

---

## MOVING - Stellungnahme zur 13. Änderung der Verordnung über die Fahrerlaubnisverordnung und andere straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften - August 2018

Berlin, den 16.08.18 - MOVING bedankt sich für die Gelegenheit seine Expertise bei der Überarbeitung der Gesetzgebung um die neue Fahrerlaubnisverordnung einbringen zu dürfen und begrüßt die weitere Anerkennung des Reformbedarfs. Das vorliegende Papier ist eine Aufzählung der aus unserer Sicht wichtigen Überarbeitungen zu den im Entwurf des BMVI vom 19.07.18 übermittelten Änderungsvorschlägen.

### Für folgende Punkt sieht MOVING Handlungsbedarf:

1. Artikel 1, Nr. 5 (digitales Antragsverfahren):

MOVING begrüßt, dass für das Antragsverfahren die elektronische Übermittlung aufgenommen wird. Deutschlandweit gibt es immer noch hunderte unterschiedlicher Antragsformulare für den Erwerb einer Fahrerlaubnis, obwohl die zugrunde liegenden Regelungen bundeseinheitlich sind. MOVING hegt die Hoffnung, dass durch diese Neuerung vielleicht einheitliche digitale Formulare, Verfahren und Plattformen geschaffen werden, um so das Antragsverfahren zu entbürokratisieren und zahlreiche Hürden, die heute noch vor Ort existent sind, abzubauen.

2. Zu Artikel 2 (Änderungen bei Prüfungen):

Im Grundsatz unterstützt MOVING ebenfalls die Einführung des elektronischen Prüfprotokolls, sofern Ausführung und Einsatz so ausgelegt werden, dass für den Fahrerlaubnisbewerber mehr Transparenz herrscht und die Nachvollziehbarkeit verbessert wird, wie der Prüfer zu einer Entscheidung gelangt ist. MOVING sieht allerdings den mit der Einführung dieses Verfahrens verbundenen zeitlichen Mehraufwand bei den praktischen Prüfungen kritisch.

Eine Verlängerung der Prüfungsdauer um je 10 Minuten (20 Min bei Aufstiegsprüfungen im Bereich der Klasse A), von denen 5 Minuten auf die Fahrzeit und 5 Minuten auf die Dokumentation entfallen, erscheint auf den ersten Blick zwar angemessen und durch gestiegenen Dokumentations- und Beobachtungsaufwand begründbar, bringt aber viele Probleme mit sich. Unabhängig von der zusätzlichen finanziellen, zeitlichen aber auch psychischen Belastung von Fahrerlaubnisbewerbern sind hier insbesondere die personellen Ressourcen bei den Prüfungsorganisationen zu nennen. Schon heute haben die Prüfungsorganisationen vielerorts einen solch eklatanten Personalmangel zu beklagen, dass Prüfungen nicht mehr zeitnah stattfinden können, sondern es einen Vorlauf von vielen Wochen benötigt. Die jüngsten Vorkommnisse beim TÜV Süd, die sogar das Baden-Württembergische Verkehrsministerium als aufsichtführende Behörde auf den Plan gerufen haben, sind dafür ein gutes Beispiel. In Baden-Württemberg ist der Prüfermangel inzwischen so groß, dass man laut einer aktuellen Pressemitteilung des dortigen Verkehrsministeriums erst durch große Anstrengungen binnen zwei Monaten zu einem Zustand gelangen könnte, bei dem Prüfungstermine wieder innerhalb von vier Wochen zu bekommen sind. Heute müssen sich Fahrerlaubnisbewerber durchaus sechs und mehr Wochen gedulden, bis sie einen Prüfungstermin erhalten. Diese Situation ist

keinesfalls allein der Einführung der neuen Software OSF 2.0 geschuldet, sondern ein allgemeines Phänomen, das seit Jahren existiert und auch im Bereich anderer Prüforganisationen zu beobachten ist. Würde man jetzt die Dauer der Prüfungen erhöhen und legt dabei die von Ihnen berechnete Zahl von 250 000 Zeitstunden zugrunde, entspräche das in etwa 150 zusätzlichen Prüferstellen, was einer Erhöhung von rund 5-7% entspräche bei der von Ihnen genannten Zahl an Fahrerlaubnisprüfern. Zur Kompensation der bereits existierenden Probleme bräuchte man schätzungsweise eine ähnliche Zahl an neuen Prüfern, so dass wir bei der Umsetzung des Entwurfs vermutlich bis zu 300 neue Prüfer in Deutschland benötigen würden. Es ist nicht erkennbar, dass dieser personelle Mehraufwand auch nur ansatzweise von den Prüforganisationen geleistet werden kann. Insofern würde eine Erhöhung der Prüfungsdauer im schlechtesten Fall zu unhaltbaren Zuständen führen, wenn die Wartedauer auf eine Prüfung dann nicht mehr Wochen, sondern eher Monate beträgt. Ebenso stünde zu erwarten, dass bestehendes Prüfpersonal überlastet wird.

Unberücksichtigt ist in Ihrer Begründung auch geblieben, dass bei den Fahrschulen ebenfalls ein erhöhter personeller Aufwand anfällt und die größere Prüfungsdauer sich ebenfalls in den von den Fahrschulen erhobenen Entgelten widerspiegeln wird. Wenn man dafür bei einer Klasse B Prüfung nur 10 € ansetzt, erhöhen sich die Kosten einer praktischen Prüfung inklusive der TÜV-Gebühren brutto um immerhin 35€, was ein spürbarer Plus ist und die Führerscheinkosten insgesamt um ca. 2% erhöht.

Für die Umsetzung des elektronischen Prüfprotokolls sieht MOVING daher zwei Möglichkeiten:

- a) Beibehaltung der bisherigen Prüfdauer und Integrierung des Protokolls in den derzeitigen Ablauf
- b) Vorlage eines verlässlichen und verbindlichen Konzepts seitens der Prüforganisationen, wie der personelle Mehraufwand gestemmt werden soll, bevor die Umsetzung in Kraft tritt.

Die Verlängerung der Prüfungsdauer ergibt weiter ein Problem bei der Berechnung der Prüfungsdauer für die Streichung der Automatikbeschränkung. Hier heißt es in Anlage 7 unter Nr. 2.3, dass sich die Dauer der praktischen Prüfung bei Aufhebung der Beschränkung einer Fahrerlaubnis auf das Führen von Kraftfahrzeugen ohne Schaltgetriebe um ein Drittel verkürzt. Da sich 55 Minuten Prüfungsdauer bei der Klasse B nur schwer dritteln lassen, sollte die genaue Prüfdauer in diesem Fall angegeben werden.

### 3. Zu Artikel 3 (Umschreiber):

MOVING ist im Sinne der Verkehrssicherheit für die neue Regelung, dass Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sich vor der Prüfung über die nötigen Kenntnisse und Fähigkeiten auch von Umschreibern informieren müssen, da dies in der Vergangenheit immer wieder zu Problemen geführt hat.

Da die weltweiten Regelungen zum Führerscheinerwerb sehr unterschiedlich sind, gibt es immer auch sehr unterschiedliche Niveaus und nicht selten sind Umschreiber anzutreffen, die zwar im Besitz eines ausländischen Führerscheins sind, aber trotzdem noch nie eigenständig ein Kraftfahrzeug im Straßenverkehr gesteuert haben. Um das Vorhandensein notwendiger Kenntnisse und Fertigkeiten überprüfen zu können, erachtet MOVING 90 Minuten praktische Fahrzeit als unterste zeitliche Grenze. Dieser Wert ist zwar nicht Bestandteil der gesetzlichen Regelung. Aber es wäre sinnvoll, wenn besonders die für die Überwachung zuständigen Stellen eine Vorgabe hätten, was im

Falle einer Umschreibung vorzuweisen ist. Die Streichung der grundsätzlichen Befreiung von dieser Pflicht erleichtert aber den Fahrlehrern die Argumentation für deren Notwendigkeit und steigert die Akzeptanz ihres Dienstleistungsangebots. Als positiver Nebeneffekt könnte die Zahl der nicht bestandenen praktischen Prüfungen von Umschreibern sinken und somit die Prüforganisation etwas entlastet werden.

### Weitere Anmerkungen:

- Die Freistellung von der Fahrerlaubnispflicht wird erweitert von den bisherig aufgelisteten Kraftfahrzeugen auf alle vergleichbaren Kraftfahrzeuge mit bbH 25 km/h. Dies ist unter Berücksichtigung der bisherigen komplexen Regelung zu begrüßen und hilft ungewollte und aus Unkenntnis begangene Verstöße gegen die FeV zu vermeiden.
- Die Anerkennung der persönlichen Bindung an einen ordentlichen Wohnsitz im Inland soll auch dann erfolgen, wenn sich der Betreffende außerhalb der EU oder des EWR in Drittstaaten aufhält. Dies ist vor dem Hintergrund der Internationalisierung von Ausbildung und Berufstätigkeit zu begrüßen. Die Beschränkung der Auswirkung dieser Regelung auf Personen im diplomatischen Dienst in der amtlichen Begründung greift allerdings zu kurz.
- Die neu geschaffene Möglichkeit der Anerkennung einer bereits als bestanden gewerteten theoretischen Prüfung auf eine andere 2-Radklasse sieht MOVING als praxisgerecht an.
- Es wird die Möglichkeit für die untere Verwaltungsbehörde geschaffen, bei der Umschreibung einer Dienstfahrerlaubnis im Zweifelsfall eine Befähigungsprüfung anzuordnen. Diese Regelungsänderung ist praxisgerecht und gleicht die Rechtsgrundlagen an das Verfahren bei Neuerteilungen an. Gleiches gilt für Umschreibung von Fahrerlaubnissen aus Drittstaaten, die nach Anlage 11 zur FeV prüfungsfrei umgeschrieben werden können.
- Nach Anlage 7 Nr. 1.2.1 wird die Möglichkeit geschaffen im Rahmen der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung zusätzlich zu den amtlichen Fragen auch neue Fragenformate zu erproben. Dies geschieht außerhalb der Wertung der Prüfung. Da dies auf freiwilliger Basis erfolgen soll, erscheint das geplante Vorgehen zunächst unproblematisch. Allerdings sollte bedacht werden, dass hierdurch die Prüfzeiten verlängert werden. Es bleibt die Frage, ob dies mit der derzeitigen angespannten Prüfsituation vereinbar ist.
- Ferner setzt sich MOVING zusätzlich für die Aufnahme eines Passus darüber ein, dass sich der Fahrlehrer von der Prüfungsreife des Schülers vor der Vorstellung zur Theorie- und Praxisprüfung explizit überzeugen muss, beispielsweise mittels einer Vorprüfung/Vorprüfungsfahrt oder durch den Nachweis einer regelmäßigen Lernstandskontrolle. Diese Anforderung könnte in der Regelung zur Ausbildungsbescheinigung, FahrschAusbO, oder FeV aufgenommen werden. Diese Maßnahme könnte dem Absinken der Bestehensquoten von Theorie- und Praxisprüfungen entgegenwirken, wie sie von den Technischen Prüfstellen festgestellt wurden (vgl. Entwurf S. 13).

- Vom Gesetzgeber ist eine Förderung zur Qualitätssicherung und Weiterentwicklung der Fahrerlaubnisprüfung angedacht. Die Technischen Prüfstellen begründen die Erhöhung der Prüfgebühren für die Praktische Prüfung u. a. damit, dass zusätzliche Kosten für die kontinuierliche Weiterentwicklung und Evaluierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (Seite 16 des Entwurfs, Buchstabe c) entstehen. Dies ist bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung bereits seit Jahren erfolgreich. Somit wäre dann die komplette Fahrerlaubnisprüfung Gegenstand einer regelmäßigen Optimierung. Einen für die Verkehrssicherheit mindestens ebenso wichtigen Stellenwert für das spätere Fahrverhalten hat die wesentlich länger dauernde Fahrausbildung an den anerkannten Fahrschulen. Die Fahrausbildung der Fahrschüler und die Ausbildung der Fahrlehrer sollten ebenso einer regelmäßigen Weiterentwicklung unterliegen. Zur Wahrung der Trennung von Ausbildung und Prüfung stellt sich die Frage nach einer geeigneten Institution oder Arbeitsgemeinschaft, in der die Fahrlehrer, Fahrlehrerausbildungsstätten, Lehrmittelverlage und andere relevante Beteiligte organisiert sind und zusammenarbeiten. Die Finanzierung könnte analog zu der Optimierung der Fahrerlaubnisprüfung über einen kleinen Betrag pro Fahrschüler oder pro Prüfung eingefordert werden. MOVING würde eine Diskussion einer solchen Einrichtung zur Weiterentwicklung der Fahrausbildung begrüßen.
- Die Anlage 7 zur FeV wird unter Nr. 2.2.4 dahingehend geändert, dass die geforderten beiden Türen auf der rechten Seite des Prüfungsfahrzeugs unabhängig voneinander zu öffnen sein müssen. Dies zielt nach Ansicht von MOVING eindeutig gegen den Einsatz des BMW i3 als Prüfungsfahrzeug, da keine anderen vergleichbaren Fahrzeuge auf dem deutschen Markt verkauft werden. Da der BMW i3 eines der beliebtesten batterieelektrischen Fahrzeuge auf dem deutschen Markt ist und nichts gegen seine Verwendung als Ausbildungsfahrzeug in Fahrschulen spricht, erscheint diese Regelung unverhältnismäßig. Eine besondere Gefährdung der Prüfenden durch das Türkonzept des BMW i3 ist nicht erkennbar.

*MOVING ist eine Interessenvereinigung europäischer Verkehrsverlage und Unternehmungen, die im Bereich der Fahrerlaubnisausbildung tätig sind. MOVING möchte durch weitergehende Professionalisierung der Fahrerlaubnis-Ausbildung in allen Führerschein-Klassen sowie Förderung von Verkehrserziehung in Kita und Schule einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.*

*Pressekontakt: Alexander Krey, MOVING International Road Safety Association e. V., Schumannstraße 17, 10117 Berlin, T: 030/25 74 16 70, E: [krey@moving-roadsafety.com](mailto:krey@moving-roadsafety.com), [www.moving-roadsafety.com](http://www.moving-roadsafety.com)*