



Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.
Bessemerstr. 82, 12103 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat StV11

Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

24.09.2021

Stellungnahme der BVF zur 15. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Sehr geehrte

Die Bundesvereinigung bedankt sich für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zur 15. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften.

Zu den einzelnen Verordnungsstellen:

Artikel 1 Änderung der Fahrerlaubnisverordnung

Zu 3. § 16 Theoretische Prüfung Abs. 3

- Hier erfolgt eine wichtige Klarstellung zum Schutz der Bewerberdaten bezüglich der Ausbildungsinhalte, die wir begrüßen.
- Zur Prüfung, ob der Abschluss der Ausbildung nicht länger als zwei Jahre zurückliegt, ist die Feststellung anhand des elektronisch übermittelten Ausbildungsnachweises gestrichen worden. Ein Umstand, der dazu führt, dass der Bewerber doch wieder den Nachweis in Papierform erbringen muss.

Antrag:

- Der Nachweis, dass der Abschluss der Ausbildung nicht länger als zwei Jahre zurückliegt, sollte auch weiterhin über die elektronisch übermittelte Variante erfolgen können.

Zu 6. § 18 Gemeinsame Vorschriften für die theoretische und die praktische Prüfung

Stellungnahme der BVF: Bloße Täuschungsvermutungen eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer dürfen aus unserer Sicht nicht unter Täuschungshandlungen verortet werden. Nur wenn tatsächlich eine Täuschungshandlung nachgewiesen werden konnte, darf dies zu einer Sperre von 9 Monaten führen.

Aus unserer Sicht sollte definiert werden, welche Handlungen als Täuschungshandlungen angesehen werden.

Antrag:

Wir bitten zu prüfen, ob nicht eine 12-monatige Sperrfrist angemessener ist.

Zu 7. § 21 Antrag auf Erteilung einer Fahrerlaubnis

Stellungnahmen der BVF:

Wir sind völlig überrascht von der Streichung des Namens der ausbildenden Fahrschule im Antrag.

Vehement sind die uns angeschlossenen Verbände gegen diese Änderung.

- Wir halten sie **nicht** für **zielführend**.
- Durch einen Fahrerlaubnis-Antrag wird ein Verwaltungsvorgang in Gang gesetzt, der nach den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) behandelt wird. Im § 24 VwVfG ist ein Untersuchungsgrundsatz beschrieben, der regelt, dass die Behörde alle Zusammenhänge überprüfen muss, die zur Ergebnisbeurteilung des Antrages führen können.
- In dem Antragsverfahren wird geprüft, dass alle Voraussetzungen, ggf. mit Auflagen, erfüllt werden, ob der Bewerber der jeweilig beantragten FE-Klasse am Straßenverkehr teilnehmen darf.
- Wir möchten auf die bisherige Praxis hinweisen, dass durch Annahme des Führerscheinantrages der Fahrschule die Ausbildungsberechtigung erteilt wird.
- Da der Name der ausbildenden Fahrschule nicht mehr genannt werden soll, gibt es für die Behörden keine Möglichkeit mehr, die Fahrschule, welche den Bewerber ausbildet, über z. B. Auflagen, auch welche die Fortführung der Ausbildung nicht mehr ermöglichen bzw. nur mit bestimmten Auflagen weitergeführt werden darf, zu informieren.

Durch die im Entwurf dargestellte Streichung wird es, bedingt durch fehlende Informationen an die ausbildenden Fahrschulen, zu einer erheblichen Mehrbelastung durch Rückfragen von einzelnen Bewerbern bei den zuständigen Verwaltungsbehörden geben.

Beispiel: Prüfauftrag wird von der zuständigen Verwaltungsbehörde zurückgezogen. Es kann keine Information durch die zuständige Behörde erfolgen, da die ausbildende Fahrschule nicht bekannt ist. Wenn der Fahrlehrer trotzdem weiter ausbildet, begeht er u. U. unwissentlich eine Straftat.

- Die Behörde bzw. die Überwachung muss darauf Zugriff haben, wer ausbildet. Sonst ist die Überwachung der inhaltlichen Verzahnung und von Kooperationen nicht möglich.
- Die Planungshoheit der FE - Prüfungen würde den Fahrschulen verloren gehen. Wenn die Planungshoheit bei den Fahrschulen bleiben würde, gelingt es besser, die Ausbildung der FE Bewerber gemäß curricularem Leitfadens zu planen und durchzuführen.

Welche Auswirkungen eine schwer zu planende zeitliche Abstimmung von Ausbildung und Prüfung hat, erleben wir aktuell durch die Prüfplatzknappheit.

- **Antrag:** Wir beantragen ganz dringend die Wiederaufnahme des Namens der ausbildenden Fahrschule.

Zu 16. Anlage 7 Nummer 2.2 Prüfungsfahrzeuge

Stellungnahmen der BVF:

- Es werden 2 FAS gefordert. z.B. 1 x Abstandsregeltempomat und 1 x Spurwechsel-Assistent oder Spurhalte-Assistent
- Wir wünschen uns eine längere Übergangsfrist. Wenn sich eine Fahrschule vor Inkrafttreten der 15. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnisverordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften ein Fahrzeug ohne die vorgeschriebenen Fahrerassistenzsysteme gekauft hat, wäre dieses Fahrzeug circa 2 Jahre nach dem Neuerwerb nicht mehr als Prüfungsfahrzeug einsatzfähig.
- Wir schlagen vor, dass die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens bereits im Betrieb befindlichen Fahrzeuge der Klasse B noch 4 Jahre nach Inkrafttreten dieser Verordnung als Prüfungsfahrzeuge eingesetzt werden dürfen.
Fahrzeuge der Klassen C1, C, D1 und D sollten noch 8 Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung als Prüfungsfahrzeuge genutzt werden dürfen.
- Beim neuen Verordnungstext besteht insofern Unklarheit, ob es sich bei den beiden beschriebenen Fahrerassistenzsystemen um solche handelt, die wie zum Beispiel beim „Spurhalteassistenten mit Lenkeingriff“ automatisch aktiviert werden, wenn zum Beispiel eine Fahrgeschwindigkeit über 50 km/h erreicht wird, oder im anderen Fall bei der aktiven Geschwindigkeitsregelanlage (aGR) das System vom Bewerber oder der Bewerberin direkt durch Betätigen aktiviert werden muss.
- Anzumerken wäre auch, dass es zunehmend dem technischen Hersteller Standard entspricht, wenn die Funktion und Aktivierung dieser beschriebenen

Fahrerassistenzsysteme **nicht mehr getrennt** voneinander erfolgen soll. Zum Beispiel die kombinierte Funktion des „Spurhalteassistenten mit Lenkeingriff“ und der aktiven Geschwindigkeitsregelanlage (aGR) in einem sogenannten Fahrassistenten oder Travel Assist. Unklar ist auch die Systembeschreibung an sich, wenn wir hier von einer „aktiven und kontinuierlichen“ Funktion sprechen. Möglicherweise könnten hier die Systembeschreibungen „Spurhalteassistent mit Lenkeingriff“ oder „aktive Geschwindigkeitsregelanlage“ (aGR) die Funktionalität besser beschreiben.

Antrag:

Wir befürworten eine präzisere Beschreibung der FAS, weil wir unnötige Diskussionen mit einigen aaSoP in der Praktischen Prüfung befürchten.

Zu 16 b) 2.2.16 Weitere Anforderungen an die Prüfungsfahrzeuge:

Stellungnahmen der BVF:

Zur Verwendung von sogenannten anderen „*zugelassenen Einrichtungen für indirekte Sicht*“ als Ersatz für ursprünglich verwendete Außenspiegel muss der technische Standard präziser beschrieben werden bzw. die Frage zweifelsfrei geklärt werden, ob eine Einsichtnahme für den Fahrlehrer mit diesen Monitorsystemen ebenso sicher erfolgen kann wie bei der Ausrüstung eines Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuges mit doppeltem Außenspiegel.

Antrag:

Wir befürworten die Berücksichtigung des technischen Fortschritts. Ob der Fahrlehrer die Monitore für die Rücksicht mit verwenden kann, muss ggf. im Einzelfall entschieden werden. Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass dies möglich sein sollte.

Artikel 2 Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung

Zu 1. § 4 Theoretischer Unterricht; hier: Absätze 1. 1a) und 1b)

Stellungnahmen der BVF:

- § 1 sagt aus, dass Präsenzunterricht der unverzichtbare Regelfall ist. Digitaler Unterricht ist nur in **begründeten** Ausnahmefällen erlaubt.
- Außerdem wird klargestellt, dass der digitale Unterricht nicht aufgezeichnet gesendet werden darf, sondern nur als „Live-Übertragung“ zulässig ist.
- Die zuständige Landesbehörde kann die Genehmigung nach Satz 2 von weiteren Anforderungen abhängig machen, soweit diese erforderlich sind, einen ordnungsgemäßen Unterricht zu gewährleisten“, schafft wieder Verwirrung und ungleiche

Bedingungen in den Bundesländern, wie wir es während der „Lockdowns“ erfahren mussten.

- Einheitlichkeit wäre wünschenswert.

Antrag:

Bitte um Prüfung, ob dies noch klarer ausgedrückt werden kann.

Zu 2. § 5a Praktische Ausbildung auf Kraftfahrzeugen mit Schaltgetriebe der Klasse B gemäß § 17a der Fahrerlaubnis-Verordnung; hier: letzter Satz in Absatz 3

Stellungnahmen der BVF:

- Warum ein Fahrlehreranwärter nicht in der Lage sein soll, die Schaltkompetenz zu testen und die Schaltkompetenz-Ausbildung abzuschließen, ist nicht nachvollziehbar.
Ein Fahrlehreranwärter darf ja auch selbständig Fahrschüler zur theoretischen oder praktischen Fahrerlaubnisprüfung vorstellen.
- Aus unserer Sicht sollten auch Fahrlehreranwärter nach zum Beispiel 10 durchgeführten praktischen Prüfungen von Fahrschülern der Klasse B, bei denen sie vorher eigenständig die Prüfungsreife festgestellt haben, auch die Berechtigung erhalten den Abschluss der Ausbildung nach § 5a FahrschAusbO festzustellen, da er in der Ausbildungsfahrschule die Kompetenz entwickelt hat, den Abschluss nach Absatz 1 zu bescheinigen. So könnte sich die verantwortliche Leitung sich von der Beurteilungsfähigkeit der Fahrlehrer in Ausbildung überzeugen.

Antrag:

Wir konnten auf Grund der Kürze der Zeit und des Umfangs des Entwurfs aber auch wegen der noch laufenden Ferienzeit keine endgültige Abstimmung mehr herbeiführen.

Wir bitten deshalb die Argumente nochmals zu prüfen. Organisatorisch und auch aus praktischen Gründen ist bei der kurzen Bewertungszeit (15 Minuten) dies eine hohe Anforderung, die der Fahrlehrer, der nicht ausgebildet hat, erbringen muss.

Artikel 3 Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz

Hinweis: Wir bitten den Bezug in § 4 Absatz 2 zu überprüfen:

- 2) Wird der theoretische Unterricht in digitaler Form durchgeführt, sind zusätzlich zu Absatz 1 mindestens die Anforderungen nach Anlage 2a zu erfüllen, soweit sich nicht auf Grund einer Anordnung nach § 4 Absatz 1a Satz 5 (Bezug unklar, es muss § 4 Abs. 1b Satz 5 Fahrschülerausbildungsordnung sein) etwas anderes ergibt.

Zu 4. § 19 Übergangsbestimmungen; hier: Ziffer (8)

Antrag:

Wir bitten die Gültigkeitsdauer für die alten Ausbildungsbescheinigungen auf die Gültigkeit der Prüfung (1 Jahr) abzustimmen.

Zu 6 Anlage 2a

Stellungnahmen der BVF:

Wir fügen unsere Stellungnahme zur leichteren Lesbarkeit gleich jeweils hinter die entsprechenden Ziffern ein.

1. Es muss eine ausreichende Internetverbindung vorhanden sein, die eine Durchführung des digitalen Unterrichtes ermöglicht.

Stellungnahme:

- Das Problem ist oftmals nicht die Internetverbindung der Fahrschule, sondern des Teilnehmers.

Antrag:

In der Praxis taucht das Problem auf, wie der Fahrlehrer das prüfen soll. Außerdem sind die Schüler nicht verpflichtet, immer vom gleichen Ort aus die Verbindung aufzubauen!

2. Der Fahrschüler muss mit der Fahrschule einen Vertrag über die gesamte Ausbildung abgeschlossen haben. Die Erteilung von digitalem Unterricht im Rahmen einer Kooperation nach § 20 des Fahrlehrergesetzes ist nicht zulässig.

Stellungnahme:

- Die Vorgabe eines **Ausbildungsvertrags** über die ganze Ausbildung ist grundsätzlich sinnvoll. Dieses kann aber durch einen Fahrschulwechsel unterlaufen werden

Antrag:

Bitte um Prüfung, ob hierzu noch weitere Hinweise gegeben werden müssen.

3. Die zur Durchführung des digitalen Unterrichts durch die Fahrschule eingesetzten Systeme müssen mindestens verfügen über
 - a) einen Bildschirm oder Monitor, der durch seine Größe gewährleistet, dass der Fahrschüler jederzeit in der Lage ist, dargestellte verkehrliche Situationen detailgenau wahrnehmen zu können und
 - b) eine Webcam mit Mikrofon oder eine Kombination aus Webcam und Headset.

Antrag:

Wäre es nicht sinnvoll eine Mindestgröße für den Bildschirm vorzuschreiben?

4. Die zur Durchführung des digitalen Unterrichts eingesetzte Software muss mindestens
 - a) das Kamerabild aller Teilnehmer dem Kursleiter anzeigen,
 - b) ermöglichen, dass der Kursleiter die Sprechzeit der Teilnehmer zuteilen und bei Bedarf die Mikrofone aller Teilnehmer stumm schalten kann, um insbesondere Rückkopplung und sonstige Störgeräusche zu vermeiden,
 - c) ermöglichen, dass sich die Teilnehmer melden können, um einen Sprechwunsch zu äußern (z. B. über die Schaltfläche „Hand heben“),
 - d) ermöglichen, dass der Kursleiter seinen Bildschirm allen Teilnehmern freigeben kann, um Schulungsmedien allen Teilnehmern anzuzeigen,
 - e) ermöglichen, separate virtuelle Räume aus der Software zu starten, um Gruppenarbeit in Kleingruppen durchzuführen,
 - f) eine Chatfunktion für alle Teilnehmer zur Verfügung stellen,
 - g) sicherstellen, dass alle anwesenden Teilnehmer in einer Liste für den Kursleiter sichtbar angezeigt werden,
 - h) ermöglichen, anzuzeigen und zu kontrollieren, dass und ob alle Teilnehmer des Unterrichts anwesend sind.

Stellungnahme:

- Zu g) und h) sind einerseits redundant und andererseits, wie soll die Kontrolle aussehen?
Verbot die Kamera auszuschalten wäre zwar möglich, lässt sich aber - siehe 1) - bei schlechter Internetverbindung des Teilnehmers nicht vermeiden.
5. Für die Durchführung des digitalen Unterrichts müssen für die Gesamtzahl der Teilnehmer ausreichende Softwarelizenzen vorhanden sein.

Stellungnahme:

- Der Hinweis auf die DSGVO in Punkt 5 ist unseres Erachtens wichtig. Soweit wir es nachvollziehen konnten, erfüllt z.B. „Zoom“ die Bedingungen. Wichtig ist der Hinweis auf die Nutzung der Plattform in der E-Mail-Einladung an die Teilnehmer.
 - Für digitalen Unterricht reicht eine einzige **Softwarelizenz** (z.B. Zoom oder Go-ToMeeting) aus. Diese Vorgabe ist deshalb überflüssig.
 - Die Lizenz kann von Software zu Software sehr unterschiedlich sein, oft reicht eine Lizenz aus.
6. Die Teilnehmerzahl darf 20 Personen nicht überschreiten.

Stellungnahme:

- Hier sollten im Interesse größerer Fahrschulen eine höhere Anzahl eingesetzt werden.
- Mindestens 25 Teilnehmer

Antrag:

Wir bitten zu bedenken, dass für den Präsenzunterricht keine Höchstzahlen, bzw. Anzahl der Plätze in der Genehmigungsurkunde, festgelegt sind. Beim Online-Unterricht muss aber sichergestellt sein, dass die Teilnehmer noch erkennbar und angesprochen werden können.

7. Der Fahrlehrer hat vor Beginn des digitalen Unterrichts die Identität und während des Unterrichts die Anwesenheit der Fahrschüler zu prüfen; ferner hat er eine Teilnehmerliste zu führen.
8. Der digitale Unterricht ist aus Räumen zu erteilen, die die Vorgaben des § 3 erfüllen.
9. Die Fahrschule hat die Überwachung des digitalen Unterrichts sicherzustellen.

Hinweis: Das letzte Wort hat ein Tippfehler; es sollte sicherzustellen heißen.

Antrag:

Hier sollte explizit geregelt werden, dass den Überwachern die Teilnahme am digitalen Unterricht der überwachten Fahrschule ermöglicht werden muss.

Artikel 4 Änderung der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung

Zu 1. § 1 Ort und Ablauf der Ausbildung

Absatz 2

Antrag:

- Es sollte ein Rahmenplan erstellt werden, um die Einführungsphase in ganz Deutschland vergleichbar zu machen.
- Dieser wäre eine Unterstützung der Fahrlehrerausbildungsstätten und der Ausbildungsfahrschulen. Zudem wüsste der Fahrlehreranwärter, was auf ihn zukommt. Schließlich ist es die Phase, in der er sich für oder gegen die Ausbildung und letztendlich den Beruf Fahrlehrer entscheiden soll.

Stellungnahme zu Absatz 4

- Uns stellt sich die Frage, ob nur die mindestens 20 Stunden auf den Lehrgang der Fahrlehrerausbildungsstätte anzurechnen sind oder auch die möglichen 40 Stunden. Oder dürfen es in Zukunft analog zu § 3 Absatz 2 Satz 1 nur noch max. 32 Stunden sein?
- Wie müsste eine Fahrlehrerausbildungsstätte mit den eventuell unterschiedlichen Stunden der verschiedenen Lehrgangsteilnehmer während der Hospitation umgehen?
- Hier besteht ein Widerspruch: Mindestens 1080 UE Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte. Bei Anrechnung der 20 UE in der Ausbildungsfahrschule können die Mindestanforderungen nicht erreicht werden.
- Die einwöchige Hospitation im 4. Monat während der Ausbildung zum Fahrlehrer der Klasse BE soll nach dem Referentenentwurf auf die Gesamtstundenzahl der Ausbildung von 1080 Stunden angerechnet werden. Wir würden vorschlagen eigenen Kompetenzrahmen für die einwöchige Hospitation vorzugeben, mit dem Ziel dem Anwärter genau vorzugeben, was er in dieser einen Woche beobachten soll.
- Die Reduzierung der wöchentlichen Stundenzahl von 40 auf 32 im Praktikum soll es dem Anwärter ermöglichen, seine Unterrichte in Theorie und Praxis besser vorzubereiten. Keinesfalls soll eine Verschlechterung der Ausbildung eintreten. Wir schlagen die Erhöhung wieder auf 40 UE vor.

Antrag:

Wir bitten um Prüfung des missverständlichen Textes und schlagen vor im Rahmenplan für das Praktikum eine weitere Zeile einzufügen.

Text hierzu:

- Vorbereitung der Fahrpraktischen Ausbildung von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis (BE) 4 UE pro Woche
- Vorbereitung der Theoretischen Ausbildung von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis (BE) 4 UE pro Woche.
- So würde sich die Anzahl der Unterrichtseinheiten automatisch von 40 auf 32 reduzieren und die Vorbereitung der Unterrichtsstunden wäre trotzdem verbindlich vorgeschrieben.

Zu 3. § 3 Ausbildungsfahrschule; hier Absatz 2

Stellungnahme:

Wir halten es nicht für notwendig und zielführend, wenn der Umfang der Ausbildung während der gesamten Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule maximal 32 Stunden pro Woche betragen darf.

Für die ersten 3 bis 4 Monate mag dies noch sinnvoll erscheinen, im weiteren Verlauf der Ausbildung aus unserer Sicht jedoch nicht mehr.

Bei einer so geringen Anzahl von Stunden, dauert es erheblich länger, um ausreichend Erfahrung während der Ausbildung sammeln zu können.

Antrag:

Wir bitten dringend um Prüfung dieser Stundenzahl.

Zusatzbemerkung

In Hessen ist geregelt, dass ein Bewerber zur Fahrerlaubnis innerhalb von drei Jahren vor Erteilung der Fahrerlaubnis ausgebildet sein müssen (§2 Abs. 1 Nr. 8 FahrlG). Die Dreijahresfrist beginnt mit Beginn der Fahrlehrerausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte. (siehe Anhang Schreiben vom RP)

Ist dies vom Gesetzgeber wirklich so gemeint?

Wird dies in den anderen Bundesländern genauso gesehen und gehandhabt?

Wenn nicht würden wir im Zuge der 15. Änderungsverordnung eine klare Formulierung begrüßen.

Zu Anlage 1 zu 2 Absatz 1

Die Neue inhaltliche Beschreibung der einzelnen Lehrerlaubnisklassen ist besonders gut geworden. Es wird klarer, was vom Fahrlehrer in der jeweiligen Ausbildungsklasse erwartet wird und andererseits wurden die Niveaustufen klar beschrieben und erleichtern das Verständnis.

Auch die neuen zeitlichen Vorgaben helfen bei der Planung der Fahrlehrerausbildung. Ob die zeitliche Gewichtung in allen Fällen richtig zugeordnet ist, kann eigentlich erst nach einer Praxiserprobung richtig beurteilt werden. Aus diesem Grund könnten hier Feinkorrekturen noch erforderlich werden.

Wir bitten dringend zu prüfen, ob das neuen „Lehrplanregister“ sinnvoll ist. Leider haben die Lehrpläne für die einzelnen Klasse eine gleich ziffernmäßige Zuordnung. Wäre hier je nach Ausbildungsklasse eine deutliche Unterscheidung möglich, könnte man die Fundstelle viel leichter ansprechen.

Fußnoten im Rahmenplan: Z. B. Klasse A: Hier sollten bereits zugelassene Fahrlehrer/Dozenten/Lehrkräfte durch eine Besitzstandregelung erwähnt werden. Diese sollte auch für die Fahrlehrer/Dozenten/Lehrkräfte in den Klassen CE und DE gelten.

Alles in Allem ein gelungener Entwurf, der alle fachlichen Interessen weitgehend berücksichtigt.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Vorsitzender