

**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 aufzunehmenden 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 aufzunehmenden 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 Fahrlehrerlaubnis 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 Fahrerlaubniswerb 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 FahrlG, 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 FahrlG) 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 FahrlG 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 FahrlG 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.