
Stellungnahme zum Referentenentwurf vom 09.04.2019

Berlin, 30. April 2019: MOVING bedankt sich für die Gelegenheit zu dem Entwurf für eine Verordnung zur Änderung fahrlehrrechtlicher und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften Stellung zu beziehen. Im Folgenden wird hierzu die Meinung der Mitglieder von MOVING wiedergegeben.

Zu Artikel 1: Änderung der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz

Den Wegfall der Ausbildungsbescheinigung sieht MOVING als äußerst problematisch an, da es hier um weit mehr als nur eine harmlose Entbürokratisierung geht. Vielmehr handelt es sich um einen tiefgreifenden Paradigmenwechsel mit weitreichenden Folgen.

Die geplante Zusammenführung von Ausbildungsnachweis und Ausbildungsbescheinigung entsprechend Anlage 3 zu § 6 Absatz 1 FahrIGDV führt nach Auffassung von MOVING zur Erhöhung des Aufwandes in den Fahrschulen und birgt das Risiko einer weiteren Verschlechterung der Bestehensquoten in der theoretischen sowie praktischen Fahrerlaubnisprüfung.

Aufgrund der im Markt vorherrschenden inhaltlich und nicht zeitlich verzahnten Ausbildung, liegt der Abschluss der Theorie (nach §6 Absatz 1 FahrschAusbO) in den meisten Fällen vor dem Beginn der praktischen Ausbildung. Um den Nachweis gegenüber den Prüforganisationen zu führen, müsste das Formular nach Anlage 3 zumindest zwei Mal ausgedruckt respektive ausgefüllt werden. Ein nicht näher spezifizierter rechtssicherer elektronischer Nachweis dürfte von der Mehrzahl der Fahrschulen nicht vorzulegen sein. Das aktuelle, mittig in zwei DIN A 5 Abschnitte zweigeteilte, Formular ist in den Verwaltungsprogrammen der Lehrmittelverlage einzeln abgelegt und kann demnach ressourcenschonend produziert und gedruckt werden.

Per se werden in der Ausbildungsbescheinigung zwei Dinge bestätigt. Einerseits die Teilnahme des Fahrschülers an den vorgeschriebenen Ausbildungsinhalten und andererseits die Feststellung des verantwortlichen Leiters, dass die theoretische Ausbildung abgeschlossen wurde. Dies trägt unserer Meinung nach maßgeblich zur Verbindlichkeit und Stellung dieses Ausbildungsteils bei. Mit dem Ziel der Verbesserung der Bestehensquoten in der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung wäre

es aus Sicht von MOVING sogar wünschenswert, diese Verbindlichkeit durch eine obligatorische Vorprüfung vor Abschluss der Ausbildung weiter zu erhöhen.

Die geplante Zusammenlegung beider Formulare hätte in den Augen von MOVING den genau gegenteiligen Effekt. Die Verbindlichkeit und Stellung des theoretischen Teils der Ausbildung würde sinken und so mutmaßlich zu einer weiteren Verschlechterung der Bestehensquoten führen.

Zudem könnten die Objektivität und die Neutralität der praktischen Prüfungen in Gefahr geraten, wenn der oder die Sachverständige im Vorfeld einen Ausbildungsnachweis erhält, aus dem alle absolvierten Fahrstundeneinheiten mit Datum und Dauer zu ersehen sind. Aus gutem Grund war diese Übersicht stets nur für die Überwachung vorgesehen. Aus den Daten würden Prüferinnen und Prüfer ggfs. Ableitungen über Art oder Qualität der Ausbildung treffen, die jedoch nicht zwingend den individuellen Verlauf der Ausbildung widerspiegeln, was schlussendlich zu einer Voreingenommenheit führen könnte. Dies würde das Ergebnis der Prüfung oder ggfs. auch die Durchführung derselben beeinflussen.

Schon bei der Überwachung der Fahrschulen im formalen Teil, in deren Zentrum die Überprüfung der Ausbildungsnachweise steht, kommt es immer wieder zu sehr unterschiedlichen Auffassungen, wie eine gute Ausbildung vom Bild her auszusehen hat. Dabei werden allzu oft die individuellen Umstände zu wenig berücksichtigt. Bei Prüferinnen und Prüfern entsteht dabei ebenfalls die Gefahr, über eine Ausbildung zu urteilen, obwohl die Hintergründe vielleicht nicht bekannt sind. Zudem haben sie keinerlei Ausbildung hinsichtlich der Bewertung von Ausbildungsnachweisen erhalten.

Hinzu kommt, dass die Prüferinnen und Prüfer sehr detaillierte Daten einer Fahrschule erhalten, z.B. hinsichtlich Frequenz, Dauer und Anzahl der Fahr- und auch der Theoriestunden. Auch Aspekte hinsichtlich der Verzahnung von Theorie- und Praxis, Fahrlehrerwechsel u.v.m. lassen sich daraus ablesen. Damit besteht die Gefahr, dass vor Ort plötzlich Fahrschulen von Seiten der Prüforganisationen verglichen und taxiert werden und im schlimmsten Fall sich Prüferinnen und Prüfer sogar als „Überwacher“ berufen fühlen.

Der Hintergedanke dieser Regelung mag genau darauf abzielen, dass man schwarze Schafe innerhalb der Branche stärker kontrollieren und zur Einhaltung fahrlehrerrechtlicher Vorgaben anhalten möchte. In der Gesamtschau sieht MOVING aber die Gefahr als zu groß an, dass Prüfungen nicht objektiv und neutral ablaufen und dass auch ordentlich arbeitende Fahrschulen plötzlich ins Visier der „neuen Überwacher“ geraten, was keine wünschenswerte Entwicklung darstellt.

Im Sinne der professionellen Fahrausbildung, des Bürokratieabbaus und dem schonenden Umgang mit Ressourcen sollte die Zusammenführung von Ausbildungsnachweis und Ausbildungsbescheinigung nicht vollzogen werden.

MOVING steht dafür ein, dass in die Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz der § 2a „Durchführung des Lehrgangs Fahrschulbetriebswirtschaft“ eingefügt wird.

Des Weiteren sieht MOVING positiv, dass die maximale Ausbildungsdauer pro Lehrgangstag auf 8 Unterrichtseinheiten á 45 Minuten begrenzt wird. Durch diese Begrenzung wird nach der Auffassung von MOVING die Qualität der Ausbildung weiter gesteigert.

Die Änderungen des § 4 Satz 2 begrüßt MOVING, da dadurch eine Klarstellung zum bisherigen § 4 durch diese Änderung gegeben wird.

In § 6 Absatz 1 wäre es aus Sicht von MOVING anzustreben, dass in dem Satz „Eine Kopie des Ausbildungsnachweises ist dem Fahrschüler auszuhändigen“ auch die Digitalisierung mitberücksichtigt wird. Die Kopie des Ausbildungsnachweises sollte auch digital übermittelt werden können.

Die Einführung der neuen Anlage 1a (zu § 2a) begrüßt MOVING. Der Musterplan ist sehr umfangreich gestaltet. Grundsätzlich gilt sicherzustellen, dass die Natur des Lehrgangs nicht durch ein zu breites Themenfeld verloren geht. Dieser Lehrgang gilt dem Zweck, einen Betrieb wirtschaftlich führen zu können.

Zu Artikel 2: Änderung der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung

In der FahrlAusbV wurden der § 1 Absatz 4 und der Absatz 5 neu gefasst. Es wurde der Begriff „zusätzlich“ eingefügt, dessen Bedeutung unklar bleibt. Bezieht sich „zusätzlich“ auf die Anzahl der genannten Unterrichtseinheiten, also mindestens 1000 UE für die Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte bzw. mindestens 330 UE während des Lehrpraktikums in der Ausbildungsfahrschule, oder bezieht sich „zusätzlich“ auf die „mindestens siebenmonatigen Ausbildung in einer Fahrlehrerausbildungsstätte“ und die „mindestens viermonatigen Ausbildung in Form eines Lehrpraktikums in einer Ausbildungsfahrschule“ aus Absatz 2 des § 1 FahrlAusbV?

Im ersten Fall hieße das, dass die Zahl der Unterrichtseinheiten während der Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte nicht um die Hospitationszeit gekürzt werden darf und die Zahl der Unterrichtseinheiten während des Lehrpraktikums nicht um die Zahl der Unterrichtseinheiten während der Reflexionszeiten gekürzt werden darf. Dies erscheint aus Sicht von MOVING logisch und nachvollziehbar. Sollte sich „zusätzlich“ aber auf die Ausbildungszeiträume von 7 und 4 Monaten beziehen, würde das eine Verlängerung der Gesamtausbildungszeit bedeuten. Dies wird bei den Trägern der Fördermaßnahmen für den Fahrlehrerberuf keine Akzeptanz finden.

Die Eröffnung der Möglichkeit die Fahrlehrerausbildung in den Klassen CE und DE berufsbegleitend durchzuführen ist zu begrüßen, auch wenn abgewartet werden muss,

welche Marktakzeptanz vorhanden ist und wie die Fördermöglichkeiten dann aussehen.

Die Zusammenfassung von Anlage 3 zu § 3 Absatz 1 FahrlAusbV Teil I (Musterplan) und Teil II (Mindestunterricht) hält MOVING ebenfalls für sinnvoll. Allerdings gibt es einen Widerspruch zwischen der Angabe der Gesamtmindestausbildungszeit für das Lehrpraktikum von 330 UE im neu gefassten § 1 Absatz 2 FahrlAusbV und deren Angabe in Anlage 3 in Höhe von 320 UE. Die unter der laufenden Nummer 6 dort angegebene Anzahl von 110 UE kann auf 120 UE korrigiert werden, so dass in der Summe auch hier 330 UE genannt werden.

Bei der geplanten Änderung der Anlage 3 (zu § 3 Absatz 1) würde MOVING es außerdem begrüßen, wenn der Punkt 2.1.2 die Aufzählung „Begleitung zur theoretischen Prüfung“ gestrichen wird, da nicht in allen Städten die Fahrschüler zur theoretischen Prüfung begleitet werden.

Zu Artikel 3: Änderung der Fahrlehrerprüfungsverordnung

Die in der FahrlPrüfV in § 2 Absatz 3 vorgesehene Herabstufung der Anforderungen an die Qualifikation der Fahrlehrer/innen in den Prüfungsausschüssen sieht MOVING mit großer Skepsis. Die Tätigkeit der Fahrlehrerprüfungsausschüsse entspricht nachweislich nicht den Zielsetzungen der Reform der Fahrlehrerausbildung. Einerseits wird großen Wert auf die Qualifikation der Lehrkräfte in der Fahrlehrerausbildung gelegt, u.a. durch Ausschluss des Bachelorabschlusses als akademische Qualifikation für Erziehungswissenschaftler und Techniker, andererseits würde es durch diese beabsichtigte Änderung ermöglicht, dass ein Fahrlehrer der Klasse BE mit nur 3-jähriger Berufspraxis und keiner weiteren Qualifikation Fahrlehreranwärter prüft, die er gerade eben ausbilden dürfte, wenn er die Ausbildung zum Ausbildungsfahrlehrer absolviert hat. Es sollten unbedingt mehr Berufserfahrung oder weitergehende Qualifikationen gefordert werden.

Die eindeutige Klarstellung in § 3 Absatz 2 Satz FahrlPrüfV ist wichtig. Es bleibt zu hoffen, dass die einschlägigen Kommentatoren des Fahrlehrerrechts jetzt auch die Absicht des Ordnungsgebers verstehen, Bildungswissenschaftlern von Fahrlehrerausbildungsstätten die Mitwirkung in den Fahrlehrerprüfungsausschüssen zu ermöglichen.

MOVING ist eine Interessenvereinigung europäischer Verkehrsverlage und Unternehmungen, die im Bereich der Fahrerlaubnisausbildung tätig sind. MOVING möchte durch weitergehende Professionalisierung der Fahrerlaubnis-Ausbildung in allen Führerschein-Klassen sowie Förderung von Verkehrserziehung in Kita und Schule einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Pressekontakt: Alexander Krey, MOVING International Road Safety Association e. V., Schumannstraße 17, 10117 Berlin, T: 030/25 74 16 70, E: krey@moving-roadsafety.com, www.moving-roadsafety.com