der Klasse A1.

Die Ausbildung muss von der Fahrschule in ausreichender Form dokumentiert werden.

Schulungsberechtigung

Gemäß der Verordnung darf die Fahrerschulung ausschließlich in Fahrschulen mit Fahrerlaubnisklasse A durchgeführt werden und zwar nur von Fahrlehrern, die im Besitz der Fahrlehrerlaubnis Klasse A sind. Die gleichzeitige praktische Schulung von mehreren Teilnehmern ist unzulässig.

Schulungsfahrzeug

Als Schulungsfahrzeug ist ein Kraftrad nach Anlage 7 Nummer 2.2.3 der FeV zu verwenden. Für das Schulungsfahrzeug muss eine geeignete technische Einrichtung zur Verfügung stehen, die es dem Fahrlehrer ermöglicht, mit dem Teilnehmer zu kommunizieren.

Theoretischer Schulungsstoff

Die theoretische Schulung beträgt mindestens vier Unterrichtseinheiten zu jeweils 90 Minuten und entspricht dem klassenspezifischen Zusatzstoff für Motorrad-Fahrschüler aus der Anlage 2.1 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung.

Praktischer Schulungsstoff

Die praktische Schulung beträgt mindestens fünf Unterrichtseinheiten zu jeweils 90 Minuten.

In diesen Unterrichtseinheiten sind mindestens die Sachgebiete nach Anlage 3 Nummer 17.2 und Anlage 4 Nummer 1 und 2 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung zu schulen. Nachdem der Verordnungsgeber keine weiteren Vorgaben macht, obliegt es jedem Fahrlehrer - abhängig vom Lernfortschritt des Bewerbers - zu entscheiden, wie er diese Schulungsinhalte aufteilt. Wenn die Fahrerlaubnisbewerber nach Absolvierung der Mindestausbildungsdauer von fünf Unterrichtseinheiten noch nicht über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügen, um sicher am Straßenverkehr teilnehmen zu können, müssen weitere Übungsstunden erfolgen. Dies dürfte unserer Meinung nach der Regelfall sein.

Sollte der Kunde nicht bereit sein, weitere Fahrstunden zu absolvieren, so darf der Fahrlehrer die Bescheinigung einer erfolgreichen Teilnahme an der Fahrerschulung auf keinen Fall (!) ausstellen.

Hinweis:

Sogenannte "Gefälligkeitsbescheinigungen" können allzu schnell hohe Haftungsrisiken und den Entzug der Fahrschulerlaubnis mit sich bringen: Ein von der Fahrschule ausgebildeter Besitzer der Fahrerlaubnisklasse B mit Schlüsselzahl 196 könnte im Zusammenhang mit einem von ihm verursachten Unfall Schadenersatzansprüche an seine ehemalige Fahrschule stellen. Seine Forderung könnte er damit begründen, dass er unzureichend, das heißt mit zu wenigen Fahrstunden ausgebildet wurde.

Empfehlung:

Vor diesem Hintergrund sollte der Fahrschulinhaber/-leiter ernsthaft überlegen, ob er diese Ausbildung überhaupt anbietet. Vorteilhafter für Fahrschule und Kunden wäre es in jedem Fall, den Fahrerlaubnisbewerber zu überzeugen, die Fahrerlaubnisklasse A2 oder A zu erwerben.

Abschluss der Schulung

Für die erfolgreiche Teilnahme an der Fahrerschulung hat der Teil-

nehmer während der fahrpraktischen Übungen seine Fähigkeit und Verhaltensweisen zum Führen von Krafträdern der Klasse A1 unter Beweis zu stellen. Nach Abschluss der Fahrerschulung hat der Inhaber der Fahrschule oder die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebes dem Teilnehmer eine Bescheinigung gem. Anlage 7b nach Nummer 6 der FeV über die erfolgreiche Teilnahme auszustellen.

Antragstellung
Die Eintragung der Schlüsselzahl 196 erfolgt unter Vorlage eines Identitätsnachweises, des Nachweises der erfolgreichen Teilnahme an einer "Fahrschulung" und eines aktuellen biometrischen Lichtbildes.

Hinweise:
Die Eintragung berechtigt nur zum Fahren innerhalb der Bundesrepublik Deutschland.

Mit der Eintragung dieser Schlüsselzahl wird keine Fahrerlaubnis der Klasse A1 erworben! Eine Erweiterung auf die Klasse A2 nach § 15 Absatz 3 FeV ist nicht möglich.

Foto: (c) marchello74 - depositphotos.com

BUHMANN "DIESEL" - GERECHTFERTIGT ODER ALLES NUR POLITISCH GEWOLLT?

Millionen Dieselfahrer sind seit dem Abgasskandal verunsichert. Täglich ereilen uns neue Hiobsbotschaften zur Klimakatastrophe, in denen positive Meldungen zu der technisch immer ausgefeilteren Antriebsart "Diesel" kläglich untergehen drohen.

Dieselmotoren gelten bislang durch angeblich hohen Feinstaub- und Stickoxidausstoß noch immer als wesentliche Mitverursacher der Luftverschmutzung. Auf der anderen Seite gerieten Elektrofahrzeuge insbesondere auch durch eine 2017 vorgelegte Studie des schwedischen Umweltinstituts IVL ins Kreuzfeuer der öffentlichen Meinung. Die Studie kam zu dem Ergebnis, dass E-Autos u.a. wegen der aufwendigen Batterieproduktion eben keinen ökologischen Vorteil gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren hätten.

Neue Studien zur E-Mobilität
Diese Aussage über die bescheidene Klimabilanz wurde seit letztem Jahr aufgrund neuerer Untersuchungen zwar deutlich relativiert. Alle neueren Befunde kommen jedoch zu dem Ergebnis, dass die Klimaschutzvorteile sehr kläglich ausfallen, solange die Fahrzeuge mit einem normalen Strommix betrieben werden. Kommt hingegen überwiegend „grüner Strom" zum Einsatz, steigen die Vorteile erheblich an.

Die Autobauer wie z. B. BMW, VW oder Mercedes bemühen sich auch zusehends, die Autoherstellung mit grünem Strom zu bewerkstelligen.

Dazu ist es jedoch erforderlich, die alternative Energiewende umfassend voranzutreiben. Denn wem nutzt es, wenn regenerative Energie zwar die Ökobilanz von E-Fahrzeugen verbessert, im Gegenzug jedoch mangels grüner Energie andere Verbraucher verstärkt auf Gas- oder Kohlestrom zurückgreifen müssen. In diesem Zusammenhang sollte auch die drohende Überlastung unserer Stromnetze diskutiert werden, wenn Millionen Fahrzeuge im gleichen Zeitraum an noch nicht annähernd flächendeckend vorhandenen Schnellladestationen geladen werden. Die Schaffung dieser Infrastruktur wirkt sich in jedem Fall negativ auf die Klimabilanz aus.

In einer 2019 von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG durchgeführten Befragung sagten laut „Kopp exklusiv" von 229 Autobossen 72 Prozent das Aus für Batteriefahrzeuge voraus. Diese Prognose von Experten steht im krassen Widerspruch zu Äußerungen des Verbands der Automobilindustrie (VDA), der davon ausgeht, dass im Jahr 2025 zwischen 15 und 25 Prozent der Neuzulassungen E-Fahrzeuge sein werden.

Als Grund für das Scheitern der Batteriefahrzeuge wird immer wieder die fehlende Lade-Infrastruktur genannt. Diese dürfte sich auch in den nächsten 10 Jahren nicht annähernd so ausbauen lassen, dass sie den Vorstellungen der Politik gerecht werden kann.

Pro Elektroantrieb sprechen zumindest erste Ergebnisse zur Nutzungsdauer dieser Autos. Viele bisherige Studien gehen von einer Nutzungsdauer der Elektrofahrzeuge über zehn Jahre oder 150 000 Kilometer aus und orientieren sich dabei an dem Durchschnittsalter des deutschen Fahrzeugbestands. Allerdings erreichen Tesla-Fahrzeuge in den USA im Durchschnitt eine deutlich größere Laufleistung, und zwar ohne Probleme mit dem Energiespeicher.

Eine zusätzliche Verbesserung der Klimabilanz erhoffen sich Forscher durch bessere Recycling-Methoden, insbesondere der Batterien, und gehen davon aus, dass dadurch Werte von weniger als 60 kg CO_2-Äquivalenten pro kWh erreichbar sein dürften.

Trotz allen Anstrengungen verursachen Elektrofahrzeuge jedoch entgegen der angestrebten Klimaneutralität noch immer deutliche negative Auswirkungen auf unsere Umwelt.

Diesel technisch im Aufwind

Die Nachfrage nach Dieselautos ist nach dem Abgasskandal deutlich zurückgegangen. Moderne Fahrzeuge sind jedoch weitaus besser als ihr Ruf. Einige geben Luft ab, die sauberer ist als die zuvor eingesaugte, das heißt, sie filtern sogar Feinstaub aus der Umluft. In Auftrag gegeben wurde diese Untersuchung von "Auto, Motor und Sport.

Die heutige Generation Euro 6d-Temp entspricht der neuen Norm "real driving emissions". Das heißt, es müssen mittlerweile alle Neuwagen mit Verbrennungsmotoren auf der "Straße" genauso sauber sein wie auf dem Prüfstand. Autobauer haben mittlerweile Partikelfilter und Katalysator ganz vorne am Motor verbaut, wo es wärmer ist. Damit die Adblue -Technik den Ausstoß von Stickoxiden auf den gesetzlich vorgegebenen Wert unter 80 mg drücken kann, muss nämlich eine Abgastemperatur von 180-200 Grad herrschen. Durch diese technische Neuerung konnte die Emission trotz geringem Mehrverbrauch an Kraftstoff auf 20 bis 60 mg pro Kilometer gesenkt werden.

Teure Technik

Allerdings ist dieser technische Aufwand sehr teuer. Wurden bisher etwa 50 Prozent aller Neufahrzeuge als Diesel ausgeliefert, sank die Quote auf etwa ein Drittel. Vor allem Kleinwagen sind als Diesel stark rückläufig, wobei zu befürchten ist, dass sich dieser Trend durch eine weitere Verschärfung der Abgaswerte auch in der Kompaktklasse fortsetzt.

Schlecht für die Umwelt! Denn Gewinner werden nicht E-Fahrzeuge sein, sondern benzinbetriebene Autos, die durch einen deutlich höheren Spritverbrauch die CO2 –Emission nach oben treiben. Die geringen Verbrauchswerte von dieselbetriebenen Fahrzeugen sind für Benziner schlicht nicht erreichbar. So verbraucht zum Beispiel der neue Golf 2.0 TDI gerade einmal 3,7 Liter auf 100 Kilometer, während der vergleichbare Benziner mit 150 PS Leistung diese Werte nie erreichen wird.

Fazit:

Pkw mit Verbrennungsantrieben dürften ihren Zenit zwar allmählich überschritten haben, aber sie werden noch eine ganze Zeit lang unverzichtbar sein. Denn in nächster Zukunft können Elektroautos den Klimaschutz nicht alleine schultern.

Dafür ist ihr Anteil mit zuletzt 1,7 Prozent am Gesamtmarkt viel zu gering, und es ist auch nicht abzusehen, dass trotz staatlicher Subventionen der Marktanteil drastisch nach oben schießt. Ein E-Auto lässt sich zwar mit etwa 30 Prozent weniger Aufwand herstellen als ein Verbrenner, doch der Trend zu immer größeren Batteriepacks für mehr Reichweite belastet die Klimabilanz erheblich. Auch der Rei-

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

fen- und Bremsabrieb ist bei Elektrofahrzeugen nicht geringer als bei den herkömmlichen Antriebsarten. Somit bleiben Dieselfahrzeuge weiterhin interessant.

Vielfahrer dürften gerade im Winter weder mit der Ladeinfrastruktur noch mit der verfügbaren Reichweite von E-Autos zufrieden sein, und Laternenparker haben so gut wie keine Möglichkeit, ihr Fahrzeug in den Standzeiten ausreichend zu laden. Außerdem verfügen wir bereits heute für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren über ein bestens verzweigtes Tankstellennetz, während die Lade- Infrastruktur für E-Fahrzeuge erst noch klimaschädlich geschaffen werden muss.

Ausgestattet mit zeitgemäßen Partikelfiltern tragen Verbrennungsmotoren auch nicht stärker zur Staubbelastung als Elektroautos bei. Allerdings ist bei allem technisch unbestreitbarem Fortschritt von einem Come-Back des Diesels zumindest bis jetzt noch nichts zu spüren. Und die nächste Bewährungsprobe steht mit der neuen Abgasnorm Euro 7, die voraussichtlich 2023/24 in Kraft treten wird, noch bevor.

Quellen: www.helmholtz.de;
www.auto-motor-und-sport.de;
www.bmvi.de;
Kopp exklusiv 50/19

FAHRLEHRERBERUF AUCH OHNE VORHERIGE BERUFSAUSBILDUNG MÖGLICH

Bayerischer Verwaltungsgerichtshof hält Regelung für widersinnig – was stattdessen genügt

Von Dietrich Jaser
Rechtsanwalt
www.domusjuris.de

In einer erst jetzt bekannt gewordenen Entscheidung hat das höchste bayerische Verwaltungsgericht, der Verwaltungsgerichtshof München (VGH) klargestellt, dass zur Fahrlehrerschaft auch Personen ohne abgeschlossene Berufsausbildung und sogar ohne „gleichwertige Vorbildung“ zugelassen werden können (VGH München, Beschluss vom 18.12.2019 – Az.: 11 C 19.1139).

Der VGH ist im Einklang mit Dauer (Dauer, Fahrlehrerrecht, Vogel Verlag, 1. Auflage 2018, § 54 FahrlG, Anm. 21) völlig zu Recht der Auffassung, dass die bis 31.12.2019 geltende Regelung in § 54 Abs. 2 Nr. 2 des Fahrlehrergesetzes (FahrlG) „*widersinnig*“ sei. Dort war geregelt, dass eine Ausnahme von der Vorschrift des § 2 Abs. 1 Nr. 5 FahrlG („… *mindestens eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf oder eine gleichwertige Vorbildung* …“) nur dann erteilt werden könne, wenn der Bewerber „… *eine gleichwertige Vorbildung nachgewiesen hat*“ (Anm. des Autors: Da beißt sich – auf gut Deutsch gesagt – die Katze in den Schwanz).

Dass eine **Ausnahme** von der *gleichwertigen Vorbildung* nur unter der Voraussetzung *einer gleichwertigen Vorbildung* möglich sein soll, ist eine bemerkenswerte Leistung deutscher Gesetzgebungskunst. Das hat zwischenzeitlich auch der Gesetzgeber bemerkt und diese unsinnige Regelung mit Wirkung vom 01.01.2020 aus dem Fahrlehrergesetz getilgt. Somit müssen sich künftig Bewerber mit dieser rätselhaften Regelung im FahrlG nicht mehr beschäftigen.

Dies bedeutet aber im Umkehrschluss nicht, dass für die Zulassung zum Fahrlehrerberuf nun keinerlei Eignungsnachweise mehr erforderlich sind. Deswegen lohnt es sich die Entscheidung des VGH etwas genauer zu betrachten.

Es begann im Jahre 2017. Eine Bewerberin stellte unter Vorlage aller erforderlichen Formulare, Nachweise und Belege beim zuständigen Landratsamt einen Antrag auf Zulassung zur Fahrlehrerprüfung. Das Landratsamt lehnte den Antrag sodann mit Bescheid vom 11.09.2017 ab – mit der Begründung, die Antragstellerin verfüge weder über eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf nach abgeschlossener Hauptschulausbildung noch über eine gleichwertige Vorbildung. Die Antragstellerin und der Autor dieser Zeilen waren jedoch anderer Auffassung und beantragten Prozesskostenhilfe für die beabsichtigte Verpflichtungsklage vor dem Verwaltungsgericht (VG) München. Dieses lehnte am 25.03.2019 den Antrag wegen fehlender Erfolgsaussichten ab, gab also dem Landratsamt recht.

Gegen den Beschluss des VG München legte die Antragstellerin schließlich erfolgreich Beschwerde ein. Der VGH sah, anders als das VG, die Erfolgsaussichten als gegeben, hob den Beschluss des VG auf und gewährte der Antragstellerin Prozesskostenhilfe.

Nach Auffassung des VGH hat das VG in seinem Beschluss vom 25.03.2019 zwar richtigerweise die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt seiner Entscheidung zugrunde gelegt und in Rechnung gestellt, dass das nach früherem Recht geltende Erfordernis der abgeschlossenen Hauptschulausbildung seit dem 1. Januar 2018 entfallen war, hat aber andererseits die bestehende Ausnahmemöglichkeit vom Erfordernis der gleichwertigen Vorbildung falsch bewertet.

Denn § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrlG in der nunmehr geltenden Fassung verlangt nur noch *„eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf oder eine gleichwertige Vorbildung."*

Des Weiteren sieht § 54 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 c) FahrlG nunmehr für die Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis im Unterschied zur früheren Rechtslage die Möglichkeit einer Ausnahme vom Erfordernis eines Bildungsabschlusses nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrlG vor.

Der VGH ist, wie oben dargestellt, der Auffassung, dass die Rechtslage vom VG falsch bewertet wurde und führt hierzu aus:

Soweit das Verwaltungsgericht hierzu ausführt, eine Ausnahme komme nicht in Betracht, weil § 54 Abs. 2 Nr. 2 FahrlG hierfür den Nachweis einer gleichwertigen Vorbildung voraussetze, den die Antragstellerin nicht erbracht habe, entspricht dies zwar dem Wortlaut der (noch) geltenden gesetzlichen Regelung.

Allerdings erscheint es widersinnig, für eine Ausnahme vom Erfordernis einer abgeschlossenen Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf oder einer gleichwertigen Vorbildung wiederum den Nachweis einer gleichwertigen Vorbildung zu verlangen […].

Der VGH weist in diesem Zusammenhang zutreffend darauf hin, dass nach der amtlichen Gesetzesbegründung (BT-Drs. 18/10937, S. 141) auch die **Teilnahme an einem Berufseignungstest** ein Indiz dafür liefern kann, ob ein Fahrlehrerlaubnisbewerber trotz geringerer Vorbildung für die Ausbildung und Berufsausübung geeignet ist. Diesen Gesichtspunkt hat das VG offensichtlich übersehen. Nachdem es bei der Verpflichtungsklage auf die aktuelle Sach- und Rechtslage ankommt, hätte das VG hinreichende Erfolgsaussichten der Klage bestätigen und die begehrte Prozesskostenhilfe gewähren müssen.

Mit diesem Beschluss des VGH ist für die Zukunft klargestellt, dass Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis künftig weder eine abgeschlossene Hauptschulausbildung noch eine abgeschlossene Berufsausbildung oder eine gleichwertige Vorbildung zwingend vorweisen müssen. Es genügt auch der Nachweis eines erfolgreich abgeschlossenen Berufseignungstests.

Ausbildungsfahrlehrer
§ 16 und 35 FahrlG
17.02. – 21.02.2020
in Günzburg
Kosten: 500 Euro

Anmeldung unter
Tel. 08221-31905
(Mo-Do. 11-17 Uhr,
Fr. 11-14 Uhr)
oder
fahrlehrerweiterbildung.de

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 Donnerstag 11-17 Uhr, Freitag 11-14 Uhr)
oder www.fahrlehrerweiterbildung.de

KURZ GEMELDET

Mehr Tote durch E-Bike Unfälle

Die Zahl der Unfälle mit E-Bikes, bei denen Beteiligte getötet werden, steigt enorm an. Das Statistische Bundesamt gab bekannt, dass im Zeitraum von Januar bis einschließlich Oktober 2018 insgesamt 83 Menschen zu Tode kamen, das sind knapp 30 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Gesamtzahl der tödlichen Zweiradunfälle belief sich auf 396, davon waren mehr als 20 Prozent mit einem elektrischen Fahrrad unterwegs. Bei über 70 Millionen Fahrrädern liegt der Anteil der E-Bikes weit unter diesen 20 Prozent.

Noch deutlicher fiel der Anstieg der nicht tödlichen Unfälle aus: Es verletzten sich knapp 7.000 Pedelec-Fahrer, was einem Anstieg um mehr als 50 Prozent entspricht. Unfallforscher raten insbesondere den älteren Menschen, die schon länger kein Zweirad mehr benutzt haben, den Umgang damit erst wieder auf einem nicht motorisierten Fahrrad zu üben, um dem hohen Unfallrisiko möglichst zu entgehen.

Quelle: Statistisches Bundesamt

Vorfahrtverstoß: Alleinige Haftung des Radlers

Eine Radfahrerin wollte an einer Kreuzung nach links in einen verzweigten Wirtschaftsweg einbiegen und übersah dabei den von rechts kommenden VW Golf. Die Sichtverhältnisse zwischen den Unfallbeteiligten waren im Kreuzungsbereich aufgrund von Sträuchern und Bäumen eingeschränkt. Nachdem keine Beschilderung zur Regelung der Vorfahrt angebracht war, galt die allgemeine Vorfahrtsregel rechts-vor-links. Beim Abbiegen kollidierte die Zweiradfahrerin mit dem PKW und wurde dabei erheblich verletzt. Der Golf wurde durch die Kollision beschädigt. Daher klagte der Geschädigte auf Zahlung von Schadenersatz. Die Radfahrerin räumte zwar ein, dass sie gegen die Vorfahrtsregel verstoßen habe, dieser Verstoß jedoch nicht als gravierendes Verschulden oder grobes Alleinverschulden einzustufen sei, wie es das erstinstanzliche Gericht feststellte. Sie wollte daher nicht die Alleinschuld für diesen Unfall übernehmen.

Das Oberlandesgericht (OLG) Hamm bestätigte jedoch das Urteil, das die Alleinhaftung der Beklagten festgestellt hatte und wies darauf hin, dass die einfache Betriebsgefahr des Pkw in diesem Fall hinter dem gravierenden Verschulden der Beklagten zurücktrete.

Quelle: OLG Hamm, Az. 7 U 44/17

Erbschaftsteuer für Verwaltungsvermögen

Sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt werden (siehe §§ 13a und 13b ErbStG), können Einzelunternehmen, aber auch Beteiligungen an Personen- und Kapitalgesellschaften steuerfrei verschenkt werden. Unter anderem darf das Verwaltungsvermögen einschließlich der Finanzmittel nur weniger als 90 Prozent des begünstigungsfähigen Betriebsvermögens betragen.

Wenn diese Grenze jedoch überschritten wird, entfallen sämtliche steuerlichen Vergünstigungen.
Nun meldet das Finanzgericht (FG) Münster verfassungsrechtliche Zweifel an, dass die Finanzmittel ohne die Verrechnung mit etwaigen Schulden in die Berechnung der 90 Prozent- Grenze einbezogen werden müssen. Begründet werden diese Zweifel zum einen damit, dass diese Berechnung zu einem wirtschaftlich nicht nachvollziehbaren Ergebnis führt. Zum anderen ist fraglich, ob dieses Ergebnis mit der gesetzlichen Absicht, Missbrauch zu verhindern, gedeckt ist. Anlass für diese Zweifel war die Schenkung aller Anteile an einer GmbH in Höhe von rund 550.000 Euro vom Vater an die Tochter.

Die Finanzmittel der GmbH betrugen knapp 2,6 Millionen Euro, wobei allerdings auch Schulden von gut 3,1 Millionen Euro existierten.

Da die beiden Posten nicht miteinander verrechnet werden durften, ergab die Berechnung des Verhältnisses „Finanzmittel zu Unternehmenswert" einen Wert von über 470 Prozent und überschritt damit den gesetzlichen Grenzwert von 90 Prozent bei weitem. Somit konnte der beantragten steuerfreien Verschenkung nicht entsprochen werden, und es erging ein Bescheid über mehr als 50.000 Euro Schenkungssteuer. Aufgrund der Anfechtung dieser Entscheidung durch die Betroffenen setzte das FG Münster den Vollzug aus.

Es wird damit gerechnet, dass sich mit dieser Frage nicht nur der Bundesfinanzhof (BFH) sondern auch das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) auseinandersetzen wird.

Quelle: FG Baden-Württemberg, Az. 8 K 3195/16

ONLINE- FAHRSCHULE, WAS BRINGT SIE?

Mit der Berichterstattung zur geplanten Online-Fahrschule in Berlin steht die Frage nach möglichen Konsequenzen einer Digitalisierung im Fahrschulwesen und damit insbesondere auch die Bedeutung von Präsenzunterricht wieder verstärkt im Mittelpunkt.

Bestehensquoten | Theoretische Fahrerlaubnisprüfung | Bundesland | 2008-2017

	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 %]

Aus der Sicht des Interessensverbands Deutscher Fahrlehrer 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 ist.

Außerdem befürchten wir auch nachteilige Auswirkungen auf die fahrpraktische Prüfung.

Regionaler Theorieunterricht nimmt kontinuierlichen Bezug auf regionale Gefahrenpunkte und ist in der Lage, dazu auch auf gezielte Fragen der Fahrerlaubnisbewerber klärend einzugehen. Darauf kann der Betroffene im Rahmen seiner fahrpraktischen Prüfung dann auch zurückgreifen.

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 Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) klar zum Präsenzunterricht.

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)

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.
Bereits der Status quo des Anteils der Digitalisierung der Fahrschülerausbildung, Fahrlehrerausbildung, Fortbildung usw. stellt aus Sicht des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) eine besorgniserregende Entwicklung dar, deren Folgen sich z.B. bereits in der steigenden Nichtbestehensquote niederschlagen.

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 (siehe Grafik)

Auffallend ist auch, 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. Videoclips bilden nach unserer Meinung reales Verkehrsgeschehen nur unzureichend ab. Sie bieten sehr kurze Ausschnitte des Verkehrsgeschehens, die häufig viel zu spontan interpretiert werden müssen, um eine „passende" Strategie aus dem Langzeitgedächtnis abrufen zu können. Auch infolge mangelnder Kontextinformationen können adäquate Entscheidungen auf der Basis von nur wenigen Fakten getroffen werden.

Eine durchgehende Digitalisierung der theoretischen Fahrschulausbildung würde diese negativen Effekte noch massiv verstärken.

Daher setzt der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) auch weiterhin auf eher traditionelle Lernformen und Lernmedien und ist überzeugt, dass damit sowohl die Ausbildungsqualität als auch die Erfolgsquote maßgeblich gefördert wird.

Eine Digitalisierung der praktischen Fahrschülerausbildung lehnen wir kategorisch ab.

KEINE DOPPELTE RUNDFUNKGEBÜHR

Bereits am 18. Juli 2018 hat das Bundesverfassungsgericht durch ein Urteil festgelegt, dass Besitzer von beruflich oder privat genutzten Zweitwohnungen dafür keine Gebühr von 17,50 Euro für den Empfang öffentlich-rechtlicher Radio- und Fernsehprogramme zu bezahlen haben, sofern sie bereits für den Hauptwohnsitz dafür zu Kasse gebeten werden.

Bis zu diesem Zeitpunkt betroffene Doppelzahler müssen jedoch dafür beim Rundfunkbeitragsservice von ARD, ZDF und Deutschlandradio einen Antrag auf Befreiung stellen. Dieser wurde von der zuständigen Stelle jedoch häufig wegen melderechtlicher Hürden abgelehnt. Für die Befreiung von eingetragenen Lebenspartnern und Ehepaaren war relevant, wer wo gemeldet ist und auf welchen Namen die Zweitwohnung beim Rundfunkbeitragsservice angemeldet ist.

Seit 1. November 2019 haben sich jedoch die Ministerpräsidenten der Bundesländer geeinigt, diese melderechtliche Hürde zu kippen.

Wer also bereits einmal eine Absage „kassiert" hat, sollte unbedingt erneut einen Antrag stellen. Dies gilt nicht für diejenigen, die zurzeit einen noch unbearbeiteten Antrag auf Befreiung oder Widerspruchsverfahren laufen haben.

Die Befreiung von der Doppelzahlung gilt übrigens auch für Dauercamper mit einem festen Standplatz.

Tipp: Wer Probleme mit dem Rundfunkbeitragsservice hat, kann sich meist kostenlos an Verbraucherzentralen wenden.

Quellen: Urteile des Bundesverfassungsgerichts Az. 1 BvR 1675 /16; 1BvR 981/17; 1 BvR 836/17; 1 BvR 745/17

NEU AB 2020 - JEDE MENGE ÄNDERUNGEN

Seit 1.Januar 2020 hat sich in den Bereichen Verkehr, Gesundheit, Soziales, Steuer- und Arbeitsrecht wieder eine ganze Menge geändert. Hier einige wichtige Hinweise dazu:

Abbiegeassistent

Eine europaweite schrittweise verpflichtende Einführung von Abbiegeassistenten ist zwar erst ab Juli 2022 für neue Fahrzeugtypen und ab Juli 2024 für neue Fahrzeuge vorgesehen, aber für neue Lkw ab einer Länge von 18,75 Metern ist dieses Assistenzsystem inklusive mitblinkender Seitenmarkierungsleuchten bereits ab 1. Juli 2020 verpflichtend. Dadurch sollen insbesondere Radfahrer und Fußgänger besser geschützt werden.

Bußgeldkatalog

Das Parken in zweiter Reihe ist zum Beispiel teurer geworden und kostet nunmehr statt 15 Euro satte 55 Euro. Bei Missachtung der Vorschrift, Rettungsgassen zu bilden, drohen Bußgelder bis zu 320 Euro sowie ein Monat Fahrverbot und zwei Punkte in Flensburg. Künftig kann auch eine unerlaubte Nutzung von Rettungsgassen gleichermaßen geahndet werden. Wer mit einer Blitzerapp erwischt wird, zahlt 75 Euro und erhält dazu noch einen Punkt in Flensburg. Und wer auf einem Schutzstreifen parkt, zahlt nun bis zu 100 Euro, Parken auf einem Gehweg oder Radweg kostet künftig 55 Euro.

Höhere Verpflegungspauschale

Wer aus beruflichen Gründen mehr als acht Stunden außerhalb der betrieblichen Räume tätig ist, kann nun eine Verpflegungspauschale von 14 statt 12 Euro geltend machen. Die gilt auch für Unternehmer, die so höhere Betriebskosten ansetzen können. Bei mehrtägigen Dienstreisen steigt die Pauschale auf täglich 24 Euro, für An- und Abreisetag auf 14 Euro.

Geringere Gewerbesteuer

Bei Elektrofahrzeugen und bei Plug-In-Hybridfahrzeugen die maximal 50g CO_2 pro gefahrenem Kilometer ausstoßen, muss ebenso wie bei E-Mobilen, deren Reichweite unter ausschließlicher Nutzung des elektronischen Antriebs mindestens 60 km beträgt, nur die Hälfte der Leasingraten bei der Hinzurechnung berücksichtigt werden.

Höhere Beitragsbemessungsgrenzen

Ab Januar steigen die Beitragsbemessungsgrenzen – sprich die maximale Höhe des monatlichen Einkommens, bis zu dem Sozialbeiträge fällig werden. So erhöht sich die Beitragsbemessungsgrenze für die gesetzliche Kranken- und Pflegeversicherung, die bundesweit einheitlich ist, von bisher 4.537,50 Euro auf 4.687,50 Euro. Auch die Versicherungspflichtgrenze in der gesetzlichen Krankenversicherung wurde auf nunmehr 62.550 Euro Jahresbrutto angehoben. Bis zu diesem Bruttoarbeitsentgelt müssen Beschäftigte gesetzlich krankenversichert sein. Besserverdienende können sich ab diesem Einkommen privat krankenversichern lassen.

Pflegekosten

Erwachsene Kinder, deren Eltern pflegebedürftig sind und diese Pflege nicht aus eigener Tasche finanzieren können, müssen erst ab einem Bruttojahreseinkommen von 100.000 Euro Unterhalt für Mutter oder Vater zahlen.

Dasselbe gilt für Eltern, deren Kinder Pflege in Anspruch nehmen müssen. Nach der neuen Regelung wird das Einkommen der Ehepartner der Kinder nicht mehr berücksichtigt.

Einige weitere Änderungen

Der Mindestlohn wurde auf 9,35 Euro angehoben, beim Zahnersatz gibt es für Kassenpatienten mit Bonus-Heft bis zu 75 Prozent Kostenübernahme, rückwirkend ab 1.1.2019 sind berufliche Weiterbildungsmaßnahmen nun steuerfrei zu gewähren.

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 €
Fahrlehrerfortbildung § 53 Abs. 1 FahrlG	3 Tage	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	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	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	01.02.20	100
		Günzburg	10.10.20	100
Fortbildung für BKF-Trainer § 8 BKrFG	3 Tage	Günzburg	27.02. – 29.02.20	300
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**

ARGE TP21 ZU GAST BEIM INTERESSENVERBAND DEUTSCHER FAHRLEHRER (IDF) IN GÜNZBURG

Am 21. November waren der Geschäftsführer der ARGE tp21. Thomas Rüdel, und der Verkehrspsychologe, Tino Friedel, zu einem Erfahrungsaustausch beim Interessenverband Deutscher Fahrlehrer in Günzburg zu Gast. Dabei ging es unter anderem um die Vorstellung von Fahraufgabenkatalog und elektronischem Prüfprotokoll und um den Fragenkatalog zur theoretischen Fahrerlaubnisprüfung. Von links nach rechts: Wolfgang Hesser (IDF), Tino Friedel, Thomas Rüdel (beide ARGE tp21), Robert Klein (IDF)

BETRIEBSWIRTSCHAFTSLEHRGANG
§ 18 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrlG

23.03. bis 01.04.2020
Kosten: 800 Euro

Anmeldung unter Tel. 08221-31905
(Montag bis Donnerstag 11-17 Uhr, Freitag 11-14 Uhr)
oder www.fahrlehrerweiterbildung.de

GESCHWINDIGKEITSBEGRENZUNG AM FEIERTAG

Ein Autofahrer fuhr am Karfreitag auf einer Straße mit Tempolimit 30 und dem Zusatzzeichen „Mo - Fr, 7 - 16 h“. Darüber war noch das Zusatzzeichen „Schule“ angebracht. Er wurde mit 39km/h geblitzt.

Nach Einspruch gegen den Bußgeldbescheid über 15 Euro landete die Sache vor dem Amtsgericht Königs Wusterhausen, das die Entscheidung für rechtmäßig betrachtete.

Der Betroffene legte daraufhin Rechtsbeschwerde beim Oberlandesgericht (OLG) Brandenburg ein. Er begründete dies mit dem Argument, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung nur an Schultagen und schon überhaupt nicht an gesetzlichen Feiertagen gelte.

Das OLG bestätigte das vorausgegangene Urteil und stellte klar, dass es im Interesse der Verkehrssicherheit nicht dem einzelnen Verkehrsteilnehmer überlassen bleiben darf, selbst zu beurteilen, ob die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung aufgrund der örtlichen Besonderheiten auch für auf Wochentage fallende gesetzliche Feiertage sinnvoll ist und gelten soll. Allerdings existieren zu gleichgelagerten Fällen auch andere Rechtsauffassungen, wie z.B. das Urteil des AG Wuppertal (Az. 12 OWi 723 Js 1323/13-224/13, v. 28.01.2014) zeigt.

Wer sich Geld und Ärger sparen will, tut folglich gut daran, vorgeschriebene Tempolimits im Zweifelsfall einfach einzuhalten.

Quelle: OLG Brandenburg, Az. (2 Z) 53 Ss-OWi 488/19 (174/19).

AUSBILDUNGSNACHWEIS

Nachfolgendes Schreiben zu diesem Thema hat der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und an alle Staatsministerien der Bundesländer versandt:

Im Ausbildungsnachweis gemäß § 31 FahrlG und § 6 Abs. 2 der FahrschAusbO soll der Fahrlehrer bestätigen, dass ab 1. Januar 2020 alle vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte gem. § 4 FahrschAusbO durchgeführt worden sind.

Dieser Anspruch auf Vollständigkeit steht im klaren Widerspruch zu § 3 Satz 3 FahrschAusbO: „Dabei kann die exemplarische Vertiefung wichtiger sein als die inhaltliche Vollständigkeit.“

Des Weiteren betont § 4 FahrschAusbO, dass sich der theoretische Unterricht am Rahmenlehrplan (lediglich) zu orientieren hat. Der Begriff der „Orientierung“ ist jedoch kein Synonym zum Begriff der „Vollständigkeit“, sondern bedeutet vielmehr sich einen Überblick verschaffen, sich zurechtfinden…“. Ergänzend sei der Hinweis gestattet, dass die Fahrschülerausbildungsordnung nach § 4 Satz 4 selbständiges Lernen durch die Fahrschüler vorsieht.

Darüber hinaus wurde im Verkehrsblatt 1998, 1220 explizit darauf verwiesen, dass die in § 3 FahrschAusbO angeführte 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. Weiter ist dem Verkehrsblatt zu entnehmen: „Die Ausbildungsinhalte sind auszuwählen und aufzubereiten, um die Ausbildungsziele zu erreichen. Hierauf kann sich der Fahrlehrer auch in Konfliktsituationen berufen.“

Nach unserer Auffassung ist der Ausbildungsnachweis hinsichtlich der Formulierung, dass „alle vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte… durchgeführt worden sind“, zu ändern, auch weil in der amtlichen Begründung (Drucksache 372/19 VkBl. Heft 22-19 Seite 768) vom gesetzlichen Umfang die Rede ist. Wir würden uns freuen, wenn Sie uns Ihre Meinung dazu kurz mitteilen.

Das Land Rheinland-Pfalz hat uns auf das o.g. Schreiben umgehend geantwortet und mitgeteilt, dass das Thema im Bund-/Länder-Fachausschuss thematisiert wird.

Ein inhaltsgleiches Schreiben erhielt der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer nun auch aus dem Bundesverkehrsministerium.

KLASSE B MIT SCHLÜSSELZAHL 196: WERBEMÖGLICHKEITEN FÜR DIE NEUE FAHRERSCHULUNG IN FAHRSCHULEN

Bei der Wettbewerbszentrale häufen sich die Eingaben und Fragen zur mit der 14. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften erfolgten Einführung der Fahrschulung zur Eintragung der Schlüsselzahl 196. Die neue Regelung gilt seit dem 1. Januar 2020. Aus wettbewerbsrechtlicher Sicht wirft diese neue „Ausbildung" einige Fragen auf, die sich bei der Werbung für dieses neue Angebot von Fahrschulen stellen. Wir fassen aus Sicht der Wettbewerbszentrale einige dieser Fragen und Antworten nachfolgend zusammen:

Foto: (c) Kzenon - depositphotos.com

1. Darf diese Fahrerschulung zu einem Pauschalpreis angeboten werden?

Die Wettbewerbszentrale ist bei der rechtlichen Prüfung zu dem Ergebnis gekommen, dass jedenfalls unter Berücksichtigung der Vorschriften des Fahrlehrergesetzes, aber auch der durch die Verordnung vorgenommenen Änderung der Fahrerlaubnisverordnung gegen das Angebot der Fahrerschulung zu einem Pauschalpreis wettbewerbsrechtlich keine Bedenken bestehen.

Nach unserer Auffassung ist § 32 Fahrlehrergesetz auf die Fahrerschulung nach § 6 b Abs. 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung nicht anwendbar. § 32 regelt die Unterrichtsentgelte und deren Darstellung. § 32 Abs. 2 bezieht sich allerdings auf die Ausbildung für eine „Fahrerlaubnisklasse". Bei der Fahrerschulung handelt es sich eben nicht um die Ausbildung zur Erlangung einer Fahrerlaubnisklasse, von daher halten wir die Vorschrift des § 32 Abs. 2 Fahrlehrergesetz im konkreten Sachverhalt nicht für anwendbar. Dass der Gesetzgeber dies letztlich auch so gesehen hat, ergibt sich für die Wettbewerbszentrale auch aus der Tatsache, dass er davon abgesehen hat, § 32 und das dort geregelte Preisverzeichnis entsprechend zu ergänzen. Von daher sind wir der Auffassung, dass also unter Berücksichtigung von § 32 Abs. 1 Fahrlehrergesetz jeder Fahrschulinhaber berechtigt ist, die Preise frei festzusetzen und auch die Ausbildung zu einem so genannten „Pauschalpreis" anzubieten.

2. Muss bei Werbung mit einem Pauschalpreis auf eventuell zusätzlich entstehende Kosten über die als Pflichtausbildung geregelten Teile hinaus hingewiesen werden?

Diese Frage lässt sich mit zwei Alternativen beantworten:

Sollte ein Hinweis auf zusätzlich entstehende Kosten für den Fall, dass die festgelegten theoretischen Unterrichtseinheiten(4 Unterrichtseinheiten zu 90 Minuten) und praktischen Unterrichtseinheiten (5 Unterrichtseinheiten zu 90 Minuten) nicht ausreichend sind, nicht erfolgen, wäre der Fahrschulunternehmer verpflichtet, auch für den Fall, dass er zu der Überzeugung gelangt, dass er die erforderliche Bescheinigung nicht ausstellen kann, die Ausbildung ohne die Berechnung weiterer Kosten fortzusetzen. Denn aus Ziffer 5 der Anlage 7b zur FEV lesen wir, dass er die Bescheinigung nur ausstellen darf, wenn die erforderlichen Fähigkeiten auch nachgewiesen wurden. Wird also in der Werbung durch den Pauschalpreis der Eindruck erweckt, die Ausbildung sei zu dem genannten Preis tatsächlich durchzuführen und abzuschließen, muss sich das Unternehmen an diesem

Eindruck, den die Werbung erweckt, halten lassen und die Ausbildung bis zu deren erfolgreichem Abschluss fortsetzen. Sollte das Unternehmen wie wohl üblich und auch geplant für den Fall, dass die geregelten Mindestausbildungsinhalte nicht ausreichen, weitere Ausbildungsstunden gegen Entgelt durchführen wollen, müsste dies bei Nennung eines Pauschalpreises in Form eines aufklärenden Hinweises mitgeteilt werden. Ansonsten fehlt eine wesentliche Information im Sinne von § 5a UWG. Die Werbung dürfte auch irreführend im Sinne von § 5 UWG sein.

Die 4 verpflichtend zu besuchenden theoretischen Unterrichtseinheiten zur Vermittlung des klassenspezifischen Zusatzstoffes gemäß Anlage 2.8 zur Fahrschülerausbildungsordnung können aus Sicht der Wettbewerbszentrale gemeinsam mit den Bewerbern für eine Zweiradklasse durchgeführt werden. Die neuen Vorschriften legen für die theoretische Ausbildung nur deren Inhalte fest und nicht auch deren Ablauf. Zudem wird diese Frage bei der praktischen Ausbildung explizit geregelt. Aus dem Fehlen einer solchen expliziten Regel für die theoretische Ausbildung kann also auf die Zulässigkeit eines gemeinsamen Unterrichts geschlossen werden.

3. Kann die Ausbildung als „Motorradführerschein" beworben werden?

Hier ist die Wettbewerbszentrale der Auffassung, dass eine solche Werbung irreführend ist im Sinne von § 5 UWG. Es handelt sich bei der Schlüsselzahl B196 eben nicht um eine Fahrerlaubnisklasse und letztlich auch nicht um eine Fahrerlaubnis, sondern um die Erweiterung der Fahrerlaubnis der Klasse B, ausgedrückt mit der Schlüsselzahl 196. Die Ausbildung führt nicht zu einem Motorradführerschein, sondern zu einer Fahrberechtigung für bestimmte Zweiräder inkludiert in die Fahrerlaubnis der Klasse B. Auch vor dem Hintergrund, dass es zu Verwechslungen mit den Fahrerlaubnisklassen A, A2 und A1 kommen kann, meinen wir, dass die Fahrerschulung und der Erwerb der Schlüsselzahl nicht als „Motorradausbildung" oder „Motorradführerschein" beworben werden kann.

4. Ist ein Hinweis auf den eingeschränkten Geltungsbereich der mit der Schlüsselzahl 196 einhergehenden Erlaubnis in der Werbung erforderlich?

Vor dem Hintergrund, dass dem Verbraucher alle wesentlichen Eigenschaften einer Ware oder Dienstleistung in der Werbung mitgeteilt werden müssen (§ 5a UWG), hält die Wettbewerbszentrale einen solchen Hinweis auf den eingeschränkten Geltungsbereich in der Werbung ebenfalls für erforderlich. Gerade vor dem Hintergrund, dass es ja eine entsprechende Fahrerlaubnisklasse A, A2 und A1 gibt, die in allen europäischen Ländern anerkannt ist, müsste aus unserer Sicht auf die eingeschränkte Gültigkeit bereits in der Werbung hingewiesen werden. Denn hier handelt es sich um eine sehr wesentliche Einschränkung. Der Verbraucher soll und muss sich ja letztlich entscheiden, ob er von dieser Möglichkeit Gebrauch macht oder nicht doch einen Führerschein der Fahrerlaubnisklassen A, A2 und A1 erwirbt. Gerade auch unter Berücksichtigung der jeweiligen Kosten ist die Information über den eingeschränkten Gültigkeitsbereich für den Verbraucher wichtig. Von daher hält die Wettbewerbszentrale einen solchen Hinweis für erforderlich.

Wettbewerbszentrale, Büro Bad Homburg Rechtsanwalt (Syndikusrechtsanwalt) Peter Breun-Goerke

ANZEIGE

Money PLUS

Gewinnoptimierung Fahrschule

- Geschäftsjahresplanung
- Kalkulationsprogramm zur Gewinnprognose
- Alle FE- Klassen inkl. ASF, FES, BKF usw.
- Arbeitszeiterfassung- und Berechnung

Betriebswirtschaftlich geprüftes Programm.

99,-- EUR zzgl. 19% Mwst.

Info´s und Bestellung:

www.money-plus.net

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