



FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 01/2021

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.



Praktische Prüfung – aber ohne Fahrassistenzsysteme!

Mehr dazu ab Seite 3



Foto (c): MikeMareen - depositphotos.com

LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

Elektronische Lernstanddokumentation?
Auf Seite 10

Kauf eines Automatikfahrzeugs?
Auf Seite 10

Online-Unterricht rechtswidrig?
Auf Seite 11

INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

• Impressum	2
• Spruch des Monats	2
• Touchscreen benutzt - Unfall!	3
• Praktische Prüfung - aber ohne Fahrassistenzsysteme!	3
• Fahrassistenzsysteme in der Fahrerlaubnisprüfung	3
• Stellungnahme des Interessenverbandes Deutscher Fahrlehrer (IDF)	
• Ist §15 Absatz 2, Satz 2 des Fahrlehrergesetzes verfassungswidrig?	6
• Kuh rammt geparkten Pkw	8
• Bescheinigungen B-196: Vorschlag des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer an den Bundesverkehrsminister	9
• Fahrerlerer fragen - der Interssenverband Deutscher Fahrlehrer antwortet	10-11
- Muss ich ein Automatikfahrzeug kaufen?	
- Lernstand elektronisch dokumentieren?	
- Online-Unterricht rechtswidrig?	
• Elektrofahrzeuge und Klima	
• Kurz gemeldet:	12
- Neue Fahrerlaubnis verwehrt	
- Unfallauto ohne Warnblinker	
- Unfall nach Reifenwechsel. Wer haftet?	
• Betriebliches E-Fahrzeug daheim "betanken"	13
• Zu schnell? Einsicht in Messdaten!	13
• Scheuer kassiert erneut eine Schlappe	13
• Was sich 2021 ändert	14
• SRK-Seminare	15
• Automatikregelung um drei Monate verschoben	16
• Gültigkeit von Führerscheinen	16
• Diesel als Luftreiniger?	17
• Elektroautos mit Anhänger?	17
• Probefahrt gemacht, Auto weg	17
• Heiker Michael	18

SPRUCH DES MONATS

„Sich Sorgen zu machen ist wie im Schaukelstuhl zu sitzen. Es beschäftigt einen, bringt einen aber nirgendwo hin.“

Glenn Turner

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



TOUCHSCREEN BENUTZT – UNFALL!

Der Fahrer eines Tesla bediente während der Fahrt einen fest eingebauten Bildschirm per Touchscreen, um das Scheibenwischerintervall zu erhöhen. Dabei kam er auf regenasser Fahrbahn und starkem Regen von der Fahrbahn nach rechts ab, fuhr in eine Böschung und kollidierte mit einem Netzknotenstationierungszeichen und mehreren Bäumen.

Das Amtsgericht Karlsruhe verurteilte ihn daraufhin wegen verbotener Nutzung eines elektronischen Geräts zu 200 Euro Geldbuße und einem Monat Fahrverbot. In

der Begründung wies das Gericht darauf hin, dass der Führer eines Fahrzeugs laut StVO § 23 einen Bildschirm ausschließlich unter der Voraussetzung bedienen dürfe, „dass zur Bedienung und Nutzung des Gerätes nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickzuwendung zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgt oder erforderlich ist.“ Dies gelte ebenfalls für die Einstellung der zum Betrieb des Kraftfahrzeugs notwendigen Funktionen über Touchscreen, so das Gericht.

Bei Beachtung der im Straßenverkehr erforderlichen Sorgfalt hätte er den entstandenen Sachschaden verhindern können. Der Betroffene legte daraufhin Berufung ein, er wertete den Touchscreen als sicherheitstechnisches Bedienteil, und eben nicht als elektronisches Gerät laut StVO § 23.

Doch das Oberlandesgericht (OLG) Karlsruhe schloss sich der Sichtweise des Amtsgerichts an und bestätigte das Urteil.

Quelle: OLG Karlsruhe, Az.1 Rb 36 Ss 832/1

PRAKTISCHE PRÜFUNG – ABER OHNE FAHRASSISTENZSYSTEME!

Individuelle Mobilität genießt in unserer Gesellschaft trotz Umwelt- und Klimaschutzdebatte weiterhin einen hohen Stellenwert bei der Einschätzung von individueller Lebensqualität, wobei das Auto im Privatbereich nach wie vor das wichtigste Verkehrsmittel darstellt.

Vor diesem Hintergrund verfolgt der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) mit großer Sorge, dass

die Fahrerlaubnisprüfung durch den Gesetzgeber zunehmend komplexer gestaltet wird. So plant das Bundesverkehrsministerium auf Anraten einschlägiger Organisationen wie der BAST, dass zukünftig bei der praktischen Fahrerlaubnisprüfung eine vom Prüfer/der Prüferin angeordnete Bedienung von Fahrassistenzsystemen wie zum Beispiel der Längs- oder Querverführung während der Fahrt erfolgen soll. Damit ver-

bunden sieht der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer eine ganze Reihe von negativen Auswirkungen für Fahrschulen, Fahrschüler und auch letztendlich für die Verkehrssicherheit. Gegen diese nicht nur unnütze sondern vor allem auch gefährliche Erweiterung der Prüfungsinhalte hat der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) dem BMVI nachfolgende Stellungnahme übermittelt:

FAHRASSISTENZSYSTEME IN DER FAHRERLAUBNISPRÜFUNG

STELLUNGNAHME DES INTERESSENVERBANDES DEUTSCHER FAHRLEHRER (IDF)

Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) beobachtet mit zusehendem Unverständnis, dass die Ausgestaltung der Optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung kontinuierlich an Umfang zunimmt.

Dabei werden auch Prüfungsinhalte aufgenommen, die aus unserer Sicht keinerlei Beitrag zur Erhöhung der immer und immer wieder ins Feld geführten Verkehrssicherheit leisten. Die Behauptung ein-

schlägiger Organisationen, dass die geplanten Maßnahmen bei Fahrschülern und Fahrlehrern auf breite Akzeptanz stoßen, ist nach unseren Recherchen unzutreffend. Aus der Befragung von Fahrleh-

ren und Fahrerlaubnisbewerbern gewonnene Daten der letzten drei Monate spiegeln ein deutlich anderes Meinungsbild wider, wonach kein einziger (!) der Befragten für die Aufnahme des Bereichs „Fahrassistenzsysteme“ in den Kanon der Prüfungsinhalte von praktischen Fahrerlaubnisprüfungen stimmte. Soviel zur angeblichen Akzeptanz des betroffenen Personenkreises.

Für den Interessenverband Deutscher Fahrlehrer ist es auch schlicht unlogisch, dass jemand freiwillig länger geprüft werden will. Sowohl Fahrlehrer als auch Fahrerlaubnisbewerber sind durch eine Verlängerung der Prüfungszeit einer noch höheren psychischen Belastung ausgesetzt. Bereits zum jetzigen Zeitpunkt sehen Fahrlehrer die meisten Prüfungskandidaten nach 45 Minuten bereits deutlich am „Limit“. Wozu soll die Erweiterung um zusätzliche Inhalte dienen, die nicht einmal von zentraler Bedeutung sind?

Keine Prüfung kann alle für eine Tätigkeit oder Funktion erforderlichen Kompetenzen abprüfen, auch nicht die Fahrerlaubnisprüfung im Hinblick auf eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr. Daher plädiert der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) klar für eine Straffung der Prüfungsinhalte und fordert auch eine faire Gestaltung der Prüfungsfragen in der theoretischen Prüfung. Gerade hier sehen wir wie bereits mehrfach angemahnt dringenden Handlungsbedarf und nicht bei der fahrpraktischen Prüfung.

Außerdem dürfte unbestritten sein, dass durch die Verlängerung der Prüfungsdauer die ohnehin schon monierte hohe Nichtbestehensquote noch weiter zunehmen wird, und das weitestgehend ohne positiven

Einfluss einer Wiederholungsprüfung auf zukünftiges Verkehrsverhalten.

Daher warnen wir eindringlich vor einer weiteren Überfrachtung der praktischen Fahrprüfung mit immer neuen Inhalten und Anforderungen. Die Berücksichtigung der Thematik in der theoretischen und fahrpraktischen **Ausbildung** befürwortet der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer jedoch ausdrücklich.

Ein weiteres Gegenargument für die Aufnahme der vorgesehenen Fahrassistenzsysteme in die praktische Fahrerlaubnisprüfung ergibt sich aus der Tatsache, dass in den Kraftfahrzeugen keine einheitlich zu bedienenden Systeme verbaut sind, sondern dass jeder Hersteller seine eigene Menüführung dazu anbietet.

Wo also sollte der Gewinn für verkehrssicheres Verhalten von Fahranfängern liegen, wenn die überwiegende Mehrheit nach dem Erwerb ihrer Fahrerlaubnis mit völlig anderen Fahrzeugen am Straßenverkehr teilnimmt?

Außerdem ist zu bedenken, dass zum einen die meisten Fahranfänger infolge mangelnder Fahrpraxis stark auf das reale Verkehrsgeschehen konzentriert sind und jede Ablenkung, auch die Bedienung von Fahrassistenzsystemen während der Fahrt, einen bedeutenden Stressfaktor und eine zusätzliche Gefahrenquelle darstellen. Bei Anwendung dieser Systeme in Stresssituationen manifestiert sich dadurch eine häufige lernpsychologisch begründbare Ablehnung dagegen, in Folge derer ein späterer Einsatz eher vermieden wird.

Was die so oft ins Feld geführte Verkehrssicherheit angeht, fällt uns

zunehmend auf, dass dieser längst zur Worthülse gewordene Begriff - wo immer es um die Durchsetzung einschlägiger Interessen geht - schlicht „missbraucht“ wird.

So ist beispielsweise die Häufigkeit von Verkehrsunfällen, vor allem mit Todesfolge, in den letzten Jahren drastisch gesunken. Die Zahl der im Straßenverkehr getöteten 18-24-jährigen ging von 2001 bis 2018 um über 77 Prozent zurück und ist weiter sinkend (siehe Anlage 1). Damit dürfte die Behauptung, dass im Straßenverkehr die höchste Quote an Toten dieser Gruppierung zu beklagen ist, nicht mehr zutreffend sein.

Insofern ist auch die von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) erhobene Behauptung, dass „trotz der bereits erfolgten Verbesserungen in der Fahrausbildung in den letzten Jahren ... Fahranfängerinnen und Fahranfänger weiterhin ein überproportionales hohes Unfallrisiko“ aufweisen, unzutreffend (siehe Forschung kompakt 22/16, Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 268, 2016). Sie entspricht in keiner Weise der zum Zeitpunkt der getroffenen Aussage bestehenden frei zugänglichen Datenlage. Allein diese Begründung lässt berechtigte Zweifel aufkommen, inwieweit die im gleichen Bericht erwähnte „wissenschaftliche Sicht“ einem peer review standhalten würde.

Infolgedessen resultiert aus unserer Sicht für den Gesetzgeber auch kein Handlungsdruck mehr, weitere Maßnahmen im Rahmen der Fahrerlaubnisprüfung zu ergreifen.

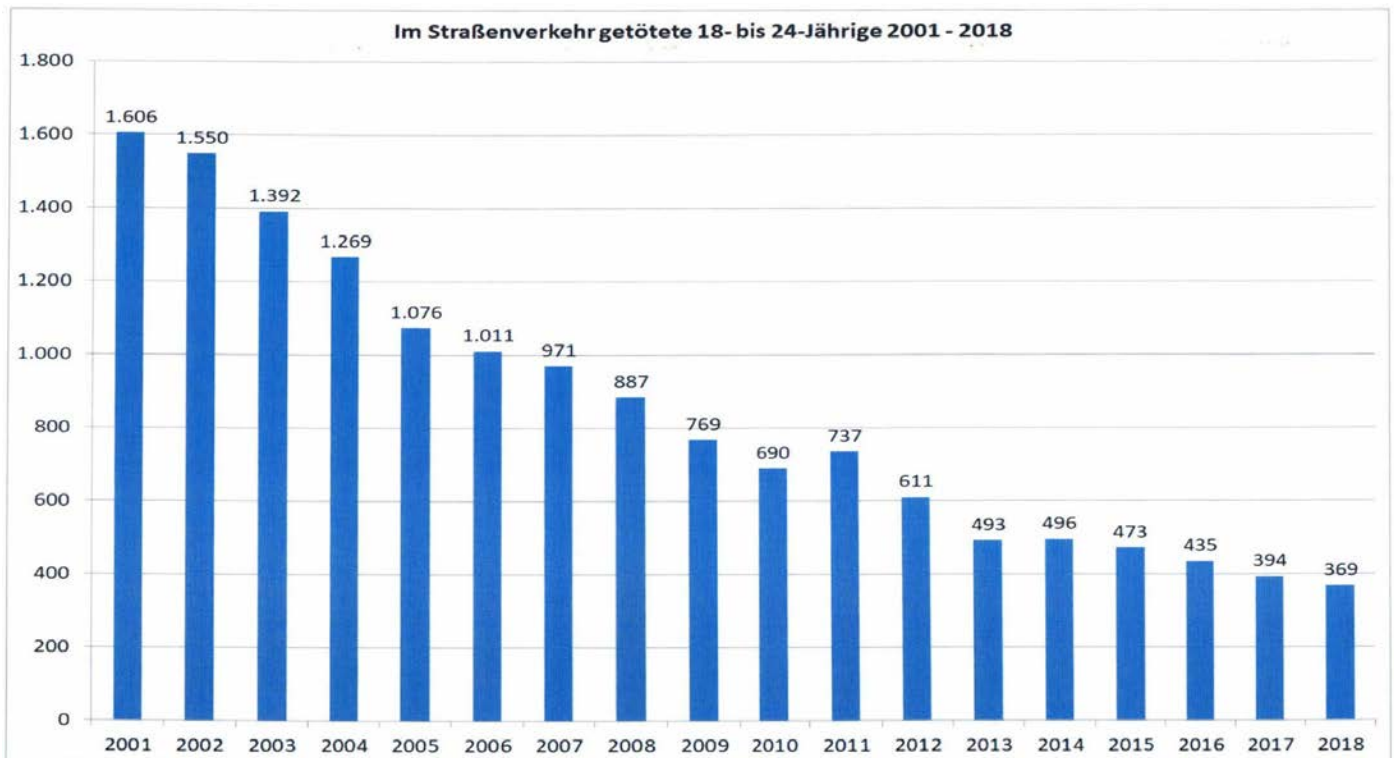
Wir weisen nochmals in aller Deutlichkeit darauf hin, dass die Bedienung von Fahrassistenzsystemen während der Fahrt stets ein Gefahrenpotential darstellt, da sie den



Fahrer mehr oder weniger kurzfristig vom aktuellen Verkehrsgeschehen ablenkt. Dies trifft wie bereits erwähnt, besonders für Fahr-

fänger zu. Bezüglich Prüfungsfahrzeuge bittet der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF), dass alle bereits als Prüfungsfahr-

zeuge zugelassenen Fahrzeuge diese Zulassung über die gesamte Nutzungsdauer in der Fahrschule behalten.



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2019

Mitglied werden!

idfl.de

Interessenverbände Deutscher Fahrlehrer e.V. (IDF)

IST § 15 ABSATZ 2 SATZ 2 DES FAHRLEHRERGESETZES VERFASSUNGSWIDRIG?

Von Rechtsanwalt Dietrich Jaser

Es bestehen Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit dieser Regelung, die besagt, dass zur Wiedererlangung der Fahrlehrerlaubnis eine erneute Fahrlehrerprüfung absolviert werden muss, wenn nach deren Verlust mehr als zwei Jahre verstrichen sind.

Warum das so ist, wird im Folgenden anhand eines aktuellen Falles dargestellt.

Aufgrund einer außerdienstlichen Alkoholfahrt war einem Fahrlehrer im Jahre 1993 die Fahrerlaubnis entzogen worden, woraufhin ihm die Erlaubnisbehörde mitgeteilt hatte, dass seine Fahrlehrerlaubnis infolgedessen erloschen sei und er diese nach Wiedererteilung der Fahrerlaubnis neu beantragen müsse.

20 Jahre später wurde dem Fahrlehrer Mitte 2013 nochmals wegen einer privaten Alkoholfahrt die Fahrerlaubnis entzogen. Ein Schreiben oder anderweitige Mitteilung, dass seine Fahrlehrerlaubnis erloschen sei, erhielt er jedoch nicht. Ihm war aber bekannt, dass er ohne Führerschein nicht ausbilden darf und hielt sich genauestens daran, bis ihm seine Fahrerlaubnis im Frühjahr 2014 wieder erteilt wurde. Danach unterrichtete der Fahrlehrer wieder – bis Herbst 2020, als die Erlaubnisbehörde von diesem Umstand rund sechseinhalb Jahre später zufällig erfuhr.

Diese teilte dem erschrockenen Fahrlehrer daraufhin mit, dass sei-

ne Fahrlehrerlaubnis vor sieben Jahren erloschen sei und er umgehend seinen Fahrlehrerschein abgeben müsse, den er erst nach erneuter Beantragung und erneuter Fahrlehrerprüfung wiederbekommen könne.

Das sind die Fakten. Doch wie schaut es rechtlich aus? Hat die Behörde Recht? Muss der Fahrlehrer nach sechs Jahren wieder eine Prüfung ablegen, um seine Fahrlehrerlaubnis zu erhalten?

Auf den ersten Blick müsste man wohl der Behörde Recht geben.

Denn § 15 Absatz 2 FahrIG besagt, dass die Behörde auf eine Fahrlehrerprüfung verzichten kann, *„wenn keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass der Bewerber die fachliche oder pädagogische Eignung nicht mehr besitzt. Der Verzicht auf die Prüfung ist nicht zulässig, wenn seit dem Erlöschen, der Rücknahme oder dem Widerruf der Fahrlehrerlaubnis oder dem Verzicht auf die Fahrlehrerlaubnis mehr als zwei Jahre verstrichen sind.“* Aber wie ist dann der Umstand, dass der Fahrlehrer erst im Jahr 2020 von der Behörde darüber informiert wurde, zu werten?

Denn der ist davon ausgegangen, es werde schon alles seine Richtigkeit haben. Daher kann man sich auf den Standpunkt stellen, dass der Fahrlehrer wegen des nicht erfolgten Hinweises der Behörde über das Erlöschen seiner Fahrlehrerlaubnis, so gestellt werden müsste, als wenn die Fahrlehrer-

laubnis mit Zugang des angegriffenen Bescheides erloschen wäre, vorausgesetzt, die Regelung des § 15 Absatz 2 Satz 2 FahrIG wäre in seiner derzeitigen Fassung verfassungskonform.

Daran bestehen jedoch Zweifel.

Denn insbesondere im Hinblick auf Sinn und Zweck dieser Vorschrift, wie aus den Gesetzgebungsmaterialien erkennbar ist, können erhebliche Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit dieser Vorschrift entstehen. Vor allem wenn man sich die Entstehungsgeschichte der verkehrsrechtlichen Vorschriften im Allgemeinen und des FahrIG im Besonderen ansieht.

Die Entstehungsgeschichte 1. Die Fahrlehrerverordnung vom 23. Juli 1957

Im Bundesgesetzblatt Teil I (BGBl I) Nr. 34 vom 31. Juli 1957 wurde auf Seiten 769 ff. die „Verordnung über Fahrlehrer im Kraftfahrzeugverkehr (Fahrlehrerverordnung)“ vom 23. Juli 1957 verkündet. In § 9 Abs. 2 der Fahrlehrerverordnung war geregelt:

„Die Fahrlehrerlaubnis erlischt, wenn dem Inhaber die Fahrerlaubnis rechtskräftig entzogen wird.“

Eine Regelung zur Neuerteilung der Fahrlehrerlaubnis nach Neuerteilung einer Fahrerlaubnis enthielt die Fahrlehrerverordnung nicht.

Die Fahrlehrerverordnung von 1957 hat der Bundesminister für Verkehr aufgrund seiner Ermäch-



tigung in § 6 Abs. 1 Nr. 3e des Straßenverkehrsgesetzes erlassen. Mit Urteil vom 01. Juni 1965 – I C 34/63 – (Verkehrsrechtssammlung Bd. 29 S. 238) hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass die Erlaubnispflicht für den Betrieb einer Fahrschule nicht im Wege einer Verordnung eingeführt werden könne, weil die Ermächtigung des § 6 Abs. 1 Nr. 3 StVG den Willen des Gesetzgebers zu einer die Freiheit der beruflichen Betätigung einschränkenden Regelung nicht genügend konkretisiere. Das gleiche Urteil enthält die Feststellung, dass die mit der ständigen Ausweitung des Kraftfahrzeugverkehrs verbundene Zunahme der Fahrschulbetriebe es im Interesse der Sicherheit des Straßenverkehrs rechtfertige, nicht nur eine besondere Ausstattung der Fahrschulen vorzuschreiben, sondern auch die Zulassung dieser Ausbildungsbetriebe von dem Vorhandensein besonderer Kenntnisse und bestimmter persönlicher Eigenschaften der Fahrschulinhaber abhängig zu machen. Die Entscheidung hierüber müsse aber der Gesetzgeber ausdrücklich treffen (vgl. BT-Drs. V/4181 S. 13).

2. Das Fahrlehrergesetz vom 25. August 1969

Aus diesem Grunde erließ der Gesetzgeber schließlich das Fahrlehrergesetz (FahrIG) vom 25. August 1969. In dessen § 9 war unter der Überschrift „Erteilung einer neuen Fahrlehrerlaubnis“ Folgendes geregelt:

„Wird nach Erlöschen (§ 7 Abs. 2), Rücknahme oder Widerruf (§ 8) einer Fahrlehrerlaubnis eine neue Erlaubnis beantragt, kann eine erneute Fahrlehrprüfung (§ 2 Nr. 5) ganz oder teilweise verlangt werden, wenn Tatsachen vorliegen, die Zweifel an der fachlichen Eignung des Bewerbers rechtfertigen.“
Eine starre Zweijahresfrist für ein

Prüfungserfordernis bei Neuerteilung war im FahrIG vom 25.08.1969 nicht enthalten. In der Gesetzesbegründung (BT-Drs. V/4181, S. 15) ist zu § 9 vielmehr zu lesen:

„Die Vorschrift ist neu. Sie entspricht dem § 15c StVZO und soll festlegen, daß für die Erteilung einer neuen Fahrlehrerlaubnis die allgemeinen Bestimmungen (§§ 1 ff.) gelten. Die früher bestandene Prüfung ist auch nach Erlöschen der Fahrlehrerlaubnis zu berücksichtigen, wenn gegen die fachliche Eignung keine Bedenken bestehen. Anlaß zu Bedenken kann allerdings auch die Tatsache geben, daß seit dem Erlöschen der Fahrlehrerlaubnis mehrere Jahre verstrichen sind und die Anforderungen an den Fahrschulunterricht sich inzwischen verschärft haben.“

Der Gesetzgeber hat also bei dem damaligen Gesetz ganz bewusst von einer starren Fristenregelung, und zwar meines Erachtens völlig zurecht, abgesehen.

3. Das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen vom 3. Februar 1976

Mit dem Gesetz zur Änderung des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen vom 03. Februar 1976 (BGBl I, 257 ff.) wurde erstmalig mit § 9 Abs. 1 S. 2 FahrIG a.F. eine der heutigen Regelung des § 15 Abs. 2 S. 2 FahrIG entsprechende starre Zweijahresfrist für ein Prüfungserfordernis eingeführt. Die Begründung (BT-Drs. VII/3913) dazu lautete wie folgt:

„Die Neufassung des § 9 paßt die Vorschrift über die Erteilung einer neuen Fahrlehrerlaubnis an die entsprechenden Bestimmungen des § 15c StVZO über die Neuerteilung einer Fahrlehrerlaubnis an. Außerdem berücksichtigt sie die Ergän-

zung des § 2, in dem sie klarstellt, dass die besonderen Anforderungen an die Schulbildung und an die Ableistung eines bestimmten Lehrgangs bei der Wiedererteilung der Fahrlehrerlaubnis nicht gelten.“

4. Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998

Die Vorschriften der §§ 1 bis 15l StVZO wurden mit der „Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr und zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 18. August 1998 in die Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) überführt. In § 20 Abs. 2 S. 2 FEV a.F. war geregelt (BGBl I 1998, S. 2214 ff., 2223):

„Ein Verzicht auf die Prüfung ist nicht zulässig, wenn seit der Entziehung, der vorläufigen Entziehung, der Beschlagnahme des Führscheins oder einer sonstigen Maßnahme nach § 94 der Strafprozeßordnung oder dem Verzicht mehr als zwei Jahre verstrichen sind.“

5. Die vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 18.07.2008

§ 20 Abs. 2 S. 2 FeV a.F. wurde schließlich im Jahre 2008 durch die „vierte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ vom 18.07.2008 aufgehoben. Die Aufhebung der starren Zweijahresfrist wurde wie folgt begründet (BR-Drs. 302/08, S. 63f):

„Durch den Wegfall der Frist kann die zuständige Fahrerlaubnisbehörde auch nach Ablauf von zwei Jahren auf die Fahrerlaubnisprüfung verzichten, wenn keine Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass der Bewerber

die nach § 16 Abs. 1 und § 17 Abs. 1 erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht mehr besitzt. Das Verfahren wird hierdurch flexibler gestaltet. Insbesondere in den Fällen, in denen die Fahrerlaubnis wegen Zweifeln an der körperlichen Eignung entzogen wurde, ist nicht ersichtlich, warum der Betroffene neben der Eignung auch seine Fähigkeit zum Führen des Kraftfahrzeugs erneut nachzuweisen hat. Bestehen Bedenken an der Befähigung der Betroffenen, kann die Fahrerlaubnisbehörde im Rahmen Ihres Ermessens weiterhin eine erneute Fahrerlaubnisprüfung verlangen, so dass auch hier keine Gefahren für die Verkehrssicherheit bestehen. [. . .]“

Eine erneute Anpassung des Fahrerlehrerrechts an das Fahrerlaubnisrecht, wie zuvor im Jahre 1976 mit dem Gesetz zur Änderung des Gesetzes über das Fahrerlehrerwesen vom 03.02.1976, erfolgte jedoch nicht.

Vor allem im Hinblick auf Fälle wie den vorliegenden ist ein rechtfertigender Grund für die weiterhin geltenden starren Zweijahresfristen eines Prüfungserfordernisses nicht ersichtlich. Ob hier ein ge-

setzgeberisches Versehen oder eine bewusste Entscheidung des Gesetzgebers vorliegt, ist aus den Gesetzgebungsmaterialien nicht erkennlich. Die Gründe für die „Gleichschaltung“ der Regeln für die Neuerteilung von Fahrerlaubnissen mit den Regeln für die Neuerteilung von Fahrerlehrerlaubnissen dürften heute wie im Jahre 1976 dieselben sein.

Dass solche starren Fristen zu unbeabsichtigten Folgen führen können, hat den Gesetzgeber offensichtlich veranlasst, diese im Bereich des Fahrerlaubnisrechts abzuschaffen. Dann muss dies im Bereich des Fahrerlehrerrechts mit seinen Berufszugangs- und -ausübungsregelungen aber mindestens genauso gelten.

Wenn ein Fahrerlehrer tatsächlich zwei Jahre lang (oder länger) nicht unterrichtet, mögen in Einzelfällen berechnete Zweifel bestehen, dass die erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten nicht mehr vorhanden sind. Anders verhält es sich schon, wenn ein Fahrerlehrer sich auch in der „fahrerlehrerlaubnislosen Zeit“ im Fahrerlehrerrecht und Verkehrsrecht trotz fehlender Fahrerlehrerlaubnis fortbildet. Von nochmals anderer

Qualität ist der vorliegende Fall, in welchem der Fahrerlehrer tatsächlich bis zum Zugang des Bescheides der Behörde im Jahre 2020 weiter Fahr Schüler ausgebildet hat und seinen Fortbildungsverpflichtungen nachgekommen ist.

Das ist bis dato ein Zeitraum von einigen Monaten, rund ein halbes Jahr, in denen der Fahrerlehrer seine beruflichen Kenntnisse und Fertigkeiten keinesfalls verloren haben kann.

Es bestehen deshalb insbesondere im Hinblick auf die verfassungsmäßig garantierte Berufsfreiheit gemäß Art. 12 Absatz 1 des Grundgesetzes erhebliche Zweifel an der Verfassungsmäßigkeit der starren Zweijahresfrist des § 15 Absatz 2 Satz 2 FahrlG.

Und weil das so ist, müsste dem Fahrerlehrer auf Antrag die Fahrerlehrerlaubnis ohne erneute Fahrerlehrerprüfung wieder erteilt werden.

Dietrich Jaser

Rechtsanwalt
 Fachanwalt für Arbeitsrecht
www.fahrlehrerrecht.com
anwalt@domusjuris.de
 08221-24680

KUH RAMMT GEPARKTEN PKW

Ein Pkw parkte neben einer Baustelle am Rande eines Feldwegs. Während der Parkdauer trieb ein Landwirt seine Kühe von der angrenzenden Weide, obwohl ihm bekannt war, dass der Fahrzeuglenker in den nächsten Minuten umparken hätte können. Das Fahrzeug schützte er durch seinen Körper. Dennoch beklagte der Fahrer nach seiner Rückkehr zum Fahrzeug einen Blechschaden an der hinteren Tür und klagte vor dem

Landgericht Koblenz auf Schadensersatz. Der Landwirt bestritt jedoch, dass der Schaden durch eines seiner Tiere entstanden ist und wies darauf hin, dass er seiner Sorgfaltspflicht durch das Abschirmen des Autos mittels seines Körpers vollumfänglich nachgekommen sei. Außerdem sah er ein Mitverschulden des Pkw-Fahrers wegen verbotswidrigen Parkens. Nachdem ihn das Amtsgericht Koblenz zur Zahlung verurteilt hatte, legte

er Berufung ein. Doch das Landgericht (LG) Koblenz schloss sich dem Urteil an, zumal ein Sachverständiger nachweisen konnte, dass der Schaden eindeutig von einer Kuh verursacht worden war. Ferner warf es dem Landwirt vor, nicht auf das Angebot des Umparkens eingegangen zu sein und stellte die Verletzung seiner Sorgfaltspflicht sogar über ein etwaiges verbotswidriges Parken. **Quelle:** LG Koblenz, Az. 13 S 45/19



BESCHEINIGUNGEN B-196: VORSCHLAG DES INTERESSENVER- BAND DEUTSCHER FAHRLEHRER AN DEN BUNDESVERKEHRSMINISTER

Nachdem der Fernsehsender RTL Missbräuche bei der Ausstellung von Bescheinigungen zur Fahrerlaubnis der Klasse B mit Schlüsselzahl 196 aufgedeckt hatte, richtete der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) Anfang September 2020 folgendes Schreiben an den Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer:

Fahrerlaubnis Klasse B mit Schlüsselzahl 196: Diverse Vorfälle bei Bescheinigungen

Sehr geehrter Herr Bundesminister,

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) sind bereits vor dieser Aufdeckung derartige Praktiken einiger Fahrschulen bekannt geworden, wobei wir keine Kenntnis darüber besitzen, inwieweit diesen betrügerischen Machenschaften von den zuständigen Behörden nachgegangen wird bzw. wurde.

Um zukünftig derartige Missbräuche auszuschließen, erlauben wir

uns, Ihnen dazu folgenden Vorschlag zu unterbreiten:

Der Fahrerlaubnisbewerber sollte sich nach Durchlaufen der vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte im Beisein eines Fahrlehrers **und** eines Fahrerlaubnisprüfers der Prüforganisationen TÜV oder DEKRA einer 30minütigen Testfahrt unterziehen. Bei Bestehen dieser Anforderung stellt ihm der Fahrerlaubnisprüfer eine entsprechend dieser Regelung abgeänderte Bescheinigung zur Vorlage bei der Verwaltungsbehörde aus, die ihm dann die Fahrerlaubnis erteilt.

Durch dieses Prozedere wäre die gerade im Zweiradbereich zweifellos bestehende, besonders hohe Gefahr für die Verkehrssicherheit und damit verbunden die Gefahr für die Gesundheit und das Leben von Menschen zumindest nach bestem Wissen und den gegebenen Möglichkeiten im Rahmen der Verhältnismäßigkeit weitestgehend minimiert. Zudem könnte wettbewerbswidriges Verhalten einiger Fahrschulen mit äußerst geringem bürokratischem Aufwand wirksam ausgeschlossen werden.

Speziell dieser Hinweis stellt keine Kollegenschelte dar, sondern trägt dem Umstand Rechnung, dass aufgrund der hinlänglich bekannten Situation von Fahrschulen Menschen dazu neigen könnten, Lücken für ihre Zwecke auszunutzen. Das ist keinesfalls fahrschulspezifisch,

sondern gilt übergreifend für alle Branchen. Nachdem diese Praktik von bestimmten Fahrschulen auch auf die Schlüsselzahl 197 (Verordnung über die Ausbildung und Prüfung auf Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe) übertragen werden könnte, schlagen wir hier ebenfalls vor, dass die Überprüfung der Fähigkeit, sich mit einem Schaltfahrzeug verkehrssicher bewegen zu können, auch mit einer 30minütigen Testfahrt im Beisein eines Fahrlehrers **und** eines Fahrerlaubnisprüfers nachgewiesen werden muss. Auch hierbei ist die Verkehrssicherheit in erheblichem Maße gefährdet, wenn Schaltfehler aufgrund einer nicht ausreichenden Ausbildung durch Aushändigung einer „Gefälligkeitsbescheinigung“ zu Unfällen führen und dadurch nicht auszuschließen ist, dass Menschen zu Tode kommen könnten.

Die Mehrkosten, die ausschließlich beim Fahrerlaubnisbewerber entstehen, wären sehr gering, der Gewinn für die Verkehrssicherheit enorm. Zudem wären betrügerische Vorgehensweisen nach Besten Kräften wirksam ausgeschlossen. Nachdem die Verordnung zur Schlüsselzahl 197 noch nicht in Kraft getreten ist, bitten wir dringend um entsprechende Änderung.

Über eine Rückmeldung zur Beurteilung unserer Vorschläge würden wir uns sehr freuen.

Mit Schreiben vom 29. 11. 2020 ließ uns der Bundesverkehrsminister durch seinen Staatssekretär folgende Antwort zukommen:

Sehr geehrter Herr Hesser,
sehr geehrter Herr Klein,

vielen Dank für Ihr Schreiben vom 11. September 2020 an Herrn Bundesminister Andreas Scheuer MdB, in dem Sie sich aufgrund von Missbräuchen bei der Ausstellung von Schulungsbescheinigungen dafür aussprechen, Testfahrten nur mit Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer durchzuführen. Er hat mich gebeten, Ihnen zu antworten.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sieht

aufgrund einzelner bekannt gewordener Missbrauchsfälle keine Veranlassung, insgesamt an der Kompetenz und der Zuverlässigkeit von Fahrschulen für die korrekte Durchführung von Schulungen zu zweifeln. Leider wird es immer Einzelfälle mit krimineller Energie geben. Grundsätzlich sehe ich jedoch großes Vertrauen in die Arbeit der Fahrlehrerschaft.

Das von Ihnen vorgeschlagene Verfahren würde im Ergebnis dazu führen, dass zusätzliche Fahrerlaubnisse nur nach einer Fahrerlaubnisprüfung mit amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer erteilt werden könnten. Dies würde sowohl für die Bewerber aber auch für Fahrschulen und Technische Prüfstellen einen enormen zusätzlichen Auf-

wand bedeuten, der durch die neu geschaffene Konstruktion gerade vermieden werden sollte.

Es obliegt vielmehr den für die Überwachung zuständigen Behörden, Missbrauchsvorfällen nachzugehen und diese mit Mitteln der Überwachung zu ahnden.

Mit freundlichen Grüßen
Steffen Bilger

Anmerkung des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer:

Die Fahrerlaubnisklasse B mit Schlüsselzahlen 196 und 197 wären entbehrlich gewesen, denn gerade sie sorgen für enorme zusätzliche Bürokratie.

FAHRLEHRER FRAGEN – DER INTERESSENVERBAND DEUTSCHER FAHRLEHRER ANTWORTET

In letzter Zeit erreichen den Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) gehäuft Anfragen zu folgenden Sachverhalten:

Frage: Muss ich mir demnächst ein Automatikfahrzeug anschaffen?
Antwort des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer: Nein!

Zum einen ist dafür in den meisten Fällen eine kostenintensive Erweiterung des Fahrzeugbestands erforderlich. Die damit verbundenen zusätzlichen Kosten müssen letztlich auf den Fahrschüler umgelegt werden und führen so zwangsläufig zu einer Erhöhung des Fahrstundenpreises.

Außerdem sprachen sich befragte Fahrerlaubnisbewerber mehrheitlich dafür aus, ihre Ausbildung auch

weiterhin auf einem Schaltfahrzeug zu absolvieren, zumal die Nichtbestehensquote davon so gut wie unbeeinflusst ist.

Bezüglich der Bestimmungen zur Fahrerlaubnisklasse B197 weisen wir darauf hin, dass es sich um die dort aufgeführte zusätzliche Schulungszeit von 10 Stunden um eine **Mindeststundenzahl** handelt. Ausschlaggebend für die Schulungsdauer ist die vollumfängliche Beherrschung der Schaltvorgänge, und zwar genau **so**, wie bei der ausschließlichen Schulung auf einem Schaltfahrzeug. Vor der Ausstellung von „Gefälligkeitsbescheinigungen“ warnen wir eindringlich.

Frage: Muss ich zukünftig den Lernstand meiner Fahrschüler elektronisch dokumentieren?

Antwort des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer: Nein!

Eine besondere Form der Lernstanddokumentation ist nicht vorgeschrieben. Die Aufzeichnungen müssen dem Fahrschüler weder zugänglich gemacht noch von ihm gegengezeichnet werden.

Lediglich die Fahrschulüberwachung erhält auf Verlangen Einblick in die Aufzeichnungen der sich noch in Ausbildung befindlichen Fahrerlaubnisbewerber. Deshalb empfehlen wir auch weiterhin die Dokumentation in Papierform.

Damit erhalten Sie sich die „Freiheit“, bezüglich der Gestaltung Ihrer Aufzeichnungen und werden nicht von elektronischen Vorgaben bevormundet.



Außerdem können Sie sich so auch sicher sein, dass Ihre Daten nicht von Dritten abgegriffen werden. Nutzer von elektronischen Dokumentationsmöglichkeiten sollten in jedem Fall nur auf solche Softwareprogramme zurückgreifen, die netzunabhängig zu installieren und anzuwenden sind (Stick, CD...).

Frage:

Ist ein Theorieunterricht im Onlineformat nach der derzeitigen Rechtslage zulässig?

Antwort des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer:

Nach Prüfung der Gesetze und Verordnungen sind die Fachan-

wälte des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer der Auffassung, dass der vorgeschriebene Theorieunterricht zum Erwerb der Fahrerlaubnis ausschließlich in Präsenzform stattfinden darf, und dass Online-Angebote ausschließlich als Zusatzangebote genutzt werden können.

ELEKTROFAHRZEUGE UND KLIMA

Jüngst sorgte ein Interview des Bosch-Aufsichtsratschefs, Franz Fehrenbach, in den Stuttgarter Nachrichten für Aufsehen. Er wirft der EU vor, Verbrennungsmotoren zu Unrecht ins Abseits zu rücken und Elektrofahrzeuge als Klimarettter zu bevorzugen. Ferner gibt er zu bedenken, dass der Ladestrom in Europa, keinesfalls CO₂ – neutral erzeugt werde.

Außerdem weist er darauf hin, dass für die Batterieherstellung, die bevorzugt in Asien erfolgt, sehr viel Energie erforderlich ist, die häufig aus Kohlekraftwerken stammt. Ebenso problematisch sieht Fehrenbach den Ausbau von Ladestationen zu einem flächendeckenden Netz. So habe sich Deutschland zwar zum Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 etwa eine Million Ladepunkte zu schaffen. Tatsächlich werden jedoch derzeit statt der dafür erforderlichen 2000 Ladestationen pro Woche gerade mal 200 fertiggestellt. Aus diesen Gründen hält er Elektrofahrzeuge noch nicht für

marktreif und spricht sich für einen massiven Einstieg in die Wasserstoffwirtschaft aus.

Unterstützung erhält Fehrenbach zumindest, die Infrastruktur betreffend, von Hildegard Müller, der Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA), die ebenfalls die geringe Zahl an Ladestationen bemängelt. Sie plädiert dafür, auch in Zukunft einen technologieoffenen Ansatz bei der Suche nach dem Antrieb der Zukunft zu verfolgen. Ihrer Meinung nach hat der klassische Verbrennungsantrieb noch längst nicht ausgedient und behält auch weiterhin seine Daseinsberechtigung. Allerdings müsse er künftig mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben werden. Gleichzeitig setzt sie sich aber auch für die Elektromobilität ein, und fordert zum Beispiel einen massiven Ausbau der Ladeinfrastruktur. Müller schlägt deshalb „gegenüber der Politik Alarm: Wenn es so weitergeht wie bisher, wird sich die E-Mobilität nicht in der Breite durchsetzen

können.“ Man könne die Menschen nur schlecht dazu bringen, „Elektroautos zu kaufen, wenn sie die nicht überall aufladen können.“

Äußerst bedenklich stimmt auch der Umstand, dass sich die Aufladung von Elektrofahrzeugen an Ladesäulen rasant verteuert. So hebt der Mobilitätsanbieter Plugsurfing die Festpreise für das öffentliche Laden von Elektroautos in Deutschland deutlich an. Besonders hart trifft es das Schnellladenetz Ionity. Hier hat der E-Fahrer über 1 Euro pro kWh zu berappen. Aber auch die meisten anderen Anbieter schrauben deutlich an den Preisen nach oben. Begründet wird dies mit steigenden Kosten.

Also Vorsicht bei dem Gedanken, durch verlockende staatliche Prämien für die Anschaffung von Elektroautos ein betriebskostengünstiges Fahrzeug zu erwerben!

Quellen: www.heise.de und www.elektroauto-news.net

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

KURZ GEMELDET

Neue Fahrerlaubnis verwehrt

Ein Mann dem infolge eines Alkoholdelikts die Fahrerlaubnis entzogen worden war, beantragte nach 26 Jahren eine Neuerteilung, die jedoch von der Behörde abgelehnt wurde. Dagegen klagte er vor dem Verwaltungsgericht (VG) Trier.

Das Gericht forderte von ihm die erneute Ablegung einer Fahrerlaubnisprüfung. Es zweifelte daran, dass der Kläger nach 26 Jahren ohne Fahrpraxis mit einem Pkw sicher am Straßenverkehr teilnehmen kann, obwohl er seit mehreren Jahren mit einem fahrerlaubnisfreien Mofa unterwegs ist. Trotz des bereits bei der Behörde vorgelegten ärztlichen Attests bestand das Gericht aufgrund seines zwischenzeitlichen Alkohol- und Drogenkonsums auch auf die Absolvierung einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU).

Dabei berief es sich auf die Fahrerlaubnisverordnung, die für den Fall einer feststehenden Abhängigkeit von Betäubungsmitteln, psychoaktiv wirkender Arzneimittel oder anderer psychoaktiv wirkender Stoffe in der Vergangenheit ausschließlich die Anordnung einer medizinisch-psychologischen Begutachtung vorsieht.

Nachdem sich der Kläger jedoch weigerte, dieser Aufforderung nachzukommen, bestätigte das Gericht die Entscheidung der Behörde und verwehrte ihm unter den gegebenen Umständen die Zuteilung einer neuen Fahrerlaubnis.

Quelle: VG Trier,
Az. 1 K 2868/19.TR

Unfallauto ohne Warnblinker

Auf der Kreuzung einer Bundesstraße wollte ein Pkw-Fahrer bei Dunkelheit nach links abbiegen und übersah dabei ein entgegenkommendes Fahrzeug. Das Auto des Unfallverursachers blieb mittig und quer zur Fahrbahn liegen. Er verließ sein Fahrzeug, ohne jedoch die Warnblinkanlage einzuschalten. Kurz darauf kollidierte das Klägerfahrzeug mit seinem Pkw.

Der Kläger wurde verletzt, beide Fahrzeuge wurden erheblich beschädigt.

Da das beschädigte Fahrzeug ohne Warnblinker auf der Kreuzung gestanden hatte, wollte der Kläger seinen Schaden aus dem Folgeunfall ersetzt haben. Das Landgericht (LG) Hannover billigte ihm jedoch nur 30 Prozent Haftungsübernahme zu. Dagegen legte dieser erfolgreich Revision beim Oberlandesgericht (OLG) Celle ein. Das OLG billigte ihm die volle Haftungsübernahme zu, obwohl er statt der erlaubten 70 km/h mit 90 km/h unterwegs war. Es wertete die Unterlassung des Einschaltens der Warnblinkanlage höher für das Zustandekommen des zweiten Unfalls als den Verkehrsverstoß der Geschwindigkeitsüberschreitung.

Quellen: LG Hannover,
Az.: 12 O 179/16;
OLG Celle Az. 14 U 37/20

Unfall nach Reifenwechsel. Wer haftet?

Bei einem 830 PS starken getunten Mercedes wurden in einer KFZ-Werkstatt die Sommerreifen montiert. Nach etwa 100 km Fahrleistung auf der Autobahn löste sich das linke Hinterrad, und es entstand dadurch erheblicher Schaden. Der Fahrer machte da-

für die Kfz-Werkstatt verantwortlich. Er wollte seinen Schaden ersetzt haben und klagte vor dem Landgericht (LG) München II.

Die Werkstatt berief sich auf die Pflicht des Fahrers, nach 50km die Radmuttern zu überprüfen und ggf. nachzuziehen. Sie bestritt einen Fehler bei der Montage und wies darauf hin, dass der Kläger durch einen deutlichen Hinweis auf der Rechnung aufgefordert worden sei, nach einer Fahrtstrecke von 50 km die Radmuttern nachzuziehen. Dieser Hinweis sei auch mündlich erfolgt. Außerdem sei der Kläger gefragt worden, ob er noch eine Plakette hinsichtlich des erforderlichen Nachziehens der Schrauben am Armaturenbrett befestigt haben will, was vom Kläger verneint wurde. Bei einem Ablösen des Hinterrades sei zudem das geänderte Fahrverhalten deutlich wahrnehmbar, im Übrigen käme auch ein Eingriff Dritter in Betracht.

Das LG München II war jedoch, gestützt durch gutachterliche Aussagen, überzeugt, dass die Reifen fehlerhaft montiert worden waren. Allerdings verurteilte es den Kläger zu einer Mithaftung von 30 Prozent des entstandenen Schadens. Dieser habe einen Hinweis darauf, dass die Radschrauben nach einer Fahrt von 50 Kilometern nachzuziehen seien, zwar erhalten, jedoch nicht befolgt. So hätte der Unfall jedoch vermieden werden können.

Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig, weil Berufung eingelegt wurde.

Quelle: Landgericht München II,
Urteil vom 09.04.2020,
Az. 10 O 3894/17



BETRIEBLICHES E-FAHRZEUG DAHEIM „BETANKEN“

Wer sein betrieblich genutztes Elektro- oder Hybridfahrzeug an seiner privaten Steckdose auflädt, kann den Fiskus an den Stromkosten und anteilig auch am Grundpreis beteiligen. Diese Aufwendungen zählen dann zu den Betriebskosten.

Der betrieblich veranlasste Anteil der Stromkosten kann mittels eines stationären oder mobilen Stromzählers erfasst und so nachgewiesen werden.

Nach einem Erlass des Finanzministeriums Mecklenburg-Vorpommern ist

es ausreichend, wenn die Aufzeichnungen für einen repräsentativen Zeitraum von drei Monaten vorgelegt werden. Auch eine sachgerechte Schätzung ist zulässig, oder der Stromverbrauch wird mit den lohnsteuerlichen Pauschalen angesetzt.

Hierfür gilt zumindest bis 31.12.2020 Folgendes:

a) Wenn im Betrieb eine zusätzliche Lademöglichkeit besteht, können monatlich für Elektrofahrzeuge 20 Euro, für Hybridfahrzeuge 10 Euro angesetzt werden

b) Bei fehlender betrieblicher Lademöglichkeit dürfen für Elektrofahrzeuge 50 Euro, für Hybridfahrzeuge 25 Euro steuerlich geltend gemacht werden.

Allerdings ist der Vorsteuerabzug aus den Stromkosten nur möglich, wenn der Inhaber des Betriebs, zu dessen Betriebsvermögen diese Fahrzeuge zählen, auch Vertragspartner und Empfänger der Stromrechnung des Stromversorgers ist.

Quelle: Geißler Steuerberatungsgesellschaft mbH, 89364 Rettenbach

ZU SCHNELL? EINSICHT IN MESSDATEN!

In der Vergangenheit wurde Betroffenen bei Geschwindigkeitsübertretungen immer wieder die Einsicht in die Rohdaten der Messgeräte verwehrt. So hat zum Beispiel 2017 das Amtsgericht Hersbruck die Einsicht verwehrt, und auch das daraufhin angerufene Oberlandesgericht Bamberg bestätigte das Urteil des Amtsgerichts, so dass die Angelegenheit vom Temposünder als Verfassungsbeschwerde an das

Bundesverfassungsgericht (BVerfG) weitergereicht wurde. Im November 2020 hat nun das Bundesverfassungsgericht dieser Verfassungsbeschwerde stattgegeben und wertete die verwehrt Einsicht als generelle Vernachlässigung von Grundrechten. Es stellte fest, dass die Einsicht in Rohmessdaten zu gewähren ist, da ansonsten das Recht auf ein faires Verfahren verletzt sei. Damit können Betroffene Informationen

der Bußgeldbehörde, die nicht Teil der Bußgeldakte sind, einsehen und überprüfen. Sofern sich daraus konkrete Anhaltspunkte für ein fehlerhaftes Messergebnis ergeben, sind die Gerichte verpflichtet, ggf. unter Hinzuziehung eines Sachverständigen zu entscheiden, ob ein Verstoß vorliegt.

Quelle:
BVerfG, Az. 2BvR 1616/18

SCHUEUR KASSIERT ERNEUT EINE SCHLAPPE

Am 28. Oktober des vergangenen Jahres hat der Europäische Gerichtshof in Luxemburg entschieden, dass die Lkw-Maut zu hoch berechnet wurde, da auch Kosten für die Verkehrspolizei und teilweise Aufwendungen für den Grundstückserwerb mit in die Kalkulation eingeflossen waren. Aus dem Gerichtsurteil kann auch geschlossen

werden, dass möglicherweise seit dem Jahr 2005 zu Unrecht erhobene Gebühren in Milliardenhöhe an die Spediteure zurückgezahlt werden müssen, da die Auswirkung des Urteils an keine zeitliche Begrenzung gebunden ist. Die als sog. Infrastrukturabgabe bezeichnete Lkw-Maut darf nach geltendem EU-Recht ausschließlich Kos-

ten für Bau, Instandhaltung und Ausbau des Straßennetzes beinhalten.

Verständlich, dass sich redliche Steuerzahler wieder einmal mehr fragen, wie lange kann das so weiter gehen?

Quelle: www.zdf.de, 28.10.2020

WAS SICH 2021 ÄNDERT

Grundrente seit Januar 21

Am 1.1.2021 ist das Gesetz zur Regelung der Grundrente in Kraft getreten. Bezugsberechtigt sind alle, die mindestens 33 Jahre Rentenbeiträge aus Beschäftigung, Kindererziehung oder Pflege aufweisen. Wer einen Anspruch auf Grundrente hat, muss selbst nicht aktiv werden, sondern wird automatisch von der Rentenversicherung informiert. Die Zusatzzahlung beträgt im Durchschnitt 75 Euro und wird etwa ab Jahresmitte ausbezahlt.

Höherer Grundfreibetrag

Wer als Lediger 2021 weniger als 9.744 Euro (bzw. 9.488 Euro bei Zusammenveranlagung) an Einkommen zu versteuern hat, bleibt steuerfrei, es sei denn, dass Kurzarbeitergeld bezogen wurde. Der Spitzensteuersatz von 42 Prozent wird ab einem Einkommen von 57.919 Euro fällig, steigt allerdings voraussichtlich ab einem Einkommen von 274.613 Euro (bzw. bei Zusammenveranlagung 549.225 Euro) auf dann 45 Prozent.

Solidaritätszuschlag fällt

Diese Sondersteuer von bisher 5,5 Prozent auf die Einkommen- oder Körperschaftsteuer fällt weg, wenn Ledige nicht mehr als etwa 73.000 Euro verdienen. Bis zu einem Einkommen von ca. 109.000 Euro wird in der Gleitzone stufenweise die volle Höhe fällig. Bestehen bleibt der Soli auch für Erträge aus Kapitalanlagen, die über den Freibetrag hinausgehen, für Gesellschaften wie die GmbH oder die AG und für die meisten Beschäftigungsverhältnisse mit pauschaler Lohnsteuer.

Pendlerpauschale steigt

Für Fahrten zur Arbeit können für die ersten 20 km wie bisher 0,30 Euro pro Entfernungskilometer angesetzt werden, ab dem 21. Kilo-

meter dann 0,35 Euro. Wer weder Lohn- noch Einkommensteuer bezahlt, kann beim Finanzamt ab dem 21. Kilometer eine sog. Mobilitätsprämie beantragen und muss dann auch eine Steuererklärung abgeben.

Neues Insolvenzrecht

Ab 1.1.2021 gilt das neue Insolvenzrecht. Demnach können überschuldete Betriebe und Verbraucher nach spätestens drei Jahren der Insolvenz entkommen. Die Voraussetzung, dass eine Mindestbefriedigungsquote der Gläubiger erfüllt sein muss, und dass die Verfahrenskosten beglichen sein müssen, wurde gestrichen. Diese kürzere Verfahrensdauer gilt rückwirkend für alle seit dem 1. Oktober 2020 beantragten Verfahren.

Mindestlohn gestiegen

Der Mindestlohn beträgt ab 1.1.2021 in Deutschland nun 9,50 Euro und steigt ab 1. Juli 2021 auf 9,60 Euro. Auszubildende erhalten im ersten Lehrjahr mindestens 550 Euro pro Monat.

Höhere Pflege-Pauschbeträge

Seit Jahresbeginn wurde der Pflege-Pauschalbetrag bei der Pflege

von Personen mit den Pflegegraden 4 und 5 von 924 Euro auf 1.800 Euro erhöht. Die Pflege von Personen mit den Pflegegraden 2 erhalten seither 600 Euro, bei Pflegestufe 3 sind es nun 1.100 Euro. Voraussetzungen sind, dass es sich um häusliche Pflege handelt und der pflegende Steuerpflichtige die Pflege unentgeltlich ausübt.

Behindertenpauschbetrag

Steuerlich absetzbare Pauschbeträge beim Vorliegen eines Behinderungsgrades wurden seit Jahresbeginn verdoppelt. So können bei einem GdB von 20 Prozent beispielsweise 384 Euro, bei einem GdB von 40 Prozent 860 Euro steuerlich geltend gemacht werden, und zwar ohne Nachweis von konkreten Aufwendungen.

Beiträge zu Rürup-Renten

Wer Beiträge zu einer Basisrentenversicherung, auch Rürup-Rente genannt, entrichtet, kann für das Jahr 2021 nun 92 Prozent der Aufwendungen dafür als Sonderausgaben steuerlich geltend machen.

Allerdings nur bis zu einem Betrag von 23.774 Euro (Ledige) bzw. 47.448 Euro (Zusammenveranlagte).

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	24.02. – 26.02.21	220
		Günzburg	25.02. – 27.02.21	220
		Günzburg	22.04. – 24.04.21	220
		Cham	06.05. – 08.05.21	220
		Günzburg	24.06. – 26.06.21	220
		Buchen (Odenwald)	Wegen Corona in Planung ab April	
		Darmstadt	Wegen Corona in Planung ab April	
		Ludwigsburg	Wegen Corona in Planung ab April	
		Regensburg	Wegen Corona in Planung ab April	

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	04.02. – 06.02.21	300
		Günzburg	18.02. – 20.02.21	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

AUTOMATIKREGELUNG UM DREI MONATE VERSCHOBEN

Auf Beschluss des Bundesrats wird die Gültigkeit der neuen Automatikregelung (siehe FaPo 3/20) nun um drei Monate auf 1. April 2021 verschoben.

Begründet wird dies, dass mit der Umsetzung der Verordnung bei Fahrerlaubnisbehörden und Techni-

schen Prüforganisationen ein organisatorischer Mehraufwand verbunden ist, der bis 1. Januar 2021 nicht hätte bewältigt werden können. Vor allem führt die Terminverschiebung zur Verärgerung von denjenigen Fahrschulen, die wegen der ursprünglich zum 1.1.2021 angekündigten Änderung bereits ein Auto-

matikfahrzeug angeschafft haben. Der Interessenverband deutscher Fahrlehrer ist überzeugt, dass Schulungsfahrzeuge mit Schaltgetriebe noch längst nicht der Vergangenheit angehören und rät dringend, vor Anschaffung eines Automatikfahrzeugs dessen Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

GÜLTIGKEIT VON FÜHRERSCHEINEN

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) weist darauf hin, dass für Personen, die ihre Fahrerlaubnis vor dem 01.01.1999 bzw. vor dem 19.01.2013 erworben haben, die bisherigen Regelungen grundsätzlich bestehen bleiben. Ihre Fahrerlaubnis ist auch weiterhin wie im bisherigen Umfang gültig.

Bei einem Umtausch des Führerscheins, werden im neuen Führerschein diejenigen Fahrerlaubnisklassen eingetragen, die den alten entsprechen. Eine ausführliche Übersicht über die Bestimmungen für die Umstellung einer alten Fahrerlaubnis kann der Anlage 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung entnommen werden.

Einige Fahrerlaubnisinhaber müssen sich zukünftig allerdings ärztlichen Wiederholungsuntersuchungen unterziehen (siehe unten).

Für den Fall, dass Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse 3 keine Fahrzeugkombinationen führen wollen, die nach neuem Recht in die Klasse CE fallen, brauchen sie sich keinen ärztlichen Untersuchungen zu unterziehen. Bei einem Umtausch ihrer Fahrerlaubnis erhalten

sie neben den Klassen B und BE auch die Klassen C1 und C1E ohne Befristung.

Die Berechtigung, mit Klasse 3 auch Fahrzeugkombinationen zu führen, die nach neuem Recht zur Klasse CE zählen erlischt mit Vollendung des 50. Lebensjahres. Hierzu zählen vor allem dreiachsige Züge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12.000 kg oder Züge aus einem Zugfahrzeug zwischen 3.500 kg und 7.500 kg zulässiger Gesamtmasse und einem Anhänger.

Wird diese Fahrerlaubnis vor Vollendung des 50. Lebensjahres umgetauscht, so wird auf Antrag zusätzlich zu den Klassen B, BE, C1 und C1E die Klasse CE zugeteilt, beschränkt auf Züge, die bisher in Klasse 3 fielen und befristet bis zur Vollendung des 50. Lebensjahres. Auf dem Führerschein erkennt man dies an der Schlüsselzahl 79 bei der Klasse CE.

Wenn der Inhaber dieser Fahrerlaubnis die Berechtigung nach Vollendung des 50. Lebensjahres weiter behalten will, so muss er einen Antrag auf Verlängerung seiner eingeschränkten Klasse CE stellen. Die Verlängerung erfolgt dann unter

den allgemein geltenden Bedingungen (s. Ärztliche Untersuchungen/Geltungsdauer der Fahrerlaubnis).

Diese Regelung gilt auch für Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse 2. Ihre Berechtigung zum Führen von Fahrzeugen, die in die neuen Klassen C und CE fallen, endet ebenfalls mit Vollendung des 50. Lebensjahres. Wer die Berechtigung weiterhin behalten will, muss einen Antrag auf Umtausch seines alten Führerscheins bzw. einen Antrag auf Verlängerung seiner Fahrerlaubnis der Klassen C und CE stellen. (s. Ärztliche Untersuchungen/Geltungsdauer der Fahrerlaubnis).

Quelle: www.bmvi.de

Seminare!

Direkt buchen auf
fahrlehrerweiterbildung.de
oder telefonisch unter
08221-31905



DIESEL ALS LUFTREINIGER?

Der Dieselmotor, einst gepriesen als sparsamer Verbrenner, wurde besonders im letzten Jahr als Umweltschädiger verteufelt. Absatzmärkte brachen ein, Gebrauchtwagenpreise für sie rutschten rasant in den Keller.

Neue Dieselmotoren sind jedoch um ein Vielfaches besser als ihr Ruf und auch besser als viele Benzinern, wenn es um den Ausstoß von Feinstaub geht. Insbesondere der Zweiliter-Dieselmotor im neuen Passat TDI und demnächst auch im Golf 8 brillieren durch wesentlich

geringere Emissionswerte auf breiter Front.

Vor allem auf kurzen Strecken, bei denen man mit kaltem Motor unterwegs ist, reinigen die modernen Filtersysteme sehr schmutzige Umgebungsluft effektiv von Feinstaub, und das nicht nur in Fahrzeugen von VW.

Dass der Auspuff aber Luft abläßt, die noch sauberer ist, als die Luft, die eingesaugt wurde, ist nahezu unglaublich, wurde aber von Spe-

zialisten einer unabhängigen Firma in England geprüft und bestätigt.

Wenn die Luft allerdings feinstaubarm und der Motor warm ist, dann kehrt sich das Verhältnis bezüglich des Feinstaubes allerdings wieder um.

Dennoch darf diese technische Erungenschaft als ein gewichtiges Argument betrachtet werden, auch weiterhin am Dieselantrieb festzuhalten.

Quelle: www.zeit.de

ELEKTROAUTOS MIT ANHÄNGER?

Nur vergleichsweise wenige Modelle eignen sich als Zugmaschine für Anhänger, Pferdeanhänger oder gar für Wohnwagen.

Dies liegt daran, dass die Fahrzeuge ein ausreichendes Eigengewicht haben müssen. Außerdem ist oft die hintere Trägerstruktur nicht da-

für geeignet, da der Akku viel Platz beansprucht. Das größte Problem ergibt sich jedoch für die Reichweite von E-Fahrzeugen mit Anhänger. Wer bereits einen Verbrenner mit Anhänger gefahren ist, der weiß, dass der Verbrauch beim Fahren entsprechend ansteigt. Gleiches gilt natürlich auch beim E-Auto, bei

dem Anhänger die Reichweite um bis zu 70 Prozent senken können.

Wer also mit dem Gedanken spielt, sich für Elektroantrieb zu entscheiden, sollte dieses Problem unbedingt mitbedenken.

Quelle: www.autozeitung.de

PROBEFAHRT GEMACHT, AUTO WEG

Ein Autohaus händigte einem Kaufinteressenten einen Pkw im Wert von knapp 53.000 Euro für die Dauer einer Stunde zur unbegleiteten Probefahrt aus. Dazu legte der Interessent einen (professionell gefälschten) italienischen Personalausweis, die Meldebescheinigung in einer deutschen Stadt sowie seinen italienischen Führerschein vor. Im Gegenzug wurden ihm auf der Grundlage eines Fahrzeug-Benutzungsvertrages der Schlüssel, das Fahrzeug mit rotem Kennzeichen, das Fahrtenbuch mit Fahrzeugscheinheft und eine Kopie der Zu-

lassungsbescheinigung Teil I ausgehändigt. Der Interessent kehrte mit dem Auto jedoch nie mehr zurück.

Wenig später erwarb ein Interessent dieses Fahrzeug über ein Internetportal, auf dem dies als Privatverkauf angeboten worden war. Die Zulassungsstelle erkannte diesen Pkw jedoch als gestohlen, worauf das Autohaus von dem Erwerber die Herausgabe des Fahrzeugs forderte und nach dessen Weigerung vor dem zuständigen Landgericht erfolglos klagte. Das Oberlandesgericht hat dieses Urteil jedoch revidiert, worauf der Beklagte vor dem

Bundesgerichtshof (BGH) erfolgreich war.

Der BGH entschied, dass ein Fahrzeug, das einem vermeintlichen Kaufinteressenten für eine unbegleitete Probefahrt überlassen und von diesem nicht zurückgegeben wurde, von einem Dritten in gutem Glauben erworben werden kann. Somit konnte der Besitzer das ursprünglich gestohlene, von ihm im Internet „rechtmäßig“ erworbene Fahrzeug behalten.

Quelle: BGH, Az. VZR 8/19

Heiker Michael

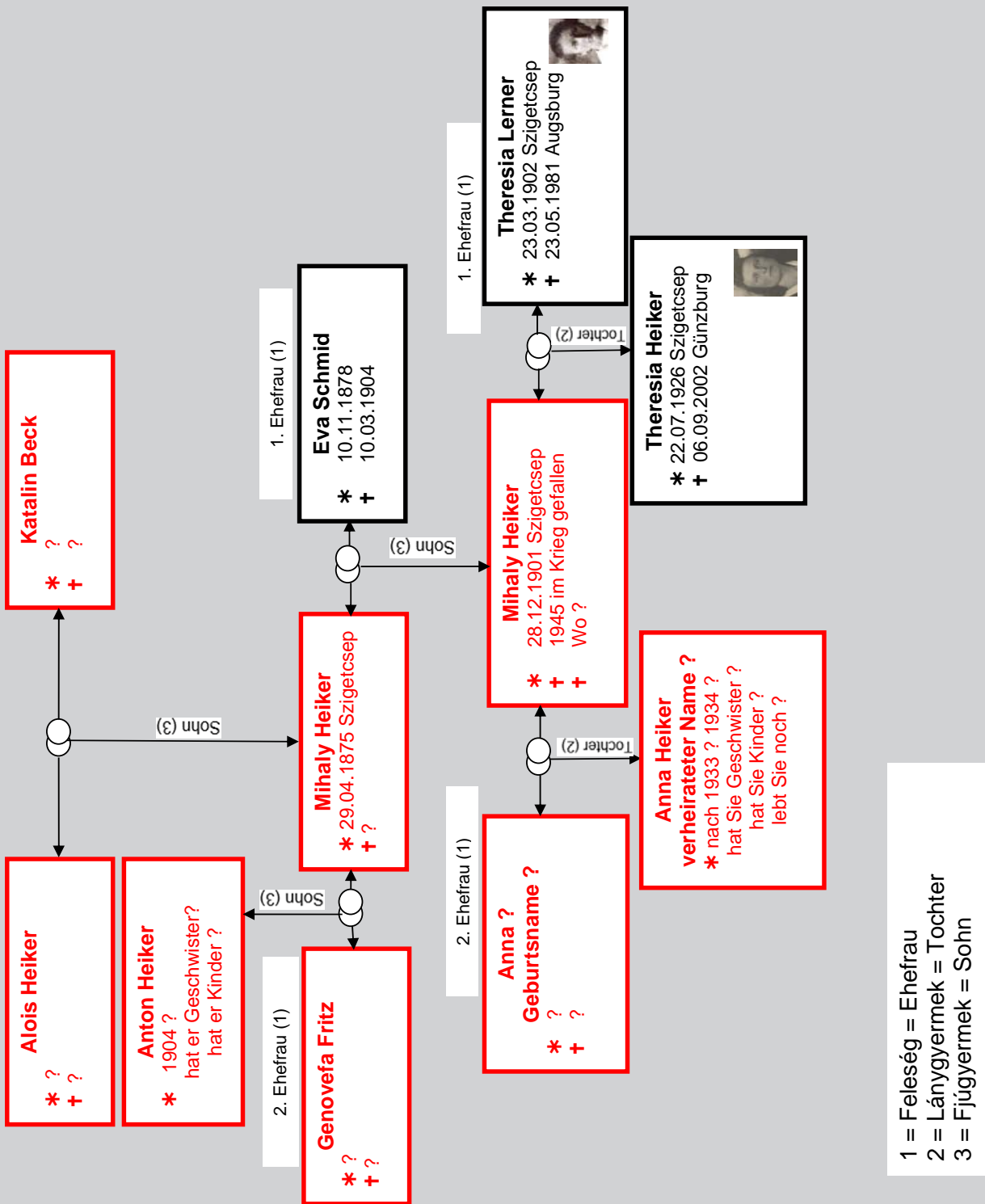
Liebe Leserin, liebe Leser,

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