

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus
Postfach 7128 | 24171 Kiel

An den Vorsitzenden des
Wirtschafts- und
Digitalisierungsausschusses
des Schleswig-Holsteinischen Landtages
Herrn Claus Christian Claussen, MdL
Landeshaus
24105 Kiel

Staatssekretärin

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/7184

17. September 2026

**90. Sitzung – TOP 1: Fachgespräch mit dem Fahrlehrerverband Schleswig-Holstein
Abstimmverhalten des Landes Schleswig-Holstein im 1. Durchgang des
Bundesrates zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes
und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

Herr Abgeordneter Dr. Buchholz hat im Rahmen der letzten Sitzung des Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses darum gebeten, ergänzende Ausführungen zur Reform des Fahrschulausbildung zu machen. Dieser Bitte komme ich gerne nach.

Die Landesregierung begrüßt die Reform der Fahrschulausbildung grundsätzlich. Angesichts der derzeit sehr hohen Kosten des Führerscheinerwerbs besteht ein nachvollziehbarer Bedarf, die Ausbildung zu modernisieren, flexibler zu gestalten und unnötige Belastungen abzubauen. Ob die vorgesehenen Maßnahmen tatsächlich zu einer spürbaren Kostensenkung und zu einem Bürokratieabbau führen werden, bleibt allerdings abzuwarten.

Insbesondere die stärkere Nutzung digitaler Lernformen und die damit verbundene Flexibilisierung der theoretischen Ausbildung werden grundsätzlich positiv bewertet. Dabei muss jedoch gewährleistet bleiben, dass die Ausbildungsqualität und die

Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt werden. Die Fahrausbildung umfasst mehr als die Vermittlung von Prüfungswissen. Die Vermittlung der Fähigkeit, Verkehrssituationen richtig einzuschätzen, Gefahren zu erkennen und verantwortungsvoll zu handeln, erfordert daher auch künftig eine qualifizierte pädagogische Begleitung durch die Fahrschulen und die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer.

Bei dem von der Bundesregierung vorgeschlagenen Fahrpraxiserwerb unter Anleitung („Laienausbildung“) sehen wir den Nutzen darin, dass mehr Fahrpraxis vor der praktischen Prüfung gesammelt und dadurch die Fahrkompetenz gesteigert werden kann. Zugleich können sich hierdurch die Kosten für die bislang erforderlichen Übungsfahrten reduzieren. Die Erprobung soll für einen Zeitraum von fünf Jahren ermöglicht und durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) evaluiert werden.

Ob die Laienausbildung tatsächlich zu einer nachhaltigen Senkung der Führerscheinkosten führen wird, bleibt abzuwarten. Möglichen Einsparungen bei den Fahrschulkosten stehen unter anderem zusätzliche Aufwendungen, beispielsweise für die Kfz-Haftpflichtversicherung, gegenüber. Eine belastbare Aussage über die tatsächliche finanzielle Entlastung der Fahrschülerinnen und Fahrschüler ist daher derzeit nicht möglich.

Die rechtliche und praktische Ausgestaltung der Laienausbildung bedarf aus Sicht der Landesregierung noch einer Nachbesserung. Hierzu werden im weiteren Bundesratsverfahren zur begleitenden Fahrschulmodernisierungs-Verordnung (BR-Drs. 365/26) entsprechende Länderanträge erwartet.

Mit Blick auf dieses Ordnungsverfahren stimmt die Landesregierung der vorgesehenen Verkürzung der Mindestfahrdauer in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung (Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung) grundsätzlich zu. Die vorgesehene Gesamtprüfungsdauer wird jedoch vor allem für die Motorradklassen als zu kurz angesehen. Aus Sicht der Landesregierung sollte hierbei ausreichend Zeit für den Auf- und Abbau der Pylonen, etwa beim Slalom, berücksichtigt werden.

Kritisch sieht die Landesregierung zudem den Entwurf zur Änderung der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt). Dieser sieht eine lineare Reduzierung der Gebühren entsprechend der vorgesehenen Verkürzung der Prüfungsdauer vor. Diese Absenkung der Gebühren für die praktischen Fahrerlaubnisprüfungen kann zwar einen Beitrag zur gewünschten Senkung der Kosten für den Führerscheinerwerb leisten, zugleich bestehen jedoch Zweifel, ob die Gebühren künftig noch kostendeckend ausgestaltet sind. Nach § 6a Abs. 2 Satz 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG) sind Gebührensätze so zu bemessen, dass der mit den Amtshandlungen (inklusive Prüfungen, Begutachtungen und Untersuchungen) verbundene Personal- und Sachaufwand vollständig gedeckt wird.

Insgesamt unterstützt die Landesregierung das Ziel, den Führerscheinerwerb kostengünstiger, moderner und flexibler zu gestalten. Die Reform darf jedoch nicht dazu führen, dass die angestrebte finanzielle Entlastung mit Einbußen bei Verkehrssicherheit, Ausbildungsqualität oder der Funktionsfähigkeit der Fahrerlaubnisbehörden erkauft wird.

Maßgeblicher Orientierungsrahmen bleibt für die Landesregierung der Leitgedanke der „Vision Zero“.

Das Abstimmungsverhalten der Landesregierung zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (BR-Drs. 330/1/26) stellte sich wie folgt dar: Stellungnahme wie Drucksache zu A ohne Ziffern 3, 5, 6 und 13 (siehe Anlage). Das Abstimmverhalten des Landes wird auch immer durch die Landesvertretung im Internet veröffentlicht.

Zu möglichen Änderungsanträgen zur Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung (BR-Drs. 365/26), die voraussichtlich im November im Bundesrat behandelt wird, befindet sich das MWVATT, wie bereits im Rahmen des Ausschusses ausgeführt, derzeit mit einigen Ländern in einem inhaltlichen Austausch auf Fachebene. Ich bitte um Verständnis, dass ich zu den konkreten Inhalten und Sachständen zum jetzigen Zeitpunkt noch keine näheren Angaben machen kann.

Mit freundlichen Grüßen



Susanne Henckel

Anlagen

BR-Drs. 330/1/26

29.06.26**Empfehlungen**
der Ausschüsse

Vk - AIS - In

zu **Punkt ...** der 1067. Sitzung des Bundesrates am 10. Juli 2026

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes
und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze****A**

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)** und
der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des
Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Vk 1. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a (§ 2 Absatz 6 Satz 1 Nummer 1 StVG)

In Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a § 2 Absatz 6 Satz 1 Nummer 1 ist die Angabe „und Nummer des Ausweisdokumentes“ durch die Angabe „des Ausweisdokumentes“ zu ersetzen.

Folgeänderung:

Artikel 1 Nummer 4 ist zu streichen.

Begründung:

Die Änderung dient der Deregulierung. Auf die Mitteilung und den Nachweis

...

der Nummer des Ausweisdokumentes ist im fahrerlaubnisrechtlichen Antragsverfahren auch weiterhin zu verzichten. Mit der Erhebung wäre ein Mehraufwand für den Antragsteller und die zuständige Behörde verbunden, ohne einen wirksamen Beitrag zur Bekämpfung von Täuschungshandlungen bei der Fahrerlaubnisprüfung zu leisten. Zudem ändern sich die Nummern der zur Identitätsfeststellung verwendeten Ausweisdokumente (z. B. bei elektronischen Aufenthaltstiteln, deren Gültigkeitsdauer teilweise nur wenige Monate beträgt) nicht selten zwischen Antragstellung und Ablegung der Fahrerlaubnisprüfung. Dies kann dazu führen, dass die bei der Fahrerlaubnisbehörde erhobene Dokumentennummer im Zeitpunkt der Prüfung nicht mehr mit der Nummer des aktuell gültigen Ausweisdokuments übereinstimmt und die Prüfung nicht durchgeführt wird. Folgerichtig ist die Nummer des Ausweisdokuments auch in den Fahrerlaubnisregistern nicht zu speichern.

Vk
In 2. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b (§ 2 Absatz 10a StVG), Artikel 4 Absatz 2 (Inkrafttreten)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

- a) Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b ist zu streichen.
- b) Artikel 4 Absatz 2 ist zu streichen.

Begründung:

zu Buchstabe a:

Gemäß geltendem § 2 Absatz 10a StVG können die nach Landesrecht zuständigen Behörden unter bestimmten Voraussetzungen für ehrenamtlich tätige Angehörige der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, die die Fahrerlaubnis der Klasse B für Fahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 Tonnen besitzen, Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen (ggf. auch mit Anhänger) auf öffentlichen Straßen bis zu einer zulässigen Gesamtmasse von insgesamt 4,75 Tonnen oder 7,5 Tonnen erteilen. Die Landesregierungen sind insofern durch § 6c der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) (früher § 2 Absatz 16 StVG a.F.) ermächtigt, diesbezüglich durch Rechtsverordnung besondere Bestimmungen zu erlassen.

Ausweislich der Begründung des vorliegenden Gesetzentwurfs und der vorliegenden Verordnung in BR-Drucksache 365/26 ist beabsichtigt, in Deutschland von der Option des Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c Doppelbuchstabe ii in Verbindung mit Artikel 9 Absatz 4 Buchstabe d der 4. EU-Führerscheinrichtlinie im Rahmen der Verordnung zur Modernisierung der Fahrschulausbildung durch entsprechende Regelungen in der FeV und der Fahrschulausbildungs-Verordnung Gebrauch zu machen. Nach jener Vorschrift können die Mitglied-

staaten unter anderem optional und auf ihrem Hoheitsgebiet regeln, dass ab einem Mindestalter von 20 Jahren und nach einer Schulung auch bestimmte Einsatzkraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen, jedoch – auch in Kombination mit einem Anhänger – nicht mehr als 5 Tonnen, auf ihrem Hoheitsgebiet mit einer Fahrerlaubnisklasse B geführt werden können. Die Gewichtserweiterung ist durch eine entsprechende Schlüsselzahl (96.01) auf dem Führerschein kenntlich zu machen.

Vor diesem Hintergrund ist im gegenständlichen Gesetzentwurf eine Anpassung des geltenden § 2 Absatz 10a StVG dergestalt vorgesehen, dass sich dessen Ermächtigung nur noch auf Einsatzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 5 Tonnen bis zu 7,5 Tonnen – auch mit Anhängern, sofern die zulässige Gesamtmasse der Kombination 7,5 Tonnen nicht übersteigt – erstreckt.

Die 4. EU-Führerscheinrichtlinie ist allgemein noch in nationales Recht umzusetzen. Als Umsetzungsfrist ist insofern (bzgl. des Großteils der Richtlinie) vorgegeben, dass die Mitgliedstaaten bis zum 26. November 2028 die entsprechenden nationalen Vorschriften erlassen und diese ab 26. November 2029 anwenden.

Eine Änderung des geltenden § 2 Absatz 10a StVG erscheint – nicht zuletzt auch im Hinblick auf den oben genannten Zeitraum zur Umsetzung der 4. EU-Führerscheinrichtlinie – aktuell nicht angezeigt. Durch die vorgesehene Änderung steigen – soweit ersichtlich – im Ergebnis die Anforderungen gegenüber dem bisherigen Erwerb der Fahrberechtigung für die ehrenamtlichen Einsatzkräfte.

Die Änderung des geltenden § 2 Absatz 10a StVG hätte – soweit ersichtlich – unter anderem zur Folge, dass bei Erwerb der (bislang „großen“) Fahrberechtigung bis 7,5 Tonnen, Fahrzeuge (bzw. Kombinationen) mit mehr als 3,5 Tonnen und bis zu 5 Tonnen – im Gegensatz zu bisher – nicht mehr erfasst wären. Um sowohl Fahrzeuge zwischen 3,5 und 5 Tonnen als auch über 5 bis 7,5 Tonnen fahren zu können, müsste dann ggf. neben der Fahrberechtigung im Sinne des § 2 Absatz 10a StVG zusätzlich die Schlüsselzahl 96.01 zur Fahrerlaubnis der Klasse B erworben werden.

Im Übrigen ist zwar im Gesetzentwurf vorgesehen, eine Verordnungsermächtigung für die Länder aufzunehmen, damit diese neben dem Fahrlehrer – wie auch bislang im Hinblick auf die Fahrberechtigung nach § 2 Absatz 10a StVG – andere Stellen für die Durchführung der Schulungen von ehrenamtlich Tätigen der Freiwilligen Feuerwehren, Rettungsdienste des THW und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes zulassen können. Inwieweit dies angezeigt ist, wäre im Hinblick auf den weitergehenden Anwendungsbereich der neuen Regelung der Schlüsselzahl 96.01 (beruflich Tätige z. B. bei der Polizei, Berufsfeuerwehr etc.) sowie auch im Hinblick auf die wohl beabsichtigte weitergehende Geltung der Schulung als Ersatz für andere Schulungen (z. B. Gewichtserweiterung Klasse B für Wohnmobile) noch vertieft zu prüfen.

Um die Einsatzfähigkeit aufrechterhalten zu können, ist die Fortführung des „großen Feuerwehrrführerscheins“ ein essentielles Anliegen der Einsatzorganisationen. Insofern spricht einiges dafür, die bisherige Ermächtigung – gegebenenfalls neben der neuen Option der Schlüsselzahl 96.01, welche auch weitere

Anwendungsbereiche umfasst – in der bisherigen Form beizubehalten, und den Ländern insofern grundsätzlich die Beibehaltung ihrer diesbezüglichen Regelungen für die ehrenamtlichen Einsatzkräfte bei den o. g. Organisationen zu ermöglichen. Im Hinblick auf eine etwaige Änderung erscheint im Übrigen für ein schlüssiges Gesamtkonzept ggf. eine vertiefte Diskussion und Prüfung der Angelegenheit angezeigt. Dem sollte durch eine Änderung der Ermächtigungsgrundlage in § 2 Absatz 10a StVG im aktuellen Gesetzgebungsvorhaben nicht vorgegriffen werden.

zu Buchstabe b:

Die Streichung der Inkrafttretens-Regelung in Artikel 4 Absatz 2 ist – zum Teil – eine Folgeänderung der Streichung von Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe b § 2 Absatz 10a StVG.

Soweit es Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe a § 2 Absatz 6 Satz 1 Nummer 1 StVG betrifft, welcher von der Inkrafttretens-Regelung des Artikel 4 Absatz 2 ebenfalls umfasst ist, erscheint es nicht angezeigt, dass diese erst am 26. November 2029 in Kraft tritt. Diese sollte zu dem Zeitpunkt in Kraft treten, zu dem auch das Gesetz im Übrigen in Kraft tritt (1. Juli 2027).

- In 3. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e StVG)
(bei Annahme entfallen die Ziffern 4 bis 10)

Artikel 1 Nummer 2 ist zu streichen.

Folgeänderung:

Artikel 3 Nummer 25 § 32 Absatz 2 Satz 1 Nummer 11 ist zu streichen.

Begründung:

Nachdem das österreichische Modell einer Laienausbildung aus unterschiedlichen Erwägungen nicht vollständig übertragen und immer weiter „verwässert“ wurde, sollte – wenn man an der Laienausbildung festhalten möchte und keine Rückführung auf das österreichische Modell erfolgen soll – ein Modell auf Basis von wissenschaftlichen Überlegungen konzipiert werden.

Dabei ist auch zu sehen, dass die Einführung einer Laienausbildung Gefahren für die Verkehrssicherheit birgt. Die Begleitpersonen haben – anders als Fahrlehrer (Fahrschulfahrzeug mit Doppelpedalerie) – kaum Eingriffsmöglichkeiten. Die überwiegend jugendlichen Fahranfängerinnen und -anfänger sind als Fahrzeugführer verantwortlich. Insgesamt darf die Einführung einer Laienausbildung nicht zu mehr Verletzten und Unfalltoten führen.

Unabhängig davon wird durch die Einführung einer sog. Laienausbildung erheblicher zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen (insbes. Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen, Erteilung der Genehmigungen und ggf. deren

Widerruf, Anpassung der Verfahrensabläufe, etc.). Die kommunalen Spitzenverbände kritisieren dies – neben verkehrssicherheitsrechtlichen Bedenken, rechtlichen Unklarheiten und teilweise widersprüchlichen Regelungen – in ihrer Stellungnahme auf Bundesebene erheblich: Aus kommunaler Sicht sei davon auszugehen, dass die neuen Aufgaben – entgegen dem im Entwurf formulierten Ziel des Bürokratieabbaus – nicht ohne zusätzliche personelle und organisatorische Ressourcen bewältigt werden können. Bereits heute arbeiteten die Fahrerlaubnisbehörden vielfach an der Belastungsgrenze. Die aktuellen Rekorddefizite in den kommunalen Haushalten erlaubten zudem in der Regel keinen weiteren Personalaufwuchs. Es sei in der Folge davon auszugehen, dass sich die Bearbeitungszeiten in den Fahrerlaubnisbehörden insgesamt verlängern würden. Aus den Vorlagen in BR-Drucksachen 330/26 und 365/26 ist nicht ersichtlich, dass der entstehende Verwaltungsaufwand ausreichend in die Überlegungen einbezogen wurde.

Zudem sind die in den Vorlagen in BR-Drucksachen 330/26 und 365/26 enthaltenen Regelungen nicht „ausgereift“, sodass Vollzugsprobleme absehbar sind. Es fehlen einzelne Genehmigungsvoraussetzungen, zu prüfende Voraussetzungen sind teilweise unbestimmt, widersprüchlich oder verursachen zusätzlichen, vermeidbaren Verwaltungsaufwand.

Unklar ist, ob bzw. in welchem Umfang die Einführung einer sog. Laienausbildung tatsächlich zu einer Reduktion der Führerscheinkosten führt. Insofern ist insbesondere zu sehen, dass die Kosten für die Kfz-Haftpflichtversicherung wohl erheblich steigen werden.

Wie oben bereits erwähnt, darf die Einführung einer Laienausbildung nicht zu mehr Verletzten und Unfalltoten führen. Für eine zielgerichtete Evaluation ist es daher zwingend erforderlich, dass Unfälle, die sich im Rahmen der Laienausbildung ereignen, gesondert erfasst und entsprechend ausgewertet werden können. Eine Änderung des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle ist bislang im Gesetzentwurf nicht vorgesehen.

Zur Folgeänderung:

Mit der Streichung des § 2e StVG entfällt die Grundlage für die allein auf den Fahrpraxiserwerb unter Anleitung bezogene Entgeltposition in § 32 Absatz 2 Satz 1 Nummer 11 FahrlG-E; diese ist als Folgeänderung zu streichen.

- Vk 4. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e Absatz 2 StVG)
- (entfällt bei Annahme von Ziffer 3)
- Artikel 1 Nummer 2 § 2e Absatz 2 ist durch den folgenden Absatz 2 zu ersetzen:
- „(2) Die Genehmigung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung wird auf Antrag des Bewerbers um die Fahrerlaubnis der Klasse B (Teilnehmer) einmalig erteilt, wenn der Teilnehmer die Anforderungen nach § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 1, 3, 6 und 7 erfüllt. Die Befähigung des Teilnehmers für die Teilnahme am Fahrpraxiserwerb unter Anleitung muss spätestens bei Beginn der ersten Fahrt unter Anleitung vorliegen.“
- (bei Annahme entfällt Ziffer 5)

Folgeänderungen:

Artikel 1 Nummer 2 § 2e Absatz 5 Satz 1 ist wie folgt zu ändern:

- aa) In Nummer 2 ist die Angabe „Mindestalter,“ zu streichen.
- bb) In Nummer 6 ist die Angabe „Versicherungsschutz,“ zu streichen.

Begründung:

Mit der Neufassung des § 2e Absatz 2 StVG-E soll Bürokratieaufbau verhindert werden. Auf eine behördliche Kontrolle, ob der Fahrer vom Versicherungsschutz im Rahmen der Haftpflichtversicherung umfasst ist, soll verzichtet werden, weil damit ein erheblicher Zusatzaufwand für den Bewerber und die zuständige Behörde verbunden wäre. Dass der Halter eines Kraftfahrzeugs verpflichtet ist, eine hinreichende Haftpflichtversicherung abzuschließen und aufrechtzuerhalten, folgt schon aus § 1 des Pflichtversicherungsgesetzes. Ein ausreichender Versicherungsschutz obliegt der Eigenverantwortung des Halters. Eine behördliche Überprüfung des Vorhandenseins einer Haftpflichtversicherung ist dem fahrerlaubnisrechtlichen Antragsverfahren fremd und wäre daher systemwidrig. Dem Gesetzeszweck, demzufolge Halter und Versicherer sich der neuen Konstellation bewusst werden und hierauf einstellen sollen, wird durch einen Hinweis in der Genehmigung hinreichend entsprochen.

Die Voraussetzungen für die Genehmigung des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung werden auch im Übrigen neu gefasst:

- Die Anforderung des § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 7 StVG muss zusätzlich erfüllt werden. Der Bewerber darf keine Fahrerlaubnis eines EU- oder EWR-Staates besitzen.
- § 2e Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 StVG-E ist unklar und deshalb entbehrlich. Direkte Vorgaben für das Mindestalter des Teilnehmers am Fahrpraxiserwerb unter Anleitung bedarf es nicht: Dass der Teilnehmer mindestens 16 Jahre und neun Monate alt ist, folgt mittelbar daraus, dass er bei Beginn der ersten Fahrt eine theoretische Fahrerlaubnisprüfung erfolgreich

absolviert haben muss, die nach § 16 Absatz 3 Satz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung frühestens drei Monate vor Erreichen des Mindestalters abgenommen werden darf.

- § 2e Absatz 2 Satz 1 Nummer 4 StVG-E ist missverständlich formuliert. Mit der stattdessen vorgesehenen Einfügung der Angabe „einmalig“ in § 2e Absatz 2 Satz 1 StVG-E wird klargestellt, dass die Genehmigung nur einmalig, also nicht erteilt werden darf, nachdem zuvor eine Genehmigung widerrufen worden ist.
- Durch die Umformulierung von § 2e Absatz 2 Satz 2 StVG-E wird klargestellt, dass es sich nicht um den gleichen Befähigungsbegriff handelt wie in § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 StVG.
- Durch den Verzicht auf den im Gesetzentwurf vorgesehenen § 2e Absatz 2 Satz 3 wird klargestellt, dass durch die Fahrerlaubnisbehörde keine Nachweiskontrolle betreffend die Befähigung erforderlich ist.

Bei den Änderungen in § 2e Absatz 5 StVG-E handelt es sich um Folgeänderungen. Nachdem die entsprechenden Vorgaben im neu gefassten Absatz 2 nicht mehr vorgesehen sind, bedarf es insofern auch keiner Ermächtigungsgrundlage mehr.

Vk	5. <u>Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 StVG)*</u>
(entfällt bei Annahme von Ziffer 3 oder Ziffer 4)	Artikel 1 Nummer 2 § 2e Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 ist zu streichen.

Begründung:

Dass sich der Umfang des Fahrzeughaftpflichtversicherungsschutzes auf den Teilnehmer erstrecken muss, ergibt sich bereits aus dem Pflichtversicherungsgesetz. Einen ausreichenden Versicherungsschutz sicherzustellen, liegt in der Verantwortungssphäre des Fahrzeughalters. Eine Überprüfung des Versicherungsschutzes durch die Genehmigungsbehörde im Rahmen des Antragsverfahrens wäre in rechtssystematischer Sicht ein Novum und erfolgt auch in anderen Konstellationen – wie etwa dem Begleiteten Fahren ab 17 – nicht. Vielmehr würde hierdurch ungerechtfertigter Bürokratieaufwand ausgelöst, der die Genehmigungsbehörden zusätzlich belastet.

Die Befürchtung, dass in der Folge der Streichung vermehrt Fahrzeuge ohne ausreichenden Versicherungsschutz für den Fahrpraxiserwerb unter Anleitung eingesetzt werden, ist nicht begründet, da der Fahrzeughalter regelmäßig ein eigenes Interesse an einem ausreichenden Versicherungsschutz des Fahrzeugs haben wird. Zudem umfasst die Verordnungsermächtigung unter § 2e Absatz 5 Satz 1 Nummer 6 StVG-E die Regelung von Anforderungen an das Fahrzeug

* im Vk als Hilfsempfehlung zu Ziffer 4 beschlossen

einschließlich des Versicherungsschutzes. In der noch im Verordnungswege zu regelnden Einweisung des Anleiters durch die Fahrschule kann eine Aufklärungspflicht hinsichtlich des Versicherungsschutzes vorgeschrieben werden.

- Vk 6. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e Absatz 3 Satz 1 bis 3, Absatz 4 StVG)
- (entfällt bei Annahme von Ziffer 3)
- Artikel 1 Nummer 2 § 2e ist wie folgt zu ändern:
- a) Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:
- aa) Satz 1 ist wie folgt zu ändern:
- aaa) Die Angabe „Die Landesregierungen werden ermächtigt“ ist durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt“ zu ersetzen.
- bbb) Nach der Angabe „Rechtsverordnung“ ist die Angabe „mit Zustimmung des Bundesrates“ einzufügen.
- bb) Die Sätze 2 und 3 sind zu streichen.
- b) In Absatz 4 ist die Angabe „und Bundespolizei“ durch die Angabe „ , Bundespolizei und die Polizeien der Länder“ zu ersetzen.

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung des § 2e Absatz 3 StVG dient der Streichung der sog. „Länderöffnungsklausel“ hinsichtlich der optionalen Umsetzung des Erwerbs der Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung der Klasse B.

Hiernach soll den Landesregierungen die Ermächtigung übertragen werden, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, den Erwerb der Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der fahrpraktischen Ausbildung der Klasse B auf ihrem Hoheitsgebiet zuzulassen. Dem steht entgegen, dass:

- mit der „Verordnung zu Erprobung des Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung im Rahmen der praktischen Fahrausbildung für Kraftfahrzeuge der Klasse B“ in BR-Drucksache 365/26 bereits sämtliche inhaltlichen Voraussetzungen im Detail bundesseitig geregelt werden,
- eine erteilte Genehmigung zum Erwerb von Fahrpraxis unter Anleitung im gesamten Bundesgebiet unabhängig davon gilt, ob das jeweilige Land, in dem eine Fahrt unter Anleitung durchgeführt wird, von der Ermächtigung Gebrauch gemacht hat,

- die in den Ländern erforderlichen Rechtsetzungsverfahren zusätzlichen Verwaltungsaufwand erzeugen und zu Verzögerungen bei der praktischen Umsetzung führen können,
- für die Bürgerinnen und Bürger kaum nachvollziehbar wäre, warum die Möglichkeit zum Erwerb der Fahrpraxis unter Anleitung eine Frage des Wohnortes ist.

Mit der vorgeschlagenen Änderung in § 2e Absatz 4 StVG werden insoweit einheitliche Anwendungsvoraussetzungen für die Bundeswehr sowie die Polizeien von Bund und Ländern gewährleistet.

Vk 7. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e Absatz 3 Satz 1, 3 StVG)*

entfällt bei
Annahme
von
Ziffer 3
oder
Ziffer 6)

Artikel 1 Nummer 2 § 2e Absatz 3 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist die Angabe „Die Landesregierungen werden ermächtigt“ durch die Angabe „Das Bundesministerium für Verkehr wird ermächtigt“ zu ersetzen.

- b) Satz 3 ist durch den folgenden Satz zu ersetzen:

„Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass von der Möglichkeit des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung nach Maßgabe der Absätze 1, 2 und 5 bis 9 kein Gebrauch gemacht wird.“

Begründung:

Der Vorschlag enthält die Rechtsgrundlage für eine noch vom Bund zu schaffende Verordnung für die sogenannte Laienausbildung von Fahrschülerinnen und Fahrschülern beim Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse B.

§ 2e Absatz 3 StVG-E sieht eine Opt-In-Regelung für die Länder vor. Dies bedeutet, dass die Regelungen der Laienausbildung nicht automatisch bundesweit in Kraft treten, sondern in den 16 Ländern einzeln durch eine gesonderte Verordnung der Landesregierung eingeführt werden müsste.

Diese Opt-In-Lösung würde dazu führen, dass in den Ländern personeller Aufwand für die Ausarbeitung der Landesverordnung entsteht und die Länderparlamente jeweils ein eigenständiges Rechtsetzungsverfahren durchlaufen müssten. Dies für eine Verordnung, die zunächst auf fünf Jahre befristet ist. Zusätzlich birgt eine Opt-In-Lösung das Risiko von unterschiedlichen Landes-

* im Vk als Hilfsempfehlung zu Ziffer 6 beschlossen

regelungen, was dem Bürger schwer vermittelbar sein dürfte. Zudem sieht die Regelung eine Evaluierung der Laienausbildung vor. Daher sollten in allen Ländern die Möglichkeit der Laienausbildung bestehen. Ein bundeseinheitliches Inkrafttreten der Regelungen zur Laienausbildung gewährleistet eine inhalts- und zeitgleiche Anwendung der Regelungen.

Ländern, die nicht an der Erprobung teilnehmen möchten, wird durch den Vorschlag eine Opt-Out-Möglichkeit geschaffen. Opt-Out-Regelungen werden bereits angewendet, so beispielsweise im Rahmen der verpflichtenden elektronischen Aktenführung im Rahmen der Strafprozessordnung (siehe § 15 Absatz 2 Einführungsgesetz zur Strafprozessordnung).

Weitere Anpassungen zur Ausgestaltung der bundeseinheitlichen Laienausbildung müssen dann in der entsprechenden Verordnung erfolgen.

- | | |
|--|--|
| Vk

(entfällt bei Annahme von Ziffer 3)

(bei Annahme entfällt Ziffer 9) | 8. <u>Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e StVG)</u>

a) Der Bundesrat begrüßt grundsätzlich den von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf als wichtigen Baustein zur Modernisierung des Fahrschulwesens und zur Bezahlbarkeit des Führerscheinerwerbs.

b) Der Bundesrat weist jedoch darauf hin, dass durch die Einführung des behördlich genehmigten Erwerbs von Fahrpraxis unter Anleitung (sogenannte „Laienausbildung“) ein erheblicher zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen dürfte, der sich auch durch die Einführung einer Länderöffnungsklausel anstatt abschließender bundesweit geltender Regelungen ergibt. Er stellt fest, dass dieses Vorgehen dem übergeordneten Ziel des Bürokratieabbaus im Verkehr entgegensteht.

c) Der Bundesrat bittet darum, im weiteren Gesetzgebungsverfahren zu prüfen, wie der zusätzliche Verwaltungsaufwand beispielsweise durch die Festlegung abschließender bundesweit geltender Regelungen für die sogenannte Laienausbildung möglichst reduziert werden kann. |
|--|--|

Begründung:

Durch die Einführung der Möglichkeit des Fahrpraxiserwerbs unter Anleitung, die sogenannte Laienausbildung, und die damit im Zusammenhang stehende Länderöffnungsklausel droht ein erheblicher zusätzlicher Aufwand für die zuständigen Behörden, die den Fahrpraxiserwerb unter Anleitung genehmigen müssen. Dies betrifft insbesondere die Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen, die erstmalige Prüfung eines bestehenden Versicherungsschutzes, so dann die Erteilung der Genehmigung sowie unter Umständen deren Widerruf.

Dies widerspricht dem übergeordneten Ziel der Bundesregierung und der Länder, zusätzliche Bürokratie im Verkehrsbereich nach Möglichkeit zu vermeiden und bestehende Bürokratie abzubauen.

Hinzu kommt, dass bereits heute die Fahrerlaubnisbehörden in ihrer Arbeit oftmals überlastet sind. Die neue Regelung dürfte daher zu insgesamt längeren Bearbeitungszeiten bei den Fahrerlaubnisbehörden führen.

Vk 9. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e StVG)*

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 3
oder
Ziffer 8)

Der Bundesrat stellt fest, dass durch die Einführung einer sog. Laienausbildung ein erheblicher zusätzlicher Verwaltungsaufwand entstehen wird (insbesondere Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen, Erteilung der Genehmigungen und ggf. deren Widerruf, Anpassung der Verfahrensabläufe, etc.). Dies steht dem erklärten Ziel des Bürokratierückbaus entgegen. Bereits heute arbeiten die Fahrerlaubnisbehörden vielfach an der Belastungsgrenze. Es ist nach Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände nicht davon auszugehen, dass die neuen Aufgaben ohne zusätzliche personelle und organisatorische Ressourcen bewältigt werden könnten. Die aktuellen Rekorddefizite in den kommunalen Haushalten erlaubten in der Regel keinen weiteren Personalaufwuchs. Es sei in der Folge davon auszugehen, dass sich die Bearbeitungszeiten in den Fahrerlaubnisbehörden insgesamt verlängern würden. Aus den Vorlagen ist nicht ersichtlich, dass der zusätzlich entstehende Verwaltungsaufwand ausreichend in die Überlegungen einbezogen wurde.

Vk 10. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 2e StVG)

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 3)

Für eine zielgerichtete Evaluation ist es zwingend erforderlich, dass Unfälle, die sich im Rahmen der Laienausbildung ereignen, bei der Verkehrsunfallaufnahme gesondert erfasst und entsprechend ausgewertet werden können. Die Bundesregierung wird daher im Hinblick auf die zielgerichtete Evaluation der sog. Laienausbildung aufgefordert zu prüfen, ob beziehungsweise inwieweit dafür eine Änderung des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle erforder-

* im Vk als Hilfsempfehlung zu Ziffer 8 beschlossen

lich ist und gegebenenfalls eine entsprechende Änderung mit Inkrafttreten des Gesetzes vorzunehmen.

Begründung:

Es ist zu gewährleisten, dass die Einführung einer Laienausbildung im Sinne der Vision Zero nicht zu Defiziten in der Verkehrssicherheit und einem Anstieg der Unfallopfer führt. Für eine zielgerichtete Evaluation ist es zwingend erforderlich, dass Unfälle, die sich im Rahmen der Laienausbildung ereignen, bei der Verkehrsunfallaufnahme gesondert erfasst und entsprechend ausgewertet werden können. Die dafür erforderlichen Schritte sind unverzüglich auf den Weg zu bringen. Die Bundesregierung wird insbesondere gebeten zu prüfen, ob bzw. inwieweit eine Änderung des Gesetzes über die Statistik der Straßenverkehrsunfälle erforderlich ist (ggf. befristet für die Dauer der Erprobung).

- Vk
In
11. Zu Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe d (§ 4a Absatz 8 Satz 5 StVG)
- In Artikel 1 Nummer 3 Buchstabe d § 4a Absatz 8 Satz 5 ist die Angabe „Prüfung“ durch die Angabe „Überwachung“ zu ersetzen.

Begründung:

Die Änderung dient der Klarstellung. Es soll der Eindruck vermieden werden, dass der Inhaber der Seminarerlaubnis lediglich eine anlassbezogene Prüfung im Sinne von Satz 4 zu ermöglichen hat. Der Begriff „Überwachung“ umfasst alle frei gestaltbaren Formen der Überwachung nach Satz 3, unter anderem auch Vorortprüfungen beziehungsweise Überwachungen „aus der Ferne“ (zum Beispiel durch die Übersendung von Nachweisen). Insofern obliegt dem zu Überwachenden auch dahingehend eine Mitwirkungspflicht.

- Vk
12. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b (§ 2 Absatz 1a Nummer 6 KfSachvG)
- Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe b § 2 Absatz 1a Nummer 6 ist durch die folgende Nummer 6 zu ersetzen:
- „6. fachlich geeignet ist; die fachliche Eignung ist in einer Prüfung nach § 4 nachzuweisen.“

Begründung:

Die vorgeschlagene Formulierung passt § 2 Absatz 1a Nummer 6 an die Formulierung des geltenden § 2 Absatz 1 Nummer 7 KfSachvG an. Damit stimmt auch der neue Verweis in Artikel 2 Nummer 8 Buchstabe b zu § 8 Absatz 2 Nummer 2 KfSachvG („...6 erster Halbsatz“).

- In 13. Zu Artikel 2 Nummer 2 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc (§ 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 KfSachvG), Nummer 3 (§ 3 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 KfSachvG), Nummer 15 Buchstabe a, a₁ – neu – (§ 17 Absatz 1, 1a – neu – KfSachvG)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Nummer 2 Buchstabe c Doppelbuchstabe cc § 2 Absatz 2 Satz 1 Nummer 5 ist durch die folgende Nummer 5 zu ersetzen:

„5. Fahrerlaubnisprüfer

- a) ein Studium oder eine Ausbildung nach Nummer 1 bis 4 oder
- b) mindestens drei Jahre hauptberuflich als Fahrlehrer tätig gewesen sein und eine Berufsausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz oder der Handwerksordnung oder eine Schulausbildung, die zum Besuch einer Hochschule oder Fachhochschule berechtigt, oder eine sonstige gleichwertige Ausbildung oder Qualifikation, die mindestens dem Abschluss der Sekundarstufe II entspricht, oder
- c) die für die Befähigung zum Richteramt oder die für die Befähigung zum höheren nichttechnischen Verwaltungsdienst erforderliche Qualifikation oder
- d) ein Hochschulstudium mit bildungswissenschaftlichem Schwerpunkt mit Diplom oder gleichwertigem Studienabschluss“

- b) Nummer 3 § 3 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 ist durch die folgende Nummer 7 zu ersetzen:

„7. Unterlagen über den Nachweis der jeweiligen Qualifikation nach § 2 Absatz 2.“

- c) Nummer 15 ist wie folgt zu ändern:

- aa) Buchstabe a ist durch den folgenden Buchstaben a zu ersetzen:

- a) In Absatz 1 wird nach der Angabe „können“ die Angabe „für die Anerkennung als Sachverständiger oder als Prüfer“ eingefügt und werden < ... weiter wie Vorlage ... >.
- bb) Nach Buchstabe a ist der folgende Buchstabe a1 einzufügen:
 - a1) Nach Absatz 1 wird der folgende Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Die nach § 15 zuständigen Behörden und die nach § 16 Absatz 1 zuständigen Dienststellen können für die Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer von der Voraussetzung nach § 2 Absatz 2 Nummer 5 bei Vorliegen einer Vorbildung mit Fachbezug zur Tätigkeit als Fahrerlaubnisprüfer Ausnahmen genehmigen, wenn mindestens eine Berufsausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz oder der Handwerksordnung oder eine Schulausbildung, die zum Besuch einer Hochschule oder Fachhochschule berechtigt, oder eine sonstige gleichwertige Ausbildung oder Qualifikation, die mindestens dem Abschluss der Sekundarstufe II entspricht, erfolgreich abgeschlossen wurde.“

Begründung:

Zu Buchstabe a

Bislang wird die Fahrerlaubnisprüfung von amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern abgenommen. Deren Anerkennung setzt grundsätzlich ein Ingenieurstudium voraus. Der Gesetzentwurf sieht nun die Etablierung eines Fahrerlaubnisprüfers vor. Die amtliche Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer setzt – neben einer vorgesehenen Ausbildung als Fahrerlaubnisprüfer von lediglich fünf Monaten und dem Nachweis der fachlichen Eignung in einer Prüfung – als notwendigen Bildungsabschluss lediglich eine Berufsausbildung nach dem Berufsbildungsgesetz oder der Handwerksordnung (unabhängig von der Profession) oder eine Schulausbildung, die zum Besuch einer Hochschule oder Fachhochschule berechtigt, oder eine sonstige gleichwertige Ausbildung oder Qualifikation, die mindestens dem Abschluss der Sekundarstufe II entspricht, voraus. Auch wenn der Fahrerlaubnisprüfer nun als eigenständige, das bestehende System ergänzende Qualifikation etabliert wird, für den spezifische Voraussetzungen geschaffen und dessen Tätigkeit auf die Abnahme der Fahrerlaubnisprüfung beschränkt ist, ist die hinsichtlich des notwendigen Bildungsabschlusses vorgesehene Öffnung – auch unter dem Aspekt der Sicherstellung eines einheitlichen fachlichen Mindestniveaus der Fahrerlaubnisprüfung und damit der Verkehrssicherheit – zu weitgehend. Es wird die Gefahr einer Entprofessionalisierung gesehen. Es ist zu befürchten, dass damit auch die Akzeptanz von Prüfungsentscheidungen nachlässt. Ferner entsteht bei der Vorbildung ein starkes Ungleichgewicht.

Um gleichwohl den potenziellen Bewerberkreis zu erweitern und so etwaigem Fachkräftemangel entgegenwirken zu können, sollen daher als Fahrerlaubnisprüfer Personen mit entsprechendem Fachbezug eingesetzt werden können. Hierzu können auch Fahrlehrer mit dreijähriger Berufserfahrung und Personen mit der notwendigen Vorbildung für Prüfer mit Teilbefugnissen (KfZ-Meister) sowie ergänzend (in Anlehnung an den Personenkreis der Fahrlehrerprüfung) auch Personen mit Befähigung zum Richteramt oder zum höheren nichttechnischen Verwaltungsdienst, Personen mit abgeschlossenem Hochschulstudium mit bildungswissenschaftlichem Schwerpunkt und Diplom oder gleichwertigem Hochschulabschluss zugelassen werden. Die Änderung orientiert sich insofern an den aktuellen Vorschlägen der Verkehrsministerkonferenz.

Zu Buchstabe b

Redaktionelle Folgeänderung zu Buchstabe a. Um die Formulierung im Hinblick auf die weiteren Möglichkeiten nicht unnötig kompliziert zu gestalten, wird allgemein auf die jeweils erforderliche Qualifikation nach § 2 Absatz 2 KfSachvG-E verwiesen.

Zu Buchstabe c Doppelbuchstabe aa

Es wird klargestellt, dass sich die Ausnahmemöglichkeit auf die Anerkennung als Sachverständiger oder als Prüfer bezieht, also nicht für die Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer gilt.

Zu Buchstabe c Doppelbuchstabe bb

Hinsichtlich des zur Anerkennung als Fahrerlaubnisprüfer erforderlichen Bildungsabschlusses wird eine Ausnahmemöglichkeit vorgesehen. Sofern ein Bewerber die EU-rechtlich vorgegebene berufliche Mindestqualifikation besitzt und über eine Vorbildung mit Fachbezug verfügt, sollen die zuständigen Behörden diesbezüglich Ausnahmen zulassen können. Eine Ausnahme kann insofern bei Vorliegen besonderer Umstände in Betracht kommen, wenn der Bewerber aufgrund früherer Tätigkeiten mit Fachbezug besonders geeignet erscheint.

Vk 14. Zu Artikel 2 Nummer 6 Buchstabe e Doppelbuchstabe cc – neu – (§ 6 Absatz 3 Satz 4 – neu – KfSachvG)

Nach Artikel 2 Nummer 6 Buchstabe e Doppelbuchstabe bb ist der folgende Doppelbuchstabe cc einzufügen:

,cc) Nach Satz 3 wird der folgende Satz eingefügt:

„Ein ehemaliger Fahrlehrer soll keine Fahrerlaubnisprüfungen in seinem ehemaligen Tätigkeitsbereich abnehmen.“ ‘

Begründung:

Um dem Anschein eines voreingenommenen Prüfergebnisses sowie einem möglichen Einfluss aus der vorherigen Tätigkeit als Fahrlehrer entgegenzuwirken, sollten diese Personen nicht in ihrem ehemaligen Tätigkeitsbereich zum Einsatz kommen.

Vk 15. Zu Artikel 2 Nummer 12 (§ 13 Absatz 3 Satz 2 KfSachvG)

Artikel 2 Nummer 12 wird durch die folgende Nummer 12 ersetzt:

,12. § 13 Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 1 < ... weiter wie Vorlage ... >.
- b) In Satz 2 wird die Angabe „nach Anlage VIII“ durch die Angabe „nach Anlage VIIIb“ ersetzt.

Begründung

Klarstellung in § 13 Absatz 3 Satz 2 KfSachvG, dass Überwachungsorganisationen nach Anlage VIIIb Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung amtlich anerkannt werden.

Vk 16. Zu Artikel 3 Nummer 4 Buchstabe a (§ 3 Absatz 1 Satz 2a – neu – FahlrG)

Nach Artikel 3 Nummer 4 Buchstabe a § 3 Absatz 1 Satz 2 ist der folgende Satz einzufügen:

„Die dem Befähigungsnachweis aus einem anderen Staat zugehörigen Unterlagen sind in deutscher Sprache vorzulegen.“

Begründung:

Um die sachgerechte Prüfung der Unterlagen vor Ort zu ermöglichen, ist es notwendig, dass diese in deutscher Sprache vorliegen. Dieser Grundsatz sollte auch in der Rechtsgrundlage verankert sein.

Vk 17. Zu Artikel 3 Nummer 4 (§ 3 Absatz 1 FahrIG)

Der Bundesrat bittet darum, im weiteren parlamentarischen Verfahren dafür Sorge zu tragen, dass hinsichtlich der in § 3 Absatz 1 FahrIG-E geregelten Befähigungsnachweise aus einem anderen Staat eine aktuell gehaltene Plattform oder ein Register, das eine Prüfung der Vergleichbarkeit der Fahrlehrerausbildung in den verschiedenen Staaten ermöglicht, den Behörden zur Verfügung steht.

Begründung:

Eine entsprechende Plattform mit Übersichten ist notwendig, damit die Behörden vor Ort entscheiden können, ob eine entsprechende Vergleichbarkeit der Befähigungsnachweise vorliegt. Eine zentrale Plattform ermöglicht eine Verwaltungsvereinfachung und garantiert, dass bundesweit einheitlich verfahren wird. Daneben stellt eine zentrale Plattform, die regelmäßig aktualisiert wird, deutlich weniger Aufwand dar, als wenn jede Behörde einzeln die Vergleichbarkeit prüft.

Vk 18. Zu Artikel 3 Nummer 5a – neu – (§ 4 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7, Satz 3 – neu – FahrIG)

Nach Artikel 3 Nummer 5 ist die folgende Nummer 5a einzufügen:

„5a. § 4 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) In Satz 2 Nummer 7 wird die Angabe „dem Antrag auf Erteilung der Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE zusätzlich“ gestrichen.
- b) Nach Satz 2 wird der folgende Satz eingefügt:
„Absatz 1 Satz 2 Nummer 2, 3, 5 und 7 sind nicht anzuwenden bei Stellung eines Antrags auf Erteilung der Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE.“ ‘

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung des § 4 Absatz 1 FahrIG-E dient der Entbürokratisierung und Deregulierung.

Mit der Änderung soll erreicht werden, dass dem Antrag auf Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE ein Lebenslauf, ein Eignungs-

nachweis und ein Nachweis über die Vorbildung nicht beizufügen ist. Ein Bedarf, die Nachweise bei Stellung des Antrags auf Erweiterung der Fahrlehrerlaubnis vorzulegen, wird nicht gesehen. Grund ist, dass diese Nachweise bei Stellung des Antrags auf Erteilung der Fahrerlaubnisklasse BE bereits erbracht wurden.

Vk
In

19. Zu Artikel 3 Nummer 5a – neu – (§ 4 Absatz 4 Nummer 1 FahrlG)*

Nach Artikel 3 Nummer 5 ist die folgende Nummer 5a einzufügen:

„5a. In § 4 Absatz 4 Nummer 1 wird die Angabe „4“ durch die Angabe „5“ ersetzt.“

Begründung:

§ 4 Absatz 4 Nummer 1 FahrlG verweist bislang nur auf Absatz 3 Satz 2 Nummer 1 bis 4, nicht jedoch auf Nummer 5. Wenn zur Klärung der Eignung eines Fahrlehrers auf Grundlage des § 4 Absatz 3 Satz 2 Nummer 5 FahrlG ein ärztliches Gutachten angefordert wurde, das zur Abklärung von weiteren noch offenen Eignungszweifeln die Abklärung der Eignungszweifel mithilfe eines Gutachtens einer Begutachtungsstelle für Fahreignung (entspricht dem in der Fahrerlaubnisverordnung legal definierten medizinisch-psychologischen Gutachten) empfiehlt, erlaubt die bisherige Regelung nach ihrem Wortlaut nicht, ergänzend ein Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung auf Grundlage von § 4 Absatz 4 Nummer 1 FahrlG anzuordnen. Dies dürfte nicht dem gesetzgeberischen Willen entsprechen. In der Einzelbegründung zu § 4 Absatz 3 und 4 FahrlG (vgl. BT-Drucksache 19/8751) wurde bei Einführung seinerzeit Folgendes ausgeführt: „Für die Beantragung der Fahrlehrerlaubnis wird mit dieser Neuregelung ein dem Fahrerlaubnisrecht vergleichbares Verfahren eingeführt. Bei Tatsachen, die Zweifel an der Eignung infolge der nach Absatz 1 Nummer 3 vorliegenden Zeugnisse oder Gutachten begründen, kann zunächst ergänzend ein ärztliches Gutachten und sofern die Zweifel nicht ausgeräumt werden konnten bei Bedarf dann erst auch ein Gutachten einer Begutachtungsstelle für Fahreignung angeordnet werden.“ In der Einzelbegründung wird insofern nicht hinsichtlich des Erstellers des ärztlichen Gutachtens differenziert und der Vergleich zum Fahrerlaubnisrecht gezogen. Insgesamt ist daher von einem redaktionellen Versehen auszugehen.

* bei Übernahme in den Gesetzesbeschluss mit Ziffer 18 redaktionell zusammenzuführen

Vk 20. Zu Artikel 3 Nummer 10 Buchstabe a (§ 11 Absatz 1 Satz 1, 3 FahrIG)

Artikel 3 Nummer 10 Buchstabe a § 11 Absatz 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Satz 1 ist nach der Angabe „einer Fahrerlaubnis“ die Angabe „der Klasse BE“ einzufügen.
- b) Satz 3 ist zu streichen.

Begründung:

Ziel der Ergänzung von § 11 Absatz 1 Satz 1 FahrIG-E um die Wörter „der Klasse BE“ ist es, das Erfordernis des Nachweises der Eignung, der alle fünf Jahre zu erbringen ist, auf Inhaber der Grundfahrerlaubnis zu beschränken und bei den Erweiterungsklassen A, CE und DE auf den regelmäßigen Eignungsnachweis zu verzichten. Durch die vorgeschlagene Streichung des geplanten § 11 Absatz 1 Satz 3 FahrIG („Wird innerhalb der Frist nach Satz 1 eine weitere Fahrerlaubnis in den Klassen A, CE oder DE erworben, so beginnt die Frist nach Satz 1 mit Erwerb dieser weiteren Fahrerlaubnisklasse neu.“) wird verhindert, dass bei Erweiterungen die Frist zur Vorlage des Eignungsnachweises neu zu berechnen wäre.

Im Ergebnis ist der Eignungsnachweis alle fünf Jahre, beginnend mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Fahrerlaubnis erteilt wurde, zu wiederholen. Die zusätzliche Erteilung der Fahrerlaubnisklassen A, CE oder DE ändert daran nichts.

Vk 21. Zu Artikel 3 Nummer 22 Buchstabe b (§ 29 Absatz 1 Satz 2, 3 FahrIG)

(bei Annahme entfällt Ziffer 22)

Artikel 3 Nummer 22 Buchstabe b ist durch den folgenden Buchstaben b zu ersetzen:

- ,b) In Satz 3 werden die Wörter „Unterrichtsräume, Lehrmittel und“ gestrichen.‘

Begründung:

Die vorgeschlagene Änderung führt zur Beibehaltung des geltenden § 29 Absatz 1 Satz 2 FahrIG, welcher dem Inhaber einer Fahrschule oder der für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellten Person als allgemeine Pflicht aufgibt, die beschäftigten Fahrlehrer gründlich in die Aufgaben einer Fahrschule einzuführen und sie bei der Ausbildung der Fahrschüler und der Fahrlehreranwärter sowie bei der Durchführung von Aufbauseminaren nach § 2a Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 StVG und von Fahreignungsseminaren

nach § 4a StVG sachgerecht anzuleiten und zu überwachen.

Die im Entwurf nicht weiter begründete komplette Streichung dieser Vorschrift vernachlässigt, dass sowohl die in § 29 Absatz 1 Satz 2 FahrlG normierte Verpflichtung des Fahrschulinhabers oder der für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellten Person, die beschäftigten Fahrlehrer gründlich in die Aufgaben einer Fahrschule einzuführen als auch die Verpflichtung zur sachgerechten Anleitung und Überwachung der beschäftigten Fahrlehrer eine wichtige Aufgabe erfüllt. Sie dient der Nachwuchsförderung und der Sicherstellung von Ausbildungsstandards gleichermaßen, ohne hierbei formale Anforderungen auszulösen.

Die Streichung lediglich der Wörter „Unterrichtsräume, Lehrmittel und“ in Satz 3 führt zu einer Beibehaltung der Regelung des § 29 Absatz 1 Satz 3 FahrlG im Übrigen. Unterrichtsräume und Lehrmittel werden nicht von der Vorschrift erfasst und sind damit nicht mehr auf ihren ordnungsgemäßen Zustand hin zu überprüfen. Der Wegfall von durch das Fahrlehrerrecht normierten Mindestqualitätsanforderungen an Unterrichtsräume und Lehrmittel ist angesichts des zukünftig nicht mehr obligatorisch durchzuführenden Theorieunterrichts sachgerecht. Ein Verzicht auf eine Inanspruchnahme des Inhabers oder der für die verantwortliche Leitung bestellten Person für die Sicherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes der erforderlichen Lehrfahrzeuge ist demgegenüber weiterhin notwendig. Aus diesem Grund soll die Vorschrift im Übrigen beibehalten werden. Die vorgeschlagene Formulierung nimmt lediglich die Unterrichtsräume und das Lehrmaterial aus der Vorschrift aus und bezweckt, sicherzustellen, dass Fahrschulen auch zukünftig die für die praktische Fahrausbildung erforderlichen Lehrfahrzeuge vorhalten und diese in ordnungsgemäßem Zustand gehalten werden. Die Obliegenheit, Fahrzeuge vorzuhalten, die ständig in einem Zustand gehalten werden, der den rechtlichen Anforderungen gerecht wird und eine an den Zielen der Fahrschüler-Ausbildungsordnung zu messende Ausbildungsqualität ermöglichen, ist Voraussetzung für eine weiterhin hohe Ausbildungsqualität. Klargestellt wird durch die Regelung außerdem, dass die Verantwortlichkeit für den Zustand der Lehrfahrzeuge nicht auf Dritte delegiert werden kann. Beides zählt letztlich auf die Qualität der Fahrausbildung und die Belange der Straßenverkehrssicherheit ein, ohne neue oder weitergehende Anforderungen zu normieren.

Vk 22. Zu Artikel 3 Nummer 22 Buchstabe b (§ 29 Absatz 1 Satz 2, 3 FahrlG)

(entfällt
bei
Annahme
von
Ziffer 21)

Artikel 3 Nummer 22 Buchstabe b ist zu streichen.

Begründung:

Mit dem Gesetzentwurf sollen § 29 Absatz 1 Satz 2 und 3 FahrlG gestrichen werden. Diese Streichung ist nicht nachvollziehbar und zu weitreichend. In geltenden § 29 Absatz 1 FahrlG finden sich die allgemeinen Pflichten des Inha-

bers der Fahrschule oder der für die verantwortliche Leitung des Ausbildungsbetriebs bestellten Person. Diese gelten weiterhin, so dass diese nicht gestrichen werden sollten.

Vk 23. Zu Artikel 3 Nummer 24 (§ 31 Absatz 1 Satz 1 FahrlG)

Der Bundesrat bittet darum, im weiteren parlamentarischen Verfahren zu prüfen, ob die Formulierung „in geeigneter Form“ hinsichtlich der Aufzeichnungen über die Ausbildung in § 31 Absatz 1 Satz 1 FahrlG-E konkreter ausgestaltet werden kann.

Begründung:

Die bisherige offene Formulierung erschwert die Überwachung deutlich, da keine einheitlichen Standards für die Aufzeichnungen vorgegeben werden. Die Formulierung „in geeigneter Form“ könnte in der Umsetzung zu verschiedensten Formen führen und so die Überwachung beeinträchtigen.

Vk In 24. Zu Artikel 3 Nummer 27 Buchstabe b (§ 37 Absatz 2 Satz 1a – neu – FahrlG)

Artikel 3 Nummer 27 Buchstabe b ist durch den folgenden Buchstaben b zu ersetzen:

,b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe < ... weiter wie Vorlage Buchstabe b ... >.

bb) Nach Satz 1 wird der folgende Satz eingefügt:

„Die in Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 genannte Voraussetzung muss entsprechend erfüllt sein.“ ‘

Begründung:

Die Änderung dient der Korrektur. An verantwortliche Leitungen von Fahrlehrerausbildungsstätten müssen die gleichen Anforderungen gestellt werden unabhängig davon, ob es sich um eine natürliche oder juristische Person handelt. Die verantwortliche Leitung der Fahrlehrerausbildungsstätte muss auch bei juristischen Personen oder rechtsfähigen Personengesellschaften in der Lage

sein, den Unterricht sachkundig zu überwachen und die Gewähr dafür bieten, dass die Pflichten des § 40 FahrlG erfüllt werden. Insofern erfolgt eine Ergänzung um Absatz 1 Satz 1 Nummer 2.

Vk 25. Zu Artikel 3 Nummer 34 Buchstabe a (§ 51 Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 FahrlG)

In Artikel 3 Nummer 34 Buchstabe a § 51 Absatz 3 Satz 2 Nummer 2 ist die Angabe „Unterrichtsräume, Lehrmittel und“ zu streichen.

Begründung:

Der theoretische Unterricht kann künftig auch in digitaler Form durchgeführt werden. Zudem ist nach § 22 Absatz 1 Satz 2 Nummer 5 FahrlG einem Antrag auf Erteilung einer Fahrschülerlaubnis nur noch ein Verzeichnis der Unterrichtsräume beizufügen, soweit solche vorhanden sind; eine Übersicht der Lehrmittel ist nicht mehr vorzulegen. Vor diesem Hintergrund erscheint es folgerichtig, Unterrichtsräume und Lehrmittel nicht länger zum Gegenstand der Fahrschulüberwachung zu machen.

Vk In 26. Zu Artikel 3 Nummer 34 Buchstabe c (§ 51 Absatz 6 Satz 1 FahrlG)

In Artikel 3 Nummer 34 Buchstabe c § 51 Absatz 6 Satz 1 ist die Angabe „fünf Werktage“ durch die Angabe „zwei Wochen“ zu ersetzen.

Begründung:

Eine Verlängerung der Frist für die Anzeige von Seminaren bzw. Lehrgängen auf zwei Wochen vor deren Beginn erleichtert die Koordinierung der Fahrschulüberwachung erheblich. Es handelt sich lediglich um eine moderate Erhöhung. Nachdem bei der Anzeige keine Teilnehmerdaten übermittelt werden müssen, sind kurzfristige Anmeldungen dennoch möglich. Mit der Änderung wird auch ein zeitlicher Gleichlauf mit der Anzeigefrist nach § 41 Satz 1 Nummer 6 FahrlG-E hergestellt.

Vk
In

27. Zu Artikel 3 Nummer 35 Buchstabe a (§ 53 Absatz 4 Satz 1, 4, Absatz 5 FahrlG

Artikel 3 Nummer 35 Buchstabe a ist wie folgt zu ändern:

- a) Absatz 4 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Satz 1 ist die Angabe „oder um eine weitere Fahrlehrerlaubnis in den Klassen A, CE oder DE erweitert“ zu streichen.
 - bb) In Satz 4 ist die Angabe „mit Erwerb dieser weiteren Fahrlehrerlaubnisklasse“ durch die Angabe „mit Ablauf des Jahres, in dem die jeweilige weitere Fahrerlaubnisklasse erteilt wurde,“ zu ersetzen.
- b) In Absatz 5 ist nach der Angabe „um jeweils einen Tag“ die Angabe „auf bis zu einen Tag“ einzufügen.

Begründung:

Zu Buchstabe a

Die Änderung des Absatzes 4 hat unter anderem zur Folge, dass die im Entwurf der Bundesregierung vorgesehene Angabe „oder um eine weitere Fahrlehrerlaubnis in den Klassen A, CE oder DE erweitert wurde“ in Satz 1 gestrichen wird. Satz 4 regelt bereits, dass wenn innerhalb der Frist eine weitere Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE oder DE erworben wird, die Frist nach Absatz 1 mit dem Erwerb dieser weiteren Fahrlehrerlaubnisklassen neu beginnt. Insofern ist die Angabe in Bezug auf Fortbildungen nach Absatz 1 redundant.

In Bezug auf Fortbildungen nach den Absätzen 2 und 3 ist ein Neubeginn der Fortbildungsfrist, wenn die Fahrerlaubnis erweitert wird, im Übrigen nicht angezeigt. Insofern ist zu sehen, dass bei der Durchführung von ASF- und FES-Seminaren sowie bei der Ausbildung von Fahrlehrern andere Anforderungen an die jeweiligen Fahrlehrer gestellt werden, als bei der Durchführung von herkömmlichem Fahrschulunterricht. Bei der Durchführung von ASF- bzw. FES-Seminaren sind besondere vertiefte gruppenspezifische und verkehrspädagogische bzw. -psychologische Kenntnisse erforderlich, da die Teilnehmer im Straßenverkehr bereits negativ aufgefallen sind. Auch an Ausbildungsfahrlehrer werden besondere Anforderungen gestellt. Insbesondere leiten sie Fahrlehrer-anwärter an und beaufsichtigen sie bei der Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht. Insgesamt sollte daher für diese Erlaubnisse die Frist bei Erweiterung der Fahrlehrerlaubnis nicht neu zu laufen beginnen. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass die Fortbildungsfrist für Inhaber der Seminarerlaubnis Aufbauseminar und Verkehrspädagogik in Absatz 2 bereits von bislang zwei auf künftig vier Jahre angehoben wird.

Im Übrigen erfolgt eine Anpassung von Satz 4, um klarzustellen, dass auch im Fall der Erweiterung der Fahrlehrerlaubnis die Frist mit Ablauf des Jahres beginnt, in dem die Fahrlehrerlaubnis erweitert wurde und nicht mit dem Datum der Erteilung der neuen Fahrlehrerlaubnisklasse.

Zu Buchstabe b

Es sollte an der bisherigen Regelung, dass andere Fortbildungen zwar auf die dreitägige Dauer der „Regelfortbildung“ nach § 53 Absatz 1 FahrlG angerechnet werden können, die Fortbildungsdauer der „Regelfortbildung“ allerdings maximal auf bis zu einen Tag reduziert werden kann, festgehalten werden. Wie bereits erwähnt, werden bei der Durchführung von ASF- und FES-Seminaren sowie bei der Ausbildung von Fahrlehrern andere Anforderungen an die jeweiligen Fahrlehrer gestellt. Durch die Beibehaltung der Regelung wird sichergestellt, dass weiterhin auch an zumindest einem Tag eine Regelfortbildung nach § 53 Absatz 1 FahrlG stattfindet, auch wenn der Fahrlehrer gleichzeitig Inhaber einer Seminarerlaubnis Aufbauseminar, Fahreignungsseminar sowie einer Ausbildungsfahrlehrerlaubnis ist. Inhalt der Regelfortbildung ist insbesondere auch die Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts einschließlich des Fahrlehrerrechts. Es erscheint – gerade auch im Hinblick auf die anstehenden Änderungen im Bereich der Fahrschulerausbildung – nicht vertretbar, wenn der vorgenannte Personenkreis keinen einzigen Tag der Regelfortbildung mehr absolvieren müsste.

Vk 28. Zu Artikel 3 Nummer 38 Buchstabe a Doppelbuchstabe kk₁ – neu – (§ 56 Absatz 1 Nummer 19a – neu – FahrlG)

Nach Artikel 3 Nummer 38 Buchstabe a Doppelbuchstabe kk ist der folgende Doppelbuchstabe kk₁ einzufügen:

,kk₁) Nach Nummer 19 wird die folgende Nummer 19a eingefügt:

„19a. einer vollziehbaren Auflage nach § 45 Absatz 3 Satz 1, § 45c Absatz 2 Satz 2, § 46 Absatz 3 Satz 1 oder § 47 Absatz 2 Satz 2 zuwiderhandelt,“ ‘

Begründung:

Spezielle Seminare, beispielsweise Aufbau-seminare für Fahranfänger oder Fahreignungsseminare, dürfen nach dem FahrlG nur von Inhabern einer entsprechenden Seminarerlaubnis durchgeführt werden. Die Seminare dienen der Sicherheit im Straßenverkehr; in den Seminaren sollen verkehrsauffällig gewordene Fahrerlaubnisinhaber auf die Auswirkungen des Fehlverhaltens aufmerksam gemacht werden und die Einhaltung und Beachtung von Verkehrsregeln angemahnt werden.

Die Seminarerlaubnisse dürfen durch die zuständigen Behörden mit Auflagen verbunden werden. Dies dient insbesondere der Sicherstellung der ordnungsgemäßen Durchführung und Überwachung der Seminare.

Stellt die Behörde fest, dass Auflagen nicht eingehalten werden, fehlt der zuständigen Behörde die Möglichkeit der Sanktionierung durch ein Bußgeld; § 56 FahrlG sieht dies nicht vor. Die Behörden sind daher aktuell nur in der Lage, die Seminarerlaubnis in Gänze zu widerrufen oder mögliche Auflagenverstöße nicht zu ahnden. Mit der Aufnahme der Bußgeldregelungen erhalten die Behörden eine Möglichkeit, festgestellte Verstöße angemessen zu ahnden. Dies ist vergleichbar mit den bereits bestehenden Regelungen in § 56 FahrlG beispielsweise zum regulären Fahrschulunterricht oder der Ausbildung von Fahrlehrern.

Auf fachlicher Ebene wurde auf das Fehlen der Bußgeldtatbestände im Rahmen der Bund-Länder-Fachausschuss zum Fahrerlaubnis- und Fahrlehrerrecht hingewiesen. Zwischen Bund und Ländern besteht fachlich Einigkeit darüber, dass die Bußgeldtatbestände fehlen und bei nächster Gelegenheit in das FahrlG aufgenommen werden sollen.

Vk 29. Zu Artikel 3 allgemein

Der Bundesrat bittet darum, im weiteren parlamentarischen Verfahren zu prüfen, ob geeignete Übergangsfristen und Anpassungspflichten für die Fahrlehrer-ausbildung in den Regelungstext aufzunehmen sind.

Begründung:

Bisher fehlen im Regelungstext Übergangsfristen und Anpassungen für die Fahrlehrerausbildung. Der Entwurf verlagert u. a. Theorieinhalte in den digitalen Raum, regelt aber nicht, wie die Fahrlehrer auf dieses neue Berufsbild – das beispielsweise vermehrt Kompetenzen in digitaler Didaktik und Medienkompetenz erfordert – vorbereitet werden sollen. Ohne gesetzliche Übergangsregelungen und eine synchrone Anpassung der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung

müssten die Ausbildungsstätten ohne Übergangszeitraum ein System vollziehen, für das die Lehrkräfte gar nicht qualifiziert sind. Hier sollte eine Kopplung des Inkrafttretens an die zeitgleiche Überarbeitung der Rahmenpläne verankert werden.

B

30. Der Ausschuss für Arbeit, Integration und Sozialpolitik

empfiehlt dem Bundesrat, gegen den Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes **k e i n e** Einwendungen zu erheben.