

Die Tätigkeitsfelder von Fahrlehrern im Wandel technischen Fortschritts und gesellschaftlicher Veränderungen

In der allgemeinen öffentlichen Wahrnehmung ist der Eindruck vorrangig, dass in Fahrschulen ausschließlich Bewerber um eine Fahrerlaubnis (Fahrschüler) ausgebildet werden. Insbesondere im Laufe der letzten beiden Jahrzehnte haben sich die Tätigkeitsfelder von Fahrlehrern jedoch erheblich erweitert. Nachdem die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V. (BVF) 1999 erreichen konnte, dass umweltbewusstes und energiesparendes Fahren in die Fahrerlaubnisprüfung integriert wurde, war dies auch der Start zahlreicher Programme zum sicheren und umweltschonenden Fahren für Inhaber einer Fahrerlaubnis. Damit haben sich die Tätigkeitsfelder des Berufstands auch im Bereich von Fahrerweiterbildungen und zusätzlich rund um Erhalt und Erweiterung von Fahrerkompetenzen in Verbindung mit dem Training zum sicheren Umgang mit dem Kraftfahrzeug erweitert. Hinzu kommt, dass Fahrlehrern im Berufskraftfahrer-Qualifizierungs-Gesetz und der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung neue Aufgaben zugewiesen wurden.

Inzwischen sind die Programme *Fortbildungsseminare für Fahranfänger (FSF)* und *Aufbauseminare für mehrfach auffällige Kraftfahrer (ASP)* entfallen.

Fehlende Rechtssicherheit für Fahrlehrer

Die Ausübung der unterschiedlichsten Tätigkeiten durch Fahrlehrer ist aus rechtlicher Sicht in zahlreichen Konstellationen nicht unproblematisch, weil die Verantwortlichkeiten im Sinne des Straßenverkehrsgesetzes, des Fahrlehrergesetzes und des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes für die ausübenden Personen, nicht bei allen in der Folge aufgeführten Tätigkeitsfeldern deutlich erkennbar sind. Ob sie überhaupt rechtlich in jedem Fall klar abzugrenzen sind, kann als zweifelhaft angesehen werden. Dies sei an einem Fall hier exemplarisch dargestellt:

Der Seminarleiter eines Aufbauseminars für auffällige Fahranfänger (ASF) muss im Rahmen des § 35 Absatz 1 FeV auch eine Fahrprobe mit drei Teilnehmern in einer Gruppe durchführen lassen. Die jeweils zwei Beobachter verlassen sich darauf, dass der Fahrlehrer kritische oder unfallträchtige Verkehrssituationen rechtzeitig unterbindet. Der pädagogische Sinn dieser Fahrprobe liegt darin, dass das Fahrverhalten des jeweils fahrenden Seminarteilnehmers nach dem Ende der Fahrprobe mit der Beobachtungsgruppe diskutiert und analysiert wird. Ziel dieser Übung ist es, dass die Verhaltensbeobachtungen durch die Mitfahrenden und die daraus resultierenden Rückmeldungen an den Fahrer dazu beitragen sollen, ein sicheres und rücksichtsvolles Verhalten zu fördern. Soll aber mögliches Fehlverhalten diskutiert werden, muss der Fahrlehrer auch ein gewisses Maß davon zulassen.

Sofern der jeweils fahrende Gruppenteilnehmer im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis ist, ist er zumindest dem Gesetz nach auch der verantwortliche Fahrzeugführer. Dem Fahrlehrer auf dem Beifahrersitz scheint eine Art Schutzengelfunktion zugeordnet zu sein, die im Gesetz aber nicht klar definiert ist. Ein aus der Sicht des Fahrlehrers notwendiger Eingriff, um eine von ihm erkannte Gefahrensituation abzuwenden oder überbordendes Verkehrsverhalten des Fahrers zu unterbinden, kann auch zu Unfällen führen. Diese können von der un-



erfahrenen Jugendgruppe auch dem Fahrlehrer nach dem Motto zugeordnet werden: hätte er nicht eingegriffen, wäre der Unfall gar nicht passiert. Hieraus kann ein Dilemma entstehen.

Neben der Betrachtung schwieriger verkehrsrechtlicher Konstellationen, wenn sich Fahrlehrer beispielsweise unter bestimmten Umständen gezwungen sehen bei Fahrzeugführern mit einer gültigen Fahrerlaubnis verbal oder auf andere Art in die Fahrzeugtechnik einzugreifen (Fahrlehrereingriff), stellen sich Fragen der Haftung. Die Beantwortung dieser Haftungsfragen dürfte nicht einfach sein und vermutlich in zahlreichen Fällen nur durch Rechtsprechung einer Lösung zugeführt werden können.

Noch schwieriger dürfte sich eine Fallkonstellation darstellen, in der ein Fahrlehrer beispielsweise in einem Kundenauto mitfährt, um den Fahrer zu begutachten oder ein Training durchzuführen, und im Fall einer Gefahrensituation eingreift. Da ihm in einem Kundenauto i. d. R. keine Doppelbedienungsanlage zur Verfügung steht, bleibt ihm nur der verbale Eingriff oder der höchst komplizierte Eingriff in die Fahrzeugtechnik.

Bei der Gesamtbetrachtung der Tätigkeitsfelder von Fahrlehrern darf nicht außer Acht gelassen werden, dass in Deutschland in den letzten Jahren eine Tendenz zur Laienausbildung erkennbar ist. Die (noch) wenigen Fallkonstellationen sind der Vollständigkeit halber in diese Betrachtung mit aufgenommen worden, denn sie bedeuten Verlust von Tätigkeiten.

Ein weiterer Aspekt ist die zunehmende Automatisierung des automobil Fahrzeugverkehrs. Es ist anzunehmen, dass dadurch sowohl die gesetzlich gestützten als auch die auf freiwilliger Basis angebotenen Tätigkeitsfelder der Fahrlehrer erheblich beeinträchtigt werden können.

Die Aufzählung der Tätigkeitsfelder erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Schwerpunkte

Grob eingeteilt beinhalten die hier aufgeführten Tätigkeitsfelder von Fahrlehrern vier Schwerpunkte:

1. Ausbildung und Begleitung unterschiedlicher Antragsteller, Seminarteilnehmer, Fahrlehrer in Ausbildung sowie Erwerber von Grundqualifikationen
Seiten 2 bis 3
2. Begleitung und Training nach Krankheiten, Unfällen, Ängsten sowie Neuaufnahme der Fahrtätigkeit nach langen Unterbrechungen in eigener Verantwortung
Seite 4
3. Schulungen/Trainings/Begleitung im Rahmen von Programmen zum umweltschonenden Fahren, zur Steigerung der Verkehrssicherheit, zur Förderung und zum Erhalt von Fahrkompetenz, zur Wegesicherheit und innerbetrieblichen Sicherheit sowie zum Erwerb von Zusatzqualifikationen
Seiten 5 bis 7
4. Betreuung von Verkehrsteilnehmern (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Hochbetagte) anlässlich von Messen, Verbandsveranstaltungen und anderen Veranstaltungen
Seite 8

Abschließend wird auf Seite 9 versucht, eine mögliche Entwicklung und deren Fazit zu beschreiben.

1. Ausbildung und Begleitung unterschiedlicher Antragsteller, Seminarteilnehmer, Fahrlehrer in Ausbildung sowie Erwerber von Grundqualifikationen

Hierzu bedarf es einer Person mit einer Fahrlehrerlaubnis und sofern Seminare durchgeführt werden auch einer Seminarerlaubnis. Die Fahrlehrerlaubnisse werden für die Klassen BE, A, CE und DE erteilt und entsprechen der Einteilung der Fahrerlaubnisse nach Artikel 4 der Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein. Die Seminarerlaubnisse betreffen die Aufbauseminare (ASF) und die Fahreignungsseminare (FES).

Fahrschüler sind aber auch Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes und der Polizei sowie Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis, die im Rahmen des § 31 Absatz 2 FeV die deutsche Fahrerlaubnis erwerben wollen. Auch wer eine Fahrerlaubnis nach einer vorangegangenen Entziehung (oder nach Verzicht) neu erwerben will und sich dafür ausbilden lässt, weil die Fahrerlaubnisbehörde eine Prüfung anordnet, gilt als Fahrschüler (s. Kommentar Fahrlehrer Recht, 14. Auflage, Januar 2015, Dr. Wolfgang Bouska, Rüdiger May, Felix Koehl).

Die Hin- und Rückfahrt von der Fahrerlaubnisprüfung sowie bei der Hin- und Rückfahrt zur Begutachtung der Eignung oder Befähigung gilt gemäß § 2 Absatz 15 StVG der Fahrlehrer als verantwortlicher

Fahrzeugführer, wenn der Betroffene keine Fahrerlaubnis besitzt, weil er die Prüfung nicht bestanden hat oder nach bestandener Prüfung der Führerschein oder der vorläufige Nachweis einer Fahrerlaubnis aufgrund nicht erreichten Mindestalters nicht ausgehändigt werden kann.

Als Fahrschüler gelten auch Seminarteilnehmer ohne gültige Fahrerlaubnis, die eine Fahrprobe im Rahmen eines ASF-Seminars durchführen müssen.

Von der Fahrlehrerlaubnis darf nur zusammen mit der Fahrschülerlaubnis oder im Rahmen eines Beschäftigungs- oder Ausbildungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschule Gebrauch gemacht werden.

1	Antragsteller	Rechtsgrundlage	Fahrzeug	Ausbilder
1.1	Bewerber um eine Mofa-Prüfbescheinigung	§ 5 Abs. 2 und 5 FeV	Ausbildungsfahrzeug nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 1b FeV (keine praktische Prüfung)	Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis A i. V. m. dem Beschäftigungsverhältnis einer Fahrschule
1.2	Bewerber um eine Mofa-Prüfbescheinigung	§ 5 Abs. 3 FeV	Ausbildungsfahrzeug nach § 4 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 und 1b FeV (keine praktische Prüfung)	Lehrer der besonders anerkannten Schule
1.3	Fahrerlaubnisbewerber (Fahrschüler) der Klassen A, A2, A1, AM, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, L und T	§ 2 Abs. 15 StVG i. V. m. § 6 FeV	Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeug nach § 5 DV-FahrlG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2.2 FeV	Fahrlehrer mit: – Fahrlehrerlaubnis A (alle A-Klassen und AM) – Fahrlehrerlaubnis BE (Klassen B, BE und L) – Fahrlehrerlaubnis CE (Klassen C1, C1E, C, CE und T) – Fahrlehrerlaubnis DE (Klassen D1, D1E, D und DE), jeweils i. V. m. einem Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule
1.4	Fahrschülerausbildung durch Fahrlehrer mit befristeter Fahrlehrerlaubnis (weißer Fahrlehrerschein) im Rahmen des Ablegens einer Lehrprobe	§ 18 FahrlPrüfO	Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe nach § 18 Satz 2 FahrlPrüfO und § 5 DV-FahrlG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2.2 FeV	Fahrlehrer mit befristeter Fahrlehrerlaubnis (weißer Fahrlehrerschein) sowie zur Prüfungsbeurteilung zwei Mitglieder eines Fahrlehrerprüfungsausschusses, von denen einer Fahrlehrer ist
1.5	Löschung einer Schlüsselzahl 78 (Automatikeinschränkung)	§ 2 Abs. 15 StVG i. V. m. § 17 Abs. 6 FeV	Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeug nach § 5 DV-FahrlG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2.2 FeV	Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis BE i. V. m. einem Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule
1.6	Erweiterung Klasse B um die Schlüsselzahl 96	§ 2 Abs. 15 StVG i. V. m. § 6a FeV	Schulungsfahrzeug nach Anlage 7a Nr. 4 FeV	Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis BE i. V. m. einem Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule
1.7	Erweiterung Klasse B um die Schlüsselzahl 192	Vierte Ausnahmereordnung FeV	Einweisungsfahrzeug nach § 1 Abs. 1 und 2 i. V. m. Anlage 1 Nr. 3 der Vierten Ausnahmereordnung der FeV	Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis BE i. V. m. einem Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule oder Laienausbildung (Fahrzeughersteller oder Fuhrparkhalter, sofern er sich hierfür einer Person bedient, die das 30. Lebensjahr vollendet hat, seit mindestens fünf Jahren eine gültige Fahrerlaubnis der Klasse C1 besitzt, zum Zeitpunkt der Einweisung im Fahreignungsregister mit nicht mehr als einem Punkt belastet ist und Erfahrung mit dem Führen von Elektrofahrzeugen der Klasse C1 hat)

1	Antragsteller	Rechtsgrundlage	Fahrzeug	Ausbilder
1.8	Bewerber für Fahrberechtigungen zum Führen von Einsatzfahrzeugen auf öffentlichen Straßen bis zur zulässigen Gesamtmasse von 4,75 t – auch mit Anhängern, sofern die zul. GM der Kombination 4,75 t nicht übersteigt von Angehörigen der Freiwilligen Feuerwehren, der nach Landesrecht anerkannten Rettungsdienste, des Technischen Hilfswerks und sonstiger Einheiten des Katastrophenschutzes, die ihre Tätigkeit ehrenamtlich ausüben (sog. Feuerwehrführerschein)	§ 2 Abs. 15 und 16 StVG und Ländererlasse	Je nach Landeserlass: zulässige Gesamtmasse von mehr als 3,5 t bis zu 4,75 t. Für Fahrberechtigungen mit zulässiger Gesamtmasse von mehr als 4,75 t bis zu 7,5 t, Länge mindestens 5 m, erreichbare Geschwindigkeit mindestens 80 km/h, Aufbau mindestens so hoch und breit wie die Fahrerkabine.	Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis CE i. V. m. einem Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule oder Laienausbildung (Angehöriger der in § 2 Absatz 10a Satz 1 StVG genannten Organisationen oder Einrichtungen, der das 30. Lebensjahr vollendet hat, mindestens seit fünf Jahren eine gültige Fahrerlaubnis der Klasse C1 besitzt und zum Zeitpunkt der Einweisungs- und Prüfungsfahrten im Fahreignungsregister mit nicht mehr als zwei Punkten belastet ist)
1.9	Fahrerlaubnisbewerber bei Neuerteilung nach Entzug oder Verzicht auf die Fahrerlaubnis (vor und während der Fahrerlaubnisprüfung) oder wenn Tatsachen vorliegen, die die Annahme rechtfertigen, dass der Bewerber die nach § 16 Abs. 1 und § 17 Abs. 1 FeV erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten nicht mehr besitzt.	§ 2 Abs. 15 StVG i. V. m. § 20 Abs. 2 FeV	Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeug nach § 5 DV-FahrIG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2.2 FeV Teilweise mit technischen Umbauten (z. B. Gaspedal links bei Beinamputation) entsprechend jeweiliger behördlicher Auflage.	Fahrlehrer mit: – Fahrlehrerlaubnis A (alle A-Klassen und AM) – Fahrlehrerlaubnis BE (Klassen B, BE und L) – Fahrlehrerlaubnis CE (Klassen C1, C1E, C, CE und T) oder – Fahrlehrerlaubnis DE (Klassen D1, D1E, D und DE), jeweils i. V. m. einem Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule.
1.10	Bewerber um eine deutsche Fahrerlaubnis der Klassen A, A2, A1, AM, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D oder DE, die Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis aus einem nicht in Anlage 11 FeV aufgeführten Staat sind, die sich auf die praktische Fahrerlaubnisprüfung vorbereiten und zur Prüfung begleiten lassen müssen.	§ 2 Abs. 15 StVG i. V. m. § 31 Abs. 2 FeV	Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeug nach § 5 DV-FahrIG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2.2 FeV	Fahrlehrer mit: – Fahrlehrerlaubnis A (alle A-Klassen und AM) – Fahrlehrerlaubnis BE (Klassen B, BE und L) – Fahrlehrerlaubnis CE (Klassen C1, C1E, C, CE und T) oder – Fahrlehrerlaubnis DE (Klassen D1, D1E, D und DE), jeweils i. V. m. einem Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule.
1.11	Fahrerlaubnisinhaber, die im Rahmen der Bestimmungen über die Fahrerlaubnis auf Probe (ASF) Fahrproben innerhalb eines Aufbau-seminars ablegen. Dagegen ist er als Fahrschüler anzusehen, wenn er an einer solchen Fahrprobe teilnimmt, ohne im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis zu sein.	§ 2a Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 StVG i. V. m. § 35 Abs. 1 FeV und § 31 Abs. 3 Satz 4 FahrIG Siehe Kommentar <i>Fahrlehrer Recht</i> , Bouska, May, Koehl, 14. Auflage	Ausbildungsfahrzeug nach § 5 DV-FahrIG	Seminarleiter mit Seminarerlaubnis ASF jeweils i. V. m. einem Beschäftigungsverhältnis mit sog. Seminarfahrschule (Inhaber oder verantwortlicher Leiter des Ausbildungsbetriebs muss ebenfalls die Seminarerlaubnis besitzen).
1.12	Ausbildungsfahrten während der Fahrlehrerausbildung mit Inhabern von Fahrerlaubnissen (Fahrlehreranwärter vervollkommenen Fahrweise und Fahrfertigkeiten)	§ 2 Abs. 1 u. 4 Nr. 1 FahrIAusO i. V. m. dem Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten	Ausbildungsfahrzeug nach § 5 DV-FahrIG	Fahrlehrer
1.13	Fahrpraktische Fahrlehrerprüfung	§ 4 Abs. 2 FahrIG	Prüfungsfahrzeug nach § 15 Absatz 1 FahrIPrüfO i. V. m. Anlage 7 Nr. 2.2 FeV	Mitglieder des Fahrlehrerprüfungsausschusses, von denen einer Fahrlehrer ist
1.14	Erwerb der Grundqualifikation oder der Beschleunigten Grundqualifikation ohne im Besitz einer gültigen Fahrerlaubnis für das auf öffentlichen Straßen zu führende Kraftfahrzeug zu sein.	§ 4 Abs. 4 BKrFQG	§ 4 Abs. 4 Satz 1 BKrFQG i. V. m. § 5 Abs. 1 DV FahrIG	Fahrlehrer CE oder DE
1.15	Berufskraftfahrer-Weiterbildung	§ 5 und § 6 Nr. 2 BKrFQG i. V. m. § 4 BKrFQV	– Fahrzeug des Ausbildungsträgers – Ausbildungsfahrzeug der Fahrschule	Fahrlehrer und anderes Lehrpersonal der Ausbildungsstätten nach § 7 BKrFQG

2. Begleitung und Training nach Krankheiten, Unfällen, Ängsten sowie Neuaufnahme der Fahrtätigkeit nach langen Unterbrechungen in eigener Verantwortung

Bei der Beschreibung dieser Tätigkeiten wird davon ausgegangen, dass eine gültige Fahrerlaubnis noch vorhanden ist. Das ist dann der Fall, wenn die zuständige Fahrerlaubnisbehörde keine Kenntnis von den Problemen betroffener Fahrerlaubnisinhaber hat.

Eignung

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) legt fest, dass die Begleitung von Fahrerlaubnisbewerbern im öffentlichen Straßenverkehr zum Zwecke der Ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung durch Fahrlehrer zu erfolgen hat (§ 2 Abs. 15 StVG). Des Weiteren ist im StVG festgelegt, dass bereits bei der Antragstellung von der Fahrerlaubnisbehörde zu prüfen ist, ob die notwendigen körperlichen und geistigen Anforderungen durch den Fahrerlaubnisbewerber erfüllt werden (§ 11 FeV). Diese Prüfung erfolgt bei den Klassen A, A2, A1, AM, B, BE, L und T meist durch Selbstauskunft der Antragsteller. Da diese Fahrerlaubnisse nicht befristet sind, erfolgen auch keine Routineuntersuchungen zu späteren Zeitpunkten. Beim Erwerb und Besitz dieser Klassen werden Untersuchungen durch die Fahrerlaubnisbehörde nur anlassbezogen angeordnet, wenn Tatsachen bekannt werden, die Bedenken gegen die Eignung oder Befähigung des Bewerbers begründen. In diesem Fall wird die Fahrerlaubnisbehörde anordnen, dass der Antragsteller ein Gutachten oder Zeugnis eines Facharztes oder Amtsarztes, ein Gutachten einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung oder eines amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfers für den Kraftfahrzeugverkehr innerhalb einer angemessenen Frist beibringt (§ 2 Abs. 8 StVG). Die Behörde wird von den Ergebnissen abhängig machen, ob eine Fahrerlaubnis ggf. mit Auflagen und/oder Ein-

schränkungen zu versehen ist und ob ggf. auch Fahrzeugumbauten notwendig werden oder eine vorhandene Fahrerlaubnis zu entziehen ist.

Eignungsmängel nach dem Erwerb einer Fahrerlaubnis

Entstehen Beeinträchtigungen jedoch erst nach dem Erwerb einer Fahrerlaubnis (beispielsweise durch Herzinfarkt, Schlaganfall oder Sportunfälle) und die Fahrerlaubnisbehörde erhält davon keine Kenntnis, kann der Fahrerlaubnisinhaber in eigener Verantwortung die Entscheidung treffen, ob er ein Kraftfahrzeug führt oder nicht. Hierbei wird er i. d. R. mindestens seinen behandelnden Arzt zu Rate ziehen.

Deshalb werden auch nach der Überwindung erlittener Krankheiten (z. B. Herzinfarkt, Schlaganfall, Sportunfälle) und vor einer erneuten Aufnahme der Fahrtätigkeit i. d. R. auf Anraten der behandelnden Ärzte Fahrschulen gebeten, Fahrproben durchzuführen, obwohl noch eine gültige Fahrerlaubnis vorliegt. Reha-Kliniken und Ärzte arbeiten in derartigen Fällen häufig mit Fahrschulen zusammen, insbesondere auch deshalb, um ihr eigenes Urteil zur Fahrtüchtigkeit ihrer Patienten durch das Ergebnis der Fahrprobe mit einem Fahrlehrer abzurufen.

Ebenso treten Familienangehörige zunehmend häufiger an Fahrschulen heran, wenn sie annehmen, dass beispielsweise ihre Großeltern oder Eltern nicht mehr die ihnen sonst bekannte Fahrkompetenz aufweisen.

Weitere Anlässe für Probe- und Übungsfahrten entstehen, wenn beispielsweise in Partnerschaften der dauerhaft selbst das Fahrzeug steuernde Partner verstirbt und der überlebende Partner nach langer Unterbrechung der eigenen Fahrtätigkeit wieder Auto fahren möchte. Auch hier werden Fahrschulen oft gebeten, Fahrproben

und notwendige Übungen in Absprache mit den Kunden durchzuführen. In diesen Fällen besteht häufig der Wunsch, diese Fahrproben auf dem kundeneigenen Fahrzeug durchzuführen.

Fahrlehrer für die Ausbildung von Menschen mit Behinderung

Fahrlehrer werden nicht für die Ausbildung von Menschen mit Behinderungen (angeborene, durch Unfälle, Krankheiten oder altersbedingte Beeinträchtigungen) ausgebildet. Ihnen werden seitens des Gesetzgebers auch keinerlei Kenntnisse für die Ausbildung von Menschen mit Behinderungen abverlangt. Fahrlehrer, die in diesem Bereich tätig sind, haben nicht selten Kontakte im eigenen sozialen Umfeld zu Menschen mit Behinderungen. Ihre Kenntnisse für diesen Bereich der Ausbildung haben sich Fahrlehrer in speziellen Fortbildungsveranstaltungen, insbesondere auch denen der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. im Verkehrsinstitut Bielefeld angeeignet.

Fahrschulen für Angsthasen

Unter dem Begriff Fahrschule für „Angsthasen“ haben sich bestimmte Fahrschulen einer Zielgruppe angenommen, die aus unterschiedlichsten Gründen basierend auf Angst – trotz vorhandener Fahrerlaubnis – sich nicht mehr zutrauen, ein Fahrzeug zu fahren.

Unabhängig davon, dass die Behebung von Ängsten vielleicht eher einem Psychotherapeuten oder Psychologen zuzuordnen ist, werden von den Betroffenen meist Fahrschulen zu Rate gezogen, weil möglicherweise dem Fahrlehrer eher zugestanden wird, Unfälle beim Üben im Realverkehr zu vermeiden und somit dazu beizutragen, Fahrängste abzubauen.

Auch hier gilt, dass seitens des Gesetzgebers Fahrlehrern keinerlei Kenntnisse für die Ausbildung von Menschen mit besonderen Ängsten abverlangt werden.

2	Fahrproben für Inhaber von Fahrerlaubnissen	Rechtsgrundlage	Fahrzeug	Begutachter/Ausbilder
2.1	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrproben für Inhaber von Fahrerlaubnissen, die von diesen selbst oder einvernehmlich mit der Bitte von Familienangehörigen veranlasst werden – Fahrproben auf Bitte des behandelnden Arztes 	<ul style="list-style-type: none"> – Dienstleistungsvertrag mit Fahrschule oder – Nachbarschaftshilfe 	<ul style="list-style-type: none"> – i. d. R. Fahrschulfahrzeuge – seltener auch Kundenfahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrlehrer i. V. m. einem Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule – Fahrlehrer
2.2	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrtraining mit Inhaber von Fahrerlaubnissen im Rahmen von Übungsstunden zum Abbau von Fahrängsten 	<ul style="list-style-type: none"> – Dienstleistungsvertrag mit Fahrschule oder – Nachbarschaftshilfe 	<ul style="list-style-type: none"> – i. d. R. Fahrschulfahrzeuge – seltener auch Kundenfahrzeuge 	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrlehrer i. V. m. einem Beschäftigungsverhältnis mit einer Fahrschule – Fahrlehrer

3. Weiterbildungen/Trainings/Begleitung im Rahmen von Programmen zum umweltschonenden Fahren, zur Steigerung der Verkehrssicherheit, zur Förderung und zum Erhalt von Fahrkompetenz, zur Wegesicherheit und innerbetrieblichen Sicherheitsschulungen sowie Ausbildungen zum Erwerb von Zusatzqualifikationen

Bei der Beschreibung **dieser Tätigkeiten** wird davon ausgegangen, dass der Teilnehmer eine gültige Fahrerlaubnis und Fahrerfahrung besitzt. Vor, während oder nach der Fahrt werden Tipps zur

Optimierung der jeweiligen Fahrweise gegeben. Der Teilnehmer kann hierbei zum einen auf seinem eigenen Privatfahrzeug bzw. seinem Firmenwagen trainiert werden oder zum anderen ein Fahrzeug gestellt bekommen. Bei den gestellten Fahrzeugen wie Elektro-, Erdgas- oder Hybridfahrzeugen kennt der Teilnehmer die Eigenheiten des Fahrzeugs oft noch nicht und fährt mitunter während des Trainings unsicherer als üblich. Beim Erwerb von Zusatzqualifikationen bewegt der Teilnehmer das Fahrzeug u. U. zum ersten Mal. Aber egal welches Thema das jeweilige Lernziel im Einzelnen bestimmt, letztendlich trägt die empfohlene Fahrweise in jedem Fall

zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei. Die Fahrten finden im öffentlichen wie auch im nichtöffentlichen Verkehrsraum statt. Neben dem realen Straßenverkehr werden auch Privatgrundstücke zum Üben genutzt wie Firmen- und Messegelände, Übungsplätze oder Parkhäuser.

Da während des Trainings regelmäßig verbale Anweisungen der Fahrlehrer notwendig sind, um die Fahrweise der Teilnehmer an die Inhalte der Programme anzupassen, können dadurch kritische Verkehrssituationen entstehen.

3	Trainingsprogramme zum sicheren und umweltschonenden Fahren	Teilnahmevoraussetzung	Fahrzeug	Durchführende Personen/Programme
3.1	Spritsparstunde	Gültige Fahrerlaubnis	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrzeug gestellt durch Fahrzeughersteller – Fahrzeug der Teilnehmer (ohne Doppelbedienungsanlage) – Fahrschulfahrzeug 	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis – Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer <i>(Programm DVR/BVF/BG)</i>
3.2	Fahr und Spar mit Sicherheit – Sicher, wirtschaftlich und umweltschonend Fahren	Gültige Fahrerlaubnis	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrzeug gestellt durch Fahrzeughersteller – Fahrzeug der Anbieter – Fahrzeug der Teilnehmer (oft ohne Doppelbedienungsanlage) 	Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer (DIN ISO EN 17024) <i>– Fahrlehrer muss in einem Verband der BVF Mitglied sein –</i> <i>(Programm DVR/BVF/BG)</i>
3.3	Ford Eco-Driving <ul style="list-style-type: none"> – Fortbildung für Fahrlehrer – für Privatkunden – für Flottenkunden – Ford Eco-Driving Kompakt – Fahrökonomie auf Erdgasfahrzeugen 	Gültige Fahrerlaubnis	Fahrzeug gestellt durch Ford (ohne Doppelbedienungsanlage)	Fahrlehrer und zertifizierter DVR- und Ford-Trainer <i>(Programm DVR/BVF/Ford)</i>
3.4	Eco-Driving – Fortbildung für Fahrlehrer und Fahrerlaubnisprüfer	Gültige Fahrerlaubnis	Fahrzeug gestellt durch Fahrzeughersteller (ohne Doppelbedienungsanlage)	Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer (DIN ISO EN 17024) <i>(Programm DVR/BVF/Bundesministerium f. Verkehr, Bau u. Stadtentwicklung)</i>
3.5	Cool fahren – Sprit sparen, Fortbildung für Fahrlehrer, Fahrlehrer in Ausbildung und Fahrerlaubnisprüfer	Gültige Fahrerlaubnis	Fahrzeug der Teilnehmer (i. d. R. mit Doppelbedienungsanlage)	Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer (DIN ISO EN 17024) <i>(Programm DVR/BVF/BMVBS)</i>
3.6	Neues Fahren clever ▪ sicher ▪ weiter	Gültige Fahrerlaubnis	Fahrzeug gestellt durch Fahrzeughersteller	Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer (DIN ISO EN 17024) <i>(Programm DVR/BVF/BMVBS)</i>
3.7	ECOWILL	Gültige Fahrerlaubnis	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrzeug der Anbieter – Fahrzeug der Teilnehmer (oft ohne Doppelbedienungsanlage) 	Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer (DIN ISO EN 17024) <i>(EU-Projekt unterstützt europäische Initiativen und Programme für Spritspartrainings)</i>
3.8	Eco Safety Training <ul style="list-style-type: none"> – Short Duration Training – Fahren wie ein Profi: DD-Training – Pkw-Coaching/Transporter-Coaching 	Gültige Fahrerlaubnis	Fahrzeug der Teilnehmer	Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer (DIN ISO EN 17024) <i>(Programm DVR, UK BG)</i>

	Öffentlicher Verkehrsraum	Zielgruppen	Fahrzeug	Durchführende Personen/Programme
3.9	Das Taxi sicher im Verkehr – TSV	Gültige Fahrerlaubnis	Fahrzeug der Teilnehmer/des Betriebes	Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer (DIN ISO EN 17024) <i>(Programm BGF/SVG, Trainings in Kooperation mit dem DVR)</i>
3.10	Ausbildung zum Kurier- und Botenfahrer (nach der Führerscheinausbildung)	Kurier- und Botenfahrer	Fahrzeug des Bildungsträgers	Fahrlehrer mit Fahrerlaubnis BE <i>(Programm des Bildungsträgers)</i>
3.11	Fahrten im Rahmen der Fahrlehrerfortbildung <ul style="list-style-type: none"> – mit Fahrer-Assistenzsystemen – zur umweltschonenden Fahrweise – für Grundfahraufgaben – Rangierübungen 	Teilnehmer von Fahrlehrerfortbildungen	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrzeug des Fahrzeughersteller – Fahrzeug des Anbieters – Fahrzeug des Teilnehmers <i>(i. d. R. ohne Doppelbedienungsanlage)</i>	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrlehrer – Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer – Hersteller <i>(Programm lt. Anbieter)</i>
3.12	Individuelle Trainings für Inhabern von Fahrerlaubnissen mit besonderen Inhalten: <ul style="list-style-type: none"> – Parktraining – Großstadtfahrten – Autobahnfahrten – Auffrischungsstunden – Anhängerbetrieb 	Einzelperson	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrschulfahrzeug – Fahrzeug des Teilnehmers 	i. d. R. Fahrlehrer mit Fahrerlaubnis i. V. m. dem Beschäftigungsverhältnis einer Fahrschule <i>(Plan des Fahrlehrers)</i>
3.13	Fahrertraining für Inhabern von Fahrerlaubnissen mit besonderen Inhalten: <ul style="list-style-type: none"> – Personenschutz – Taxi – Stress – Anhänger – Fahrerassistenzsysteme – winterliche Verhältnisse 	Individueller Personenkreis	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrzeug des Anbieters – Fahrzeug des Teilnehmers – Fahrzeug gestellt durch Fahrzeughersteller <i>(i. d. R. ohne Doppelbedienungsanlage)</i>	Fahrlehrer <i>(Programm des Anbieters)</i>
3.14	Seminare der Berufsgenossenschaften: <ul style="list-style-type: none"> – Defensive Fahrweise – Wach am Steuer – ein Training für Profis – Stressprävention – Sicherheitsgewinn durch Fahrerassistenzsysteme – Sicher fahren mit 50 plus 	Seminarteilnehmer der BG	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrzeug gestellt durch die BG – Fahrzeug gestellt durch den Umsetzer 	Fahrlehrer <i>(Programme der Berufsgenossenschaften/DVR)</i>
3.15	Betriebsinterne individuelle Schulungen (Wildunfälle, Unfälle an Bahnübergängen, Stress etc.)	Betriebsangehörige	i. d. R. das Fahrzeug des Betriebes	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrlehrer mit Fahrerlaubnis – Fahrlehrer mit Zusatzqualifikation – Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer <i>(Programm des Anbieters/Betriebes)</i>
3.16	<ul style="list-style-type: none"> – Ausbildung der Fahrer von Flurförderzeugen mit Fahrersitz und Fahrerstand nach dem berufsgenossenschaftlichen Grundsatz BGG 925 (Staplerschein) und § 62 ASchG – Weiterbildung der Fahrer von Flurförderzeugen 	Flurförderzeugführer	i. d. R. das Firmenfahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> – Berufsgenossenschaft – Privatfirmen wie sog. Staplerfahrschulen – geprüfte Sachverständige <i>(Programme der gewerblichen Berufsgenossenschaften)</i>
3.17	<ul style="list-style-type: none"> – Berechtigungsnachweise Erdbaumaschinen lt. § 62 ASchG und BaugeräteFAusbV – Befähigungsnachweise Baugeräteführer lt. § 62 ASchG und BaugeräteFAusbV 	Baugeräteführer (duale Ausbildung im Betrieb, im überbetrieblichen Ausbildungszentrum und in der Berufsschule)	<ul style="list-style-type: none"> – Erdbaumaschinen – Baugeräte 	<ul style="list-style-type: none"> – Berufsgenossenschaft – Privatfirmen wie sog. Staplerfahrschulen – geprüfte Sachverständige <i>(VO über die Berufsausbildung z. BaugeräteführerIn u. deren Rahmenplan)</i>

	Nichtöffentlicher Verkehrsraum	Zielgruppen	Fahrzeug	Durchführende Personen/Programme
3.18	Trainings, mit folgenden Angeboten: <ul style="list-style-type: none"> – Pkw – Motorrad – Lkw – Transporter – Fahrer-Qualifizierungsprogramm Transporter (u. a. Kurier-, Express- und Paketdienst) – Geländewagen – Einsatzfahrzeuge – Linienbus – Tankwagen – Ladungssicherung – Fit unterwegs – Mobiles SHT 	Individueller Personenkreis	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrzeug des Anbieters – Fahrzeug des Teilnehmers – Fahrzeug gestellt durch Fahrzeughersteller (i. d. R. ohne Doppelbedienungsanlage)	meist Fahrlehrer mit Zusatzqualifikationen der Anbieter <i>(über den DVR qualitätsgesicherte Programme)</i>
3.19	Fahrertraining mit besonderem Inhalt: <ul style="list-style-type: none"> – Personenschutz – Taxi – Anhänger – Fahrerassistenzsysteme 	Individueller Personenkreis	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrzeug des Anbieters – Fahrzeug des Teilnehmers – Fahrzeug gestellt durch Fahrzeughersteller (i. d. R. ohne Doppelbedienungsanlage)	Fahrlehrer <i>(Programm des Anbieters)</i>
3.20	Seminare der Berufsgenossenschaften: <ul style="list-style-type: none"> – Ladungssicherung – Fahrsicherheitstraining für private Teilnehmer 	Seminarteilnehmer der BG	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrzeug des Teilnehmers – gestelltes Fahrzeug 	Fahrlehrer mit Zusatzqualifikationen <i>(Programm BG/Seminar in Kooperation ggf. mit dem DVR)</i>
3.21	Driving Skills for Life – Initiative „Vorfahrt für Deine Zukunft“	Führerscheinneulinge	Fahrzeuge gestellt durch Ford	Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer (DIN ISO EN 17024) <i>(Programm Ford, Trainings in Kooperation mit dem DVR)</i>
3.22	Auswahl weiterer Angebote: <ul style="list-style-type: none"> – „Erfahren und sicher hinter dem Steuer“ – Pkw-Fahrsicherheitstraining für TN über 60 Jahre – „Von Frauen für Frauen“ – Pkw-Fahrsicherheitstraining für Frauen – „Jung und sicher hinter dem Steuer“ – Pkw-Fahrsicherheitstraining für Fahranfänger – „Sicher und stressfrei rangieren“ – Rangiertraining für Pkw oder Transporter – „Sparsam und sicher hinter dem Steuer“ – Defensives und wirtschaftliches Fahren für Pkw oder Transporter – Fahrversuche mit gesicherter und ungesicherter Ladung 	Individueller Personenkreis	<ul style="list-style-type: none"> – Fahrzeug des Anbieters – Fahrzeug des Teilnehmers (i. d. R. ohne Doppelbedienungsanlage)	i. d. R. Fahrlehrer <i>(Programme der Anbieter)</i>
3.23	Fahrten während Verkehrssicherheits-/Gesundheitstage von Firmen	Firmenangehörige	Fahrzeug nicht definiert	Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis <i>(Programm u. a. DVR)</i>

4. Betreuung von Verkehrsteilnehmern (Kinder, Jugendliche, Erwachsene, Hochbetagte) anlässlich von Messen, Verbandsveranstaltungen und anderen Veranstaltungen

Ganz vielfältig sind Veranstaltungen, die direkt oder indirekt der Verkehrssicherheit dienen. So ist bei Fahrten mit blinden und stark sehbehinderten Menschen der Spaß bei den Betroffenen vorrangig, einmal selbst ein Auto führen zu dürfen. Für die Fahrlehrer sind jedoch das Kennenlernen und der Austausch über die Sorgen und Nöte dieser Menschen im täglichen Straßenverkehr inzwischen ein fast unverzichtbarer

Teil ihres Fahrschulunterrichts. Nur aus dem eigenen direkten Erleben heraus, können sie ihr von den Blinden erworbenes Wissen an die Fahranfänger weitergeben.

Das gilt auch für andere Veranstaltungen, insbesondere auch bei denen mit Kindern (z. B. Toter Winkel oder RoadSense) die Fahrlehrer vor Augen führen, dass Kinder eben keine kleinen Erwachsenen sind, sondern den besonderen Schutz aller Fahrzeugführer genießen müssen.

Das Trainieren von ausländischen Gästen wie das internationale Publikum des Weltverkehrsforums (ITF) in Leipzig oder die Teilnehmer aus etlichen EU-Staaten eines ECOWILL-

Seminars in Berlin stellt eine besondere Herausforderung dar, insbesondere durch teils unbekanntes kulturelle und berufliche Einflüsse auf das Fahrverhalten.

Ob Erlebnisfahrten oder Fahrten mit Fahrerassistenzsystemen, immer steht der Fahrlehrer mit seiner Kompetenz bereit, darf aber das vorrangige Ziel, Unfälle zu vermeiden, niemals aus den Augen verlieren. Dies fällt naturgemäß leichter, wenn ein Fahrzeug mit Doppelbedienungseinrichtung ausgestattet ist.

4	Öffentlicher Verkehrsraum	Zielgruppen	Fahrzeug	Durchführende Personen/Programme
4.1	Fit im Verkehr	Individueller Personenkreis oder Einzelperson	– Fahrschulfahrzeug – Fahrzeug des Teilnehmers	Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis i. V. m. dem Beschäftigungsverhältnis einer Fahrschule (Programm BVF)
4.2	Begleitete Erlebnisfahrt mit Mercedes-Benz – Fahrerassistenzsysteme –	Käufer eines Mercedes-Benz-Neufahrzeugs	Mercedes-Benz-Neufahrzeug des Herstellers oder des Kunden	Fahrlehrer (von Mercedes-Benz geschult und zertifiziert) (Programm Mercedes-Benz)
4.3	Fahrten im Rahmen städtischer und bezirklicher Verkehrssicherheitstage oder der Offenen Tage der Bundesministerien	Besucher der Veranstaltung	i. d. R. Fahrschulfahrzeug	– Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis – zertifizierter DVR-Trainer (DIN ISO EN 17024) (Programm Veranstalter)
4.4	Fahrten im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit (Verbandsarbeit, Verkehrssicherheitsarbeit, neue Fahrzeugtechnik, PR-Arbeit auf Messen u. Ä., ehrenamtliche Unterstützung wie bei der Kooperation mit der Zeitschrift <i>Guter Rat</i>)	Presse, Fernsehen, Hörfunk und Online-Medien	– Fahrschulfahrzeug – Fahrzeug des Herstellers	– Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis – Fahrlehrer mit Zusatzqualifikation – Fahrlehrer und zertifizierter DVR-Trainer – Fahrlehrer und zertifizierter Ford-Trainer (Programm Fahrlehrerverbände, DVR, Hersteller)
4.5	Begleitung und Ordnerarbeiten anlässlich von Motorradveranstaltungen gegen Gewalt	Öffentlichkeit	– Fahrschulfahrzeug – Privatfahrzeug	Fahrlehrer (Programm Fahrlehrerverbände)
	Nichtöffentlicher Verkehrsraum	Zielgruppen	Fahrzeug	Durchführende Personen/Programme
4.6	RoadSense – Verkehrstrainingsprogramm für Jugendliche im Alter von 13–15 Jahren	Achtklässler (Mitfahrer)	Ausbildungsfahrzeug § 5 DV-FahrIG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2.2 FeV (mit Doppelbedienungsanlage) gestellt von Mercedes-Benz	Fahrlehrer mit Zusatzqualifikationen des Anbieters (Programm Mercedes-Benz)
4.7	Aktion Toter Winkel auf Schulhöfen	Sechsklässler	Ausbildungsfahrzeug nach § 5 DV-FahrIG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2.2 FeV (mit Doppelbedienungsanlage)	Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis (Programm Fahrlehrerverbände)
4.8	Fahren mit Blinden	Blinde und Sehbehinderte	Ausbildungsfahrzeug nach § 5 DV-FahrIG i. V. m. Anlage 7 Nr. 2.2 FeV (mit Doppelbedienungsanlage)	Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis (Programm Fahrlehrerverbände und Blindenverbände)
4.9	Fahren mit Motorradfahrern ohne Fahrerlaubnis auf abgesperrtem Messegelände (sog. Schnupperfahrten)	Keine Rechtsgrundlage, da nach allgemeiner Rechtsauffassung unzulässig	Kraftrad des Herstellers	i. d. R. Fahrlehrer mit Fahrlehrerlaubnis (Programm Veranstalter in Verbindung mit Fahrlehrerverbänden)

Mögliche Entwicklung und vorläufiges Fazit

Ein nüchterner Blick auf die derzeitige Entwicklung der fortschreitenden Automatisierung des Kraftfahrzeugverkehrs lässt vermuten, dass eine tiefgreifende Veränderung für den Berufsstand der Fahrerlehrer bevorsteht, dessen Auswirkungen noch nicht vollständig absehbar sind. Grob eingeschätzt zeichnet sich unseres Erachtens folgende Entwicklung ab:

1. Kraftwagen (Pkw und Lkw) werden zunehmend mit Fahrerassistenzsystemen (FAS) verkauft, die im Paket einer bestimmten Fahrzeuglinie beigelegt sind – unabhängig davon, ob Kunden diese FAS haben möchten oder nicht. Bedienungsanleitungen der Fahrzeughersteller zur Benutzung der FAS sind nahezu unbrauchbar, wie Fortbildungsveranstaltungen in Fahrerlehrerverbänden deutlich gemacht haben. Autoverkäufer, aber auch Fahrerlehrer, haben keine umfassenden Kenntnisse dieser FAS – weder in der eigenen Anwendung noch in der Vermittlung für Fahrschüler, Fahranfänger oder für Kunden von Autohändlern. Hinzu kommt, dass sich FAS in Anwendung und Auswirkung zwischen den Fahrzeugherstellern stark unterscheiden, ebenso von Fahrzeugtyp zu Fahrzeugtyp desselben Fahrzeugherstellers. So verändern beispielsweise eingespielte Softwareupdates bei Inspektionen bisweilen die Wirkungsweisen vorhandener FAS, ohne dass die Werkstatt oder der Kunde hierzu informiert werden. Erst eine veränderte Wirkungsweise bei der Nutzung des FAS macht diese Veränderung deutlich – durchaus mit Potenzial für Unfälle.

Eine großzügige Regelung in der Fahrerlaubnisprüfung (alle vorhandenen FAS dürfen vom Prüfling eingesetzt werden) verpufft, weil auch Fahrerlaubnisprüfer nicht über umfassende Kenntnisse zu FAS verfügen und außerdem häufig den Einsatz in der Fahrerlaubnisprüfung verhindern.

Da FAS durchaus als Vorstufe des sich ständig weiter entwickelnden automatisierten Fahrens anzusehen sind, wird hier ein wesentliches Tätigkeitsfeld für Fahrerlehrer vernachlässigt. Eine frühe wie auch umfassende Kenntnis mit allen Entwicklungssprüngen der FAS würde der Fahrerlehrerschaft ermöglichen, eine unseres Erachtens nicht mehr aufzuhaltende Entwicklung zu begleiten, um sich hier einen künftigen Platz als Experte und Ausbilder zu sichern.

Trotz aller Schwierigkeiten scheint sich langsam bei einigen wenigen FAS ein fahrerassistenzbasiertes Fahren in der automobilen Gesellschaft durchzusetzen, beispielsweise das Fahren mit Temporegelanlage (mit und ohne Abstandsregelung), das Einparken mit Lenk-Park-Assistent oder mit Rückfahrkameras. Im Lkw-Bereich ist man hier schon etwas weiter. Offen bleibt, ob die Fahrzeughersteller wirklich auf das Fahren mit FAS setzen oder die Fahrzeugführer nur als „Versuchskaninchen ge-

nutzt“ werden und nach dem Motto Versuch und Irrtum die FAS erlernen und sich daran gewöhnen sollen.

Bei gleichzeitiger Aktivierung mehrerer FAS haben Fortbildungsveranstaltungen in den Fahrerlehrerverbänden gezeigt, dass Fahrzeugführer schnell überfordert sind, Rückmeldungen der FAS während kritischer Verkehrssituationen richtig zu interpretieren und ggf. entsprechende Maßnahmen zu ergreifen.

2. Als logische Folge einer beginnenden Akzeptanz zu FAS dürfte die Vernetzung aller im Fahrzeug vorhandenen FAS untereinander zum teilautonomen Fahren führen. Damit ist gemeint, dass ein Fahrer ab einem bestimmten Zeitpunkt einen Knopf (Autopilot) betätigt und sein Kraftfahrzeug alle Fahrmanöver selbstständig ausführt. Der Fahrzeugführer bleibt lediglich wachsam, um eine gefährliche Situation abzuwenden und die jeweilige Fahraufgabe jederzeit selbst übernehmen zu können.

Diverse Fahrzeughersteller führen bereits seit längerem Modellversuche mit teilautonomen Fahren auf ausgewählten Strecken in verschiedenen Ländern durch.

Bereits an dieser Stelle werden Versäumnisse der Fahrerlehrer, sich nicht rechtzeitig mit den FAS auseinandergesetzt zu haben, offenkundig.

3. Als vorläufig dritter logischer Schritt ist anzunehmen, dass auch autonomes Fahren in wenigen Jahren in Deutschland möglich sein wird. Ob ethische oder verfassungsmäßige Bedenken, wie auf dem 54. Verkehrsgerichtstag diskutiert, hier noch langfristige Barrieren aufbauen, erscheint zumindest zweifelhaft.

Autonomes Fahren wird in ausgewählten Regionen beispielsweise in Amerika (Google-Fahrzeuge) bereits seit 2012 erprobt. Inzwischen stattet Google Autos von Fiat Chrysler mit der Technik für autonomes Fahren aus.

Es liegt in der Natur des Menschen immer gern zu glauben, neue Entwicklungen seien noch in unendlicher Ferne, bis sie selbst von diesen erreicht werden. Fragt man heute Menschen, die im Berufsleben stehen, seit wann es das iPhone gibt, erhält man Antworten, dass das so ungefähr 20 Jahren her sein muss. Eingeführt wurde das iPhone aber 2007, also vor 9 Jahren.

Versäumnisse der Fahrerlehrer zu den beschriebenen Entwicklungen zu den Punkten 1 und 2 werden sich bei Erreichen des beschriebenen Szenario zu Punkt 3 kaum noch heilen lassen.

4. Sollten die zuvor beschriebenen Szenarien eintreffen, dürfte zu vermuten sein, dass es für eine längere Zeit (geschätzte 10 Jahre) eine Vermischung von basalen Autofahren, fahrerassistenzbasierten Fahren, teilautonomen und autonomen Fahren geben wird.

Beim Eintreffen einer so vermuteten Entwicklung stellt sich zunächst die Frage, welchen Umfang beispielsweise ein Führerschein der Klasse B künftig abdecken wird? Oder wird es den Führerschein der Klasse B etwa mit verschiedenen Schlüsselzahlen für basales, fahrerassistenzbasiertes, teilautonomes und autonomes Fahren geben? Und werden Fahrzeuge in naher Zukunft je nach Betätigung eines entsprechenden Startknopfes entweder basal, teilautonom oder autonom gefahren werden können?



Treffen Vermutungen derartiger Szenarien so oder ähnlich zu, würden sich die bisherigen Anforderungen an die Fahrerlehrer erheblich verändern. Je nachdem, wie viel Bereitschaft besteht, die eigene Kompetenz zu erhöhen, könnten sogar neue Aufgaben hinzukommen.

5. Völlig unklar ist, ob der Gesetzgeber mit der technischen Entwicklung im automatisierten Kraftfahrzeugverkehr Schritt halten kann, zumal dafür unseres Erachtens Europäische Richtlinien verändert werden müssten.
6. Ein Teil der in diesem Konzept beschriebenen derzeitigen zusätzlichen Tätigkeitsfelder der Fahrerlehrer werden möglicherweise bei einer Ausweitung teilautonomen und autonomen Fahrens vermutlich wegbrechen. Das gilt insbesondere für die Programme für sicheres und umweltschonendes Fahren. Anzumerken ist hier aber, dass schon heute diese Programme teilweise von den Fahrzeugherstellern in die Fahrzeugtechnik integriert wurden (Temporegelprogramme, Schaltheifen, Start-Stopp, Eco-Modus usw.). Ferner entfallen dann möglicherweise auch die individuellen Trainings für Parken, Stadtfahrten und Autobahn.

Ob künftig auch Ausbildungen von Fahrerlaubnisbewerbern verloren gehen, kann an dieser Stelle weder bestätigt noch ausgeschlossen werden.