FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 04/2026

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.

FAHRSCHULAUSBILDUNGSREFORM 2027: WER TRÄGT DIE VERANTWORTUNG?

SEITE 3

LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

Führerschein als Pfand bei offenen Rechnungen behalten? Seite 7

Dienstwagen – was zu beachten ist Seite 8

INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

Seite 3
Fahrschulausbildungsreform 2027:
Mehr Fahrpraxis, mehr Verantwortung?

Seite 7
Führerschein als Pfand bei offenen Rechnungen behalten?
Auf Handzeichen nicht verlassen!

Seite 8
Dienstwagen – was zu beachten ist

Seite 9
Busfahrer mit Handy am Steuer: OLG kippt Fahrsperre

Seite 10
Gebrauchtwagenkauf: Rücktritt gescheitert

Seite 11
Strafvereitelung im Amt: Aus Beamtenverhältnis entfernt
Tricksen bei der Führerscheinprüfung

Seite 13
SRK-Fahrlehrer-Fortbildung: Seminarangebot

Seite 14
Geschlechtseintrag geändert – Beförderung im Blick?

Seite 15
Ermäßigte Besteuerung
Thema Schenkungssteuer

Seite 17
Rechtsänderung: Grenzen für betrieblich genutzte Privaträume
Widerruf Fahrlehrerlaubnis bei sexueller Belästigung?

Seite 18
Mythen zu Krankschreibung: Was stimmt tatsächlich?

Seite 19
Thema Energiepreispauschale

SPRUCH DES MONATS

"Der einzige Mist,
auf dem nichts wächst,
ist der Pessimist."

Theodor Heuss, erster Bundespräsident der
Bundesrepublik Deutschland, 1884 – 1963

IMPRESSUM

Die "Fahrlehrerpost" wird von Seminare Robert Klein digital erstellt und digital über die Internetseite fahrlehrerweiterbildung.de Fahrlehrern periodisch jeden dritten Monat zur Information zur Verfügung gestellt. Die digitale Fassung der "Fahrlehrerpost" kann ausgedruckt werden.

Herausgeber
Seminare Robert Klein
Inhaber Robert Klein
Stadtberg 32
89312 Günzburg
Telefon 08221-31905
Telefax: 08221-31965
E-Mail: info@fahrlehrerweiterbildung. de
Internet: www.fahrlehrerweiterbildung.de
Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 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

FAHRSCHULAUSBILDUNGSREFORM 2027: MEHR FAHRPRAXIS, MEHR VERANTWORTUNG?

PSYCHOLOGISCHE BELASTUNGEN UND RECHTLICHE RISIKEN DES GEPLANTEN PRIVATEN FAHRPRAXISERWERBS

Von Rechtsanwalt Dietrich Jaser
Stand: 15. Oktober 2026

Die dargestellten Regelungen zum privaten Fahrpraxiserwerb befinden sich noch im Gesetzgebungs- und Verordnungsverfahren und sind noch nicht geltendes Recht.

Mit der für 2027 geplanten Reform der Fahrschulausbildung soll im Rahmen eines Modellversuchs erstmals ein privater Fahrpraxiserwerb ermöglicht werden. Bewerber um die Fahrerlaubnis der Klasse B sollen nach einer ersten Ausbildungsphase in der Fahrschule unter bestimmten Voraussetzungen mit einer privaten Begleitperson weitere Fahrpraxis sammeln können – außerhalb der Fahrschule und als selbst verantwortliche Fahrzeugführer.

Zum Reformpaket gehört die neue Verordnung zur Ausbildung von Fahrschülern (Fahrschulausbildungs-Verordnung – FahrschAusbV), die die bisherige Fahrschüler-Ausbildungsordnung (FahrschAusbO) ablösen soll. Die gesetzliche Grundlage des privaten Fahrpraxiserwerbs soll ein neuer § 2e des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) bilden; die Einzelheiten regelt die geplante Fahrpraxisanleitungs-Verordnung (FahrPraxAnlV). Die nachfolgend mit „-E“ bezeichneten Vorschriften geben die jeweilige Entwurfsfassung wieder. Der private Fahrpraxiserwerb soll nach derzeitiger Planung zum 1. Juli 2027 eingeführt werden. Mehr Fahrpraxis klingt zunächst vernünftig. Wer Autofahren lernen will, muss fahren üben. Erfahrung lässt sich nicht durch Theorie ersetzen, und zusätzliche Übung kann dazu beitragen, Abläufe zu automatisieren und Verkehrssituationen besser einzuschätzen. Die Forschung gibt auch keinen Anlass, beaufsichtigte Fahrpraxis als solche als Sicherheitsrisiko anzusehen. Die Lernphase unter Aufsicht gilt vielmehr als vergleichsweise sicher. Allerdings ist ebenso wenig nachgewiesen, dass allein eine größere Zahl privat gefahrener Kilometer später automatisch zu weniger Unfällen führt. Entscheidend ist also nicht nur die Menge, sondern auch die Qualität der Fahrpraxis (Simons-Morton, Journal of Safety Research 2007, 38, 193–202).

Die geplante Reform muss deshalb kritisch-differenziert betrachtet werden. Problematisch ist vor allem, dass der Gesetzgeber offenbar bereit ist, erhebliche Verantwortung auf Personen zu übertragen, denen genau jene Qualifikation und Eingriffsmöglichkeiten fehlen, die bei Fahrlehrern aus guten Gründen vorausgesetzt werden. Es entsteht der Eindruck, dass bewährte fachliche Standards abgesenkt werden, ohne die möglichen Folgen für Ausbildungssicherheit und Verkehrssicherheit ausreichend zu berücksichtigen.

Mehr Fahrpraxis – eine neue Rollenverteilung

Genau darin liegt ein erheblicher Systemwechsel. Während der Fahrschulausbildung gilt der Fahrlehrer bei Ausbildungsfahrten rechtlich als Fahrzeugführer (§ 2 Abs. 15 Satz 2 StVG). Ausbildungsfahrzeuge der Klasse B müssen zudem mit einer Doppelbedienungseinrichtung ausgestattet sein (§ 5 Abs. 2 Satz 2 FahrlGDV).

Beim geplanten privaten Fahrpraxiserwerb ist das anders. Die private Phase ist ausdrücklich keine Fahrschulausbildung im Sinne des Fahrlehrergesetzes; die Fahrzeugführerfiktion für den Fahrlehrer gilt nicht (§ 2e Abs. 8 StVG-E). Der Fahrerlaubnisbewerber – im Entwurf als „Teilnehmer“ bezeichnet – ist selbst verantwortlicher Fahrzeugführer. Der Fahrpraxisanleiter sitzt auf dem Beifahrersitz, soll die Verkehrssituation beobachten, kurze Hinweise geben und beratend zur Verfügung stehen (§ 4 Abs. 3 FahrPraxAnlV-E). Eine Doppelpedalerie ist für diese Fahrten nicht vorgeschrieben.

Diese Rollenverteilung hat nicht nur rechtliche Bedeutung. Sie verändert insbesondere auch die Lernsituation.

Was Fahranfänger zusätzlich belastet

Fahranfänger haben viele Tätigkeiten noch nicht so automatisiert wie erfahrene Fahrer. Fahrzeugbedienung, Verkehrsbeobachtung, Spurwahl, Geschwindigkeit, Abstand und die Einschätzung anderer Verkehrsteilnehmer beanspruchen stärker die verfügbare Aufmerksamkeit. Untersuchungen zeigen bei unerfahrenen Fahrern eine höhere kognitive Beanspruchung. Mit zunehmender Erfahrung werden Teilaufgaben automatisiert; dadurch werden Aufmerksamkeitsressourcen für neue und unerwartete Verkehrssituationen frei (Paxion/Galy/Berthelon, Frontiers

in Psychology 2014, Band 5, S. 1344). Das bedeutet nicht, dass ein Fahranfänger mit komplexeren Situationen zwangsläufig überfordert wäre. Es bedeutet aber, dass seine Reserven geringer sein können. Steigt die mentale Beanspruchung stark an, können Aufmerksamkeit, Entscheidungsfähigkeit und Reaktionssicherheit leiden. Je nach Persönlichkeit, Erfahrung und konkreter Situation kann daraus erhebliche Handlungsunsicherheit entstehen; erforderliche Reaktionen können sich verzögern. Auch dieser Zusammenhang zwischen Situationskomplexität, Fahrerfahrung, mentaler Belastung und Fahrleistung ist verkehrspsychologisch gut beschrieben (Paxion/Galy/Berthelon, a. a. O.).

Das betrifft nicht nur spektakuläre Gefahrensituationen. Einfädeln in dichten Verkehr, ein komplizierter Fahrstreifenwechsel, eine unübersichtliche Kreuzung oder eine Situation, in der mehrere Gefahren gleichzeitig erfasst werden müssen, können bereits erhebliche Anforderungen stellen. Mit steigender Geschwindigkeit kommt hinzu, dass für Wahrnehmung, Entscheidung und Reaktion weniger Zeit bleibt. Ob und ab welcher Geschwindigkeit sich ein sogenannter „Tunnelblick" einstellt, lässt sich pauschal nicht bestimmen. Eine Untersuchung zum nutzbaren visuellen Wahrnehmungsfeld zeigte allerdings bei 130 km/h gegenüber 90 km/h Einschränkungen; einen festen Schwellenwert für einen „Tunnelblick" lässt sich daraus aber nicht ableiten (Rogé u. a., Vision Research 2004, 44, 2737–2744).

Dabei kann auch das Wissen eine Rolle spielen, dass der Mensch auf dem Beifahrersitz im Notfall kein zusätzliches Bremspedal zur Verfügung hat. Manche Fahranfänger werden das kaum als belastend empfinden. Bei anderen kann es den empfundenen Verantwortungsdruck erhöhen. Wer ohnehin angespannt oder unsicher ist, kann gerade in schwierigen Verkehrssituationen zusätzlichen Stress erleben. Daraus folgt keine zwangsläufige Panikreaktion. Die Möglichkeit einer zusätzlichen psychischen Belastung vollständig auszublenden, wäre aber ebenso wenig überzeugend.
Ähnliches gilt für die Begleitperson. Auch sie befindet sich in einer ungewöhnlichen Situation: Sie soll aufmerksam beobachten, Schwierigkeiten möglichst frühzeitig erkennen, kurze Hinweise erteilen und den Fahranfänger beraten. Die unmittelbare Kontrolle über das Fahrzeug liegt jedoch beim Fahrer. In einer kritischen Situation kann daraus ein Gefühl begrenzter Kontrolle entstehen. Wie stark dies empfunden wird, hängt von Erfahrung, Persönlichkeit und konkreter Situation ab.

Hinzu kommt etwas, das in einer professionellen Fahrschulausbildung jedenfalls in dieser Form nicht vorhanden ist: die persönliche Beziehung. Eltern, Lebenspartner oder andere nahestehende Personen sind keine neutralen Beobachter. Vertrautheit kann beruhigen und Sicherheit vermitteln. Vorhandene Kommunikationsmuster können sich aber ebenso negativ auf die Fahrsituation auswirken.

Eine umfangreiche Beobachtungsstudie mit Eltern und jugendlichen Fahranfängern zeigte, dass viele Eltern während der Übungsfahrten nervös waren; in einem nicht zu vernachlässigenden Teil der beobachteten Situationen traten auch offensichtliche Spannungen und erhobene Stimmen auf. Vor allem konzentrierten sich die Hinweise der Eltern auf Fahrzeugbedienung und unmittelbare Fahrfehler: Solche Hinweise fanden sich in 54 Prozent der untersuchten Videosequenzen, weiterführende Hinweise etwa zur Blickführung oder zum wahrscheinlich zu erwartenden Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer hingegen nur in etwa fünf Prozent (Goodwin/Foss/Margolis/Waller, AAA Foundation for Traffic Safety 2010).

Ein guter Autofahrer ist noch kein guter Fahrpraxisanleiter

Der Entwurf verlangt vom Fahrpraxisanleiter unter anderem sieben Jahre ununterbrochenen Fahrerlaubnisbesitz, höchstens einen Punkt im Fahreignungsregister (FAER) und die gemeinsame Teilnahme an einer theoretischen Einweisung (§ 4 Abs. 2 FahrPraxAnlV-E). Während der Fahrten soll er die Verkehrssituation beobachten, den Fahrer durch kurze Hinweise anleiten, beratend zur Verfügung stehen und auf die Einhaltung der Verkehrsregeln, insbesondere der Höchstgeschwindigkeit, achten (§ 4 Abs. 3 FahrPraxAnlV-E). Das sind anspruchsvolle Aufgaben.

Ein Fahrlehrer unterscheidet sich von einem erfahrenen Autofahrer eben nicht nur durch seine unmittelbaren Eingriffsmöglichkeiten. Zu seiner beruflichen Kompetenz gehört es, Fehler eines Lernenden zu erkennen, dessen Leistungsstand einzuschätzen, Situationen vorausschauend auszuwählen, Überforderung zu vermeiden und Hinweise so zu erteilen, dass sie rechtzeitig verstanden und umgesetzt werden können.

Niemand wird verlangen können, beispielsweise aus Vater, Mutter, Lebenspartner oder Geschwistern einen Ersatzfahrlehrer zu machen. Wenn der Gesetzgeber einem Laien aber ausdrücklich Beobachtungs-, Hinweis- und Beratungsaufgaben überträgt, muss seine Vorbereitung diesen Aufgaben angemessen sein.

Eine Unterrichtseinheit für eine anspruchsvolle Aufgabe?

Genau hier bestehen erhebliche Zweifel. Die Vorbereitung des Fahrpraxisanleiters umfasst nach dem Verordnungsentwurf lediglich eine theoretische Unterrichtseinheit (Anlage 2 FahrPraxAnlV-E). In dieser Zeit sollen Sicherheits- und Verhaltensregeln, Rolle und Pflichten des Fahrpraxisanleiters, Ablauf und Fahrübungsziele, Vorrang- und Vorfahrtsregeln, Fahrtechnik und Verkehrssituationen, die Auswahl geeigneter Strecken mit steigendem Schwierigkeitsgrad sowie die Dokumentationspflicht behandelt werden.

Gemessen an diesem Aufgabenkatalog erscheint eine einzige theoretische Unterrichtseinheit als Vorberei-

tung jedenfalls nicht ausreichend. Sie kann allenfalls einen Überblick über Regeln, Rollen und organisatorische Abläufe vermitteln. Ob der Fahrpraxisanleiter Gefahren frühzeitig erkennt, den Leistungsstand des Fahranfängers richtig einschätzt, einen Hinweis rechtzeitig und verständlich gibt und vor allem erkennt, wann eine Situation den Fahranfänger überfordert, lässt sich in einer solchen Theorieeinheit weder hinreichend vermitteln noch praktisch erproben. Diese Fähigkeiten erschöpfen sich nicht in bloßen Kenntnissen der Verkehrsregeln.

Gerade Fahrlehrer erleben in der täglichen Ausbildung, wie sehr Zeitpunkt, Inhalt und Form eines Hinweises davon abhängen, was der jeweilige Fahrschüler in der konkreten Situation bereits selbst wahrnimmt und bewältigen kann.

Auch der Einstieg in die private Fahrpraxis bedarf deshalb einer besonders aufmerksamen Betrachtung. Die sogenannte Befähigung zur Teilnahme liegt nach dem Entwurf bereits vor, wenn der Fahrerlaubnisbewerber die theoretische Prüfung bestanden, mindestens sechs Unterrichtseinheiten fahrpraktischer Ausbildung in der Fahrschule absolviert und gemeinsam mit dem Fahrpraxisanleiter an der theoretischen Einweisung teilgenommen hat (§ 3 FahrPraxAnlV-E).

Eine darüber hinausgehende ausdrückliche individuelle Feststellung des Fahrlehrers, dass gerade dieser Bewerber bereits einen Ausbildungsstand erreicht hat, der private Fahrten im Realverkehr ohne unmittelbare Eingriffsmöglichkeit eines Fahrlehrers vertretbar erscheinen lässt, ist im Entwurf nicht enthalten.

Das bedeutet andererseits nicht, dass Fahrschulen ihre Schüler nach genau sechs Unterrichtseinheiten in die private Phase schicken müssten. Weitere Ausbildung bleibt möglich und kann im Einzelfall notwendig sein. Bemerkenswert ist aber, welchen Mindestmaßstab der Verordnungsentwurf selbst für den Eintritt in diese Phase festlegt. Der Fahranfänger bleibt anschließend nicht bis zum Ende der privaten Fahrpraxis ohne weitere Einbindung der Fahrschule. Nach mindestens 500 und höchstens 600 privat gefahrenen Kilometern folgt eine Beobachtungsfahrt gemeinsam mit Fahrpraxisanleiter und Fahrlehrer (§ 7 Abs. 1 FahrPraxAnlV-E). Anschließend sind mindestens sechs weitere fahrpraktische Unterrichtseinheiten in der Fahrschule vorgesehen (§ 7 Abs. 2 FahrPraxAnlV-E). Autobahnfahrten in der privaten Phase sind erst nach der Beobachtungsfahrt und den dafür vorausgesetzten Fahrten in der Fahrschule zulässig (§ 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 4 FahrPraxAnlV-E). Insgesamt müssen mindestens 1.000 Kilometer private Fahrpraxis erreicht werden, bevor die Ausbildung in der Fahrschule erforderlichenfalls bis zur Prüfungsreife fortgesetzt wird (§ 8 FahrPraxAnlV-E).

Die Beobachtungsfahrt dient nach dem Willen des Verordnungsgeber nicht nur der Feststellung des Ausbildungsstandes und der Fahrkompetenzen des Fahranfängers, sondern der Fahrlehrer soll dabei auch den Fahrpraxisanleiter hinsichtlich seiner gesetzlichen Aufgaben fachlich anleiten (Anlage 3 FahrPraxAnlV-E).

Damit stellt sich die berechtigte Frage, ob diese erste strukturierte fachliche Rückmeldung nach erst 500 bis 600 privat gefahrenen Kilometern ausreichend früh erfolgt. Bis dahin können Fahrer und Anleiter fehlerhafte oder gar gefährliche Verhaltensweisen bereits vielfach wiederholt und möglicherweise verfestigt haben. Wenn die private Fahrpraxis nicht nur Kilometer produzieren, sondern Lernen bewirken soll, sprechen gewichtige Gründe dafür, die fachliche Rückkopplung früher einsetzen zu lassen.

Wenn Verkehrsverstöße die private Fahrpraxis beenden

Besonders deutlich wird der Systemwechsel bei der rechtlichen Verantwortung. Der Fahrerlaubnisbewerber fährt nicht nur tatsächlich selbst. Er ist auch rechtlich der verantwortliche Fahrzeugführer (§ 2e Abs. 8 StVG-E). Geschwindigkeitsüberschreitungen, Abstandsverstöße, Rotlichtverstöße oder die verbotswidrige Nutzung eines Mobiltelefons sind deshalb grundsätzlich seine eigenen Verstöße. Das kann nach dem geplanten Recht erheblich weiter reichen als bis zu einem Bußgeld. Wird gegen den Fahrerlaubnisbewerber eine Entscheidung rechtskräftig, die nach § 28 Abs. 3 Nr. 1 oder Nr. 3 Buchst. a oder c StVG in das FAER einzutragen ist, muss die Genehmigung zum privaten Fahrpraxiserwerb widerrufen werden (§ 2e Abs. 6 Nr. 3 StVG-E). Widerspruch und Anfechtungsklage gegen den Widerruf haben nach dem Entwurf keine aufschiebende Wirkung (§ 2e Abs. 6 Satz 2 StVG-E).

Die Gesetzesbegründung spricht dabei von „schwerwiegenden Verkehrsverstößen“. Der gesetzliche Verweis erfasst jedoch auch registerpflichtige Ordnungswidrigkeiten, die lediglich mit einem Punkt bewertet werden. Das ist in der Praxis alles andere als ausgeschlossen. Nach dem derzeit geltenden Bußgeldkatalog kann bereits eine Geschwindigkeitsüberschreitung um 21 km/h ein entsprechendes Bußgeld nach sich ziehen; ein solcher Geschwindigkeitsverstoß wird nach Anlage 13 FeV mit einem Punkt bewertet.

Auch bestimmte Abstandsverstöße, die verbotswidrige Nutzung eines Mobiltelefons oder ein Rotlichtverstoß können registerpflichtig sein. Für den privaten Fahrpraxiserwerb bedeutet das nach dem Entwurf, dass nicht erst ein schwerer Unfall oder eine Straftat, sondern bereits ein einzelner entsprechend geahndeter Verkehrsverstoß nach Eintritt der Rechtskraft den privaten Ausbildungsweg beenden kann. Der Widerruf der Fahrpraxisgenehmigung ist allerdings von den möglichen Folgen für die spätere Erteilung der Fahrerlaubnis zu unterscheiden.

Ein einzelner punktbewehrter Verstoß bedeutet zwar nicht automatisch, dass die Fahrerlaubnis anschließend nicht erteilt werden darf. Aber erhebliche oder wiederholte Verkehrsver-

stöße können durchaus zusätzlich Zweifel an der Fahreignung begründen (§ 2 Abs. 4 StVG; § 11 Abs. 1, Abs. 3 Satz 1 Nr. 4 FeV) und damit auch im Rahmen der Beantragung der Fahrerlaubnis durchaus bedeutsam sein. Verkehrsverstöße während dieser Phase sind also keineswegs nur deshalb bedeutungslos, weil der Betroffene noch keine reguläre Fahrerlaubnis besitzt.

Auch strafrechtliche Risiken sollten weder verharmlost noch dramatisiert werden. Verursacht der Fahrerlaubnisbewerber schuldhaft einen Unfall mit Verletzten, kann – wie bei jedem anderen Fahrzeugführer – eine fahrlässige Körperverletzung nach § 229 StGB in Betracht kommen. Bei einem tödlichen Ausgang kann unter den entsprechenden Voraussetzungen § 222 StGB (fahrlässige Tötung) einschlägig sein. In besonders gravierenden Konstellationen kann auch § 315c StGB (Gefährdung des Straßenverkehrs) in Betracht kommen, sofern dessen besondere Tatbestandsvoraussetzungen erfüllt sind. Ein gewöhnlicher Fahrfehler oder bloße Unerfahrenheit gehören jedoch nicht dazu.

Komplizierter ist die Position des Fahrpraxisanleiters. Er ist gerade nicht Fahrzeugführer und haftet deshalb nicht automatisch für jeden Fehler des Fahranfängers. Andererseits weist ihm der Verordnungsentwurf eigene Beobachtungs-, Hinweis- und Beratungsaufgaben zu (§ 4 Abs. 3 FahrPraxAnlV-E). Daraus folgen zwar keine strafrechtliche Garantenstellung und auch keine pauschale Verantwortlichkeit für jeden Unfall. Gleichwohl sind die ihm ausdrücklich zugewiesenen Pflichten keinesfalls bedeutungslos. Ob ihre Verletzung im Einzelfall zu einer eigenen zivil- oder strafrechtlichen Verantwortlichkeit führen kann, hängt von der konkreten Pflicht, dem Geschehensablauf, der Kausalität und dem Verschulden ab.

Mehr Fahrpraxis – aber mit welcher Absicherung?

Zusätzliche Fahrpraxis kann zwar die Sicherheit fördern und dazu beitragen, dass aus einem Anfänger ein erfahrenerer Fahrer wird. Der kritische Punkt liegt aber in der konkreten Ausgestaltung. Ein erheblicher Teil des praktischen Lernens wird aus der professionell begleiteten Fahrschulausbildung in einen privaten Bereich verlagert, obwohl der Fahrerlaubnisbewerber zu diesem Zeitpunkt noch nicht prüfungsreif sein muss. Gleichzeitig trägt er bereits die rechtliche Verantwortung eines erfahrenen Fahrzeugführers. Neben ihm sitzt ein Laie, dem der Gesetzgeber konkrete Beobachtungs-, Hinweis- und Beratungsaufgaben überträgt, ohne dass dieser über die Ausbildung oder die unmittelbaren Eingriffsmöglichkeiten eines Fahrlehrers verfügt.

Die Reform verlagert damit nicht nur Fahrpraxis. Sie verlagert auch die Verantwortung und einen Teil der damit verbundenen Sicherheitsrisiken. Gerade deshalb müssten die Voraussetzungen für den Eintritt in die private Phase, die Vorbereitung des Fahrpraxisanleiters und die weitere fachliche Begleitung durch einen Fahrlehrer besonders sorgfältig ausgestaltet sein. Ob der Entwurf diesem Anspruch mit mindestens sechs fahrpraktischen Unterrichtseinheiten, einer einzigen theoretischen Einweisung von gerade einmal einer Unterrichtseinheit und der ersten Beobachtungsfahrt nach 500 bis 600 Kilometern bereits genügt, darf bezweifelt werden.

Dass begleitete private Fahrpraxis grundsätzlich funktionieren kann, zeigen seit Jahren etablierte Systeme in anderen europäischen Staaten. Sie zeigen zugleich, dass andere Länder deutlich höhere Anforderungen an die private Ausbildung stellen:

- Beim österreichischen L17 gehen der privaten Fahrpraxis zwölf praktische Unterrichtseinheiten in der Fahrschule voraus. Gemeinsam mit der Begleitperson ist außerdem eine theoretische Einweisung vorgesehen. Nach jeweils 1.000 und 2.000 Kilometern müssen Bewerber und Begleitperson zu weiteren Schulungen in die Fahrschule zurückkehren; nach mindestens 3.000 Kilometern folgt eine Perfektionsschulung.
- Die französische „conduite accompagnée“ setzt beim Ersterwerb grundsätzlich mindestens 20 Stunden praktische Fahrschulausbildung voraus. Außerdem muss der Fahrlehrer den erreichten Kompetenzstand am Ende der Anfangsausbildung beurteilen.

Nur bei einem zufriedenstellenden Ergebnis kann er die Bescheinigung über den Abschluss dieser Ausbildungsphase erteilen. Vor Beginn der begleiteten Phase ist außerdem eine mindestens zweistündige gemeinsame Fahrt mit Fahrlehrer und Begleitperson vorgeschrieben Hinzu kommt, dass während der mindestens 3.000 Kilometer umfassenden Privatphase zwei weitere pädagogische Termine mit Fahrlehrer und Begleitperson wahrzunehmen sind.

Diese Modelle sind mit dem deutschen Entwurf nicht vergleichbar. Gerade die Unterschiede zeigen, dass die entscheidende Frage nicht „private Fahrpraxis – ja oder nein?“ lautet. Entscheidend ist vielmehr, wie sie fachlich abgesichert wird.

Mehr Übung ist ein Gewinn, wenn aus Übung tatsächlich Lernen wird. Dazu braucht es nicht nur Kilometer. Es braucht eine sinnvolle Auswahl der Situationen, Rückmeldung, schrittweise steigende Anforderungen und jemanden, der erkennt, wann der nächste Schritt sinnvoll ist – und wann noch nicht.

Genau an diesem Punkt wird sich der geplante private Fahrpraxiserwerb messen lassen müssen.

Ein Text von
Rechtsanwalt Dietrich Jaser
Spezialist für Fahrlehrerrecht
Telefon: 08221-24680
E-Mail: anwalt@domusjuris.de
www.fahrlehrerrecht.com

FÜHRERSCHEIN ALS PFAND BEI OFFENEN RECHNUNGEN BEHALTEN?

"NEIN", BESTÄTIGT EIN URTEIL DES AMTSGERICHTS ALTÖTTING

Fahrschulen sind verpflichtet, nach bestandener Prüfung den Führerschein unmittelbar an den Fahrschüler herauszugeben, auch dann, wenn noch offene Forderungen bestehen.

Ein Anspruch auf Herausgabe des Führerscheins stützt sich auf den dinglichen Herausgabeanspruch gemäß § 985 BGB. Der Fahrschüler erwirbt mit der Erteilung der Fahrerlaubnis und der Ausstellung des Dokuments das Eigentum an der Urkunde, somit ist er gegenüber jedem Besitzer, der kein Recht zum Besitz hat, zur Rückforderung berechtigt. Ein solches Recht zum Besitz kann von einer Fahrschule nicht wirksam hergeleitet werden, weil offene Vergütungsforderungen bestehen.

Einem Herausgabeverlangen steht ausdrücklich kein Zurückbehaltungsrecht nach § 273 BGB entgegen. Auch rechtlich unwirksam ist die vertragliche Vereinbarung eines Pfandrechts am Führerschein für den Fall einer erfolgreichen Fahrprüfung. Begründung dazu ist die spezifische öffentlich-rechtliche Zweckbestimmung des Führerscheins. Als Legitimationspapier, welches die staatliche Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr beweist, ist der Führerschein dem privatrechtlichen Rechtsverkehr entzogen. Er hat den Zweck der Identifikation und dem Nachweis einer behördlichen Erlaubnis gegenüber Kontrollorganen und ist damit kein taugliches Sicherungsgut für zivilrechtliche Forderungen.

Daraus resultiert, dass auch Vereinbarungen über eine Empfangsvollmacht der Fahrschule für den Führerschein keinen dauerhaften Einbehalt rechtfertigen können. Gelangt die Fahrschule im Rahmen des Prüfungsabschlusses - etwa durch Entgegennahme des Dokuments vom Prüfer - in den Besitz, nimmt sie lediglich die Position eines Besitzmittlers für den Fahrschüler ein. Die Fahrschule ist in dieser Sachlage verpflichtet, das Dokument spätestens auf Verlangen ohne weiteres an den Eigentümer auszuhändigen. Diese Rechtsauffassung stimmt mit der einhelligen Ansicht in der juristischen Literatur und Rechtsprechung überein.

Für die Durchsetzung im Wege des einstweiligen Rechtsschutzes ist ein Verfügungsgrund notwendig. Dieser ist gegeben, wenn der Betroffene das Dokument dringend zur Ausübung seiner beruflichen Tätigkeit benötigt. Im vorliegenden Fall betraf dies einen Arbeitnehmer, der über eine Zeitarbeitsfirma eine Stelle in einem Industriebetrieb antreten sollte und hierfür zwingend auf den Nachweis der Fahrerlaubnis angewiesen war. In diesem Fall überwiegt das Interesse des Eigentümers an der Dokumentenherausgabe das rein finanzielle Sicherungsinteresse des Dienstleisters. Der Führerschein stellt die notwendige Voraussetzung für die Aufnahme oder Fortführung einer Erwerbstätigkeit dar.

AG Altötting, 26.11.2020
Az: 2 C 601/20

AUF HANDZEICHEN NICHT VERLASSEN!

Achtung im Straßenverkehr! Sowohl beim Ausfahren aus Grundstücksausfahrten in den fließenden Verkehr als auch bei Handzeichen anderer Verkehrsteilnehmer. Denn man könnte sonst auf dem Schaden sitzen bleiben, wenn es zum Unfall kommt.

Während eines Stop-and-go-Verkehrs wollte eine Autofahrerin aus ihrer Grundstücksausfahrt heraus nach links in den fließenden Verkehr einfahren. Unmittelbar vor ihrer Einfahrt hielt ein Linienbus an. Der Fahrer wollte freundlich sein und gab ihr ein Zeichen, dass sie losfahren solle. So geschehen, allerdings kollidierte sie beim Einfahren in die Gegenspur mit einem Wagen, der den Bus überholte. Die aus dem Grundstück ausfahrende Fahrerin verlangte Schadenersatz von der gegnerischen Versicherung. Diese verweigerte die Zahlung, denn die Frau habe beim Ausfahren gegen ihre Sorgfaltspflicht verstoßen. Das Landgericht Hamburg bestätigte diese Auffassung.

Die Klägerin ging leer aus. In der Urteilsbegründung wurde dargelegt: Wer aus einem Grundstück ausfährt, hat eine äußerste Sorgfaltspflicht. Fahrzeuge im Fließverkehr haben Vorfahrt. Deren Fahrer müssen auch nur dann besonders sorgfältig sein, wenn die Gefahr besteht, dass ihnen jemand die Vorfahrt nimmt. In diesem Fall war das aber nicht so.

Der Autofahrer, der den Bus überholte habe nicht gegen ein Überholverbot verstoßen und sei mit angemessener Geschwindigkeit unterwegs gewesen. Sie hätte sich nicht auf das Zeichen des Busfahrers verlassen dürfen.

DIENSTWAGEN – WAS ZU BEACHTEN IST

GELDWERTER VORTEIL DURCH ZUSÄTZLICHE SACHLEISTUNG ZUM GEHALT

Wenn der Arbeitgeber einen Dienstwagen stellt, ist das natürlich attraktiv. Zu beachten ist dabei aber einiges, vor allem in Bezug auf Versteuerung.

Stellt ihnen der Arbeitgeber einen Dienstwagen, den sie auch privat nutzen dürfen, entsteht hierdurch ein geldwerter Vorteil durch die zusätzliche Sachleistung zum Gehalt. Der Fiskus möchte auch von diesem Vorteil profitieren. Wie dieser Vorteil genau versteuert wird, ist abhängig von der gewählten Besteuerungsmethode. Hierbei gibt es zwei Wahlmöglichkeiten:

- Die Pauschalmethode: Hier wird monatlich ein Prozent des Bruttolistenpreises des Firmenfahrzeugs zum Zeitpunkt der Erstzulassung angesetzt. Zusätzlich wird die Nutzung für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte mit 0,03 Prozent des Bruttolistenpreises pro Entfernungskilometer und Monat berücksichtigt. Addiert man diese beiden Beträge, so ermittelt man den geldwerten Vorteil, der zum Arbeitslohn zugerechnet und dann mit dem persönlichen Einkommensteuersatz versteuert wird.

- Die Fahrtenbuchmethode: Hier muss jeder mit dem Dienstwagen gefahrene Kilometer sorgfältig dokumentiert werden, und zwar ob dienstlich, privat oder auf dem Weg zur Arbeit und zurück. So sollen die tatsächlichen Kosten des Fahrzeugs pro Kilometer ermittelt werden, in denen sämtliche Fahrzeugkosten (z.B. Kraftstoff, Versicherung, Wartung) berücksichtigt werden. Dann werden dem Arbeitnehmer nur die Kosten, die durch Privatfahrten verursacht wurden, anteilig als geldwerter Vorteil angerechnet und mit dem persönlichen Einkommensteuersatz versteuert.

Der Arbeitgeber entscheidet zu Jahresbeginn die Methode, denn er muss den geldwerten Vorteil für die private Nutzung ermitteln und hierauf Lohnsteuer und Sozialversicherung abführen. Er kann das zwar für jeden Arbeitnehmer und jedes Fahrzeug individuell entscheiden. In der Realität behandeln Arbeitgeber meist alle Arbeitnehmer und Fahrzeuge gleich.

Der Beschäftigte kann am Jahresende in seiner privaten Steuererklärung allerdings von der vom Arbeitgeber gewählten Besteuerungsmethode abweichen und seinen versteuerten Anteil korrigieren. Weniger aufwändig ist die Pauschalmethode für beide, sowohl Arbeitgeber als auch Arbeitnehmer. Es ist nur erforderlich, dass der Arbeitgeber den Bruttolistenpreis des Fahrzeugs kennt.

Auf Grundlage der Entfernung zur ersten Tätigkeitsstätte kann der Arbeitnehmer den geldwerten Vorteil im Voraus kalkulieren und die zusätzliche Steuerbelastung ermitteln. Die meisten Arbeitgeber nutzen deshalb die einfacher zu handelnde Pauschalmethode. Sie müssen weder ein Fahrtenbuch kontrollieren noch auswerten. Bei hochwertigen Fahrzeugen und seltener Privatnutzung kann die Fahrtenbuchmethode aber zu einer geringeren steuerlichen Belastung führen. Der zusätzliche Aufwand hierfür rechnet sich.

Die Fahrtenbuchmethode ist aber nicht grundsätzlich steuerlich günstiger. Sie kann teurer sein, wenn der Listenpreis hoch und der Anteil der Privatnutzung niedrig ist. Der Aufwand bei der Fahrtenbuchmethode ist enorm: es muss lückenlos dokumentiert werden. Jeden Tag muss man eintragen, wo man hinfährt, wie viele Kilometer es sind, ob man privat oder dienstlich fährt. Bei Dienstfahrten müssen dazu noch das Ziel und der Grund angegeben werden, auch jeder Tankstopp und jeder Werkstattbesuch. Die Fahrtenbuchmethode ist nur für Arbeitnehmer mit geringer Privatnutzung des Dienstwagens, beruflich vielen Kilometern und einem hohen Listenpreis des Fahrzeugs anzuraten.

Bei der Pauschalbesteuerung gelten für E- und Hybrid-Autos bis einschließlich 2030 reduzierte Sätze. Statt einem Prozent des Bruttolistenpreises wird ein wesentlich geringerer Prozentsatz als geldwerter Vorteil angesetzt: Bei einem Plug-in-Hybrid sind es 0,5 Prozent, bei einem reinen E-Auto 0,25Prozent. Wenn das E-Auto einen Bruttolistenpreis von mehr als 100.000 Euro hat, werden 0,5 Prozent angesetzt.

Betrachtet man die Nutzung steuerlich, ist bereits der Weg zur Arbeit und zurück mit dem Dienstwagen als Privatnutzung anzusehen, da die Fahrt privat veranlasst ist. Nur die Fahrten, die nach Arbeitsantritt zurückgelegt werden (bspw. zu Kunden oder Lieferanten) sind dienstliche Fahrten. Der Arbeitgeber legt fest, inwiefern der Dienstwagen privat genutzt werden darf. Nur wenn der Arbeitgeber es ausdrücklich erlaubt, dürfen auch Ehepartner oder die Kinder den Firmenwagen nutzen. Eine Kilometerbegrenzung existiert nicht.

Online lesen

Schauen Sie vorbei auf fahrlehrerweiterbildung.de

BUSFAHRER MIT HANDY AM STEUER: OLG KIPPT FAHRSPERRE

RICHTER: "WEDER LEBENSLANGE NOCH FÜNFJÄHRIGE FAHRERSPERRE WEGEN UNERLAUBTER HANDYNUTZUNG VERHÄLTNISMÄSSIG"

Die von der beklagten A-Verkehrsgesellschaft mbH gegen einen klagenden Busfahrer verhängte lebenslange Fahrersperre wegen Handynutzung ist marktmissbräuchlich und deshalb unzulässig, hat das Oberlandesgericht Düsseldorf entschieden.

Der klagende Busfahrer war Angestellter in einem privaten Busunternehmen. Das Busunternehmen war für die B GmbH als Subunternehmerin tätig, die ihrerseits von der Beklagten, der A-Verkehrsgesellschaft mbH, beauftragt worden war. Am 22.06.2021 hatte der Kläger die Linie X im A-Netz befahren. Ein Fahrgast hatte den Kläger bei der Handynutzung gefilmt und die Beklagte informiert, diese sperrte daraufhin den Kläger für die Zukunft auf allen ihren Linien.

Durch das Subunternehmen wurde dem Kläger aufgrund der Sperre fristlos gekündigt. Vor dem Landgericht Köln erhob der Busfahrer Klage gegen die lebenslange Sperre.

Er argumentierte, die Beklagte missbrauche durch die zeitlich unbefristete Sperre ihre Marktmacht. Er habe keine Aussicht, in erreichbarer Entfernung von seinem Wohnort eine Anstellung als Busfahrer im Liniennahverkehr zu finden. Die Beklagte betreibe als marktbeherrschendes Unternehmen im A-Kreis fast das gesamte Nahverkehrs-Busnetz, teilweise sogar darüber hinaus. Auch sei die ausgesprochene Sperre unverhältnismäßig. Die Straßenverkehrsordnung sehe bei einer verbotenen, selbst gefährdenden Handynutzung allenfalls ein Fahrverbot von drei Monaten vor. Die unbefristete Sperre wurde durch die beklage A-Verkehrsgesellschaft mbH für sachgerecht gehalten, sie verwies auf die Gefährlichkeit der Handynutzung im Straßenverkehr. Sie widersprach der marktbeherrschenden Stellung. Der Busfahrer könne bundesweit tätig sein und auch im Busfernverkehr, Fernreise-, Tourismus- oder Schülerverkehr fahren. Im Oktober 2022 hatte das Landgericht Köln der Klage teilweise stattgegeben und eine fünfjährige Sperre für ausreichend gehalten. Beide Parteien hatten daraufhin Berufung eingelegt. Der Vorsitzende Richter am Oberlandesgericht hat daraufhin das landgerichtliche Urteil teilweise abgeändert und die Beklagte gemäß dem Antrag dazu verurteilt, gegenüber der B-GmbH mitzuteilen, dass die ausgesprochene Sperre für den Einsatz auf Linien der Beklagten aufgehoben ist.

Eine lebenslange Sperre sei – so der Senat – ein Missbrauch einer marktbeherrschenden Stellung. In dem räumlich und sachlich relevanten Markt für Busfahrer im öffentlichen Personen– und Nahverkehr im A-Kreis habe die Beklagte eine marktbeherrschende Stellung. Die lebenslange Sperrung des Klägers auf den Linien der Beklagten und auch die vom Landgericht als angemessen angesehene Dauer der Sperrung von fünf Jahren behinderten den Kläger auf diesem Markt unbillig.

Eine lebenslange oder eine Sperre von fünf Jahren sei nicht durch das Verhalten des Klägers gerechtfertigt, da dieses nicht so schwerwiegend sei. Die Benutzung eines Handys während der Fahrt ist ein erheblicher Verkehrs- und Pflichtenverstoß, aber eine fünfjährige Sperre und erst recht eine lebenslange Sperre seien weder angemessen noch verhältnismäßig. Aufgrund der unbefristeten Sperre hat der Kläger seinen Arbeitsplatz verloren und bis heute sei es ihm nicht möglich, im Öffentlichen Personen- und Nahverkehr im Rhein-Erft-Kreis einen neuen Arbeitsplatz zu finden, da er Linien der Beklagten nicht befahren dürfe.

Selbst in besonders schwerwiegenden Fällen führe eine verbotswidrige Nutzung eines Mobiltelefons während der Fahrt nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung nur zu einem mehrmonatigen, nicht aber zu einem lebenslangen oder mehrjährigen Fahrverbot. Es wäre voraussichtlich nach arbeitsrechtlichen Grundsätzen nur eine Abmahnung in Betracht gekommen. Das Urteil ist rechtskräftig

Urteil vom 21.08.2023
OLG Düsseldorf AZ VI-6 U 1/23

idfl.de
Mitglied werden!

GEBRAUCHTWAGENKAUF: RÜCKTRITT GESCHEITERT

KÄUFER MUSS VERKÄUFER UNTERSUCHUNG EINES BEHAUPTETEN FAHRZEUGMANGELS ERMÖGLICHEN

Wer ein Auto kauft, später dann einen Mangel beanstandet, kann nicht ohne Weiteres den Kauf rückgängig machen. Vorher muss der Verkäufer die Möglichkeit bekommen, sich das Auto selbst anzusehen. Der Käufer darf das nicht abhängig davon machen, dass der Verkäufer schon vorher eine Reparatur verspricht,

Im Februar 2024 hatte ein Mann in einer Gemeinde im Kreis Bad Dürkheim bei einem Kfz-Händler für 7.500 Euro ein Fahrzeug gekauft. Später wollte er das Auto allerdings wieder zurückgeben und sein Geld zurückerstattet bekommen. Er argumentierte, das Fahrzeug verliere Kühlwasser. Vor Gericht hatte er damit keinen Erfolg. Die Kammer vertrat die Auffassung, dass der Verkäufer das Auto zunächst selbst überprüfen durfte. Er hatte den Käufer aufgefordert, das Fahrzeug dafür in seine Werkstatt zu bringen. Der Käufer verlangte aber vorher eine schriftliche Zusage, dass der Verkäufer den behaupteten Kühlwasserverlust beseitigt werde. Nach Auffassung des Gerichts musste der Verkäufer das nicht zusagen, bevor er das Auto überhaupt untersuchen konnte.

Der Verkäufer muss gerade bei einem technischen Problem an einem Fahrzeug erst prüfen können, ob der Fehler tatsächlich vorliegt, was die Ursache ist und ob er hierfür verantwortlich ist. Erst danach kann es um eine Reparatur gehen. Der Käufer hätte ohne weitere Bedingungen das Auto zur Überprüfung bereitstellen müssen. Das tat er aber nicht, deshalb konnte er den Kauf nicht rückgängig machen.

Fazit: Erst prüfen lassen, dann zurücktreten. Wer vorher schon eine Reparaturzusage verlangt, könnte, am Ende leer ausgehen.

Der Käufer hat gegen das Urteil Berufung eingelegt, diese wurde durch das Pfälzische Oberlandesgericht Zweibrücken zurückgewiesen. Das Urteil ist rechtskräftig.

Landgericht Landau/Pfalz
Urteil vom 19.11.2025 Az: 3 0 10/25

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

STRAFVEREITELUNG IM AMT: AUS BEAMTENVERHÄLTNIS ENTFERNT

POLIZEIBEAMTE HABEN DAS VERTRAUEN DES DIENSTHERRN UND DER ALLGEMEINHEIT EINGEBÜSST

Die 2. Landesdisziplinarkammer des Verwaltungsgerichts Düsseldorf hat auf die Disziplinarklage des Dienstherrn mit Urteilen vom 11. Mai 2026 zwei Polizeibeamte des Polizeipräsidiums Essen aus dem Beamtenverhältnis entfernt und somit die disziplinarrechtliche Höchstmaßnahme verhängt.

Die beiden Polizeibeamten waren durch das Landgericht Duisburg 2023 wegen Strafvereitelung im Amt durch Unterlassen rechtskräftig zu einer Freiheitsstrafe von 7 Monaten auf Bewährung verurteilt. Nach dessen Feststellungen haben die beiden Beamten als Dienstgruppenleiter von einer durch einen nachgeordneten Beamten begangenen Körperverletzung im Amt gewusst und wären gesetzlich verpflichtet gewesen, die zur strafrechtlichen Verfolgung der Körperverletzung erforderlichen Maßnahmen zu veranlassen. Aber sie wahrten einvernehmlich Stillschweigen. Dass die Körperverletzung im Amt nicht verfolgt und das Opfer zu Unrecht einer Strafverfolgung wegen Widerstands gegen Vollstreckungsbeamte ausgesetzt wurde nahmen sie hierdurch bewusst in Kauf.

Die Polizeibeamten haben das Vertrauen ihres Dienstherrn und der Allgemeinheit eingebüßt und sind im öffentlichen Dienst nicht mehr tragbar. Die Strafvereitelung im Amt ist ein schweres Dienstvergehen, weil die Beamten dadurch der Achtung und dem Vertrauen, die ihr Beruf erfordert, nicht gerecht geworden sind. Eine solche Straftat ist dient dazu, das Vertrauen in die Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit der Beamtenschaft und damit in die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Dienstes und auch in die rechtsstaatliche Durchführung von Strafverfahren massiv zu beeinträchtigen.

Eigentliche Aufgaben von Polizeibeamten sind, begangene Straftaten zu verfolgen. Dadurch ist es unvereinbar, als Polizeibeamter - zumal innerdienstlich - selbst eine Straftat zu begehen. Besonders schwer wiegt dies, wenn die Straftat dazu dient, eine durch einen anderen Polizeibeamten begangene Straftat (hier Körperverletzung im Amt) zu verschleiern, zu decken und dadurch die Strafverfolgung gegen diesen Polizeibeamten zu vereiteln. Zudem haben die Beamten das Dienstvergehen unmittelbar aus der besonderen Verantwortung der ausgeübten Führungsfunktion heraus, also unter Missachtung des in die Führungsfunktion gesetzten Vertrauens begangen. Die Beamten haben durch ihr Verhalten das Ansehen der Polizei als staatlicher Institution zum Schutz der öffentlichen Sicherheit und Ordnung erheblich beschädigt, indem sie die ihnen zur Erfüllung ihrer Aufgaben verliehenen Befugnisse missbraucht haben.

VG Düsseldorf
Urteile vom 11.05.2026
Az. 35 K 11301/25.O
und 35 K 11303/25.O

TRICKSEN BEI DER FÜHRERSCHEINPRÜFUNG

Laut DPA wird immer mehr getrickst. Versteckte Ohrhörer, Mini-Kameras oder sogar Doppelgänger. Im Jahr 2025 wurden bei Theorieprüfungen mehr als 4200 Täuschungsversuche registriert.

Im Vergleich zu den Vorjahren (2023: 3759 Fälle, 2024: 4198 Fälle) sogar noch ein Zuwachs. Die Dunkelziffer dürfte ein noch höheres Level ergeben. Einsatz technischer Hilfsmittel ist auffällig: bei mehr als einem Drittel kamen Mini-Kameras oder kaum sichtbare Ohrhörer zum Einsatz. Selbst Doppelgänger, also „Stellvertreter“ sind zu verzeichnen.

Ca. jeder zweite Betrugsversuch sei inzwischen professionell organisiert. Weitere Personen sind oft involviert, die den Prüfling technisch unterstützen, aus der Ferne Lösungen übermitteln oder sich als Fahrschüler ausgeben.

Der klassische Spickzettel hat auch noch nicht ausgedient. In 44 % der Fälle wurde hiermit geschummelt. Die PKW-Prüfung ist besonders häufig betroffen (4052 Fälle).

Im Ranking der Bundesländer liegt mit traurigem Abstand vorne: Nordrhein-Westfalen (1378), gefolgt von Berlin (497) und Bayern (449). Den stärksten Anstieg verzeichnet im Bundesländervergleich die Hauptstadt, im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg um ca. 25 Prozent. Gegen den organisierten Betrug fordert der TÜV-Verband strengere Maßnahmen.

DIGITAL SICHER im Alltag

PRIVATE BILDUNGSANGEBOTE

Privatpersonen - digitale Grundlagen verständlich erklärt

Sicher online unterwegs sein, zweifelhafte Onlineshops besser einschätzen, sichere & merkbare Passwörter erstellen

KMU - Awareness - Training

Sensibilisierung für digitale Alltagsthemen, Email-Fallen, QR-Code Risiken und USB Themen, einfache Abläufe für schwierige IT-Situationen

Orientierung bei Online-Angeboten

Allgemeine Einordnung von Warnsignalen bei Angeboten, Shops und Plattformen
*keine Finanz-/ Anlage-/ Rechs- oder Einzelfallberatung

“Mein erstes Handy” - Eltern & Kind Workshop

Privatsphäre- und Sicherheitseinstellungen, unangemessene Kontaktaufnahme im Netz, Kostenfallen, Chats und Kontakte in Spielen.
Wie Kinder sicher, fair und verantwortungsvoll handeln

Schule - Eltern - Vereine

Elternabende zu digitalen Alltagsthemen, Workshops für Tablettklassen und Mediennutzung, Fortbildung für pädagogische Fachkräfte, Regeln und Verantwortung bei Fotos, Videos und Klassenchats

Verständlich.
Neutral.
Praxisnah.
Alltagstauglich.

Mein Name ist Torsten Hiljanen.
Ich biete private Schulungen zu digitaler Medien- und Alltagskompetenz an. Meine Inhalte beruhen auf langjähriger Erfahrung mit digitalen Risiken und Nutzungsverhalten. Ich bin als Dozent im Bereich digitaler Bildung tätig. Die Angebote erfolgen ausschließlich privat und unabhängig von Behörden oder öffentlichen Stellen.

IT - BERATUNG HILJANEN

Tel. +49 | 156 | 79581779
WhatsApp: +49 | 156 | 79581779
Email: ITconsultant2022@proton.me
www.BeratungimNetz.de

SRK Fahrlehrer-Fortbildung Seminarangebot

Seminarart	Dauer	Ort	Seminartermin	Kosten in €
Fahrlehrerfortbildung § 53 Abs. 1 FahrlG	3 Tage	Günzburg	12.11. – 14.11.26	250
		Cham	19.11. – 21.11.26	250
		Regensburg	18.02. – 20.02.27	270
		Günzburg	25.02. – 27.02.27	270
		Günzburg	15.04. – 17.04.27	270

Buchung von Einzeltagen ist möglich.
Im Jahr 2026: 1 Tag 150 Euro, 2 Tage 250 Euro
Im Jahr 2027: 1 Tag 170 Euro, 2 Tage 270 Euro

Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 2 FahrlG FeS	1 Tag	Günzburg	In Planung	
Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 1 FahrlG ASF	1 Tag	Günzburg	In Planung	
Fortbildung gem. §7 BKrFQV	3 Tage	Günzburg	in Planung	
BWL-Lehrgang § 18 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrlG	70 Std.	Günzburg	in Planung	
Ausbildungsfahrlehrer-Fortbildung § 53 Abs. 3	1 Tag	Günzburg	in Planung	

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

SRK Seminare Robert Klein - Stadtberg 32 - 89312 Günzburg **Telefon: 08221-31905**

GESCHLECHTSEINTRAG GEÄNDERT – BEFÖRDERUNG IM BLICK?

VG DÜSSELDORF ERLAUBT ERMITTLUNGEN WEGEN MÖGLICHEN MISSBRAUCHS DER FRAUENFÖRDERUNG.

Nach Änderung ihres Geschlechtseintrags wurde gegen eine Polizistin ein Disziplinarverfahren eingeleitet; wegen des Verdachts, missbräuchlich die Beförderungschancen verbessern zu wollen.

Der Eilantrag einer Polizeikommissarin auf Untersagung disziplinarbehördlicher Ermittlungen im Zusammenhang mit der Änderung ihres Geschlechtseintrags blieb ohne Erfolg

Die Polizeikommissarin konnte durch einen Eilantrag die Durchführung disziplinarbehördlicher Ermittlungen, die im Zusammenhang mit der Änderung ihres Geschlechtseintrags im Personenstandsregister stehen, nicht verhindern. Die 2. Landesdisziplinarkammer des Verwaltungsgerichts Düsseldorf hat dies mit Beschluss vom 28. Mai 2026 entschieden und somit den Antrag der Beamtin auf Erlass einer einstweiligen Anordnung abgelehnt.

Die Antragstellerin hatte im Mai 2025 ihren Geschlechtseintrag nach den Vorgaben des Gesetzes über die Selbstbestimmung in Bezug auf den Geschlechtseintrag (SBGG) im Personenstandsregister in „weiblich" ändern lassen. Daraufhin leitete die Polizeipräsidentin Düsseldorf ein Disziplinarverfahren gegen sie ein. Der Antragstellerin wurde vorgeworfen, sie habe die Änderung mit dem alleinigen Ziel vornehmen lassen, hierdurch statusrechtliche Vorteile in Gestalt einer schnelleren Beförderung zu erlangen. Ihr in weiblicher geänderter Geschlechtseintrag führe dazu, dass sie in den Genuss der sogenannten „Frauenförderung" komme und dadurch in der Beförderungsrangfolge um 43 Plätze aufsteige. Die Antragstellerin habe diese Absicht mehrfach im Kollegenkreis geäußert, aufgrund dessen der Verdacht eines rechtsmissbräuchlichen Vorgehens entstanden sei.

Die Disziplinarkammer hat den Eilantrag, der auf die Untersagung disziplinarbehördlicher Verfahrenshandlungen - insbesondere die Vernehmung bereits geladener Zeugen – gerichtet war, abgelehnt und wie folgt begründet:

Die Fürsorgepflicht verbietet zwar dem Dienstherrn, gegen einen Beamten ein Disziplinarverfahren einzuleiten und durchzuführen, wenn ein Dienstvergehen erkennbar nicht in Betracht kommt. Dieser Fall liegt hier aber nicht vor. Denn ausreichende tatsächliche Anhaltspunkte bestehen, dass die Antragstellerin ein Dienstvergehen begangen hat. Ihre unstreitige sowie wiederholte Äußerung im Kollegenkreis ist hierfür Anknüpfungspunkt; Durch die Änderung ihres Geschlechtseintrages habe sie allein das Ziel verfolgt, in den Genuss der „Frauenförderung" zu kommen. Somit ist der Verdacht begründet, dass die Antragstellerin sich in einer Konkurrenzsituation um Beförderungsposten gegenüber Kolleginnen und Kollegen einen nicht gerechtfertigten Vorteil verschafft und dadurch gegen die beamtenrechtliche Wohlverhaltenspflicht verstoßen hat. Daher war die Polizeipräsidentin Düsseldorf verpflichtet, ein Disziplinarverfahren einzuleiten sowie Ermittlungen durchzuführen. Nicht die Disziplinarkammer, sondern sie hat im Rahmen ihrer Ermittlungen auch die Frage zu beantworten, ob die Behauptung der Antragstellerin, ihre Äußerungen im Kollegenkreis seien nicht ernst gemeint gewesen und allein zu ihrem Selbstschutz erfolgt, glaubhaft ist.

Der Durchführung eines Disziplinarverfahrens stehen die Vorschriften des SBGG nicht entgegen, denn eine auf Änderung des Geschlechtseintrages gerichtete Erklärung ist dann zweckwidrig, wenn sie nicht jedenfalls auch der Harmonisierung von Geschlechtsidentität und Geschlechtseintrag dient.

VG Düsseldorf
Beschluss vom 28.05.2026
Az: 35 L 495/26.0

WWW

Online lesen

Schauen Sie vorbei auf
fahrlehrerweiterbildung.de

ERMÄSSIGTE BESTEUERUNG

ABGELTUNG MEHRJÄHRIGER URLAUBSANSPRÜCHE BEI KÜNDIGUNG

Außerordentliche Einkünfte können nach § 34 EStG ermäßig besteuert werden, indem insoweit die sogenannte Fünftelregelung angewendet wird. Das bedeutet, dass die Einkommensteuer unter Ansatz eines Fünftels der betreffenden Einkünfte ermittelt und dann der auf dieses Fünftel entfallende Steuerbetrag verfünffacht wird. Dadurch können die Auswirkungen der Steuerprogression gemildert werden. Hauptanwendungsfall bei Arbeitnehmern ist die Besteuerung von Abfindungen anlässlich der Beendigung des Arbeitsverhältnisses.

Diese für Abfindungen geltenden Grundsätze hat das FG Münster nun auch auf die Abfindung mehrjähriger Urlaubsansprüche übertragen. Geklagt hatte eine Arbeitnehmerin, der zum 30.06.2020 gekündigt worden war und die in diesem Zusammenhang eine Abfindung für den ihr noch zustehenden Urlaub vom 28.09.2018 bis zum 30.06.2020 erhalten hatte. Das FG begründet seine Auffassung wie folgt:

- Die Abgeltungszahlung für den bis zum Beendigungszeitpunkt noch bestehenden Urlaubsanspruch ist als Einkünfte aus nichtselbständiger Arbeit zu erfassen, weil es sich um eine Gegenleistung für die Überlassung der Arbeitskraft handelt.

- Bei der Abgeltung des Urlaubsanspruchs handelt es sich um eine Vergütung für eine mehrjährige Tätigkeit im Sinne von § 34 Abs. 2 Nr. 4 EStG. Denn diese wurde für einen Zeitraum von mehr als 12 Monaten gezahlt. Der Urlaub konnte nicht in Anspruch genommen werden, weil der Klägerin am 28.09.2018 gekündigt und sie anschließend freigestellt worden war. Daher musste der Urlaub abgegolten werden.

- Der Annahme, dass die Abgeltungszahlung „für eine Tätigkeit" geleistet worden ist, steht nicht entgegen, dass die Klägerin in dem abgegoltenen Zeitraum von ihrem ehemaligen Arbeitgeber freigestellt worden war und die Tätigkeit damit tatsächlich nicht ausgeübt hatte.

Das FG Münster hat die Revision zugelassen, da das FG Hamburg in einem früheren Verfahren eine andere Auffassung vertreten hat. Dagegen ist das FG München In einer jüngeren Entscheidung zum gleichen Ergebnis wie das FG Münster gelangt.

Geißler Steuerberatungsgesellschaft mbH, 89364 Rettenbach

THEMA SCHENKUNGSSTEUER

STEUERBEFREIUNG FÜR ÜBLICHE GELEGENHEITSGESCHENKE

Schenkungen unterliegen grundsätzlich der Schenkungsteuer, sofern nicht eine der Steuerbefreiungen des § 13 ErbStG greift. Steuerfrei bleiben nach dessen Absatz 1 Nr. 14 aber beispielsweise übliche Gelegenheitsgeschenke. Mit der Frage, was unter üblichen Gelegenheitsgeschenken zu verstehen ist, hat sich jüngst das FG Rheinland-Pfalz befasst. Der Anlass: die Erbschaftssteuererklärung des Sohnes eines begüterten Erblassers, nach der der Sohn in den letzten 10 Jahren vor dem Todestag 8 Geldschenkungen zu Ostern beziehungsweise Weihnachten in Höhe von insgesamt 150.000 € erhalten hatte. Das Finanzamt unterwarf diese der Erbschaftssteuer und wurde darin vom FG mit nachstehenden Argumenten bestätigt:

- Ob ein Gelegenheitsgeschenk üblich ist, ist nicht nach den Gewohnheiten bestimmter Bevölkerungskreise bzw. der Vermögensverhältnisse des Schenkers bzw. Beschenken zu beurteilen. Stattdessen kommt es auf die allgemeine Verkehrsanschauung an.

- Der Gesetzgeber hat durch die Regelungen zu den Steuerklassen und Freibeträgen in den §§ 15, 16 ErbStG zu erkennen gegeben, dass die Bedeutung des übertragenen Vermögens für Schenker und Beschenkten allein nach einem allgemeinen Wertmaßstab zu beurteilen ist.

- Weiterhin berücksichtigen die Steuersätze in § 19 ErbStG nur den Wert des auf den Beschenkten übertragenen Vermögens, nicht aber die Vermögensverhältnisse des Schenkers.

- Zur Orientierung kann auf die Kleinbetragsgrenze in § 22 ErbStG abgestellt werden. Danach kann von der Fortsetzung der Erbschaftssteuer abgesehen werden, wenn die Steuer für den jeweiligen einzelnen Erwerb nicht höher als 50 € ist. Hierbei müssen die jeweiligen Steuerklassen und -sätze berücksichtigt werden. Das bedeutet, dass ein übliches Gelegenheitsgeschenk eines Elternteils an ein Kind ohne besonderen Anlass nur dann vorliegt, wenn dessen Wert weniger als 800 € beträgt.

Das Finanzgericht Rheinland-Pfalz hat die Revision zugelassen. Soweit ersichtlich wurde diese jedoch nicht eingelegt.

Geißler Steuerberatungsgesellschaft mbH, 89364 Rettenbach

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

VERSICHERUNGSMAKLER
GÜNZBURG

Krankenhausstr. 21
89312 Günzburg

Tel.: 08221 / 20 78 88 5

www.versicherungsmakler-gz.de
info@versicherungsmakler-gz.de

PERSÖNLICHE BERATUNG. VOR ORT. IN GÜNZBURG.

FRÜH ÜBT SICH.

SOLANGE **DU** GUT VERSICHERT BIST!

RECHTSÄNDERUNG: GRENZEN FÜR BETRIEBLICH GENUTZTE PRIVATRÄUME

NEUE GRENZWERTE ERLEICHTERN DIE BETRIEBLICHE NUTZUNG PRIVATER RÄUME

Wird ein Wirtschaftsgut zu mehr als 50 % betrieblich genutzt, wird es dadurch automatisch zu notwendigem Betriebsvermögen. Dann können die Aufwendungen für das Wirtschaftsgut zwar als Betriebsausgaben abgesetzt werden, ein Entnahme- oder Veräußerungsgewinn unterliegt jedoch im Gegenzug der Besteuerung.

Im Fall der Nutzung eines im eigenen Haus belegenen Arbeitszimmers durch einen Gesellschafter einer GmbH kann dies zur Begründung einer Betriebsaufspaltung führen.

Diese Konsequenzen traten jedoch bislang dann nicht ein, wenn der betrieblich genutzte Raum die Grenzen nach § 8 EStDV nicht überschritt. Dies war der Fall, wenn der Wert des Raumes

- Nicht mehr als ein Fünftel des gemeinen Werts des gesamten Grundstücks ausmachte und
- den Betrag von 25.000 € nicht überschritt.

Vor dem Hintergrund gestiegener Immobilienpreise wurde diese Regelung mit Wirkung ab dem 30.12.2025 neu gefasst. Danach liegt bei einem betrieblich genutzten Raum dann kein Betriebsvermögen vor, wenn

- dessen Fläche nicht größer als 30 Quadratmeter ist oder
- dessen Wert den Betrag von 40.000 € nicht überschreitet.

Während nach der Altregelung beide Kriterien erfüllt werden mussten, um Betriebsvermögen zu vermeiden, reicht es nach der Neuregelung aus, wenn eines der beiden Kriterien eingehalten wird. Damit haben es die Nutzer solche Räume selbst in der Hand, ob sie zum Betriebsvermögen gehören oder nicht: denn die Raumgröße ist ein objektives Kriterium; Bewertungsfragen und die Entwicklung der Grundstückspreise sind bedeutungslos solange der betreffende Raum nicht mehr als 30 Quadratmeter misst. Räume, die bereits nach der alten Rechtslage dem Betriebsvermögen zuzuordnen waren, gelten weiterhin als Betriebsvermögen, selbst wenn sie einen der neuen Grenzwerte unterschreiten.

Geißler Steuerberatungsgesellschaft mbH, 89364 Rettenbach

WIDERRUF FAHRLEHRERLAUBNIS

EINMALIGE SEXUELLE BELÄSTIGUNG REICHT AUS

Für den dauerhaften Widerruf einer Fahrlehrerlaubnis reicht bereits eine einmalige sexuelle Belästigung einer Fahrschülerin aus. Sie kann die Unzuverlässigkeit eines Fahrlehrers i. S. d. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 FahrlG begründen und den Widerruf der Fahrlehrerlaubnis nach § 14 Abs. 2 Satz 1 FahrlG rechtfertigen.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 FahrlG wird für die Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis vorausgesetzt, dass gegen den Bewerber keine Tatsachen vorliegen, die ihn für den Fahrlehrerberuf als unzuverlässig erscheinen lassen. Wenn diese Voraussetzung nachträglich wegfällt, muss die Fahrlehrerlaubnis nach §14 Abs. 2 Satz 1 FahrlG zwingend widerrufen werden. Behördliches Ermessen sieht der Gesetzgeber nicht vor. Vor allem, wer wiederholt die ihm obliegenden Pflichten gröblich verletzt hat, ist unzuverlässig. Auch die zum allgemeinen Gewerberecht entwickelten Maßstäbe finden Anwendung (BVerwG, 30.10.1996, AZ: 1 B197,96). Unzuverlässig ist auch wer nach dem Gesamtbild seines Verhaltens keine Gewähr dafür bietet, künftig den Beruf des Fahrlehrers ordnungsgemäß auszuüben und die gesetzlichen Pflichten gewissenhaft zu erfüllen (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, 29.11.18, AZ: 8 B 717/18).

Ein aus den vorhandenen tatsächlichen Umständen gezogener Schluss auf das wahrscheinlich künftige Verhalten des Betroffenen ist die hierfür erforderliche Prognose (vgl. VGH Bayern, 09.02.11, AZ: 11 CS 10.3056). Hierbei muss das Grundrecht der Berufsfreiheit und der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit beachtet werden (vgl. BVerwG, 26.02.97, AZ: 1 B 34.97; VGH Baden-Württemberg, 08.08.2002, AZ: 9 S 1039/02), VG Gelsenkirchen, 02.11.2021, AZ: 18 K 284/21).

Den allgemeinen Grundsätzen des Rechts der Gefahrenabwehr entspricht es, umso strengere Anforderungen an die Zuverlässigkeit zu stellen, je schutzwürdiger die gefährdeten Rechtsgüter sind (vgl. BVerwG, 07.11.2012, AZ: 8 C 28.11). Bereits ein einmaliges Fehlverhalten kann die Unzuverlässigkeit als Fahrlehrer begründen, wenn es schwerwiegend ist und ein sicheres Symptom für eine Gesinnung oder Lebenseinstellung darstellt, die eine ordnungsgemäße

Berufsausübung nicht erwarten lässt (vgl. VGH Bayern, 19.10.2021 AZ: 11 CS 21.1967); VGH Bayern, 09.02.11, AZ: 1 CS 10.3056.

Besondere Gefahren für die sexuelle Selbstbestimmung, die Ehre sowie das seelische und körperliche Wohlbefinden der meist jugendlichen oder heranwachsenden Fahrschülerinnen und Fahrschüler besteht bei der Fahrschulausbildung. Sie müssen sich in die Obhut des Fahrlehrers begeben und sind in bestimmtem Umfang seiner fachlichen und persönlichen Autorität unterworfen.Alleine aufgrund dieses Machtverhältnisses sowie des Alters- und Reifeunterschieds fühlen sie sich nur schwer in der Lage, sich entschieden gegen persönliche Grenzüberschreitungen zu wehren. Sie können zwar die Fahrschule wechseln, haben aber dadurch erhebliche Nachteile: Verzögerungen und zusätzliche Kosten.

MYTHEN ZU KRANKSCHREIBUNG

WAS STIMMT TATSÄCHLICH? WIR HABEN DIE FAKTEN.

Zum Thema Krankschreibung kursieren viele Annahmen, auch Irrtümer. Was stimmt nun tatsächlich?

Muss ich für eine Krankschreibung immer zum Arzt gehen?
Eine Arbeitsunfähigkeit kann prinzipiell auch per Videosprechstunde oder in bestimmten Fällen telefonisch festgestellt werden. Die Beschwerden müssen hierzu aber auch ohne körperliche Untersuchung ausreichend beurteilt werden können. Eine Krankschreibung per Videosprechstunde ist i. d. R. nur für einen begrenzten Zeitraum zulässig. Telefonische Krankschreibungen nur bei bekannten Patienten und bei leichteren Erkrankungen. Je nach aktueller Regelung können sich die genannten Voraussetzungen und Höchstdauern unterscheiden.

Brauche ich erst ab dem dritten Tag ein Attest?
Der Kranke muss sich unverzüglich krank melden. Der Arbeitgeber darf ein Attest bereits vom ersten Tag an verlangen. Gesetzlich vorgeschrieben muss spätestens am vierten Kalendertag zusätzlich eine ärztliche Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung vorgelegt werden.

Kann eine Krankschreibung abgelehnt werden?
Zweifel können bei auffällig häufigen Krankmeldungen unmittelbar um den genommenen Urlaub herum aufkommen. Oder wenn ein Arbeitnehmer eine Arbeitsunfähigkeit nach einer Auseinandersetzung ankündigt. Wer so handelt, muss mit arbeitsrechtlichen Konsequenzen rechnen. Eine AU-Bescheinigung hat einen hohen Beweiswert, der nur durch ernsthafte und begründete Zweifel widerlegt werden kann.

Muss der Arbeitgeber die Diagnose erfahren?
Nein. Aber es muss klar kommuniziert werden, wie lange die Krankmeldung anhalten soll. Den voraussichtlichen Zeitraum gibt die arbeitsunfähige Person erst einmal selbst an. Falls dann ein Arztbesuch stattfindet, muss die Einschätzung des Arztes an den Arbeitgeber weitergegeben werden. Die AU-Daten ruft bei gesetzlich Versicherten der Arbeitgeber inzwischen i. d. R. selbst ab.

Kann man während Krankheit gekündigt werden?
Ja. In seltenen Fällen kann sogar die Krankheit selbst ein Grund für die Kündigung sein. Z.B. bei einer Suchterkrankung. Jedoch muss dazu gegeben sein, dass die Prognose negativ ist und es sich um längere oder häufige Ausfallzeiten (häufig mehr als sechs Wochen im Jahr) handelt.

Muss ich bei Krankheit zuhause bleiben?
Man darf nichts unternehmen, was die Krankheit verzögern könnte. Ein kurzer Einkauf im Supermarkt oder in der Apotheke stellt kein Problem dar Selbst ein Kinobesuch oder andere Freizeitbeschäftigungen sind – je nach Grund für die Krankschreibung – zulässig.

Wenn ich wieder fit bin, muss ich sofort wieder arbeiten?
Wer sich wieder fit fühlt, aber vom Arzt noch krankgeschrieben ist, muss nicht sofort wieder arbeiten, aber er darf. Der Beweiswert der AU-Bescheinigung gilt weiterhin.

Muss man sich gesundschreiben lassen, wenn man wieder arbeiten will?
Man darf vorzeitig wieder arbeiten gehen, wen man sich gesund fühlt. Eine Gesundschreibung (als Gegenstück zur Krankschreibung) existiert nicht. Eine Arbeitsunfähigkeitsbescheinigung ist kein Arbeitsverbot.

Darf der Chef meine Mails während meiner Abwesenheit lesen?
Wenn das Postfach ausdrücklich nur für berufliche Themen verwendet werden darf, ist ein Zugriff unter bestimmten Voraussetzungen zulässig.

Kann der Arbeitgeber mir eine andere Tätigkeit zuweisen?
Der Arbeitgeber kann nicht ohne weiteres verlangen, dass jemand am Schreibtisch arbeitet, der ansonsten physisch anstrengend arbeitet. In seltenen Fällen kann eine andere Tätigkeit zugewiesen werden, wenn ein Arzt geprüft hat, ob bestimmte Tätigkeiten möglich sind, ohne dem Heilungsprozess zu schaden.

Muss sich auch ein Arbeitsloser krankmelden?
Ja. Bei der Bundesagentur für Arbeit oder beim Jobcenter. Ab dem vierten Krankheitstag muss eine ärztliche Bescheinigung eingereicht werden, um sicherzustellen, dass man auch im Krankheitsfall weiter Arbeitslosengeld bekommt. Wer seine Krankheit nicht meldet, riskiert Leistungskürzungen.

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

ENERGIEPREISPAUSCHALE

KEINE RÜCKZAHLUNG DURCH ARBEITGEBER BEI UNRECHTMÄSSIGER GEWÄHRUNG

Anders als die sogenannte Spritpreisprämie, die von den Arbeitgebern getragen wird, wurde die Energiepreispauschale (EPP) im Jahr 2022 zwar von den Arbeitgebern ausgezahlt, jedoch wirtschaftlich durch eine entsprechende Minderung der abzuführenden Lohnsteuer kompensiert. Zur Belastung kann die EPP aber dann werden, wenn sie an das Finanzamt zurückgezahlt werden muss und Ansprüche gegen zu Unrecht begünstigte Arbeitnehmer ins Leere gehen.

In dieser Situation befindet sich der Inhaber einer Baumschule, der im Sommer 2022 Saisonarbeitskräfte aus dem Ausland beschäftigt und an diese die EPP ausgezahlt hatte.

Im Zuge einer Lohnsteuerprüfung wurde festgestellt, dass nicht alle Arbeitnehmer unbeschränkt steuerpflichtig waren, weil sie weder über einen Wohnsitz noch über einen gewöhnlichen Aufenthalt in Deutschland verfügt hatten.

Für diese forderte das Finanzamt die EPP mit einem Lohnsteuerfestsetzungsbescheid zurück. Der dagegen nach erfolglosem Einspruch eingelegten Klage hat allerdings das FG Münster mit folgender Begründung stattgegeben:

- Der Kläger hat die Lohnsteuer für August 2022 nach den für ihn geltenden Regelungen zutreffend angemeldet. Ein Anspruch auf Festsetzung von Lohnsteuer in Höhe der EPP gegenüber dem Finanzamt besteht nicht. Die Rückabwicklung der EPP hat im Verhältnis Arbeitnehmer - Staat zu erfolgen. Auf die Frage, ob die betroffenen Arbeitnehmer in Deutschland tatsächlich einen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthalt hatten, kommt es im Rahmen dieses Verfahrens daher nicht an.

Symbolbild

- Für August 2022 bestand eine Verpflichtung, an die betroffenen Arbeitnehmer jeweils 300 € zu zahlen und diese auf die abzuführende Lohnsteuer anzurechnen.

- Eine Pflicht des Arbeitgebers, der allein als Zahlstelle fungieren sollte, zur Prüfung der Anspruchsberechtigung für die EPP liegt nicht vor, lässt sich auch nicht durch Auslegung des § 117 EStG ermitteln. Sofern der Arbeitgeber dazu verpflichtet worden wäre, die Voraussetzungen zu prüfen, wäre der Sinn und Zweck der Regelung konterkariert worden. Denn die Prüfung, ob eine unbeschränkte Einkommensteuerpflicht besteht, zieht bei Arbeitnehmern, die einen Auslandbezug aufweisen, erheblichen Ermittlungsaufwand nach sich.

- Das Verständnis, dass für Arbeitgeber keine Prüfungspflicht bestanden hat, wird darüber hinaus durch die historische Entwicklung gestützt. Im März 2022 wurde die EPP im Bundestag diskutiert. Bereits im Mai 2022 wurde das „Steuerentlastungsgesetz 2022“ beschlossen. Zum 01.09.2022 bestanden der Anspruch auf die EPP sowie die Auszahlungspflicht des Arbeitgebers. Der zeitliche Ablauf dieses Gesetzgebungs- und Auszahlungsverfahrens war damit klar vom Gedanken der Beschleunigung geprägt. Diesem Gedanken liefe eine umfassende Prüfungspflicht zuwider.

- Weiterhin ist zu berücksichtigen, dass das Finanzamt nicht schlüssig darlegen kann, wie die Rückabwicklung der EPP im Verhältnis Arbeitgeber - Arbeitnehmer gelingen soll. Das letzte Wort in diesem Verfahren wird allerdings der BFH haben, denn das Finanzamt hat die vom FG zugelassene Revision eingelegt.

Geißler Steuerberatungsgesellschaft mbH, 89364 Rettenbach

Jetzt Mitglied werden!
Es lohnt sich!

INTERESSENVERBAND DEUTSCHER FAHRLEHRER E.V. BUNDESVERBAND

IDF

- günstiger Monatsbeitrag
- aktuelle Infos
- fachliche Beratung

Nur als Team sind wir stark!

Anmeldung unter 08221/250773
Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. - IDF