

Stellungnahme der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. zum Entwurf einer 13. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften



Stand: 17.08.2018

Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale
Infrastruktur vom 19.07.2018
Aktenzeichen: StV11/7324.5/20-23

Wir nehmen gerne zu der Änderungsverordnung der FeV Stellung und dürfen nachstehend einige Punkte ansprechen, die wir als problematisch ansehen.

Artikel 1: Anlage 7 Nummer 2.2.4

Wir halten die im Entwurf dargestellte Beschreibung zu einschränkend und bitten daher zu bedenken, dass moderne, zukünftige Kraftfahrzeuge innovative Schließ- und Öffnungstechniken bringen, welche durch o.g. Beschreibung von vornherein ausgeschlossen wären. Wir können uns in diesem Zusammenhang keine Gefahrensituation vorstellen, in dem nicht auch der Fahrlehrer das Fahrzeug schnell verlassen muss. Dann kann auch ein aaSoP das Fahrzeug verlassen. Wir befürchten, dass durch diese Vorschrift zukünftige Fahrzeugkonzepte für die Ausbildung und Prüfung grundsätzlich ausscheiden und bitten hier um ein Überdenken der angedachten Regelung.

In diesem Zusammenhang bitten wir dringend, sich dem leidigen Thema der getönten Seiten- und Heckscheiben zuzuwenden. Es wird für die Fahrlehrerschaft zunehmend schwieriger, entsprechende Fahrzeuge zu beschaffen. Auch aus den zuletzt gemachten Erfahrungen, der z.Zt. andauernden Hitzeperiode mit starker Sonneneinstrahlung, ist es auch aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend erforderlich diese wärmedämmenden, geringen Tönungen nutzen zu können. Zumal sowohl der aaSoP als auch die Fahrlehrer den ganzen Arbeitstag im Auto verbringen. Bitte berücksichtigen Sie bei Ihren Überlegungen, dass die getönten Seiten- und Heckscheiben einem Zulassungsverfahren unterliegen, in dem eine ausreichende Lichtdurchlässigkeit für einen Fahrzeugführer festgestellt wird. Wir verstehen es nicht, dass es dann für einen aaSoP nicht ausreichend sein soll. Hier bitten wir um eine schnelle Anpassung an den Markt und bitten alle **werksseitig verbauten** getönten Seiten- und Heckscheiben auch für die Prüfungsfahrzeuge zuzulassen.

Artikel 2: Prüfzeitverlängerung

Wir freuen uns über die Einführung des Fahraufgabenkatalogs, an dem die BVF erheblich mitgearbeitet hat. Es überrascht uns jedoch der Zeitpunkt über die mögliche Festschreibung einer Prüfzeitverlängerung ohne einer ausreichenden Erprobung, in der untersucht werden sollte, wie der tatsächliche Mehrbedarf durch die Nutzung des elektronischen Prüfprotokolls ist. Momentan zeichnet sich unserer Erkenntnis nach kein Mehrbedarf an Zeit ab. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, dass durch die Einführung des elektronischen Prüfprotokolls eine Verlängerung der Prüfzeit erforderlich ist. Sinn und Zweck der Digitalisierung ist doch eher eine Einsparung an Zeit. Unserer Ansicht nach kann nur durch die Schulung der aaSoP ein Mehraufwand an Zeit erforderlich werden, aber doch nicht innerhalb einer Fahrerlaubnisprüfung wenn die Handhabung der modernen Technik beherrscht wird. Sollten

die angedachten Regelungen greifen, würde es bedeuten, dass eine Mehrbelastung in zeitlicher und finanzieller Hinsicht des Bürgers entsteht, weil zukünftig eine digitale Aufzeichnung, anstatt einer analogen Aufzeichnung der Prüfungsleistung erfolgt. Warum der Bewerber dann auch noch länger in der reinen Fahrzeit geprüft werden muss, kann der Begründung nicht entnommen werden.

Nicht erkannt wird ebenfalls ein Zeitbedarf von zusätzlich 20 Minuten in den Aufstiegsprüfungen der Klassen A2 und A. Es sollte untersucht werden, ob die Dauer einer Aufstiegsprüfung nicht der Dauer einer Prüfung für den heutigen Ersterwerb der Klasse A1 angepasst werden kann. In solch einer 45 - minütigen Prüfung werden heute auch alle Vorgaben der Prüfungsrichtlinie eingehalten. Und hier handelt es sich bei dem Bewerber in der Regel um einen ersten Einstieg in die motorisierte Mobilität.

Irritiert hat uns die Angabe der Gesamtkosten eines Führerscheinerwerbs. Hier werden Zahlen genannt, aufgeteilt in Kosten in Ost- und Westdeutschland, die uns in dieser Höhe völlig unbekannt sind.

Die Ausführungen, dass Auswirkungen auf das Preisniveau nicht zu erwarten sind, sind unserer Ansicht nach nicht richtig. Wenn eine Prüfungsfahrt länger dauert, hat das nicht nur Auswirkungen auf die Prüfgebühr für die technische Prüfstelle sondern auch auf Vorstellungsentgelte für die Fahrschule. Auf Grundlage der dargestellten verlängerten Prüfungsdauer, sehen wir eine Erhöhung der Vorstellungsentgelte bei der praktischen Prüfung um ca. 20 % bei den Fahrschulen für notwendig an. Das bedeutet eine Mehrbelastung des Bürgers.

Die Prüforganisationen haben seit geraumer Zeit allergrößte Probleme den aktuellen Prüfbedarf zu bedienen. Daher befürchtet der Berufsstand weitere, dramatische Zuspitzungen bei der Bereitstellung der Prüfkapazitäten, wenn Prüfzeiten verlängert werden.

Zu Artikel 3 (Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung)

Das Vorschreiben der "Feststellung einer Prüfungsreife" allein ist nicht ausreichend.

Aus Gründen einer Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Allgemeinheit, sollte dem Fahrlehrer die Möglichkeit haben, entsprechend umfassende Verkehrssicherheitsarbeit auf allen Straßen, (Stadt-, Überland-, Autobahn- und Dunkelheitsfahrten) bewerten zu können und zu müssen.

Bei einer Ersterteilung erfolgt die Ausbildung nach gesetzlich vorgeschriebenen Rahmenlehrplänen für die Theorie- sowie Praxisausbildung. Bei der Praxisausbildung erfolgt die Lernstandsbewertung nach einem Stufensystem, in dem die Stufe der besonderen Ausbildungsfahrten integriert ist. Nach dieser Stufenausbildung erfolgt eine Feststellung der Prüfungsreife. Wir sind der Ansicht, dass auch für die Bewerber nach § 31 FeV einen definierten Mindestumfang der theoretischen und praktischen Ausbildung vorgeschrieben sein sollte.

Dieter Quentin
Vorsitzender

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.
Alboinstr. 56
12103 Berlin

Telefon +49 30 7 43 06 57 60
Fax +49 30 7 43 06 57 69
E-Mail info@bvfd-deutschland.de