



# FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 02/2024

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.



Foto von van Aleksia auf Unsplash

## GEPLANTE FAHRSCHÜLER- AUSBILDUNG: RÜCKSCHRITT STATT FORTSCHRITT?

SEITE 3

### LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

Bezahlbarer Autoführerschein:  
Enttäuschende Bundestagsdebatte

EU-Parlament stimmt über  
Führerscheinnovelle ab

Seite 15

Seite 8



## INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

### Seite 3

Geplante Fahrschülerausbildung:  
Rückschritt statt Fortschritt?

### Seite 7

Ist Ausbremsen strafbar?

### Seite 8

EU-Parlament stimmt über Führerscheinnovelle ab  
Punktehandel im Web: eine Grauzone

### Seite 9

SRK-Seminarangebot

### Seite 10

Alter Verbrenner oder neues E-Auto?  
Wer haftet für Schäden durch Schlaglöcher?

### Seite 11

Trotz Unfallflucht versichert?  
Biker verhindert Unfall und stürzt dabei  
Zu spät gekommen: gekündigt

### Seite 13

Sind Privatverkäufe im Internet steuerfrei?  
Besteuerung von Corona-Finanzhilfen

### Seite 14

Fahrlehrer gesucht in Stuttgart und Haiger

### Seite 15

Bezahlbarer Autoführerschein: Debatte im Bundestag enttäuschend  
Müllfahrzeug kontra Pkw

## IMPRESSUM

Die "Fahrlehrerpost" wird von Seminare Robert Klein digital erstellt und digital über die Internetseite [fahrlehrerweiterbildung.de](http://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](mailto:info@fahrlehrerweiterbildung.de)  
Internet: [www.fahrlehrerweiterbildung.de](http://www.fahrlehrerweiterbildung.de)  
Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 18 Abs. 2  
MStV: 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: Oktober 2022

## SPRUCH DES MONATS

*"Liebe/r Fahrschüler\*innen, ihr Führer\*innenschein liegt abholbereit beim Landrät\*insamt. Bitte bringen Sie auch ihr augenärzt\*innenliches Attest mit."*

Arist Thormeyer



# GEPLANTE FAHRSCHÜLER- AUSBILDUNG: RÜCKSCHRITT STATT FORTSCHRITT?

## FAHRLEHRER FAVORISIEREN PRÄSENZ-THEORIEUNTERRICHT

Bereits seit etlichen Jahren befasst sich der *Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)* umfassend mit einzelnen Inhalten zur Neugestaltung der Fahrschulerausbildung, die in OFSA II der BAST nachgelesen werden können. Nach wie vor stufen wir die geplanten Änderungen als äußerst kritisch ein.

Hier einige unserer Kritikpunkte:

### 1. E-Learning

Diese geplante Einführung stößt bei den allermeisten Betroffenen auf vehemente Ablehnung, wenn es um den Erwerb der Fahrerlaubnis geht. So zeigt eine seit vielen Monaten laufende Umfrage des *IDF* bei Fahrlehrkräften und Fahrerlaubnisbewerbern, dass jeweils über 90 Prozent der Befragten den Theorieunterricht in Präsenzform favorisieren.

Dies ist für den *IDF* uneingeschränkt nachvollziehbar, da sich die bisherige Praxis, Präsenzkurse anzubieten und durchzuführen, ohne jede Einschränkung bewährt hat.

Die Aufnahme von E-Learning-Bausteinen in die bestehende Fahrschulerausbildung sollte zumindest nur als unverbindliches Angebot erfolgen, im Sinne einer zusätzlichen Informationsquelle, um sich damit neben Büchern und Präsenzunterricht auf die Theorieprüfung vorzubereiten.

In dieser Vermittlungsform sieht der *IDF* eine ernste Gefahr für die Entwicklung der Verkehrssicherheit: Soziales Verhalten - auch soziales Verkehrsverhalten - entsteht in erster Linie durch persönliche Kontakte zwischen Fahrlehrern und Fahrschülern und **nicht**

durch Lernprozesse am PC oder mit dem Smartphone. Eine Reihe von wissenschaftlichen Befunden belegt, dass vor allem dem Lehrenden für den Erwerb von Einstellungen und Haltungen eine zentrale Bedeutung zukommt. Digitale Medien haben hierbei lediglich eine **untergeordnete Unterstützungsfunktion**. Diese Ergebnisse können in Veröffentlichungen von renommierten Experten wie zum Beispiel Professor *Dr. Manfred Spitzer*, Leiter der Psychiatrischen Universitätsklinik Ulm, oder Professor *Dr. Klaus Zierer*, Ordinarius für Schulpädagogik an der Universität Augsburg, nachgelesen werden.

*Spitzer* warnt schon seit Jahren vor dem Digitalisierungswahn und schreibt in seiner Publikation „*Die Smartphone Epidemie*“: „Digitale Medien und insbesondere das Smartphone schaden der Gesundheit und der Bildung junger Menschen und behindern die Entwicklung von Willensbildung und Empathiefähigkeit...“.

Gerade die Empathiefähigkeit ist eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung von verkehrssicherem Verhalten, das darauf gründet, dass sich Verkehrsteilnehmer in die Situation anderer Verkehrsteilnehmer einfühlen können. Zudem bemängelt *Spitzer*, dass digitales Lernen „... ohne jeden wissenschaftlichen Hintergrund - d.h. ohne dass es Daten gäbe die das Vorgehen empirisch begründen und damit rechtfertigen könnten - propagiert“ wird. Es existieren also bislang noch keine wissenschaftlich fundierten Belege, wie sich Online-Unterricht auf den Theorieunterricht auswirkt. Professor *Dr. Zierer* kritisiert in einem

Interview (2023) die Ankündigung der CSU, bis zum Jahr 2028 allen Schülern an bayerischen Schulen ein Laptop zur Verfügung zu stellen, aufs Schärfste. Er weist darauf hin, dass es für diese Maßnahme noch keinen „Wirkungsnachweis“ für einen Stopp des sinkenden Bildungsniveaus gebe und warnt ebenfalls vor einem Digitalisierungswahn. Die fatalen Auswirkungen belegt er mit Studien zur Bildungsforschung. So sind beispielsweise gedruckte Bücher didaktisch wertvoller als digitale Materialien, die auch den Wortschatz hemmen. Außerdem werden gedruckte Informationen aus Büchern intensiver und umfassender aufgenommen. Schriftliche Übungen und Lesen von Gedrucktem sind laut wissenschaftlicher Studien auch effektiver als digitale. Professor *Zierer* kann daher nicht nachvollziehen, dass in Bayern nicht wie beispielsweise in Frankreich, den Niederlanden oder Schweden, in Bezug auf digitales Lernen ein wissenschaftlich begründbares Umdenken stattfindet. So werden in Australien seit 2016 die für 2,4 Milliarden Australische Dollar angeschafften Laptops wieder eingesammelt.

Professor *Babiloni* von der Universität Rom konnte in seiner Studie „*Das lernende Gehirn: Präsenzunterricht vs. Fernunterricht in der Fahrschule*“ nachweisen, dass die Aufmerksamkeit im Online-Unterricht anfänglich zwar gleich hoch ist wie im Präsenzunterricht, dass sie jedoch nach 20 Minuten gegenüber dem Präsenzunterricht deutlich nachlässt. Außerdem war auch die Fehlerquote bei der Beantwortung von Fragen zu gelernten Inhalten beim Online-Unterricht deutlich höher.

Zu bedenken ist auch die Tatsache, dass die Intelligenz von Menschen seit der Jahrtausendwende nicht mehr wie bisher zunimmt, sondern sogar rückläufig ist, wenn sie in Ländern wohnen, in denen die Digitalisierung massiv vorangetrieben wird.

Dieser sogenannte *Anti-Flynn-Effekt* wurde 2017 bestätigt. Wissenschaftler gehen davon aus, dass dafür sowohl die Qualität der Schulen als auch der **Medienkonsum** verantwortlich sein dürfte.

Schon aufgrund dieser pädagogisch-psychologischen Erkenntnisse sieht es der IDF als zwingend erforderlich, dass die Fahrschulerausbildung auch zukünftig am Präsenzunterricht für Theorie festhält.

## 2. Selbstständiges Theorielernen

Auch das vorgesehene selbstständige Theorielernen muss grundsätzlich in Frage gestellt werden. Diese Forderung zur neuen Fahrschulerausbildung geht nach erfahrungsbasierter Meinung des *IDF* völlig an der Realität vorbei. Theorieunterricht ist in keiner Weise vergleichbar mit Unterrichtsformen, die mit feststehenden Lerngruppen arbeiten können, wie zum Beispiel in der Schule. Im Bereich des theoretischen Fahrschulunterrichts ist dies organisatorisch weder machbar noch von den Fahrerlaubnisbewerbern gewünscht. Dies würde eine weitere Bürokratisierungswelle im Rahmen des Erwerbs einer Fahrerlaubnis nach sich ziehen, was den Erwerb des Führerscheins eher noch verteuern dürfte. Und was dann, wenn Fahrschüler ihre „Hausaufgaben“ überhaupt nicht oder nur unvollständig erledigt haben? Wer überprüft dies? Mit welchen Instrumenten soll dies erfolgen? Und welche Konsequenzen soll dies dann haben?

Eigenständiges Lernen außerhalb der Fahrschule findet aktuell zwar individuell bevorzugt vor der Prüfung auf informeller Ebene statt, kann jedoch im Rahmen des Theorieunterrichts nicht „verordnet“ werden. Denn ein Selbststudium eines Fahrschullehrbu-

ches ist für etliche Bewerber nicht nur eine ambitionierte Herausforderung, sondern schießt weit über machbare Ziele hinaus und lässt wichtige Schlüsselfragen unbeantwortet. Wie wird beispielsweise mit Fahrerlaubnisbewerbern verfahren, die keine oder nur sehr geringe Deutschkenntnisse besitzen...?

Auch der Hinweis auf pädagogische Studien, wonach der Lerneffekt von Hausaufgaben gegen Null tendiert, sei an dieser Stelle erlaubt. Kein Rückschritt statt Fortschritt!

## 3. Lernstandskontrollen

Bei den Fahrerlaubnisbewerbern handelt es sich in den allermeisten Fällen um erwachsene Bürger oder um Personen, die kurz vor Erreichen des 18. Lebensjahres stehen. Daher kann auch erwartet werden, dass Fahrschüler ihre Ausbildung aus Eigeninitiative angehen und auch erfolgreich absolvieren.

Fahrschulen können und dürfen sich nicht in die Pflicht nehmen lassen, ihre Kunden dadurch zu motivieren, dass sie fortlaufend überprüfen, ob sich diese die für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung relevanten Inhalte jeweils zu einem bestimmten Zeitpunkt angeeignet haben, indem sie deren Lernstand lückenlos dokumentieren. Dies käme einer krassen Bevormundung primär erwachsener Personen gleich und würde eine Fülle von Problemen aufwerfen, wie zu verfahren ist, wenn beispielsweise mangelnde Sprachkenntnisse vorliegen oder individuelle Lernstrategien praktiziert werden.

Außerdem würde sich die Fahrerlaubnisausbildung krass von anderen Qualifikationsmaßnahmen unterscheiden, da beispielsweise zur Erlangung eines Studienabschlusses, einer Privatpilotenlizenz oder des Jagdscheins keinerlei **vergleichbare** Maßnahmen eingefordert werden. Fahrschulen vermitteln ihren Kunden weder eine Berufsausbildung noch eine Weiterbildungsmaßnahme in einem erlernten Beruf, sondern ausschließlich die

staatlich geforderte Legitimation, um mit motorisierten Fahrzeugen am Straßenverkehr teilnehmen zu dürfen.

Schon allein deshalb erübrigt sich im Bereich des Theorieunterrichts eine permanente individuelle Lernstandsüberwachung durch die Fahrschulen. Auch hier sei der Hinweis erlaubt, dass Politik und Betroffene dringender denn je auf einen generellen Abbau von staatlichen Reglementierungen und Bürokratie pochen. Die für eine Neufassung der Fahrschulerausbildung geplante Maßnahme einer Lernstandskontrolle würde infolge der kontinuierlichen Dokumentationspflicht einen höheren organisatorischen Aufwand mit sich bringen, was den Führerschein sicherlich weiter verteuern dürfte.

Zur Klarstellung: Bei der fahrpraktischen Ausbildung ist selbstverständlich die aktuelle Dokumentationspflicht uneingeschränkt beizubehalten.

## 4. Einsatz von Fahrsimulatoren

Auch wenn sich Verkehrsverlage die gesetzliche Verordnung dieses geplanten Vorhabens noch so sehr wünschen, so muss nach Auffassung des *IDF* der Einsatz von Fahrsimulatoren zum Erwerb der Fahrerlaubnis einzig und allein der Fahrschule überlassen bleiben, zumal bisher bundesweit nur vergleichsweise wenige Fahrschulen damit arbeiten. Dies dürfte auch am Kostenfaktor liegen, der pro Gerät bei mindestens 20.000 Euro liegt. Hinzu kommen noch Aufwendungen für das Betreuungspersonal.

Dennoch wird immer wieder damit illegal geworben, dass die Nutzung eines Fahrsimulators den Führerscheinwerb verbilligt, obwohl die Wettbewerbszentrale darauf hinweist, dass Fahrschulunternehmer bei ihrer Werbung für den Einsatz von Fahrsimulatoren nicht den Eindruck erwecken dürfen, dass sich die Möglichkeit, in der Fahrschule auf einem solchen Gerät zu üben, positiv auf die erforderlichen Kosten einer Führerscheinausbildung auswirkt.



Kostensenkungen durch den Einsatz eines Simulators konnten bisher wissenschaftlich noch nicht nachgewiesen werden.

Wie bereits in der **Fahrlehrerpost Ausgabe 04.2021** berichtet, hat sich die Rechtsprechung schon mehrfach mit dem Thema beschäftigt. So hat das Landgericht Nürnberg-Fürth (LG Nürnberg-Fürth, Urteil vom 01.02.2007 – 1 HK O 7432/16) einer Fahrschule die Bewerbung eines Fahrtrainers unter Hinweis auf die Einsparung bei den Ausbildungskosten untersagt. Auf diese Entscheidung weist die Wettbewerbszentrale bereits seit dem Kalenderjahr 2007 hin und hat in aktuellen Mitteilungen am 02.06.2015, 13.04.2016, 30.03.2017 und 17.01.2018 ihre Warnung vor derartigen Aussagen wiederholt. Auch in den Fachpublikationen *Fahrschule* und *Fahrschulprofi* hat die Wettbewerbszentrale auf die Unzulässigkeit von irreführenden Werbeaussagen im Zusammenhang mit der Bewerbung von Simulatorstunden hingewiesen.

Das Landgericht (LG) Gera hat ebenfalls eine Werbung mit einer Ersparnis durch den Einsatz eines Simulators als irreführend untersagt (LG Gera, Urteil vom 20.02.2017 – 112 HK O 57/16). Dieser Auffassung hat sich das Landgericht Bielefeld (LG Bielefeld, Urteil vom 09.05.2017 – 15 O 110/16) angeschlossen. Ebenso hat das Landgericht Berlin (LG Berlin, Beschluss vom 11.03.2004 – 102 O 82/14) den Hinweis darauf, dass eine Simulatorstunde die praktische Fahrstunde ersetzen kann, als unzulässig angesehen. Und das zu Recht: Die tatsächliche Beherrschung eines Fahrzeugs im Straßenverkehr stellt völlig andere Anforderungen an den Fahrschüler als die Tätigkeit am Simulator. Das Gerät kann daher zwar als zusätzliche Übungsmaßnahme eingesetzt werden und kann insgesamt auch zu einer Verbesserung der Fähigkeiten des Fahrschülers führen, die Nutzung darf jedoch nicht eins zu eins mit einer realen Fahrstunde gleichgesetzt werden, mit dem Versprechen, dass jede Stunde am Simulator eine Fahrstunde einsparen würde. Folglich

darf der Einsatz von Fahrtrainern während der Fahrerlaubnisausbildung auch zukünftig keinesfalls als reguläre Fahrstunde anerkannt werden. Der wissenschaftliche Nachweis über die Auswirkungen des Trainereinsatzes auf die praktische Fahrausbildung muss als Entscheidungskriterium erst noch erbracht werden.

### **5. Prognostizierte Verbesserungen durch die Reform**

Mit der Neufassung der Fahrerschülerausbildungsordnung wird eine Reihe von positiven Auswirkungen verknüpft, von denen der IDF einige davon kritisch analysiert hat:

#### **Senkung der Nichtbestehensquote**

Die seit Jahren steigende Nichtbestehensquote kann keinesfalls auf mangelnde Ausbildungsqualität in den Fahrschulen zurückgeführt werden und bedingt daher auch keine Novellierung der Fahrerschülerausbildung.

Die Misere im Bereich der fahrpraktischen Prüfung sehen wir im drastisch zunehmenden Verkehrsaufkommen und in der steigenden Dauer der Prüfungszeit. Dass dennoch viele Fahrerlaubnisbewerber diese gestiegenen Anforderungen meistern, darf mit Recht der hohen Ausbildungsqualität der Fahrschulen zugeschrieben werden.

Was die Theorieprüfung anbelangt, so wies die Anzahl der nichtbestanden Fahrerlaubnisprüfungen über mehrere Jahrzehnte lediglich eine sehr geringe Schwankungsbreite auf. Auffällig ist, dass deren kontinuierlicher Anstieg exakt mit der Aufnahme von Videosequenzen in die theoretische Prüfung zum 1.4.2014 begonnen hat und bis dato weiter anhält. Dieser Zusammenhang ist in allen 16 Bundesländern deutlich erkennbar.

Bei näherer Betrachtung erscheint uns die Abbildung des realen Verkehrsgeschehens durch Videoclips in mehrfacher Hinsicht ausgesprochen problematisch. Diese kurzen Filmausschnitte werden dem Fahrerlaubnisbewerber in der Prüfung auf einem

elektronischen Gerät präsentiert, dessen Display gerade einmal 22x13,5 Zentimeter misst. Der Bildausschnitt ist folglich deutlich eingeschränkter als in der Realität und ist somit in keiner Weise mit dem realen Sichtfeld des Fahrzeuglenkers vergleichbar.

Videsequenzen bilden zwar Alltagssituationen des Verkehrsgeschehens ab, aber die daraus abgeleiteten Fragestellungen sind unseres Erachtens häufig mehr als irreführend (dies trifft übrigens auch für Fragen anderer Darbietungsformen zu).

Bei realen Fahrten nimmt der Fahrer kontinuierlich relevante Kontextinformationen des Umfelds wahr, die ihm eine umfassende Einschätzung des sich entwickelnden Verkehrsgeschehens ermöglichen, wodurch sein Wahrnehmungsfeld entsprechend fokussiert wird. Diese Zielgerichtetheit entfällt bei den Videoclips komplett. Die aufgezeigte Diskrepanz zwischen computeranimierten Szenen und aktuell stattfindenden Verkehrssituationen dürfte mit Sicherheit auch den Entwicklern des Theoriefragenpools bewusst sein. Aus welchem Grund hätten sie ansonsten dem Fahrerlaubnisbewerber die Möglichkeit eingeräumt, in der Prüfungssituation jede Sequenz bis zu fünfmal anzuschauen, um dann die Fragestellung zu bearbeiten. In der Realität bietet sich dem Verkehrsteilnehmer jede Situation lediglich ein einziges Mal! Und gerade diese Kluft zwischen Realität und medialer Präsentation kann unseres Erachtens auch nicht durch wiederholte Betrachtungen einer Videosequenz aufgewogen werden.

Infolge fehlender Kontextinformationen und der flash-artigen Präsentation von kurzen Filmausschnitten wird der Fahrerlaubnisbewerber häufig mit der Interpretation der dargebotenen Verkehrssituation überfordert und muss zur Entscheidungsfindung aus einem breiten Spektrum von Informationen genau diejenigen herausfiltern, die ihn zur „**erwarteten**“ Antwort befähigen sollen. Für den Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) resultiert daraus die Frage, ob es überhaupt le-

gitim ist, dem Fahrerlaubnisbewerber im Rahmen seiner Theorieprüfung eine überdimensional ausgeprägte Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit und eine über das durchschnittliche Maß hinausreichende Wahrnehmungs- und Kombinationsfähigkeit abzuverlangen. Fähigkeiten dieser Art, die entscheidend für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr sind, werden zwangsläufig in der praktischen Prüfung unter realen Bedingungen und zwar in einem vertretbaren Maß nachgewiesen. Zudem muss darauf hingewiesen werden, dass die Bestehensquote auch vom Bildungsstand der Bewerber beeinflusst wird. Das Lern- und Leistungsvermögen von Fahrerlaubnisbewerbern hat infolge von unterschiedlichen Ursachen zunehmend abgenommen. Auch der Umgang mit Leistungsanforderungen und die damit zum Teil verbundene Entwicklung von Prüfungsangst spielen eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Im Gegenzug dazu wurde jedoch das Anspruchsniveau an diese Gruppe laufend gesteigert und der Umfang des Theoriefragenpools dauernd erweitert. Bei genauer Analyse von Theoriefragen müssen wir feststellen, dass etliche davon irreführend sind, und dass darüber hinaus auch nicht nachvollziehbare Antworten als richtige Lösungen angegeben sind.

Schließlich sehen wir die Prüfungsergebnisse auch dadurch verfälscht, dass bei Videosequenzen die Fragestellung zusammen mit den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten erst im Anschluss an die gezeigten Szenen erfolgt. Sobald ein Kandidat die Frage(n) abrufen, hat er keinen Zugriff mehr auf die computeranimierte Sequenz. Dazu ein Hinweis aus der Wissenschaft: Die wahrnehmungspsychologische Theorie der „Change Blindness“ geht davon aus, dass jemand, der zunächst einmal nicht weiß wonach er suchen soll, kaum Chancen hat, das „Gewünschte“ zu entdecken. Und seine Erinnerung liefert ihm nur ein sehr persönlich gefärbtes Abbild der gezeigten Szene. Daraus

resultiert für den *IDF* die Forderung, sämtliche Videosequenzen und nicht eindeutig zu beantwortende Aufgaben aus dem Pool der Theoriefragen zu entfernen, gerne zunächst einmal testweise für den Zeitraum von einem Jahr, um so zu prüfen, inwieweit sich diese computeranimierten Szenen auf die Nichtbestehensquote auswirken. Andere Staaten, wie zum Beispiel Österreich, verzichten nach unseren Informationen bereits heute bewusst auf den Einsatz von Videoclips bei Prüfungsfragen.

Hilfreich für eine Steigerung der Bestehensquote wäre ebenso eine Mitteilung der jeweiligen Nummer der amtlichen Prüfungsfrage, die vom Fahrerlaubnisbewerber falsch beantwortet wurde.

### **Verringerung der Zahl der Unfalltoten**

Die Zahl der Unfalltoten im Alter von 18 bis 24 Jahren ist erfreulicher Weise stark rückläufig. Nach einer Statistik des Fachverlags der deutschen Verkehrswacht lag sie im Jahr 1991 noch bei 2.749 Toten, im Jahr 2020 schrumpfte sie um 88 Prozent auf 326 Tote.

Mit einer weiteren Optimierung von Ausbildungsinhalten kann diese Anzahl ebenso wenig auf null reduziert werden wie durch sämtliche andere Maßnahmen.

### **Zeitgemäße optimierte Gestaltung von Lernprozessen**

Was diese prognostizierte Verbesserung durch die neue Fahrerschülerausbildung angeht, verweisen wir auf unsere Ausführungen unter Punkt 1 (E-Learning).

### **6. Empfehlungen des IDF**

Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer spricht sich klar für die grundsätzliche Beibehaltung der bisherigen sich bestens bewährten Fahrerschülerausbildung aus.

Die Inhalte der bisher gültigen Fahrerschülerausbildungsordnung dürfen keinesfalls anwachsen, sondern sind auf

das in der realen Ausbildung durchführbare Quantum zu reduzieren und sollten sich hauptsächlich an der StVO orientieren.

Bereits im Verkehrsblatt 1220 von 1998 wird festgestellt, dass sich der Verordnungsgeber bewusst war, dass der Ausbildungsstoff in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht vollständig vermittelt werden kann. Deshalb hätte er entweder den Stoff für den theoretischen und praktischen Unterricht auf das Wesentliche verringern oder für einen ausreichenden Zeitrahmen sorgen müssen. Nachdem bei einer Neufassung der Zeitrahmen aus Kostengründen und Gründen einer vom Staat angestrebten Abschaffung von Überreglementierungen nicht in Frage kommt, bleibt nur noch die Reduktion von Inhalten.

Sollten Änderungen vorgenommen werden, so erwartet sich der IDF in jedem Fall einen Modellversuch zu den Neuerungen über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren, der in einem der 16 Bundesländer durchzuführen und durch unabhängige Experten entsprechend zu evaluieren ist. Dabei ist ein klares Augenmerk auf die zu bestellenden Gutachter zu richten, dass diese nicht wie in der Vergangenheit offensichtlich erfolgt, Ergebnisse präsentieren, die zu Lasten objektiver Aussagen diverse wirtschaftliche Interessen widerspiegeln.

Weiterhin sind notwendige Änderungen der FahrerschAusbO ausführlich zu begründen. Es muss ersichtlich sein, welche konkreten Anlässe jeweils zu diesen Änderungen führen, und es sind die Instrumente und Methoden darzulegen, mit denen Daten für diese Defizite erhoben wurden. Schließlich ist im Vorfeld zu definieren, welche Ziele durch die einzelnen Änderungen erreicht werden müssen und mit welchen statistischen Erhebungsinstrumenten die erforderliche Datengewinnung zu erfolgen hat.

Letztendlich muss festgelegt werden, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, wenn die gesetzten Ziele der Neuerun-



gen der FahrSchAusbO verfehlt werden. Zusätzliche Reglementierungen werden mit Sicherheit den eh schon gravierenden Nachwuchsmangel an Fahrlehrkräften weiter befeuern. Voraussetzung für steigendes Interesse an dieser Tätigkeit ist in erster Linie eine

fahrschüler- und fahrlehrerfreundliche Ausbildungsordnung, die - um Rechtsstreitigkeiten vorzubeugen - bei den Betroffenen auf entsprechende Akzeptanz stoßen muss. Schon der französische Staatstheoretiker der Aufklärung, Charles de Secondat, Ba-

ron de Montesquieu, erhob die Forderung: „Wenn es nicht notwendig ist, ein Gesetz zu erlassen, dann ist es notwendig kein Gesetz zu erlassen.“ Dasselbe gilt auch für geplante Änderungen von Gesetzen, Verordnungen und Vorschriften.

## IST AUSBREMSEN STRAFBAR?

Wer kennt das nicht, im Straßenverkehr kann immer wieder beobachtet werden, dass ein Fahrzeug von einem Vorfahrenden zu erzieherischen Zwecken ausgebremst wird. Derartige Fahrmanöver können durchaus strafbar sein. Laut Strafgesetzbuch (StGB) droht dafür eine Geldstrafe und eine Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren. Bestraft werden kann derjenige, der jemanden rechtswidrig mit Gewalt oder durch Drohung mit einem empfindlichen Übel zu einer Handlung, Duldung oder Unterlassung nötigt. Wer sein Fahrzeug

im Straßenverkehr als Hindernis für andere Verkehrsteilnehmer benutzt, wendet in jedem Fall Gewalt an, so der Bundesgerichtshof (BGH).

Das Oberlandesgericht (OLG) Stuttgart stellte fest, dass der Verkehrsteilnehmer durch sein Fahrmanöver das „Opfer“ außerdem zu einem bestimmten Verhalten zwingen muss, wie etwa zu einer Vollbremsung oder einer krassen Geschwindigkeitsreduzierung. Entsprechend einem Urteil des Bayerischen Obersten Landesgerichts liegt jedoch keine Nötigung vor,

wenn das „Opfer“ die Möglichkeit hat, der Situation durch ein Ausweichen oder Überholen zu entkommen.

In jedem Fall ist es ratsam, auf derartige erzieherische Maßnahmen zu verzichten. Dies schützt nicht nur vor Strafe, sondern auch vor eventuell dadurch provozierten Unfällen und schont die Nerven.

Quellen:

Bayerisches Oberstes Landesgericht, Az. 1 St RR 57/2001; BGH, Az. 4 StR 725/94; OLG Stuttgart, Az. 3 Ss 76/95

ANZEIGE

**DOMUS JURIS**  
RECHTSANWÄLTE JASER & KOLL.



**DIETRICH JASER**

Spezialist für Fahrlehrerrecht • Fachanwalt für Arbeitsrecht • Strafverteidiger  
**Tätigkeitsschwerpunkte: Fahrlehrerrecht • Arbeitsrecht • Strafrecht •**  
**Deutschlands Spezialkanzlei für Fahrlehrerrecht**

**Ärger mit Behörden? Probleme mit Fahrlehrerlaubnis?  
Schleppende Bearbeitung? Androhung Widerruf? MPU?  
... wir helfen, professionell und schnell!**

**Telefon: 08221 - 24680**

Kanzlei Günzburg • Frauengäßchen 1 • 89312 Günzburg • Fax: 08221-24682 • [www.fahrlehrerrecht.com](http://www.fahrlehrerrecht.com)

# EU-PARLAMENT STIMMT ÜBER FÜHRERSCHEINNOVELLE AB

## WEITERE VERPFLICHTENDE GESUNDHEITSCHECKS ERST EINMAL VOM TISCH

Am 28. Februar 2024 diskutierten die Abgeordneten des Europaparlaments die Führerscheinnovelle. Hier einige Ergebnisse:

Weitere verpflichtende Gesundheitschecks sind erst einmal vom Tisch. Einig waren sich die Abgeordneten, dass Führerscheine für Motorräder und Pkw mindestens 15 Jahre und für Lkw und Busse fünf Jahre gültig sein sollten.

Die von der Kommission vorgeschlagene Verkürzung der Gültigkeitsdauer von Führerscheinen für ältere Personen wurde abgelehnt, um Diskriminierung zu vermeiden und deren Recht auf Freizügigkeit und Teilnahme am wirtschaftlichen und sozialen Leben zu gewährleisten. Unterstützung erhielt die Möglichkeit, dass Fahrer ihre Fahrtüchtigkeit selbst bewerten, wobei die Mitgliedsstaaten entscheiden können, ob eine ärztliche Untersuchung erforderlich ist, bei der u.a. das Sehvermögen und

mögliche Herz-Kreislauf-Erkrankungen der Fahrer überprüft werden.

Bundesverkehrsminister Volker Wissing kritisierte übrigens wiederholt den Vorschlag der Kommission und wies darauf hin, dass staatliche Vorgaben verpflichtende Selbstauskünfte auszufüllen und ärztliche Gutachten zur Fahrtauglichkeit auszustellen mit einem enormen Bürokratieaufwand verbunden wären.

Gefordert wurde von den EU-Abgeordneten auch, dass Fahranfänger eine Probezeit von mindestens zwei Jahren absolvieren müssen, die mit bestimmten Beschränkungen belegt ist, wie z.B. strengeren Alkoholbegrenzungen während des Fahrens und strengeren Strafen für unsicheres Fahrverhalten.

Um dem Mangel an Berufskraftfahrern entgegenzuwirken, haben sich die Abgeordneten außerdem darauf

geeinigt, 18-Jährigen den Erwerb eines Führerscheins für Lkw oder Busse mit bis zu 16 Fahrgästen zu ermöglichen, sofern sie im Besitz eines Befähigungsnachweises sind.

Darüber hinaus sollen auch 17-Jährige einen Pkw- oder Lkw-Führerschein machen können, wenn sie später von einem erfahrenen Fahrzeugführer begleitet werden, heißt es in dem Entwurf.

Um den EU-Binnenmarkt zu unterstützen, sprachen sich die Abgeordneten für die Einführung eines digitalen Führerscheins aus, der auf einem Mobiltelefon abrufbar und dem physischen Führerschein völlig gleichwertig sein soll. Nach den Europawahlen vom 6. bis 9. Juni wird dann vom neuen Parlament diese Gesetzesinitiative weiter vorangebracht.

Quelle:  
[europarl.europa.eu/news/de](http://europarl.europa.eu/news/de)

# PUNKTEHANDEL IM WEB: EINE GRAUZONE

## INTERNET-PUNKTEHANDEL GEFÄHRDET VERKEHRSSICHERHEIT

Im Internet sind zahlreiche Anbieter zu finden, die auf die Möglichkeit hinweisen, dass Verkehrssünder ihre Punkte gegen ein entsprechendes Entgelt auf andere Personen übertragen können. Bisher stellt dieser Punktehandel eine rechtliche Grauzone dar. Durch eine derartige Verschleierungshandlung wird die Wirkung von Bußgeldbescheiden deutlich geschwächt. Dies stellt auch die Möglichkeit des Fahreignungsregisters in Frage, Wiederholungstäter mit gra-

vierenden Verkehrsverstößen von der Teilnahme am Straßenverkehr ganz oder für eine begrenzte Zeit auszuschließen, um so die Verkehrssicherheit zu unterstützen. Dennoch gehen nach aktuell gültigem Rechtsstand diese gewerblichen Punktehändler in der Regel straffrei aus.

Daher fordert der Verkehrsgerichtstag 2024 von Goslar, die Verlängerung der Verfolgungsfrist für Ordnungswidrigkeiten von drei auf sechs

Monate und eine bessere personelle Ausstattung der zuständigen Behörden, um die eigentlichen Fahrer auffindig machen zu können.

Außerdem sollen Menschen, die derartige Angebote nutzen, mit Fahrverboten belegt und Internetangebote für den Punktehandel verboten werden.

Quelle: Deutscher Verkehrsgerichtstag



## SRK Fahrlehrer-Fortbildung Seminarangebot

Seminarart	Dauer	Ort	Seminartermin	Kosten in €
Fahrlehrerfortbildung § 53 Abs. 1 FahrIG	3 Tage	Günzburg	26.09. – 28.09.24	230
		Günzburg	17.10. – 19.10.24	230
		Günzburg	07.11. – 09.11.24	230
		Regensburg	14.11. – 16.11.24	230
		Cham	21.11. – 23.11.24	230

Buchung von Einzeltagen ist möglich. 1 Tag 150 Euro, 2 Tage 230 Euro

Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 1 FahrIG ASF	1 Tag	Günzburg	17.09.24	110
		Günzburg	12.10.24	110

Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 2 FahrIG FeS	1 Tag	Günzburg	16.09.24	110
		Günzburg	11.10.24	110

Fortbildung gem. §7 BKrFQV	3 Tage	Günzburg	12.09. – 14.09.24	300
----------------------------	--------	----------	-------------------	-----

Buchung von Einzeltagen ist möglich 1 Tag 200 Euro, 2 Tage 300 Euro

BWL-Lehrgang § 18 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrIG	70 Std.	Günzburg	In Planung	
----------------------------------------------	---------	----------	------------	--

Ausbildungsfahrlehrer-Fortbildung § 53 Abs. 3	1 Tag	Günzburg	21.09.24	120
-----------------------------------------------	-------	----------	----------	-----

**Wir bitten um baldmöglichste Buchung, da Lehrgangsplätze – vor allem zum Jahresende hin – erfahrungsgemäß schnell ausgebucht sind**

**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](http://www.fahrlehrerweiterbildung.de)**

SRK Seminare Robert Klein - Stadtberg 32 - 89312 Günzburg

**Telefon: 08221-31905**

# ALTER VERBRENNER ODER NEUES E-AUTO?

## STROM IN DEUTSCHLAND KOMMT AUS KOHLE- UND GASKRAFTWERKEN...

Eine Studie des Instituts für Energie- und Umweltforschung (Ifeu) Heidelberg kommt zum Ergebnis, dass es sich unter dem Gesichtspunkt „Klimavorteil“ bereits heute durchaus lohnen kann, vorzeitig vom Verbrenner auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen.

Bei Verbrennungsmotoren entfallen gerade einmal 15 Prozent der klimarelevanten Emissionen auf die Herstellung aber 85 Prozent auf den Betrieb, also auf die Herstellung und Verbrennung fossiler Kraftstoffe. Somit ist eine lange zurückliegende Produktion des Fahrzeugs für die CO<sub>2</sub>-Bilanz über den gesamten Lebenszyklus kaum von Bedeutung. Im Vergleich zu älteren Verbrennern

müssen Elektroautos mehr Kilometer fahren, bis sich ihre Herstellungsemissionen amortisiert haben. Die Studie besagt, dass dies bei einer durchschnittlichen Jahresfahrleistung von 13.750 Kilometern nach 5,2 Jahren der Fall ist.

Die Herstellung von Elektroautos ist zwar nach wie vor klimaschädlicher als die von Verbrennern, aber durch den umweltfreundlicheren Betrieb werden über den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge etwa 50 Prozent weniger Emissionen ausgestoßen. Die Studie legte für Benziner einen durchschnittlichen Verbrauch von sieben Litern pro 100 km fest und etwa 21 Kilowattstunden für ein Elektrofahrzeug. Zudem blasen

Verbrenner gesundheitsschädliche Schadstoffe in die Luft.

Eine Ausnahme macht die Studie allerdings: Wer pro Jahr weniger als 3.000 Kilometer fährt, kann seinen Verbrenner ohne schlechtes Umwelt- und Klimagewissen weiterfahren.

Allerdings muss auch kritisch beleuchtet werden, woher der Strom für E-Autos stammt, also wie er produziert wird. Und da sieht es heute zumindest in Deutschland noch nicht so „umweltfreundlich“ aus. Bislang werden dafür immer noch auch Kohle- und Gaskraftwerke eingesetzt.

Quelle:  
[www.ifeu.de/themen/mobilitaet](http://www.ifeu.de/themen/mobilitaet)

# WER HAFTET FÜR SCHÄDEN DURCH SCHLAGLÖCHER?

## TIPP: PER RECHTSBEISTAND REGULIERUNG DES SCHADENS FORDERN

Schlaglöcher auf Straßen sind nicht nur ein großes Ärgernis für Autofahrer, sondern können auch erhebliche Schäden beim Überfahren verursachen. Betroffene sind oft ratlos, wer dafür aufkommen muss. Grundsätzlich sind öffentliche Straßen vom jeweiligen Straßenbaulastträger in einem verkehrssicheren Zustand zu halten.

Im Bereich der Autobahnen existieren bereits eine Reihe von Gerichtsurteilen, die i.d.R. zunächst einmal die Einhaltung damit verbundener Vorschriften prüfen und sich immer am Einzelfall orientieren. So müs-

sen zumindest bei Schlaglöchern ab 20 Zentimeter Tiefe entsprechende Warnhinweise oder Tempolimits erfolgen. Allgemeine Hinweisschilder auf Straßenschäden oder ein Tempolimit von 120km/h schützen den Betreiber nicht vor Haftung. In der Vergangenheit gab es im Osten Deutschlands sogar ein Gerichtsurteil, das die o.g. Maßnahmen bei einer Schlaglochtiefe von 12 Zentimetern eingefordert hat.

Für Hauptstraßen gelten grundsätzlich dieselben Haftungsregelungen. Auf Nebenstraßen liegt die Verantwortung beim Nutzer, das heißt, Au-

tofahrer können nicht damit rechnen, dass der Zustand der Fahrbahn immer gefahrlos ist und müssen mit Straßenschäden rechnen.

In jedem Fall ist es bei größeren Schäden lohnenswert, die dafür zuständige Behörde ausfindig zu machen und ggf. mit Rechtsbeistand eine Regulierung des Schadens zu fordern.

Quellen:  
u.a. Oberlandesgericht Naumburg, Az. 10 U 13/12; Oberlandesgericht Schleswig-Holstein, Az. 7 U 6/11; Oberlandesgericht Koblenz, Az. 12 U 1255/07



# TROTZ UNFALLFLUCHT VERSICHERT?

## NICHT AUTOMATISCH "ARGLISTIGE OBLIEGENHEITSVERLETZUNG"

Fahrerflucht hat verschiedene Konsequenzen. Laut Strafgesetzbuch droht entweder eine Geldstrafe oder eine Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren. Auch Fahrverbot und Punkte in Flensburg sind möglich. So riskiert der Geflüchtete bei einem Parkschaden bis zu drei Punkte in Flensburg und ein dreimonatiges Fahrverbot. Wurden Personen verletzt oder getötet, ist sogar eine Freiheitsstrafe von bis zu fünf Jahren möglich. Reumütige können innerhalb von 24 Stunden bei der Polizei eine Selbstanzeige aufge-

ben, und so ihre Strafe abmildern. Wer sich unerlaubt vom Unfallort entfernt begeht gegenüber seiner Kfz-Versicherung nicht automatisch eine sogenannte arglistige Obliegenheitsverletzung, das heißt, dass er einen gegen die Interessen des Versicherers gerichteten Zweck verfolgt und weiß, dass sein Verhalten die Schadenregulierung möglicherweise beeinflussen kann. Diesen Vorwurf erhob ein Versicherer gegenüber einem Berliner Autofahrer und weigerte sich, den entstandenen Schaden

zu übernehmen. Das Amtsgericht (AG) Berlin- Mitte wies jedoch die Klage ab, da der Kläger das Vorliegen einer arglistigen Obliegenheitsverletzung nicht nachweisen konnte.

Dagegen ging die Versicherung erfolglos vor dem Landgericht (LG) Berlin in Berufung und musste den Schaden regulieren.

Quellen:

AG Berlin-Mitte, Az. 7 C 31/22 V;  
LG Berlin, Az. 46 S 58/22

# BIKER VERHINDERT UNFALL...

## ... UND STÜRZT DABEI - SCHADENSERSATZ ZUGESPROCHEN

Ein Motorradfahrer musste aufgrund einer Vollbremsung des vorausfahrenden Fahrzeugs selbst stark abbremsen, weil plötzlich ein entgegenkommender Mercedes ohne auf Gegenverkehr zu achten einen stehenden Müllwagen überholen wollte und auf seine Fahrbahn fuhr. Bei diesem Bremsmanöver stürzte der Biker und klagte vor dem Landgericht (LG)

Verden erfolglos auf Übernahme seines Schadens durch die Versicherung der Mercedes-Fahrerin. Laut Gericht habe der Kläger seinen Sturz allein zu verschulden. Sein Sturz beim Bremsvorgang zur Verhinderung eines Auffahrunfalls sei auf seine Unachtsamkeit oder auf einen zu geringen Sicherheitsabstand zurückzuführen. Der Beklagten sei ein risikoreiches

Überholen nicht vorzuwerfen. Dagegen legte der Kläger Berufung beim Oberlandesgericht (OLG) Celle ein. Dort bekam er zumindest einen Schadenersatz von 40 Prozent zugesprochen. Das OLG verwies dabei auf die Unachtsamkeit der Beklagten, aber auch auf die mangelnde Vorsicht des Motorradfahrers.

Quelle: OLG Celle, Az. 14 U 32/23

# ZU SPÄT GEKOMMEN: GEKÜNDIGT

## DAS LAG KÖLN SIEHT DAS ABER ANDERS

Wer immer wieder mal zu spät zur Arbeit erscheint, dem droht in aller Regel Ärger. Manchmal zieht dies sogar eine Kündigung nach sich.

Im vorliegenden Fall kam ein Mitarbeiter der Produktion an drei verschiedenen Tagen zu spät zur Arbeit und erhielt jeweils eine Abmahnung. Als er einige Monate später wieder zu spät an der Arbeitsstelle erschien, mahnte ihn der Arbeitgeber ab und kündigte

ihm gleichzeitig. Dagegen zog der Gekündigte vor das Arbeitsgericht Aachen, das die Kündigung für unwirksam sah.

Die Revision des Arbeitgebers beim Landesarbeitsgericht (LAG) Köln brachte jedoch keine erhoffte Änderung des Urteils. Das LAG stufte das Zuspätkommen als eine eher geringe Pflichtverletzung ein, weshalb eine Abmahnung für eine Kündigung nicht

ausreiche. Die früheren Abmahnungen wurden zudem alle an demselben Tag zugestellt, weshalb sie nur als eine einzige Abmahnung zählen.

Außerdem war auch der Betriebsrat zur beabsichtigten Kündigung des Klägers nicht ordnungsgemäß angehört worden.

Quelle: LAG Köln,  
Az. 8Sa 465/22



VERSICHERUNGSMAKLER  
GÜNZBURG

Krankenhausstr. 21  
89312 Günzburg

Tel.: 08221 / 20 78 88 5

[www.versicherungsmakler-gz.de](http://www.versicherungsmakler-gz.de)  
[info@versicherungsmakler-gz.de](mailto:info@versicherungsmakler-gz.de)

PERSÖNLICHE BERATUNG. VOR ORT. IN GÜNZBURG.  
MARKUS KIRCHER & STEFAN WECK

# NUR FÜR ALLE FÄLLE

JAGDHAFTPFLICHTVERSICHERUNG





# SIND PRIVATVERKÄUFE IM INTERNET STEUERFREI?

## NUR BIS ZU EINER GEWISSEN GRENZE: IN DER REGEL 600 EURO

Ebay, Amazon und andere Plattformen werben damit, dass ihre Nutzer als Privatpersonen durch Verkäufe problemlos Geld verdienen können.

So ganz unproblematisch ist dies jedoch zumindest in steuerlicher Hinsicht nicht. Seit dem 1. Januar ist das neue Plattformen-Steuertransparenzgesetz (PStTG), das auf einer EU-Richtlinie basiert, in Kraft. Davor surfen Finanzbeamte gezielt im Netz, um private Steuerbetrüger und gewerbliche Schwarzhändler ausfindig zu machen. Auf Verdacht hatten sie laut eines Urteils des Bundesfinanzhofs (BFH) Anspruch, von den Plattformbetreibern

Auskunft über die Verkäufer zu erhalten. Bei häufigen Aktivitäten wurden die Betroffenen dann zur Steuernachzahlung verpflichtet.

Um diesem Missbrauch von vornherein vorzubeugen, wurde das PStTG erlassen. Demnach sind Internetplattformen wie z.B. Ebay gesetzlich verpflichtet, dem Bundeszentralamt für Steuern Privatverkäufer mitzuteilen, wenn diese pro Jahr und Plattform mehr als 30 Verkäufe durchgeführt und über 2.000 Euro Einnahmen hatten. Von dort wird die Information dann an das zuständige Finanzamt weitergeleitet. Es betrifft übrigens

nicht nur Warenverkäufe, sondern auch angebotene Dienstleistungen und Vermietungen.

Wer also öfter Verkäufe tätigt, sollte sich am besten jeweils den Verkaufspreis, die Gebühren und wenn möglich den ursprünglichen Kaufpreis notieren, denn private Verkäufe müssen nur versteuert werden, wenn der Gewinn höher als 600 Euro pro Jahr ist. Das Gesetz greift jedoch nicht, wenn die Website Produkte nur präsentiert, der Kauf aber „offline“ erfolgen muss.

Quelle: bundesfinanzministerium.de  
BFH, Az. II R 15/12

# BESTEUERUNG VON CORONA-FINANZHILFEN

## STAATLICHE HILFSZAHLUNG STEUERPF LICHTIGE BETRIEBSEINNAHME

Nachdem zwischenzeitlich nur noch in Einzelfällen Schlussabrechnungen für Corona-Hilfen in Bearbeitung sein dürften, müssen sich nun die Finanzgerichte mit dieser Thematik befassen. Dabei geht es darum, ob die staatlich gewährte Unterstützung in vollem Umfang besteuert werden muss.

Eine freiberuflich tätige Person erhielt zum Beispiel von Juni bis August 2020 eine Corona-Überbrückungshilfe von 3.000 Euro zur Bestreitung der Lebenshaltungskosten.

Das Finanzgericht (FG) Düsseldorf entschied letztlich, dass die staatliche Hilfszahlung in voller Höhe als steuerpflichtige Betriebseinnahme zählt. Das Gericht begründete dies damit, dass der Kläger nicht arbeitssuchend war

und seinen Lebensunterhalt im fraglichen Zeitraum aus dem im Jahr 2020 erzielten Gewinn von über 38.000 Euro hätte bestreiten können.

Damit lag kein Anspruch auf Grundversicherung vor, der für Alleinstehende im Streitjahr nur bei monatlich 432 Euro lag.

Ebenso wenig lag eine für die Steuerbefreiung erforderliche Hilfsbedürftigkeit vor, da die Einkünfte das Fünffache des Regelsatzes der Sozialhilfe überschritten haben. Die Finanzhilfe war zudem an einen Umsatzrückgang von mindestens 40 Prozent bei einer hauptberuflichen selbstständigen Tätigkeit gekoppelt.

Allerdings legte der Betroffene gegen

dieses Urteil die vom FG Düsseldorf zugelassene Revision beim Bundesfinanzhof ein.

Quelle: Geißler Steuerberatungsgesellschaft mbH, 89364 Rettenbach.

Online  
lesen  
und buchen

Schauen Sie  
vorbei auf  
[fahrlehrerweiterbildung.de](http://fahrlehrerweiterbildung.de)

## ANZEIGE

Familiengeführte Fahrschule seit über 40 Jahren  
in Stuttgart – Bad Cannstatt und Hallschlag

**DRINGEND FAHRLEHRER (M/W/D) GESUCHT.  
KLASSEN B, BE, GERNE AUCH A.**



In Vollzeit oder Teilzeit, gerne auch Einsteiger/in mit Ideen.  
Unterstützung bei Wohnungssuche!

Melde Dich unverbindlich zum Gespräch  
oder per WhatsApp bei uns **0157 54877396**  
oder schreibe uns unter **team@fahrschule-rainer-lange.de**

## ANZEIGE

**Fahrlehrer/in (m/w/d)**  
(gerne auch im Ruhestand)

für die Klasse B gesucht  
ab sofort in Teilzeit oder  
auf Minijob-Basis

**Standort ist in 35708 Haiger**

Wir freuen uns auf Ihren Anruf  
unter **0170 18 27 771**



# BEZAHLBARER AUTO-FÜHRERSCHEIN: DEBATTE IM BUNDESTAG ENTTÄUSCHEND

## REDNER ALLER PARTEIEN PRODUZIERTEN NUR HEISSE LUFT

Am 14. März diskutierte der Deutsche Bundestag über einen bezahlbaren Autoführerschein. Bereits im Vorfeld informierte der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) alle Parteien über einige wesentliche Aspekte zur Thematik. Dennoch wurde bei dieser Aussprache nach Ansicht des Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) von den mit offensichtlich sehr geringem Fachwissen ausgerüsteten Rednern aller Parteien nur „heiße Luft“ produziert. Konkrete umsetzbare Vorschläge vermissten wir. Daraufhin informierte der Verband die Bundestagsabgeordneten des Verkehrsausschusses noch vor ihrer geplanten gemeinsamen Sitzung zu diesem Thema per E-Mail über einige wesentliche Gesichtspunkte zum Thema „bezahlbarer Autoführerschein“, denn diese Forderung wird

auch von uns uneingeschränkt unterstützt.

Wir gaben in diesem Zusammenhang zu bedenken, dass die geplanten Änderungen der Fahrschülerausbildungsordnung, wie die Vergangenheit gezeigt hat, unweigerlich einen zusätzlichen Verwaltungsaufwand nach sich ziehen, und so, statt die Kosten zu senken, den Führerscheinwerb nochmals verteuern werden. Denn auch Fahrschulen müssen wie jeder andere Betrieb kostendeckend und letztendlich auch gewinnorientiert arbeiten. Änderungen der Fahrschülerausbildungsordnung sind nach Ansicht des IDF außerdem überflüssig, da sich die bisherigen Regelungen optimal bewährt haben. Betrachtet man allein die Unfallzahlen der 18 bis 24-jährigen, so kann man einen

Rückgang von jugendlichen Verkehrstoten in diesem Alter um satte 88 Prozent verzeichnen. Zusätzlich zur geplanten Änderung der Fahrschülerausbildung listete der IDF weitere Punkte auf, wie beispielsweise einen verbindlichen Einsatz von Fahrsimulatoren, von Online-Unterricht oder von kontinuierlichen Lernkontrolle, die sich durchwegs kostensteigernd auswirken. Alles Vorhaben, die konträr zum Ziel stehen, den finanziellen Aufwand für den Fahrerlaubniserwerb zu senken. Wir unterstrichen die Hoffnung des Verbands, dass der Autoführerschein für den Endverbraucher erschwinglich bleibt und forderten den Gesetzgeber auf, auf weitere neue Regelungen, beispielsweise auf Neuanschaffungen und eine Ausweitung der Bürokratie, zu verzichten.

# MÜLLFAHRZEUG KONTRA PKW

## URTEILSVERKÜNDUNG STEHT NOCH AUS

Eine Autofahrerin fuhr an einem Müllabfuhrfahrzeug mit laufendem Motor vorbei, das sich auf der Gegenfahrbahn der engen Straße befand und mit gelbem Rundumlicht gesichert war. Dabei kollidierte sie mit einem leeren Müllcontainer, den ein Müllwerker hinter dem Lkw quer über die Straße schob. Sie klagte vor dem Landgericht (LG) Hannover, das ihr lediglich eine Erstattung von 50 Prozent ihres Schadens zugesprochen hat. Daraufhin ging sie

in Revision vor dem OLG Celle und erreichte dort immerhin 75 Prozent Kostenerstattung. Nachdem das Gericht Revision gegen dieses Urteil zugelassen hatte, zog die Beklagte vor den Bundesgerichtshof (BGH), und forderte die Rückkehr zur 50:50-Regulierung.

Auch der BGH stellte ein beiderseitiges Verschulden des Unfalls fest. Er verwies auf die mangelnde Sorgfaltspflicht des Müllwerkers, aber auch auf

die mangelnde Vorsicht der Autofahrerin, die bei einem Abstand von lediglich 50 Zentimetern zum Müllfahrzeug mit 13 km/h vorbeifuhr und deshalb nicht rechtzeitig anhalten konnte.

Die letztendliche Urteilsverkündung steht noch aus.

Quellen: LG Hannover, Az. 2 O 103/21; OLG Celle, Az. 14 U 111/22; BGH, Az. 4 ZR 77/23.

# 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