

Referentenentwurf

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Fünfte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Der sich weiterverbreitenden Nutzung von Fahrerassistenzsystemen und dem bald verpflichtenden Einbau bestimmter Fahrerassistenzsysteme muss auch in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung Rechnung getragen werden. Daher sind Vorgaben für Prüfungsfahrzeuge und auch die Nutzung dieser Fahrerassistenzsysteme in der Prüfung an den aktuellen Stand der Technik anzupassen.

Während der Corona-Pandemie haben sich Online-Angebote in der Fahrschulerausbildung etabliert. Es hat sich jedoch gezeigt, dass es für deren Einsatz einheitlicher Rahmenbedingungen bedarf.

Seit dem 1. April 2021 besteht die Möglichkeit, die Fahrerlaubnisprüfung für die Klasse B auf Fahrzeugen mit Automatikgetrieben zu absolvieren, ohne dass die Fahrerlaubnis auf das Führen dieser Fahrzeuge beschränkt wird. In der Praxis hat sich bei der Anwendung der entsprechenden Regelungen rechtlicher Klarstellungsbedarf ergeben.

Zum 1. Januar 2018 wurde unter anderem die Fahrlehrerausbildung reformiert. Eine erste Evaluierung der neuen Ausbildung hat Verbesserungspotential aufgezeigt, das kurzfristig umgesetzt werden sollte.

Darüber hinaus haben sich bei der Anwendung fahrerlaubnisrechtlicher und fahrlehrerrechtlicher Regelungen weitere Änderungsbedarfe ergeben, die im Zusammenhang mit den bereits genannten Problemen behoben werden sollten.

B. Lösung

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, um die aufgezeigten Probleme zu lösen und die Fahrschulerausbildung und das Fahrerlaubnissystem an den aktuellen Stand von Technik und Wissenschaft anzupassen.

C. Alternativen

Keine. Ohne die Änderungen würden Verbesserungspotentiale nicht genutzt und bestehende Unklarheiten weiter bestehen.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Bundesanstalt für Arbeit fördert in einige Fällen die Ausbildung zum Fahrlehrer. Im Jahr 2020 handelt es sich um rund 75 Fälle.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Den Bürgerinnen und Bürgern entsteht durch die Erhöhung der zu leistenden Unterrichtsstunden während der Fahrlehrerausbildung ein jährlicher Aufwand von rund 138 000 Stunden. Gleichzeitig entsteht ihnen durch die wegfallende Mitteilung über die ausbilden-

de Fahrschule eine Entlastung von rund 53 000 Stunden. Durch die Ausweitung der Fahrerlehrausbildung entstehen darüber hinaus Sachkosten in Höhe von 2,2 Millionen Euro.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht einmaliger Aufwand von rund 329 000 Euro.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

329 000 Euro.

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Für die Verwaltung ändert sich der jährliche Erfüllungsaufwand um rund 350 000 Euro. Diese Aufwände entfallen auf den Bund.

F. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Referentenentwurf Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Fünfzehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur verordnet auf Grund

- des § 6 Absatz 1 Nummer 1 und 4 Buchstabe a in Verbindung mit Absatz 3 Nummer 1, 2 und 3 Buchstabe a und b des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 319), § 6 neu gefasst durch Artikel 1 Nummer 6 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091), und
- des § 68 Absatz 1 Nummer 3, 5, 6, 10, 13 des Fahrlehrergesetzes vom 30. Juni 2017 (BGBl. I S. 2162, 3784), von denen § 68 Absatz 1 Nummer 5 durch Artikel 42 des Gesetzes vom 15. August 2019 (BGBl. I S. 1307) geändert worden ist:

Artikel 1

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 12 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 11 Absatz 4 wird wie folgt geändert:
 - a) In dem Satzteil vor Nummer 1 werden die Wörter „eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr“ durch die Wörter „eines amtlich anerkannten Sachverständigen für den Kraftfahrzeugverkehr (Sachverständiger) oder eines amtlich anerkannten Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr (Prüfer)“ ersetzt.
 - b) In Nummer 1 werden die Wörter „amtlich anerkannten“ gestrichen.
2. In § 15 Absatz 5 werden die Wörter „amtlich anerkannten“ gestrichen.
3. § 16 Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - a) Satz 6 wird wie folgt gefasst:

„Der Bewerber hat dem Sachverständigen oder Prüfer vor der Prüfung einen Ausbildungsnachweis nach dem Muster der Anlage 3 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vorzulegen, aus dem ersichtlich ist, dass die vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte absolviert wurden und der Abschluss der Ausbildung festgestellt ist; ersatzweise kann der Ausbildungsnachweis auch digital unter Angabe des Datums des Abschlusses der Ausbildung durch den Inhaber der Fahrschule oder die zur Leitung des Ausbildungsbetriebes bestellte Person gegenüber der Technischen Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr (Technische Prüfstelle) erbracht werden.“
 - b) Satz 8 wird wie folgt gefasst:

„Ergibt sich dies nicht aus dem Ausbildungsnachweis, darf die Prüfung nicht durchgeführt werden.“
4. § 17 Absatz 5 Satz 5 wird wie folgt gefasst:

„Der Bewerber hat dem Sachverständigen oder Prüfer vor der Prüfung einen Ausbildungsnachweis nach dem Muster der Anlage 3 der Durchführungsverordnung zum

Fahrlehrergesetz vorzulegen, aus dem ersichtlich ist, dass die vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte absolviert wurden und der Abschluss der Ausbildung festgestellt ist; ersatzweise kann der Ausbildungsnachweis auch digital unter Angabe des Datums des Abschlusses der Ausbildung durch den Inhaber der Fahrschule oder die zur Leitung des Ausbildungsbetriebes bestellte Person gegenüber der Technischen Prüfstelle erbracht werden.“

5. § 17a wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird durch folgende Sätze ersetzt:

„Satz 1 gilt nicht für den Erwerb der Fahrerlaubnisklassen BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE, wenn der Bewerber bereits Inhaber einer auf einem Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe erworbenen Fahrerlaubnis der Klasse B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE ist. Satz 1 ist nicht anzuwenden auf den Erwerb der Fahrerlaubnisklassen AM und T.“

b) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „Schaltgetriebe“ die Wörter „der Fahrerlaubnisklasse für das Fahrzeug, auf dem die Prüfung abgenommen wird, oder der Fahrerlaubnisklassen B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE“ eingefügt.

c) Dem Absatz 4 werden folgende Sätze angefügt:

„Der Eintrag der Schlüsselzahl 197 muss binnen eines Jahres nach dem Abschluss der Ausbildung erfolgt sein. Die Schlüsselzahl 197 ist auszutragen, wenn der Inhaber der Fahrerlaubnis dem Sachverständigen oder Prüfer in einer praktischen Prüfung nachweist, dass er zur sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führung eines Kraftfahrzeuges mit Schaltgetriebe der Fahrerlaubnisklasse für das Fahrzeug, auf dem die Prüfung abgenommen wird, oder der Klassen B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE befähigt ist.“

6. § 18 Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Eine nicht bestandene Prüfung darf nicht vor Ablauf eines angemessenen Zeitraums, in der Regel mindestens zwei Wochen, wiederholt werden. Bei Täuschungshandlungen gilt die Prüfung als nicht bestanden und darf frühestens nach neun Monaten wiederholt werden.“

7. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Der Bewerber hat die in § 2 Absatz 6 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes genannten personenbezogenen Daten zu übermitteln und auf Verlangen nachzuweisen.“

b) In Absatz 3 Nummer 2 werden die Wörter „vom 19. Oktober 2007 (BGBl. I S. 2386), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 3. März 2015 (BGBl. I S. 218) geändert worden ist,“ gestrichen.

8. In § 22 Absatz 4 Satz 1 werden die Wörter „für den Kraftfahrzeugverkehr“ gestrichen.

9. In § 22a Absatz 1 Satz 1 und Absatz 2 Satzteil vor Nummer 1 werden jeweils die Wörter „für den Kraftfahrzeugverkehr“ gestrichen.

10. In § 46 Absatz 4 Satz 2 werden die Wörter „amtlich anerkannten“ gestrichen.

11. § 75 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 10 werden die Wörter „§ 48 Absatz 10 Satz 3“ durch die Wörter „§ 48 Absatz 9 Satz 3“ ersetzt.

b) In Nummer 12 wird die Angabe „§ 48 Absatz 8“ durch die Angabe „§ 48 Absatz 7“ ersetzt.

12. Dem § 76 werden folgende Nummern 21 und 22 angefügt:

„21. Anlage 5 in der am ... [einsetzen: Tag der Verkündung dieser Änderungsverordnung] geltenden Fassung ist bis zum Ablauf des ... [Einsetzen: letzter Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] weiter anzuwenden.

22. Bescheinigungen über die ärztliche Untersuchung, die nach Anlage 5 in der in Nummer 21 bezeichneten Fassung ausgestellt worden sind, gelten noch bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer fort.“

13. In Anlage 4 werden in der Vorbemerkung Nummer 2 die Wörter „amtlich anerkannten“ gestrichen.

14. In Anlage 4a Satz 1 werden die Wörter „in der Fassung vom 28. Oktober 2019 (VkBl. S. 775)“ durch die Wörter „in der Fassung vom 17. Februar 2021 (VkBl. S. 198)“ ersetzt.

15. Anlage 5 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 Satz 1 werden nach dem Wort „ob“ die Wörter „Anzeichen für“ und wird nach dem Wort „ausschließen“ das Wort „können“ eingefügt.

b) Teil I des Musters über für die Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Beeinträchtigungen des körperlichen oder geistigen Leistungsvermögens vorliegen, die“ durch die Wörter „Anzeichen für Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen können und“ ersetzt und nach dem Wort „geben“ die Wörter „(letzteres ist durch die Fahrerlaubnisbehörde anhand der mitgeteilten Befunde und gegebenenfalls weiterer Informationen zu beurteilen)“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „Konsultation anderer Ärzte“ durch die Wörter „konsiliarische Erörterung mit anderen Ärzten“ ersetzt.

c) Teil II des Musters für die Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung wird wie folgt gefasst:

Muster

Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung

von Bewerbern um die Erteilung oder Verlängerung einer Fahrerlaubnis der Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E oder der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Taxen, Mietwagen, Krankenkraftwagen oder Personenkraftwagen im Linienverkehr oder bei gewerbsmäßigen Ausflugsfahrten oder Ferienzele-Reisen nach § 11 Absatz 9 und § 48 Absatz 4 und 5 der Fahrerlaubnis-Verordnung

Teil II (dem Bewerber auszuhändigen)

Personalien des Untersuchten

Familienname, Vorname _____

Tag der Geburt _____

Ort der Geburt _____

Wohnort _____

Straße/Hausnummer _____

Aufgrund der von mir in dem nach Teil I vorgesehenen Umfang erhobenen Befunde bescheinige ich, dass bei dem Untersuchten

- keine Anzeichen für Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen können,
- Anzeichen für Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen können. Folgende Befunde wurden erhoben:
-

Name und Anschrift des Arztes

Datum und Unterschrift

“

16. Anlage 7 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2.2 werden nach Satz 1 folgende Sätze eingefügt:

„Prüfungsfahrzeuge der Klasse B müssen ab dem 1. Januar 2024 und Prüfungsfahrzeuge der Klassen C1, C, D1 und D ab dem 1. Januar 2028 über Systeme verfügen, welche die Längs- und Querverführung des Fahrzeugs in einem spezifischen Anwendungsfall aktiv und kontinuierlich übernehmen. Das System der

Längsführung muss im spezifischen Anwendungsfall den voreingestellten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einhalten können. Satz 2 ist nicht anzuwenden auf Systeme zur Unterstützung des Einparkens.“

- b) Nummer 2.2.16 wird wie folgt geändert:
- aa) In den Sätzen 3, 4 und 6 werden jeweils die Wörter „amtlich anerkannten“ gestrichen.
- bb) Die Sätze 8 und 9 werden durch die folgenden Sätze 8 bis 11 ersetzt:
- „Prüfungsfahrzeuge der Klasse B müssen ferner mit einem zusätzlichen Innenspiegel sowie mit zwei rechten Außenspiegeln, gegebenenfalls in integrierter Form, oder einem gleichwertigen Außenspiegel ausgerüstet sein, um dem Fahrlehrer eine ausreichende Sicht nach hinten zu ermöglichen. Die Außenspiegel können durch andere zugelassene Einrichtungen für indirekte Sicht ersetzt werden.
- Prüfungsfahrzeuge der Klassen BE, C, C1, D und D1 müssen mit je einem zusätzlichen rechten und linken Außenspiegel ausgestattet sein, soweit die Spiegel für den Fahrer dem Fahrlehrer keine ausreichende Sicht nach hinten ermöglichen. Die Außenspiegel können durch andere zugelassene Einrichtungen für indirekte Sicht ersetzt werden.“
- c) Nummer 2.3 wird wie folgt geändert:
- aa) In Satz 2 werden nach der Angabe „(§ 17a Absatz 2)“ die Wörter „oder der Austragung der Schlüsselzahl 197 (§ 17a Absatz 4)“ eingefügt.
- bb) Folgender Satz wird angefügt:
- „Bei der Aufhebung einer Beschränkung in den Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE umfasst die Prüfung den Prüfungsstoff nach Nummer 2.1.1, 2.1.4 und 2.1.5.“
- d) In Ziffer 2.5.1 Buchstabe a werden die Wörter „und die Prüfungsfahrt (2.1.5)“ durch die Wörter „, die Prüfungsfahrt (2.1.5) und der fahrtechnische Abschluss der Fahrt (2.1.6)“ ersetzt.
- e) In Ziffer 2.5.3 werden die Wörter „amtlich anerkannten“ gestrichen.
17. In Anlage 12 Buchstabe A Nummer 2.4 wird die Angabe „(§ 48 Absatz 1 oder 8)“ durch die Angabe „(§ 48 Absatz 1 oder 7)“ ersetzt.
18. In Anlage 14 Absatz 2 Nummer 4 werden die Wörter „amtlich anerkannter“ gestrichen.

Artikel 2

Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung

Die Fahrschüler-Ausbildungsordnung vom 19. Juni 2012 (BGBl. I S. 1318), die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 16. November 2020 (BGBl. I S. 2704) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 4 Absatz 1 wird durch folgende Absätze 1 bis 1b ersetzt.
- „(1) Die Ausbildung setzt das selbstständige Lernen durch die Fahrschüler voraus.
- (1a) Der theoretische Unterricht hat sich an den im Rahmenplan (Anlagen 1 und 2) aufgeführten Inhalten zu orientieren und ist systematisch nach Lektionen aufzubauen. Der Unterricht soll methodisch vielfältig sein. Die Unterrichtsmedien sollen zielgerichtet ausgewählt und eingesetzt werden. Zur Ergebnissicherung sind Lernkon-

trollen einzusetzen; das Ausfüllen von Testbogen nach Art der Prüfungsbogen auch mithilfe digitaler Medien darf nicht Gegenstand des theoretischen Mindestunterrichts sein.

(1b) Der theoretische Unterricht setzt die Präsenz der Fahrschüler voraus. Ist Präsenzunterricht in begründeten Ausnahmefällen nicht möglich, kann der Unterricht mit Genehmigung der zuständigen Landesbehörden auch digital stattfinden. In den Fällen des Satzes 2 sind die Anforderungen nach Anlage 2a zu § 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz zu erfüllen. Der digitale Unterricht ist synchron durchzuführen, alle Teilnehmer sind zeitgleich am Unterricht zu beteiligen. Die zuständige Landesbehörde kann die Genehmigung nach Satz 2 von weiteren Anforderungen abhängig machen, soweit diese erforderlich sind, einen ordnungsgemäßen Unterricht zu gewährleisten.“

2. § 5a wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Der Abschluss der Ausbildung nach Absatz 1 durch einen Fahrlehreranwärter ist nicht zulässig.“

b) In Absatz 5 Satz 1 werden nach Wort „vorzulegen“ die Wörter „und im Anschluss an die Unterschrift auszuhändigen“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz

Die Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 2. Januar 2018 (BGBl. I S. 2), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 2. Oktober 2019 (BGBl. I S. 1416) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird nach der Angabe zu Anlage 2 folgende Angabe eingefügt:

„Anlage 2a (zu § 4)	Anforderungen an die Durchführung von theoretischem Unterricht in digitaler Form“.
------------------------	--

2. § 2 wird wie folgt gefasst:

„§ 2

Anwärterschein und Fahrlehrerschein

(1) Der Anwärterschein muss dem Muster nach Anlage 1.1, der Fahrlehrerschein dem Muster nach Anlage 1.2 entsprechen. Dies gilt nicht für Anwärterscheine und Fahrlehrerscheine der Bundeswehr, der Bundespolizei und der Polizei.

(2) Der Fahrlehrerschein für die Fahrlehrerlaubnisklasse BE darf erst ausgehändigt oder zugestellt werden, wenn der Anwärterschein für die Anwärterbefugnis der Fahrlehrerlaubnisklasse BE durch die nach Landesrecht zuständige Behörde oder durch die nach § 44 Absatz 2 des Fahrlehrergesetzes zuständige Dienststelle eingezogen oder ungültig gemacht worden ist.

(3) Mit der Aushändigung oder Zustellung des Anwärterscheins sind die Inhaber darauf hinzuweisen, dass die Ausübung der Anwärterbefugnis nur im Rahmen eines Ausbildungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Ausbildungsfahrschule zulässig ist. Mit der Aushändigung des Fahrlehrerscheins sind die Inhaber darauf hinzuweisen, dass die Ausübung der Fahrlehrerlaubnis nur in Verbindung mit einer Fahrschülerlaubnis oder im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses zulässig ist.

(4) Bei jeder Änderung ist ein neuer Fahrlehrerschein auszufertigen.“

3. § 4 wird wie folgt geändert:
 - a) Der bisherige Wortlaut wird Absatz 1.
 - b) Folgender Absatz 2 wird angefügt:

„(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 etwas anderes ergibt.“
4. Dem § 19 wird folgender Absatz 8 angefügt:

„(8) Ausbildungsnachweise nach dem bis zum [einsetzen: Datum des Tages vor Inkrafttreten nach Artikel 5 Satz 2] vorgeschriebenen Muster dürfen noch bis zum [einsetzen: Datum desjenigen Tages des sechsten auf den Monat der Verkündung folgenden Kalendermonats, dessen Zahl mit der des Tages der Verkündung übereinstimmt, oder, wenn es einen solchen Kalendertages nicht gibt, Datum des ersten Tages des darauffolgenden Kalendermonats] ausgefertigt werden.“
5. In § 20 Absatz 1 Nummer 1 wird nach der Angabe „§ 4“ die Angabe „Absatz 1“ eingefügt.
6. Die Anlage 3 wird durch folgende Anlagen 2a und 3 ersetzt:

„Anlage 2a

(zu § 4 Absatz 2)

Anforderung an die Durchführung von theoretischem Unterricht in digitaler Form

1. Es muss eine ausreichende Internetverbindung vorhanden sein, die eine Durchführung des digitalen Unterrichtes ermöglicht.
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.
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.
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.
5. Die zur Durchführung des digitalen Unterrichts eingesetzte Software muss den datenschutzrechtlichen Anforderungen, insbesondere der Datenschutzgrundverordnung und den Anforderungen an die Datensicherheit, insbesondere den Vorgaben der Artikel 24, 25 und 32 der Datenschutzgrundverordnung, jederzeit entsprechen; ein entsprechender Nachweis hierzu muss jederzeit geführt werden können.
 6. Für die Durchführung des digitalen Unterrichts müssen für die Gesamtzahl der Teilnehmer ausreichende Softwarelizenzen vorhanden sein.
 7. Die Teilnehmerzahl darf 20 Personen nicht überschreiten.
 8. 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.
 9. Der digitale Unterricht ist aus Räumen zu erteilen, die die Vorgaben des § 3 erfüllen.
 10. Die Fahrschule hat die Überwachung des digitalen Unterrichts sichzuerstellen.

Anlage 3

(zu § 6 Absatz 1)

Ausbildungsnachweis

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Der Fahrlehreranwärter um eine Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE hat zu Beginn der Ausbildung eine einmonatige Einführungsphase mit mindestens 104 Unterrichtseinheiten nach Maßgabe des Absatz 3 zu absolvieren und sich im Anschluss daran

1. einem mindestens siebenmonatigen Lehrgang im Umfang von mindestens 1 080 Unterrichtseinheiten in einer Fahrlehrerausbildungsstätte und
2. einer mindestens viermonatigen Ausbildung im Umfang von mindestens 330 Unterrichtseinheiten in Form eines Lehrpraktikums in einer Ausbildungsfahrschule

nach Maßgabe des Absatzes 4 zu unterziehen. Die theoretische und praktische Ausbildung erfolgt in Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten.“

b) Absatz 3 Satz 1 wird aufgehoben.

c) Die Absätze 4 und 5 werden wie folgt gefasst:

„(4) Während des Lehrgangs in der Fahrlehrerausbildungsstätte nach Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 erfolgt im vierten Monat eine einwöchige Hospitation in einer Ausbildungsfahrschule. Der Umfang der Hospitation beträgt mindestens 20 Unterrichtseinheiten und ist auf die für den Lehrgang in der Fahrlehrerausbildungsstätte vorgegebenen Unterrichtseinheiten anzurechnen.

(5) Während des Lehrpraktikums in der Ausbildungsfahrschule finden

1. möglichst am Ende des zweiten Monats zwei Reflexionstage im Umfang von jeweils acht Unterrichtseinheiten und
2. am Ende des vierten Monats eine Reflexionswoche mit mindestens 32 Unterrichtseinheiten in der Fahrlehrerausbildungsstätte

statt. Die Unterrichtseinheiten nach Satz 1 Nummer 1 und 2 sind nicht auf die in Absatz 2 vorgegebenen Unterrichtseinheiten anzurechnen.“

2. In § 2 Absatz 2 Satz 1 werden die Wörter „Fahrlehreranwärter um“ durch die Wörter „Fahrlehreranwärter auf“ ersetzt.
3. In § 3 Absatz 2 Satz 1 wird die Angabe „40“ durch die Angabe „32“ ersetzt.
4. Anlage 1 wird wie folgt gefasst:

„Anlage 1

(zu § 2 Absatz 1)

Kompetenzrahmen für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten

Mit den aufgeführten Kompetenzen wird einerseits festgelegt, was angehende Fahrlehrer am Ende der Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte wissen und können sollen. Andererseits geben die Kompetenzen auch die erforderliche Aneignungstiefe vor. Dazu basieren die Kompetenzen auf vier Niveaustufen. Mit jeder Niveaustufe nimmt die Schwierigkeit und Komplexität der notwendigen kognitiven/psychomotorischen Leistung zu, um berufliche Anforderungen bewältigen zu können. Die vorgegebenen Niveaustufen sind an den jeweils verwendeten Verben erkennbar:

1. Niveaustufe „Wissen“ (Verben: beschreiben, kennen)
2. Niveaustufe „Verstehen“ (Verb: erläutern)

3. Niveaustufe „Anwenden“ (Verben: analysieren, anwenden, ausrichten, berücksichtigen, Perspektive einnehmen, einschätzen, handeln, nutzen, vermitteln)

4. Niveaustufe „Transfer und Beurteilen“ (Verben: begründen, beurteilen)

I. Fahrlehrerlaubnisklasse BE

Siehe Anlage

II. Fahrlehrerlaubnisklasse A

Siehe Anlage

III. Fahrlehrerlaubnis Klasse CE – klassenspezifische Ausbildung

Siehe Anlage

IV. Fahrlehrerlaubnisklasse DE – klassenspezifische Ausbildung

Siehe Anlage

V. Fahrlehrerlaubnisklassen CE und DE – gemeinsame Ausbildung

Siehe Anlage“.

Artikel 5

Inkrafttreten

Artikel 4 der Verordnung tritt am 1. Januar 2023 in Kraft. Im Übrigen tritt diese Verordnung am 1. Januar 2022 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit der Verordnung soll der sich weiter verbreitenden Nutzung von Fahrerassistenzsystemen und dem bald verpflichtenden Einbau bestimmter Systeme auch in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung Rechnung getragen werden.

Außerdem sollen einheitliche Rahmenbedingungen für Online-Angebote in der Fahrschulerausbildung geschaffen werden, die sich während der Corona-Pandemie etabliert haben.

Ferner soll die zum 1. April 2021 geschaffene Möglichkeit, die Fahrerlaubnisprüfung für die Klasse B auf Fahrzeugen mit Automatikgetrieben zu absolvieren, ohne dass die Fahrerlaubnis auf das Führen dieser Fahrzeuge beschränkt wird, präzisiert werden.

Darüber hinaus hat eine erste Evaluierung der zum 1. Januar 2018 reformierten Fahrlehrerausbildung Verbesserungspotential aufgezeigt, das kurzfristig umgesetzt werden soll.

Schließlich haben sich bei der Anwendung fahrerlaubnisrechtlicher und fahrlehrerrechtlicher Regelungen weitere Änderungsbedarfe ergeben, die im Zusammenhang mit den bereits genannten Problemen behoben werden sollten.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

III. Alternativen

Keine. Ohne die Änderungen würden Verbesserungspotentiale nicht genutzt und bestehende Unklarheiten weiter bestehen.

IV. Regelungskompetenz

Gemäß § 6 Absatz 1 des Straßenverkehrsgesetzes wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, soweit es zur Abwehr von Gefahren für die Sicherheit oder Leichtigkeit des Verkehrs auf öffentlichen Straßen erforderlich ist, Rechtsverordnungen mit Zustimmung des Bundesrates die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr zu erlassen. Nach § 6 Absatz 3 Nummer 1 des Straßenverkehrsgesetzes können in diesen Verordnungen insbesondere auch die Verwaltungsverfahren einschließlich der erforderlichen Nachweise geregelt werden. Nummer 2 dieses Absatzes ermöglicht Regelungen zu Führerscheinen und sonstigen Bescheinigungen, Nummer 3 Buchstabe a und b Regelungen für die Technischen Prüfstellen und den dort tätigen amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfern für den Kraftfahrzeugverkehr.

Nach § 68 Absatz 1 Nummer 3 wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Dauer und Ausgestaltung der Fahrlehrerausbildung zu regeln. Nummer 5 ermöglicht Regelungen zum Muster des Fahrlehrerscheins und des Anwärterscheins sowie das Verfahren der Aus- und Zustellung, Nummer 6 zur notwendigen Anforderungen an die Unterrichtsgestaltung, Nummer 10 zu Ausgestaltung des Ausbildungsnachweises und Nummer 13 insbesondere zu den Anforderungen an Unterrichtsräume, Lehrmittel und Lehrfahrzeuge.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Die Verordnung beinhaltet nur Regelungen, die der nationalen Rechtsetzung obliegen. EU-rechtliche Vorgaben insbesondere die Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein ist von den Regelungen nicht betroffen. Die in der Verordnung enthaltenen Berufszugangsregelungen des Artikels 4 (Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung) wurden auf ihre Übereinstimmung mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit überprüft. Die Evaluierung der 2018 neu geregelten Fahrlehrerausbildung hat gezeigt, dass eine Überarbeitung des Rahmenplans erforderlich ist, um die mit der Reform beabsichtigte Verbesserung der Fahrlehrerausbildung zu erreichen. Die bis 2018 im Rahmenplan enthaltene fahrpraktische Ausbildung ist nach den vorliegende Erkenntnissen zur Vorbereitung auf die fahrpraktische Prüfung erforderlich und wird derzeit von Fahrlehrerausbildungsstätten außerhalb des Rahmenplans durchgeführt. Sie wird nun wieder verbindlich für alle Fahrlehreranwärter durchgeführt.

VI. Regelungsfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Verordnung trägt zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung bei, indem Regelungen klarer gefasst werden, Nachweise überarbeitet und Informationspflichten abgeschafft werden.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Regelungsvorhaben dient Zielen für eine nachhaltige Entwicklung (Sustainable Development Goals – SDGs). Dies betrifft das SDG 3 „Gesundheit und Wohlergehen“ der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021. Dessen Unterziel 3.6 beinhaltet, bis 2020 die Zahl der Todesfälle und Verletzungen infolge von Verkehrsunfällen weltweit zu halbieren. Hierzu gehört, dass sich im Bereich der Straßenverkehrssicherheit Fahrschülerinnen und Fahrschüler mit der Nutzung von Fahrerassistenzsystemen, vertraut machen. Denn diese setzen sich immer mehr durch und der Einbau bestimmter Systeme wird bald verpflichtend sein. Konsequenterweise muss dieser technischen Entwicklung Rechnung getragen werden und sie einen Prüfungsgegenstand bilden. Des Weiteren trägt das Regelungsvorhaben zur Erreichung des SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur) der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie – Weiterentwicklung 2021 bei, indem einheitliche Vorgaben für den Online-Unterricht in der Fahrschülerausbildung einen innovativen Ansatz darstellen.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Bundesanstalt für Arbeit fördert in einige Fällen die Ausbildung zum Fahrlehrer. Im Jahr 2020 handelt es sich um rund 75 Fälle.

4. Erfüllungsaufwand

4.1 Erfüllungsaufwand der Bürgerinnen und Bürger

Vorgabe 1: Verzicht auf Nennung der ausbildenden Fahrschule; § 21 Absatz 1 S. 3 FeV

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
1 593 000	- 2	-	- 53 100	-

Mit der Änderung des § 21 FeV wird die bisher erforderliche Mitteilungspflicht der Fahrerlaubnisbewerbers, welche Fahrschule besucht wird, gestrichen. Die Information ist für die Verwaltung nicht von Relevanz.

Im Jahr 2019 haben laut KBA rund 1,6 Millionen Bürger eine Fahrerlaubnisprüfung abgelegt. Da es sich bei der Übermittlung der Information um einen standardisierten Vorgang handelt, wird der Zeitaufwand mit Hilfe der Zeitwerttabelle für Informationspflichten der Bürger simuliert. Die folgenden Standardaktivitäten werden für den Zeitaufwand der Bürger angesetzt:

- Daten und Informationen sammeln und zusammenstellen (z. B. Formularvordrucke) Komplexität einfach 1 Minute
 - Informationen oder Daten an die zuständigen Stellen übermitteln; Komplexität einfach 1 Minute
- Zeitaufwand gesamt 2 Minuten

Durch den Wegfall der Information über die unterrichtende Fahrschule ergibt sich für die Bürgerinnen und Bürger eine Einsparung von rund 53 100 Stunden ($\frac{1.593.000 \times 2 \text{ Minuten}}{60}$) jährlich.

Vorgabe 2: Erhöhung der zu leistenden Unterrichtseinheiten während der Ausbildung zum Fahrlehrer; § 1 Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Zeitaufwand (in Stunden)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
2 382	3 600	960	142 920	2 215

Durch die Erhöhung der Mindeststundenanzahl in der Fahrlehrerausbildung um zusätzliche 80 Unterrichtseinheiten zu je 45 Minuten ist davon auszugehen, dass sich der Zeitaufwand sowie die Sachkosten für Bürgerinnen und Bürger erhöhen. Bei der Ausbildung zum Fahrlehrer handelt es sich um eine selbstfinanzierte Ausbildung. Das bedeutet, dass die Ausbildungskosten in der Regel vom angehenden Fahrlehrer selbst getragen werden müssen. Nach Auswertungen des KBA wurden in Deutschland im Jahr 2019 rund 2 382 Fahrlehrer-Erlaubnisse erteilt. Durch die Ausweitung der Ausbildung um 80 Unterrichtseinheiten (UE) je 45 Minuten erhöht sich der jährliche Zeitaufwand pro Fall um 3 600 Minuten.

Nach den Preistabellen verschiedenster Fahrlehrer-Schulen in ganz Deutschland liegen die Preise je Ausbildung bei zwischen 11 000 Euro und 15 000 Euro. Aufgeschlüsselt auf die bisher geltenden 1 000 UE belaufen sich die Kosten je Unterrichtseinheit im Median auf rund 12,00 Euro. Durch die Ausweitung der Ausbildung um 80 UE erhöhen sich die jährlichen Sachkosten je Bürger um 960 Euro.

In einzelnen Fällen können die Kosten im Rahmen der Weiterbildungsförderung von der Bundesagentur für Arbeit (BA) übernommen werden. Dies geschieht jedoch in der Regel nur in Form einer Umschulung, wenn beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen der bisherige Beruf nicht weiter ausgeübt werden kann. Im Jahr 2020 hat die BA rund 75 Ausbildungen zum Fahrlehrer gefördert. Dadurch ergibt sich für die Errechnung der Sachkosten, die den Bürgerinnen und Bürgern entsteht, eine jährliche Fallzahl von 2 307.

Insgesamt ergibt sich ein zusätzlicher jährlicher Zeitaufwand von rund 142 920 Stunden ($\frac{2.382 \times 3600 \text{ Minuten}}{60}$), sowie ein Anstieg der jährlichen Sachkosten um rund 2 215 000 Euro (2.307 x 960).

Vorgabe 3: Ausbildungsnachweis inkl. der Eintragung der Schlüsselzahl 197; Anlage 3 zu § 6 Absatz 1 Fahrerreggesetz und § 6 Absatz 2 Fahrerschülerausbildungsordnung;

Grundsätzlich ist im Führerschein zu vermerken, dass ein Bewerber um eine Fahrerlaubnis die Prüfung mit Automatikgetriebe abgelegt hat. Durch die Einführung des § 17a FeV zum 01.04.2021 wird sowohl Bewerbern um eine Fahrerlaubnis der Klasse B als auch Inhabern einer bereits beschränkten Fahrerlaubnis der Klasse B die Möglichkeit geboten, auf die Beschränkung zu verzichten. Der Ausbildungsnachweis in Anlage 3 wird aufgrund von Anforderungen aus der Praxis neu gefasst. Hierbei handelt es sich lediglich um die Schließung einer Regelungslücke.

4.2 Erfüllungsaufwand der Wirtschaft

Der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft ändert sich nicht. Jedoch entsteht der Wirtschaft einmaliger Umstellungsaufwand in Höhe von 329 000 Euro.

Im Folgenden wird die Schätzung des Erfüllungsaufwands der Wirtschaft für die einzelnen Vorgaben dargestellt.

Vorgabe 1 (Weitere Vorgabe): Anpassung der Formulare für die regelmäßige ärztliche Eignungsuntersuchung für Berufsfahrer; Anlage 5 FeV;

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
18	20	30,40	-	0,18	-
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				0,18	

Zur Erhöhung der Transparenz über den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und dessen Begrenzung wird dieser einer oder mehreren Kategorien zugeordnet:

Kategorie des einmaligen Erfüllungsaufwand	Anteil der Kategorie am einmaligen Erfüllungsaufwand	
	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
Einmalige Informationspflicht	0,18	-

Berufskraftfahrer müssen in regelmäßigen Abständen oder anlassbezogen bei einem Arzt eine Screening-Untersuchung zur Fahreignung vornehmen lassen. Die Änderung der Anlage 5 dient hauptsächlich der rechtlichen Klarstellung zur Handlungsweite der Ärzte. Damit soll gewährleistet werden, dass lediglich der medizinische Befund mitzuteilen ist, nicht aber eine Empfehlung über die Fahrtauglichkeit ausgesprochen wird. Da die Formulare bereits vor der gesetzlichen Änderung in den Arztpraxen ausgedruckt werden mussten, kommt es bei den behandelnden Ärzten zu keiner Änderung im laufenden Aufwand.

Es ist davon auszugehen, dass die Arztpraxen durch die zuständige Ärztekammer über das Ärzteblatt oder einen Newsletter über die neuen Formulare informiert werden. Derzeit sind die aktuell gültigen Formulare auch auf den Internetseiten zum Download als PDF-Datei zu finden. Da der Zeitaufwand von den befragten Stellen nicht abgeschätzt werden konnte, wird auch hier die Zeitwerttabelle der Wirtschaft mit der Standardaktivität VII, „Aufbereitung der Daten“, mittlere Komplexität, mit 20 Minuten herangezogen. In Deutschland gibt es gemäß einer Auflistung der Bundesärztekammer insgesamt 18 Ärztekam-

mern. Es ist davon auszugehen, dass vorrangig Büroangestellte der Ärztekammern die Pflege der Internetseiten, sowie den Versand der Newsletter und Ärzteblätter übernehmen. Der Lohnsatz pro Stunde im Gesundheitswesen liegt beim mittlerem Qualifikationsniveau bei 30,40 Euro. Dadurch ergibt sich bei den Ärztekammern ein einmaliger Erfüllungsaufwand von rund 180 Euro.

Vorgabe 2 (Weitere Vorgabe): Vermittlung von Kenntnissen für die Anwendung von Fahrassistenzsystemen im Rahmen der Fahrausbildung; Anlage 7, Ziffer 2.2 FeV

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
10 500	-	-	30	-	315
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				315	

Zur Erhöhung der Transparenz über den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und dessen Begrenzung wird dieser einer oder mehreren Kategorien zugeordnet:

Kategorie des einmaligen Erfüllungsaufwand	Anteil der Kategorie am einmaligen Erfüllungsaufwand	
	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
Einmalige Informationspflicht	-	315

Aufgrund der fortschreitenden Technologie in der Fahrzeugbranche gehören mittlerweile viele Fahrassistenzsysteme, wie Tempomat und Spurassistent, zur Standardausstattung. Fahr Schüler müssen künftig im Gebrauch der Fahrassistenzsysteme geschult und geprüft werden. Nach Aussage der befragten Stellen ist nicht davon auszugehen, dass sich eine zeitliche Änderung im Ausbildungsverlauf ergibt, da die Anwendung der Systeme in den laufenden Fahrunterricht integriert werden kann und sich die Unterrichtseinheiten dadurch nicht zeitlich verlängern werden.

Es fällt jedoch einmaliger Umstellungsaufwand für das Überarbeiten der Ausbildungspläne sowie für den Austausch der Fahrschulfahrzeuge an. Laut Unternehmensregister gibt es in Deutschland rund 10 500 Fahrschulen. Über Fahrschulfachverlage können angepasste Lehrpläne bezogen werden. Die Preise pro Veröffentlichung der Fahrschulfachverlage liegt bei rund 30,00 Euro. Dadurch ergeben sich für die Fahrschulen Sachkosten von rund 315 000 Euro.

Weitere Kosten z.B. für neue Fahrzeuge fallen nicht an. Die Fristen für den verpflichteten Einsatz der Fahrerassistenzsystem sind so gewählt, dass die neuen Vorgaben im Rahmen von regelmäßig stattfinden Neuanschaffungen berücksichtigt werden können.

Vorgabe 3 (Informationspflicht): Anpassung von Ausbildungsplänen für die Ausbildung zum Fahrlehrer; Anlage 3 zu § 6 Absatz 1 Fahrlehrergesetz und § 6 Absatz 2 Fahrschülerausbildungsordnung;

Einmaliger Erfüllungsaufwand:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
80	250	42,60	-	14	
Erfüllungsaufwand (in Tsd. Euro)				14	

Zur Erhöhung der Transparenz über den einmaligen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft und dessen Begrenzung wird dieser einer oder mehreren Kategorien zugeordnet:

Kategorie des einmaligen Erfüllungsaufwand	Anteil der Kategorie am einmaligen Erfüllungsaufwand	
	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
Einmalige Informationspflicht	14	

Durch die Erhöhung der Mindeststundenanzahl der Fahrlehrerausbildung müssen Fahrlehrerausbildungsstätten ihre Lehrpläne entsprechend anpassen. Laut BAST gibt es in Deutschland etwa 80 Fahrlehrerausbildungsstätten. Vorgegangene Nachmessungen und verschiedene Schätzungen haben gezeigt, dass für das Anpassen der Lehrpläne ein Zeiteinsatz von etwa 250 Minuten pro Fall realistisch ist. Die Fahrlehrerausbildung fällt unter den Wirtschaftszweig P, Erziehung und Unterricht. Der durchschnittliche Lohnsatz im Wirtschaftsabschnitt P liegt bei 42,60 Euro. Dadurch ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand für das Überarbeiten der Lehrpläne von rund 14 000 Euro.

Insgesamt entsteht der Wirtschaft ein Umstellungsaufwand in Höhe von 329 000 Euro für die Anschaffung von Maschinen und die Anpassung von Organisationsstrukturen. Das Konzept zur Erhöhung der Transparenz über den Umstellungsaufwand für die Wirtschaft und zu dessen wirksamer und verhältnismäßiger Begrenzung wurde geprüft. Die Umsetzungsfristen wurden mit den Verbänden abgestimmt. Sie berücksichtigen die Fristen für regelmäßige Neuanschaffungen (Vorgaben 1 und 2) und die Dauer von Lehrgängen in der Fahrlehrerausbildung (Vorgabe 3)

4.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Vorgabe 1: Vermittlung der Anwendung von Fahrerassistenzsystemen im Rahmen der Fahrausbildung bei der Bundespolizei; Anlage 7, Ziffer 2.2 FeV]

Veränderung des jährlichen Erfüllungsaufwands des Bundes:

Fallzahl	Zeitaufwand pro Fall (in Minuten)	Lohnsatz pro Stunde (in Euro)	Sachkosten pro Fall (in Euro)	Personalkosten (in Tsd. Euro)	Sachkosten (in Tsd. Euro)
	-	-	-	350	-
Änderung des Erfüllungsaufwands (in Tsd. Euro)				350	

Die Ausweitung der Fahrausbildung auf Fahrerassistenzsysteme hat auch Auswirkung auf die Fahrausbildung bei der Bundespolizei. Vor allem betroffen sind die Fahrklassen C1, C, D1 und D. Das Vorhandensein eines Führerscheins der Klasse B ist häufig bereits ein Einstellungskriterium und daher nur in Ausnahmefällen Bestandteil der Fahrausbildung. Nach Einschätzung des zuständigen Fachreferats im Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat ist für die Vermittlung der Inhalte zu den Funktionen, der Bedienung und

dem zweckmäßigen Einsatz von Fahrerassistenzsystemen mit Personalaufwänden von ca. 350 000 Euro jährlich zu rechnen. Der Mehrbedarf wird finanziell und stellenmäßig im Epl. 6 ausgeglichen.

Weitere Kosten z.B. für neue Fahrzeuge fallen nicht an. Die Fristen für den verpflichteten Einsatz der Fahrerassistenzsysteme sind so gewählt, dass die neuen Vorgaben im Rahmen von regelmäßig stattfindenden Neuanschaffungen berücksichtigt werden können.

5. Weitere Kosten

Weitere Kosten entstehen nicht. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung und Evaluierung der Regelung ist grundsätzlich nicht vorgesehen, da die Verordnung im Wesentlichen klarstellende Vorschriften beinhalten oder nur geringe Auswirkungen hat. Die geänderten Bedingungen für die Fahrlehrerausbildung werden jedoch im Rahmen der Evaluierung des Gesetzes über das Fahrlehrerwesen und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (NKR-Nummer 3862) berücksichtigt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Zu Nummer 1 (§ 11 Absatz 4)

Aus Gründen der Vereinheitlichung und Verständlichkeit wird der Begriff „eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr“ hier definiert. Im Folgenden wird dann nur noch von „Sachverständigen oder Prüfer“ gesprochen.

Zu Nummer 2 (§ 15 Absatz 5)

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Nummer 3 (§ 16 Absatz 3 Satz 3)

Der Satz wurde redaktionell überarbeitet. Im Rahmen des Vollzugs der Verordnung hat sich gezeigt, dass im Prüfungsverfahren dem Sachverständigen oder Prüfer nicht der gesamte Verlauf der Ausbildung vor Abnahme der Prüfung zur Kenntnis gegeben werden muss. Es ist daher für die Zwecke des § 16 nicht notwendig, einen vollständig ausgefüllten Nachweis vorzulegen. Die von den Fahrschulen vorzunehmende Bestätigung des Absolvierens der vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte und des Abschlusses der Ausbildung reichen aus. Aussagen zur Dauer der Ausbildung hingegen sind entbehrlich. Ferner wird aus Gründen der Vereinheitlichung und Verständlichkeit der Begriff „Technische Prüfstelle für den Kraftfahrzeugverkehr“ hier definiert. Im Folgenden wird dann nur noch von „Technische Prüfstelle“ gesprochen.

Zu Nummer 4 (§ 17 Absatz 5 Satz 5)

Der Satz wurde redaktionell überarbeitet. Im Rahmen des Vollzugs der Verordnung hat sich gezeigt, dass im Prüfungsverfahren dem Sachverständigen oder Prüfer nicht der gesamte Verlauf der Ausbildung vor Abnahme der Prüfung zur Kenntnis gegeben werden muss. Es ist daher für die Zwecke des § 17 nicht notwendig, einen vollständig ausgefüllten Nachweis vorzulegen. Die von den Fahrschulen vorzunehmende Bestätigung des Absolvierens der vorgeschriebenen Ausbildungsinhalte und des Abschlusses der Ausbildung reichen aus. Aussagen zur Dauer der Ausbildung hingegen sind entbehrlich.

Zu Nummer 5 Buchstabe a (§ 17a Absatz 1)

Da die EU-rechtlichen Vorgaben für die nationale Fahrerlaubnisklasse T nicht anzuwenden sind und für die Klasse AM EU-rechtlich keine praktische Prüfung vorgeschrieben ist,

wird hier auf die Automatikbeschränkung verzichtet. Aus Gründen der Klarstellung wird dies nun in einem gesonderten Satz geregelt.

Zu Nummer 5 Buchstabe b (§ 17a Absatz 2 Satz 1)

Die Regelung dient der Klarstellung und entspricht teilweise der alten Fassung des § 17 Absatz 6 Satz 3.

Zu Nummer 5 Buchstabe c (§ 17a Absatz 4)

Aus verfahrenstechnischen Gründen wird die Regelung des § 6b Absatz 5 FeV auch hier übernommen.

Um Inhabern einer mit der Schlüsselzahl 197 versehenen Fahrerlaubnis die unbeschränkte Erweiterung auf eine andere Fahrerlaubnisklasse zu ermöglichen, beinhaltet der neue Absatz 4 Satz 2 nun eine Regelung für die Austragung der Schlüsselzahl. Da auch die sog. „Anhängerklassen“ höhere Klassen sind, entfällt die Automatikbeschränkung auch, wenn das für die Prüfung zum Erwerb der Fahrerlaubnisklasse BE verwendete Zugfahrzeug ein Fahrzeug mit Schaltgetriebe ist.

Zu Nummer 6 (§ 18 Absatz 1)

Seit einigen Jahren werden von den Technischen Prüfstellen in der Theoretischen Fahrerlaubnisprüfung vermehrt Täuschungsversuche festgestellt. Die bisherige Sperrfrist für die Wiederholungsprüfung im Falle eines Täuschungsversuches von sechs Wochen entfaltet keine ausreichende abschreckende Wirkung und wurde von einigen Fahrerlaubnisbehörden bereits in Ausübung des gegebenen Ermessens verlängert. Daher sollen nun bundeseinheitlich mit einer längeren Sperrfrist Täuschungsversuche sanktioniert werden und Fahrerlaubnisbewerber von dem Versuch der Täuschung abgeschreckt werden.

Vor dem Hintergrund der mit dem Führen von Kraftfahrzeugen verbundenen Verantwortung ist diese Anhebung – auch und gerade im Vergleich mit anderen Regelungen für Prüfungen zur Teilnahme am Luftverkehr oder zum Führen eines Zuges – angemessen. Auch hier sind bei einer Täuschung bei der Prüfung „nur“ das Nichtbestehen der Prüfung und eine Sperrfrist vorgesehen. Sie beträgt bei der Befugnisprüfung zur Teilnahme am Luftverkehr mindestens zwölf Monate, bei der Befugnisprüfung zum Führen eines Zuges mindestens sechs Monate.

Zu Nummer 7 Buchstabe a (§ 21 Absatz 1 Satz 3)

Mit der Neufassung von Satz 3 erfolgt die Streichung der bisher erforderlichen Mitteilungspflicht der Bewerber, welche auszubildende Fahrschule besucht wird. Diese Angabe ist für das Verwaltungsverfahren entbehrlich, da jegliche Korrespondenz über den Antragstellenden zu führen ist. Sie führt ungeachtet dessen zu erheblichem Mehraufwand, da jede Änderung der Fahrschule einerseits der Fahrerlaubnisbehörde mitzuteilen und dort im Antragsverfahren anzupassen ist sowie andererseits eine Information und Anpassung bei den Technischen Prüfstellen erforderlich wird.

Zu Nummer 7 Buchstabe b (§ 21 Absatz 3 Nummer 2)

Hier wird die Fundstelle aktualisiert.

Zu Nummer 8 (§ 22 Absatz 4)

Folgeänderung zu Nummer 3.

Zu Nummer 9 (§ 22a Absatz 1 und Absatz 2)

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Nummer 10 (§ 46 Absatz 4)

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Nummer 11 (§ 75 Nummer 10 und 12)

Im Rahmen der Novelle des Personenbeförderungsrechts wurden aus § 48 Absatz 7 bis 10 § 48 Absatz 6 bis 9. Daher ist § 75 entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 12 (§ 76 Nummer 21neu)

Mit dieser Regelung wird sichergestellt, dass Bescheinigungen über die ärztliche Untersuchung, die nach Anlage 5 in der bis zum [einsetzen: letzter Tag des sechsten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] geltenden Fassung der Fahrerlaubnis-Verordnung ausgestellt worden sind, noch bis zum Ablauf ihrer Geltungsdauer fortgelten (Folgeänderung der Änderung der Anlage 5).

Zu Nummer 13 (Anlage 4 Vorbemerkung Nummer 2)

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Nummer 14 (Anlage 4a Satz 1)

Mit der Änderung wird die aktuelle Fassung der Begutachtungsleitlinien in Kraft gesetzt.

Zu Nummer 15 (Anlage 5)

Durch die Änderung der Nummer 1 Satz 1 sowie des Musters der Anlage 5 hat der Arzt der Fahrerlaubnisbehörde künftig im Rahmen der von ihm vorgenommenen Screening-Untersuchung nur noch den medizinischen Befund mitzuteilen (nur Nummer 1 Satz 1 : „...ob Anzeichen für Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen können“; Muster der Anlage 5: „keine Anzeichen für Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen können/ Anzeichen für Erkrankungen vorliegen, die die Eignung oder die bedingte Eignung ausschließen können. Folgende Befunde wurden erhoben: ...“). Er hat nicht auch eine Empfehlung über das weitere Vorgehen auszusprechen. Die Frage des Weiteren Vorgehens bleibt der Fahrerlaubnisbehörde überlassen. Diese hat dabei insbesondere zu berücksichtigen, ob der Betroffene bereits einer eingehenden Eignungsuntersuchung nach den §§ 11 ff. unterzogen wurde, und ob diese Untersuchung sowie etwaige bereits bestehende Auflagen ausreichend sind oder nicht. Dies beseitigt insbesondere Unsicherheiten seitens der Ärzteschaft, wie zu verfahren ist, wenn der von der Screening-Untersuchung Betroffene erkennbare Anzeichen einer fahreignungsrelevanten Erkrankung aufweist, diese Erkrankung derzeit aber nicht zu einer Beeinträchtigung des körperlichen oder geistigen Leistungsvermögens führt (z. B. wenn der Betroffene erkennbar an einem mittelschweren/schweren obstruktiven Schlafapnoe-Syndrom leidet, derzeit aber keine messbare Tages-schlafträgigkeit vorliegt; bei einer solchen Erkrankung ist nach Anlage 4 eine behördliche Überwachung in einem kürzeren Intervall als dem nach Anlage 5 vorgesehenen 5-Jahres-Zeitraum und gegebenenfalls auch eine eingehendere Untersuchung erforderlich).

Die Formulierung „keine Anzeichen für“ betont den Screening-Charakter der Untersuchung und verhindert, dass der Screening-Arzt sich zu einer gutachterlichen Stellungnahme verleitet sieht. Im Rahmen einer Screening-Untersuchung können mit der Kombination aus orientierender Untersuchung und Anamnese allenfalls Anzeichen für Erkrankungen ausgeschlossen oder festgestellt werden. Durch die Änderung der Hinweise in Teil I Ziffer 2 Satz 2 sind die Explorationsmöglichkeiten des untersuchenden Arztes künftig auf einen fachlichen Austausch mit anderen Ärzten beschränkt, eine Kombination aus Untersuchung und Beratung durch einen anderen Arzt ist nicht mitumfasst. Unter einer konsiliarischen Erörterung mit anderen Ärzten, die in der Gebührenordnung für Ärzte mit der Ziffer 60 aufgeführt ist, ist der patientenbezogene fachliche Austausch zwischen zwei oder mehr liquidationsberechtigten Ärzten, die sich mit dem Betreffenden in persönlichem Kontakt befinden, zu verstehen.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen wird auf Folgendes hingewiesen: Die Untersuchung nach Anlage 5 ist weiterhin als reine Screening-Untersuchung ausgestaltet. D. h. der Gutachter (Arzt) untersucht lediglich, ob Anzeichen für eine Krankheit bestehen, die die Fahreignung ausschließen könnte. Ist dies der Fall, teilt er diese (die Anzeichen = Befunde) der Fahrerlaubnisbehörde mit, die auf der Grundlage dieser übermittelten Tatsachen sodann entscheidet, ob eine weitergehende Untersuchung durch einen Arzt erforderlich ist.

Der die Screening-Untersuchung durchführende Arzt gibt dabei keine endgültige Beurteilung der Fahreignung ab und kann dies bei dieser Art von Screening-Untersuchung auch gar nicht. Er muss aber der Fahrerlaubnisbehörde die Befunde mitteilen (können), damit diese in der Lage ist, darüber zu entscheiden, ob weitergehende Untersuchungen erforderlich sind.

Ferner ist zu beachten, dass die Entscheidung über weitergehende Maßnahmen immer bei der Fahrerlaubnisbehörde liegt. So darf ein Gutachten über die Fahreignung z. B. nach § 11 Absatz 2 FeV (entsprechendes gilt dann auch für das Screening-Gutachten) von der Fahrerlaubnisbehörde nicht ungeprüft übernommen werden, sondern muss einer eigenen kritischen Würdigung unterzogen werden (Dauer in Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 45. Auflage, § 11 Rn. 41 unter Verweis auf OVG Münster NJW 17, 283, Geiger NZV 07, 491), denn sie - und nicht der Gutachter - befindet darüber, ob der Betroffene den Anforderungen des Fahrerlaubnisrechts hinsichtlich der Kraffahreignung genügt (Dauer wie oben, unter Verweis auf VGH Mü BayVBL. 09, 111, 114; OVG Br NJW 11, 3595). Dies setzt zwingend voraus, dass ihr auch die Befunde vorliegen.

Zu Nummer 16 Buchstabe a (Anlage 7 Nummer 2.2)

Im „Bericht der Bundesregierung zum Stand der Umsetzung der Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren“ wurde im Teilbericht der Arbeitsgruppe „Recht“ Anpassungsbedarf bei den Vorschriften zur Fahranfängervorbereitung mit Blick auf die Einführung teil- und hochautomatisierter Fahrfunktionen und die zunehmende Vernetzung von Fahrzeugen identifiziert. In den sog. Handlungsempfehlungen wurde u. a. festgehalten (Bericht zum Stand der Umsetzung der Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren, November 2017, S. 31 ff.):

1. Die Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung soll die übliche, manuelle Fahrzeugführung als auch die Nutzung zusätzlicher automatisierter Fahrfunktionen als Bestandteile umfassen. Insbesondere sollen Systeme, die die Längsführung und/oder Querführung für bestimmte Situationen übernehmen, obligatorische Inhalte der zukünftigen Ausbildung und Prüfung darstellen (d.h. ACC / Aktive Spurhaltung).
2. Um die entsprechenden Fertigkeiten und Fähigkeiten auch in der praktischen Ausbildung und Prüfung adäquat zu thematisieren, müssen Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge vorgehalten werden, die den beschriebenen Funktionsumfang beinhalten. In einer Umsetzung zum verpflichtenden Verbau sind Übergangfristen für diese Anpassung einzuräumen.
3. Künftig soll die Entscheidung, ob und wenn welche Assistenzsysteme in der Prüfung verwendet werden, dem aaSoP obliegen. Er soll sowohl die Möglichkeit haben, bei Systemen mit Sicherheitsrelevanz zu verlangen, dass der Bewerber das System/die Systeme aktiviert und überwacht als auch, dass Fahraufgaben ohne Systemunterstützung ausgeführt werden. Mit der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typp Genehmigung von Kraffahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1–40) werden zudem einige Fahrerassistenzsysteme für Neufahrzeuge in den nächsten Jahren verbindlich vorgeschrieben.

Mit dieser Regelung werden daher die Voraussetzungen geschaffen, um in der Fahrerlaubnisprüfung den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen berücksichtigen zu können.

Zu Nummer 16 Buchstabe b Doppelbuchstabe aa) (Anlage 7 Nummer 2.2.16 Sätze 3, 4 und 6)

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Nummer 16 Buchstabe b Doppelbuchstabe bb) (Anlage 7 Nummer 2.2.16 Sätze 8 und 9)

Bei dieser Änderung handelt es sich um eine Folgeänderung der mit der Vierzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 23. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2937) erfolgten Zulassung von alternativen Einrichtungen für indirekte Sicht bei Prüfungsfahrzeugen.

Zu Nummer 16 Buchstabe c (Anlage 7 Nummer 2.3)

Satz 1 ist Folge der Änderung des § 17a Absatz 4. Der neue Satz 2 stellt klar, dass bei LKW- und Bus-Klassen die verkürzte Prüfung nur die Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt (2.1.1), die Grundfahraufgaben (2.1.4) und die Prüfungsfahrt (2.1.5) umfasst.

Zu Nummer 16 Buchstabe d (Anlage 7 Nummer 2.5.1 Buchstabe a))

Die Änderung erfolgt in Folge der Dreizehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 11. März 2019 (BGBl. I S. 218, mit der die Nummer „2.1.6 Fahrtechnischer Abschluss der Fahrt“ neu aufgenommen wurde.

Zu Nummer 16 Buchstabe e (Anlage 7 Nummer 2.5.3)

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Nummer 17 (Anlage 12 Buchstabe A. Nummer 2.4)

Im Rahmen der Novelle des Personenbeförderungsrechts wurden aus § 48 Absatz 7 bis 10 § 48 Absatz 6 bis 9. Daher ist Anlage 12 entsprechend anzupassen.

Zu Nummer 18 (Anlage 14 Absatz 2 Nummer 4)

Folgeänderung zu Nummer 1.

Zu Artikel 2 (Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung)

Zu Nummer 1 (§ 4 Absatz 1)

Die Corona-Pandemie hat gezeigt, dass es in bestimmten Situationen erforderlich ist, theoretischen Unterricht in der Fahrschule auch digital durchzuführen. Mit dieser Regelung wird zunächst klargestellt, dass Unterricht regelmäßig in Form von Präsenzunterricht erteilt werden soll. Für die Ausnahmefälle, in denen Präsenzunterricht nicht möglich ist und die zuständigen obersten Landesbehörden digitalen Unterricht zulassen, formuliert diese Vorschrift in Verbindung mit § 4 und Anlage 2a der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz nun bundeseinheitliche Rahmenbedingungen. Diese ermöglichen den nach Landesrecht zuständigen Behörden eine Bewertung der Konzepte und dienen den Entwicklern der Konzepte als Richtschnur.

Zu Nummer 2 Buchstabe a (§ 5a Absatz 3)

Mit dieser Regelung wird klargestellt, dass der Abschluss der Ausbildung nur durch einen ausgebildeten und geprüften Fahrlehrer erfolgen kann, da damit die Feststellung der Befähigung für das Führen von Schaltfahrzeugen verbunden ist. Die Möglichkeit dieser Feststellung durch einen noch in der Ausbildung befindlichen Fahrlehreranwärter ist nicht sachgerecht.

Zu Nummer 2 Buchstabe b (§ 5a Absatz 5)

Der Bewerber oder Inhaber der beschränkten Fahrerlaubnis benötigt die Bescheinigung, um den Abschluss der Ausbildung nachzuweisen. Daher wird hier klargestellt, dass diese auch auszuhändigen ist.

Zu Artikel 3 (Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz)

Zu Nummer 1 (Inhaltsverzeichnis)

Folgeänderung zu Nummer 4.

Zu Nummer 2 (§ 2)

Die Vorschrift wird aus rechtsförmlichen Gründen neu bekannt gemacht, da die Ermächtigungsgrundlage für diese Regelung vollumfänglich erst mit dem Gesetz zur Änderung des Fahrlehrergesetzes vom 4. August 2019 (BGBl. I S. 1190) geschaffen wurde.

Zu Nummer 3 und 6 (§ 4 und Anlage 2a)

Die neue Anlage 2a enthält bundeseinheitliche Vorgaben für den digitalen Unterricht in der Fahrschule, die sich während der Corona-Pandemie bewährt haben. Siehe aber auch Begründung zur Änderung des § 4 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung.

Zu Nummer 4 (§ 19 Absatz 8)

Mit dieser Übergangsregelung soll sichergestellt werden, dass Ausbildungsnachweise nach dem bisherigen Muster noch für laufende Ausbildungen verwendet werden können.

Zu Nummer 5 (§ 20 Absatz 1 Nummer 1)

Folgeänderung zu Nummer 3.

Zu Nummer 6 (Anlage 3)

Der Ausbildungsnachweis wird aufgrund von Anforderungen der Praxis neu gefasst. Dabei wurden die Texte der Bestätigung neu gefasst, weitere Zeilen eingefügt und für den Nachweis zur Eintragung der Schlüsselzahl 197 das Kürzel SN für die Schulungsfahrten und die Nachweisfahrt neu aufgenommen.

Zu Artikel 4 (Änderung der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung)

Zu Nummer 1 (§ 1)

Aus Gründen der Klarstellungen werden hier die Umfänge der einzelnen Ausbildungsbestandteile präzisiert. Da der Rahmenlehrplan für die Klasse BE neu gefasst wird und dabei u.a. die Vorbereitung auf die fahrpraktische Prüfung neu aufgenommen wird, erhöht sich die Mindeststundenzahl für die Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte. In Absatz 5 erfolgte zudem eine redaktionelle Änderung aus Gründen der Rechtsförmlichkeit.

Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 2 Satz 1)

Die Änderung dient der sprachlichen Anpassung.

Zu Nummer 3 (§ 3 Absatz 2 Satz 1)

Durch diese Änderung sollen Fahrlehreranwärter mehr Zeit für notwendige Unterrichtsvorbereitung und die Entwicklung von Unterrichtsentwürfen in Theorie und Praxis erhalten.

Zu Nummer 4 (Anlage 1)

Die formative Evaluierung der neuen Fahrlehrerausbildung hat Optimierungsbedarf gezeigt. „Aufbauend auf den geschilderten Evaluationsergebnissen wurde der Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung der Klasse BE an Fahrlehrerausbildungsstätten ... überarbeitet Dabei wurden dem ursprünglichen Rahmenplan erstens Erläuterungen zu den Kompetenzstandards vorangestellt. Zweitens wurden die Ausbildungsinhalte – unter Beachtung der Rückmeldungen der Lehrkräfte und der weiteren Akteure – überarbeitet. In diesem Zusammenhang wurde auch eine neue Kompetenz zur Kontrolle und Begleitung des Selbstständigen Theorielernens von Fahrschülern konzipiert. Zudem wurden Kompetenzbereiche und Kompetenzen für das neu in den Rahmenplan aufgenommene „Fahrerische Professionswissen“ ausgearbeitet. Drittens schließlich wurden Festlegungen dazu getroffen, welche Aspekte der einzelnen Ausbildungsinhalte besonders relevant sind und

schwerpunktmäßig thematisiert werden sollten. Die vorgenommenen Überarbeitungen und nicht zuletzt die Eingliederung des Fahrerischen Professionswissens in den Rahmenplan sind mit ... „einer“ Verlängerung der Ausbildungszeit auf mindestens 1.080 Ausbildungseinheiten zu je 45 Minuten verbunden. Davon entfallen 525 Ausbildungseinheiten auf das fachliche Professionswissen, 525 Einheiten auf das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen sowie 30 Einheiten auf das fahrerische Professionswissen.“

(https://www.bast.de/BAST_2017/DE/Publikationen/Fachveroeffentlichungen/Verkehrssicherheit/Downloads/U1-Fahrlehrer.pdf;jsessionid=6E5AFAA246A53DDEE7A9370B6287C6F0.live11292?_blob=publicationFile&v=2 , Stand 27.07.2021, S. 228)

Außerdem wurden die Rahmenpläne für die Klassen A, CE und DE überarbeitet. Bereits im Rahmen der Ausbildung zum Erwerb der Fahrlehrerlaubnisklasse BE wurden grundlegende fachliche sowie pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Kompetenzen erworben, die auch für Fahrlehrer der Klassen A, CE und DE relevant sind. Bei der Erweiterung auf die Fahrlehrerlaubnisklassen A, CE und DE findet vorrangig ein klassenspezifischer Ausbau dieser grundlegenden Kompetenzen anhand der Vermittlung klassenspezifischer Erweiterungsinhalte statt. Für den Erwerb der Erweiterungsklassen A, CE und DE wurden aufgrund der Kompaktheit der Ausbildung im Hinblick auf das fachliche sowie das pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Professionswissen nicht nur auf der Ebene der Kompetenzbereiche, sondern auch auf der Ebene der einzelnen Kompetenzen Stundenvorgaben getroffen. Die Stundenumfänge für alle Erweiterungslehrgänge werden unter wissenschaftlichen und berufspraktischen Gesichtspunkten neu auf die Kompetenzbereiche und Kompetenzen verteilt. Dabei werden die Stundenumfänge nur in geringfügigem Ausmaß ausgebaut. Dieser Ausbau ist insbesondere auf die Wiedereingliederung der fahrpraktischen Vorbereitung in die Fahrlehrerausbildung sowie – im Hinblick auf die Klassen CE und DE – auf die inhaltlich begründete Neuaufteilung der Mindest-Ausbildungsinhalte auf die gemeinsame Ausbildungszeit und die klassenspezifische Ausbildungszeit zurückzuführen. Für den Erwerb des fahrerischen Professionswissens wird jeweils die Klasse ausgewählt, die die höchsten Anforderungen an den Bewerber stellt. Dadurch soll sichergestellt werden, dass der Bewerber mit Kraftfahrzeugen aller Klassen umgehen kann, die er selbst anschließend auch ausbilden darf. Zugleich wird den Anforderungen an die Fahrlehrer-Prüfungsverordnung Rechnung getragen, wonach der Bewerber ein Kraftfahrzeug und eine Fahrzeugkombination der Klasse, für die er die Fahrlehrerlaubnis beantragt hat, vorschriftsmäßig, sicher, gewandt und umweltschonend führen können muss.

Zu Artikel 5 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten. Satz 1 soll insbesondere den Fahrlehrerausbildungsstätten ausreichend Zeit für die Anpassung der Fahrlehrerausbildung einräumen.