

Stellungnahme zum Entwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur einer Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften



(Aktenzeichen: StV 11/7323.2/00-15)

Der ADAC e. V. ist mit derzeit über 20 Millionen Mitgliedern der größte Automobilclub in Europa und der zweitgrößte in der Welt. Die vier Buchstaben stehen für einen Verein, der seinen Mitgliedern rund um die Uhr Hilfe, Schutz und Rat bietet und sich als Interessenvertreter für alle Themen rund um die Mobilität stark macht. Als anerkannte Verbraucherschutzorganisation und führender Mobilitätsdienstleister engagiert sich der ADAC besonders auf den Gebieten Straßenverkehr, Verbraucherschutz, Verkehrssicherheit und Verkehrserziehung. Als sogenannter Idealverein nimmt der ADAC e.V. in gewissem Umfang auch unternehmerische Interessen wahr. Die kommerziellen Aktivitäten des ADAC sind seit 2017 in der ADAC SE gebündelt, die gemeinnützigen Aktivitäten in der ADAC Stiftung.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf einer Fünfzehnten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und nimmt wie folgt Stellung.

Anmerkung zur Priorisierung des Präsenzunterrichts in der theoretischen Fahrschulbildung“ Artikel 2 Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsverordnung §4 Abs. 1(b)

Die im Referentenentwurf formulierte Beschränkung eines digitalen Theorieunterrichts in der Fahrschule auf Ausnahmesituationen erfüllt die perspektivischen Anforderungen und Erwartungen an eine zukunftsorientierte Ausbildung nicht.

Der theoretische Fahrschulunterricht ist mehr als nur eine Vorbereitung auf die Theorieprüfung im Rahmen des Fahrerlaubnisverfahrens. Neben dem Wissen zu Regelwerken ist es von entscheidender Bedeutung, Werte zur Verkehrssozialisation in der Gruppe zu vermitteln. Eine prozessorientierte Verzahnung von Theorie und Praxis bildet die Basis für den Lernerfolg. Für diesen Zweck sind geeignete Lehr-/Lernmethoden anzuwenden. Dabei ist es weniger von Bedeutung, ob der Unterricht virtuell und synchron erfolgt oder in Präsenz durchgeführt wird. Entscheidend ist, ob die Mittel und die vermittelnde Person geeignet sind, einen Lernerfolg in einer angemessenen Zeit zu ermöglichen.

Bisher beschränkt sich der Einsatz digitaler Medien im Fahrschulunterricht auf eine den Präsenzunterricht ergänzende und unterstützende Rolle. Die in der Verordnung vorgesehene Zulassung von Online-Unterricht unter bestimmten Voraussetzungen in Ausnahmesituationen stellt klar, dass das virtuelle und synchrone Lernen den analogen Fahrschulunterricht ersetzen kann, wenngleich mit der Einschränkung auf Ausnahmesituationen unterstellt wird, dies nicht in vergleichbarer Qualität leisten zu können. Da es bis heute keine Zertifizierung von Online-Angeboten für den theoretischen Fahrschulunterricht gibt, besteht das Risiko eines nicht qualitätsgesicherten Einsatzes von Medien und Methoden. Daher gilt es nach Lösungen zu suchen, die einen geregelten (synchronen) Online-Unterricht zumindest für definierte Lernmodule ermöglichen können, ohne einen Wissensverlust hinnehmen zu müssen. Entsprechende Voraussetzungen sind vom Gesetzgeber nach wissenschaftlichen Kriterien festzulegen.

Neben der Beschreibung der Kriterien, wie ein Online-Modul zu gestalten ist, stellt sich somit die Frage, welcher Inhalt zukünftig ggf. auch im Regelbetrieb wahlweise als Online-Angebot i.S. der Verbraucher durchgeführt werden sollte. Eine Pilotierung und Evaluation unterschiedlicher Lehr-/Lernmethoden im Fahrausbildungsprozess zur nachhaltigen Verbesserung des theoretischen Fahrschulunterricht ist daher anzustreben, um der rasch fortschreitenden digitalen Entwicklung innerhalb der Gesellschaft, gerade in der jüngeren Generation, gerecht zu werden.

Die Zulassung von Online-Angeboten als Ersatz von Präsenzveranstaltungen in der theoretischen Fahrschulbildung nur in Ausnahmesituationen zu ermöglichen, greift perspektivisch zu kurz und ist als Zwischenschritt zu sehen, der unter bestimmten Umständen einen Engpass lindern, nicht aber neue Bedarfe zufriedenstellen kann.

Zu Nummer 15: Anlage 5 der Fahrerlaubnisverordnung (FeV)

Durch die Änderung der Nummer 1 Satz 1 sowie des Musters der Anlage 5 wird zwar der Screening-Charakter der verpflichtenden Untersuchung bei Berufskraftfahrern und Busfahrern betont. Doch, indem dem untersuchenden Arzt nicht mehr die Option eingeräumt wird, eine Empfehlung (keine Anweisung) über das weitere Vorgehen auszusprechen, werden zum einen den Sachbearbeitern und Sachbearbeiterinnen der Fahrerlaubnisbehörden wesentliche Informationen vorenthalten und der Untersuchungsprozess für Betroffene damit verlängert und verteuert. Zukünftig sollen lediglich die Befunde an die Behörde übermittelt werden, die dann die Basis für die Ermessensentscheidung der SachbearbeiterInnen der zuständigen Fahrerlaubnisbehörde für die Frage der Fahreignung sind.

Wir sehen hierbei folgende Probleme:

- Da die untersuchenden Ärzte und Ärztinnen ihre Weiterempfehlung anhand ihrer medizinischen Sachkunde treffen, würde diese objektive Information für die Sachbearbeiter und Sachbearbeiterinnen zukünftig wegfallen. Um dieses Defizit zu kompensieren müssten die Sachbearbeiter und Sachbearbeiterinnen – sollten die bis zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Eignungsuntersuchungen (§§ 11 ff FeV) oder Auflagen zur Fahrerlaubnis, um Eignungsmängel auszugleichen, als Basis für die Entscheidung nicht ausreichen – weitere für den Betroffenen kostenpflichtige und zeitintensive Untersuchungen anfordern, um die Frage zu klären, wie mit den Befunden und dem Hinweis des untersuchenden Arztes beziehungsweise der Ärztin, dass „Anzeichen für Erkrankungen, die die Fahreignung ausschließen können“ vorliegen, im konkreten Einzelfall umzugehen ist.
- In der bisherigen Weiterempfehlungsmöglichkeit sehen wir ein bewährtes Mittel die Sachbearbeiter und Sachbearbeiterinnen der Fahrerlaubnisbehörde bei ihrer Arbeit zu unterstützen und sie in die Lage zu versetzen, ohne weitere zeit- und kostenintensive Umwege, über viele ihrer Fahreignungsfälle selbständig im Rahmen ihrer Ermessensausübung zu entscheiden. Die Empfehlung ist zudem keine Verpflichtung, sondern der Sachbearbeiter oder die Sachbearbeiterin kann auch heute schon im Rahmen seiner Ermessensausübung entscheiden, und zwar ohne weitere Untersuchungen anzuordnen zu müssen.
- Fiele die Weiterempfehlung weg, so bestünde unserer Ansicht nach außerdem das Risiko, dass ein gleichgelagerter Fall in den Behörden vor Ort unterschiedlich in der Praxis gehandhabt würde.
- Die aktuelle Entwicklung des Unfallgeschehens von Lkw-Fahrern und -Fahrerinnen sowie Busfahrern und Busfahrerinnen lässt keinen unmittelbaren Handlungsbedarf erkennen, sodass eine Umstellung des Verfahrens nicht zwingend erforderlich ist.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de