



FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 04/2020

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.



Theorieunterricht im Kreuzfeuer

Mehr dazu ab Seite 3

LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

Schule ist mehr
als eine Lernfabrik
Lesen Sie auf Seite 5

Das elektronische
Prüfprotokoll kommt!
Mehr erfahren auf Seite 6

Foto: (c) Kenon - depositphotos.com

INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

• Impressum	2
• Spruch des Monats	2
• Titel: Theorieunterricht im Kreuzfeuer	3
• Digitale Medien, eine Gefahr für unsere Intelligenz	
• Sammelt der TÜV rechtswidrig Fahrschuldaten?	4
• Schule mehr als eine Lernfabrik	5
• Das elektronische Prüfprotokoll kommt	6
• Mofa-Kennzeichen: Kleben statt schrauben	7
• Kurz gemeldet: Bezahlte das Sozialamt die MPU? Zu lautes eigenes Auto Auf Pedelec ab 1,1 Promille fahruntüchtig?	8
• LG Münster verbietet irreführende Werbung	9
• Schlüssel weg, wer zahlt?	10
• Tempolimit kein wirksames Mittel gegen Klimaschutz	11
• Kurz gemeldet: Unfall beim Wenden Schaden durch Fahrbahnschwelle: Vollkasko? Heimlicher Klimakiller	
• Zwei Kaufverträge, ein Bestellbutton	13
• B-196-Bescheinigungen im Sonderangebot	
• Aufgefahren: Grobe Fahrlässigkeit?	14
• Kollision mit Fahrzeugtür	
• SRK-Seminare	15
• Steuer auf Corona-Hilfen	16
• Bußgeldbescheid aus dem Ausland	
• Sekundenschlaf: Grobe Fahrlässigkeit?	17
• Hilfe gesucht: Familienname Heiker	18

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 nicht gestattet.

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

SPRUCH DES MONATS

"Was glauben sie was in diesem Land los wäre, wenn mehr Menschen begreifen würden, was hier los ist!"

Volker Pispers



THEORIEUNTERRICHT IM KREUZFEUER

Covid 19 hat die Diskussion darüber, ob der Theorieunterricht zukünftig (auch) online erfolgen soll, enorm befeuert. Für den Interessenverband Deutscher Fahrlehrer war zunächst einmal die Frage der Akzeptanz der beiden unterschiedlichen Darbietungsformen „Präsenzunterricht - Onlineunterricht“ durch die **Fahrschüler** von großer Bedeutung.

Eine diesbezügliche Befragung ergab, dass sich über 90 Prozent eindeutig für den Präsenzunterricht aussprechen.

Dieses klare Votum reiht sich nahtlos in die zum Teil ausgesprochen negativen Erfahrungen ein, die im Bereich Schule oder Studium besonders auch während des Corona-Shutdowns mit online-learning gesammelt werden konnten.

Dabei hat sich die Erkenntnis der sozialpädagogischen und lernpsychologischen Forschung bestätigt, dass direkte Kommunikation in der Gruppe eben ein unverzichtbares Herzstück für erfahrungsbasierte Lernprozesse darstellt, besonders dann, wenn es darum geht, mit Betroffenen deren Lernprobleme gemeinsam anzupacken.

Wie sonst soll Erfahrungswissen geschaffen werden, und wie sonst sollen Inhalte zu nachhaltigen Einstellungen und Verhaltensweisen führen, die eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr bedingen? Dazu ist ein häufiger persönlicher Kontakt zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler einfach unverzichtbar, gerade auch im Theorieunterricht.

Aus diesen Gründen setzt sich der Interessenverband Deutscher Fahr-

lehrer (IDF) zumindest für die Beibehaltung der bisher gültigen gesetzlichen Regelung ein, die eine theoretische Ausbildung in Form von Präsenzkursen vorschreibt. Ergänzend dazu können aus Sicht des Verbands selbstverständlich jederzeit **zusätzliche** Online-Angebote im Sinne einer „Aufwertung“ freiwillig genutzt werden. Unterstützung für seine Haltung erhält der IDF aus der Wissenschaft.

Ein Entweder - oder in der Diskussion um die Darbietungsform des Theorieunterrichts wäre in den Augen des IDF schlicht fatal.

Wir bekennen uns - gestützt durch unsere Mitglieder, durch deren Fahrerlaubnisbewerber und wissenschaftlichen Aussagen - auch weiterhin ganz klar zum **Präsenzunterricht**.

DIGITALE MEDIEN, EINE GEFAHR FÜR UNSERE INTELLIGENZ

Die Professorin für Psychologie an der San Diego State University, Dr. Jean Twenge, fand in einer Untersuchung heraus, dass der Entwicklungsstand eines heute 18-Jährigen dem eines 15-Jährigen vor 20 Jahren entspricht. Dafür macht sie die übermäßige Nutzung von Smartphone, Tablets und sozialen Netzwerken verantwortlich. In ihrem Buch „Me, My Selfie and I: Was Jugendliche heute wirklich bewegt“, das 2018 erschien, beschreibt sie, dass 17-Jährige etwa sechs Stunden täglich vor Bildschirmen verbringen, ohne Onlinezeit für Hausaufgaben oder für den Beruf mitgerechnet.

Auch der amerikanische Psychologe Arnold Glass belegt in einer Langzeitstudie, dass Kinder und Jugendliche durch die intensive Nutzung digitaler Medien das Lernen verlernen. Er untersuchte dazu von 2008 bis 2019 etwa 2400 Studenten. Seine Erklärung für diese fatale Entwicklung: Die Studenten nutzten zur Hausaufgaben erledigung überwiegend Informationen aus dem Netz, wobei sie dabei nur oberflächlich lernten. In Prüfungen ohne technische Hilfsmittel wie PC oder Smartphone konnten sie dann viele vergleichbare Aufgaben nicht mehr lösen.

Dieselbe Auffassung bezüglich der Gefahr eines pädagogischen Desasters, die von digitalen Medien ausgeht, vertreten übrigens auch deutsche Wissenschaftler, wie etwa Prof. Dr. Spitzer von der psychiatrischen Universitätsklinik Ulm oder Prof. Dr. Zimmermann von der Universität Augsburg (siehe Fahrlehrerpost 1/19).

Quellen: researchgate.net/publication/343624164_Fewer_students_are_benefiting_from_doing_their_homework_an_eleven-year_study; Jean Twenge: Me, My Selfie and I: Was Jugendliche heute wirklich bewegt (2018): Mosaik Verlag.

SAMMELT DER TÜV RECHTSWIDRIG FAHRSCHULDATEN?

Der Technische Überwachungsverein, sein Monopol und der Datenschutz – ein problematisches Verhältnis

Von Rechtsanwalt Dietrich Jaser

Der TÜV als Monopolist

Im Bereich Fahrerlaubnisprüfungen gibt es **nach dem Gesetz** in den verschiedenen Bundesländern eine und nur eine Prüforganisation in Deutschland. Das ist in den meisten Bundesländern der Technische Überwachungsverein (TÜV) mit einer seiner Tochter- oder Schwes-tergesellschaften mit dem Kürzel TÜV im Namen. Der TÜV hält damit in den meisten Bundesländern eine Monopolstellung im Bereich Fahrerlaubnisprüfungen inne. So auch in Baden-Württemberg als TÜV SÜD Auto Service GmbH. Denn, so teilte der Baden-Württembergische Verkehrsminister Hermann in seinem Schreiben vom 30. November 2018 mit:

„Gemäß § 10 Absatz 3 KfzSachvG dürfen für denselben Bereich eines Landes nicht mehrere Technische Prüfstellen errichtet oder unterhalten werden. Eine Öffnung des Wettbewerbs wäre daher nur durch Bundesgesetz möglich. Ein Abweichen von den derzeitigen bundesrechtlichen Regelungen ist der Landesregierung nicht möglich.“

Das war die ernüchternde Antwort auf eine Anfrage der FDP-Fraktion im Landtag Baden-Württemberg. Sie wollte wissen, wann und wie im Bereich Fahrerlaubnisprüfungen Wettbewerb hergestellt werden kann. Nun lehrt die Erfahrung, dass Monopole immer problema-

tisch sind. Deshalb sind Monopole in der freien Wirtschaft nicht zulässig.

Datensammlung von nicht bestandenen Prüfungen (Durchfallquoten)

Wie uns aus mehreren Fällen bekannt ist, versucht der TÜV nicht nur mit fragwürdigen Methoden Fahrschulen in sein Online-System zu drängen, sondern sammelt mit seinem Monopol für Fahrerlaubnisprüfungen auch Daten von Fahrschulen, deren Fahrlehrer Fahrerlaubnisbewerber zur Prüfung vorstellen.

Mit den gesammelten Daten werden Statistiken erstellt, die Durchfallquoten von Fahrschülern der einzelnen Fahrschulen ausweisen. Das geschieht nicht etwa anonymisiert, sondern unter Zuordnung zu den jeweiligen Fahrschulen. Nicht erfasst wird dabei der Ausbildungsverlauf, die Vorbildung, Herkunft und Befähigung der Fahrschüler, oder – nach unserer Erkenntnis – gar in welcher Fahrschule der Fahrerlaubnisbewerber ausgebildet wurde.

Vorstellende Fahrschule ist nicht zwingend die ausbildende Fahrschule

Nun kann man sich auf den Standpunkt stellen, es sei doch klar, wo der Fahrschüler ausgebildet wurde. Denn schließlich müssten die Bewerber bei der Prüfungsfahrt doch von einem Fahrlehrer oder einer

Fahrlehrerin begleitet werden. Und jede(r) Fahrlehrer(in) benötigt schließlich ein Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule und sei es der eigenen. Doch nicht immer gehört der oder die prüfungsbegleitende Fahrlehrer oder Fahrlehrerin der ausbildenden Fahrschule an. Es gibt zahlreiche denkbare Fallgestaltungen, die zu einem Fahrschulwechsel unmittelbar vor der Prüfung führen können, sei es dass der ausbildende Fahrlehrer der Ein-Mann-Fahrschule dauerhaft arbeitsunfähig wird, seine Fahrschul- und Fahrlehrerlaubnis verliert oder dass der Fahrschüler aus finanziellen Gründen plötzlich die Fahrschule wechselt oder aus welchen Gründen auch immer.

Wenn nun ein Fahrschüler in der praktischen Prüfung „durchfällt“, geht dies als „nicht bestanden“ in die TÜV-Statistik ein und wird der Fahrschule zugeordnet. Unklar ist dabei aber, welcher Fahrschule dieses Nichtbestehen zugeordnet wird. Fällt dies der Fahrschule zur Last, deren Fahrlehrer(in) ihn bei der Prüfungsfahrt begleitete und nicht der Fahrschule, die ihn tatsächlich ausbildete? Oder fällt dies der Fahrschule zur Last, die den Prüfling ausbildete, nicht aber der, deren Fahrlehrer ihn bei der Prüfung begleitete?

Solange diese Unklarheit nicht beseitigt ist, ist die Statistik über die Bestehens- und Nichtbestehensquoten – ungeachtet nachfolgender Betrachtung – wenig aussagekräftig.



Rechtsgrundlage für die Datensammlung: Fehlanzeige

Auf Anforderung einer Fahrschule, die von ihr erhobenen Daten dieser Art zu löschen, antwortete der TÜV SÜD:

„Insbesondere durch §§ 16-17 FeV ist die Technische Prüfstelle im Auftrag der entsprechenden Behörde verpflichtet, Fahrschulname und Fahrschuladresse zu verarbeiten.“

Diese Behauptung ist falsch. Der TÜV hat gemäß §§ 16 Absatz 3 Satz 7 und 8, 17 Absatz 5 Satz 6 FeV lediglich zu prüfen, ob der Abschluss der Ausbildung nicht länger als zwei Jahre zurückliegt. Mehr nicht.

Danach hat er den Ausbildungsnachweis zurückzugeben oder die elektronische Mitteilung zu vernichten. Lediglich auf dem Antrag zur Erteilung der Fahrerlaubnis hat der Fahrerlaubnisbewerber gemäß § 21 Absatz 1 Satz 3 Nr. 2 FeV die ausbildende Fahrschule anzugeben. Das geht aber nur die Erlaubnisbehörde an.

Datenübermittlung Behörde an TÜV: Keine Rechtsgrundlage

Die aufgrund der Vorschrift des § 21 Absatz 1 Satz 3 Nr. 2 FeV erhobenen Daten dürfen von der Fahrerlaubnisbehörde nicht an den TÜV weitergegeben werden. Geschieht dies dennoch, ist das rechtswidrig. Auf Anfrage teilte die Datenschutzbeauftragte des Landes Nordrhein-Westfalen demzufolge mit, dass für die Übermittlung des Namens der ausbildenden Fahrschule an den TÜV keine Rechtsgrundlage bestehe. Denkbar sei allerdings, dass der TÜV auf andere Weise, zum Beispiel im Rahmen der Durchführung der Prüfung den Namen der Fahrschule erhalte. Die Verwendung der erhaltenen Information zu bestimmten Auswertungen sei in diesem Zusammenhang nicht zulässig, da dafür keine Rechtsgrundlage bestehe.

Scheinargument „Service für die Fahrschule“ und dessen Kehrseite

Zwar versucht der TÜV seine Datensammlung und -auswertung als „Service“ für die Fahrschulen

zu verkaufen. Das wäre für die Fahrschule vielleicht ganz nützlich – wenn sie dies nicht schon selbst wüsste. Das ist bei Lichte betrachtet nichts anderes als ein Scheinargument.

Die Kehrseite der Medaille ist jedoch, dass der TÜV die von den Fahrschulen erhobenen Daten und deren ungeprüfte Auswertungen den Erlaubnisbehörden übermittelt, ohne dass dafür eine Rechtsgrundlage besteht. Das kann man auch als rechtswidrige Datenübermittlung bezeichnen. Die Behörden wiederum verwenden die Daten und deren Auswertungen ohne Prüfung, wie diese zustande gekommen sind, gegen Fahrschulen – in Einzelfällen auch zur Begründung eines Widerrufs der Fahrlehr- oder gar Fahrschulerlaubnis.

Doch hier ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Wir werden weiter berichten.

Dietrich Jaser
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Arbeitsrecht
Spezialist für Fahrlehrerrecht
www.domusjuris.de

SCHULE MEHR ALS EINE LERNFABRIK

Der Erziehungswissenschaftler Prof. Dr. Heiner Barz bezeichnet die von Schulen während des Corona Shutdowns praktizierten Methoden des Homeschoolings als „eine bildungspolitische Bankrotterklärung und eine pädagogische Zumutung!“ Er weist darauf hin, dass das Lernen in Gleichaltrigengruppen für das soziale Miteinander ungeheuer wichtig ist, und dass dies kein noch so gut gemachtes Online-Angebot je ersetzen könnte.

Bisherige Ergebnisse der Bildungsforschung lassen außer-

dem bezweifeln, dass die Inhalte nachhaltig im Selbststudium erarbeitet werden können, um dann den Lerntransfer auf andere Situationen selbstständig hinzubekommen.

Darüber hinaus belegen verschiedene Untersuchungen, dass die Angebote, die die Schulen machen, nur von einem sehr begrenzten Teil der Schülerinnen und Schüler **überhaupt genutzt** werden.

Nur etwa sieben Prozent der Kinder nahmen nach einer Studie der Vo-

dafone Stiftung im April täglich an digitalem Unterricht teil, so Barz.

Diese Erkenntnisse der Bildungsforschung sind unseres Erachtens größtenteils auf die Situation von Fahrerlaubnisbewerbern übertragbar und stützen damit eindeutig die Forderung, die theoretische Fahrausbildung auch weiterhin als Präsenzunterricht zu gestalten.

Quelle:

Der Informationsdienst Wissenschaft (idw) vom 2. Juni 2020.



Foto (c): j.dudzinski - depositphotos.com

DAS ELEKTRONISCHE PRÜFPROTOKOLL KOMMT!

Nun ist es amtlich: Das elektronische Prüfprotokoll wird nach Absegnung durch den Bundesrat am 15. Februar 2020 zum 1. Januar 2021 vorgeschrieben. Dies bedeutet, dass die Dokumentation der praktischen Fahrerlaubnisprüfung nun auf einem mobilen Endgerät wie z. B. einem Tablet erfolgt.

Dabei trägt der Fahrerlaubnisprüfer während der Prüfungsfahrt die „Leistungen“ des Prüfungskandidaten bei den einzelnen Fahraufgaben in diverse Tabellen (Matrix) ein. Durch diese Matrix hat der Sachverständige zu jedem Zeitpunkt der Prüfung einen detaillierten Überblick über die dokumentierten Prüfungsleistungen.

Inhaltliche Grundlage dieses elektronischen Prüfprotokolls stellt der Fahraufgabenkatalog dar.

Durch diese Neuerung soll auch gewährleistet sein, dass nun überall in Deutschland dieselben Fahraufgaben durchgeführt werden,

und dass die dabei zu erfüllenden Anforderungen und die Bewertung der jeweiligen Anforderung gleich sind.

Ob die Prüfung bestanden wurde entscheidet jedoch nach wie vor der Fahrerlaubnisprüfer.

Nun dürfte es nur noch eine Frage der Zeit sein, dass clevere Geschäftsleute auf die Idee kommen, eine elektronische Lernstandskontrolle auf den Markt zu bringen. Die Art und Weise **wie** Fahrlehrer den Ausbildungsstand dokumentieren, ist in § 5 Abs.1 FahrSchAusbO geregelt.

Dort heißt es:

„...Zum praktischen Unterricht gehören auch ...

3. Nachbesprechung und Erörterung des jeweiligen Ausbildungsstandes. Der Fahrlehrer hat den jeweiligen Ausbildungsstand durch Auf-

zeichnungen zu dokumentieren. Diese sollen erkennen lassen, welche Inhalte behandelt wurden...“

In welcher Form diese Aufzeichnungen erfolgen, darüber macht die Verordnung keine Aussagen. Demnach ist die Art und Weise der Dokumentation dem einzelnen Fahrlehrer überlassen. Dies betont auch Dr. Dauer ausdrücklich in seinem Kommentar zur FahrSchülerausbildungsordnung (FahrSchAusbO): „Eine besondere Form ist für die Aufzeichnungen nach Absatz 1... nicht vorgeschrieben. Sie müssen dem FahrSchüler nicht zugänglich gemacht werden; er hat sie auch nicht gegenzuzeichnen. Aus Absatz 1... ergibt sich ausschließlich der Pflicht für den Fahrlehrer“ (Kommentar Dauer Fahrlehrerrecht, Vogel Verlag 2020, 2. Auflage, S. 579).

Damit ist sowohl eine Dokumentation in Papierform als auch in elektronischer Form legitim.



Wer den jeweiligen Lernstand seiner Fahrschüler in elektronischer Form dokumentieren will und sich dazu eine entsprechende Software anschafft, dem rät der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) dringend, nicht nur den Kostenfaktor für Tablet und Software einzukalkulieren, sondern vor allem die Bezugsquelle bzw. die Form der zu erwerbenden Software genauestens zu prüfen.

Sollte der Erwerb einer entsprechenden Software mit einer Schnittstelle zum Verwaltungsprogramm verknüpft sein, so gewinnen Entwickler und/oder Vertriebsorganisationen unvermeidbar Einblick in den aktuellen Ausbildungsstand jedes einzelnen namentlich aufgeführten Fahrschülers der Fahrschule und in alle persönlichen Daten, die dort hinterlegt sind. Damit wird nicht nur offengelegt, **wer** sich in dieser Fahrschule ausbilden lässt und wie viele Fahrschüler dort aktuell in Ausbildung sind. Vielmehr können Entwickler und/oder Vertriebsorganisationen sämtliche Ausbildungsinhalte, die ein Fahrlehrer während einer Fahrstunde geschult und dokumentiert hat, vollumfänglich nachvollziehen und so Einblick in seine individuelle Schulungsstrategie nehmen.

Außerdem wird überprüfbar, ob sich der Fahrlehrer auch an die durch das Softwareprogramm vorgegebene Dokumentationsstruktur

gehalten und auch alle dort zu beurteilenden Schulungsinhalte mit dem Fahrschüler geübt hat. Damit sind für den Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) einer „**Totalüberwachung**“ des Fahrlehrers Tür und Tor geöffnet. Und das für nichtstaatliche Organisationen mit kommerziellen Interessen!

Lobbyisten, die derartige Softwarepakete entwickeln und vertreiben, haben damit auch Einblick in die Dokumentation der Fahrlehrerschaft, den Ausbildungsstand ihrer Fahrschüler betreffend. Wenn der o.g. Personenkreis nun in Arbeitsgruppen vertreten ist, die für das Bundesverkehrsministerium beratend tätig sind, könnte dies letztendlich über stete Lobbyarbeit dazu führen, dass die elektronische Lernstandkontrolle gesetzlich vorgeschrieben wird und somit jeder Fahrlehrer verpflichtet ist, ausschließlich **diese** Dokumentationsform verbindlich zu erwerben und zu nutzen.

Daher empfiehlt der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) zukünftigen Nutzern von elektronischen Aufzeichnungen/Lernstandskontrollen dringend, nur **solche** Softwareprogramme anzuschaffen, die netzunabhängig zu installieren und anzuwenden sind. Sie sollten keinesfalls mit Schnittstellen zu einem Verwaltungsprogramm verknüpft sein.

Nach Meinung des Interessenverbands Deutscher Fahrlehrer (IDF) sollte nichtstaatlichen Organisationen keinesfalls weder über Verwaltungs- noch über Dokumentationsprogramme Zugriff auf persönliche Daten von Fahrschülern und auf ausbildungsrelevante Informationen gewährt werden. Diese Interna sollten ausschließlich dem Fahrlehrer bzw. dem Fahrschulinhaber/verantwortlichen Leiter und den zuständigen Behörden vorbehalten sein.

Vorsicht auch beim Bezug zukünftiger Updates für angewandte Softwareprogramme zur elektronischen Dokumentation des Ausbildungsstandes: Dieser sollte zum Schutz der Daten ausschließlich über ein sogenanntes externes Medium wie CD oder Stick erfolgen, so dass keinerlei Verbindung zwischen dem eigenen Rechner und dem Internet erforderlich ist. Ansonsten laufen Sie Gefahr, dass sämtliche von Ihnen eingepflegten Daten unbemerkt abgegriffen und ausgewertet werden, um dann die elektronische Dokumentation/Lernstandkontrolle dem Gesetzgeber „schmackhaft“ zu machen und sie gesetzlich zu verankern.

Damit wäre die Art und Weise der Dokumentation des Lernstands für den Fahrlehrer nicht mehr frei wählbar, sondern vom Gesetzgeber detailliert und verbindlich vorgeschrieben.

MOFA- KENNZEICHEN: KLEBEN STATT SCHRAUBEN

Am 31. 8. 2020 wurde diese Möglichkeit als Ausnahmeverordnung im Bundesgesetzblatt verkündet.

Zukünftig soll das jährlich zu erneuernde Versicherungskennzeichen aus Alufolie bestehen. Diese Folienlösung kann von den Versi-

chernern bereits ab 1. März 2021 angeboten werden und gilt zunächst einmal für eine Testphase von drei Jahren. Im dritten Jahr wird sie bezüglich der angestrebten Vorteile (einfacheres Anbringen des Kennzeichens, finanzieller Aufwand, höhere Fälschungssicher-

heit) evaluiert. So könnten jährlich immerhin etwa zwei Millionen Schilder aus Alu oder Stahlblech eingespart werden.

Quelle:
BMVI
<https://bit.ly/31GEhUD>

KURZ GEMELDET

Bezahlt das Sozialamt eine MPU?

Im Rahmen einer allgemeinen Verkehrskontrolle zweifelte die Polizei die Fahrtüchtigkeit eines Verkehrsteilnehmers an und erstattete Meldung an das zuständige Landratsamt. Der Betroffene erhielt eine Einladung zur Vorstellung beim Amtsarzt. Der Termin konnte von ihm jedoch aus gesundheitlichen Gründen nicht wahrgenommen werden. Nach seiner Genesung entzog ihm die Behörde mit sofortiger Wirkung seine Fahrerlaubnis und forderte die Absolvierung einer medizinisch-psychologischen Untersuchung (MPU).

Wegen der amtlich bekannten wirtschaftlichen Lage des Antragstellers, der Grundsicherung bezieht, forderte seine Anwältin die Kostenübernahme durch das Landratsamt. Das Sozialamt lehnte die Übernahme der Kosten ab, mit der Begründung, dass diese nicht regelbedarfsrelevant bzw. existenzsichernd seien und nicht zum Grundbedarf zählten.

Daraufhin wurde dem Betroffenen die Fahrerlaubnis entzogen, wogegen dieser vor dem Verwaltungsgericht (VG) Bayreuth auch bezüglich seiner geforderten Prozesskostenhilfe erfolglos klagte.

Seine Revision am Verwaltungsgerichtshof (VGH) München ergab dasselbe Urteil. Das Gericht stellte fest, dass bei fehlenden finanziellen Mitteln des Betroffenen für die Beibringung eines rechtmäßig geforderten Fahreignungsgutachtens weder ein Anspruch auf Übernahme der Begutachtungskosten noch auf

deren Vorfinanzierung durch die Fahrerlaubnisbehörde besteht.

Quelle: VGH München, Az. 11 CS 18.2278, 11 C 19.504

Zu lautes eigenes Auto

Gegen einen Verkehrsteilnehmer wurde ein Bußgeld verhängt, da er einem mit Blaulicht und Martinshorn herannahendem Einsatzfahrzeug nicht freie Bahn verschaffte. Dieser erhob dagegen vergeblich Einspruch, mit der Begründung, er konnte das Martinshorn aufgrund des hohen Eigengeräuschs seines Fahrzeugs nicht wahrnehmen.

Daraufhin klagte er vor dem Kammergericht (KG) Berlin, das die Rechtmäßigkeit des Bußgeldbescheids jedoch bestätigte. Es verwies bei der Begründung auf die StVO, wonach jeder Verkehrsteilnehmer unmittelbar, nachdem er das Blaulicht und das Einsatzhorn wahrgenommen hat oder bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte wahrnehmen können, sofort freie Bahn zu schaffen hat. Daher muss der Betroffene dafür Sorge tragen, dass er das Einsatzhorn rechtzeitig hören kann.

Ist die Wahrnehmung des Einsatzhorns etwa durch körperliche Einschränkungen oder – wie hier – der Eigengeräusche des Fahrzeuges unmöglich, muss dies durch eine besonders aufmerksame Beobachtung der Verkehrslage ausgeglichen werden.

Quelle: KG Berlin, Az. 3 Ws (B) 11/19 - 162 Ss 167/19

Auf Pedelec ab 1,1 Promille fahruntüchtig?

Ein Pedelec-Fahrer verursachte mit 1,59 Promille eine Kollision mit einer Radfahlerin. Da sein

Alkoholpegel über 1,1 Promille lag, wurde er analog zu allen anderen motorisierten Verkehrsteilnehmern wegen fahrlässiger Trunkenheit im Verkehr angeklagt.

Sowohl das Amtsgericht Staufen als auch das Landgericht Freiburg sprachen ihn jedoch frei und begründeten ihr Urteil damit, dass Pedelecs nicht als Kraftfahrzeuge einzustufen seien. Daher könne auch nicht der für motorisierte Verkehrsteilnehmer geltende Grenzwert von 1,1 Promille als Indiz für eine absolute Fahruntüchtigkeit angesetzt werden, sondern lediglich die für Radfahrer geltende Grenze von 1,6 Promille.

Die Staatsanwaltschaft sah dies jedoch anders und ging gegen diese Entscheidung vor dem Oberlandesgericht (OLG) Karlsruhe in Revision.

Das OLG bestätigte die Urteile der Vorinstanzen und wies darauf hin, dass Pedelecs zwischen Fahrrädern und Mofas einzureihen seien und dass daher der Grenzwert für Kraftfahrer nicht automatisch zur Anwendung kommen könne. Noch fehle der naturwissenschaftliche Nachweis, dass Fahrer von Pedelecs bereits unterhalb der für Radfahrer geltenden Grenze von 1,6 Promille Blutalkoholkonzentration absolut fahruntüchtig sind.

Damit komme es für die Beurteilung der absoluten Fahruntüchtigkeit von Pedelec-Fahrern auch nicht darauf an, ob Pedelecs strafrechtlich als Kraftfahrzeuge einzustufen sind.

Quelle: OLG Karlsruhe, Az. 2Rv 35 Ss 175/20

LG MÜNSTER VERBIETET IRREFÜHRENDE WERBUNG

Werbung mit Landeswappen und Hinweis auf ein Bundesministerium

Das Landgericht Münster hat mit rechtskräftigem (Versäumnis-) Urteil vom 31.03.2020, Az. 022 O 1/20 einer Beratungsgesellschaft verboten, in der Werbung für ihre Leistungen das Landeswappen von Nordrhein-Westfalen zu nutzen. Ebenso wurde dem Unternehmen in dem Urteil untersagt, seine Dienstleistungen unter Bezugnahme auf das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu bewerben.

Das Unternehmen bewarb die Durchführung von Kursen zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis unter Hinweis auf das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bestimmte Kurse zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis und blendete dort das NRW-Landeswappen ein.

Die Verwendung solcher Landeswappen, aber auch die des Bundes, ist dem Unternehmen nicht erlaubt. In den jeweiligen Wappenverordnungen der Länder ist ausdrücklich geregelt, wer das Wappen führen darf, beispielhaft wird verwiesen auf § 2 Abs. 1 Verordnung über die Führung des Landeswappens NRW*. Privatwirtschaftlich tätige Unternehmen dürfen das Landeswappen nicht führen.

Die Wettbewerbszentrale mahnte die nicht autorisierte werbliche Verwendung des NRW-Wappens ab. Ebenso wurde der Hinweis auf das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur als irreführend beanstandet, weil das Ministerium das Unternehmen weder mit der Abhaltung solcher Kur-



se beauftragt hat noch sonst eine Anerkennung oder Autorisierung vorlag. Da das Unternehmen keine Unterlassungserklärung abgab, wurde zunächst die Einigungsstelle zur Beilegung von Wettbewerbsstreitigkeiten angerufen. Zu dem dort anberaumten Termin erschien das Unternehmen nicht und nahm die Möglichkeit einer außergerichtlichen Einigung nicht wahr.

Daraufhin reichte die Wettbewerbszentrale Klage ein. Das Landgericht Münster hat mit rechtskräftigem (Versäumnis-) Urteil vom 31.03.2020, Az. 022 O 1/20, dem Unternehmen bei Androhung der üblichen Ordnungsmittel verboten, im geschäftlichen Verkehr hoheitliche Zeichen, insbesondere das NRW-Landeswappen – wie oben eingeblendet – zu führen. Ebenso wurde verboten, für Kurse zur Wiedererlangung der Fahrerlaubnis mit Hinweis auf das Bundesministerium für Verkehr und di-

gitale Infrastruktur zu werben.

Es gibt für Unternehmen aber durchaus die Möglichkeit, ihre Verbundenheit zu einem Bundesland werblich zum Ausdruck zu bringen. So sind in der entsprechenden Verordnung des Landes Nordrhein-Westfalen die nachfolgenden Zeichen in Farbe und schwarz-weiß dafür freigegeben:



* § 2 Verordnung über die Führung des Landeswappens NRW

(1) Das Landeswappen führen

- a) die Landesregierung, die Ministerpräsidentin oder der Ministerpräsident, die Landesministerinnen und Landesminister,
- b) die Präsidentin des Landtags oder der Präsident des Landtags und die Mitglieder des Landtags in dieser Eigenschaft,
- c) der Verfassungsgerichtshof für das Land Nordrhein-Westfalen,
- d) der Landesrechnungshof Nordrhein-Westfalen,
- e) die oder der Landesbeauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit Nordrhein-Westfalen,

f) alle übrigen Landesbehörden und Einrichtungen des Landes sowie die Gerichte,

- g) die Nordrhein-Westfälische Akademie der Wissenschaft und der Künste,
- h) die Hochschulen in staatlicher Trägerschaft und öffentlichen Schulen,
- i) die Gutachterausschüsse für Grundstückswerte,
- k) die Notarinnen und Notare,
- l) die Standesbeamtinnen und Standesbeamten,
- m) die Schiedsfrauen und Schiedsmänner,
- n) die Öffentlich bestellten Vermessungsingenieurinnen und Vermessungsingenieure und

o) die Deutsche Verkehrswacht - Landesverkehrswacht NRW e.V. Daneben dürfen die in Satz 1 bezeichneten Stellen in der Öffentlichkeitsarbeit das Landeswappen in vereinfachter Form nach den Mustern 1a und 1b verwenden. (2) Unberührt bleibt das Recht der Hochschulen, statt des Landeswappens eigene Wappen zu führen. (3) Andere als in Absatz 1 benannte Stellen können das Nordrhein-Westfalen-Zeichen nach Muster 1c oder 1d nutzen, um die Verbundenheit mit dem Land Nordrhein-Westfalen zu dokumentieren.

Wettbewerbszentrale,
Büro Bad Homburg

SCHLÜSSEL WEG, WER ZAHLT?

Ein Mehrparteien-Miethaus wurde vom Vermieter mit einer neuen Schließanlage ausgerüstet. Drei Jahre später verlor einer der Mieter seine Wohnungsschlüssel.

Daraufhin stellte ihm der Vermieter die Gesamtkosten für eine neue Schließanlage von über 2.000 Euro in Rechnung, die dieser nach einer Ratenzahlung von etwas mehr als 600 Euro letztendlich nicht in voller Höhe begleichen wollte. Nachdem die Klage des Vermieters vor dem Amtsgericht (AG) München nicht erfolgreich war, ging dieser vor

dem Landgericht (LG) München in Revision. Das Gericht bemängelte, dass der Vermieter den Beklagten vor Einbau der neuen Schließanlage nicht über die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens im Falle eines Schlüsselverlustes aufgeklärt hatte. Dies hätte eventuell dazu führen können, dass sich der Mieter mittels einer Schlüsselversicherung gegen diesen Schaden abgesichert hätte.

Bereits das Amtsgericht sah den Austausch der Schließanlage grundsätzlich als gerechtfertigt an,

war aber der Auffassung, es hätte ausgereicht, wenn der Vermieter die Schlösser der Hauseingangstüre und der Wohnung des Mieters ausgetauscht hätte. Damit wären lediglich Kosten für den Austausch der beiden Schließzylinder und die neuen Schlüssel zur Hauseingangstür für alle Mieter angefallen. Daher begrenzte es den Schaden auf diese Summe. Das Landgericht bestätigte dieses Urteil.

Quellen: AG München, Az. 424 C 1666/19; LG München I, Az. 31 S 12365/19

BETRIEBSWIRTSCHAFTSLEHRGANG § 18 ABS. 1 SATZ 1 NR. 5 FAHRLG

15.03. bis 24.03.2021, Kosten: 900 Euro

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



Foto (c): jAlexD - depositphotos.com

TEMPOLIMIT KEIN WIRKSAMES MITTEL FÜR KLIMASCHUTZ

Von Befürwortern eines generellen Tempolimits auf Autobahnen wird vor allem das Argument gebracht, dass langsames Fahren ohne bedeutende Mehrkosten einen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Dies kann man zumindest in jüngeren Veröffentlichungen des Umweltbundesamts (UBA) und des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) lesen.

Nach Untersuchungen des Forschers Ulrich Schmidt vom Kieler Institut für Weltwirtschaft (IfW Kiel) sind die Kosten jedoch im Verhältnis zu den erreichbaren Einsparungen enorm hoch.

Dies ändert sich auch nicht, wenn man eine höhere Verkehrssicherheit und damit weniger Verkehrstote berücksichtigt.

Schmidt bemängelte an den Studien des Umweltbundesamts (UBA) und des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) dass beide den Zeitverlust

durch ein Tempolimit und damit die höheren Kosten für die Fahrenden unberücksichtigt lassen.

„Setzt man für die Zeitverluste einen üblichen Stundenlohn an, ergeben sich – unter Berücksichtigung der gesparten Treibstoffe – Wohlfahrtsverluste für die deutsche Volkswirtschaft zwischen 1,3 Mrd. Euro (Tempolimit 130) und 7,3 Mrd. Euro (Tempo 100). Setzt man nun diese Kosten ins Verhältnis zu den nach UBA-Schätzungen durch ein Tempolimit vermeidbaren CO₂-Emissionen, ergibt sich ein Preis von 716 bis 1.382 Euro je vermiedener Tonne CO₂. Das sind hohe Kosten im Verhältnis zu anderen Möglichkeiten, Emissionen einzusparen... Allein aus Klimaschutzgründen lässt sich ein generelles Tempolimit auf Autobahnen aus Kosten-Nutzen-Sicht nicht rechtfertigen“, so Schmidt.

Klimaschutz zum Nulltarif durch

ein generelles Tempolimit zwischen 100 und 130 km/h ist allen anderen Behauptungen zum Trotz einfach **nicht** möglich.

Quelle: Der Informationsdienst Wissenschaft (idw) vom 09.09. 2020

Aktuelle Seminar-Angebote

auf Seite 15 dieser Ausgabe oder direkt buchen auf fahrlehrerweiterbildung.de

KURZ GEMELDET

Unfall beim Wenden

Nachdem zwei Autos hintereinander nach links abgebogen waren, verringerte der Vordermann bei noch gesetztem Blinker plötzlich sein Tempo und wollte über eine Sperrfläche wenden. Der Hintermann setzte gleichzeitig zum Überholen dieses Fahrzeugs an, wodurch es zum Unfall kam. Daraufhin forderte der Vorausgefahrene von seinem Hintermann Schadensersatz, da er der Ansicht war, dass dieser in einer unklaren Verkehrslage überholt hatte.

Die Versicherung des Beschuldigten weigerte sich jedoch zu zahlen und bekam vor dem Oberlandesgericht (OLG) Koblenz Recht. Das Gericht stellte sich mit seinem Urteil hinter die Auffassung der Versicherung und wies darauf hin, dass das Wenden ein besonders gefährlicher Vorgang ist, und dass daher äußerste Sorgfalt nötig ist. Der Kläger hatte, so das Gericht, an einer Stelle zum Wenden angesetzt, an der es verboten war. Außerdem dürfte er gegen die Rückschaupflicht verstoßen haben, weil er den rückwärtigen Verkehr nicht bemerkt hatte. Damit sei ein erhebliches Mitverschulden des Überholenden an der Kollision ausgeschlossen.

*Quelle: OLG Koblenz,
Az. 12 U 18/20*

Schaden durch Fahrbahnschwelle: Vollkasko zahlt nicht

Ein in Deutschland lebender Fahrer übersah in Island in der Dunkelheit aufgrund der schneebedeckten Fahrbahn eine Fahrbahnschwelle und überfuhr sie

bei erlaubten 50km/h mit 30-40 km/h. Das Fahrzeug erlitt dadurch einen Totalschaden. Seine Vollkaskoversicherung wollte diesen Vorfall jedoch nicht als Unfallschaden anerkennen und dafür auch keine Zahlungen leisten. Nachdem er mit seiner Klage vor dem Landgericht Ravensburg unterlag, ging er vor dem Oberlandesgericht (OLG) Stuttgart in Revision.

Das OLG stellte fest, dass ein Schaden, der durch das Überfahren einer nicht erkannten Fahrbahnschwelle entsteht, keinen Unfallschaden, sondern einen Betriebsschaden darstellt. Der Schaden sei auf kein plötzliches Ereignis von außen, wie bei einem Unfall zurückzuführen. Im vorliegenden Fall habe sich ein Risiko ausgewirkt, dem das Fahrzeug des Klägers nach seiner Verwendung im gewöhnlichen Fahrbetrieb ausgesetzt gewesen sei. Daher könne die Vollkaskoversicherung auch nicht für den Schaden haftbar gemacht werden. Damit blieb der Geschädigte auf seinem Schaden sitzen.

*Quelle: OLG Stuttgart,
Az. 7 U 57/20*

Heimlicher Klimakiller

Bis vor wenigen Jahren waren Dieselfahrzeuge noch als sparsame Spritverbraucher gerne gesehen. Dann kam die plötzliche Wende: Diesel als Umweltsünder, die möglichst rasch eliminiert werden müssen. Diese Botschaft - insbesondere von Umweltaktivisten vehement verbreitet - hat sich dann letztlich auch die Politik auf ihre Fahnen geschrieben. So war und ist die Kampagne gegen Dieselfahrzeuge und mittlerweile generell gegen Verbrennungsmotoren ziemlich erfolgreich,

obwohl gerade im Bereich dieser Antriebsarten enorme technische Fortschritte zu verzeichnen sind. Worüber sich die Klimaschutzpolitik jedoch ausschweigt, ist der enorme Energieverbrauch der Digitalisierungswelle. Darüber wird in den gängigen Medien so gut wie nie berichtet. Zugegebenermaßen ist hier der Energieverbrauch und damit die CO₂-Bilanz nicht so einfach zu ermitteln. Dennoch liegen seit einigen Jahren solche wissenschaftlich fundierten Berechnungen vor. So berichtete die Süddeutsche Zeitung am 19. Mai 2019, dass laut einer aktuellen Studie der Universität Bristol das Ausspielen von Youtube-Videos jährlich ungefähr so viel Strom verbraucht wie eine Stadt mit 600.000 Einwohnern. Es gibt Schätzungen, dass Rechenzentren mit ihren Servern usw. bis 2030 etwa acht Prozent des weltweiten Energieverbrauchs ausmachen.

Bereits heute sind Informations- und Kommunikationstechniken wie Smartphones, Mobilfunknetze, Computer, Rechenzentren, Datenverkehr, Streaming-Dienste usw. für über 2 Prozent des weltweiten CO₂-Ausstoßes verantwortlich, das entspricht etwa dem weltweiten CO₂-Ausstoß des Luftverkehrs vor der Corona-Krise.

Setzt man diese Zahlen ins Verhältnis zu Dieselfahrzeugen, so wird deutlich, dass die Erderwärmung durch derartige Schnellschüsse wohl kaum messbar beeinflusst werden kann, sondern dass sie eher zu einer von manchen Organisationen bewusst geschürten Klima-Panik beitragen.

*Quellen: sueddeutsche.de
derstandard.de
visualcapitalist.com*



ZWEI KAUFVERTRÄGE, EIN BESTELLBUTTON

Eine Verbraucherin bestellte im Onlineshop einen Artikel. Am Ende des Bestellvorgangs befand sich ein Button mit der gängigen Bezeichnung „Jetzt kaufen“.

Unter dem Bestellbutton befand sich folgender Hinweis: „Mit Deinem Kauf startet eine 28-tägige Testphase, die jederzeit kündbar ist. Nach der Testphase werden 59 Euro für deine 12-monatige Mitgliedschaft abgebucht (4,90 Euro/Monat). Die Mitgliedschaft verlängert sich automatisch. Mit Deiner Bestellung erklärst Du Dich mit unseren AGB, Datenschutzerklärung und Widerrufsbelehrung einverstanden.“ Ein gesonderter Bestellbutton oder ein

anderer Hinweis bezüglich einer ausdrücklichen Vertragserklärung auf eine kostenpflichtige Mitgliedschaft war zum Zeitpunkt dieser Bestellung nicht vorhanden. Die Verbraucherin ging also mit Betätigung des Bestellbuttons nicht nur einen Kaufvertrag für ein Produkt ein, sondern schloss gleichzeitig eine nach der Testphase kostenpflichtige Mitgliedschaft ab.

Sie wehrte sich gegen die kostenpflichtige Mitgliedschaft und wandte sich an die Verbraucherzentrale. Diese hielt derartige Geschäftspraktiken für gesetzlich unzulässig, ebenso wie das Landgericht (LG) Regensburg.

Der Beklagte ging daraufhin vor dem Oberlandesgericht (OLG) Nürnberg in Berufung.

Das OLG bestätigte das Urteil des Landgerichts und wies darauf hin, dass der Begriff „kaufen“ nicht zum Ausdruck bringe, dass ein Dauerschuldverhältnis in Form einer Mitgliedschaft eingegangen werde.

Wieder ein Sieg für die Verbraucher gegen unlautere Geschäftspraktiken im Internet!

Quellen:

LG Regensburg,
Az. 1 HK O 358/19;
OLG Nürnberg, Az. 3 U 3878/19

B-196-BESCHEINIGUNGEN IM SONDERANGEBOT

Eine Recherche des Fernsehsenders RTL deckte unlängst auf, dass Bescheinigungen, die zur Fahrerlaubnis der Klasse B mit Schlüsselzahl 196 berechtigen, ohne den vorgeschriebenen Theorieunterricht und die Absolvierung von mindestens zehn fahrpraktischen Übungsstunden gegen Entgelt ausgestellt wurden. Dem Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) waren bereits vor dieser Aufdeckung derartige Praktiken einiger Fahrschulen bekannt geworden, wobei keine Kenntnis darüber vorliegt, inwieweit diesen betrügerischen Macheschaften von den zuständigen Behörden nachgegangen wird bzw. wurde.

Um zukünftig derartige Missbräuche auszuschließen, unterbreitete der IDF dem Bundesverkehrsministerium folgenden Vorschlag:

*Der Fahrerlaubnisbewerber sollte sich nach Durchlaufen der vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte im Beisein eines Fahrlehrers **und** eines Fahrerlaubnisprüfers der Prüforganisation TÜV oder DEKRA einer 30minütigen Testfahrt unterziehen.*

Bei Bestehen dieser Anforderung stellt ihm der Fahrerlaubnisprüfer die entsprechend abgeänderte Bescheinigung zur Vorlage bei der Verwaltungsbehörde aus, die ihm dann die Fahrerlaubnis zuteilt.

Dadurch wäre wettbewerbswidriges Verhalten einiger Fahrschulen mit äußerst geringem bürokratischem Aufwand wirksam ausgeschlossen.

Nachdem diese Praktik von bestimmten Fahrschulen auch auf die Schlüsselzahl 197 (Beschrän-

kung auf Fahrzeuge mit Automatikgetriebe) übertragen werden könnte, haben wir hier ebenfalls vorgeschlagen, dass die Überprüfung der Fähigkeit, sich mit einem Schaltfahrzeug verkehrssicher bewegen zu können, ebenfalls mit einer 30minütigen Testfahrt im Beisein eines Fahrlehrers **und** eines Fahrerlaubnisprüfers nachgewiesen werden muss. Die Mehrkosten, die ausschließlich beim Fahrerlaubnisbewerber entstehen, wären sehr gering, der Gewinn für die Verkehrssicherheit enorm. Betrügerische Vorgehensweisen wären so wirksam ausgeschlossen und damit die Wettbewerbsfähigkeit für die korrekt handelnden Fahrschulen wiederhergestellt.

Die Antwort des Bundesverkehrsministers, diesen Sachverhalt betreffend, steht noch aus.

AUFGEFAHREN: GROBE FAHRLÄSSIGKEIT?

Ein Pkw-Fahrer aus Niedersachsen fuhr bei Dunkelheit auf einen Trecker mit zwei Anhängern auf. An der Unfallstelle verlief die Bundesstraße gerade und ohne Sicht Einschränkungen, das landwirtschaftliche Fahrzeug war zudem ordnungsgemäß beleuchtet. Die Versicherung des Treckerfahrers plädierte auf grobe Fahrlässigkeit des Pkw-Fahrers. Dieser Auffassung folgte das Landgericht (LG) Hannover und verurteilte den Beklagten zur Übernahme von 60 Prozent aller Schäden und Folgeschäden.

Der Beklagte ging daraufhin vor dem Oberlandesgericht (OLG) Celle in Berufung, das auf ein Urteil

des BGH aus dem Jahr 2001 verwies. Demnach setzt grobe Fahrlässigkeit „einen objektiv schweren und subjektiv nicht entschuldabaren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt voraus. Diese Sorgfalt muss in ungewöhnlich hohem Maße verletzt und es muss dasjenige unbeachtet geblieben sein, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen. Ein objektiv grober Pflichtenverstoß rechtfertigt für sich allein noch nicht den Schluss auf ein entsprechend gesteigertes personales Verschulden...

Grobe Fahrlässigkeit kann anzunehmen sein, wenn ein Fahrzeug-

fahrer auf gerader Strecke bei ungeminderter Erkennbarkeit von hinten auf ein ordnungsgemäß und hinreichend beleuchtetes Trecker-Anhänger-Gespann auffährt, ohne auszuweichen oder abzubremsen.“

Das OLG betonte, dass das Verhalten des Pkw-Fahrers nur erklärbar sei, wenn er in schwerwiegender Weise unaufmerksam gewesen sei. Es bestätigte das Urteil des LG Hannover, das den Unfallverursacher zu Übernahme von 60 Prozent aller Schäden und Folgeschäden verpflichtet hatte.

Quellen: LG Hannover, Az. 6 O 23/14; OLG Celle, Az. 14 U 25/18

KOLLISION MIT FAHRZEUGTÜR

Ein Pkw fuhr auf einer Straße an einem rechts parkenden Fahrzeug vorbei. In diesem Moment öffnete der Fahrer die Fahrertür, und es kam zur Kollision.

Dabei entstand am vorbeifahrenden Pkw ein Schaden von über 5.000 Euro, den der Fahrer des parkenden Pkw nicht übernehmen wollte und vor dem Amtsgericht (AG) Frankenthal klagte.

Er bestritt, dass der Vorbeifahrende die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet hatte. Ein weiterer strittiger Punkt war, wie weit der Aussteigende seine Tür geöffnet hatte. Aufgrund der Beweisaufnahme kam das Gericht zur Auffassung, dass der Kläger durch Unachtsamkeit beim Aussteigen den Schaden überwiegend selbst verursacht hat. Wer aus einem parkenden Fahrzeug aussteigt, darf keinen von Rückwärts Kommenden gefährden, so das Gericht. Er muss den flie-

ßenden Verkehr durch einen Blick in den Rückspiegel bzw. durch das Fenster genau beobachten und dessen Vorrecht mit höchster Vorsicht beachten. Andererseits dürfen anhaltende oder parkende Fahrzeuge nur passiert werden, wenn der Vorbeifahrende einen ausreichenden Sicherheitsabstand einhalten kann, wobei im Regelfall 30 bis 35 Zen-

timeter zu gering sind und zu einer Mitschuld führen. Aus diesen Gründen kam das Gericht zum Ergebnis, dass eine Haftungsverteilung im Verhältnis ein Drittel zu zwei Drittel zu Lasten des Klägers gerechtfertigt sei.

Quelle: Pressemitteilung AG Frankenthal v. 18.08.2020

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 FahrIG	3 Tage	Cham	21.01. – 23.01.21	220
		Günzburg	28.01. – 30.01.21	220
		Günzburg	25.02. – 27.02.21	220
		Günzburg	24.06. – 26.06.21	220
		Buchen (Odenwald)	in Planung	
		Darmstadt	in Planung	
		Ludwigsburg	in Planung	
		Regensburg	in Planung	

Buchung von Einzeltagen ist möglich. 1 Tag 150 Euro, 2 Tage 220 Euro

Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 1 FahrIG ASF	1 Tag	Günzburg	20.03.21	110
Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 2 FahrIG FeS	1 Tag	Günzburg	19.03.21	110
BWL-Lehrgang § 18 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrIG	70 Std.	Günzburg	15.03. – 24.03.21	900
Ausbildungsfahrlehrer § 16 und § 35 FahrIG	5 Tage	Günzburg	in Planung	
Ausbildungsfahrlehrer-Fortbildung § 53 Abs. 3	1 Tag	Günzburg	in Planung	
Fortbildung für BKF-Trainer § 8 BKrFG	3 Tage	Günzburg	14.01. – 16.01.21	300
Grundkurs zur Seminarleiterausbildung gem. §§ 45 u. 46 FahrIG	4 Tage	Günzburg	in Planung	
Seminarerlaubnis zur Durchführung von Aufbau Seminaren gem. § 45 Abs. 2 Nr. 4b FahrIG	4 Tage	Günzburg	in Planung	
Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik gem. § 46 Abs. 2 Nr. 4b FahrIG	4 Tage	Günzburg	In Planung	

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

STEUER AUF CORONA-HILFEN

Durch die seit dem Frühjahr 2020 staatlich angeordneten restriktiven Maßnahmen zur Eindämmung von Corona-Erkrankungen gerieten viele Unternehmen in wirtschaftliche Schieflage.

Dies veranlasste die Bundesregierung, Soforthilfe-Programme zu beschließen. Die finanzielle Unterstützung konnte unbürokratisch über einen Online-Antrag geordert werden und kam dann auch ohne weitere Prüfung bei den in Not Geratenen an. Und leider nicht nur bei dieser Gruppe.

Es ist bisher bereits eine beträchtliche Zahl von Betrugsfällen aufgefliegen, in denen Hilfgelder unrechtmäßig kassiert wurden. Diesen Betrügern drohen nun je nach Delikt (Subventionsbetrug, Geldwäsche...) Geldstrafen oder sogar Freiheitsstrafen bis zu zehn Jahren.

Bezieher von staatlichen Hilfgeldern, die nicht wirklich in einer

Existenzkrise waren, hatten kein Anrecht darauf und müssen zumindest mit Rückzahlungsforderungen nebst Zinsen rechnen. Daher sollten zu Unrecht bezogene Hilfgelder möglichst rasch unter Hinweis auf „falsche Einschätzung“ der eigenen wirtschaftlichen Situation zurückgezahlt werden. Dazu ist es ratsam, vorab mit derjenigen Stelle Kontakt aufzunehmen, bei der die Hilfe beantragt wurde.

Aber damit nicht genug. Nun melden sich die Finanzbehörden zu Wort. Das bedeutet, dass zumindest ein Teil der erhaltenen Soforthilfen, die rechtmäßig bezogen wurden, wieder ans Finanzamt abgeführt werden müssen. Die erhaltenen Zuschüsse müssen zwar nicht zurückgezahlt werden, sind aber dennoch kein „Geschenk“ des Staates.

Sie unterliegen auch nicht der Umsatzsteuer, müssen jedoch als Betriebseinnahmen erfasst und versteuert werden. Dadurch kann die

Steuerlast empfindlich steigen, es sei denn, im laufenden Jahr wird kein Gewinn erwirtschaftet.

Keine Auswirkungen auf die Höhe der Besteuerung haben Anträge von Betroffenen ans Finanzamt, mit der Bitte auf Stundung ihrer zu entrichtenden Einkommen-Körperschaft- und Umsatzsteuern. Dafür fallen keine Zinsen an. Selbständige können außerdem eine Aussetzung, Kürzung oder eine Erstattung bereits geleisteter Steuervorauszahlungen beim Finanzamt beantragen. Allerdings bedeutet eine Stundung keinen Verzicht des Finanzamts auf die geschuldeten Steuern. Übrigens ging die Zahlung von Überbrückungshilfe in die Verlängerung und ermöglicht so ab Oktober noch Anträge für die Monate September bis Dezember 2020 zu stellen.

Quellen:
bundesfinanzministerium.de;
ueberbrueckungshilfe-unternehmen.de

BUSSGELDBESCHIED AUS DEM AUSLAND

Wer im europäischen Ausland unterwegs war, dabei eine Ordnungswidrigkeit begangen hat, und vor Ort nicht unmittelbar zur Kasse gebeten wurde, erhält zuhause oft unangenehme Post.

Beläuft sich die Gesamtsumme auf über 70 Euro, so werden Bußgelder aus dem Ausland laut eines Vollstreckungsabkommens der EU-Staaten auch in den Herkunftsländern vollstreckt, wobei in diesem Fall zusätzlich zur Strafe noch eine Bearbeitungsgebühr dazu gerechnet wird.

In jedem Fall aber sollte die For-

derung sofort genau geprüft werden, etwa ob das Datum passt, das Kennzeichen stimmt oder ob die beschuldigte Person überhaupt am Steuer saß. Der Bescheid muss übrigens vollständig in deutscher Sprache abgefasst sein.

Erhebt man keine Einwände, kann die Strafe auch sofort bezahlt werden. In manchen Ländern kann man dadurch einiges sparen.

So erhalten in Spanien Betroffene, die innerhalb von 20 Tagen bezahlen, satte 50 Prozent Rabatt, die Italiener verdoppeln die Geldbuße,

wenn nicht innerhalb von 60 Tagen gezahlt wird.

Für das Kassieren in Deutschland ist das Bundesamt für Justiz zuständig, das nach abgeschlossenem Verfahren im Ausland die fälligen Forderungen vollstreckt.

Quelle:
Rahmenbeschluss 2005/214/JI des Europäischen Ministerrates vom 24.02.2005 über die Anwendung des Grundsatzes der gegenseitigen Anerkennung von Geldstrafen und Geldbußen.



Foto (c): j.Amarviciel - depositphotos.com

SEKUNDENSCHLAF: GROBE FAHRLÄSSIGKEIT?

Der Fahrer eines Pritschenwagens, der mit vier Personen besetzt war, kam bei Nebel wegen eines Sekundenschlafs mit einer Geschwindigkeit von 75km/h von der gerade verlaufenden Straße ab und stieß frontal mit einem entgegenkommenden Sattelzug zusammen. Dabei starben zwei Insassen im Fahrzeug des Unfallverursachers, er selbst und sein Beifahrer wurden schwer verletzt.

Die gesetzliche Unfallversicherung wollte die Kosten für die Heilbehandlung nicht erstatten und klagte nun gegen die VAG Haftpflichtversicherung am Landgericht (LG) Lüneburg. Sie warf dem Unfallverursacher vor, grob fahrlässig gehandelt zu haben, weil er bei einer

Sichtweite von maximal 20 Metern mit unangemessener, erheblich überhöhter Geschwindigkeit gefahren sei bzw. sehr wahrscheinlich in einen Sekundenschlaf gefallen sei, wobei er vorherige Anzeichen für seine Übermüdung ignoriert gehabt habe.

Das Gericht hat der Klage stattgegeben, worauf der Beklagte gegen das Urteil Einspruch erhob.

Laut Zeugenaussagen hat die Sicht etwa 100 bis 200 Meter betragen, weshalb er auch nicht mit überhöhter Geschwindigkeit unterwegs gewesen war. Außerdem berief sich das Gericht nun auf die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs, wonach die Annahme eines

Sekundenschlafs nicht zur berechtigten Annahme grober Fahrlässigkeit führe. Da in diesem konkreten Fall auch nicht feststellbar sei, dass der Beklagte Anzeichen für seine Übermüdung bewusst ignoriert habe, wurde das Urteil aufgehoben, worauf der Kläger vor dem Oberlandesgericht Celle in Revision ging und auch diesen Prozess verlor.

Es wurde vom OLG nochmals ausdrücklich betont, dass ein Sekundenschlaf als objektive Ermüddungserscheinung subjektiv nicht generell wahrgenommen werden kann.

Quellen:

LG Lüneburg, Az. 9 O 86/19;
OLG Celle, Az. 14 U 8/20

Familiennamen Heiker

Liebe Leserin, liebe Leser,

nachfolgend finden Sie eine Stammbaumrecherche abgedruckt. Leider ist diese noch lückenhaft, weshalb wir um Ihre Mithilfe bitten.

Es geht uns dabei vor allem um Mitglieder der **Familie Heiker**, die nach dem 2. Weltkrieg aus dem Raum **Budapest/Szigetcsép aus Ungarn** nach Deutschland umgesiedelt wurden.

Sollten Sie zu den im Schaubild genannten Personen über irgendwelche Informationen verfügen oder Personen kennen, die den Familiennamen Heiker führen und aus Ungarn ausgesiedelt wurden, würden wir uns sehr über eine telefonische Kontaktaufnahme freuen.

Telefonkontakt: 08221/ 31905

Jetzt Mitglied werden! Es lohnt sich!



- günstiger Monatsbeitrag
- aktuelle Infos
- fachliche Beratung

Nur als Team sind wir stark!

Anmeldung unter 08221/250773

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. - IDF