



FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 03/2021

SRK Seminare Robert Klein | Stadtberg 32 | 89312 Günzburg | Tel: 08221/31905

Nachstehende Informationen werden unverlangt erteilt. Sie erfolgen unter Ausschluss einer Rechtspflicht zur Fortsetzung und Haftung.



Führerscheinprüfung in weiter Ferne

Mehr dazu ab Seite 3

Foto (c) : Foto Jesse Bowser on Unsplash

LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

**Fahrlehrer
unter Generalverdacht**
Auf Seite 4

**Fahrlehrer werden
ohne Berufsausbildung**
Auf Seite 10

INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

| | |
|---|----|
| • Impressum | 2 |
| • Spruch des Monats | 2 |
| • Führerscheinprüfung in weiter Ferne | 3 |
| • AufbauSeminar fehlt: Fahrlehrerlaubnis auf Probe weg | 3 |
| • Fahrlehrer unter Generalverdacht | 4 |
| • Schulungsraum: Behördlicher Konfrontationskurs | 6 |
| • Fahrerassistenzsysteme: Ein "zweischneidiges Schwert" für die Verkehrssicherheit | 7 |
| • Kontogebühren oft rechtswidrig erhöht | 8 |
| • Automatikregelung B 197 kann Unfallrisiko steigern | 9 |
| • Beratungsfirmen regieren Staat | 9 |
| • Fahrlehrer werden - auch ohne Berufsausbildung | 10 |
| • Verträge zwischen Eheleuten | 12 |
| • Kurz gemeldet: Kosten für Paypal-Zahlungen rechtens Steuerfreier Kindergartenzuschuss | 14 |
| • SRK-Seminare | 15 |
| • E-Mobilität unsicher | 16 |
| • Wertminderung für Youngtimer | 16 |
| • Unfall durch Notfallbremsassistent | 17 |
| • Knöpfe statt Touchscreens | 17 |
| • Szigaretzsep, Heiker Michael | 17 |

IMPRESSUM

Die "Fahrlehrerpost" wird von Seminare Robert Klein digital erstellt und digital über die Internetseite fahrlehrerweiterbildung.de Fahrlehrern periodisch jeden dritten Monat zur Information zur Verfügung gestellt. Die digitale Fassung der "Fahrlehrerpost" kann ausgedruckt werden.

Herausgeber

Seminare Robert Klein
 Inhaber Robert Klein
 Stadtberg 32
 89312 Günzburg
 Telefon 08221-31905
 Telefax: 08221-31965
 E-Mail: info@fahrlehrerweiterbildung.de
 Internet: www.fahrlehrerweiterbildung.de
 Inhaltlich Verantwortlicher gemäß §6 MDStv und §8 LPG Bayern: Robert Klein (Geschäftsinhaber)

Quellnachweis Fotos: bei Foto jeweils notiert
 Mit Namen gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wider.

Haftungsausschluss

Seminare Robert Klein ist stets bemüht, alle Informationen so korrekt und aktuell wie möglich zu halten. Dennoch übernimmt Seminare Robert Klein keine Gewähr für Aktualität, Korrektheit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Haftungsansprüche gegen Seminare Robert Klein, welche sich auf Schäden materieller oder ideeller Art beziehen, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen bzw. durch die Nutzung fehlerhafter und unvollständiger Informationen verursacht wurden, sind grundsätzlich ausgeschlossen, sofern seitens Seminare Robert Klein kein nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden vorliegt.

Copyright

Seminare Robert Klein ist bestrebt, in allen Publikationen die Urheberrechte der verwendeten Grafiken, Fotos und Texte zu beachten und selbst erstellte Grafiken, Fotos und Texte zu nutzen oder auf lizenzfreie Grafiken, Fotos und Texte zurückzugreifen. Alle innerhalb des Internetangebotes genannten und ggf. durch Dritte geschützten Marken- und Warenzeichen unterliegen uneingeschränkt den Bestimmungen des jeweils gültigen Kennzeichenrechts und den Besitzrechten der jeweiligen eingetragenen Eigentümer. Allein aufgrund der bloßen Nennung ist nicht der Schluss zu ziehen, dass Markenzeichen nicht durch Rechte Dritter geschützt sind. Das Copyright für veröffentlichte, von Seminare Robert Klein, einem Seminare Robert Klein-Mitarbeiter oder sonstigen von Seminare Robert Klein beauftragten Personen selbst erstellte Objekte bleibt allein bei Seminare Robert Klein. Vervielfältigung oder Verwendung solcher Grafiken, Fotos und Texte in anderen elektronischen oder gedruckten Publikationen ist ohne ausdrückliche schriftliche Zustimmung nicht gestattet.

Datenschutz

Seminare Robert Klein versichert Ihnen, dass persönliche Daten mit der größten Sorgfalt und unter Einhaltung der entsprechenden Gesetze erhoben, gespeichert und genutzt werden. Dieser Haftungsausschluss ist als Teil des Internetangebotes zu betrachten, von dem aus auf diese Seite verwiesen wurde. Sofern Teile oder einzelne Formulierungen dieses Textes der geltenden Rechtslage nicht, nicht mehr oder nicht vollständig entsprechen sollten, bleiben die übrigen Teile des Dokumentes in ihrem Inhalt und ihrer Gültigkeit davon unberührt.

Stand Impressum: Juli 2015

SPRUCH DES MONATS

"Bisher war der Bürger durch die Trägheit der Bürokratie vor vielen Übergriffen des Bürokratismus geschützt.

Jetzt kommt der Computer und macht das alles in Millisekunden."

Konrad Zuse



FÜHRERSCHEINPRÜFUNG IN WEITER FERNE

Die Wartezeiten auf einen Termin für die Fahrerlaubnisprüfung sind wesentlich länger als in früheren Jahren, Tendenz steigend. Dies gilt sowohl für die fahrpraktische Prüfung als auch für die Theorieprüfung, was selbst Prüforganisationen einräumen. Sie sind mit der Abnahme von Fahrerlaubnisprüfungen gewaltig im Rückstand. Und dieser Umstand kann nun wirklich nicht nur auf Corona oder erfolgte störanfällige Systemumstellungen geschoben werden. Es ist aus Sicht des Interessenverbands Deutscher Fahrlehrer (IDF) schlicht die Folge eines gravierenden absehbaren Personalmangels. Mussten die Bewerber früher zwei bis höchstens vier Wochen in der Warteschlange verbringen, so sind es heute gut und gerne mal mindestens vier bis sechs Wochen. Die Mehrheit der Fahrschulen beschwert sich darüber hinaus, dass sie derzeit oft weniger Termine bekommt als sie beantragt hat. Nicht zuletzt deshalb wenden sich Fahrschüler immer häufiger direkt an die Prüforganisation, in der vagen Hoffnung dort schneller einen Prüftermin zu erhalten. Unlängst monierte eine Fahrerlaubnisbewerberin schriftlich bei der Beschwerdestelle einer Prüforganisation den untragbaren Zustand und erhielt folgende Antwort:

„Um einen Termin zu vereinbaren, bitten wir Sie sich an Ihre Fahrschule zu wenden. Diese ist für die Terminierung zuständig.“

Aus Sicht des IDF grenzt eine derartig unzutreffende Behauptung

einer Prüforganisation schon an „Unverschämtheit“.

Die langen Wartezeiten bergen auch ein erhebliches Konfliktpotenzial zwischen Fahrschülern und Fahrlehrern. Häufig werden die **Fahrschulen** für diesen misslichen Umstand verantwortlich gemacht und nicht die **Prüforganisationen**. Wird das Dokument darüber hinaus noch beruflich dringend gebraucht, kann es auch schnell zu Stress mit dem Arbeitgeber kommen, oder der in Aussicht gestellte Job ist weg.

Der IDF lehnte bereits im Vorfeld strikt die am 1. Januar 2021 aus seiner Sicht unnötig eingeführte Prüfzeitverlängerung und die damit verbundene Gebührenerhöhung ab und warnte schon damals vor einer zu dünnen Personaldecke der Prüforganisationen. Diese Forderung wurde jedoch vom Gesetzgeber beharrlich ignoriert. Der Ruf vieler Fahrschulen nach einer Zulassung weiterer Prüforganisationen ist mehr als verständlich, da sie von den Fahrschülern zu Unrecht für die fehlenden Prüfungstermine verantwortlich gemacht werden.

Diese Forderung geht zumindest zum jetzigen Zeitpunkt ins Leere. Gemäß § 10 KfSachvG dürfen für denselben Bereich eines Landes nicht mehrere Technische Prüfstellen errichtet oder unterhalten werden. Eine Öffnung des Wettbewerbs wäre daher nur durch eine Änderung dieses Bundesgesetzes möglich, denn Landesregierungen können keine Abweichungen

von bundesrechtlichen Regelungen praktizieren.

Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) hat bereits wiederholt mit Verantwortlichen von Prüforganisationen die prekäre Situation bei der Zuteilung von Prüfterminen erörtert und um wirksame Maßnahmen gebeten, die zur Entspannung des Engpasses beitragen. Seitens der Prüforganisationen wurde versichert, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um die Situation zu verbessern. Nun wäre es an der Zeit, diese Versprechen einzulösen und unzutreffende Schuldzuweisungen in Richtung Fahrschulen zu unterlassen.

GEURTEILT

Aufbauseminar fehlt: Fahrerlaubnis auf Probe weg

Einer Fahranfängerin wurde mit sofortiger Wirkung ihre Fahrerlaubnis entzogen, da sie es versäumt hatte, an einem angeordneten Aufbauseminar teilzunehmen. Dagegen klagte die Betroffene. Das Verwaltungsgericht (VG) Aachen stellte in seinem Urteil fest, dass nach § 2a Abs. 2 Nr. 1 StVG die Teilnahme an einem Aufbauseminar anzuordnen ist und dafür auch eine Frist gesetzt werden muss. Nachdem die Behörde eine Fristsetzung versäumt hatte, entschied das Gericht zugunsten der Klägerin, der ihre Fahrerlaubnis auf Probe rechtswidrig entzogen worden war.

VG Aachen, Az. 3L 775/20

FAHRLEHRER UNTER GENERALVERDACHT

VORGEZOGENE NACHWEISPFLICHT VOR 2023?

Von Rechtsanwalt Dietrich Jaser

Es ist wirklich erstaunlich. Die deutschen Verwaltungsbehörden geben sich redliche Mühe, Rechtsanwälten Beschäftigung zu verschaffen. So erreichten uns neulich behördliche Schreiben an Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis (Fahrlehrer) folgenden (oder ähnlichen) Inhalts:

Sehr geehrte(r) Inhaber(in) der Fahrlehrerlaubnis,

gemäß § 11 Fahrlehrergesetz in Verbindung mit § 11 Fahrerlaubnis-Verordnung ist die örtlich zuständige Behörde verpflichtet, alle 5 Jahre die Zuverlässigkeit, sowie die geistige und körperliche Eignung des Fahrlehrers zu überprüfen.

Bitte legen Sie uns zu diesem Zwecke bis spätestens zum 30.06.2021 folgende Dokumente vor:

- *Ärztliche/Augenärztliche Bescheinigung (Vorlage eines Zeugnisses oder Gutachtens über die Erfüllung der Anforderungen für die Fahrerlaubnisklasse C1 über geistige und körperliche Eignung, sowie die geforderten Anforderungen an das Sehvermögen (bei Vorlage nicht älter als 1 Jahr).*
- *Erweitertes behördliches Führungszeugnis (Beantragung bei Ihrer zuständigen Meldebehörde unter Vorlage des Schreibens „Aufforderung zur Vorlage eines*

erweiterten behördlichen Führungszeugnisses“)

*Mit freundlichen Grüßen
i.A. Sachbearbeiterin*

Nun ist die genaue Anzahl solcher Schreiben an die Fahrlehrerschaft nicht bekannt. Aber es steht zu vermuten, dass es zahlreiche sind. Objektiv betrachtet, vermittelt dieses Schreiben nicht nur den Eindruck einer gehörigen Portion Misstrauens in die Zuverlässigkeit der Fahrlehrerschaft behördlicherseits, sondern auch fundierte Unkenntnis der Rechtslage, so dass man sich spontan die Frage stellt: Ist es wirklich so schwer, Gesetze zu lesen?

Nun mag der Sachbearbeiterin zugutegehalten werden, dass das Fahrlehrergesetz (FahrLG) nicht gerade einen meisterlichen Akt der Gesetzgebungskunst darstellt, wie von verwaltungsgerichtlicher Seite schon bestätigt wurde. Aber wenn man seinen Mitbürgern kosten-trächtige Maßnahmen abverlangt, sollte man schon etwas genauer hinschauen.

Was die Behörde vor Absetzung ihres obigen Schreibens offensichtlich unterlassen hat, holen wir an dieser Stelle nach. Die zentralen Fragen, die sich angesichts solcher Schreiben für die Betroffenen aufdrängen, sind:

1. Müssen Fahrlehrer(innen) im Abstand von fünf Jahren nicht nur ihre körperliche und geistige Gesundheit, sondern –

ohne konkreten Anlass – auch ihre Zuverlässigkeit (erweitertes Führungszeugnis) nachweisen?

2. Ist zum Nachweis der geistigen und körperlichen Eignung zwingend eine ärztliche und augenärztliche Bescheinigung vorzulegen?
3. Wann beginnt die Fünfjahresfrist zu laufen und wann endet sie?

Zur Beantwortung dieser Fragen schauen wir uns zunächst die genannten einschlägigen Vorschriften an.

Zur ersten Frage: Nachweis der Zuverlässigkeit ohne Anlass alle 5 Jahre?

Die zu Beginn des oben gezeigten behördlichen Aufforderungsschreibens genannte Vorschrift ist § 11 des Fahrlehrergesetzes (FahrLG). Dessen Absatz 1 lautet:

§ 11 Geistige und körperliche Eignung des Fahrlehrers, Prüfung der Zuverlässigkeit

(1) Der Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis muss seine Eignung im Sinne des § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 alle fünf Jahre, beginnend mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Fahrlehrerlaubnis erteilt wurde, der nach Landesrecht zuständigen Stelle durch Vorlage eines Zeugnisses oder eines Gutachtens über die Erfüllung der von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 geforderten Anforderungen



an die körperliche und geistige Eignung und eine Bescheinigung oder ein Zeugnis über die Erfüllung der von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis der Klasse C1 geforderten Anforderungen an das Sehvermögen, die bei Vorlage nicht älter als ein Jahr sind, nachweisen.

§ 11 Absatz 1 FahrlG regelt also die Voraussetzungen an die körperliche und geistige Eignung im Sinne des § 2 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 FahrlG. Deswegen müssen wir uns diese Vorschrift auch ansehen. Sie lautet:

§ 2 Voraussetzungen der Fahrerlaubnis

- (1) Die Fahrerlaubnis wird erteilt, wenn
1. [...]
 2. der Bewerber geistig und körperlich geeignet ist, [...]

Aus den beiden Vorschriften der §§ 11 Absatz 1 FahrlG und 2 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 FahrlG ergibt sich also nur, dass Fahrerlehrer alle fünf Jahre beginnend mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Fahrerlaubnis erteilt wurde, ihre **geistige und körperliche Eignung** nachweisen müssen. Sofern auf konkrete Tatsachen gestützte Zweifel an der Eignung auftreten, kann die Behörde das auch früher verlangen (§ 11 Absatz 3 FahrlG). Von einem **turnummäßigen Nachweis der Zuverlässigkeit** ist jedenfalls in § 11 Absatz 1 FahrlG nicht die Rede.

Eine Grundlage für das behördliche Ansinnen könnte aber § 11 Absatz 4 FahrlG darstellen, der seit 1. Januar 2020 lautet:

- (4) Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann ein Führungszeugnis nach Maßgabe des § 4 Absatz 5 verlangen,

wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die Zuverlässigkeit eines Fahrerlehrers begründen.

Bei dieser Vorschrift handelt es sich um eine sogenannte „Kann-Vorschrift“. Das „kann“ bedeutet, dass die Behörde zwar jederzeit die Möglichkeit hat, ein Führungszeugnis zu verlangen, dazu aber nicht verpflichtet ist. Voraussetzung ist jedoch stets ein konkreter Anlass. Ohne einen solchen darf die Behörde kein Führungszeugnis verlangen. Das stellt eine Änderung gegenüber der vom 01.01.2018 bis 31.12.2020 geltenden Regelung dar, nach der dies auch ohne Anlass möglich war, jedoch nur alle fünf Jahre, trotz Bekanntwerdens Bedenken begründender Tatsachen. Der von § 11 Absatz 4 FahrlG in Bezug genommene § 4 Absatz 5 FahrlG (...nach Maßgabe...) regelt die Vorlage eines sogenannten erweiterten Führungszeugnisses, das nicht älter als drei Monate sein darf.

Unsere erste Frage ist damit mit einem „Nein“ zu beantworten: Fahrerlehrer müssen ihre Zuverlässigkeit nicht anlasslos im Abstand von fünf Jahren nachweisen.

Zur zweiten Frage: zwingende ärztliche Bescheinigung?

Nachdem zwar nicht die Zuverlässigkeit aber dennoch die geistige und körperliche Eignung alle fünf Jahre nachgewiesen werden muss, kommen wir nun zur zweiten Frage. Zu deren Beantwortung schauen wir uns nun § 11 Absatz 2 FahrlG an:

- (2) Der Nachweis nach Absatz 1 kann auch durch einen Führerschein mit den gültigen und nach dem 31. Dezember 1998 erworbenen Fahrerlaubnisklas-

sen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE erbracht werden, sofern diese Fahrerlaubnis vor nicht mehr als fünf Jahren erworben oder die Geltungsdauer mindestens einer dieser Fahrerlaubnisklassen innerhalb der letzten fünf Jahre verlängert wurde.

Wir sehen also: Soweit der oder die Betreffende im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis der genannten Klassen ist, genügt auch die Vorlage des entsprechenden Führerscheins. Dieser kann bei Vorlage übrigens auch älter als ein Jahr sein (näher dazu: Dauer, Fahrerlehrerrecht, 2. Auflage 2020, Anm. 8 zu § 11 FahrlG).

Die zweite Frage ist also ebenfalls mit einem „Nein“ zu beantworten: Es genügt auch die Vorlage eines gültigen Führerscheins der in § 11 Absatz 2 genannten Klassen.

Zur dritten Frage: Wann beginnt bzw. endet die Fünfjahresfrist?

Nun kommen wir zur Beantwortung der dritten, vielleicht spannendsten Frage. Diese beantwortet sich aus dem eingangs zitierten § 11 Absatz 1 FahrlG für diejenigen Fahrerlehrer, die seit dem 01.01.2018 (Inkrafttreten des neuen Fahrerlehrergesetzes) ihre Fahrerlaubnis erworben haben. Dort ist geregelt, dass der Inhaber einer Fahrerlaubnis seine körperliche und geistige Eignung „alle fünf Jahre, beginnend mit dem Ablauf des Jahres, in dem die Fahrerlaubnis erteilt wurde“ nachweisen muss. Nach dieser Regelung, die 2018 in Kraft trat, kann also der **frühestmögliche erstmalige Stichtag der 31.12.2023** sein.

Wie kommt die Verfasserin des oben zitierten Schreibens nun auf den 30.06.2021? Es steht zu ver-

muten, dass sie die Übergangsvorschrift des § 69 Absatz 1 Satz 2 FahrIG übersehen hat. (Und vermutlich hat der Empfänger des Schreibens seine Fahrlehrerlaubnis im Juni 2016 erhalten, so dass der – falsch berechnete – Fünfjahreszeitraum eben 2021 endete.)

§ 69 Absatz 1 FahrIG lautet:

§ 69 Übergangsregelung

(1) Personen, die am 1. Januar 2018 Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis sind, gilt die Fahrlehrerlaubnis nach diesem Gesetz als erteilt; der Fahrlehrerschein nach bisherigem Recht gilt als Fahrlehrerschein nach § 10 dieses Gesetzes. Sie haben bis zum 31. Dezember 2023 ihre Eignung nach § 11 nachzuweisen. § 54 Absatz 1 Nummer 3

gilt entsprechend. Ferner haben diese Personen alle vier Jahre, beginnend mit Ablauf des Jahres, in dem an der letzten Fortbildung teilgenommen wurde, an einer Fortbildung gemäß § 53 Absatz 1 teilzunehmen.

Satz 2 dieser Vorschrift besagt, dass Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis, die diese schon vor Inkrafttreten des neuen FahrIG 2018 innehatten, ihre Eignung bis zum **31.12.2023**, nicht schon vorher, nachweisen müssen.

Daraus ergibt sich auch die Antwort auf die dritte Frage: Die Fünfjahresfrist beginnt mit dem **Ablauf** des Jahres, in dem die Fahrlehrerlaubnis erteilt wurde. **Sie endet jedoch frühestens am 31.12.2023. Das gilt für Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis, die**

bis zum 31.12.2018 erteilt wurde. Für Inhaber der Fahrlehrerlaubnis, denen diese in den Jahren 2019, 2020 und später erteilt wurde, endet die Frist jeweils um ein Jahr später, also am 31.12.2024, 31.12.2025 und so weiter.

Wenn eine Behörde ohne konkreten Anlass vorher dazu auffordert, ist das rechtswidrig. So auch im eingangs geschilderten Fall. Niemand muss ohne konkreten Anlass vor dem 31.12.2023 seine geistige und körperliche Eignung oder Zuverlässigkeit nachweisen.

Wer dazu aufgefordert wird, sollte im Zweifel fachkundigen Rat eines auf das Fahrlehrerrecht spezialisierten Anwalts einholen.

**Dietrich Jaser
Rechtsanwalt**

SCHULUNGSRAUM: BEHÖRDLICHER KONFRONTATIONSKURS

Eine schwäbische Behörde, die für das Fahrschulwesen zuständig ist, scheint offensichtlich ihre eigenen Gesetze und Verordnungen durchsetzen zu wollen. Dem Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) wurde folgender Sachverhalt zugetragen, bei dem es um den Ausbildungsraum geht: Die betreffende Behörde wollte einen Schulungsraum mit 70 Quadratmetern unabhängig von coronabedingten Sonderregelungen lediglich für 25 Fahrschüler zulassen, mit der Begründung, dass alle Schulungsräume in ihrem Landkreis auf diese Zahl beschränkt seien, was den Tatsachen eindeutig widerspricht. Den Antrag des Fahrschulinhabers, in seinen Räumlichkeiten für

Ausbildung von 36 Personen zu genehmigen lehnt sie beharrlich ab, obwohl ein Sachverständiger nach Abnahme des Raums die Maximalzahl auf mehr als 50 angesetzt hat. Dagegen wehrt sich der Betroffene bisher erfolglos, so dass er schriftlich eine Gesetzesgrundlage für die Entscheidung der Behörde einforderte und im Falle einer weiteren Weigerung seine Bereitschaft zum Führen eines Rechtsstreits bekundete. Dem IDF zumindest sind keinerlei Rechtsgrundlagen bekannt, die ein derartiges Verhalten der Behörde abdecken. Respekt dem Kollegen für sein Engagement! Einen weiterführenden Artikel zu dieser Thematik finden Sie in der Fahrlehrerpost 3/2020.

Mitglied
werden!

IDFL.DE

Interessenverbände
Deutscher
Fahrlehrer e.V. (IDF)



FAHRERASSISTENZSYSTEME: EIN „ZWEISCHNEIDIGES SCHWERT“ FÜR DIE VERKEHRSSICHERHEIT

Elektronische Zusatzeinrichtungen in Kraftfahrzeugen zur Unterstützung des Fahrers in bestimmten Fahrsituationen oder kurz „Fahrerassistenzsysteme“ sollen nicht nur den Fahrkomfort steigern, sondern auch einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Verkehrssicherheit leisten. Darin lauern aber auch ungeahnte Gefahren, insbesondere, weil diese Systeme zunehmend über Touch- Bildschirme bedient werden.

Hier können Bedienungselemente wie Tasten oder Knöpfe nicht blind ertastet werden. Der Fahrer muss bei ihrer Nutzung seine Aufmerksamkeit von der Straße abwenden, um entsprechende Funktionen an- oder abzuschalten.

Bemerkenswert ist in diesem Zusammenhang ein Gerichtsurteil des Oberlandesgerichts (OLG) Karlsruhe, über das wir in der Fahrlehrerpost 1/2021 bereits ausführlich berichtet haben. Der Fahrer eines Tesla, der während der Fahrt sein Touchscreen bedient hatte, um das Scheibenwischerintervall zu erhöhen, verunglückte und wurde wegen verbotener Nutzung eines elektronischen Geräts zu 200 Euro Geldbuße und einem Monat Fahrverbot verurteilt. In der Begründung wies das Gericht darauf hin, dass der Führer eines Fahrzeugs laut StVO § 23 einen Bildschirm ausschließlich unter der Voraussetzung bedienen dürfe, „dass zur Bedienung und Nutzung des Gerätes nur eine kurze, den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen angepasste Blickzuwendung

zum Gerät bei gleichzeitig entsprechender Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen erfolgt oder erforderlich ist.“

Das Ablenkungspotenzial durch die Bedienung des Touchscreens oder durch mangelnde Erfahrung mit Tasten und Knöpfen ist enorm, ebenso das daraus resultierende Unfallrisiko. Bereits bei einer Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen von nur zwei Sekunden werden mit Tempo 100 km/h bereits mehr als 50 Meter zurückgelegt. Daher kann es nicht nur Ärger mit Gerichten geben, sondern auch mit Kaskoversicherungen, die das Bedienen des Touch-Bildschirms während der Fahrt als grobe Fahrlässigkeit werten kann. In der Vergangenheit kam es bereits zu vielen Unfällen, die auf die Bedienung von Fahrerassistenzsystemen zurückgeführt werden können. So verriß ein 64-Jähriger aus Oberösterreich laut eines Berichts der Kronenzeitung vom 5. Juni 2021 beim Einschalten seines Tempomats das Lenkrad und raste mit Tempo 100 ungebremst in eine Moped-Gruppe, die zusammen mit einem Servicewagen am Straßenrand wegen eines Defekts stand. Zwei der Mopedfahrer wurden dabei getötet, die anderen verletzt.

Gerade die von den Autobauern immer beliebteren Steuerungen durch Touch- Bildschirme, wie sie etwa im neuen Golf 8 vorgegeben ist, erfordern häufige Blickabwendungen vom aktuellen Verkehrsgeschehen und stellt so ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, sofern

man keinen Beifahrer hat, der einen bei der Suche nach diversen Funktionen unterstützt.

In einem Artikel von BR Wissen ist zu lesen, dass der tatsächliche Nutzen von Assistenzsystemen in Frage gestellt werden muss, da er ein erhöhtes Stresslevel bedingen kann. Wissenschaftler der Hochschule Kempten führten dazu eine Studie durch, an der insgesamt 50 Teilnehmer mitgemacht haben, 36 Männer und 14 Frauen im Alter von 18 bis 65 Jahren. Ihre Aufgabe bestand darin, den Spurhalteassistenten im realen Straßenverkehr zu testen. Die Studienteilnehmer waren mit bis zu 160 Kilometer pro Stunde auf Bundesstraßen und Autobahnen unterwegs, jeweils mit und ohne Assistenzsystem. Die Überprüfung ihres Stresslevels während der Fahrt ergab, dass die Teilnehmer deutlich gestresster waren, wenn der Spurhalteassistent eingeschaltet war. Das ließ sich leicht an feuchten Händen, Herzrasen und einem gesteigerten Puls feststellen. Für dieses ernüchternde Ergebnis vermuten die Wissenschaftler vor allem zwei Gründe: Es könnte zum einen daran liegen, dass es den Fahrern schwerfällt, die Verantwortung fürs Fahren an einen Computer abzugeben. Zum anderen ist die Technik noch nicht so ausgereift, dass sie nicht auch mal ausfallen kann. Damit fehlt den Fahrern das Sicherheitsgefühl. Das heißt für den Autofahrer, er muss in ständiger Bereitschaft sein, das Fahrgeschehen durch entsprechende Reaktionen wieder voll im Griff zu haben.

Grund genug, die automatische Zuschaltung von Fahrerassistenzsystemen als ein durchaus bedeutendes Gefahrenpotenzial einzustufen. Umso unverständlicher, dass einige Assistenzsysteme entweder überhaupt nicht oder bei bestimmten Modellen nur sehr aufwändig inaktiviert werden können. So mancher kämpfte schon in einem Baustellenbereich mit seinem Spurhalteassistenten, der sich einfach nicht abschalten ließ, und das bei erhöhtem Unfallrisiko durch Fahrbahnverengungen oder durch be-

sondere Fahrspurführungen. Oder er wurde abrupt vom Notbremsassistenten bzw. Abstandsregler heruntergebremst, weil er etwa fahrbahnbedingt etwas nahe an einem Linksabbieger vorbeifahren musste, oder weil auf der Autobahn ein überholendes Fahrzeug knapp vor ihm wieder einscherte.

Der Nutzung von Fahrerassistenzsystemen im Straßenverkehr sollte daher unbedingt ein intensives Studium der Bedienungsanleitung und ein gewisses Maß an

„Trockenübungen“ vorangehen, immer gepaart mit dem Bewusstsein, letztendlich die volle Verantwortung für das Fahrgeschehen zu tragen. Und solange sich die Hersteller nicht auf gemeinsame Symbole und Bedienungsformen von wesentlichen Assistenten einigen können, sollte auch zukünftig unbedingt darauf verzichtet werden, dass der Fahrerlaubnisprüfer die Bedienung von Fahrerassistenzsystemen wie beispielsweise der Längs- oder Querstabilisierung während der Prüfungsfahrt anordnen darf.

KONTOGEBÜHREN OFT RECHTSWIDRIG ERHÖHT

Etliche Banken und Sparkassen haben im Laufe der Jahre ihre Gebühren erhöht, zum Beispiel für Überweisungen, für die Kontoführung oder für sonstige Leistungen und/oder ihre Geschäftsbedingungen anderweitig geändert. Dazu wurden Kunden in der Regel mindestens zwei Monate vorher schriftlich informiert, mit dem Hinweis, dass stilles Einverständnis vorausgesetzt wird, wenn der Regelung nicht schriftlich widersprochen wird.

Eine mögliche Reaktion war und ist häufig ein Wechsel zu einem anderen Geldinstitut. Die bisher gezahlten Gebühren sahen viele Geschädigte als verloren.

Nach einem Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) bestehen jedoch gute Chancen, die gezahlten Gebühren von der Bank wieder zurück zu fordern. Dem BGH zufolge ist die bisherige Praxis der Gebüh-

renerhöhung und Änderung von Geschäftsbedingungen nicht rechtmäßig.

Das Gericht ist der Auffassung, dass Änderungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen einer Bank unwirksam sind, wenn sie nur aufgrund einer stillschweigenden Zustimmung wirksam werden. Nach dem neuen Urteil müssen die Kunden aktiv zustimmen, eine stillschweigende Duldung ist nicht ausreichend, da sie unangemessen benachteiligt werden. Obwohl das Verfahren nur die Postbank betrifft, hat es Signalwirkung für die anderen Banken. Die Gebührenerhöhungen der letzten Jahre dürften infolge dieses Urteils grundsätzlich unwirksam sein. Darauf weist auch die Verbraucherzentrale hin. Sofern man als Kunde betroffen ist, empfiehlt unter anderem auch sie, die gezahlten Gebühren von der Bank wieder zurückzufordern. Im

Anschluss an diesen Artikel finden Sie hierzu den Link zum Download eines Musterbriefs.

Allerdings besteht für die Rückforderung eine Verjährungsfrist. Innerhalb von drei Jahren sind Rückforderungen in jedem Fall rechtlich zulässig. Sie können also bis Ende dieses Jahres Gebühren ab dem Jahr 2018 zurückverlangen. Dieses Urteil eröffnet auch die Möglichkeit, auf die Rücknahme anderer Änderungen zu bestehen, etwa die Umstellung auf ein anderes Kontomodell oder eine Zinsänderung.

Wichtig scheint es, beharrlich zu sein und sich nicht bei der ersten Weigerung der Bank geschlagen zu geben. Die Chancen auf eine Rückerstattung bzw. Rücknahme sind ziemlich hoch.

Quellen: BGH, Az. XI ZR 26/20; Musterbrief: <https://bit.ly/3wUZaYJ>



AUTOMATIKREGELUNG B 197 KANN UNFALLRISIKO STEIGERN

Seit 1. April 2021 kann die Fahrerlaubnisprüfung für die Fahrerlaubnisklasse B auf einem Fahrzeug mit Automatikgetriebe abgelegt werden. Mit dieser Verordnung wird auf die sogenannte Automatikbeschränkung verzichtet, auch wenn die praktische Fahrerlaubnisprüfung auf einem Fahrzeug ohne Schaltgetriebe absolviert worden ist. Voraussetzung ist eine erfolgreiche Schulung mit einem Schaltfahrzeug in einer Fahrschule im Umfang von mindestens 10 Stunden je 45 Minuten. Anschließend muss der Fahrschüler dann in einer 15-minütigen Testfahrt nachweisen, dass er zur sicheren, verantwortungsvollen und umwelt-

bewussten Führung eines Kraftfahrzeuges der Klasse B mit Schaltgetriebe befähigt ist. „Mit dieser Regelung machen wir den Verkehr sicherer und nachhaltiger, indem die Attraktivität von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und hochautomatisierten Fahrfunktionen für Fahrschülerinnen und Fahrschüler gesteigert und somit auch der Einsatz solcher Fahrzeuge in den Fahrschulen gefördert wird.“, so eine Verlautbarung des BMVI.

Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) sieht diese Neuerung ähnlich wie der TÜV-Verband nicht ganz so positiv. Die davon ausgehende Gefahr für die

Verkehrssicherheit sollte nicht unterschätzt werden. Diese Gleichstellung der Ausbildung mit Automatik- und Schaltgetriebe wird zwangsläufig dazu führen, dass Fahrer mit Schaltfahrzeugen unterwegs sind, ohne über eine entsprechende Erfahrung und Kompetenz darüber zu verfügen.

In Gefahrensituationen kann dies schnell das Unfallrisiko steigern, etwa, wenn Gas- und Kupplungspedal verwechselt werden oder wenn auf den falschen Gang geschaltet wird. Bleibt zu hoffen, dass sich der Schaden dieser Neuregelung, mit der Deutschland in Europa einen Sonderweg geht, in Grenzen hält.

BERATUNGSFIRMEN REGIEREN STAAT

Ohne Beratungsfirmen geht in der deutschen Politik fast nichts mehr. Der Staat wird immer abhängiger. Ob Verteidigungsministerium, Bundesamt für Migration, Innenministerium oder Verkehrsministerium, überall gehen Unternehmensberater ein und aus.

Laut eines Berichts der Tagesschau vom 12. März 2021 hat die Bundesregierung im vergangenen Jahr über 430 Millionen Euro an Unternehmensberaterhonoraren gezahlt. Das ist eine Steigerung von nahezu 50 Prozent gegenüber 2019. Der größte Brocken fällt mit 204 Millionen auf das Innenministerium, den zweiten Platz belegt das Verkehrsministerium, das immerhin 63 Millionen für Berater locker gemacht hat. Laut eines Berichts von spiegel online schätzt Dietmar Fink, Professor für Unternehmens-

beratung und -entwicklung an der Hochschule Bonn-Rhein-Sieg, dass der Staat weit mehr, nämlich jährlich etwa 3 Milliarden (!) Euro für Unternehmensberater ausgibt. Experten könnten die Arbeit von Beamten und der Verwaltung jedoch immer nur ergänzen. Sogar ehemalige Berater renommierter Firmen verweisen auf die Problematik der zunehmenden Abhängigkeit des Staates von externen Beratungsfirmen. In früheren Jahren wurde die Verwaltung aus Kostengründen drastisch verkleinert, nun kommt die späte Einsicht.

Laut tagesschau.de wird der Einkauf von Fachwissen oftmals als viel zu überteuert gesehen, zumal der Staat mittlerweile selbst über Tausende Mitarbeiter in den Ministerien mit hohem Sachverstand verfügt. Außerdem wird seitens der

Kritiker ein zu großer Einfluss auf die Regierungsarbeit befürchtet. Auch der Bundesrechnungshof kritisierte bereits mehrfach eine mangelnde Wirtschaftlichkeit bei der Beauftragung von Beratern durch die Regierung. Ebenso regt sich in den Behörden selbst Unmut über ein offensichtlich mangelndes Vertrauen in die Kompetenz von hochqualifizierten Mitarbeitern.

Der Bundesregierung ermöglicht die teure Investition zumindest, unpopuläre Entscheidungen auf die Empfehlungen von externen Beratern zu schieben. So können zumindest ihre Wählern bei „Laune“ gehalten werden. Dies wäre allerdings eine mit Steuermitteln sehr teuer erkaufte Absicht.

Quellen: tagesschau.de; welt.de; spiegel.de

FAHRLEHRER WERDEN - AUCH OHNE BERUFSAUSBILDUNG!

Von Rechtsanwalt Dietrich Jaser

Nach der Reform des Fahrlehrergesetzes (FahrIG) im Jahre 2017 (Inkrafttreten 2018) und einer Nachbesserung des reformierten FahrIG 2019 (Inkrafttreten 2020) ist es jetzt leichter als bisher möglich, auch ohne abgeschlossene Berufsausbildung zum Beruf des Fahrlehrers zugelassen zu werden. Nach bisher ergangenen Entscheidungen zu Ausnahmeerteilungen bestätigt nun eine brandneue verwaltungsgerichtliche Entscheidung: Ein mittlerer Schulabschluss stellt mindestens eine **gleichwertige Vorbildung zu einer abgeschlossenen Berufsausbildung** in einem anerkannten Lehrberuf im Sinne des § 2 Fahrlehrergesetzes dar.

Ohne gleichwertige Vorbildung: Anspruch auf fehlerfreie Ermessensausübung im Rahmen einer Ausnahmeerteilung

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH) in München hat schon Ende 2019 (Beschluss vom 18.12.2019 – Az.: 11 C 19.1139) einer Fahrlehreranwärterin, die nach mehrjähriger Berufstätigkeit in verschiedenen Branchen aber ohne abgeschlossene Berufsausbildung zur Fahrlehrerprüfung zugelassen werden wollte, einen möglichen Anspruch im Rahmen einer Ausnahmeerteilung darauf zugebilligt, wenn sie einen erfolgreich absolvierten Berufseignungstest für den Fahrlehrerberuf vorlegt. In eine ähnliche Richtung geht eine Entscheidung des Sächsischen Obergerichtes (OVG) in Bautzen (Sächsisches OVG, 14.12.2020 – Az.: 6 B 162/20).

Dieses ist zu dem Schluss gekommen, dass ein mittlerer Schulabschluss (Mittlere Reife, Realschulabschluss) in Verbindung mit einer mehrjährigen Berufstätigkeit (ca. 4 Jahre) und einem erfolgreich absolvierten Berufseignungstest der Behörde nicht mehr viel Ermessensspielraum lässt, eine Zulassung zur Fahrlehrerprüfung im Wege einer Ausnahmeregelung zu verweigern, auch wenn keine abgeschlossene Berufsausbildung nachgewiesen wird.

Mit gleichwertiger Vorbildung: Anspruch auf Zulassung ohne Ermessensspielraum der Behörde

Nun geht das Verwaltungsgericht (VG) Darmstadt mit einer zu begrüßenden Entscheidung (Gerichtsbescheid vom 28.05.2021 – Az.: 3 K 1871/18.DA) noch einen Schritt weiter. In dem vom VG entschiedenen Fall ging es um eine 25jährige Bewerberin, die bei der zuständigen Behörde einen Antrag auf Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis bzw. Zulassung zur Fahrlehrerprüfung stellte. Unter anderem legte sie dafür ihren Lebenslauf und ein Schulzeugnis über das Erreichen des mittleren Abschlusses (Realschulabschluss) vor. Über eine abgeschlossene Berufsausbildung verfügte die Bewerberin nicht.

Nach kurzem Schriftwechsel lehnte die Behörde den Antrag der Bewerberin ab. Zur Begründung führte die Behörde aus, dass die Bewerberin die Anforderungen des § 4 Absatz 1 Satz 2 Nr. 5 i.V.m. § 2 Absatz 1 Satz 1 Nr. 5 FahrIG (abgeschlossene Berufsausbildung in

einem anerkannten Lehrberuf oder eine gleichwertige Vorbildung) nicht erfülle. Die Behörde stellte sich auf den Standpunkt, dass als gleichwertige Vorbildung mindestens ein höherer Schulabschluss (z.B. allgemeine Hochschulreife, Fachhochschulreife) anzusehen sei. Ein Realschulabschluss genüge nicht. Dagegen erhob die Bewerberin erfolgreich Klage zum VG Darmstadt.

Die Argumentation der Behörde ließ das VG Darmstadt nicht gelten, sondern stellte fest:

„Die Klägerin erfüllt die Voraussetzung der „gleichwertigen Vorbildung“ aus § 2 Abs. 1 Nr. 5 FahrIG und kann deshalb nicht wegen deren Fehlen von der Fahrlehrerprüfung ausgeschlossen werden.“

Zur Begründung führte das VG aus, die Klägerin (Bewerberin) besitze einen Realschulabschluss und damit eine gleichwertige Vorbildung im Sinne dieser Norm. In der folgenden weiteren Begründung setzte sich das VG intensiv mit der Historie des FahrIG und der gesetzgeberischen Intention insbesondere bei der Reform des FahrIG 2017 auseinander und kam zu dem Ergebnis:

„Die Gesamtschau der Gesetzeshistorie sowie deren Begründung spricht dafür, dass ein Realschulabschluss als gleichwertig zu einer Berufsausbildung anzusehen ist.“

Dieses Ergebnis untermauerte das VG mit einer vergleichenden Be-



trachtung der Bildungswege zu einer anerkannten Berufsausbildung und einem Realschulabschluss, wobei es mit absolut überzeugenden Argumenten der ohnehin auf einer anderen Rechtslage basierenden Argumentation des OVG Münster (Urteil vom 03.06.1996 – Az.: 25 A 6898/95) mit einer bloßen Gegenüberstellung der jeweiligen in Jahren bemessenen Ausbildungsdauer ausdrücklich nicht folgte, sondern richtigerweise auf eine Gegenüberstellung der Gesamtstundenzahlen in den Kernfächern Deutsch, Mathematik und erste Fremdsprache abstellte. Zudem sei es auch nicht ersichtlich, wieso eine Berufsausbildung, abgesehen von pädagogisch geeigneten Berufsausbildungen wie z.B. zum Erzieher, die im Fahrlehrerberuf erforderliche hinreichende pädagogische Kompetenz mehr fördern solle als ein Realschulabschluss. Denn den Fahrlehreranwärtern werde im Rahmen ihrer Ausbildung ohnehin „pädagogisch-psychologisches und verkehrspädagogisches Professionswissen“ vermittelt (vgl. Anlage 1, Abschnitt 1.2 zu § 2 der Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung).

Schließlich zeige auch der Blick auf gesetzliche Wertungen in anderem Zusammenhang, dass mindestens von der Gleichwertigkeit eines Realschulabschlusses und einer abgeschlossenen Berufsausbildung auszugehen sei. Eine abweichende Wertung wäre ein Widerspruch zur Gesamtheit der Rechtsordnung. So zeige § 9 der Hessischen Verordnung über die Berufsschule eindeutig, dass ein Realschulabschluss höherwertig sei als eine Berufsausbildung.

Die Norm gehe davon aus, dass eine einfache Berufsausbildung hinsichtlich der vermittelten Kenntnisse in Wort und Sprache nicht

ohne weiteres denen einer Realschulabschlussentsprechung entsprechen, sondern geringwertiger sei (vgl. VG Darmstadt a.a.O. Seite 12). Denn ein Hauptschulabschluss mit einer Berufsausbildung allein genügt danach nicht, um gleichzeitig einen mittleren Abschluss zu erwerben. Vielmehr sieht das Gesetz vor, dass insbesondere im Hinblick auf Sprachfähigkeiten sowohl in Deutsch als auch in Fremdsprachen, eine Mindestanzahl an Stunden sowie Mindestleistungen erbracht worden sind.

Eine solche Wertung lässt sich auch für den Freistaat **Bayern** aus Art. 11 Absatz 2 Satz 2 des Bayerischen Gesetzes über das Erziehungs- und Unterrichtswesen herleiten. So wird in Bayern mit einem erfolgreichen Berufsschulabschluss (nur dann) der mittlere Schulabschluss verliehen, wenn

1. im Abschlusszeugnis ein Notendurchschnitt von mindestens 3,0,
2. ausreichende Kenntnisse in Englisch, die dem Leistungsstand eines fünfjährigen Unterrichts entsprechen, und
3. eine abgeschlossene Berufsausbildung nachgewiesen werden.

Daraus, dass die abgeschlossene Berufsausbildung nur eine von mehreren kumulativ erforderlichen Voraussetzungen für die Gleichstellung des Berufsschulabschlusses mit dem Realschulabschluss darstellt, folgt meines Erachtens zwingend, dass der Bayerische **Realschulabschluss eine höherwertige Vorbildung als die abgeschlossene Berufsausbildung** allein darstellt.

Der Unterschied der Darmstäd-

ter Entscheidung zu den oben genannten Entscheidungen des VGH München und des OVG Sachsen liegt darin, dass es keiner Ausnahme vom Erfordernis des § 2 Absatz 1 Satz 1 Nr. 4 FahrIG (abgeschlossene Berufsausbildung oder gleichwertige Vorbildung) gemäß § 54 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 c FahrIG bedarf, weil der Realschulabschluss bereits eine mindestens gleichwertige Vorbildung zur abgeschlossenen Berufsausbildung darstellt. Damit hat die Erlaubnisbehörde keinen Ermessensspielraum bei der Zulassung zur Fahrlehrerprüfung mehr, wenn die übrigen Voraussetzungen des § 2 Absatz 1 FahrIG (nachzulesen unter https://www.gesetze-im-internet.de/fahr-ig_2018/_2.html) vorliegen.

Zum Ergebnis (meines Erachtens mindestens) einer Gleichwertigkeit des mittleren Bildungsabschlusses mit einer abgeschlossenen Berufsausbildung gelangt für das Bundesgebiet auch das von Prof. Dr. Hermes (Goethe-Universität Frankfurt/Main) im Auftrag der Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrer- und Ausbildungsstätten (BAGFA) und der MOVING International Road Safety Association e.V. erstellte Gutachten mit dem Titel „Der Zugang zum Beruf des Fahrlehrers und das Vorbildungserfordernis des § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrIG“ vom 06.09.2019, auch wenn sich dieses noch auf die Rechtslage bis 31.12.2020 bezieht.

Fazit

Menschen, die sich für den Fahrlehrerberuf begeistern, haben nach der oben dargestellten Rechtsprechung unterschiedliche Wege, ohne abgeschlossene Berufsausbildung zu ihrem Wunsch- oder Traumberuf zu gelangen.

Menschen mit einem mittleren Schulabschluss (Realschulab-

schluss) oder höher erfüllen bereits das Kriterium der gleichwertigen Vorbildung, ohne dass eine Ausnahmeerteilung erforderlich ist. Wer einen geringerwertigen Bildungsabschluss erworben hat, kann ggf. nach einer Berufstätig-

keit von einer gewissen Dauer und einem erfolgreich absolvierten Berufseignungstest, wie er z.B. von dem o.g. MOVING International Road Safety Association e.V. angeboten wird, von der Möglichkeit einer Ausnahmeerteilung profitieren.

Es empfiehlt sich in jedem Fall vor Antragstellung fachkundigen Rat bei einem auf das Fahrlehrerrecht spezialisierten Rechtsanwalt einzuholen, damit der Weg zum Erfolg von Anbeginn richtig eingeschlagen wird.

VERTRÄGE ZWISCHEN EHELEUTEN

Die Finanzverwaltung misstraut häufig Verträgen zwischen nahen Angehörigen. Wird von den Bedingungen, die normalerweise mit fremden Dritten vereinbart werden, abgewichen, so kann das rasch dazu führen, dass Arbeitsverhältnisse nicht anerkannt werden, und der Arbeitgeber-Ehegatte die Lohnkosten nicht als Betriebsausgaben geltend machen kann. Der Bundesfinanzhof (BFH) hat sich mit drei dieser Fälle beschäftigt.

Im ersten Fall hat ein Obergerichtsvollzieher seine Ehefrau, die Tochter und eine Fremdkraft in seinem Büro angestellt. Die Aufwendungen dafür machte er als Werbungskosten bei den Einkünften aus nichtselbstständiger Arbeit geltend. Seine Ehefrau war geringfügig beschäftigt, sie managte Registratur, Postausgang, Telefondienst und die Abwicklung des Publikumsverkehrs. Als Arbeitszeit waren monatlich 40 Stunden vereinbart, die nach Weisung des

Arbeitgebers dokumentiert und abgeleistet werden sollten.

Aufgrund von Mängeln bei der Aufzeichnung und des Fehlens fester Arbeitszeiten versagte das Finanzamt und auch das Finanzgericht den Abzug der Werbungskosten.

Der Bundesfinanzhof (BFH) erkannte jedoch trotz der Mängel das Arbeitsverhältnis an und begründete seine Entscheidung wie folgt:

- Ehegatten-Arbeitsverhältnisse sind nach ständiger Rechtsprechung steuerlich anzuerkennen, wenn ein Angehöriger mittels eines wirksamen, inhaltlich fremdüblichen Arbeitsvertrags beschäftigt wird, wenn er seine vertraglich festgelegte Arbeitsleistung erbringt, und wenn der Arbeitgeber seinerseits seine Pflichten, insbesondere die Lohnzahlung, erfüllt. **Fremdüblichkeit** ist immer

dann gegeben, wenn die Geschäftsabwicklung (hier Vertragsgestaltung) nicht von jener abweicht, die mit fremden Personen erfolgen würde.

- Unklarheiten bei der Vereinbarung der Arbeitszeit wirken sich bei Angehörigen, die auf Teilzeitbasis beschäftigt sind, nicht auf die Anerkennung des Arbeitsverhältnisses aus. Die konkrete Arbeitszeit muss dabei von den beruflichen Erfordernissen des Arbeitgebers abhängen. Außerdem dürfen die Unklarheiten nicht auf eine unübliche Vertragsgestaltung zurückgeführt werden können.
- Aufzeichnungen der Arbeitszeiten dienen lediglich Beweis Zwecken. Sie sind für die steuerliche Anerkennung eines Arbeitsverhältnisses zwischen nahen Angehörigen nicht zwingend erforderlich. Ebenso wenig ist es

BETRIEBSWIRTSCHAFTSLEHRGANG § 18 ABS. 1 SATZ 1 NR. 5 FAHRLG

15.11. bis 24.11.2021, Kosten: 900 Euro

Anmeldung unter Tel. 08221-31905
(Montag bis Donnerstag 11-17 Uhr, Freitag 11-14 Uhr)
oder www.fahrlehrerweiterbildung.de



notwendig, dass aus Aufzeichnungen hervorgeht, wann genau welche Tätigkeit ausgeübt wurde. Eine dem Fahrtenbuch entsprechende Aufzeichnung der Arbeitszeit würde den Bogen überspannen, so der BFH.

Im zweiten Fall hatte ein Gewerbetreibender seine Ehefrau als Halbtagskraft im Büro beschäftigt und zusätzlich zum Arbeitsvertrag eine Wertguthabenvereinbarung abgeschlossen: Arbeitsentgelt des Arbeitnehmers wird dabei in einem vom Arbeitgeber geführten Wertguthaben angespart, verzinst und im Falle einer Freistellung oder bei Teilzeit durch den Arbeitgeber wieder ausbezahlt. Die Ehefrau konnte unbegrenzt Wertguthaben aufbauen und Zeitpunkt, Häufigkeit sowie Dauer der Freistellung frei wählen.

Vom Bruttoverdienst über 1.410 Euro konnten 1.000 Euro plus Arbeitgeberanteil zur Sozialversicherung als Wertguthaben eingezahlt werden.

Der Arbeitgeber richtete hierfür ein Depot und ein **Geldmarktkonto** ein. Mit einem Geldmarktkonto (Tagesgeld- Festgeldkonto...) werden Ersparnisse bei einer Bank angelegt und dafür Zinsen erwirtschaftet. Kapital und Erträge verpfändete er an seine Ehefrau. Das Treuhandkonto bei dem der Inhaber nicht der Eigentümer des Vermögens ist, wurde im Betrieb aktiviert, und die Einzahlungen wurden einer Rückstellung zugeführt.

Anderen Arbeitnehmern wurde dieses Modell nicht angeboten.

Das Finanzgericht hatte dieser Vorgehensweise zwar zugestimmt, aber der BFH hat die Vorentscheidung aufgehoben und die Sache mit folgender Begründung an das Finanzgericht zurückverwiesen:

- Sowohl der Arbeitsvertrag als auch die Wertguthabenvereinbarung sind bei einer derartigen Gestaltung der Vereinbarungen auf Fremdüblichkeit zu prüfen, auch, wenn das Arbeitsverhältnis einkommensmäßig steuerlich anzuerkennen ist. Gemäß Sozialgesetzbuch (SGB) IV gelten für Wertguthabenvereinbarungen gesonderte Regelungen.
- Gegen eine fremdübliche Vereinbarung spricht der Umstand, dass die Möglichkeit, unbegrenzt Guthaben anzusparen und frei darüber verfügen zu können, einseitig den Arbeitgeber belastet. Der Umstand, dass es für den Arbeitgeber betriebswirtschaftlich sinnvoll sein kann, genügt nicht.
- Gegen die Fremdüblichkeit spricht auch, dass das Zeitwertguthabenmodell nur der Ehegattin, nicht jedoch auch anderen Arbeitnehmern angeboten wurde, und zwar ohne ersichtlichen Grund. Diejenigen Formen der Altersvorsorge, die den übrigen Beschäftigten angeboten wurden, sind nicht vergleichbar mit einer Zeitwertguthabenvereinbarung, da das eingezahlte Kapital für die Altersvorsorge langfristig gebunden ist.

Aufgrund dieser Vorgaben des BFH ist es fraglich, ob das Finanzgericht bei seiner für den Unternehmer positiven Einschätzung bleibt.

Auch die dritte Entscheidung betrifft ein Arbeitsverhältnis zwischen einem Gewerbetreibenden und seiner Ehefrau. Diese war als Filialleiterin in einer Metzgerei beschäftigt und war nicht sozialversicherungspflichtig. Von ihrem Gehalt über 4.146 Euro wurden pro Monat

1830 Euro als Gehaltsumwandlung zum Zweck einer Altersrente und einer Hinterbliebenenversorgung in eine Unterstützungskasse eingezahlt. Das Finanzamt befand diesen Betrag als zu hoch und reduzierte den Betriebsausgabenabzug auf monatlich 110 Euro.

Auch das Finanzgericht befand die Gehaltsumwandlung von fast 50 Prozent und der Absicherung bei Totalausfall von 800.000 Euro als ungewöhnlich und unangemessen.

Diese Entscheidung wurde ebenfalls vom BFH **nicht** anerkannt, der Fall landete wieder beim Finanzgericht. Hier einige Begründungen:

- Auch bei Ehegattenverträgen ist die Gehaltsumwandlung in Beiträge an eine Unterstützungskasse mit Absicherung über eine Versicherung (rückgedeckte Unterstützungskasse) einem Fremdvergleich zu unterziehen.
- Bei diesem Fremdvergleich muss im Regelfall von einer Angemessenheit ausgegangen werden und nur im Ausnahmefall von Unangemessenheit.
- Der BFH stellte klar, dass die Beiträge an eine Unterstützungskasse bei einer echten angemessenen Gehaltsumwandlung betrieblich veranlasst sind und ohne Prüfung einer Überversorgung als Betriebsausgaben abzugsfähig sind.

Außerdem hat der BFH darauf hingewiesen, dass der Arbeitnehmerin bei einer Gehaltsumwandlung in Höhe von fast 50 Prozent noch genügend Lohn zur Deckung ihrer Lebenshaltungskosten verbleiben.

Quelle: Geißler
Steuerberatungsgesellschaft mbH
89364 Rettenbach

KURZ GEMELDET

Kosten für Paypal-Zahlungen rechtens

Die Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs klagte gegen die Erhebung von Gebühren für Sofortüberweisungen bzw. Zahlungen mittels Paypal im Internet, da sie einen Verstoß nach Paragraph 3a des Gesetzes gegen unlauteren Wettbewerb (UWB) sahen (spürbare Beeinträchtigung der Interessen von Verbrauchern, sonstigen Marktteilnehmern oder Mitbewerbern). Das Landgericht (LG) München hat dieser Auffassung entsprochen und der Klage stattgegeben, das Oberlandesgericht (OLG) München hat diese Klage jedoch abgewiesen.

Der Bundesgerichtshof (BGH) bestätigte nun die Entscheidung des OLG. Er stellte in seinem Urteil fest, dass es sich bei den erhobenen Gebühren nicht um ein Entgelt für die Nutzung des Zahlungsmittels handelt, sondern um eine Gebühr, die der jeweilige Finanzdienstleister erhebt.

Quelle: Urteil des BGH
Az. I ZR 203/19

Steuerfreier Kindergartenzuschuss

Wenn der Arbeitgeber über den Lohn hinaus noch zusätzliche Leistungen zur Unterbringung und Betreuung nicht schulpflichtiger Kinder der Arbeitnehmer in Kindergärten oder vergleichbaren Einrichtungen erbringt, so sind diese für die Beschäftigten steuerfrei.

Das Einkommensteuergesetz sieht außerdem vor, dass Eltern zwei Drittel der Kosten für Kinderbetreuung, maximal 4.000 Euro pro Jahr, als Sonderausgaben absetzen können.

Diese Doppelvergünstigung hat das Finanzgericht Köln auf den Plan gerufen. In einem Urteil (14 K 139/20 vom 14.08.2020) kommt es zur Auffassung, dass der Sonderausgabenabzug entfällt, wenn Eltern arbeitgeberfreie Zuschüsse zu Kindergartenbeiträgen erhalten, da ihnen somit keine Aufwendungen im Sinne des Einkommensteuergesetzes entstanden sind und somit auch keine wirtschaftliche Belastung damit verbunden ist. Die betroffenen Eltern haben nun Revision

beim Bundesfinanzhof (BFH) in München eingelegt.

Dort wird das Revisionsverfahren unter dem Aktenzeichen III R 54/20 geführt.

Der BFH muss sich nun mit der Frage auseinandersetzen, ob die Auffassung, dass steuerfreie Aufwendungen nicht als Werbungskosten oder Betriebsausgaben zählen, auch auf Sonderausgaben übertragbar ist. Die Überprüfung, ob Arbeitnehmer für die Kinderbetreuung in den Genuss von steuerfreien Zuschüssen von Arbeitgebern kommen, wird allerdings nicht in der Lohnsteuerbescheinigung ausgewiesen. Dies macht einen Vollzug des Urteils schwierig, da diese Zuwendungen in der Regel erst bei einer Lohnsteuerprüfung des Arbeitgebers feststellbar sind. Somit ist es fraglich, ob das Urteil des Finanzgerichts überhaupt wirksam umgesetzt werden kann. Umso spannender die noch ausstehende Einschätzung des BFH.

Quelle: Geißler Steuerberatungsgesellschaft mbH
89364 Rettenbach

ANZEIGE

DOMUS JURIS

RECHTSANWÄLTE JASER UND KOLL.



Rechtsanwalt Dietrich Jaser

Bahnhofstraße 8
89312 Günzburg
Tel. 08221-24680
www.domusjuris.de

Wir helfen! Professionell und Schnell.

Fahrlehrerrecht – Arbeitsrecht – Strafrecht
Verkehrsrecht – Vertragsrecht

Seminare!

Direkt buchen auf
fahrlehrerweiterbildung.de
oder telefonisch unter
08221-31905

SRK Fahrlehrer-Fortbildung Seminarangebot

| Seminarart | Dauer | Ort | Seminartermin | Kosten in € |
|--|--------|---------------------|-------------------|-------------|
| Fahrlehrerfortbildung § 53 Abs. 1 FahrIG | 3 Tage | Günzburg | 30.09. – 02.10.21 | 220 |
| | | * Buchen (Odenwald) | 14.10. – 16.10.21 | 230 |
| | | * Cham | 21.10. – 23.10.21 | 230 |
| | | * Darmstadt | 21.10. – 23.10.21 | 230 |
| | | Günzburg | 28.10. – 30.10.21 | 220 |
| | | Günzburg | 11.11. – 13.11.21 | 220 |
| | | * Cham | 18.11. – 20.11.21 | 230 |
| | | * Ludwigsburg | in Planung | |
| | | * Regensburg | In Planung | |

Buchung von Einzeltagen ist möglich. 1 Tag 150 Euro, 2 Tage Günzburg 220 Euro, * 230 Euro

| | | | | |
|---|-------|----------|----------|-----|
| Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 1 FahrIG ASF | 1 Tag | Günzburg | 23.10.21 | 110 |
| | | | 25.10.21 | 110 |
| | | | 06.11.21 | 110 |

| | | | | |
|---|-------|----------|----------|-----|
| Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 2 FahrIG FeS | 1 Tag | Günzburg | 22.10.21 | 110 |
| | | | 05.11.21 | 110 |

| | | | | |
|--|---------|----------|-------------------|-----|
| BWL-Lehrgang § 18 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrIG | 70 Std. | Günzburg | 15.11. – 24.11.21 | 900 |
|--|---------|----------|-------------------|-----|

| | | | | |
|--|--------|----------|------------|--|
| Ausbildungsfahrlehrer § 16 und § 35 FahrIG | 5 Tage | Günzburg | in Planung | |
|--|--------|----------|------------|--|

| | | | | |
|---|-------|----------|------------|-----|
| Ausbildungsfahrlehrer-Fortbildung § 53 Abs. 3 | 1 Tag | Günzburg | 26.10.2021 | 120 |
|---|-------|----------|------------|-----|

| | | | | |
|---|--------|----------|------------|--|
| Grundkurs zur Seminarleiterausbildung gem. §§ 45 u. 46 FahrIG | 4 Tage | Günzburg | in Planung | |
| Seminarerlaubnis zur Durchführung von Aufbau-seminaren gem. § 45 Abs. 2 Nr. 4b FahrIG | 4 Tage | Günzburg | in Planung | |
| Seminarerlaubnis Verkehrspädagogik gem. § 46 Abs. 2 Nr. 4b FahrIG | 4 Tage | Günzburg | In Planung | |

Die Seminarkosten sind mehrwertsteuerfrei lt. Umsatzsteuergesetz § 4 Nr. 21

unsere Seminare gelten in allen Bundesländern

weitere Termine auf Anfrage

laufende Aktualisierung unter www.fahrlehrerweiterbildung.de

SRK Seminare Robert Klein - Stadtberg 32 - 89312 Günzburg

Telefon: 08221-31905

E- MOBILITÄT UNSICHER

Der Rechnungshof der Europäischen Union moniert in seinem Sonderbericht 5/21 den schlep-penden Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Bis 2025 soll es in Europa eine Million Ladesäulen für Elektroautos geben. Doch wie es im Moment aussieht, liegt ein europaweites flächendeckendes Netz von Ladestationen noch in weiter Ferne, wodurch ein EU-weiter Elektrofahrzeugverkehr auf absehbare Zeit verhindert wird. So werden zum Beispiel pro Monat 60.000 E-Fahrzeuge zugelassen, aber nur 1.000 neue Ladestationen gebaut.

Der Rechnungshof kommt mit seiner Recherche zum Ergebnis, dass trotz Erfolgen wie der Förderung eines gemeinsamen EU-Standards für Ladestecker und der Verbesserung des Zugangs zu verschiedenen Ladenetzen weiterhin Hindernisse für das Fahren mit Elektrofahrzeugen innerhalb der EU bestehen. Die Verfügbarkeit von Ladestationen ist von Land zu Land unterschiedlich, die Zahlungssysteme sind nicht harmonisiert und müssen keinen Mindestanforderungen entsprechen, und die Informationen für die Nutzer sind unzulänglich. So stehen etwa sieben von 10 Ladesäulen in drei Staaten der insgesamt 27 Mitglieder umfassenden EU, in Deutschland, Frankreich und in den Niederlanden.

Die Länder in Mittel- und Osteuropa verfügen über die geringste Zahl. Nachdem es keine umfassende Analyse der Infrastrukturlücken gibt, konnte die Kommission nicht sicherstellen, dass EU-Mittel genau dorthin fließen, wo sie am dringendsten benötigt werden. Die EU ist von dem Ziel, das sie sich im sogenannten „Grünen Deal“

gesetzt hat, nämlich eine Million Ladepunkte bis 2025 zu schaffen, noch weit entfernt, und es fehlt an einem strategischen Gesamtfahrplan für Elektromobilität. Der Europäischen Kommission wurden daher eine Reihe von Empfehlungen unterbreitet, die dazu beitragen sollen, den Aufbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in der gesamten EU zu verbessern.

Experten sind zunehmend skeptisch, ob Elektroantriebe tatsächlich zukunftsweisend sein können. Denn ein einziges Fahrzeug benötigt so viel Strom wie etwa 12 Personen in Haushalten. Dies erfordert eine gigantische Anstrengung des Netzausbaus, der ohnehin schon seit Jahren dem zukünftigen Bedarf hinterherhinkt. Und die Ökobilanz geht nur dann auf, wenn grüner Strom getankt wird, was den rasanten Ausbau von Anlagen für erneuerbare Energieproduktion erforderlich macht, zumal sich bis 2030 der Strombedarf um 20 Prozent erhöhen wird. In einem Interview der dpa mit Professor Thomas Koch vom Karlsruher Institut für Technologie (KIT) weist dieser darauf hin, dass 170 Wissenschaftler aus aller Welt darauf hinweisen, dass sich die Politik bei der Berücksichtigung des Beitrags von Elektrofahrzeugen für den Klimaschutz grundlegend verrechnet hat, und sie rufen die Verantwortlichen dringend zum Überdenken ihrer Haltung auf. Die Wissenschaftler sind überzeugt, dass die Stromwirtschaft durch die Umstellung auf Elektroantriebe auch zukünftig zur Stromerzeugung auf fossile Brennstoffe wie Gas oder Kohle zurückgreifen muss. Denn laut Bundesregierungen sollen auch Heizungen und Industrie umgestellt werden. Letztlich könnte dadurch der CO₂

Ausstoß doppelt so hoch ausfallen wie veranschlagt. Hoffentlich finden bei aller Elektro-Euphorie auch wissenschaftlich belegte kritische Stimmen Eingang in zukunftsweisende Entscheidungen.

Quelle: www.eca.europa.eu: Sonderbericht 5/21; KIT, https://www.sek.kit.edu/kit-experten_koch.php

GEURTEILT

Wertminderung für Youngtimer

Bei einem unverschuldeten Verkehrsunfall wurde ein 19 Jahre alter BMW 750i mit bisher 63.000 km Fahrleistung beschädigt. Der Gutachter stellte einen Reparaturschaden von knapp 6.000 Euro fest und attestierte eine Wertminderung von 1.000 Euro. Die gegnerische Versicherung übernahm zwar die Kosten für die Reparatur, hat aber die Wertminderung nicht anerkannt. Daher klagte der Geschädigte vor dem Amtsgericht (AG) Schwäbisch Gmünd. Das Gericht stellte fest, dass es sich bei dem beschädigten Unfallfahrzeug um einen Youngtimer handelt, der sich vor dem Unfall ohne Vorschäden in einwandfreiem Zustand befand. Es berücksichtigte insbesondere auch den Hinweis des Sachverständigen, dass der Wagen durch die Reparatur seine Originalität verloren und somit an Wert eingebüßt hat. Der Klage des Geschädigten wurde daher durch das Amtsgericht stattgegeben, die Wertminderung musste von der gegnerischen Versicherung akzeptiert werden.

Quelle: AG Schwäbisch Gmünd, Az. 5C 626/20



UNFALL DURCH NOTFALLBREMSASSISTENT

Bei einer Pkw-Fahrerin löste auf der Autobahn plötzlich unverschuldet der Notfallsbremsassistent aus.

Der hinter ihr fahrende Lkw konnte nicht mehr rechtzeitig bremsen, sodass es zum Auffahrunfall kam. Den entstandenen Schaden wollte die Verursacherin jedoch nicht übernehmen, da das Bremsmanöver schließlich auf technisches Versagen zurückzuführen war. Das Gericht schloss höhere Gewalt aus, befand aber dennoch, dass die Klägerin zumindest einen Verursachungsbeitrag geleistet habe, da das Fahrzeug ohne ersichtlichen Grund auf freier Strecke abrupt

abgebremst habe. Außerdem hätte ein versierter Autofahrer die Warnblinkanlage betätigt und versucht, das Fahrzeug ganz nach rechts an den Fahrbahnrand zu steuern.

Nachdem der Lkw jedoch einen zu geringen Sicherheitsabstand eingehalten hatte, wurde dem Auffahrenden eine Mitschuld angelastet. Er musste ein Drittel des Haftungsanspruchs übernehmen. Dagegen ging die Klägerin beim Oberlandesgericht (OLG) Frankfurt am Main erfolgreich in Berufung. Die Richter änderten das Urteil mit der Begründung, dass der zu geringe Sicherheitsabstand schwerer wiege

als das abrupte Abbremsmanöver und verurteilte den Beklagten zur Übernahme von zwei Dritteln des Haftungsanspruchs. Eine Revision gegen diese Entscheidung wurde nicht zugelassen.

Fahrerassistenzsysteme unterstützen den Fahrer also nicht nur, sondern erfordern eben vielmehr eine erhöhte Aufmerksamkeit, und sie bergen bei Unfällen auch die gerichtlich dokumentierte Gefahr einer Schadensübernahme.

Quelle:
OLG Frankfurt am Main,
Az. 23U 120/20

KNÖPFE STATT TOUCHSCREENS

In modernen Fahrzeugen fühlen sich Fahrer zunehmend wie in einer Medienzentrale. Stehen ihnen doch immer mehr Funktionen und Einstellmöglichkeiten zur Verfügung.

Ein gravierendes Problem dabei ist, dass die Flut an Knöpfen immer häufiger durch Touchpads ersetzt werden. Deutsche Autofahrer sehen diese Entwicklung eher kritisch und bevorzugen Knöpfe.

Infolge des Vormarschs der Touchscreens ergeben sich zudem verkehrsrechtliche Probleme, wie das Urteil gegen einen Tesla-Fahrer bestätigt.

Auch renommierte Wissenschaftler wie etwa Prof. Dr. Grunwald von der Universität Leipzig sehen die-

se Entwicklung sehr kritisch und verweisen darauf, dass Touchpads permanenten Augenkontakt benötigen und so ein Sicherheitsrisiko durch mangelnde Aufmerksamkeit dem Verkehrsgeschehen gegenüber darstellen.

Bei den Herstellern sieht man das anders. "Wir sind davon überzeugt, dass die Touchpads eine gefahrlose und schnelle Bedienung ermöglichen", erklärt Daimler-Pressesprecher Steffen Schierholz und betont die neuen Möglichkeiten.

Aus Sicht des Interessenverbands Deutscher Fahrlehrer (IDF) könnte diesem bedenklichen Gefahrenpotenzial eine gut funktionierende und über einen Knopf zu bedienende Sprachsteuerung zumindest teilweise entgegenwirken.

ANZEIGE

Fahrlehrer m/w/d

gerne auch Aushilfe
nach Günzburg gesucht.

Tel. 08221 - 31915

Szigetcsep, Heiker Michael

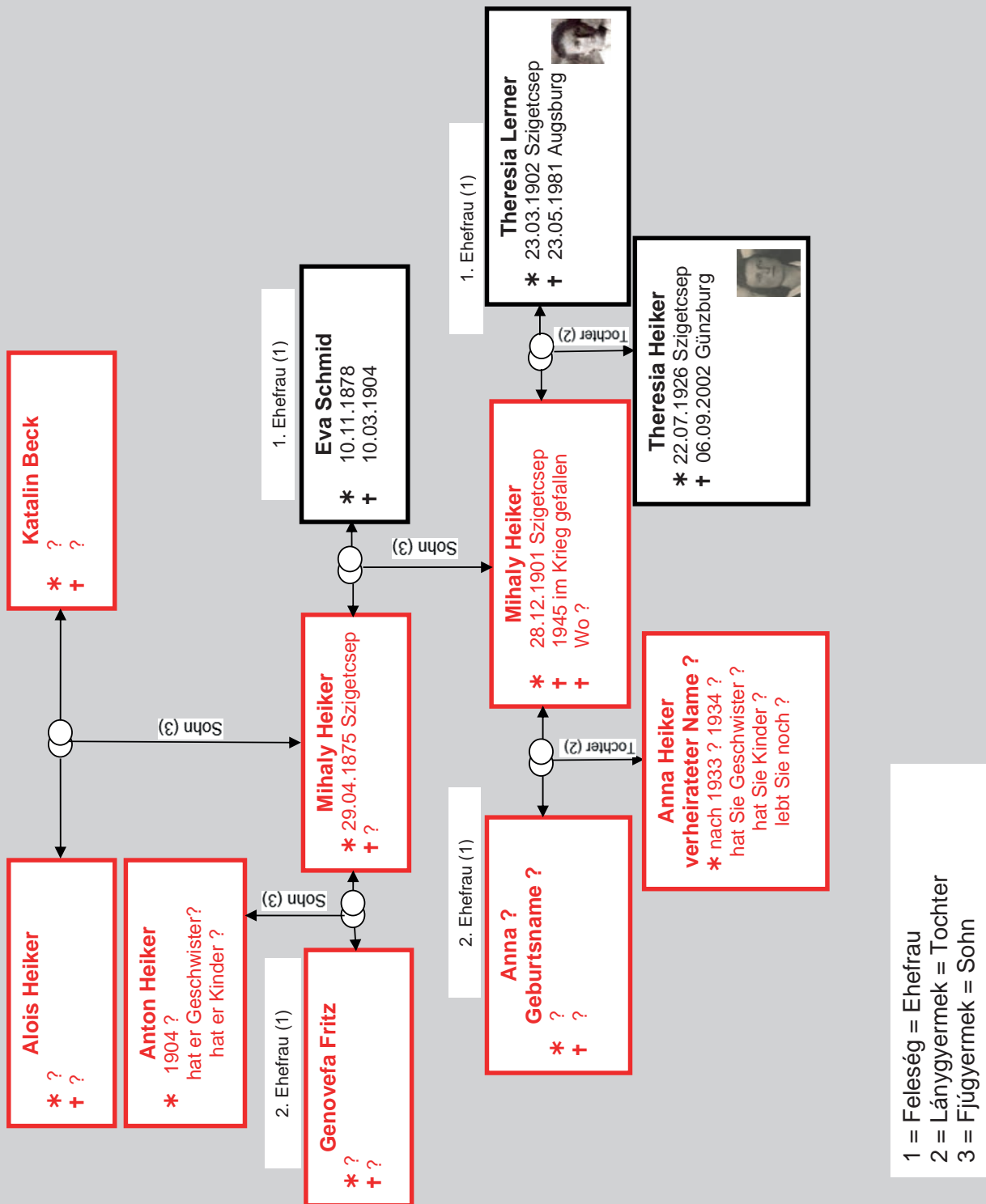
Liebe Leserin, liebe Leser,

nachfolgend finden Sie eine Stammbaumrecherche abgedruckt. Leider ist diese noch lückenhaft, weshalb wir um Ihre Mithilfe bitten.

Es geht uns dabei vor allem um Mitglieder der **Familie Heiker**, die nach dem 2. Weltkrieg aus dem Raum **Budapest/Szigetcsep aus Ungarn** nach Deutschland umgesiedelt wurden.

Sollten Sie zu den im Schaubild genannten Personen über irgendwelche Informationen verfügen oder Personen kennen, die den Familiennamen Heiker führen und aus Ungarn ausgesiedelt wurden, würden wir uns sehr über eine telefonische Kontaktaufnahme freuen.

Telefonkontakt: 08221/ 31905



1 = Feleség = Ehefrau
2 = Lánygyermek = Tochter
3 = Fjűgyermek = Sohn

Jetzt Mitglied werden! Es lohnt sich!



- günstiger Monatsbeitrag
- aktuelle Infos
- fachliche Beratung

Nur als Team sind wir stark!

Anmeldung unter 08221/250773

Interessenverband Deutscher Fahrlehrer e.V. - IDF