



# FAHRLEHRERPOST

Fahrschulpost: Ihre Fortbildung 02/2023

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.



## DAS DILEMMA MIT DER NICHTBESTEHENSQUOTE

Seite 3

### LESEN SIE AUCH IN DIESER AUSGABE

Zugang zum Fahrlehrerberuf  
ohne abgeschlossene  
Berufsausbildung?

ab Seite 6

Wissing rettet  
Verbrenner

Seite 16

## INHALTSVERZEICHNIS - IN DIESER AUSGABE LESEN SIE

### Seite 3

Das Dilemma mit der Nichtbestehensquote

### Seite 6

Zugang zum Fahrlehrerberuf ohne abgeschlossene Berufsausbildung – genügt ein mittlerer Bildungsabschluss? Sind Ausnahmen möglich?

### Seite 9

SRK-Seminarangebot

### Seite 10

Der Handy-Blitzer als "Spürhund" ist rechtens  
Was zählt als Unterschrift?

### Seite 11

Motorrad sichergestellt  
Google in der Pflicht

### Seite 12

Stolperfalle E-Scooter  
Zulassung bald digital

### Seite 14

Kompetenzerhalt durch Rückmeldefahrten  
Was tun gegen mangelnde Fahrtauglichkeit?

### Seite 15

Empfehlungen des 61. Verkehrsgerichtstags in Goslar  
Für Senioren: EU plant Fahrtauglichkeitstests

### Seite 16

Fahrzeugkolonne darf überholt werden  
Wissing rettet Verbrenner

### Seite 17

Blitzer-App im Auto genutzt  
Risiko Pedelec  
Korrektes Kennzeichen auch für Anhänger

### Seite 18

Änderungen im Einkommenssteuerrecht

### Seite 19

Falsche Brille führt zu Unfall  
Hupen reicht nicht  
Unfall zwischen Fußgänger und Autofahrer  
Kürzere Speicherdauer bei Privatinsolvenz

## SPRUCH DES MONATS

*" Ich unglücklich?: Ich?!:  
Ich kann doch denken, was ich will!!!"*

Arno Schmidt, Schriftsteller (1914 – 1979)

## IMPRESSUM

Die "Fahrlehrerpost" wird von Seminare Robert Klein digital erstellt und digital über die Internetseite [fahrlehrerweiterbildung.de](http://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](mailto:info@fahrlehrerweiterbildung.de)  
Internet: [www.fahrlehrerweiterbildung.de](http://www.fahrlehrerweiterbildung.de)  
Inhaltlich Verantwortlicher gemäß § 18 Abs. 2  
MStV: 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: Oktober 2022



# DAS DILEMMA MIT DER NICHTBESTEHENSQUOTE

Der Umstand, dass prozentual immer weniger Fahrerlaubnisbewerber die Fahrerlaubnisprüfung bestehen, hat uns als *Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)* bereits seit längerer Zeit alarmiert. Seither betreiben wir kontinuierliche Ursachenforschung zu diesem mehr als bedauerlichen Phänomen.

Was die praktische Fahrprüfung anbelangt, so halten wir die im Januar 2021 erfolgte Prüfzeitverlängerung für absolut unnötig. Die Rücknahme dieser Maßnahme wäre der Verkehrssicherheit in keiner Weise abträglich, denn unserer Meinung nach sind Fahrerlaubnisprüfer aufgrund ihrer hohen Fachkompetenz sehr wohl in der Lage, auch ohne eine zwingende zeitliche Ausdehnung der Prüfung zu entscheiden, inwieweit der Fahrerlaubnisbewerber imstande ist, verantwortungsbewusst am Straßenverkehr teilzunehmen.

Und dass eine längere Prüfzeit das Risiko erhöht, mehr Fahrfehler zu begehen und damit die Anzahl der nichtbestandenen praktischen Fahrerlaubnisprüfungen steigt, dürfte jedem Leser ohne nähere Erklärung einsichtig sein.

Die Nichtbestehensquote bei der theoretischen Prüfung wies über mehrere Jahrzehnte lediglich eine sehr geringe Schwankungsbreite auf. Auffällig ist, dass deren kontinuierlicher Anstieg exakt mit der Aufnahme von Videosequenzen in die theoretische Prüfung zum 1.4.2014 beginnt und weiter anhält. Dieser Zusammenhang ist in allen 16 Bundesländern deutlich erkennbar. Bei näherer Betrachtung erscheint uns die Abbildung des realen Verkehrsgeschehens durch Videoclips in mehrfacher Hinsicht ausgesprochen problematisch:

## 1. Hardware

Diese kurzen Filmausschnitte werden dem Fahrerlaubnisbewerber in der Prüfung auf einem elektronischen Gerät präsentiert, dessen Display gerade einmal 22x13,5 Zentimeter misst. Dieser Bildausschnitt ist wesentlich eingeschränkter als in der Realität und ist somit in keiner Weise mit dem realen Sichtfeld des Fahrzeuglenkers vergleichbar

## 2. Kontextinformationen

Die Videosequenzen bilden zwar Alltagssituationen des Verkehrsgeschehens ab, aber die daraus abgeleiteten Fragestellungen sind unseres Erachtens häufig mehr als irreführend. Dies trifft auch für Fragen anderer Darbietungsformen zu.

Der *Interessenverband Deutscher Fahrlehrer* legte zum Beispiel Entwicklern von Videosequenzen, einer Vertreterin des Bundesverkehrsministeriums und auch anderen damit einschlägig befassten Experten einige videobasierte Theorieaufgaben mit der Bitte um Bearbeitung vor.

Interessanter Weise war keiner in der Lage, die dargebotenen Situationen identisch zu beurteilen, um die zugehörigen Fragen richtig zu beantworten. Dennoch sind diese „Experten“ alle im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis und nehmen seit Jahren am Straßenverkehr teil. Damit waren zumindest zu diesem Zeitpunkt unserer Meinung nach diese Aufgaben schlicht unrechtmäßig im Fragenpool der Theorieprüfung enthalten. Weitere Beispiele könnten wir jederzeit liefern. Wie soll denn ein Fahranfänger damit zurechtkommen, wenn Urheber und auch andere Experten mit ihren Antworten scheitern? Zudem präsentieren Videoclips viele Verkehrssituationen

wie sie in der Realität stattfinden, nur sehr unzureichend, da sich diese Schritt für Schritt entwickeln. Der Fahrer nimmt kontinuierlich relevante Kontextinformationen wahr, die ihm eine umfassende Einschätzung des sich entwickelnden Verkehrsgeschehens ermöglichen und sein Wahrnehmungsfeld so entsprechend fokussieren. Diese Fokussierung entfällt bei den Videoclips komplett. Die aufgezeigte Diskrepanz zwischen computeranimierten Szenen und aktuell stattfindenden Verkehrssituationen dürfte mit Sicherheit auch den Entwicklern des Theoriefragenpools bewusst sein. Aus welchem Grund hätten sie ansonsten dem Fahrerlaubnisbewerber die Möglichkeit eingeräumt, in der Prüfungssituation jede Sequenz bis zu fünf Mal anzuschauen, um dann die Fragestellung zu bearbeiten? In der Realität bietet sich dem Verkehrsteilnehmer jede Situation lediglich ein einziges Mal! Und gerade diese Kluft zwischen Realität und medialer Präsentation kann unseres Erachtens auch nicht durch wiederholte Betrachtungen einer Videosequenz aufgewogen werden.

## 3. Übersteigerte Fähigkeitserwartung

Infolge fehlender Kontextinformationen (Informationen des Umfeldes) und der flash-artigen Präsentation von kurzen Filmausschnitten wird der Fahrerlaubnisbewerber häufig mit der Interpretation der dargebotenen Verkehrssituation überfordert und muss zur Entscheidungsfindung aus einem breiten Spektrum von Informationen genau diejenigen herausfiltern, die ihn zur „erwarteten“ Antwort befähigen sollen. Für den *Interessenverband Deutscher Fahrlehrer* resultiert daraus die Frage, ob es überhaupt legitim ist, dem Fahrerlaubnisbewerber im Rahmen seiner

Theorieprüfung eine überdimensional ausgeprägte Informationsverarbeitungsgeschwindigkeit und eine über das durchschnittliche Maß hinausreichende Wahrnehmungs- und Kombinationsfähigkeit abzuverlangen. Das Prüfungsergebnis wird dadurch besonders durch die bei jedem Menschen unterschiedlich ausgeprägte Fähigkeit des Kurzzeitgedächtnisses beeinflusst, und zwar in einem aus unserer Sicht unvertretbar hohen Maß. Fähigkeiten dieser Art, die entscheidend für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr sind, werden zwangsläufig in der praktischen Prüfung unter realen Bedingungen und zwar in einem vertretbaren Maß nachgewiesen. Zudem muss darauf hingewiesen werden, dass die Bestehensquote auch vom Bildungsstand der Bewerber beeinflusst wird. Das Lern- und Leistungsvermögen von Fahrerlaubnisbewerbern hat infolge von unterschiedlichen Ursachen häufiger abgenommen. Auch der Umgang mit Leistungsanforderungen und die damit zum Teil verbundene Entwicklung von Prüfungsangst spielen eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Im Gegenzug dazu wurde jedoch das Anspruchsniveau an diese Gruppe kontinuierlich gesteigert. Außerdem sehen sich die Lernenden mit einem wesentlich höheren Verkehrsaufkommen als vor Jahren konfrontiert, besonders in größeren Städten. Dass dennoch viele Fahrerlaubnisbewerber diese gestiegenen Anforderungen meistern, darf mit Recht der hohen Ausbildungsqualität der Fahrschulen zugerechnet werden.

#### 4. Unlogische Antworten

Bei genauer Analyse von Theoriefragen müssen wir feststellen, dass etliche davon irreführend sind, und dass darüber hinaus auch nicht nachvollziehbare Antworten als richtige Lösungen angegeben sind. Beste Beispiele dafür lieferten die im Punkt 2 mit Verantwortlichen durchgeführten Versuche, die allesamt zu falschen Antworten führten. Statistikfans wissen, dass eine prüfungsrelevante

Festlegung von Beurteilungen einzelner Verkehrssituationen nicht nur dem Testkriterium der Objektivität genügen muss, sondern in jedem Fall auch reliabel und valide zu sein hat, das bedeutet: Die Beurteilung einer dargebotenen Situation durch Personen mit vergleichbaren Fähigkeiten muss in der Regel zu einer gleichen Bewertung führen und somit auch eine gleichlautende Antwort als „zutreffend“ nach sich ziehen. Dass dies nicht der Fall ist, bewies der *Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)* unter anderem durch den bereits erwähnten Test mit ausgewiesenen Experten. Wie soll denn ein Fahranfänger mit derartigen Fragestellungen zurechtkommen, wenn Urheber und auch andere Experten mit ihren Antworten scheitern? Gestützt sehen wir unsere harsche Kritik an der Aufnahme von Videosequenzen in die theoretische Prüfung auch dadurch, dass über 35 spontan befragte Fahrerlaubnisinhaber, allesamt versierte Verkehrsteilnehmer, diese und andere ausgewählte Theoriefragen alle falsch interpretiert haben. Folglich sind Fahrerlaubnisbewerber geradezu gezwungen, die Bewertung all dieser mehrdeutig dargestellten Verkehrssituationen auswendig zu lernen, um unbeschadet durch die Prüfung zu kommen. Hier entscheidet eindeutig die Merkfähigkeit von an sich unlogischen Inhalten. Dieser Umstand konterkariert geradezu die ursprüngliche Absicht der Einführung von computeranimierten Sequenzen: Es wurde argumentiert, dass so das reine Auswendiglernen unterbunden werden sollte.

Außerdem ist der Umfang des aktuellen Fragenpools deutlich überdimensioniert. Letztendlich ergibt sich schon allein daraus für den *Interessenverband Deutscher Fahrlehrer* die Forderung, sämtliche Videosequenzen und nicht eindeutig zu beantwortende Aufgaben aus dem Pool der Theoriefragen zu entfernen, gerne zunächst einmal testweise für den Zeitraum von einem Jahr. Der zumindest zeitlich begrenzte Verzicht von Videoclips wäre eine kostenneutrale,

ja sogar kostensparende Möglichkeit, zu prüfen, inwieweit sich diese computeranimierten Szenen auf die Nichtbestehensquote auswirken. Er könnte auch ein Beleg dafür sein, inwieweit die Ausbildungsqualität dafür verantwortlich zeichnet. Bisherige Behauptungen, man müsse zur Steigerung der Bestehensquote dringend die Fahrschülerausbildungsordnung (FahrschAusbO) und die Prüfungsmodalitäten ändern, könnten so überprüft werden. Andere Staaten, wie zum Beispiel Österreich, verzichten nach unseren Informationen bereits heute bewusst auf den Einsatz von Videoclips.

#### 5. Qualität von Prüfungsfragen

Die steigende Nichtbestehensquote ist unseres Erachtens zu einem erheblichen Teil der oben näher beschriebenen unzureichenden Qualität von Theoriefragen zuzuschreiben. Dabei stellt sich unweigerlich die Frage, inwiefern die jährlich zur Entwicklung und Qualitätsüberprüfung von Theoriefragen zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel in Höhe von etwa 1,7 Millionen Euro (ein Euro pro Theorieprüfung) bzw. die stattliche Summe von etwa 17 Millionen Euro in den letzten zehn Jahren auch sach- und fachgerecht eingesetzt wurden bzw. werden. Und dies vor allem vor dem Hintergrund der Aussage von Professor Doktor Ing. Jürgen Brauckmann vom TÜV Rheinland. Er konstatierte 2011 im Rahmen des Testlaufs von Videosequenzen: „Die computeranimierten Szenen haben den Vorteil, dass die Filme kostengünstig produziert werden können.“

Im Interesse aller Beteiligten scheint es mehr als sinnvoll, sowohl die rechtmäßige Verwendung der Mittel als auch den tatsächlichen Qualitätsstandard der Theoriefragen durch unabhängige Gutachter prüfen zu lassen, nicht zuletzt deshalb, um eventuell drohenden Rechtsstreitigkeiten zuvor zu kommen, und um zu vermeiden, dass dieser Sachverhalt medienwirksam publiziert, bzw. die Angelegenheit umfassend von neutralen Wissenschaftlern analysiert



wird. Unerklärlich ist, dass die Evaluation bestehender Fragen und die anlassbezogene Neuentwicklung nicht im Turnus von zwei Jahren durch eine europaweite Ausschreibung vergeben wird. Unsere Auseinandersetzung mit der Thematik zeigte uns, dass der Fragenpool der Theorieprüfung Jahr für Jahr von denselben Organisationen evaluiert und für uns aus unerklärlichen Gründen zweimal jährlich modifiziert wird, obwohl sich das Straßenverkehrsrecht in den letzten Jahren insgesamt doch eher sehr moderat geändert hat.

Dieser Umstand veranlasst den *Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)* zur begründeten Annahme, dass durch die kontinuierlichen Änderungen der Fortbestand diverser Funktionsstellen in den damit betrauten Organisationen bis in ferne Zukunft garantiert ist. Denn bisher liegen diese sehr lukrativen Aufgaben immer in den Händen der gleichen Institutionen. Infolge des zur Verfügung stehenden Budgets von etwa 1,7 Millionen Euro dürften diese Tätigkeiten sicher auch hoch dotiert sein. Zudem ist dadurch auch für einige wenige Verkehrsverlage eine kontinuierliche lukrative Einnahmequelle gesichert.

Nachdem sich die arge tp 21 laut eigenen Aussagen nicht über den Verkauf des Fragenkatalogs an kommerzielle Verkehrsverlage finanziert, sollte außerdem der freie Zugang im Internet zu einer jeweils aktuellen Sammlung der Theoriefragen eingerichtet werden. So wäre auch gewährleistet, dass alle Fahrerlaubnisbewerber denselben Qualitätsstandard nutzen können und nicht auf diejenigen einzelner Verkehrsverlage angewiesen sind. Außerdem könnten dadurch alle Bürger fortlaufend ihren aktuellen Kenntnisstand bezüglich der Straßenverkehrsregeln überprüfen bzw. auffrischen. Dies scheint dem *Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)* auch vor dem Hintergrund künftiger Änderungen im Verkehrsrecht für die Förderung der Verkehrssicherheit dringend geboten und angebracht, zumal die Entwicklung der Fragen

nicht mit staatlichen Mitteln, sondern von den Fahrerlaubnisbewerbern finanziert wird.

### 6. Platzierung der Fragestellung

Schließlich sehen wir die Prüfungsergebnisse auch dadurch verfälscht, dass bei Videosequenzen die Fragestellung zusammen mit den vorgegebenen Antwortmöglichkeiten erst im Anschluss an die gezeigten Szenen erfolgt. Sobald ein Kandidat die Frage(n) abrufen, hat er keinen Zugriff mehr auf die computeranimierte Sequenz. Dazu ein Hinweis aus der Wissenschaft: Die wahrnehmungspsychologische Theorie der „Change Blindness“ geht jedoch davon aus, dass jemand, der zunächst einmal nicht weiß wonach er suchen soll, kaum Chancen hat, das „Gewünschte“ zu entdecken. Und seine Erinnerung liefert ihm nur ein sehr persönlich gefärbtes Abbild der gezeigten Szene.

Wegen der in den sechs Punkten näher erläuterten „Mängel“ fordert der *Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)* mit Nachdruck, unpräzise Aufgaben sowie Videosequenzen und die dazu formulierten Fragen bzw. Antwortmöglichkeiten wissenschaftlich prüfen zu lassen, und zwar weder von den Entwicklern selbst, noch von den bis dato mit der Evaluation befassten Personen/Organisationen und auch nicht von Personen/Organisationen, die mit den zuvor Genannten in irgendeiner Weise in Verbindung stehen. Was dringend ansteht, ist eine wechselnde Begutachtung durch neutrale fachkompetente Experten.

Der *Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF)* fordert auch seit einigen Jahren vergeblich, dass die arge tp 21 die existierenden statistischen Erhebungen zur Fehlerhäufigkeit der einzelnen Theoriefragen und damit auch der videobasierten Fragen für den Zeitraum von 2014 (Einführung der Clips) bis dato Interessierten zugänglich macht. Dies gäbe den Fahrschulen die Möglichkeit, Ihren Unterricht auf genau diese Bereiche intensiver auszurichten, um so auch unter

anderem die Bestehenschance der Wiederholungsprüfung zu erhöhen. Außer leeren Versprechungen und Verweisen auf die vermeintliche (!) fehlende Kompetenz der arge tp 21, die Daten freizugeben, konnten wir bisher noch keinen Erfolg verbuchen, wir bleiben am Ball.

Die Geheimniskrämerei gipfelt schließlich in der Tatsache, dass nicht einmal denjenigen Fahrerlaubnisbewerbern, die bestimmte Theoriefragen falsch beantwortet haben, die amtliche Prüfnummer dieser Fragen mitgeteilt wird. Damit fehlt ihnen die Möglichkeit, ihre persönlichen Defizite bis zur Wiederholungsprüfung gezielt zu beseitigen.

Der Hype um die zunehmende Nichtbestehensquote wird von einigen Organisationen offensichtlich gezielt befeuert. Wir vermuten dahinter die Absicht, dass Fahrschulen noch weitergehend reglementiert werden und ihre pädagogische Ausbildungsfreiheit noch stärker eingeschränkt werden soll. Ein gefährliches Spiel mit dem Feuer! Denn Fahrschulen liefern bislang eine ausgezeichnete Ausbildungsqualität. Dies belegt nicht zuletzt der Vergleich der Unfallstatistik der letzten 20 Jahre: Die Zahl der getöteten Fahranfänger im Alter von 18 bis 25 Jahren hat sich seit dem Jahr 2000 von ca. 1900 auf nun 287 im Jahr 2021 verringert.

„Null“ Verkehrstote sind schlicht utopisch.

## Seminar-Termine

finden Sie unter  
[fahrlehrerweiterbildung.de](http://fahrlehrerweiterbildung.de)  
 oder auf Seite 9

# FAHRLEHRERBERUF OHNE BERUFSAUSBILDUNG?

## Zugang zum Fahrlehrerberuf ohne abgeschlossene Berufsausbildung – genügt ein mittlerer Bildungsabschluss? Sind Ausnahmen möglich?

Die Verwaltungsgerichte vertreten verschiedene Auffassungen zu diesen Fragen. Dagegen entschieden das Obergerverwaltungsgericht (OVG) Sachsen und das Verwaltungsgericht (VG) Wiesbaden, dafür entschied das VG Darmstadt. Der Autor schließt sich der zustimmenden Auffassung des VG Darmstadt an.

### Ablehnende Entscheidung des VG Wiesbaden

In seiner vor kurzem veröffentlichten Entscheidung (Beschluss vom 27. September 2022, Aktenzeichen: 5 L 1579/21.Wi) vertritt das VG Wiesbaden die Auffassung, dass ein mittlerer Schulabschluss nicht dem Erfordernis der gleichwertigen Vorbildung im Sinne des § 2 Absatz 1 Satz 1 Nummer 5 des Fahrlehrergesetzes (FahrlG) genügt. Es führte hierzu im Wesentlichen aus:

*Mit der Gesetzesnovelle 2017 entfiel zwar das Erfordernis, dass vor einer abgeschlossenen Berufsausbildung (zwingend) ein Hauptschulabschluss (oder eine gleichwertige Vorbildung) erlangt sein musste. Daraus lässt sich aber nicht der Schluss ziehen, dass der Gesetzgeber nunmehr in Abkehr von der bisherigen Rechtsprechung und der ihr folgenden Verwaltungspraxis einen bloßen Realschulabschluss als gleichwertig anerkennen wollte. Zwar hat die Bundesregierung im Gesetzgebungsverfahren der vom Bundesrat befürworteten Anhebung der Bildungsvoraussetzungen vom Hauptschulabschluss zu mindestens einem mittleren Bildungsabschluss zuzüglich abgeschlossener Berufsausbil-*

*dung in einem anerkannten Lehrberuf (BR-Drs. 801/16, S. 1) eine Absage erteilt (BT-Drs. 18/11289, S. 7).*

*Eine Absenkung der Bildungsvoraussetzungen sollte mit der Gesetzesänderung ausweislich der Gesetzesmaterialien aber trotz Nachwuchssorgen in dem Bereich ebenso wenig verbunden sein. Dem Gesetzgeber ging es neben einer vereinfachten Handhabung der Norm angesichts unterschiedlicher Bezeichnungen von Schulabschlüssen in den Ländern vielmehr um eine Flexibilisierung des Vorbildungserfordernisses, indem er nunmehr eine langjährige Berufserfahrung unter weiteren Voraussetzungen (Ausbilderbefugnis, vgl. § 30 BBiG, § 22 HwO) bei fehlendem Schulabschluss als gleichwertig erachtet. Die im Gesetzgebungsverfahren geäußerte Annahme der Bundesregierung, dass die meisten Ausbildungsberufe „heutzutage“ (wenn auch nicht zwingend) einen mittleren Bildungsabschluss voraussetzen (BT-Drs. 18/11289 S. 7), spricht deutlich dagegen, dass der Gesetzgeber nunmehr regelhaft den bloßen Realschulabschluss als gleichwertig ansieht (so im Ergebnis auch OVG Sachsen, Beschluss vom 14. Dezember 2020 – 6 B 162/20 –, juris Rn. 25).*

Die Auffassung des VG Wiesbaden, die im Gesetzgebungsverfahren geäußerte Annahme der Bundesregierung, dass die meisten Ausbildungsberufe „heutzutage“ (wenn auch nicht zwingend) einen mittleren Bildungsabschluss voraussetzen (BT-Drs. 18/11289 S. 7), spreche deutlich dagegen, dass der Gesetzgeber nunmehr regelhaft den bloßen Realschulabschluss als gleichwertig ansehe, übersieht, dass die Bundesregierung in der vom Gericht zitierten Stellungnahme ausdrücklich darauf

hinwies, dass die Zugangsvoraussetzungen zum Beruf nicht zu hoch sein dürften, um dem Nachwuchsmangel in diesem Berufsfeld mit geringen Verdienstmöglichkeiten begegnen zu können (BT-Drs. 18/11289 S. 7).

### Andere Ansicht: VG Darmstadt

Der Ansatz des OVG Sachsen, der sich auf die Länge der Ausbildungszeit stützt, wird vom VG Darmstadt nicht geteilt. Nach dessen Auffassung kommt es erstrangig auf die vermittelten Kenntnisse und Fertigkeiten an, die eine Person letztlich dazu qualifizieren sollen, Fahrlehrer zu werden. Die für einen Fahrlehrer besonders wichtigen Fähigkeiten in Wort und Schrift würden in der Realschulausbildung mindestens genauso gut erlernt und gefördert, wie in der Berufsausbildung, wahrscheinlich sogar mehr.

Das VG Wiesbaden hält dem entgegen, dass dessen Entscheidung außer Acht lasse, dass es dem Gesetzgeber ausweislich der Gesetzesmaterialien nicht nur auf die Sprachgewandtheit der Bewerber, sondern auch auf ihre (schnelle) Auffassungsgabe und Vermittlungsfähigkeit („pädagogische Kompetenz“) ankomme. Letztere setzen aber nicht nur ein bestimmtes Bildungsniveau im kommunikativen Bereich, sondern auch eine gewisse geistige Reife voraus. Da ein solcher Reifeprozess Zeit brauche, könne die (Mindest-) Verweildauer in einem geordneten Bildungsgang durchaus als Maßstab für eine ausreichende Qualifizierung herangezogen werden.

### Kommunikative Kompetenz?

Der Argumentation des VG Wiesbaden kann wiederum entgegengehalten werden, dass es einerseits nicht



überzeugend ist, vorrangig auf die Dauer der Berufsausbildung unter Vernachlässigung der kommunikativen Fähigkeiten zu setzen, wenn man beispielsweise die klassischen Berufsbilder der Bäcker, Metzger (Fleischer), Maurer, Maler (Anstreicher), KFZ-Mechatroniker, Schreiner (Tischler), Kürschner oder Schuster (Schuhmacher) in Betracht zieht, deren Ausbildung weniger auf kommunikative Fähigkeiten wie (schnelle) Auffassungsgabe und Vermittlungsfähigkeit („pädagogische Kompetenz“) setzt als vielmehr auf handwerklich-fachliche Kompetenzen.

### **Unberücksichtigter Gesichtspunkt**

Das VG Wiesbaden stellt seiner Argumentation fehlerhaft eine Regel-Ausbildungsdauer in gesetzlich anerkannten Ausbildungsberufen von drei Jahren zugrunde. Es übersieht dabei, dass es auch gesetzlich anerkannte Ausbildungsberufe gibt, deren Ausbildung lediglich ein Jahr dauert, wie z.B. die Ausbildung zum Gesundheits- und Krankenpflegeassistenten (Berlin) bzw. Gesundheits- und Krankenpflegehelfer (Hessen, Niedersachsen, Saarland, Sachsen-Anhalt) bzw. Pflegefachhelfer (Bayern). Diese Ausbildung hat z.B. in Nordrhein-Westfalen als Voraussetzung lediglich einen „Hauptschulabschluss nach Klasse 9“ (neun Schuljahre) oder einen gleichwertigen Schulabschluss (vgl. § 9 Ausbildungs- und Prüfungsverordnung Pflegefachassistenz – PflfachassAPrV NRW vom 9. Dezember 2020). Auch eine abgeschlossene Ausbildung in diesem Beruf, also nach zehn Jahren einschließlich der Hauptschulabschluss („Klasse 9“), genügt dem Erfordernis der abgeschlossenen Berufsausbildung. Es ist schon vor diesem Hintergrund nicht überzeugend, den mittleren Schulabschluss geringer zu bewerten als den Abschluss einer (hier: einjährigen) Berufsausbildung.

### **Bewertung des Verfassers**

Im Einklang mit Dauer (vgl. Dauer, Fahrlehrerrecht, 3. Auflage 2022,

Anm. 16 zu § 2 FahrIG) ist der Auslegung des VG Darmstadt der Vorzug zu geben. Denn die vom OVG Sachsen und im Ergebnis auch vom VG Wiesbaden geforderte Vorbildung entspricht praktisch dem vom Bundesrat vorgeschlagenen, von der Bundesregierung aber ausdrücklich abgelehnten und vom Gesetzgeber nicht aufgegriffenen Bildungsniveau (vgl. Dauer, Fahrlehrerrecht, 3. Auflage 2022, Anm. 13 zu § 2 FahrIG).

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass der Gesetzgeber mit seiner Formulierung in der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 18/10937 S. 120), dass „u. a. das Abitur“ eine gleichwertige Vorbildung darstelle, diese keineswegs auf das Abitur verengen wollte. Vielmehr hat der Gesetzgeber mit seiner Formulierung „u. a.“ gerade das Gegenteil zu verstehen gegeben, nämlich dass auch andere Schul- bzw. Bildungsabschlüsse als gleichwertige Vorbildung anerkannt werden können (vgl. Dauer, Fahrlehrerrecht, 3. Auflage 2022, Anm. 16 zu § 2 FahrIG).

### **Und die Fahrlehrerprüfungen?**

Was in den o.g. genannten Entscheidungen ebenfalls übersehen wurde, zumindest ist darin keine Auseinandersetzung damit erkennbar, ist der Umstand, dass schlussendlich die anspruchsvollen Prüfungen in der Fahrlehrerausbildung von den Bewerbern bestanden werden müssen.

Ungeeignete Bewerber werden trotz Ausbildung an der Fahrlehrerausbildungsstätte (§ 7 FahrIG) die fahrpraktische Prüfung und die Fachkundeprüfung nicht bestehen, wenn sie zum Beruf des Fahrlehrers ungeeignet sind. Sollte dies in seltenen Fällen dennoch der Fall sein, dürfte für ungeeignete Bewerber spätestens mit den Lehrproben im theoretischen und fahrpraktischen Unterricht das Ende der Karriere als Fahrlehrer erreicht sein.

Wer aber alle Prüfungen besteht, der kann nicht ungeeignet für den Beruf des Fahrlehrers sein, ungeachtet der Dauer und des Niveaus seiner Vorbildung.

### **Ausnahmemöglichkeiten vom Erfordernis der abgeschlossenen Berufsausbildung oder gleichwertigen Vorbildung.**

Nicht geprüft hat das VG Wiesbaden die Möglichkeit einer Ausnahmeerteilung gemäß § 54 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c FahrIG. Denn gemäß § 54 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c, i.V.m. Absatz 1 Satz 3 FahrIG kann eine Ausnahme vom Erfordernis der abgeschlossenen Berufsausbildung oder einer gleichwertigen Vorbildung erteilt werden, wenn Gründe der Verkehrssicherheit nicht entgegenstehen. Hierbei hat das VG Wiesbaden anscheinend übersehen, jedenfalls nicht erwähnt die Entscheidung des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes München (VGH München) vom 18. Dezember 2019 (Az. 11 C 19.1139), der unter Bezugnahme auf die Gesetzesbegründung zu § 54 FahrIG (BT-Drs. 18/10937 S. 141) darauf hingewiesen hat, dass die Teilnahme an einem Berufseignungstest ein Indiz dafür liefern kann, ob ein Bewerber trotz geringerer Vorbildung für die Ausbildung und Berufsausübung geeignet ist. Einen solchen hatte die Bewerberin im Antragsverfahren offenbar vorgelegt. In der Entscheidungs begründung des VG Wiesbaden findet jedoch keine Auseinandersetzung damit statt.

Die Behörde hatte im Verfahren noch dagegen angeführt, es habe sich um einen Online-Test gehandelt, dessen Aussagekraft nicht nachvollziehbar sei, weil die abgeprüften Inhalte und die Methodik nicht dargetan würden. Auch existiere weder Anerkennung oder Zertifizierung des Testverfahrens, noch sei gewährleistet, dass der Test nicht mit Hilfe Dritter absolviert werde.

Die Prüfungsinhalte des Tests und die Methodik hätte die Antragstellerin darlegen können und müssen. Dass die Tests nicht mithilfe Dritter durchgeführt wurden, hätte die Antragstellerin auch darlegen und nachweisen müssen. Dass sie beides nicht getan hat, ist nicht verwunderlich, da einem Laien der Paragrafenschun-

gel und die Hürden und Fallstricke im Fahrlehrerrecht in der Regel nicht bekannt sein dürften. Fehler auf Antragstellerseite können jedoch nicht der Behörde zur Last gelegt werden.

### Zusammenfassung

Angesichts divergierender Entscheidungen der Verwaltungsgerichte ist bei näherer Betrachtung festzustellen, dass die Sachverhalte zu unterschiedlich sind, um diese Entscheidungen generalisierend auf alle Fälle anwenden zu können. Nach wie vor ist es aber möglich, ohne abgeschlossene Berufsausbildung oder Abitur Zugang zum Fahrlehrerberuf zu erhalten.

Zur Prüfung der Erfolgsaussicht einer Antragstellung vor oder nach Beginn der Ausbildung in einer amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätte wäre die folgende Vorgehensweise ratsam: Zunächst ist zu klären, ob neben den anderen, hier nicht diskutierten Zugangsvoraussetzungen, eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Ausbildungsberuf vorliegt. Liegt keine ab-

geschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Ausbildungsberuf vor, ist zu prüfen, ob eine gleichwertige Vorbildung vorliegt. Hat der/die Bewerber/in (Fach-)Abitur, liegt unzweifelhaft eine gleichwertige Vorbildung vor. Ist das nicht der Fall, ist zu prüfen, ob eine andere gleichwertige Vorbildung vorliegt. In diesem Fall wird es schwieriger, denn diese können mannigfaltig sein.

Allein die Mittlere Reife (z.B. Realschule) ohne jegliche Berufserfahrung dürfte problematisch sein. Kommt Berufserfahrung hinzu, ist zu prüfen, ob diese auf einem bildungsmäßig höheren Niveau steht. Dann werden die Aussichten umso besser, je höher die Qualifikation im Beruf ist und je länger dieser ausgeübt wurde. Mit einem positiven Berufseignungstest erhöht sich die Chance weiter, muss aber auf fachlich hohem Niveau und richtig begründet werden.

### Fazit

Es ist nach wie vor möglich auch ohne abgeschlossene Berufsausbildung oder Abitur zum Beruf des

Fahrlehrers zugelassen zu werden. Selbst wenn kein (Fach-) Abitur vorliegt. Auch ein Hauptschulabschluss kann genügen. Es ist möglich eine Ausnahme vom Erfordernis der abgeschlossenen Berufsausbildung zu erhalten, wenn die oben angesprochenen Voraussetzungen erfüllt werden können. Voraussetzung ist, dass ein solcher Antrag sorgfältig erarbeitet und begründet wird. Es ist anzuraten, sich hierbei der Hilfe eines sachkundigen Anwalts mit Spezialisierung auf dem Gebiet des Fahrlehrerrechts und langjähriger Erfahrung in diesem Gebiet zu bedienen. Nur dieser wird Sie über die Hürden und Fallstricke, die dabei auftreten können, in Ihrem Sinne beraten und vertreten. Dessen Unterstützung sollte idealerweise schon vor der ersten Antragstellung beigezogen werden, damit von Anfang an die Weichen richtig gestellt werden können.

Rechtsanwalt Dietrich Jaser  
Fachanwalt für Arbeitsrecht  
Spezialist für Fahrlehrerrecht  
seit 25 Jahren  
[www.fahrlehrerrecht.com](http://www.fahrlehrerrecht.com)

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

20. bis 29. November 2023

Kosten: 900 Euro

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





## SRK Fahrlehrer-Fortbildung Seminarangebot

Seminarart	Dauer	Ort	Seminartermin	Kosten in €
Fahrlehrerfortbildung § 53 Abs. 1 FahrIG	3 Tage	Günzburg	11.05. – 13.05.23	230
		Günzburg	12.10. – 14.10.23	230
		Günzburg	09.11. – 11.11.23	230
		Cham	16.11. – 18.11.23	230
		Buchen (Odenwald)	16.11. – 18.11.23	230
		Regensburg	23.11. – 25.11.23	230

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

Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 1 FahrIG ASF	1 Tag	Günzburg	07.10.23	110
			21.10.23	110

Seminarleiter-Fortb. § 53 Abs. 2 Nr. 2 FahrIG FeS	1 Tag	Günzburg	06.10.23	110
			20.10.23	110

BWL-Lehrgang § 18 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 FahrIG	70 Std.	Günzburg	20.11. – 29.11.23	900
--	---------	----------	-------------------	-----

Ausbildungsfahrlehrer-Fortbildung § 53 Abs. 3	1 Tag	Günzburg	09.10.23	120
---	-------	----------	----------	-----

**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](http://www.fahrlehrerweiterbildung.de)**

SRK Seminare Robert Klein - Stadtberg 32 - 89312 Günzburg

**Telefon: 08221-31905**

# DER HANDY-BLITZER ALS „SPÜR HUND“ IST RECHTENS

In den Niederlanden wird seit geraumer Zeit zur Erfassung von Handynutzern am Steuer eine Kamera eingesetzt, die ähnlich wie bei Abstandsmessungen zum Beispiel auf Autobahnbrücken installiert wird. Dabei werden alle vorbeifahrenden Fahrzeuge auf Video aufgenommen. Der Einsatz von KI (künstlicher Intelligenz) liefert dann Fotos von denjenigen Fahrzeuglenkern, die gegen das Handyverbot am Steuer verstoßen haben. Diese Fotos sind dort als Beweis für die Bußgeldbescheide zugelassen.

In Rheinland-Pfalz findet zurzeit lediglich ein Pilotversuch dazu statt. Allerdings verstoßen diese Geräte in Deutschland aktuell noch gegen die Datenschutzrichtlinien, da noch kei-

ne rechtlichen Grundlagen dafür geschaffen wurden.

Dennoch hat das Amtsgericht Trier in seinem Urteil vom 2. März 2023 festgestellt, dass Bußgeldbescheide, die aufgrund der Aufnahmen mit einem Handy-Blitzer ausgestellt wurden, rechtsgültig sind und somit die Fotos als Beweismittel zugelassen werden. Zur Begründung führte der Richter an, dass eine Verfolgung von Verkehrsverstößen und damit die Sicherheit des Straßenverkehrs im Interesse der Allgemeinheit schwerer wiege als das Recht auf informationelle Selbstbestimmung der Geblitzten.

Dagegen wurde laut Berichterstattung des Südwestrundfunks von Betroffenen Rechtsbeschwerde beim

Oberlandesgericht Koblenz eingelegt.

Die Sanktionen für eine Handynutzung als Verkehrsteilnehmer sind nicht ganz „ohne“: Kraftfahrer werden mit 128,50 Euro zur Kasse gebeten und erhalten einen Punkt in Flensburg. Wird ihnen eine Gefährdung nachgewiesen, müssen sie 178,50 Euro bezahlen, erhalten zwei Punkte und einen Monat Fahrverbot. Kommt es zur Sachbeschädigung, sind 228,50 Euro fällig, ebenso zwei Punkte und ein Monat Fahrverbot. Übrigens werden auch Fahrradfahrer belangt, sie müssen bei Feststellung dieser Ordnungswidrigkeit 83,50 Euro bezahlen.

Quelle: [www.bussgeldkatalog.org](http://www.bussgeldkatalog.org)

## WAS ZÄHLT ALS UNTERSCHRIFT?

Viele Unterschriften lassen nicht auf den Namen des Unterzeichnenden schließen oder sie sind gescannt. Besitzen sie dennoch Rechtsgültigkeit? Dazu existieren bereits etliche Gerichtsurteile. Grundsätzlich bedeutet eine Unterschrift, dass der Unterschreibende seinen Namen eigenhändig unter die Urkunde schreibt, damit sich die Beweiskraft der Urkunde auf alles, was über der Unterschrift steht, beziehen kann. Dabei ist die Platzierung wichtig. Dokumente, die beispielsweise aus Platzmangel seitlich unterschrieben sind, verlieren deutlich an Beweiskraft. Dies gilt insbesondere auch für ein Testament.

Was die Lesbarkeit anbelangt, so muss die Unterschrift zumindest die Absicht dafür erkennen lassen. Unterschreibt jemand vorsätzlich un-

serlich und behauptet, dass diese Signatur nicht von ihm stamme, etwa, um aus einem Vertrag aussteigen zu können, so kann dies sogar strafbar sein. Die Gültigkeit wird im Streitfall dann gemäß der Zivilprozessordnung (ZPO) durch ein graphologisches Gutachten ermittelt.

Im Zuge der Digitalisierung begnügen sich immer mehr Institutionen mit eingescannten Unterschriften. Dazu stellte der Europäische Gerichtshof (EuGH) jüngst Ende 2022 erneut klar, dass es sich hierbei um keine Originalunterschrift handelt, da Dokumente beispielsweise im Nachhinein verändert werden können, um dann die gescannte Unterschrift darunter zu setzen.

Auch der Zusatz „dieses Dokument wurde maschinell erstellt und ist da-

her ohne Unterschrift gültig“ verleiht dem Dokument keine Rechtsgültigkeit.

Anders verhält es sich mit einer qualifizierten elektronischen Signatur. Das Bürgerliche Gesetzbuch (BGB) regelt dies im Paragraph 126 aus dem hervorgeht, dass der Aussteller der Erklärung dieser seinen Namen hinzufügen und das elektronische Dokument mit seiner qualifizierten elektronischen Signatur versehen muss. Dann besitzt es Rechtsgültigkeit.

Arbeitsverträge können übrigens auch mündlich geschlossen werden, aber es empfiehlt sich in jedem Fall zeitnahe eine schriftliche Absicherung.

Quellen: BGB, EuGH, Az. C-564/21 und EUR-Lex Az. 62021CJ0564



# MOTORRAD SICHERGESTELLT

Zwei Motorradfahrer fuhren auf der Gegenfahrbahn mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit an einem Polizeifahrzeug vorbei, das sich im Einsatz befand. Die Polizisten vermuteten ein Straßenrennen, wendeten und verfolgten die beiden. An einer Ampel forderten sie beide auf, in eine Seitenstraße zu fahren und wollten eine allgemeine Verkehrskontrolle durchführen. Einer der beiden Zwei-

radfahrer flüchtete jedoch, konnte aber ermittelt werden. Der polizeibekanntere Fahrer war wiederholt im Zusammenhang mit Straßenrennen auffällig geworden. Daher stellten die Polizisten sein Motorrad präventiv zur Gefahrenabwehr sicher.

Nachdem der Widerspruch gegen die Sicherstellung erfolglos blieb, klagte der Betroffene vor dem Verwaltungs-

gericht (VG) Neustadt. Seine Klage wurde jedoch abgewiesen. Das Gericht betonte, dass die Sicherstellung rechtmäßig sei, zumal die Gefahr bestehe, dass das Fahrzeug erneut zu illegalen Straßenrennen eingesetzt wird.

Quelle:  
VG Neustadt,  
Az. 5 K 692/22.NW

# GOOGLE IN DER PFLICHT

Vielleicht waren Sie ja auch schon einmal betroffen, dass im Netz Unwahrheiten über Sie oder Ihren Betrieb verbreitet wurden.

Dazu gab es bereits 2014 ein entsprechendes Urteil des Europäischen Gerichtshofs (EuGH), dass der Betroffene vom Betreiber einer Suchmaschine - wie etwa Google - verlangen kann, offensichtlich unrichtige Informationen zu löschen. Dieses Recht wurde durch ein neues Urteil vom

Dezember 2022 bestätigt. Allerdings müssen Betroffene relevante und hinreichende Nachweise vorlegen, dass es sich tatsächlich um unzutreffende Informationen handelt. Auslöser war ein Antrag eines Ehepaars aus der Finanzdienstleistungsbranche, der vor dem Bundesgerichtshof in Karlsruhe landete und von dort nach Luxemburg weitergereicht wurde.

Der EuGH betonte in seinem Urteil auch, dass für die Löschung keine ge-

richtliche Entscheidung erforderlich ist.

Damit werden auch die Suchmaschinenbetreiber aus der Pflicht genommen, selbst nachzuprüfen, ob es sich um zutreffende oder falsche Behauptungen handelt.

Quellen:  
Gerichtshof der EU,  
Pressemitteilung 197/22;  
EuGH Luxemburg, Az. C 460/20

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

# STOLPERFALLE E-SCOOTER

Immer mehr Städte kämpfen mit dem Abstellchaos von E-Scootern. Dies lässt sich vor allem zu Beginn von Wochenenden beobachten. Häufig behindern oder gefährden sie andere ganz massiv, etwa, wenn sie auf Gehwegen oder vor Hauseingängen einfach stehen gelassen werden. Vor allem blinde und sehbehinderte Menschen sind dadurch besonders gefährdet. Seit der Zulassung von E-Scootern 2019 habe es zahlreiche Unfälle gegeben, kritisiert der Deutsche Blinden- und Sehbehindertenverband.

Allein in Nürnberg sind ungefähr 6.000 von E-Scootern in Gebrauch. Die Stadt will endlich Ordnung in das Chaos bringen und schafft dazu etwa 290 Sammelpunkte. Außerdem begrenzt sie die Anzahl dieser Gefährte. Ähnlich reagieren München und Augsburg. Nürnberg geht sogar noch einen Schritt weiter, indem sie die Anbieter verpflichtet, eine kostenpflich-

tige Sondernutzungsgenehmigung zu beantragen. Damit sollen auch die Sammelpunkte finanziert werden. Die Verleihfirmen werden auch verpflichtet, falsch geparkte Scooter innerhalb von sechs Stunden zu entfernen.

Laut des Deutschen Städtetags können die Anbieter meist den jeweiligen Abstellort genau ermitteln und sogar die Geschwindigkeit der Fahrzeuge in Parks und Fußgängerzonen automatisch drosseln.

Auch die Politik steht bei der Lösung dieses Ärgernisses in der Pflicht. So müssen alle Länder den Städten die Möglichkeit geben, für E-Scooter im öffentlichen Raum eine Sondernutzungsgenehmigung zu verlangen. Ansonsten besteht für die Städte immer das Risiko, dass die Anbieter die Sondernutzung vor Gericht anfechten. Außerdem muss das Bundesverkehrsministerium die Straßenverkehrsordnung und die Verordnung

für Elektrokleinstfahrzeuge entsprechend anpassen.

Das Gefährdungspotenzial erstreckt sich aber auch auf die Fahrten an sich. Im Jahr 2022 ereigneten sich nach Angaben des Bundesamtes für Statistik von Januar bis November annähernd 7.800 Unfälle mit E-Scootern, bei denen Menschen verletzt wurden. Neun starben dabei sogar.

Viele Benutzer kennen auch die genauen rechtlichen Vorgaben offensichtlich nicht. So dürfen E-Scooter nur von mindestens 14 Jahre alten Personen gefahren werden, und zwar ohne eine Fahrerlaubnis vorweisen zu müssen. Benutzt werden dürfen sie vorrangig nur von einer Person und nur auf Radwegen oder bei deren Fehlen auf der Fahrbahn, keinesfalls jedoch auf Gehwegen. Außerdem gelten dieselben Promillegrenzen wie für Autofahrer.

Quelle: [www.br.de](http://www.br.de)

## ZULASSUNG BALD DIGITAL

Die sogenannte internetbasierte Fahrzeugzulassung „i-Kfz“ wurde vom Kabinett bereits Mitte Februar beschlossen. Sofern der Bundesrat zustimmt, wird die neue Verordnung dann am 1. September 2023 in Kraft treten.

Damit bleibt vielen Bürgern der oft zeitraubende Gang zur Zulassungsbehörde erspart. Die Verordnung sieht auch vor, dass direkt nach der digitalen Zulassung mit dem Fahrzeug losgefahren werden darf. Lästiges Warten auf die Übersendung der Fahrzeugdokumente und Plaketten

entfällt zumindest für die ersten 10 Tage. Zwar können bereits seit dem 01. Oktober 2019 Bürgerinnen und Bürger alle Standardzulassungsvorgänge im Internet abwickeln, ab September ist es nun auch für private juristische Personen wie etwa Autohäuser möglich.

Die „i-Kfz“-Zulassung ermöglicht sowohl Neuanmeldungen, Ummeldungen und Wiederezulassung von Fahrzeugen, aber auch Sonderkennzeichen wie etwa Saison- oder Oldtimerkennzeichen können online beantragt werden und auch Adres-

sänderungen sind so möglich. Laut Verkehrsministerium werden außerdem die Gebühren für die digitale Abwicklung der Fahrzeugzulassung im Vergleich zum Verfahren in der Behörde vor Ort deutlich kostengünstiger.

Ab wann, in welchem Umfang „i-Kfz“-Zulassungen in der betreffenden Region möglich sind und welche Voraussetzungen dafür erfüllt sein müssen, erfahren Interessenten bei ihrer zuständigen Zulassungsstelle.

Quelle: [bmdv.bund.de](http://bmdv.bund.de)



VERSICHERUNGSMAKLER  
GÜNZBURG

Krankenhausstr. 21  
89312 Günzburg

Tel.: 08221 / 20 78 88 5

[www.versicherungsmakler-gz.de](http://www.versicherungsmakler-gz.de)  
[info@versicherungsmakler-gz.de](mailto:info@versicherungsmakler-gz.de)

PERSÖNLICHE BERATUNG. VOR ORT. IN GÜNZBURG.



**FRÜH ÜBT SICH.**  
SOLANGE **DU** GUT VERSICHERT BIST!

# KOMPETENZERHALT DURCH RÜCKMELDEFAHRTEN

Insbesondere Senioren können durch die Nutzung eines Autos bis ins höhere Alter ihre individuelle Mobilität erhalten. Sie erleben dies zu Recht als einen nicht zu unterschätzenden hohen Grad an Unabhängigkeit. Allerdings gehen damit häufig auch diverse Probleme für die Verkehrssicherheit einher. Die individuelle Fahrfähigkeit kann dabei nicht nur durch geistige und körperliche Veränderungen eingeschränkt sein. Oft fehlt ihnen auch eine gewisse Routine in realen Verkehrssituationen, beispielsweise bei komplizierten Kreuzungssituationen, wo bisweilen sehr knifflige Vorfahrtsregelungen zu beachten sind. Oder aber sie sind mit neueren Regelungen im Straßenverkehr schlicht nicht mehr vertraut. Auch die eigene Einschätzung ihrer

Fahrtüchtigkeit und Fahrkompetenz führt nicht selten zu einer deutlichen Über- oder Unterschätzung, die sie selbst und andere in realen Verkehrssituationen gefährdet.

Vergangenes Jahr startete der DVR eine Kampagne zur sogenannten Rückmeldefahrt für Ältere. Dabei handelt es sich um ein freiwilliges Angebot von Fahrschulen. Sie erfolgen in der Regel in Wohnortnähe mit dem eigenen Pkw.

Fahrlehrkräfte machen sich zunächst während der Fahrstunde ein Bild über das Fahrverhalten des Teilnehmenden, besprechen ihre Beobachtungen dann im Anschluss und geben entsprechende Empfehlungen. Ziel dieser Maßnahme ist es, dass Ältere

die eigene Fahrkompetenz realistisch einschätzen und damit einen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Entscheidend ist auch, dass beide Beteiligten das Ergebnis diskret behandeln, es also für sich behalten. Somit haben Rückmeldefahrten keinerlei Konsequenzen für die zukünftige Fahrerlaubnis. Allerdings ersetzt diese Maßnahme nicht die regelmäßigen Gesundheitschecks, denen sich die Seniorinnen und Senioren freiwillig unterziehen sollten.

In jedem Fall wäre diese Maßnahme für diese Altersgruppe sozial weniger einschneidend als die von der Europäischen Kommission erarbeitete Gesetzesvorlage einer fünfjährigen Überprüfung der Fahrtauglichkeit für Ältere ab 70. *Quelle: www.dvr.de*

## WAS TUN GEGEN MANGELNDE FAHRTAUGLICHKEIT?

Beim diesjährigen Verkehrsgerichtstag in Goslar (Siehe Artikel Seite 15) haben sich Automobilverbände eindeutig gegen eine grundsätzliche Verpflichtung von Ärzten ausgesprochen, fahruntaugliche oder stark eingeschränkt fahrtaugliche Personen der Polizei oder der zuständigen Behörde zu melden. Sie wiesen darauf hin, dass viele ältere Verkehrsteilnehmer laut mehrerer Untersuchungen ihre Defizite wirksam kompensieren können, zum Beispiel durch einen vorsichtigeren Fahrstil oder durch den Verzicht auf das Fahren bei Dunkelheit oder bei schlechtem Wetter.

Aus Untersuchungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) geht hervor, dass ältere Menschen bei Betrachtung der absoluten Unfall-

zahlen sehr viel weniger an einem Unfall beteiligt sind als alle übrigen Altersgruppen. Daher plädierten die Verbände für die Beibehaltung der bisherigen Rechtspraxis.

Ärzte unterliegen zunächst einmal nach Paragraph 203 Strafgesetzbuch der Schweigepflicht. Bei vorliegenden Beeinträchtigungen der sicheren Teilnahme am Straßenverkehr sind sie jedoch verpflichtet, darauf im Gespräch mit den Patienten zu verweisen und entsprechende Maßnahmen vorzuschlagen. Im Einzelfall können sie sich jedoch bereits heute über ihre Schweigepflicht hinwegsetzen und an die Behörde herantreten. Das ermöglicht ein Urteil des Bundesgerichtshofs von 1968. Dabei hat zunächst einmal die Aufklärung des

Patienten durch den Arzt über bestehende mangelnde Fahrtüchtigkeit unabhängig von einem Anlass zu erfolgen.

Allerdings besitzt ein vom Arzt ausgesprochenes „Fahrverbot“ gegenüber dem Betroffenen keine rechtliche Bindungswirkung. Sollte der Patient jedoch weiterhin von seiner Fahrerlaubnis Gebrauch machen und in einen Unfall verwickelt werden, so kann sein Verhalten vom Gericht als grob fahrlässig oder vorsätzlich eingestuft werden, was beispielsweise zum Verlust der Deckung der Kfz-Haftpflichtversicherung führen kann.

Andererseits kann ein Arzt, der diese Aufklärung unterlassen hat, bei ei-



nem Unfall des Patienten möglicherweise zu einer Mithaftung herangezogen werden.

Hinweise zur mangelnden Fahrtauglichkeit können der Fahrerlaubnisverordnung (FeV) entnommen werden. Sie enthält in den Anlagen 4, 5 und 6 eine Auflistung von Erkrankungen, die regelmäßig einer Eignung zum Führen von Fahrzeugen entgegenstehen können. Einen Beitrag zur

sicheren Teilnahme Älterer am Straßenverkehr könnten beispielsweise sogenannte freiwillige Rückmeldefahrten leisten. (Siehe Artikel Seite 14)

Nach Recherchen der BASt besteht ein zentrales Problem vieler älterer Menschen in der Bewältigung komplexer Verkehrssituationen. Ihnen unterlaufen zum Beispiel Vorfahrtsfehler an Kreuzungen, falsches Abbiegen, Wenden oder Ein- und Ausfah-

ren oder Fehler beim Spurwechsel. Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) ist überzeugt, dass in derartigen Bereichen von den Fahrschulen wirksame Präventionsarbeit geleistet werden kann.

Quellen:  
BGH, Az. VI ZR 168/67  
LG Konstanz, Az. 5 O 74/72  
aerzteblatt.de  
www.bast.de

## EMPFEHLUNGEN DES 61. VERKEHRSGERICHTSTAGS IN GOSLAR

Nun schon zum 61. Mal diskutierten im Januar 2023 Vertreter aus Behörden, Justiz, Wissenschaft und Verbänden auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar über zukünftige Entwicklungen im Bereich Straßenverkehr.

In insgesamt sechs Arbeitskreisen wurden aktuelle Themen erörtert und daraus Empfehlungen formuliert.

Im Arbeitskreis 1 ging es um die Frage, inwieweit die von modernen Fahrzeugen erhobenen Daten durch

Hersteller und andere Interessenten genutzt werden dürfen, ohne das berechtigte Interesse der Betroffenen im datenschutzrechtlichen Sinne zu gefährden. Dabei wurde die Zugriffsbegehrlichkeit diverser Interessenten sichtbar. So fordert beispielsweise auch die Polizei Zugriff auf Daten, was in der Empfehlung des Arbeitskreises auch Unterstützung fand. Der Gesetzgeber wurde aufgefordert, die exklusive Datennutzung durch Hersteller zu beenden, Daten zum Beispiel auf unabhängigen Servern oder direkt im Auto zu speichern und zur

Regelung der Datennutzung ein Konzept dazu zu erarbeiten.

Arbeitskreis 6 beschäftigte die Frage der Fahrtüchtigkeit. Dabei ging es insbesondere um die Meldepflicht von fahruntauglichen Senioren durch Ärzte. (Siehe Artikel Seite 15/16) Dies wurde in der Empfehlung dazu abgelehnt. Weitere Themenfelder umfassten die Halterhaftung, das autonome Fahren und das Fahren mit E-Scootern.

Quelle: [www.goslar.de](http://www.goslar.de)

## FÜR SENIOREN: EU PLANT FAHRTAUGLICHKEITSTESTS

Die Europäische Union plant, dass Führerscheine ab einem Alter von 75 nur noch fünf Jahre Gültigkeit besitzen und eine erneute Erteilung der Fahrerlaubnis vom Ergebnis eines Fahrtauglichkeitstests abhängig ist. Dagegen spricht eindeutig, dass weder das Alter von Pkw-Fahrern noch eine zu einem bestimmten Zeitpunkt festgestellte individuelle Leistungsfähigkeit allgemeingültige Aussagen zu deren Fahrtüchtigkeit zulassen. Ältere Pkw-Fahrer sollten zwar ihre Sehfähigkeit regelmäßig überprüfen

lassen, ansonsten kompensieren sie in aller Regel ihre nachlassende Leistungsfähigkeit durch eine besonders defensive umsichtige und vorsichtige Fahrweise. Diese Ansicht teilt zum Beispiel auch der ADAC und sieht darin eine Diskriminierung. Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing hat sich ebenfalls gegen die Pläne der Europäischen Kommission ausgesprochen, dass Ältere ohne weiteren Anlass regelmäßig einen Tauglichkeitstest über sich ergehen lassen müssen und setzt vielmehr auf deren

Eigenverantwortlichkeit. Der Interessenverband Deutscher Fahrlehrer (IDF) begrüßt ausdrücklich die ablehnende Haltung des Verkehrsministers und hofft, dass sich seine Sichtweise auch über Deutschland hinaus durchsetzt. Zumindest solange noch kein Testinstrumentarium entwickelt und erprobt ist, das die vielfältigen Bedingungsvarianten der Fahrtüchtigkeit abprüft, sondern lediglich Einzelfähigkeiten wie zum Beispiel die Reaktionsfähigkeit und einige wenige andere Aspekte für eine Ent-

scheidungsgrundlage heranziehen, wäre die geplante Überprüfung völlig ungerecht. Etliche Defizite lassen sich durch den erwiesenermaßen angepassten Fahrstil von Senioren durchaus kompensieren. In dieser Angelegenheit ist dem IDF übrigens zu Ohren gekommen, dass Institutionen, die unter anderem auch die BAST beraten, bereits Materialien dazu erarbeitet haben, die eine Fahrtauglichkeit über Videosequenzen abprüfen sollen. Dies wäre gerade im Hinblick

auf die Altersgruppe und auf die aus unserer Sicht erwiesenen negativen Auswirkungen von derartigen Clips bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung ein absolutes „no go“!

Zumindest soll die Umsetzung des Gesetzesvorschlages der EU, dass Senioren ab 70 alle fünf Jahre ihre Fahrtauglichkeit überprüfen lassen müssen, den Mitgliedsstaaten überlassen bleiben.

Bleibt nur zu hoffen, dass die EU die-

se Freiwilligkeit in den nächsten Jahren nicht in eine Verpflichtung für alle Mitgliedsstaaten umwandelt. „Wehret den Anfängen“!

Zur Verringerung der Unfallhäufigkeit dieser Altersgruppe gibt es noch eine ganze Reihe weniger sozial einschneidender Maßnahmen, von denen einige bereits in den beiden Beiträgen „Mangelnde Fahrtauglichkeit – was tun?“ und „Kompetenzerhalt durch Rückmeldefahrten“ vorgestellt werden.

## FAHRZEUGKOLONNE DARF ÜBERHOLT WERDEN

Ein Motorradfahrer überholte auf einer Bundesstraße eine Fahrzeugkolonne aus neun oder zehn Fahrzeugen, an deren Spitze ein Lkw fuhr. Während des Überholvorgangs scherte plötzlich ein Pkw aus, bog nach links ab und kollidierte mit dem Zweiradfahrer. Dieser erlitt erhebliche Verletzungen und dauerhafte Gesundheitsschäden, unter anderem eine Lähmung des linken Armes. Das Landgericht (LG) Verden nahm in seinem Urteil eine Haftungsverteilung

von je 50 Prozent vor. Dagegen ging der Geschädigte vor dem Oberlandesgericht (OLG) Celle in Revision.

Dieser Schritt sollte sich für ihn zumindest teilweise lohnen.

Das OLG betonte zwar, dass es rechtens ist, eine Fahrzeugkolonne mit neun oder zehn Fahrzeugen zu überholen. Allerdings trifft den Motorradfahrer, der diesen Überholvorgang bei hoher Geschwindigkeit vornahm,

eine erhöhte Sorgfaltspflicht, der er nicht im erforderlichen Maß nachgekommen ist. Obwohl für ihn erkennbar war, dass der Pkw-Fahrer zum Abbiegen ansetzte, bremste er sein Fahrzeug nicht ab. Deshalb wurde er anstelle der bisherigen 50 Prozent trotzdem zu einer Mithaftung von 25 Prozent verurteilt.

Quellen:  
LG Verden, Az. 8 O 340/17;  
OLG Celle, Az. 14 U 118/21

## WISSING RETTET VERBRENNER

Bundesminister Dr. Volker Wissing konnte die EU-Kommission in letzter Minute dazu bewegen, dass Verbrenner mit CO<sub>2</sub> neutralen Kraftstoffen, den sogenannten e-fuels, auch über das Jahr 2035 betrieben werden dürfen. Damit ist ihm ein wichtiger Schritt zur Technologieoffenheit in unserem Staat gelungen. Für den Fortbestand des Verbrenners wurden bereits konkrete Verfahrensschritte und ein konkreter Zeitplan festgelegt. Zunächst einmal soll bis Herbst 2024 eine Fahrzeugkategorie

e-fuels-only geschaffen werden. Die e-fuels-Autos sollen nach Wissing in die Flottengrenzwerte integriert und deren Zulassung nach 2035 rechtlich garantiert werden. Auch wenn von Klimaschützern immer wieder darauf hingewiesen wird, dass die Gewinnung synthetischer Kraftstoffe sehr kostspielig und energieaufwändig ist, könnte sich das durch technischen Fortschritt in der Zukunft und durch den weltweiten Bau weiterer Großanlagen wie es beispielsweise in der Nähe von Fulda bereits geplant ist,

rasch ändern. Zumindest wäre es angebracht, dass der Staat seine horrenden Steuern auf diesen Kraftstoff entsprechend senkt und so einen Beitrag zur „Konkurrenzfähigkeit“ fossiler Kraftstoffe leistet. Unser Verkehrsminister hat durch seine Intervention gegen das „Verbrennerverbot“ einen beträchtlichen Beitrag geleistet, dass in Deutschland auch weiterhin hochtechnisierte Arbeitsplätze erhalten bleiben und weiter ausgebaut werden können.

Quelle: [www.bmdv.de](http://www.bmdv.de)





# BLITZER-APP IM AUTO GENUTZT

Ein bereits mehrfach wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen zur Kasse gebotener Autofahrer wurde von der Polizei angehalten, da er deutlich zu schnell durch Heidelberg fuhr und dabei bei Fahrtrichtungswechsel mehrfach das Setzen des Blinkers unterließ. In der Mittelkonsole lag das Handy seiner Beifahrerin mit geöffneter Blitzer-App. Dies war

dem Pkw-Lenker bekannt. Die Beamten verhängten gegen ihn deshalb eine Geldbuße von 100 Euro.

Dagegen klagte der Betroffene vor dem Oberlandesgericht (OLG) Karlsruhe. Das Gericht befand die Strafe als rechtens und wies darauf hin, dass die Straßenverkehrsordnung nicht nur einem Fahrer die Nutzung

einer App mit Blitzer-Warnungen untersagt. Es ist ebenfalls verboten, solch eine App auf dem Handy eines anderen Fahrzeuginsassen aktiv laufen zu lassen.

Quellen:

AG Heidelberg, Az. 15a OWi 570 Js 13458/22, OLG Karlsruhe, Az. 2 ORbs 35 Ss 9/23)

# RISIKO PEDELEC

Pedelecs erfreuen sich in Deutschland und darüber hinaus einer steigenden Beliebtheit. Meist werden sie fälschlicher Weise als E-Bikes bezeichnet. Bei E-Bikes im eigentlichen Sinn handelt es sich jedoch um eine Art Mofa, das auch ohne eigene Muskelkraft fährt.

Hingegen werden Pedelecs, deren Höchstgeschwindigkeit mit Zusatzantrieb auf 25km/h gedrosselt ist, vom Gesetzgeber wie Fahrräder behandelt. Sie dürfen ohne Helm und gesonderte Fahrerlaubnis bewegt werden. Die sogenannte progressive elektrische Tretunterstützung wird

immer weniger, je schneller der Fahrer selbst tritt. Zum Beispiel bergab kann man so zwar schneller als 25km/h fahren, aber dann wird keine elektrische Energie mehr unterstützend bereitgestellt.

Besorgniserregend ist die zunehmende Unfallhäufigkeit. Die Unfallforschung des Gesamtverbands der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV) hat letztes Jahr in einer Studie festgestellt, dass bezogen auf die Fahrleistung über 75 bis 80-jährige zwar ein höheres Unfallrisiko tragen als die Altersgruppe zwischen 25 und 75 Jahren, aber in weniger Un-

fälle verwickelt sind als 18-24-Jährige. Über 80 steigt die Zahl dann rasant an.

Außerdem konnte die Studie zeigen, dass die Unfallhäufigkeit mit Pedelecs ab einem Alter von 35 Jahren kontinuierlich **unter** den Fahrradunfällen liegt.

Daraus kann man schließen, dass alle Präventionsmaßnahmen und Verbesserungen für Radfahrer auch den Pedelecfahrern zu Gute kommen.

Quellen: <https://www.udv.de>; GDV e. V., Unfallforschung kompakt Nr. 115

# KORREKTES KENNZEICHEN AUCH FÜR ANHÄNGER

Ein Mann stellte einen Anhänger für Autotransporte am Straßenrand ab. Am Heck war zwar auch ein Kennzeichen angebracht, allerdings war der Anhänger weder auf dieses noch auf ein anderes Kennzeichen zugelassen. Zudem handelte es sich bei dem Nummernschild um ein abgelaufenes Ausfuhrkennzeichen.

Das Amtsgericht (AG) Schwabach verurteilte ihn deswegen und stellte klar,

dass ein Anhänger, der im öffentlichen Verkehrsraum am Straßenrand geparkt ist, nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG) als „in Gebrauch genommen“ zählt. Nach Einspruch des Verurteilten wurde das Urteil vom Landgericht (LG) Nürnberg-Fürth bestätigt.

Dagegen ging der Betroffene vor dem Bayerischen Obersten Landesgericht (BayObLG) in Revision. Das Gericht

bestätigte jedoch das Nürnberger Urteil vollumfänglich und stellte nochmals heraus, dass Kennzeichen grundsätzlich dazu dienen, im Schadensfall auf den Halter schließen zu können.

Quellen:

AG Schwabach, Az. 3 Cs 704 Js 110452/20; LG Nürnberg-Fürth, Az. 15 Ns 704 Js 110452/20; BayObLG, Az. 203 StRR 504/21

# ÄNDERUNGEN IM EINKOMMENSTEUERRECHT

Nachfolgend werden einige der zahlreichen Änderungen im Einkommensteuergesetz kurz vorgestellt.

Für Rentenbezieher ist seit 1.1. 2021 derjenige Teil der **Rente**, der auf den Grundrentenzuschlag durch Entgeltpunkte für langjährige Versicherung bezahlt wird, steuerfrei.

Ab dem 1.1.2022 erzielte Einnahmen bzw. Entnahmen aus dem Betrieb von unten näher bestimmten Photovoltaikanlagen sind durch den neuen § 3 Nr. 72 EStG steuerfrei. Allerdings können für diese Anlagen somit auch Ausgaben, die im Zusammenhang mit dem Betrieb dieser Anlagen stehen, nicht mehr abgesetzt und auch Verluste nicht mehr geltend gemacht werden. Diese Neuregelung gilt für **Photovoltaikanlagen** bis zu einer Bruttoleistung von 30 kW (peak), die im Zusammenhang mit Einfamilienhäusern oder auf Gebäuden betrieben werden, die keinen Wohnzwecken dienen.

Ebenso sind Anlagen bis zu einer Bruttoleistung von 15 kW (peak) je Wohn- oder Gewerbeeinheit von der Neuregelung betroffen, die in Zusammenhang mit Zwei- und Mehrfamilienhäusern, gemischt genutzten oder Gewerbeimmobilien betrieben werden.

Die Steuerbefreiung gilt nicht beim Betrieb einer oder mehrerer Photovoltaikanlagen durch einen Steuerpflichtigen mit einer Leistung bzw. Gesamtleistung mehrerer Einheiten von über 100 kW (peak). Diese Regelung gilt jeweils gesondert für natürliche Personen, bzw. für Personen- und Kapitalgesellschaften.

Die Abschreibung für nach dem 31.12. 2022 fertiggestellte **Wohngebäude** können nach § 7b EStG mit nun drei

Prozent pro Jahr abgeschrieben werden. Bisher waren es nur zwei Prozent. Für Wohngebäude, die früher fertiggestellt wurden, bleibt es bei der alten Regelung.

Auch bei der steuerlichen Behandlung des **häuslichen Arbeitszimmers** traten Neuerungen in Kraft. Aufwendungen dafür sind nach der Neufassung des § 4 Abs. 5 Satz 1 Nr. 6b Satz 2 EStG in voller Höhe absetzbar, wenn der Mittelpunkt der gesamten betrieblichen und beruflichen Betätigung im häuslichen Arbeitszimmer liegt.

Diese Regelung gilt auch dann, wenn für die betriebliche oder berufliche Tätigkeit ein anderer Arbeitsplatz zur Verfügung steht. Steuerlich geltend gemacht werden können entweder die tatsächlichen Aufwendungen oder eine Pauschale in Höhe von 1.260 Euro. Falls die Abzugsvoraussetzungen nicht ganzjährig vorliegen, wird die Pauschale um 1/12 für jeden Monat gekürzt. Nachdem die Pauschale personenbezogen ist, kann sie bei Vorliegen der Voraussetzungen von beiden Ehegatten geltend gemacht werden. Diese Regelung gilt erstmals für Tätigkeiten, die nach dem 31.12. 2022 ausgeübt werden.

Wer Anspruch auf die **Homeoffice-Pauschale** hat, profitiert davon nunmehr ab dem 1.1.2023 zeitlich unbefristet. Pro Tag können 6 Euro geltend gemacht werden, allerdings nur maximal 1.260 Euro pro Jahr. Wenn dauerhaft kein anderer Arbeitsplatz zur Verfügung steht, ist die Tagespauschale auch dann abzugsfähig, wenn die erste Tätigkeit am gleichen Tag auswärts oder an der ersten Tätigkeitsstelle ausgeübt wird.

Die Pauschale entfällt, wenn für die Wohnung zugleich Unterkunfts-

kosten im Rahmen einer doppelten Haushaltsführung geltend gemacht werden.

Der **Arbeitnehmer-Pauschbetrag** wird ab dem Veranlagungszeitraum 2023 geringfügig von 1.200 auf 1.230 Euro angehoben.

**Altersvorsorgeaufwendungen** nach § 10 Abs. 1 Nr. 2 EStG wie zum Beispiel Beiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung oder einem Versorgungswerk sind ab dem Veranlagungszeitraum 2023 in voller Höhe abzugsfähig.

Nun kommt sie doch für viele Betroffene, die Besteuerung der **Energiepreispauschale** von 300 Euro für Bezieher von Renten und Versorgungsbezügen im Veranlagungszeitraum 2022. Dies regelt der um Abs. 3 ergänzte § 19 EStG. Es erfolgt keine Gewährung des Altersentlastungsbetrags.

Auch der **Sparer-Pauschbetrag** von bisher 801 Euro für Einzelpersonen bzw. 1602 Euro bei Zusammenveranlagung wird ab dem Veranlagungszeitraum 2023 auf nunmehr 1.000 Euro bzw. 2.000 Euro angehoben.

Ab dem Veranlagungszeitraum 2022 können nun durch Änderung des § 20 EStG nicht ausgeglichene **Verluste aus Kapitalvermögen** eines Ehegatten mit Gewinnen des anderen Ehegatten verrechnet werden.

Die sogenannte „Dezemberhilfe“, das sind Entlastungszuschüsse für Bezieher, die mit Gas oder Wärme heizen, muss im Veranlagungszeitraum 2022 unter „Sonstige“ Einkünfte“ angegeben werden und unterliegt der Steuerpflicht.

Quelle:

Geißler Steuerberatungsgesellschaft mbH, 89364 Rettenbach



# FALSCHER BRILLE FÜHRT ZU UNFALL

Der Leiter einer Fahrschule im Kreis Sigmaringen muss sich vor dem Amtsgericht verantworten. Er soll mehrere Unfälle gebaut haben, weil er trotz gesundheitlicher Probleme und einer falschen Sehhilfe unterwegs war und

unter anderem nach einer Motorradprüfung mit dem Prüfer im Pkw auf dem TÜV-Gelände frontal gegen einen geparkten Anhänger krachte.

Sein Führerschein und seine Fahrleh-

rerlaubnis wurden sofort eingezogen. Außerdem darf er auch bis auf weiteres keine Fahrschule mehr leiten. Das Gerichtsurteil steht noch aus.

Quelle: donau3fm.de

# HUPEN REICHT NICHT

Ein Pkw-Fahrer war in einer verkehrsberuhigten Straße unterwegs und bemerkte einen Mercedes, der rückwärts aus einer Garageneinfahrt eines Wohnhauses fuhr. Daher hupte er und setzte seine Fahrt fort. Nachdem der Mercedesfahrer seine Rückwärtsfahrt trotzdem fortsetzte, kam es zu einer Kollision. Dieser klagte vor dem Amtsgericht (AG) Homburg auf 4.000 Euro Schadenersatz. Nachdem

seine Klage abgewiesen wurde, legte er beim Landgericht Saarbrücken Berufung ein.

Dort konnte er zumindest einen Teilerfolg verbuchen. Das Gericht sprach ihm immerhin einen Anspruch auf 20 Prozent des entstandenen Schadens zu. Es stellte zwar fest, dass der Kläger den Unfall aus mangelnder Sorgfaltspflicht überwiegend

selbst verschuldet habe, der Vorbeifahrende hätte sich jedoch nicht ausschließlich auf sein Hupen verlassen dürfen, sondern hätte nach Erkennen des Rückwärtsfahrenden jederzeit bremsbereit sein müssen, um sofort anhalten zu können. Daher falle auf ihn eine Mithaftung von 20 Prozent.

Quelle:

LG Saarbrücken, Az. 13 S 60/22

# UNFALL ZWISCHEN FUSSGÄNGER UND AUTOFAHRER

Eine über 80-Jährige mit Gehhilfe wollte bei Dunkelheit die Straße überqueren. Auf der zweiten Fahrbahnhälfte kam es jedoch zum Unfall mit einem Pkw, der sie erfasste und schwer verletzte. Daher forderte sie zunächst vor dem Landgericht (LG) und dann vor dem Oberlandesgericht (OLG) Dresden Schmerzensgeld und Schadenersatz.

Bei Unfällen mit Autos trifft Fußgänger meist die geringere Schuld, da von motorisierten Fahrzeugen eine höhere Betriebsgefahr ausgeht.

In diesem Fall verurteilte das Gericht die Frau jedoch zu 50 Prozent Mithaftung. Zur Begründung verwies

es darauf, dass sich die Fußgängerin in der Straßenmitte hätte vergewissern müssen, dass sich von rechts kein Fahrzeug nähert. Dies habe sie jedoch nicht gemacht.

Aber auch die Autofahrerin habe zu dem Unfall beigetragen, so das OLG. Aufgrund der guten Straßenbeleuchtung an der Unfallstelle hätte sie die hell gekleidete gehbehinderte Frau mindestens 40 Meter vor dem Unfallpunkt sehen können und durch rasches Bremsen reagieren müssen. Daher treffe auch sie eine Mitschuld von 50 Prozent.

Quelle:

OLG Dresden, Az. 14 U 126/21

## KÜRZERE SPEICHERDAUER BEI PRIVATINSOLVENZ

Privatinsolvenzen wurden bisher drei Jahre von der Schufa gespeichert. Dies hatte für die Betroffenen oft sehr negative Auswirkungen, da über diese Verbraucherinsolvenz eine Namensliste geführt wird, die öffentlich einsehbar ist. Damit war bisher zum Beispiel eine Jobsuche oder die Suche nach einer neuen Wohnung teilweise mit erheblichen Problemen verbunden. Auch die Kreditwürdigkeit wurde dadurch stark herabgesetzt. Infolge laufender Gerichtsverfahren gab die Schufa im März 2023 nun bekannt, diesen Eintrag künftig bereits nach sechs Monaten zu löschen. Bleibt zu hoffen, dass andere Kreditauskunfteien diesem Beispiel der Schufa folgen.

Quelle: www.zdf.de

# 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