



# FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 04/2024

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 Maximilianov / ch - pixabay

## MPU-GUTACHTEN: ÜBERPRÜFUNG DER ZUVERLÄSSIGKEIT VON FAHRLEHRERN

SEITE 3

### LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

Hohe Nichtbestehensquote:  
Theorie eines Psychologen

Sind mehrere  
Minijobs möglich?

Seite 9

Seite 10



## INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

### Seite 3

MPU-Gutachten zur Überprüfung der Zuverlässigkeit von Fahrlehrern

### Seite 6

Widerspruch gegen einen Bußgeldbescheid

### Seite 7

Sind Ganzjahresreifen eine Alternative?  
Neues TÜV-Gesetz: Wen es betrifft

### Seite 8

Im Alter noch fahrtauglich?

### Seite 9

Alkoholfahrt kann teuer werden  
Hohe Nichtbestehensquote: Theorie eines Psychologen

### Seite 10

Sind mehrere Minijobs möglich?  
Das ist meine Parklücke!!!

### Seite 11

Werbe- und Wettbewerbsrecht für Fahrlehrer

### Seite 13

SRK Fahrlehrer-Fortbildung Seminarangebot

### Seite 14

Autofahren schon ab 16?  
Pflicht zur elektronischen Rechnungsstellung kommt

### Seite 15

Umsatzsteuerrecht geändert  
Neue Regeln für E-Scooter?  
Wann kann ein Fahrverbot entfallen?

## 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

*Achte auf Deine Gedanken, denn sie werden Worte.  
Achte auf Deine Worte, denn sie werden Taten.  
Achte auf Deine Taten, denn  
sie werden Gewohnheiten.  
Achte auf Deine Gewohnheiten,  
denn sie werden Dein Charakter.“*

Aus dem Talmud



# MPU-GUTACHTEN: ÜBERPRÜFUNG DER ZUVERLÄSSIGKEIT VON FAHRLEHRERN

**WICHTIG: PROFESSIONELLEN BEISTAND SICHERN. MÄNGEL IN GUTACHTEN VON ZUSTÄNDIGEN SACHBEARBEITERN OFT NICHT ERKANNT**

**Von Rechtsanwalt  
Dietrich Jaser, Günzburg**

## Einleitung

Der Autor vertritt die Auffassung, dass herkömmliche MPU-Gutachten zur Bewertung der beruflichen Zuverlässigkeit von Fahrlehrern ungeeignet sind. Erlaubnisbehörden ordnen bei Zweifeln an der Zuverlässigkeit von Fahrlehrern zunehmend Gutachten gemäß § 11 Abs. 3 Fahrlehrergesetz (FahrIG) an. Da es jedoch keine speziellen Vorschriften oder Leitlinien für die Erstellung solcher Zuverlässigkeitsgutachten gibt, werden diese nach langjähriger Erfahrung des Autors regelmäßig nach den „Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung“ der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) erstellt.

Diese Leitlinien dienen primär der Beurteilung der Eignung von Personen zum Führen von Kraftfahrzeugen. Ihre Anwendung in Zuverlässigkeitsfragen von Fahrlehrern führt häufig dazu, dass der Begriff der Fahreignung anstelle der Zuverlässigkeit im Gutachten verwendet wird. Dies ist problematisch, da die BASt-Leitlinien ursprünglich für auffällige Verkehrsteilnehmer, insbesondere Fahrerlaubnisinhaber, entwickelt wurden.

Ihre Anwendung zur Bewertung der beruflichen Zuverlässigkeit von Fahrlehrern verfehlt daher regelmäßig das eigentliche Ziel.

## Ein Praxisbeispiel

Um zu verdeutlichen, wovon in diesem Beitrag die Rede ist, sei ein Fall

aus der Praxis anhand eines vom TÜV erstellten Gutachtens geschildert:

Einem Fahrlehrer wurden verbale sexuelle Anzüglichkeiten gegenüber einer Fahrschülerin vorgeworfen, da er sie gelegentlich mit Worten wie „Mausi“, „Schatzi“ oder „Schnucki“ usw. anredete. Sexualbezogene Handlungen wie Berührungen im Intimbereich oder sonst am Körper der Fahrschülerin oder direkte sexuelle Anzüglichkeiten oder Anspielungen wurden dem Fahrlehrer jedoch nicht zur Last gelegt. Die Staatsanwaltschaft erließ einen Strafbefehl, gegen den sich der falsch beratene Fahrlehrer unklugerweise nicht zur Wehr setzte, da sich die verhängte Strafe auf wenige Tagessätze Geldstrafe belief, er dadurch nicht als vorbestraft galt und – vor allem – weil die Fahrschule, bei der er angestellt war, aus Sorge um deren Image keine Gerichtsverhandlung, bei der er sich ohne Zweifel hätte entlasten können, wollte.

Das rief wiederum die Erlaubnisbehörde, hier das Landratsamt (LRA) auf den Plan, da die Strafverfolgungsbehörden verpflichtet sind, Straftaten und Ordnungswidrigkeiten von Fahrlehrern an die Straßenverkehrsbehörden zu melden. Das LRA widerrief sodann die Fahrerlaubnis des Betroffenen wegen Wegfalls seiner Zuverlässigkeit.

Nach einem Jahr der Arbeitslosigkeit beantragte der Betroffene die Neuerteilung seiner Fahrerlaubnis. Das LRA verlangte dazu ein Zuverlässigkeits-Gutachten im Rahmen

einer medizinisch-psychologischen Untersuchung. Dieser Untersuchung unterzog sich der Betroffene nach einer sehr kosten- und zeitintensiven MPU-Vorbereitung (vom TÜV als „verkehrspsychologische Intensivberatung“ bezeichnet) die insgesamt 12 Sitzungen in einem Zeitraum von über drei Monaten umfasste.

Die von der Behörde vorgegebene Fragestellung lautete (Hervorhebungen durch den Autor):

*"Ist trotz der aktenkundigen erheblichen Straftat im Zusammenhang mit der Tätigkeit als Fahrlehrer (hier: sexuelle Belästigung) zu erwarten, dass der Betroffene künftig nicht erheblich oder wiederholt gegen strafrechtliche Bestimmungen verstoßen wird? Erfüllt der Betroffene nach dem Widerruf der Fahrerlaubnis [!] wieder die Anforderung an die besondere Verantwortung bei der Ausbildung von Fahrschülern/Fahrschülerinnen (Zuverlässigkeit)?"*

Diese Fragestellung mit der falschen Formulierung Widerruf der Fahrerlaubnis statt Fahrerlaubnis bildete die Grundlage des Begutachtungsauftrags an den TÜV, den der Betroffene als Begutachtungsstelle ausgewählt hatte. Da es offenbar nicht möglich ist, ein fundiertes Gutachten ohne Leitlinien zu erstellen, und weil es auch rund sieben Jahre nach Inkrafttreten des neuen Fahrlehrergesetzes (FahrIG) noch immer keine spezifischen „Zuverlässigkeits-Begutachtungs-Leitlinien“ für Fahrlehrer

gibt, verfasste der TÜV das Gutachten nach den gängigen BAST-Leitlinien zur Fahreignungsbegutachtung. Dies zeigt sich besonders in den folgenden Passagen des Gutachtens:

- ... Hierbei werden die Vorgaben der Anlage 4a zu § 11 der Fahrerlaubnisverordnung (Grundsätze für die Durchführung der Untersuchung und die Erstellung der Gutachten) berücksichtigt.
- Die Begutachtung dient ausschließlich dem Zweck, spezielle Fragen zur Fahreignung des Auftraggebers abzuklären oder zur Frage besonderer Eignungsvoraussetzungen Stellung zu nehmen.
- Folgende Regelungen und Richtlinien werden in der jeweils aktuellen Fassung bei einer Begutachtung berücksichtigt:
  - Straßenverkehrsgesetz (StVG) und Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV) einschließlich Anlagen
  - Fahrlehrergesetz (FahrIG)
  - Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung (herausgegeben von der Bundesanstalt für Straßenwesen) - Urteilsbildung in der Fahreignungsbegutachtung - Beurteilungskriterien der Deutschen Gesellschaft für Verkehrspsychologie (DGVP) und der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin (DGVM)

Auf der vierten Seite des Gutachtens folgen Untersuchungen zum allgemeinen Gesundheitszustand zur Abklärung des möglichen Einflusses fahreignungsrelevanter Erkrankungen (!). Anschließend folgen verkehrspsychologische Untersuchungen:

*„Um festzustellen, ob der Betroffene hinsichtlich seiner Leistungsvoraussetzungen in den für die Verkehrsteilnahme wichtigen Funktionsbereichen (Reaktion, Umsicht, Aufmerksamkeit etc.) den für den Beruf des Fahrlehrers erhöhten Anforderungen genügt und die hierfür erforderliche sprachliche Intelligenz*

*besitzt, erfolgt eine psychologische Leistungsprüfung.“*

Dem wiederum folgt eine Leistungsdiagnostik zur

*„Untersuchung der für eine motorisierte Verkehrsteilnahme bedeutsamen Funktionen des psychophysischen Leistungsvermögens...“.*

Damit ist das Gutachten bereits auf der achten Seite angelangt, gefolgt von einer zweieinhalbseitigen Darstellung des psychologischen Untersuchungsgesprächs, das eine Stunde und sieben Minuten dauerte. Obwohl sich das Gespräch um das Verhalten des Betroffenen gegenüber FahrSchülern drehte, lag der Fokus im Gutachten erneut auf der Frage der „sicheren Verkehrsteilnahme“.

Der übermäßige Fokus des Gutachtens auf die Fahreignung des Betroffenen zeigt eine deutliche Verfehlung der eigentlichen behördlichen Zielsetzung, nämlich der Beurteilung seiner beruflichen Zuverlässigkeit als Fahrlehrer. Dies macht deutlich, dass die aktuellen Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung wesentliche Anforderungen des Fahrlehrerberufs nicht erfassen und daher ungeeignet sind, um die berufliche Zuverlässigkeit eines Fahrlehrers zu beurteilen. Im Folgenden wird aufgezeigt, warum andere Kriterien notwendig sind.

#### **Zur Nichteignung von Zuverlässigkeits-Gutachten aufgrund der BAST-Leitlinien**

Die Begutachtungsleitlinien zur Kraftfahreignung, entwickelt von der BAST, dienen in erster Linie der Beurteilung der Eignung von Verkehrsteilnehmern zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs. Diese Leitlinien zielen darauf ab, medizinische und psychologische Kriterien zu bewerten, die für die Verkehrssicherheit entscheidend sind. Konkret beinhalten sie:

Medizinische Prüfungen: Diese Tests untersuchen körperliche Voraussetzungen wie Sehvermögen, Beweglichkeit, Reaktionsvermögen und das

Vorliegen von Krankheiten oder körperlichen Beeinträchtigungen, die das sichere Führen eines Fahrzeugs beeinträchtigen könnten.

Psychologische Begutachtung: Hier wird die kognitive Leistungsfähigkeit beurteilt, z.B. Reaktionsgeschwindigkeit, Aufmerksamkeit, Konzentration und die Fähigkeit, auf komplexe Verkehrssituationen angemessen zu reagieren. In besonderen Fällen wird auch die psychische Stabilität, z.B. bei Suchterkrankungen oder psychischen Störungen, geprüft.

Verkehrsverhalten und Persönlichkeitsmerkmale: Bei Verkehrsteilnehmern, die bereits Auffälligkeiten gezeigt haben (z.B. Straftaten im Straßenverkehr oder Fahrverbot), wird zusätzlich untersucht, ob sie künftig wiederholte Regelverstöße oder riskantes Verhalten zeigen könnten.

#### **Warum sind die BAST-Leitlinien für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Fahrlehrern ungeeignet?**

Die BAST-Leitlinien sind in erster Linie darauf ausgerichtet, die Fahreignung von Verkehrsteilnehmern zu bewerten. Diese Leitlinien konzentrieren sich auf die Prüfung der Fähigkeit, sicher ein Fahrzeug zu führen, und beinhalten Tests wie Sehvermögen, Reaktionsfähigkeit und allgemeine psychische Stabilität. Obwohl diese Untersuchungen für Verkehrsteilnehmer sinnvoll sind, sind sie nicht geeignet, um die berufliche Zuverlässigkeit eines Fahrlehrers angemessen zu bewerten. Das macht sie ungeeignet für die Begutachtung der beruflichen Zuverlässigkeit eines Fahrlehrers, denn:

Die BAST-Leitlinien legen großen Wert auf medizinische und psychologische Tests, die für die sichere Teilnahme am Straßenverkehr relevant sind. Die Zuverlässigkeit eines Fahrlehrers hingegen erfordert eine umfassende Beurteilung ethischer und beruflicher Eigenschaften, wie das Einhalten von Vorschriften im beruflichen Kontext, der respektvolle Umgang mit FahrSchülern und die Vorbildfunktion, die





im Straßenverkehr und im Unterricht ausgeübt werden muss.

Fahrlehrer haben nicht nur die Pflicht, sicher zu fahren, sondern auch die Verantwortung, ihre Fahrschüler auszubilden und ihnen ein sicheres, verantwortungsbewusstes Verhalten im Straßenverkehr zu vermitteln. Die BAST-Leitlinien konzentrieren sich jedoch nur auf individuelle Fahreignungskriterien, ohne die spezielle berufliche Verantwortung eines Fahrlehrers zu berücksichtigen.

Tests wie die Messung der Reaktionsgeschwindigkeit, die in der Begutachtung von Verkehrsteilnehmern wichtig sind, sind für die Beurteilung der Zuverlässigkeit eines Fahrlehrers irrelevant. Ein Fahrlehrer muss in erster Linie die Fähigkeit besitzen, Verantwortung für andere zu übernehmen, pädagogische Fähigkeiten besitzen und in ethischen Situationen richtig handeln können. Solche Aspekte werden in den BAST-Leitlinien nicht berücksichtigt.

Fahrlehrer tragen eine besondere Verantwortung. Sie müssen nicht nur Fahrschüler ausbilden, sondern auch als Vorbilder im Straßenverkehr agieren. Die bisherigen Untersuchungen nach den BAST-Leitlinien prüfen jedoch die Kraftfahreignung und lassen dabei die für Fahrlehrer wesentlichen beruflichen Anforderungen außer Acht. Es wird klar, dass diese Art der Begutachtung ungeeignet ist, um die Zuverlässigkeit eines Fahrlehrers im Beruf zu beurteilen. Daher sind nicht mehr, sondern andere Untersuchungen, die auf die berufliche Zuverlässigkeit zugeschnitten sind, erforderlich, die keine unnötigen Tests wie Reaktions- oder Intelligenzprüfungen beinhalten.

Wenn die BAST-Leitlinien als Grundlage für die Beurteilung der beruflichen Zuverlässigkeit von Fahrlehrern verwendet werden, kann die Begutachtung zu fehlerhaften Ergebnissen führen, da sie sich auf die falschen Kriterien konzentriert. Das kann zu ungerechten Sanktionen für Fahrleh-

rer führen. Um dies zu vermeiden, ist es wichtig, geeignete Zuverlässigkeitsbegutachtungen zu entwickeln, die die spezifischen Anforderungen des Fahrlehrerberufs berücksichtigen.

### **Was in Zuverlässigkeitsbegutachtungen geprüft werden sollte**

Statt der auf Verkehrsteilnehmer ausgerichteten Begutachtungen, die auf die Fahreignung abzielen, müssen Zuverlässigkeitsbegutachtungen für Fahrlehrer spezifische Kriterien berücksichtigen. Diese betreffen die Frage, ob ein Fahrlehrer in seinem Beruf rechtstreu, verantwortungsbewusst und professionell handelt. Besonders wichtig ist dabei, dass ein Fahrlehrer in der Lage ist, in stressigen oder schwierigen Situationen angemessen zu reagieren und mit Fahrschülern respektvoll umzugehen.

### **Das Dilemma der Fahrlehrer bei unbestätigten Vorwürfen**

Fahrlehrer geraten nicht selten in eine ausweglose Situation, wenn ihnen Fehlverhalten, wie übergriffiges Verhalten gegenüber Fahrschülern vorgeworfen wird, was jedoch weder strafrechtlich verfolgt noch bewiesen wurde. Trotz der Bestreitung des Vorwurfs und des Fehlens einer Verurteilung ordnen die Behörden häufig eine Zuverlässigkeitsbegutachtung an. Da diese Anordnung keinen Verwaltungsakt darstellt, ist sie rechtlich nicht anfechtbar. Für den Fahrlehrer entsteht so ein Dilemma: Wenn er das angebliche Verhalten im Rahmen der Begutachtung bestreitet, wird ihm mangelnde Einsicht und fehlende Auseinandersetzung mit seinem Verhalten vorgeworfen, was regelmäßig zur Feststellung seiner Unzuverlässigkeit führt. Legt er das Gutachten vor, wird ihm die Fahrlehrerlaubnis entzogen – legt er es nicht vor, geschieht das ebenfalls. Diese Praxis basiert auf den BAST-Leitlinien, die von eindeutig festgestellten Verkehrsverstößen ausgehen, bei denen Einsicht als Voraussetzung für die Zuverlässigkeit gilt. Bei beruflichem Fehlverhalten, das bestritten und nicht strafrechtlich

festgestellt wurde, führt dies jedoch zu einer ungerechten Gleichsetzung mit uneinsichtigen Verkehrssündern. Hier bedarf es einer Reform der Begutachtungsverfahren, um sicherzustellen, dass in Fällen von unbestätigten Vorwürfen eine differenziertere Beurteilung der beruflichen Zuverlässigkeit vorgenommen wird.

Während die BAST-Leitlinien solche Aspekte nicht erfassen, sollten Zuverlässigkeitsbegutachtungen genau darauf abzielen: die berufsethische Eignung und das Verantwortungsbewusstsein zu beurteilen, statt sich auf körperliche oder geistige Fähigkeiten zu konzentrieren, die für die Kraftfahreignung wichtig sind. Psychologen oder Psychiater sind geeignete Fachleute, um solche Begutachtungen durchzuführen, da sie über das nötige Fachwissen verfügen, um ethische und charakterliche Eignung einzuschätzen. Ärzte, deren Fokus auf der körperlichen Gesundheit liegt, sind hierfür nicht die richtige Wahl.

### **Fazit und Vorschlag zur Verbesserung der Zuverlässigkeitsbegutachtungen**

MPU-Gutachten, die nach den BAST-Leitlinien zur Kraftfahreignung erstellt werden, sind für die Beurteilung der beruflichen Zuverlässigkeit von Fahrlehrern ungeeignet. Diese Gutachten konzentrieren sich auf die Fahreignung und ignorieren die besonderen Anforderungen des Fahrlehrerberufs. Es bedarf keiner zusätzlichen Untersuchungen, sondern vielmehr einer grundsätzlichen Neuausrichtung: Die bisherigen verkehrsbezogenen Tests müssen durch Prüfungen ersetzt werden, die sowohl auf die ethischen als auch auf die beruflichen Anforderungen von Fahrlehrern zugeschnitten sind. Reaktions- und Intelligenztests, wie sie in der Fahreignungsgutachtung angewendet werden, sind in diesem Kontext irrelevant.

Die Dilemmata, denen Fahrlehrer bei unbestätigten Vorwürfen oder nicht eindeutig geklärten berufsethischen Verfehlungen ausgesetzt sind,

können nur durch speziell auf den Fahrlehrerberuf abgestimmte Leitlinien überwunden werden. Diese Leitlinien sollten eine differenzierte Beurteilung ermöglichen, bei der unbestätigte Vorwürfe und berufliche Missverständnisse nicht zu ungerechten Entscheidungen führen. Statt die Einsicht in vermeintliche Vergehen in den Fokus zu rücken, sollten Zuverlässigkeitsgutachten den beruflichen Umgang mit Verantwortung und ethischen Standards bewerten. Eine klare Trennung zwischen verkehrsbezogenen Verstößen und berufsethischen Fragestellungen ist dabei unerlässlich.

Zuverlässigkeitsbegutachtungen sollten ausschließlich von Psychologen oder Psychiatern durchgeführt werden, die über das notwendige Fachwissen verfügen, um die berufliche Zuverlässigkeit eines Fahrlehrers ob-

jektiv und fundiert zu bewerten. Nur so kann eine faire und umfassende Beurteilung gewährleistet werden, die die speziellen Anforderungen des Fahrlehrerberufs im Blick hat.

**Was tun im Ernstfall?**

Sollten Sie als Fahrlehrer aufgrund eines Gutachtens, das auf den falschen Grundlagen der BAST-Leitlinien beruht, als unzuverlässig eingestuft werden, ist es dringend ratsam, vor der Einreichung des Gutachtens rechtlichen Rat einzuholen. Ein auf das Fahrlehrerrecht spezialisierter Anwalt, wie der Autor dieses Beitrags, kann das Gutachten prüfen, mögliche Mängel aufdecken und der Behörde gegenüber die Unbrauchbarkeit des Gutachtens verdeutlichen. In vielen Fällen kann so eine Nachbesserung des Gutachtens veranlasst werden, die Ihre Chancen erheblich verbessert, weiterhin als zuverlässig und für

den Fahrlehrerberuf geeignet zu gelten.

Es ist wichtig, sich frühzeitig professionellen Beistand zu sichern, da die Mängel in den Gutachten von den zuständigen Sachbearbeitern oft nicht erkannt werden. Der Anwalt kann Ihnen zudem wichtige Empfehlungen geben, wie Sie weiter vorgehen sollten. Zögern Sie daher nicht, rechtliche Unterstützung in Anspruch zu nehmen, um Ihre berufliche Zukunft nicht unnötig zu gefährden.

-----  
*Der Autor verfügt als Rechtsanwalt über mehr als 25 Jahre Erfahrung im Fahrlehrerrecht und ist seit vielen Jahren spezialisiert auf die erfolgreiche Vertretung von Fahrlehrern und Fahrschulen gegenüber Behörden und vor Gerichten.*

# WIDERSPRUCH GEGEN EINEN BUSSGELDBESCHIED

## LAUT GESETZ ÜBER ORDNUNGSWIDRIGKEITEN (OWIG) KOSTENLOS MÖGLICH

Nicht jeder Bußgeldbescheid, der gegen Verkehrsteilnehmer verhängt wird, ist für die Betroffenen auch plausibel und nachvollziehbar. Für diese Fälle hat der Gesetzgeber die Möglichkeit geschaffen, dagegen kostenlos Einspruch zu erheben. Wie das Verfahren im Einzelnen dazu abläuft, ist im „Gesetz über Ordnungswidrigkeiten (OWiG)“ geregelt.

Zunächst einmal ist bei der zuständigen Verwaltungsbehörde, die den Bußgeldbescheid erlassen hat, innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung schriftlich oder telefonisch zur Niederschrift vom Betroffenen oder seinem Anwalt Einspruch einzulegen. In diesem Zeitraum muss der nicht zu begründende Einspruch bei der Behörde eingegangen sein, sonst wird der Bescheid rechtskräftig. Einsprüche per Email sind unzulässig. Die Behörde prüft zunächst, ob der

Einspruch frist- und formgerecht erfolgt ist. Wenn nicht, verwirft sie den Einspruch, wogegen der Beschuldigte ebenfalls Einspruch erheben kann. Wenn Frist und Form gewahrt sind, überprüft sie den Bescheid auf seine Richtigkeit. Dabei kann sie vom Beschuldigten eine schriftliche Stellungnahme einfordern, der er jedoch nicht zwangsläufig nachkommen muss. Bleibt der Bußgeldbescheid bestehen, leitet ihn die Behörde an den Staatsanwalt weiter, der die Ordnungswidrigkeit verwerfen kann oder sie dem zuständigen Amtsgericht zustellt. Das Gericht überprüft die Entscheidung und kann allerdings auch zur Ansicht kommen, dass ein strafbares Verhalten vorliegt und in diesem Fall sogar ein Strafverfahren einleiten. Andererseits kann es auch mit Zustimmung der Staatsanwaltschaft - sofern sie überhaupt bei der Hauptverhandlung anwesend ist - den Bußgeldbescheid

verwerfen. Ansonsten entscheidet das Amtsgericht darüber, ob der Betroffene freigesprochen, gegen ihn eine Geldbuße festgesetzt oder eine Nebenfolge angeordnet wird. Der Betroffene kann auch jederzeit seinen Einspruch zurücknehmen und den Bußgeldbescheid akzeptieren.

Quelle:  
[gesetze-im-internet.de/owig](http://gesetze-im-internet.de/owig)

# SRK- SEMINAR- ANGEBOT

Auf Seite 13



## FORTBILDUNG GEM. §7 BKRFQV

27. bis 29. März 2025  
in Günzburg

Kosten: 300 Euro

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

# SIND GANZJAHRESREIFEN EINE ALTERNATIVE?

## GENERELL JA, ABER NICHT "UNTER EXTREMBEDINGUNGEN"

Der saisonale Wechsel von Sommer- auf Winterräder ist hoffentlich bereits erfolgt. Wer sich zumindest einen Teil der Anschaffungskosten und Radwechselgebühren sparen will, hat vielleicht sogenannte Allwetterreifen, auch als Ganzjahresreifen bezeichnet, montiert. Dadurch fallen auch eventuelle Einlagerungskosten weg. Allwetterreifen sind rechtlich durchaus legitim. In Deutschland dürfen sie anstelle der situativen Winterreifenpflicht gefahren werden, wenn sie mindestens mit dem M+S-Symbol gekennzeichnet sind, sofern sie vor dem 1.1.2018 gefertigt wurden. Reifen späteren Datums müssen genauso wie Winterreifen das sogenannte Schneeflocken-Symbol (drei-

gezacktes Bergpiktogramm mit der Schneeflocke in der Mitte) aufweisen, das dem Reifen nachweislich ein bestimmtes Maß an Winterqualitäten attestiert. Diverse Reifentests haben die Tauglichkeit von Ganzjahresreifen gründlich untersucht. So kommen beispielsweise Tests von auto-motor und sport zum Ergebnis, dass Ganzjahresreifen im Normalfall durchaus eine gute Alternative zu Winterreifen darstellen, wenn es um das Traktions- (Durchdrehen der Räder) und Bremsverhalten geht. In Kurven hapert es allerdings an der Seitenführung. Im Sommer sind deutliche Nachteile zu bemängeln. Ist der Asphalt warm, ganz gleich, ob nass oder trocken, ist bei Allwetterreifen

mit deutlich längeren Bremswegen zu rechnen.

Auch Tests des Auto Club Europa e.V. (ACE) sehen Universalreifen als mögliche Alternative an, und verweisen neben längeren Bremswegen und geringerer Haftung der Reifen auch auf den höheren Spritverbrauch und den höheren Verschleiß. Generell wird jedoch von Ganzjahresreifen abgeraten, wenn Fahrten auch unter Extrembedingungen erfolgen müssen. Testergebnisse einzelner Reifenmodelle können bei den angegebenen Quellen nachgelesen werden.

Quellen: [auto-motor-und-sport.de](http://auto-motor-und-sport.de); [ace.de](http://ace.de); [warentest.vergleich.org](http://warentest.vergleich.org)

## NEUES TÜV-GESETZ: WEN ES BETRIFFT

Die geänderte Straßenverkehr-Zulassungs-Ordnung (StVZO) zwingt ab Juni 2025 etwa zwei Millionen Autofahrer durch ein neues TÜV-Gesetz, die in ihrem Wohnmobil oder Wohnwagen betriebenen Gasanlagen alle zwei Jahre

zusätzlich zur Hauptuntersuchung von einer Prüforganisation (z.B. TÜV oder DEKRA) kontrollieren zu lassen. Dafür fallen Gebühren zwischen 50 und 100 Euro an. Die Gnadenfrist endet am 19. Juni 2025. Wird diese Frist um mehr

als zwei Monate überschritten, so kann eine Strafe von 15 Euro verhängt werden. Ab einer Überschreitung von vier Monaten werden 25 Euro und ab acht Monaten 60 Euro fällig.

Quelle: [www.buzer.de](http://www.buzer.de)

# IM ALTER NOCH FAHRTAUGLICH?

## INTERESSENVERBAND DEUTSCHER FAHRLEHRER LEHNT VERPFLICHTENDE VERFAHREN ZUR ERMITTLUNG DER FAHRKOMPETENZ VON ÄLTEREN MENSCHEN AB

Die Zahl der Senioren in unserer Gesellschaft ist stetig steigend, und damit auch die Zahl der Verkehrsteilnehmer über 65. Daher wurden in der Vergangenheit immer wieder Stimmen laut, für die Senioren einen verpflichtenden Fahrkompetenztest vorzuschreiben.

Erst im April dieses Jahres beauftragte der DVR die Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen forsa, eine repräsentative Studie zur Fahrkompetenz von Verkehrsteilnehmern ab 65. Untersucht wurden 1.500 deutschsprachige Personen. Insgesamt gaben 81 Prozent der Befragten an, einen Führerschein zu besitzen und selbst zumindest gelegentlich am Steuer eines Autos zu sit-

zen. Allerdings haben 89 Prozent von ihnen über das Thema „Fahrkompetenz“ noch nie mit einer Ärztin oder einem Arzt gesprochen.

Laut Umfrage wäre etwa jeder Zweite bereit, auf die ärztliche Empfehlung hin, auf das Autofahren zu verzichten, 10 Prozent würden dies nicht tun, etwa 39 Prozent wären nur dazu bereit, wenn sie sich selbst unsicher fühlten.

Zumindest würde sich eine große Mehrheit (81 Prozent) der über 65jährigen Verkehrsteilnehmer bereit erklären, eine freiwillige Rückmeldung mit einem Fahrlehrer durchzuführen, wenn die Beurteilung keinen Einfluss auf die Gültigkeit ihrer

Fahrerlaubnis hätte. Aus anderen Untersuchungen geht auch hervor, dass die Akzeptanz von generellen regelmäßigen Fahrkompetenztests über alle Altersklassen von der Wohngegend abhängt. Auf dem Land ist die Bereitschaft geringer als in größeren Städten.

**Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer lehnt aktuell verpflichtende Verfahren zur Ermittlung der Fahrkompetenz von älteren Menschen ab und setzt dagegen klar auf Freiwilligkeit.**

Quellen: forsa.de;  
dvr.de/presse/pressemitteilungen/  
umfrage-fahrkompetenz-testen-las-  
sen

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)





# ALKOHOLFAHRT KANN TEUER WERDEN

## UNFALLVERSICHERUNG KANN LEISTUNGEN KÜRZEN ODER VERSAGEN

Obwohl die Zahl der Alkoholunfälle in den letzten Jahren drastisch gesunken ist, stirbt noch fast jeden zweiten Tag ein Mensch, weil ein Verkehrsteilnehmer alkoholisiert unterwegs war. Neben den Strafen durch den Gesetzgeber muss auch mit Kürzungen der KFZ-Haftpflichtversicherung gerechnet werden. Jedenfalls werden die Unfallopfer grundsätzlich über Versicherungsleistungen entschädigt.

Allerdings kann der alkoholisierte Fahrer von seiner Versicherung mit bis zu 5.000 Euro in Regress genommen werden.

Auch eine Vollkaskoversicherung ersetzt nicht in jedem Fall am eigenen

Fahrzeug entstandene Schäden bei grober Fahrlässigkeit vollständig, und dies ohne ein festgelegtes Limit.

Eine Minderung von Versicherungsleistungen ist an bestimmte Voraussetzungen gebunden. Verkehrsteilnehmer mit 0,3 bis 1,1 Promille bewegen sich im Bereich der sogenannten „relativen Fahruntüchtigkeit“. Hier müssen durch den Alkoholgenuss typische Ausfallscheinungen oder dadurch bedingte Fahrfehler vorliegen, damit eine Kürzung der Schadenübernahme vorgenommen werden darf.

Liegt der gemessene Alkoholwert jedoch über 1,1 Promille, so geht man

von einer „absoluten Fahruntüchtigkeit“ aus. In solchen Fällen liegt die Kürzungsquote normalerweise bei 100 Prozent.

Dies gilt selbstverständlich auch für Unfälle im Drogenrausch.

Weiterhin kann auch eine eventuell vorhandene Unfallversicherung ihre Leistungen kürzen oder völlig versagen, es sei denn, man kann nachweisen, dass der Unfall auch ohne Einfluss von Alkohol oder anderen Rauschmitteln erfolgt wäre, was allerdings in der Regel so gut wie unmöglich ist.

Quelle: dieversicherer.de

# HOHE NICHTBESTEHENSQUOTE: THEORIE EINES PSYCHOLOGEN

## MANCHMAL MUSS MAN SICH EBEN AUCH DURCHBEISSEN

Etwa jeder Zweite fällt durch die theoretische Fahrerlaubnisprüfung. Dafür wird unter anderem (zu Unrecht) immer wieder die Ausbildungsqualität der Fahrschulen in Zusammenhang gebracht. Nicht zuletzt deshalb ändert das Verkehrsministerium in absehbarer Zeit auch die Fahrschülerausbildungsordnung.

Der Diplompsychologe Professor Dr. Florian Becker vertritt dazu eine völlig andere Meinung.

Seine Ursachenanalyse basiert sowohl auf der Annahme von zunehmenden sogenannten kognitiven Defiziten, also von abnehmender In-

telligenz, als auch auf eine mangelnde Selbstdisziplin bei Kindern und Jugendlichen. Dazu hat er diverse statistische Daten zusammengetragen. So können beispielsweise laut der IGLU-Studie in Deutschland etwa 25 Prozent der Grundschüler weder lesen noch schreiben, wobei die Übertrittsquote auf Gymnasien stetig zunimmt. Und auch die PISA-Studie zeigt, dass die Leistungen in Mathematik und im Lesen weiter sinken.

Durch Absenken der Anforderungen werden dennoch bessere schulische Leistungen attestiert, so Prof. Dr. Becker. Das Schulsystem drohe zur leistungsfeindlichen Komfortzone zu ver-

kommen. Außerdem ist es verpönt, sich dem Wettbewerb um gute Leistungen zu stellen, und Disziplin von Heranwachsenden wird kaum noch eingefordert.

Woher sollte unser Nachwuchs dann noch lernen, sich auch mal durch eine Sache durchzubeißen?

Kein Wunder also für Prof. Dr. Becker, dass diese Entwicklung auch an der drastisch gesunkenen Nichtbestehensquote bei theoretischen Fahrerlaubnisprüfungen ihren festen Anteil hat.

Quelle: erasmus-stiftung.de

# SIND MEHRERE MINIJOBS MÖGLICH?

## BIS ZU 538 EURO OHNE SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG ZU WERDEN

Wer keiner Hauptbeschäftigung nachgeht, also zum Beispiel in Elternzeit ist, Sozialhilfe bezieht, Arbeitslosengeld I oder Bürgergeld erhält, der kann bis zu einer Verdienstgrenze von 538 Euro auch mehrere Minijobs ausüben, ohne dabei sozialversicherungspflichtig zu werden.

Bei denjenigen mit Hauptjob zählt allerdings nur der zuerst angetretene Minijob als solcher, hat also den „Minijobstatus“.

Alle weiteren Nebenbeschäftigungen werden zur Hauptbeschäftigung dazugezählt und sind somit voll sozial-

versicherungspflichtig, selbst wenn die Verdienstgrenze von 538 Euro eingehalten wird. Die weiteren Jobs sind lediglich von der Arbeitslosenversicherung befreit. Dies gilt auch für mehrere Minijobs beim gleichen Arbeitgeber.

Sollte der Verdienst des ersten Minijobs auch für die Rente angerechnet werden, so muss der Arbeitnehmer auch für diese Beschäftigung einen Rentenbeitrag leisten, es sei denn, er lässt sich von dieser Zurechnung befreien. In jedem Fall sind Minijobs dem Arbeitgeber zu melden. Auch wer selbstständig arbeitet, kann ne-

benher einen oder mehrere Minijobs ausüben. Allerdings darf auch in diesem Fall der Verdienst aller Minijobs insgesamt nicht mehr als 538 Euro betragen.

Wichtig ist dabei, dass es sich beim Hauptjob um eine selbstständige Tätigkeit handelt. Das heißt, der Betroffene entscheidet selbst darüber, wo, wie viel und wann er arbeitet. Er darf nicht weisungsabhängig von einem festen Arbeitgeber sein und trifft seine Entscheidungen eigenverantwortlich.

Quelle: [www.minijob-zentrale.de](http://www.minijob-zentrale.de)

# DAS IST MEINE PARKLÜCKE!!!

## „WEGSCHNAPPEN“ VERSTÖSST KLAR GEGEN DIE STVO



Bild von J. W. auf Pixabay

Nicht selten entsteht in Bereichen, in denen Parkplätze besonders begehrt sind, ein Streit, wem nun diese Parklücke zusteht.

Grundsätzlich ist dieser Sachverhalt in der StVO geregelt. Paragraph 12 Absatz 5 besagt, dass derjenige Vorrang hat, der sie zuerst erreicht. Dabei ist es erlaubt, an der Parklücke vorbeizufahren um rückwärts einzuparken. Auch andere Fahrmanöver sind zulässig, sofern sie dem Einfahren in die Parklücke dienen. Die Parklücke dem zu langsam einparkenden Fahrer vor der Nase wegzuschnappen, ist nicht erlaubt. Dies gilt auch, wenn jemand auf das Freiwerden eines Parkplatzes wartet.

Das „Wegschnappen“ der Parklücke verstößt klar gegen die StVO und stellt eine **Ordnungswidrigkeit** dar, die ein Bußgeld nach sich zieht. Auch

der Fall, dass mehrere Autofahrer die Parklücke gleichzeitig erreichen, landete schon vor Gericht. Hierzu besteht ein Urteil des Oberlandesgerichts (OLG) Düsseldorf. Demnach hat derjenige Vorrang, der die bessere Einfahrposition hat. Dabei komme darauf an, wer als erster in der Lage ist, den Parkplatz zum Zeitpunkt des Freiwerdens schneller und leichter zu erreichen und ihn zu besetzen, so das OLG.

Keinesfalls darf bei der Durchsetzung des Vorrechts auf eine Parklücke ein Unfall provoziert werden, auch darf es zu keiner Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer kommen.

Im Zweifelsfalle also lieber mal auf seine Ansprüche verzichten.

Quellen: StVO, OLG Düsseldorf, Az. 5 Ss (OWI) 333/86 – 256/86 I

## ANZEIGE

## DIE NEUE AUFLAGE:

## Werbe- und Wettbewerbsrecht für Fahrlehrer – von Experten für die Praxis

Verschaffen Sie sich als Fahrschulunternehmer einen Überblick über die Regularien der Werbung und das Branchenrecht, klar und leicht verständlich dargelegt. Durch viele bebilderte Praxisbeispiele werden Fehler optisch hervorgehoben und sind so noch greifbarer. Nur wenn Sie wissen, was Sie bei der Gestaltung Ihrer Werbung beachten müssen, können Sie diese innovativ, ansprechend und konkurrenzfähig gestalten, ohne gegen gesetzliche Bestimmungen zu verstoßen.

Das Buch ist sowohl für die Aus- als auch für die Weiterbildung geeignet.

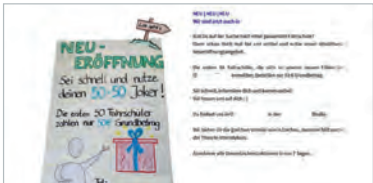
## Themenauszug:

- Die wichtigsten Vorgaben bei der Werbung im Internet: die eigene Webseite, Social-Media-Werbung sowie Werbung auf Angebots- oder Vergleichsplattformen
- Häufige Fehler bei der Werbung mit Preisen der Fahrschulausbildung
- Werbung für die besonderen Ausbildungsarten B 196 und B 197
- Werbung mit Rabatten, Zugaben oder Gutscheinen
- Die Bewerbung von Online-Theorieunterricht
- Werbung mit Umweltaussagen („klimaneutral“)



52 WERBE- UND WETTBEWERBSRECHT FÜR FAHRLEHRER

Unzulässig, Werbung nur mit dem Grundbetrag




Nach dieser Rechtsprechung fallen damit auch Gutscheine, die ähnlich wie eine Rabattankündigung das Recht auf einen Preisnachlass verbriefen, nicht mehr unter § 32 Fahrlehrergesetz mit der Folge, dass weitere Preisangaben außer dem Wert des Gutscheines nicht anzugeben sind (zu Gutscheinen siehe auch Kapitel 2.5.4.).

2.4.2.2 Herausstellen einzelner Preisbestandteile  
Schon nach dem seinerzeitigen Wortlaut der amtlichen Begründung zu § 19 FahrIG war eine Herausstellung von einzelnen Bestandteilen der

Kosten einer Ausbildung als besonders günstig unzulässig. Daran hat sich auch seit Geltung des § 32 FahrIG nichts geändert. In der Praxis zeigt sich, dass eine solche Werbung immer dann geschaltet wird, wenn aus einem besonderen Anlass dem Fahrschüler besondere Vergünstigungen gewährt werden sollen. Sowohl zur Eröffnung einer Fahrschule, zu einem Jubiläum oder aber zur Eröffnung der Motorradsaison wird z. B. der Grundbetrag auf einen bestimmten Betrag ermäßigt und dieses besondere Angebot dann in der Werbung auch bekannt gemacht.

Unzulässig, hier fehlt das Vorstellungs-entgelt



© DEGENER

## Informationen zur Neuauflage:

„Sowohl die zweimalige Änderung des Gesetzes gegen den unlauteren Wettbewerb (UWG) als auch die Änderungen im Fahrlehrergesetz, in der Fahrerlaubnisverordnung und in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung haben eine Überarbeitung erforderlich gemacht.“

Ein Fokus der 4. Auflage liegt dabei auf digitaler Werbung. Nicht zuletzt deshalb, weil die größte Zielgruppe der Fahrschulausbildung das Internet für die Entscheidung nutzt, bei welcher Fahrschule die Ausbildung begonnen werden soll.

Kompetent und übersichtlich für die Praxis aufbereitet von den Experten für das Fahrschul-Wettbewerbsrecht:

Dr. Fabio Schulze, Syndikusrechtsanwalt bei der Wettbewerbszentrale, und Rechtsanwalt Peter Breun-Goerke.

JETZT BESTELLEN!

€ 39,99 Artikel-Nr. 23810







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.



**FRÜH ÜBT SICH.**  
SOLANGE DU GUT VERSICHERT BIST!





## SRK Fahrlehrer-Fortbildung Seminarangebot

Seminarart	Dauer	Ort	Seminartermin	Kosten in €
Fahrlehrerfortbildung § 53 Abs. 1 FahrlG	3 Tage	Günzburg	07.11. – 09.11.24	230
		Regensburg	14.11. – 16.11.24	230
		Günzburg	21.11. – 23.11.24	230
		Cham	21.11. – 23.11.24	230
		Cham	06.02. – 08.02.25	250
		Günzburg	13.02. – 15.02.25	250
		Regensburg	13.03. – 15.03.25	250
		Günzburg	10.04. – 12.04.25	250

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

Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 1 FahrlG ASF	1 Tag	Günzburg	22.03.25	120
---	-------	----------	----------	-----

Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 2 FahrlG FeS	1 Tag	Günzburg	21.03.25	120
---	-------	----------	----------	-----

Fortbildung gem. §7 BKrFQV	3 Tage	Günzburg	27.03. – 29.03.25	300
----------------------------	--------	----------	-------------------	-----

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

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

Ausbildungsfahrlehrer-Fortbildung § 53 Abs. 3	1 Tag	Günzburg	05.04.25	150
---	-------	----------	----------	-----

**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**

# AUTOFAHREN SCHON AB 16 JAHREN?

## BUNDESREGIERUNG WILL ALTER HERABSETZEN

Die Bundesregierung aus SPD, Grünen und FDP wollte begleitetes Fahren ab 16 statt wie bisher mit 17 Jahren ermöglichen und hatte das Vorhaben in ihren Koalitionsvertrag geschrieben.

Allerdings lässt dies das geltende EU-Recht nicht zu, das für den Erwerb einer Fahrerlaubnis Klasse B am Mindestalter von 17 Jahren festhält.

Es lässt auch keine einseitige Anpassung des Mindestalters durch einzelne Mitgliedsstaaten zu. Selbst ein von der Ampelkoalition vorgeschla-

gener Modellversuch wurde abgelehnt, zumal selbst das „Begleitete Fahren“ mit 17 lediglich in Österreich und Deutschland erlaubt ist.

Interessant ist, dass die Bundesregierung das Vorhaben nach wie vor für richtig hält, obwohl dies eine überwiegende Mehrheit der Bevölkerung ablehnt. Sie begründet ihren Vorschlag mit einer Zunahme der Verkehrssicherheit.

Die Unfallforschung der Versicherer beispielsweise sieht eine Absenkung der Altersgrenze aus Gründen der

Verkehrssicherheit hingegen als sehr kritisch an.

Bislang ist es in Deutschland bereits möglich, im Alter von sechszehneinhalb Jahren die Ausbildung in Fahrerlaubnisklasse B zu beginnen.

Die theoretische und praktische Prüfung kann zwar vor Erreichen des 17. Lebensjahres abgelegt werden, die Fahrerlaubnis im Zusammenhang mit dem „begleiteten Fahren“ gilt jedoch erst ab 17. Diese Regelung nehmen übrigens eh nur etwa 50 Prozent der Fahranfänger in Anspruch.

# PFLICHT ZUR ELEKTRONISCHEN RECHNUNGSSTELLUNG KOMMT

## ÜBERGANGSFRIST BIS ENDE 2027 FÜR FIRMEN BIS 800.000 EURO JAHRESUMSATZ

Ab Januar 2025 greift die gesetzliche Verpflichtung der elektronischen Rechnungsstellung. Für Unternehmen bis 800.000 Euro Jahresumsatz gilt immerhin eine Übergangsfrist bis Ende 2027. Spätestens ab 2028 müssen auch Kleinunternehmer E-Rechnungen stellen. Was unter einer sogenannten E-Rechnung zu verstehen ist, beschreibt das Bundesministerium des Innern und für Heimat so:

„Eine E-Rechnung stellt Rechnungsinhalte – anstelle auf Papier oder in einer Bilddatei wie z. B. als PDF – in einem strukturierten, maschinenlesbaren XML-Datensatz dar. Dies gewährleistet, dass Informationen, die in dieser Form vom Rechnungssteller ausgestellt werden, elektronisch übermittelt und empfangen, sowie

medienbruchfrei und automatisiert weiterverarbeitet und zur Auszahlung gebracht werden können.“

Auf der BMI-Homepage [www.e-rechnung-bund.de](http://www.e-rechnung-bund.de) finden Sie Vor- und Nachteile aufgelistet. Die IHK bietet dazu unter folgender Internetadresse auch einen kostenlosen Leitfaden zur Umsetzung der elektronischen Rechnungsstellung in Betrieben an: [tinyurl.com/34c994ux](https://tinyurl.com/34c994ux) (Hinweis der Redaktion: Verkürzter Link, der auf die Seite der [ihk.de](http://ihk.de) führt) Die Verpflichtung, eine E-Rechnung auszustellen, betrifft nur steuerbare Leistungen zwischen Unternehmen, und zwar unabhängig davon, ob das Unternehmen im Haupt- oder Nebenerwerb betrieben wird. Somit bleibt die Rechnungsstellung für

den Erwerb einer Fahrerlaubnis bei Privatpersonen von dieser Regelung **unberührt**.

Quellen: [www.e-rechnung-bund.de](http://www.e-rechnung-bund.de); Leitfaden IHK (siehe oben)

Online  
lesen  
und buchen

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



# UMSATZSTEUERRECHT GEÄNDERT

## DAVON BETROFFEN: UNTER ANDEREM DIE ELEKTRONISCHE RECHNUNG

Von dem geänderten Umsatzsteuerrecht betroffen sind insbesondere folgende Bereiche:

**Die Einführung obligatorischer elektronischer Rechnungen** ab dem Jahr 2025 für Leistungen zwischen Unternehmen mit einer Übergangsregelung bis 31.12. 2026 bzw. für Unternehmen mit einem Umsatz von nicht

mehr als 800.000 Euro bis 31.12. 2027. Für Rechnungen mit Kleinbeträgen bis 250 Euro gilt eine Ausnahmeregelung.

**Die Erhöhung der Grenze für die Abgabe vierteljährlicher Umsatzsteuer-Voranmeldungen** von bisher 1.000 Euro auf nunmehr 2.000 Euro ab dem Jahr 2025 (siehe § 18 Abs. 2 S. 3 UStG).

**Die Befreiung von Kleinunternehmern** von der Abgabe einer Umsatzsteuer-Jahreserklärung ab dem Jahr 2025 (siehe § 18, 19 UStG); die Einhaltung der Grenzwerte für Kleinunternehmer soll künftig anhand der Einkommensteuer geprüft werden.

Quelle: Geißler Steuerberatungsgesellschaft mbH, 89364 Rettenbach

# NEUE REGELN FÜR E-SCOOTER?

## ZAHL DER UNFÄLLE MIT ELEKTROGEFÄHRT IM JAHR 2023 AUF 9000 GESTIEGEN

Im Jahr 2023 hat sich die Zahl der Todesopfer bei E-Scooter-Unfällen gegenüber dem Vorjahr auf 22 verdoppelt. Auch die Zahl der Unfälle mit E-Scootern ist auf über 9.000 gestiegen. Die Politik scheint auf zunehmende Konflikte zwischen Fußgängern und Verkehrsteilnehmern mit E-Scooter-Fahrern zu reagieren und plant für die Nutzung dieser elektrobetriebenen Kleinroller neue Regelungen.

Der aktuelle Gesetzentwurf des Verkehrsministeriums, der mit Über-

gangsfristen im April 2025 in Kraft treten soll, plant, die Regeln an diejenigen für den Radverkehr möglichst anzupassen. So sollen beispielsweise Fußgängerzonen und Gehwege mit dem Zusatzschild „Radverkehr frei“ auch für E-Scooter gelten, und das, obwohl die Unfallschwerpunkte auch in der Benutzung der Gehwege liegen. Die Vorgabe, dass in den oben genannten Bereichen auf Fußgänger besonders zu achten und nur Schrittgeschwindigkeit erlaubt ist, gilt dann selbstverständlich auch für diese Verkehrsteilnehmer. Der Entwurf

sieht ebenfalls vor, dass ab 2027 zur Verbesserung der Sicherheit E-Scooter verpflichtend mit einem Blinker ausgestattet sein müssen. Gegen die geplante gesetzliche Verordnung gibt es allerdings auch eine ganze Reihe von Kritikern, die dringend Nachbesserung fordern. So bemängelt der ADAC beispielsweise den fehlenden Opferschutz, da wegen der Maximalgeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde keine Gefährdungshaftung vorliegt.

Quellen: bmdv.bund.de; adac.de

## WANN KANN EIN FAHRVERBOT ENTFALLEN?

Fahrverbote haben wie jede andere Sanktion in erster Linie eine erzieherische Funktion. Liegen zwischen Tat und Urteil jedoch mehr als zwei Jahre, muss das zuständige Gericht deshalb prüfen, ob das ursprünglich angeordnete Fahrverbot überhaupt noch erforderlich ist. Wenn diese Prüfung nicht erfolgt, muss das Urteil aufgehoben werden. So geschehen in Frankfurt am Main. In dieser Region war am 21.10.2019

ein Verkehrsteilnehmer außerhalb geschlossener Ortschaften mit 135 km/h bei erlaubten 80 km/h geblitzt worden. Es wurde eine Geldbuße in Höhe von 240,- Euro festgesetzt und ein Fahrverbot von einem Monat angeordnet. Dagegen erhob der Fahrer mehrmals Einspruch. Das Urteil erging daher erst am 19.07.2022. Die Tat lag somit deutlich mehr als zwei Jahre zurück. In der Urteilsbegründung findet sich

jedoch kein Hinweis auf die vorgeschriebene Überprüfung, ob das Fahrverbot wegen des Zeitablaufs ganz zu entfallen hat, ob es zu verringern ist oder ob andere Umstände nach wie vor die Notwendigkeit der Verhängung eines Fahrverbotes erforderlich machen. Daher wurde das Urteil vom Oberlandesgericht (OLG) Frankfurt/Main aufgehoben. Quelle: OLG Frankfurt, Az. 3 Ss-OWi 1316/22



# 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