

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)
am 21./22. März 2012 in Großräschen
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK) am 18./19. April 2012 in Kassel

TOP 6.5 / Reform des Fahrlehrerrechts

TOP 6.2

Bereits in der vergangenen Legislaturperiode wurden im Rahmen des „Programms Bürokratieabbau und bessere Rechtsetzung“ für den Bereich der Kosten aus den zahlreichen Anzeige- und Informationspflichten der Fahrlehrer im Rahmen des Fahrlehrergesetzes (FahrIG) die jährlichen Bürokratiekosten ermittelt. Sie beliefen sich auf über 28,9 Mio. Euro. Das BMVBS hat angesichts dieser hohen Belastung erste Schritte unternommen, um durch eine Reform des FahrIG die Bürokratiekosten deutlich zu senken und die Fahrschulbranche dadurch wirtschaftlich zu entlasten. Eine Reform des Fahrlehrergesetzes konnte jedoch – auch aufgrund der Widerstände der Fahrlehrerschaft – nicht verwirklicht werden.

Der Reformbedarf besteht vor dem Hintergrund der seit Jahren schwierigen wirtschaftlichen Situation der in Deutschland tätigen rd. 13.000 Fahrschulen fort. Die betriebswirtschaftliche Lage der im Wesentlichen durch kleinstbetriebliche Strukturen gekennzeichneten Fahrschulbranche ist angespannt. Die steigenden Treibstoffkosten und der starke Preiswettbewerb haben dazu geführt, dass Ertragssteigerungen nicht durchsetzbar waren. Dazu kommt die erhebliche Abnahme der Zahl der 17- und 18-jährigen potenziellen Fahrerlaubnisbewerberinnen und -bewerber im Rahmen des demografischen Wandels, insbesondere in den ostdeutschen Ländern.

Eine Entlastungsmöglichkeit liegt in der Erweiterung der Kooperationsmöglichkeiten der Fahrschulen. Dies wurde bislang von Teilen der Fahrlehrerschaft abgelehnt, da ein Verdrängungswettbewerb zu Lasten der kleinen Fahrschulen befürchtet wird.

Der durch überwiegend kleinstbetriebliche Strukturen geprägte Fahrschulmarkt unterliegt einem hohen Wettbewerb, der bislang allein über den Preis stattfindet. Es wird daher von Teilen der Fahrlehrerschaft befürchtet, dass kleine Fahrschulen im Falle einer Öffnung der gesellschaftsrechtlichen Möglichkeiten zur Kooperation von Fahrschulen dem Wettbewerb nicht standhalten könnten.

Auch bei der pädagogischen Verbesserung der Qualität der Fahrlehrerausbildung wird erhebliches Reformpotential gesehen. Dieser Aspekt wird im derzeit laufenden Projekt „Rahmenkonzept zur Fahranfängervorbereitung in Deutschland“, das die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) im Auftrag des BMVBS durchführt, schwerpunktmäßig mit behandelt. Nach Abschluss des Projektes im Frühjahr 2012 sollen die Ergebnisse in den Reformprozess Eingang finden.

Die Fahrlehrerschaft ist zudem gefordert, sich durch innovative Ideen neue Geschäftsfelder zu erschließen. Dieses kann sowohl neue Aufgaben im Rahmen des „Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes“ als auch die Erschließung der Zielgruppe älterer Menschen umfassen.

Auf der Grundlage des GKVS-Beschlusses vom 14./15.09.2011 hat die Verkehrskonferenz das BMVBS mit Beschluss vom 05./06.10.2011 gebeten, alsbald eine umfassende Reform des Fahrlehrerrechts in Angriff zu nehmen. Ziel sei es, die Reform noch in dieser Legislaturperiode abzuschließen.

Der VMK-Beschluss sieht ferner vor, dass in einer länderoffenen Arbeitsgruppe unter Federführung von Baden-Württemberg zeitnah ein Eckpunktepapier erarbeitet werden soll. Dabei soll auch den veränderten Anforderungen an die Fahrlehrer- und Führerscheinausbildung durch die Einführung von Elektrofahrzeugen Rechnung getragen werden. Das BMVBS wird gebeten, der VMK über den Stand der Reformberatungen in der Frühjahrssitzung 2012 zu berichten.

Diese Arbeitsgruppe hat unter Leitung von Baden-Württemberg und unter Mitwirkung des BMVBS in drei Sitzungen das vorliegende Eckpunktepapier erarbeitet (s. Anlage).

Das Eckpunktepapier wird vom BMVBS vollinhaltlich mitgetragen. Aus Sicht des BMVBS wurde damit ein für die gesamte Fahrlehrerschaft tragfähiger Kompromiss geschaffen.

Im Einzelnen:**zu Punkt 1: Verbesserung der Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen unter Berücksichtigung der erforderlichen Aufsichtsmöglichkeiten**

Die Vorschläge zur Verbesserung der Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen unter Berücksichtigung der erforderlichen Aufsichtsmöglichkeiten erleichtern einerseits die Zusammenarbeit der Fahrschulen untereinander. Andererseits bleibt für die Aufsichtsbehörden eine effektive Kontrolle möglich, da die dafür erforderlichen Verantwortlichkeiten und Durchgriffsmöglichkeiten auf die/den Fahrschulinhaber/in klar geregelt werden sollen. Die Öffnung kommt auch den kleinen Fahrschulen zu Gute, da die Vergabe von Aufträgen an kooperierende Fahrschulen eine bessere Auslastung und eine größere Spezialisierung einzelner Fahrschulen auf nur einige Fahrerlaubnisklassen ermöglicht. Dies kann gerade den kleinen Fahrschulen, die dann keine breite Palette an Fahrschulfahrzeugen vorhalten müssen, zu einer stärkeren Wettbewerbsfähigkeit verhelfen. Schließlich werden Regelungen zu freien Mitarbeiterverhältnissen vorgeschlagen, die bislang in einer rechtlichen Grauzone oft zu Lasten freier Mitarbeiter – etwa durch Einsparung der sonst fälligen Sozialabgaben – genutzt wurden.

zu Punkt 2: Neuregelung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf, Modernisierung der Fahrlehreraus- und -weiterbildung, Verbesserung der pädagogischen Qualität der Fahrausbildung

Der unbestrittene Reformbedarf des Fahrlehrerberufes findet seinen Niederschlag in den Vorschlägen zur Aus- und Weiterbildung, die auch im derzeit vom BMVBS bei der BAST in Auftrag gegebenen „Rahmenkonzept zur Fahranfängervorbereitung in Deutschland“ als ein grundsätzlicher Baustein mitbehandelt werden. Wesentlicher Bestandteil der Vorschläge (c bis e) ist eine zeitliche Vorwegnahme von erforderlichen Prüfungen und Nachweisen (Erwerb der Fahrerlaubnisklassen), die bislang erst im Laufe der Ausbildung vorgenommen wurden und damit im Fall des Scheiterns den Prüfling viel Zeit und Geld gekostet haben. Der nun der eigentlichen Ausbildung vorgeschaltete Eignungstest wurde seit langem von der Fahrlehrerschaft gefordert und soll möglichen Interessenten bereits vor der Ausbildung die Möglichkeit geben, eine realistische Überprüfung ihrer Kenntnisse und Fähigkeiten vorzunehmen.

Auch die von der Wissenschaft und Fahrlehrerschaft selbst geforderte verstärkte pädagogische Ausrichtung der Ausbildung wurde mit den Punkten g) bis i) aufgegriffen. Die schon heute in der Fahrlehrerausbildungs-Ordnung verankerte Schulung im Bereich des Umweltschutzes soll ebenfalls intensiviert werden.

Zu Punkt 3: Wegfall des Erfordernisses der Fahrerlaubnisklassen CE und A als Voraussetzungen für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE

Der bislang erforderliche Besitz der Fahrerlaubnisklassen CE (Lkw mit Anhänger) und A (Motorradklasse) als Voraussetzung für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE (Kfz bis 3,5 t mit Anhänger) stellt eine erhebliche finanzielle und zeitliche Belastung für die Fahrlehrer dar, die keine Ausbildungen in den Fahrerlaubnisklassen CE und A in ihrer Fahrschule vornehmen wollen. Es wird als ausreichend erachtet, wenn als Kompensation jeweils eine noch festzulegende Mindestzahl praktischer Übungsstunden verpflichtend vorgeschrieben wird, damit sich der Fahrlehrer zumindest in die Sichtweise und das Fahrverhalten der jeweiligen Kraftfahrer hineinversetzen kann. Auch dieser Vorschlag stellt eine deutliche wirtschaftliche Entlastung der Fahrlehrer dar.

Zu Punkt 4: Entbürokratisierung

Zur Sicherstellung der staatlichen Überwachung durch die Erlaubnisbehörde ist ein Mindestmaß von Anzeige- und Aufzeichnungspflichten durch den Fahrlehrer erforderlich. Zudem sind bestimmte Aufzeichnungspflichten auch aus zivilrechtlichen Gründen im Streitfall zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler erforderlich, um eine ordnungsgemäße Ausbildung zu dokumentieren.

Die derzeit nach dem Fahrlehrergesetz und den entsprechenden Durchführungsverordnungen vorgeschriebenen Anzeige- und Aufzeichnungspflichten gehen jedoch vom Umfang her darüber hinaus, insbesondere dann, wenn die Sicherheit des Straßenverkehrs nicht berührt wird. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Entbürokratisierung stellen wirtschaftlich gesehen den wesentlichen Kern der Reform dar: Allein durch die Reduzierung der zeitaufwendigen Aufzeichnungspflichten des § 18 FahrIG könnten nach den vorliegenden Berechnungen des Statistischen Bundesamtes bis zu 20 Mio. Euro im Jahr eingespart werden.

Die Anzeigepflichten des § 17 FahrIG schlagen danach mit Einsparungen bis zu 450.000 Euro im Jahr zu Buche. Diese Vorschläge werden auch von der Fahrlehrerschaft einhellig unterstützt. Die zudem vorgeschlagene Integration der Ausbildungsbescheinigungen nach der Fahrschüler-Ausbildungsordnung in den Ausbildungsnachweis nach § 18 FahrIG bergen weitere erhebliche Einsparpotenziale in sich, die noch nicht beziffert werden können. Die Umsetzung dieser Vorschläge bedeutet demnach eine gravierende wirtschaftliche Entlastung der Fahrschulen und ermöglicht zudem eine vereinfachte Kontrolle durch die Aufsichtsbehörden.

Zu Punkt 5: Qualitätssicherungssystem und Fahrschulüberwachung

Nach wie vor wird es einhellig befürwortet, wenn sich Fahrschulen auf freiwilliger Basis einem Qualitätssicherungssystem unterwerfen. Aufgrund des offenbar geringen Bedarfes (nach Angaben der Fahrlehrerschaft max. 5-7 Prozent der Fahrschulen) wird jedoch von einer rechtlichen Regelung nach § 34 Abs. 3 und 4 FahrIG abgesehen. D.h. das BMVBS wird keine Verordnung schaffen, die die Anforderungen an die Qualitätssicherungssysteme und die Voraussetzungen für die Durchführung regelt.

Unabhängig davon soll das derzeitige Überwachungssystem optimiert und stärker pädagogisch ausgerichtet werden, um bestehende Mängel auch tatsächlich entdecken und beseitigen zu können.

Zu Punkt 6: Ausbildungsfahrschulen und Ausbildung der Fahrlehreranwärterinnen und Fahrlehreranwärter

Die Vorschläge zu den Ausbildungsfahrschulen und zur Ausbildung der Fahrlehreranwärter beinhalten sowohl eine Verbesserung der Ausbildungsqualität durch die Erhöhung der Ausbildungsdauer bei der Einweisung, als auch eine sinnvolle Entschlackung der bestehenden Anforderungen durch

- eine Anrechnung einer vorangegangenen Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrerin/Ausbildungsfahrlehrer und

- eine Überarbeitung des Berichtsheftes der Fahrlehreranwärterinnen und Fahrlehreranwärter, dessen Form und Inhalt auch von der Fahrlehrerschaft selbst als überarbeitungsbedürftig angesehen wird.

zu Punkt 7: Aufbauseminare nach §§ 2a und 4 StVG für Fahranfängerinnen/Fahranfänger und für Punktetäterinnen/-täter

Die hier vorgeschlagenen Änderungen stehen ausdrücklich unter dem Vorbehalt der Ergebnisse der derzeit stattfindenden Beratungen zur Reform des Punktesystems.

Die derzeitige rechtliche Situation zur Anerkennung von Schulungskonzepten für Aufbauseminare führt zu Rechtsunsicherheiten und bedarf daher einer eindeutigen gesetzlichen Regelung. Dies gilt insbesondere auch für die Geltung, Anerkennung und Überwachung in allen Bundesländern. Um eine effektive Kontrolle ausüben zu können, ist es zudem erforderlich, dass die Seminarerlaubnis an ein bestimmtes und anerkanntes Schulungskonzept gebunden wird. Schließlich ist es im Sinne der Verkehrssicherheit unerlässlich, dass die Wirksamkeit der Aufbauseminare wissenschaftlich evaluiert wird.

zu Punkt 8: Neufestlegung der Gebühren für die Fahrlehrerprüfung

Für die seit 1999 unveränderten Gebühren für die Fahrlehrerprüfung wird unter dem Gesichtspunkt der Wiederherstellung der Kostendeckung nach § 34 Abs. 2 Satz 2 FahrlG eine Erhöhung für erforderlich erachtet.

zu Punkt 9: Berücksichtigung der veränderten Anforderungen an die Fahrlehrer- und Führerscheinausbildung durch die Einführung von Elektrofahrzeugen

Die Entwicklung der Elektromobilität steht für die Bundesregierung im Fokus ihrer Politik. Deutschland hat ein klares Ziel: Bis 2020 soll es eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen geben und Deutschland sich zum Leitmarkt und Leitanbieter in der Elektromobilität entwickeln.

Erste Forschungs- und Entwicklungsprojekte und Modellregionen wurden mit dem Konjunkturpaket II und einem Mittelumfang von 500 Millionen Euro für die Jahre 2009 bis 2011 umgesetzt.

Vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, bereits den Fahrerlaubnisbewerbern die Ausbildung und Prüfung auf Elektrofahrzeugen zu ermöglichen. Derzeit ist jedoch für eine Prüfungsfahrt mit einem Kraftfahrzeug ohne Kupplungspedal eine EG-rechtlich vorgeschriebene Beschränkung durch die Eintragung der Schlüsselzahl 78 (sog. Automatikbeschränkung) vorgeschrieben, die auch für Elektro- und Hybridfahrzeuge ohne Kupplungspedal gilt. Daher ist es sinnvoll und geboten, dass sich das BMVBS auf EU-Ebene für den Wegfall dieser sog. Automatikbeschränkung einsetzt. Zudem wird die optionale Einführung einer Ermächtigung für die Länder etwa zur bislang rechtlich nicht zugelassenen Durchführung von Modellversuchen auf Länderebene für sinnvoll gehalten. Auch hierfür wird das BMVBS auf EU-Ebene werben.

Im nationalen Bereich wird das BMVBS die Förderung der Elektromobilität im Bereich der Fahrlehrer- und Fahrschul Ausbildung durch Aufnahme in die entsprechenden Gesetze und Verordnungen entsprechend den unter Punkt 9 b) bis c) vorgelegten Vorschlägen aktiv voranbringen.

Stuttgart, 22. Februar 2012

**Bund-Länder-Arbeitsgruppe
„Reform des Fahrlehrerrechts“
Eckpunktepapier**

- - - - -

Aufgrund des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz am 5./6. Oktober 2011, TOP 6.11, wurde eine länderoffene Arbeitsgruppe unter Federführung Baden-Württembergs eingesetzt, die zeitnah ein Eckpunktepapier zur Reform des Fahrlehrerrechts erarbeiten soll. Die Bund-Länder-Arbeitsgruppe legt nach Beratungen zwischen November 2011 und Februar 2012 die folgenden Vorschläge vor:

1. Verbesserung der Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen unter Berücksichtigung erforderlicher Aufsichtsmöglichkeiten

- a) Die Gemeinschaftsfahrschule nach § 11 Abs. 3 FahrIG ist zu öffnen für Fahrschulinhaberinnen / Fahrschulinhaber unterschiedlicher Klassen. Es ist eine verantwortliche Leiterin / ein verantwortlicher Leiter zu benennen, die / der eine Fahrlehrerlaubnis aller angebotenen Klassen besitzt. Die Fahrschulerlaubnis der einzelnen Gesellschafter-Fahrschulen bleibt unberührt.
- b) Ist die Inhaberin der Fahrschule eine juristische Person (§ 11 Abs. 2 FahrIG), wird zur Person der verantwortlichen Leiterin / des verantwortlichen Leiters eine Einzelvertretungsberechtigung kraft Vollmacht als ausreichend erachtet, sofern sie zur eigenverantwortlichen und weisungsfreien Vornahme aller mit der Ausbildung in einer Fahrschule zusammenhängenden Handlungen berechtigt.
- c) Bei Mängeln in der Wahrnehmung der verantwortlichen Leitung (z.B. Unzuverlässigkeit oder nicht ordnungsgemäße Durchführung der Fahrausbildung) sind entsprechende Durchgriffsregelungen auf die Inhaberin / den Inhaber der Fahrschule und deren / dessen Fahrschulerlaubnis vorzusehen.

- d) Eine Vergabe von (Teil-) Aufträgen zur Fahrschulausbildung an kooperierende Fahrschulen (sog. Kooperations-Fahrschule) ist zuzulassen, um eine bessere Auslastung einzelner Fahrschulen sowie eine größere Spezialisierung zu ermöglichen. Die auftraggebende Fahrschule bzw. deren verantwortliche Leiterin / verantwortlicher Leiter trägt die Verantwortung für die einzelnen Ausbildungsteile sowie für die Gesamtausbildung und die Prüfungsreife der Führerscheinbewerberinnen und Führerscheinbewerber. Die Verantwortung der auftragnehmenden Fahrschule für die von ihr durchgeführten Ausbildungsteile bleibt unberührt. Zur Beibehaltung einer effektiven Fahrschulüberwachung durch die Aufsichtsbehörden müssen alle Dokumentationen und Aufzeichnungen (zusätzlich) bei der auftraggebenden Fahrschule jederzeit verfügbar sein. Zugunsten einer Öffnung der Kooperationsmöglichkeiten ist der sich daraus ergebende Aufwand hinzunehmen. Die Ausführungen zu c) gelten entsprechend für die Relevanz von Mängeln bei der auftragnehmenden Fahrschule für die Fahrschülerlaubnis der auftraggebenden Fahrschule.
- e) Die Notwendigkeit eines Beschäftigungsverhältnisses in einer Fahrschule (§ 1 Abs. 4 FahrIG) und dessen Einbindung in die Organisations-, Leitungs- und Entscheidungsgewalt der Fahrschulinhaberin / des Fahrschulinhabers bzw. der verantwortlichen Leiterin / des verantwortlichen Leiters (vgl. §§ 16, 17 FahrIG) sind beizubehalten. Hiervon abweichende freie Mitarbeiterverhältnisse sind nicht zuzulassen.

2. Neuregelung der Zugangsvoraussetzungen zum Fahrlehrerberuf, Modernisierung der Fahrlehreraus- und weiterbildung, Verbesserung der pädagogischen Qualität der Fahrausbildung

- a) Langfristig sollte das Ziel einer Aufwertung der Fahrlehrerausbildung zu einem echten Ausbildungsberuf im dualen System unter Verlängerung der Gesamtdauer der Ausbildung umgesetzt werden. Die Ergebnisse des derzeit laufenden Projekts der Bundesanstalt für Straßenwesen „Rahmenkonzept zur Weiterentwicklung der Fahranfängervorbereitung in Deutschland“ sollen in die Überlegungen mit einbezogen werden. Die weiteren Vorschläge unten b) bis i) sind hiervon unabhängig.
- b) Die Fahrlehrerausbildung beginnt mit einer vierwöchigen Hospitationsphase, aufgeteilt in zwei Wochen in einer Fahrschule und weitere zwei Wochen an einer Fahrlehrerausbildungsstätte.

- c) Vor Beginn der Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte ist eine Vorprüfung in Form eines allgemeinen Eignungstests für den Fahrlehrerberuf einzuführen. Hierbei sollten in Tests mit Verkehrsbezug insbesondere die Kriterien (1) soziale und pädagogische Kompetenz sowie (2) Textverständnis und sprachliche Ausdrucksfähigkeit (mündlich und schriftlich) Berücksichtigung finden.
- d) Die erforderlichen Fahrerlaubnisklassen müssen vor Beginn der Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte erworben sein.
- e) Die fahrpraktische Prüfung ist vor Beginn der Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte durchzuführen.
- f) Die Dauer der Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte ist um einen Monat (von 5 ½ auf 6 ½ Monate) in der Weise zu verlängern, dass ein zusätzlicher Monat zur Vorbereitung auf die Fachkundeprüfung und die Lehrproben zur Verfügung steht.
- g) Bei der Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrerinnen / Fahrlehrern ist eine noch stärkere Gewichtung der Verkehrspädagogik, des Umweltschutzes und des Verkehrsverhaltens anzustreben.
- h) Bei der Fortbildung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern nach § 33a FahrIG sind als Pflichtthemen Elektromobilität (vgl. 9c) aa)) sowie Verkehrspädagogik zu verankern. Der zunehmenden Bedeutung der Weiterbildung älterer Führerscheininhaberinnen und Führerscheininhaber ist Rechnung zu tragen. Es hat eine Klarstellung betreffend Beginn und Ende der Vierjahresfrist zu erfolgen. Es ist eine Regelung zum Ruhen der Fortbildungspflicht nach § 33a FahrIG bei Ruhen der aktiven Berufsausübung als Fahrlehrerin / Fahrlehrer zu treffen, wobei mit Wiederaufnahme der aktiven Tätigkeit die Fortbildung nachgeholt sein muss (vgl. ähnlich § 5 Abs. 2 BKrFQG).
- i) Zur stärkeren Berücksichtigung pädagogischer Elemente bei der Fahrschulüberwachung wird auf 5b) verwiesen.

3. Wegfall des Erfordernisses der Fahrerlaubnisklassen CE und A als Voraussetzungen für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE

Das Erfordernis der Fahrerlaubnisklassen CE und A als Voraussetzungen für den Erwerb der Fahr/lehrerlaubnis der Klasse BE (§ 2 Abs. 1 Nr. 4 FahrIG) sollte entfallen. Stattdessen wäre als Kompensation jeweils eine Mindestzahl (z.B. fünf) praktischer Übungsstunden in jeder dieser Fahrerlaubnisklassen verpflichtend vorzuschreiben. Dies führt zu einem Wegfall des bislang für den Fahrerlaubnisenerwerb erforderlichen erheblichen Zeit- und Kostenaufwands, der zum Nutzen (Hineinversetzen in die Sichtweise und Schwierigkeiten der Kraftfahrerinnen / Kraftfahrer anderer Klassen) nicht in angemessenem Verhältnis steht. Bereits seit 10. September 2009 ist die Nutzung einer neu erworbenen Fahrerlaubnis der Klasse CE für gewerbliche Zwecke der Güterbeförderung gemäß BKrFQG nur noch nach zusätzlicher Grundqualifikation (mit erheblichen weiteren Zusatzkosten) zulässig.

4. Entbürokratisierung

- a) Die Anzeigepflichten der Fahrschulen nach § 17 FahrIG sind auf die zur effektiven Fahrschulüberwachung zwingend erforderlichen Pflichten zu reduzieren.
- b) Die Angaben auf dem Ausbildungsnachweis nach § 18 Abs. 1 FahrIG, § 6 Abs. 1 DV-FahrIG mit Anlage 3 sind auf die zur effektiven Fahrschulüberwachung zwingend erforderlichen Pflichten zu reduzieren.
- c) Im Tagesnachweis nach § 18 Abs. 2 FahrIG, § 6 Abs. 2 DV-FahrIG mit Anlage 4 sind generell (d.h. für Fahrschülerinnen / Fahrschüler, Fahrlehrerinnen / Fahrlehrer und Fahrschulinhaberinnen / Fahrschulinhaber) Unterschriften in elektronischer Form zuzulassen.
- d) Die Ausbildungsbescheinigungen nach § 6 Abs. 2 FahrschAusbO mit Anlagen 7.1 bis 7.3, die für die Zulassung zur theoretischen und praktischen Fahrprüfung vorzulegen sind (§§ 16 Abs. 3, 17 Abs. 5 FeV), werden in den Ausbildungsnachweis nach § 18 Abs. 1 FahrIG (vgl. b)) integriert und können damit als eigenständige Bescheinigungen entfallen.

5. Qualitätssicherungssystem und Fahrschulüberwachung

- a) Ein Qualitätssicherungssystem für Fahrschulen auf freiwilliger Basis ist wünschenswert. Von einer rechtlichen Regelung gemäß der Verordnungsermächtigung in § 34 Abs. 3 und Abs. 4 FahrIG, d.h. mit Auswirkungen auf die staatliche Fahrschulüberwachung, wird derzeit abgesehen.
- b) In einem weiteren Reformschritt sollte erwogen werden, das derzeitige System einer Fahrschulüberwachung zu optimieren und stärker pädagogisch auszurichten. In diesem Zusammenhang stellt sich die Frage nach dem Qualitätssicherungssystem für Fahrschulen neu.

6. Ausbildungsfahrschulen und Ausbildung der Fahrlehreranwärterinnen und Fahrlehreranwärter

- a) Die Dauer der Einweisung für Ausbildungsfahrlehrerinnen und Ausbildungsfahrlehrer (§§ 9b, 21a FahrIG) ist von drei auf fünf Tage zu verlängern. Hierbei sollte eine stärkere Gewichtung pädagogischer Inhalte, z.B. in Form eines Pflichttags zur Verkehrspädagogik, erfolgen. Die Einweisung ist mit einer Prüfung abzuschließen.
- b) Für die Zulassung als Ausbildungsfahrschule hat das Erfordernis einer dreijährigen Vortätigkeit als verantwortliche Leiterin / verantwortlicher Leiter des Ausbildungsbetriebs einer Fahrschule für die Fälle zu entfallen, in denen bereits vor der selbständigen Tätigkeit eine mindestens dreijährige Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrerin / Ausbildungsfahrlehrer ausgeübt wurde.
- c) Zweck, Inhalt und Auswertung des Berichtshefts der Fahrlehreranwärterinnen / Fahrlehreranwärter nach § 9a Abs. 3 FahrIG sollten überprüft werden, insbesondere im Hinblick auf die Relevanz für die Fahrschulüberwachung und auf die Ermittlung des Ergebnisses der Fahrlehrerprüfung.

7. Aufbauseminare nach §§ 2a und 4 StVG für Fahranfängerinnen / Fahranfänger und für Punktetäterinnen / Punktetäter

- a) Die Pflicht zur Anerkennung von Schulungskonzepten für Aufbauseminare ist gesetzlich zu fixieren. Die Voraussetzungen und die räumliche Reichweite einer

Anerkennung sowie die Bedeutung des Schulungskonzepts für die Seminarüberwachung sind zu regeln.

- b) Die Seminarerlaubnis nach § 31 FahrIG ist an die Verwendung eines bestimmten, gemäß oben a) anerkannten Schulungskonzepts zu binden.
- c) Die Wirksamkeit der Aufbau Seminare für die Verkehrssicherheit ist wissenschaftlich zu evaluieren.
- d) Die Vorschläge a) bis c) stehen unter dem Vorbehalt der Ergebnisse der derzeit parallel statt findenden Beratungen zur Reform des Punktsystems.

8. Neufestlegung der Gebühren für die Fahrlehrerprüfung

Zur Wiederherstellung der Kostendeckung nach § 34a Abs. 2 Satz 2 FahrIG wird eine Erhöhung der – seit 1999 unveränderten - Gebühren für die Fahrlehrerprüfung gemäß den Vorschriften der GebOSt, Gebühren-Nr. 301 bis 301.3, für erforderlich erachtet.

9. Berücksichtigung der veränderten Anforderungen an die Fahrlehrer- und Führerscheinausbildung durch die Einführung von Elektrofahrzeugen

- a) Zur Förderung der Elektromobilität ist es zielführend, Fahrerlaubnisbewerberinnen / Fahrerlaubnisbewerbern möglichst weitgehend die Ausbildung und Prüfung auf Elektrofahrzeugen (einschließlich anderer neuer Antriebsformen wie Hybrid, etc.) zu ermöglichen.

Nach der derzeitigen Regelung ist bei Absolvieren der Prüfungsfahrt mit einem Kraftfahrzeug ohne Kupplungspedal die Fahrerlaubnis durch Eintragung der Schlüsselzahl 78 im Führerschein auf derartige Fahrzeuge zu beschränken (sog. „Automatik“-Beschränkung). Dies gilt auch für Elektro- oder Hybridfahrzeuge ohne Kupplungspedal.

Das BMVBS wird gebeten, auf EU-Ebene die Initiative für einen Wegfall der sog. „Automatik“-Beschränkung bei Prüfung auf einem Elektrofahrzeug gemäß Anhang II Ziff. 5.1 der 3. EU-Führerschein-Richtlinie 2006/126/EG, § 17 Abs. 6 FeV mit Anlage 9, Schlüsselzahl 78, zu ergreifen. Auf EU-Ebene sollte auch eine Ermächtigung an die Mitgliedstaaten in Form einer Option, z.B. auch zur Ermöglichung von Modellversuchen auf Länderebene, erfolgen.

- b) Elektrofahrzeuge erfüllen bislang nicht durchweg die nationalen Anforderungen an Prüfungsfahrzeuge, die teilweise über die EU-Vorgaben hinausgehen (Höchstgeschwindigkeit mindestens 130 km/h, mindestens vier Sitzplätze, mindestens zwei Türen rechts). Deshalb sind unter Beachtung der derzeitigen EU-Vorgaben die Anforderungen an Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge so anzupassen, dass Elektrofahrzeuge hiervon weitestmöglich erfasst werden.
- c) Elektromobilität ist künftig als Thema in der Aus- und Fortbildung von Fahrlehrerinnen / Fahrlehrern sowie in der theoretischen und praktischen Ausbildung von Fahranfängerinnen / Fahranfängern stärker zu berücksichtigen.
 - aa) In der Fortbildung von Fahrlehrerinnen / Fahrlehrern nach § 33a FahrIG ist Elektromobilität als Pflichtthema zu verankern.
 - bb) In die theoretische Ausbildung von Fahrlehrerinnen / Fahrlehrern sowie von Fahranfängerinnen / Fahranfängern ist Elektromobilität als Pflichtthema aufzunehmen.
 - cc) In der praktischen Ausbildung von Fahrlehrerinnen / Fahrlehrern sowie von Fahranfängerinnen / Fahranfängern erscheint eine Regelung über Pflichtstunden auf einem Elektrofahrzeug erst nach Wegfall der EU-Vorgaben zur Automatikregelung bei der Fahrerlaubnisprüfung (vgl. a)) sinnvoll. Kurzfristig soll der Einsatz von Elektrofahrzeugen in der Ausbildung durch entsprechende Regelungen weitergehend als bisher (Änderung der 130 km/h-Regelung, vgl. b)) ermöglicht werden.