

Verkehrsblatt

Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr der Bundesrepublik Deutschland
(VkBf.)

INHALTSVERZEICHNIS

52. Jahrgang

Ausgegeben zu Bonn am 14. November 1998

Heft 21

Amtlicher Teil

Nr.	Datum	VkBf. 1998	Seite	Nr.	Datum	VkBf. 1998	Seite
Eisenbahnen				Seeschifffahrt			
253	20.8.1998	Verwaltungsvorschrift für Zulassung und Einsatz von Schienenfahrzeugen mit vom Standard abweichender Ausrüstung im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes (VV-EBO 1)	1166	258	19.10.1998	Zweite Verordnung zur Änderung der Kostenverordnung für Amtshandlungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt	1246
Straßenverkehr				Straßenbau			
254	9.10.1998	Verordnung zur Änderung fahrlehrerrechtlicher Vorschriften vom 18. August 1998	1167	259	6.10.1998	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 40/1998 Sachgebiet 02.2: Planung und Entwurf; Entwurfsrichtlinien	1254
255	5.10.1998	§ 41 StVZO; Richtlinie für Bremsanlagen von Fahrzeugen mit hydrostatischem Antrieb	1226	Berichtigungen			
256	15.10.1998	Merkblatt zur Begutachtung von Zugkombinationen zur Personenbeförderung und zur Erteilung von erforderlichen Ausnahmegenehmigungen	1235	260	Berichtigung		1254
Binnenschifffahrt							
257	19.10.1998	Bekanntmachung über die Anerkennung der Gleichwertigkeit von Zeugnissen für den Erwerb des Radarschiffer-Zeugnisses für den Rhein	1244				

Beim Ausbleiben des Verkehrsblattes wollen sich die Bezieher bitte an den Verlag wenden.

AMTLICHER TEIL

Eisenbahn**Nr. 253 Verwaltungsvorschrift für Zulassung und Einsatz von Schienenfahrzeugen mit vom Standard abweichender Ausrüstung im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes (W-EBO 1)**

Bonn, den 20. August 1998

Die Verwaltungsvorschrift für Zulassung und Einsatz von Schienenfahrzeugen mit vom Standard abweichender Ausrüstung im Zuständigkeitsbereich des Eisenbahn-Bundesamtes (VV-EBO 1) wurde mit Wirkung vom 20. August 1998 durch das Eisenbahn-Bundesamt verbindlich eingeführt. Sie regelt die Behandlung von sogenannten „historischen Fahrzeugen“ und kann zum Preis von 10,00 DM beim Eisenbahn-Bundesamt, Referat 34, Postfach 28 61, 53018 Bonn, bezogen werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Stuchly

(VkBl. 1998 S. 1166)

Straßenverkehr**Nr. 254 Verordnung zur Änderung fahrlehrerrechtlicher Vorschriften vom 18. August 1998**

Bonn, den 9. Oktober 1998
StV 11(18)36.11.10

Nachstehend gebe ich die Verordnung zur Änderung fahrlehrerrechtlicher Vorschriften vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2307) mit Begründung bekannt.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Dr. Jagow

**Verordnung
zur Änderung fahrlehrerrechtlicher Vorschriften****Vom 18. August 1998**

Auf Grund

- des § 2 Abs. 6 Satz 3, § 5 Abs. 3, § 6 Abs. 3, § 9b Abs. 4, § 11 Abs. 4, § 18 Abs. 4, § 19 Abs. 2, § 31 Abs. 6, § 33a Abs. 5 und § 48 des Fahrlehrergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), die zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) geändert oder eingefügt worden ist,

verordnet das Bundesministerium für Verkehr,

- des § 2 Nr. 1 des Fahrpersonalgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 19. Februar 1987 (BGBl. I S. 640), der zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2075) geändert worden ist,

verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung,

- des § 4 Abs. 3 und § 23 Abs. 2 Fahrlehrergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), § 4 Abs. 3 eingefügt und § 23 Abs. 2 geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747),

verordnen das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie,

Artikel 1**Durchführungsverordnung
zum Fahrlehrergesetz*)****Erster Abschnitt
Anforderungen
an Fahrlehrer und Fahrschulen****§ 1****Anpassungslehrgang und Eignungsprüfung
aufgrund der Richtlinie 92/51/EWG des Rates vom
18. Juni 1992 über eine zweite Allgemeine Regelung
zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise
in Ergänzung zur Richtlinie 89/48/EWG
(ABl. EG Nr. L 209 S. 25)**

(1) Bewerbern, die eine in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder in einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilte Fahrlehrerlaubnis besitzen, ist die Fahrlehrerlaubnis gemäß § 2 Abs. 6 des Fahrlehrergesetzes nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 zu erteilen.

*) § 1 dieser Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 92/51/EWG des Rates vom 18. Juni 1992 über eine zweite Allgemeine Regelung zur Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise in Ergänzung zur Richtlinie 89/48/EWG (ABl. EG Nr. L 209 S. 25), soweit es sich um berufliche Befähigungsnachweise von Fahrlehrern handelt.

(2) Setzt die in dem betreffenden Mitgliedstaat oder Vertragsstaat erteilte Fahrlehrerlaubnis eine Fahrlehrerausbildung und eine Fahrlehrerprüfung nach einem mit dem Fahrlehrergesetz vergleichbaren Standard voraus, genügt die Ablegung eines Sprachtestes vor der Erlaubnisbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle, daß der Bewerber die für die Erteilung von Fahrschulunterricht erforderlichen Kenntnisse in der deutschen Sprache besitzt.

(3) Die Teilnahme an einem mindestens dreimonatigen Anpassungslehrgang ist erforderlich, wenn die von dem betreffenden Mitgliedstaat oder Vertragsstaat erteilte Fahrlehrerlaubnis eine Fahrlehrerausbildung oder eine Fahrlehrerprüfung nach einem mit dem Fahrlehrergesetz nicht vergleichbaren Standard voraussetzt. Der Bewerber hat schriftliche Übungsarbeiten anzufertigen sowie theoretischen und praktischen Probeunterricht zu erteilen. Gegenstand des Anpassungslehrganges sind die Besonderheiten des deutschen Straßenverkehrsrechts und der deutschen Straßenverkehrsverhältnisse sowie das deutsche Fahrlehrerrecht. Der Bewerber darf zum Lehrgang nur zugelassen werden, wenn er vorher einen Sprachtest nach Absatz 2 abgelegt hat. Nach Abschluß des Lehrganges ist dem Bewerber eine Bescheinigung auszustellen, aus der hervorgehen muß, daß er an dem Lehrgang aktiv und vollständig teilgenommen hat.

(4) Setzt die von dem betreffenden Mitgliedstaat oder Vertragsstaat erteilte Fahrlehrerlaubnis eine Fahrlehrerausbildung, eine Fahrlehrerprüfung oder beides nicht voraus, ist eine Eignungsprüfung erforderlich, die § 4 des Fahrlehrergesetzes entsprechen muß.

(5) Der Anpassungslehrgang nach Absatz 3 wird von den nach § 22 des Fahrlehrergesetzes anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten durchgeführt.

§ 2**Fahrlehrerschein**

(1) Der Fahrlehrerschein muß den Mustern nach Anlage 1.1 und 1.2 entsprechen. Dies gilt nicht für Fahrlehrerscheine der Bundeswehr, des Bundesgrenzschutzes und der Polizei.

(2) Der Fahrlehrerschein für die unbefristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE darf erst ausgehändigt oder zugestellt werden, wenn der Fahrlehrerschein für die befristete Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE der Erlaubnisbehörde abgeliefert worden ist.

(3) Mit der Aushändigung oder Zustellung des Fahrlehrerscheins ist der Inhaber darauf hinzuweisen, daß die Ausübung der Fahrlehrerlaubnis nur in Verbindung mit einer Fahrschülerlaubnis oder im Rahmen eines Beschäf-

tigungsverhältnisses oder Ausbildungsverhältnisses mit dem Inhaber einer Fahrschülerlaubnis zulässig ist. Ein Beschäftigungsverhältnis nach Satz 1 setzt einen Arbeitsvertrag voraus, der den Inhaber der Fahrlehrerlaubnis zu einer bestimmten Ausbildungsleistung nach Weisung und unter Aufsicht des Inhabers der Fahrschülerlaubnis oder gegebenenfalls des verantwortlichen Leiters des Ausbildungsbetriebs verpflichtet.

§ 3

Unterrichtsräume

In den Fahrschulen und deren Zweigstellen darf Unterricht nur in ortsfesten Gebäuden erteilt werden. Die Unterrichtsräume müssen nach Größe, Beschaffenheit und Einrichtung einen sachgerechten Ausbildungsbetrieb zulassen und der Anlage 2 entsprechen.

§ 4

Lehrmittel

In den Unterrichtsräumen müssen folgende Lehrmittel ständig vorhanden sein:

1. Medien, die der visuellen und großflächigen Darstellung dienen,
2. Anschauungsmaterial über Verkehrsvorschriften, Verkehrsvorgänge, fahrtechnische Vorgänge sowie Kraftfahrzeugbau und -betrieb,
3. Lehrmodelle der wichtigsten Fahrzeugbauteile, je nach Ausbildungsklasse,
4. das wichtigste Kraftfahrzeugzubehör im Original oder in Modellen und
5. Gesetze, Verordnungen und Allgemeine Verwaltungsvorschriften des Straßenverkehrsrechts und der benachbarten Rechtsgebiete sowie die dazu erlassenen Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr.

Die Lehrmittel müssen dem geltenden Recht und dem Stand der Technik entsprechen.

§ 5

Ausbildungsfahrzeuge

(1) Als Ausbildungsfahrzeuge sind die Fahrzeuge zu verwenden, die den Prüfungsfahrzeugen der Anlage 7 Nr. 2.2 der Fahrerlaubnis-Verordnung entsprechen. Abweichend von Anlage 7 Nr. 2.2.4 der Fahrerlaubnis-Verordnung dürfen für die Ausbildung der Klasse B alle Personenkraftwagen verwendet werden, die eine durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit von mindestens 130 km/h erreichen. Bei der Klasse A dürfen zu Beginn der Ausbildung leistungsbegrenzte Krafträder und Leichtkrafträder (Anlage 7 Nr. 2.2.2 und 2.2.3 der Fahrerlaubnis-Verordnung) verwendet werden.

(2) Bei der Ausbildung auf Fahrzeugen der Klassen A1, A, M und T muß eine Funkanlage zur Verfügung stehen, die es dem Fahrlehrer gestattet, den Fahrschüler während der Fahrt anzusprechen (mindestens einseitiger Führungsfunk). Die Fahrzeuge der Klassen B, C1, C, D1 und D müssen mit einer Doppelbedienungseinrichtung ausgestattet sein, für die eine Betriebserlaubnis nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung erteilt worden ist. Der Fahrlehrer muß in der Lage sein, alle wesentlichen

Verkehrsvorgänge hinter dem Fahrzeug über Spiegel zu beobachten.

(3) Die Fahrzeuge der Klassen C1, C, D1 und D müssen mit einem Kontrollgerät nach der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 8) ausgestattet sein. Die Schaublätter sind vom Inhaber der Fahrschule oder verantwortlichen Leiter des Ausbildungsbetriebes nach Ablauf des Jahres, in welchem der Unterricht abgeschlossen wurde, vier Jahre lang aufzubewahren und der Erlaubnisbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle auf Verlangen zur Prüfung vorzulegen.

(4) Die Fahrzeuge dürfen bei der Ausbildung an der Rückseite, zusätzlich auch an der Vorderseite, ein Schild mit der Aufschrift „FAHRSCHULE“ in roter Schrift auf weißem Grund führen. Neben oder anstelle einer solchen Kennzeichnung ist auch ein entsprechendes Schild auf dem Dach quer zur Fahrtrichtung zulässig, das auch retroreflektierend sein kann. Das Schild darf nicht auf anderen als Ausbildungsfahrten verwendet werden. Es muß mindestens 350 Millimeter lang und 80 Millimeter breit sein; es darf höchstens 520 Millimeter lang und 110 Millimeter breit sein. Schilder mit zusätzlicher Aufschrift sowie sonstige Einrichtungen, die zu Verwechslungen mit dem Schild Anlaß geben oder dessen Wirkung beeinträchtigen können, dürfen im Straßenverkehr nicht verwendet werden; auf eine Kraftradausbildung darf zusätzlich hingewiesen werden.

§ 6

Ausbildungsnachweis für Fahrschüler (§ 18 Abs. 1 des Fahrlehrergesetzes) Tagesnachweis für Fahrlehrer (§ 18 Abs. 2 des Fahrlehrergesetzes)

(1) Der Ausbildungsnachweis für den Fahrschüler muß dem Muster nach Anlage 3 entsprechen. Der Ausbildungsnachweis ist am Ende der Ausbildung vom Inhaber der Fahrschule oder verantwortlichen Leiter des Ausbildungsbetriebes zu unterschreiben sowie vom Fahrschüler gegenzuzeichnen oder sonst zu bestätigen. Eine Kopie ist dem Fahrschüler auszuhändigen.

(2) Der Tagesnachweis für den Fahrlehrer muß dem Muster nach Anlage 4 entsprechen. Der Tagesnachweis ist vom Inhaber der Fahrschule oder vom verantwortlichen Leiter des Ausbildungsbetriebes und vom Fahrlehrer zu unterschreiben sowie vom Fahrschüler bezüglich seiner Ausbildung gegenzuzeichnen oder sonst zu bestätigen.

(3) Ausbildungsnachweise (Absatz 1) und Tagesnachweise (Absatz 2) sind so zu gestalten, daß sie miteinander verknüpft oder auf andere Weise hinsichtlich der einzelnen Daten und Aufgaben aufeinander bezogen werden können.

(4) Die im Rahmen der Fahrschülerausbildung erhobenen personenbezogene Daten dürfen nur für diesen Zweck verarbeitet und genutzt werden und sind fünf Jahre nach Abschluß der jeweiligen Ausbildung zu löschen.

§ 7

Preisaushang nach § 19 des Fahrlehrergesetzes

Für den Aushang ist das Muster nach Anlage 5 zu verwenden.

Zweiter Abschnitt

Anforderungen an Fahrlehrerausbildungsstätten

§ 8

Verantwortlicher Leiter

(1) Der verantwortliche Leiter einer Fahrlehrerausbildungsstätte muß

1. mindestens 28 Jahre alt sein,
2. geistig und körperlich geeignet sein,
3. die Fahrlehrerlaubnis aller Klassen (ausgenommen Klasse DE) besitzen und
4. entweder drei Jahre lang Inhaber der Fahrschulerlaubnis, verantwortlicher Leiter einer Fahrschule oder hauptberufliche Lehrkraft einer Fahrlehrerausbildungsstätte gewesen sein oder ein Studium, das ausreichende Kenntnisse des Maschinenbaus vermittelt, an einer Hochschule abgeschlossen haben, oder die Befähigung zum Richteramt besitzen oder ein Studium der Erziehungswissenschaften an einer Hochschule abgeschlossen haben.

Außerdem dürfen keine Tatsachen vorliegen, die ihn für die Tätigkeit eines verantwortlichen Leiters einer Fahrlehrerausbildungsstätte als unzuverlässig erscheinen lassen.

(2) Besitzt der verantwortliche Leiter aus gesundheitlichen Gründen keine Fahrerlaubnis der Klasse CE, genügt es, daß er mindestens einmal die entsprechende Fahrerlaubnis erworben hatte. Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 bleibt unberührt.

§ 9

Lehrkräfte

(1) Der Fahrlehrerausbildungsstätte müssen folgende Lehrkräfte zur Verfügung stehen:

1. eine Lehrkraft mit der Befähigung zum Richteramt,
2. eine Lehrkraft mit einem abgeschlossenen technischen Studium an einer deutschen oder einer als gleichwertig anerkannten ausländischen Hochschule oder Ingenieurschule, das ausreichende Kenntnisse des Maschinenbaus vermittelt, und mit mindestens zweijähriger Praxis auf dem Gebiet des Baus oder des Betriebs von Kraftfahrzeugen,
3. ein Fahrlehrer, der die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, BE und CE besitzt und drei Jahre lang hauptberuflich Fahrschüler theoretisch und praktisch ausgebildet hat,
4. ein Fahrlehrer mit entsprechender Fahrerlaubnis und Unterrichtserfahrung für die Ausbildung von Fahrlehreranwärtern, welche die Fahrerlaubnis der Klasse DE erwerben wollen und
5. eine Lehrkraft mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaft an einer Hochschule und mit der Fahrerlaubnis der Klasse BE.

Eine Lehrkraft kann mehrere der Anforderungen nach den Nummern 1 bis 5 erfüllen.

(2) Abweichend von Absatz 1 Nr. 3 oder 4 kann die Erlaubnisbehörde einem Fahrlehrer, der aus gesundheitlichen Gründen keine zugrundeliegende Fahrerlaubnis mehr besitzt, gestatten, weiterhin an der Fahrlehrerausbildungsstätte theoretischen Unterricht zu erteilen, wenn er

körperlich und geistig im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 2 des Fahrlehrergesetzes geeignet ist. Die übrigen Voraussetzungen für die Fahrlehrerlaubnis bleiben unberührt.

(3) Mindestens zwei der in Absatz 1 genannten Lehrkräfte müssen bei der Fahrlehrerausbildungsstätte hauptberuflich tätig sein.

§ 10

Unterrichtsräume

Die Unterrichtsräume müssen nach Größe, Beschaffenheit und Einrichtung einensachgerechten Ausbildungsbetrieb zulassen. § 3 Satz 1 ist anzuwenden.

§ 11

Lehrmittel

In der Fahrlehrerausbildungsstätte müssen folgende Lehrmittel ständig vorhanden sein:

1. Medien, die der visuellen und großflächigen Darstellung dienen,
2. Anschauungsmaterial über Verkehrsvorschriften, Verkehrsvorgänge, fahrtechnische Vorgänge sowie Kraftfahrzeugbau und -betrieb,
3. Lehrmodelle der wichtigsten Fahrzeugbauteile, je nach Ausbildungsstufe,
4. das wichtigste Kraftfahrzeugzubehör im Original oder in Modellen,
5. Gesetze, Verordnungen und Allgemeine Verwaltungsvorschriften des Straßenverkehrsrechts und der benachbarten Rechtsgebiete sowie die dazu erlassenen Richtlinien des Bundesministeriums für Verkehr,
6. Erläuterungswerke zu den Gesetzen und Verordnungen des Straßenverkehrsrechts und
7. fortlaufende Sammlung des Verkehrsblattes (Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr) und verkehrsrechtliche Entscheidungen sowie kraftfahrzeugtechnische und pädagogische Fachliteratur.

Die Lehrmittel müssen dem geltenden Recht und dem Stand der Technik entsprechen.

§ 12

Lehrfahrzeuge

Die für die Fahrlehrerausbildung zu verwendenden Fahrzeuge müssen den Anforderungen des § 5 entsprechen.

Dritter Abschnitt

Anforderungen an Einweisungslehrgänge zum Erwerb der Seminarerlaubnis

§ 13

Inhalt der Einweisungslehrgänge

(1) Einweisungslehrgänge zum Erwerb der Seminarerlaubnis sollen den Teilnehmern die zur Durchführung der Seminare erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten vermitteln. Wesentlicher Inhalt der Lehrgänge ist die in der Fahrerlaubnis-Verordnung vorgeschriebene Gestaltung der Seminare.

(2) Die Lehrgänge sind unter Anwendung gruppenorientierter Lehrmethoden durchzuführen. Die Teilnehmer sind vor allem mit Methodik und Technik der Kursmoderation als Arbeitsform vertraut zu machen. Sie sollen durch aktive Mitarbeit, insbesondere durch Teilnahme an Rollenspielen und Moderationsübungen einschließlich eigener Moderation fremde Verhaltensweisen verstehen lernen und eigene Verhaltensweisen, die für eine erfolversprechende, eigenverantwortliche Durchführung von Seminaren von Bedeutung sind, einüben.

(3) Die Lehrgänge bestehen aus den Abschnitten

1. Grundeinweisung in die gruppenorientierten Lehrmethoden,
2. Einweisung in die Durchführung von Seminaren nach § 2a des Straßenverkehrsgesetzes und
3. Einweisung in die Durchführung von Seminaren nach § 4 des Straßenverkehrsgesetzes.

§ 14

Dauer und Leitung der Lehrgänge

(1) Die Lehrgangsabschnitte nach § 13 Abs. 3 sind jeweils in vier zusammenhängenden Tagen zu vermitteln. Ihre tägliche Dauer beträgt acht Unterrichtsstunden zu je 45 Minuten. Die Zahl der Teilnehmer darf sechs nicht unterschreiten und 16 nicht überschreiten. Die Leitung erfolgt gemeinsam durch je eine der in Absatz 2 genannten Lehrkräfte.

(2) Zur Leitung ist berechtigt, wer

1. Inhaber der Seminarerlaubnis nach § 31 des Fahrerlaubnisgesetzes ist und über Erfahrungen in der Durchführung von Seminaren nach dem Straßenverkehrsgesetz oder über vergleichbare Erfahrungen in der Moderationstechnik verfügt oder
2. die Voraussetzungen des § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 erfüllt, die Fahrerlaubnis der Klasse BE besitzt sowie über Kenntnisse und Erfahrungen in gruppenorientierten Lernprozessen und der Erwachsenenbildung verfügt

und an einem viertägigen von der nach § 32 Abs. 1 Satz 1 des Fahrerlaubnisgesetzes zuständigen Behörde oder Stelle anerkannten Einführungsseminar für Lehrgangsleiter teilgenommen hat.

Vierter Abschnitt

§ 15

Fortbildung

(1) Der Fortbildungslehrgang nach § 33a des Fahrerlaubnisgesetzes für Inhaber einer Fahrerlaubnis soll alle Gebiete erfassen, die für die berufliche Tätigkeit des Fahrlehrers von Bedeutung sind, insbesondere

1. Weiterentwicklung des Straßenverkehrsrechts einschließlich des Fahrerlaubnisrechts,
2. Änderung der Verhältnisse im Straßenverkehr und im Kraftfahrwesen,
3. Verfahren und Methoden zur Gestaltung des theoretischen und praktischen Unterrichts,
4. verkehrspolitische und umweltpolitische Perspektiven mit Bezug zum Straßenverkehr und

5. betriebswirtschaftliche und organisatorische Fragen, die für den Betrieb einer Fahrschule von Bedeutung sind.

(2) Der Fortbildungslehrgang für Inhaber einer Seminarerlaubnis nach § 31 Abs. 1 des Fahrerlaubnisgesetzes hat folgende Bereiche zu erfassen:

1. Unfallentwicklung im Straßenverkehr und ihre Ursachen,
2. Verstöße im Straßenverkehr und ihre Ursachen,
3. Wege zur Beeinflussung von auffälligen Kraftfahrern und
4. Methoden zur Kursleitung und Moderation.

Die Bereiche zu den Nummern 3 und 4 sind jeweils programmspezifisch bezogen auf die Seminare nach § 2a oder § 4 des Straßenverkehrsgesetzes zu gestalten.

(3) In den Lehrgängen nach den Absätzen 1 und 2 ist ein Erfahrungsaustausch mit den Lehrgangsteilnehmern durchzuführen.

(4) Träger von Fortbildungslehrgängen nach § 33a Abs. 1 des Fahrerlaubnisgesetzes müssen Lehrkräfte nach § 9 Abs. 1 einsetzen. Darüber hinaus können auch andere Lehrkräfte eingesetzt werden, die in der Lage sind, die in Absatz 1 genannten Inhalte zu vermitteln. Für Fortbildungslehrgänge nach Absatz 2 dürfen vom Träger Lehrkräfte nach § 14 Abs. 2 eingesetzt werden.

Fünfter Abschnitt

§ 16

Inhalt der Registrierung nach § 39 Abs. 3 des Fahrerlaubnisgesetzes

Im örtlichen Fahrerregister sind für die Zwecke des § 38 des Fahrerlaubnisgesetzes einzutragen:

1. bei Erlaubnissen und Anerkennungen (§ 39 Abs. 3 Nr. 1 bis 4 und 9 des Fahrerlaubnisgesetzes)
 - a) zur Person des Inhabers der Erlaubnis oder Anerkennung sowie zur Person des verantwortlichen Leiters des Ausbildungsbetriebes einer Fahrschule oder einer Fahrlehrerausbildungsstätte folgende Angaben: Familienname, Geburtsname, sonstige frühere Namen, Vornamen, Doktorgrad, Geschlecht, Geburtsdatum und Geburtsort, Anschrift und Staatsangehörigkeit,
 - b) von juristischen Personen und Behörden: Name oder Bezeichnung und Anschrift sowie zusätzlich bei juristischen Personen die nach Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung berechtigten Personen mit den Angaben nach Buchstabe a,
 - c) von Vereinigungen: Name oder Bezeichnung und Anschrift sowie die nach Gesetz, Vertrag oder Satzung zur Vertretung berechtigten Personen mit den Angaben nach Buchstabe a und
 - d) die entscheidende Stelle, Tag der Entscheidung und Geschäftsnummer oder Aktenzeichen,
2. bei der Zugehörigkeit zu einer Gemeinschaftsfahrschule, bei Beschäftigungs- und Ausbildungsverhältnissen, bei der Tätigkeit als Ausbildungsfahrlehrer und beim Betrieb als Ausbildungsfahrschule: Name oder Bezeichnung und Anschrift sowie Inhaber und

verantwortlicher Leiter des Ausbildungsbetriebes der betreffenden Fahrschule mit den Angaben nach Nummer 1 sowie der beschäftigte oder auszubildende Fahrlehrer und der Ausbildungsfahrlehrer mit den Angaben nach Nummer 1,

- gemäß § 39 Abs. 3 Nr. 10 des Fahrlehrergesetzes die im Rahmen von § 42 Abs. 2 des Fahrlehrergesetzes übermittelten Daten nach § 59 Abs. 1 und 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung.

Sechster Abschnitt Übergangs-, Bußgeld- und Schlußvorschriften

§ 17

Übergangsbestimmungen

(1) Abweichend von § 8 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 dürfen Personen, die am 31. Dezember 1998 verantwortliche Leiter von Fahrlehrer- und Fahrerlaubnisprüfstellen sind, ohne eine Fahrerlaubnis zu besitzen, eine amtlich anerkannte Fahrerlaubnisprüfstelle leiten, wenn sie

- ein technisches Studium, das eine ausreichende Kenntnis des Maschinenbaus vermittelt, an einer deutschen oder einer als gleichwertig anerkannten ausländischen Hochschule abgeschlossen haben oder
- die Befähigung zum Richteramt besitzen.

(2) Fahrlehrerscheine, die der bis 31. Dezember 1998 geltenden Fassung der Anlage 2 entsprechen, bleiben bis 31. Dezember 2002 gültig. Bis zu diesem Zeitpunkt haben die Inhaber von Fahrerlaubnisprüfstellen für die entsprechenden zugrundeliegenden Fahrerlaubnisse Führerscheine nach dem neuen Muster vorzulegen.

(3) Abweichend von § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 4 kann die Lehrkraft mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaft durch eine Lehrkraft mit abgeschlossenem Studium der Psychologie ersetzt werden, die am 31. Dezember 1998 bereits drei Jahre lang die Sachgebiete „pädagogische und psychologische Grundsätze, Unterrichtsgestaltung“ an der Fahrerlaubnisprüfstelle unterrichtet hat.

(4) Abweichend von § 14 Abs. 2 Nr. 2 dürfen Personen, die bis 31. Dezember 1998 Einweisungslehrgänge im

Sinne des § 31 des Fahrlehrergesetzes in der bis zum 31. Dezember 1998 geltenden Fassung durchgeführt haben, auch Lehrgänge nach § 31 des Fahrlehrergesetzes in der ab 1. Januar 1999 geltenden Fassung durchführen.

§ 18

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 15 des Fahrlehrergesetzes handelt, wer als Inhaber einer Fahrschule oder als verantwortlicher Leiter des Ausbildungsbetriebes einer Fahrschule vorsätzlich oder fahrlässig

- entgegen § 4 die dort vorgeschriebenen Lehrmittel nicht vorhält,
- entgegen § 5 Abs. 1 Satz 1, Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 Satz 1 für die Ausbildung andere als die dort vorgeschriebenen Fahrzeuge verwendet oder verwenden läßt,
- entgegen § 5 Abs. 2 Satz 2 für die Ausbildung Fahrzeuge verwendet oder verwenden läßt, die keine Doppelbedienungseinrichtung besitzen oder für die die hierfür erforderliche Betriebserlaubnis nach der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung nicht erteilt worden ist,
- entgegen § 5 Abs. 3 Satz 2 Schaublätter nicht aufbewahrt oder nicht vorlegt oder
- entgegen § 5 Abs. 4 Satz 3 ein Schild mit der Aufschrift „FAHRSCHULE“ bei einer anderen als einer Ausbildungsfahrt verwendet oder verwenden läßt.

(2) Ordnungswidrig im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 15 des Fahrlehrergesetzes handelt, wer als Inhaber einer amtlich anerkannten Fahrerlaubnisprüfstelle oder als verantwortlicher Leiter einer Fahrerlaubnisprüfstelle vorsätzlich oder fahrlässig

- entgegen § 5 Abs. 3 Satz 2 Schaublätter nicht aufbewahrt oder nicht vorlegt,
- entgegen § 11 die dort vorgeschriebenen Lehrmittel nicht vorhält oder
- entgegen § 12 für die Fahrerlaubnisprüfung Fahrzeuge verwendet oder verwenden läßt, die nicht den Vorschriften des § 5 entsprechen.

Anlage 1.1 (zu § 2 Abs. 1)

Unbefristeter Fahrlehrerschein

Zusammenhängend auf gelbem, glattem Leinwandpapier, Breite 114 mm, Höhe 72 mm, Typendruck. Statt des Leinwandpapiers können papierartige Stoffe verwendet werden, die hinsichtlich der Gebrauchsfähigkeit, insbesondere der Reißlänge, der Bruchdehnung, der Naßfestigkeit, der Abriebfestigkeit und der Doppelfalzzahl, mindestens dem Leinwandpapier entsprechen und gut bedruckt und beschriftet werden können.

Seminarerlaubnis Der Inhaber besitzt die Seminarerlaubnis zur Durchführung von Aufbauseminaren nach § 2a StVG Siegel der Erlaubnis- behörde _____ den, _____ (Erlaubnisbehörde) _____ (Unterschrift) Der Inhaber besitzt die Seminarerlaubnis zur Durchführung von Aufbauseminaren nach § 4 StVG Siegel der Erlaubnis- behörde _____ den, _____ (Erlaubnisbehörde) _____ (Unterschrift)	Beschäftigungsverhältnisse Beginn des Beschäftigungsverhältnisses am: mit der Fahrschule: Siegel der Erlaubnis- behörde _____ den, _____ (Erlaubnisbehörde) _____ (Unterschrift) Ende des Beschäftigungsverhältnisses am: Siegel der Erlaubnis- behörde _____ den, _____ (Erlaubnisbehörde) _____ (Unterschrift) Beginn des Beschäftigungsverhältnisses am: mit der Fahrschule: Siegel der Erlaubnis- behörde _____ den, _____ (Erlaubnisbehörde) _____ (Unterschrift)
--	---

Fahrlehrerschein Name _____ Vorname _____ Geburtsort und -ort _____ Wohnort _____ Fahrlehrerlaubnisklassen _____ Siegel der Erlaubnis- behörde _____ den, _____ Erlaubnisbehörde _____ Unterschrift Unterschrift des Erlaubnisinhabers Registernummer _____	Der Inhaber besitzt die Fahrerlaubnis der Klasse ... seit: _____ ... seit: _____ ... seit: _____ ... seit: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ (Unterschrift) Siegel der Erlaubnis- behörde _____ den, _____ (Erlaubnisbehörde) _____ (Unterschrift)
--	---

	Zweigstellenerlaubnisse
	Zweigstellenerlaubnis für die Klasse(n) erteilt am: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ den, _____ (Unterschrift)
	Zweigstellenerlaubnis erloschen am: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ den, _____ (Unterschrift)
	Zweigstellenerlaubnis für die Klasse(n) erteilt am: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ den, _____ (Unterschrift)

	Zweigstellenerlaubnisse
	Zweigstellenerlaubnis erloschen am: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ den, _____ (Unterschrift)
	Zweigstellenerlaubnis für die Klasse(n) erteilt am: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ den, _____ (Unterschrift)
	Zweigstellenerlaubnis erloschen am: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ den, _____ (Unterschrift)

	Beschäftigungsverhältnisse
	Ende des Beschäftigungsverhältnisses am: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ den, _____ (Unterschrift)
	Beginn des Beschäftigungsverhältnisses am: _____ mit der Fahrschule: _____ den, _____ (Unterschrift)
	Ende des Beschäftigungsverhältnisses am: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ den, _____ (Unterschrift)

	Fahrschülerlaubnis
	Fahrschülerlaubnisse der Klasse(n) erteilt am: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ den, _____ (Unterschrift)
	Fahrschülerlaubnisse der Klasse(n) erloschen am: _____ (Erlaubnisbehörde) _____ den, _____ (Unterschrift)

Anlage 1.2
(zu § 2 Abs. 1)

Befristeter Fahrlehrerschein der Klasse BE

Auf weißem, glattem Leinwandpapier, Breite 114 mm, Höhe 72 mm, Typendruck. Statt des Leinwandpapiers können papierartige Stoffe verwendet werden, die hinsichtlich der Gebrauchsfähigkeit, insbesondere der Reißlänge, der Bruchdehnung, der Naßfestigkeit, der Abriebfestigkeit und der Doppelfalzzahl, mindestens dem Leinwandpapier entsprechen und gut bedruckt und beschriftet werden können.

Befristeter Fahrlehrerschein der Klasse BE		Vorderseite
Gültig bis _____		
Name _____	Vorname _____	
Geburtstag und -ort _____		
Wohnort _____		
	_____ den, _____	
	Ausstellende Erlaubnisbehörde	
	Unterschrift _____	
Registernummer _____	Unterschrift des Erlaubnisinhabers _____	
Ausbildungsverhältnisse		Rückseite
	Beginn des Ausbildungsverhältnisses am: _____	
	bei der Fahrschule: _____	
	_____ den, _____	
	(Erlaubnisbehörde) (Unterschrift)	
	Beginn des Ausbildungsverhältnisses am: _____	
	bei der Fahrschule: _____	
	_____ den, _____	
	(Erlaubnisbehörde) (Unterschrift)	

Anlage 2

(zu § 3)

Unterrichtsräume

Die Anforderungen an die Unterrichtsräume nach § 11 Abs. 4 des Fahrlehrergesetzes und nach § 3 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz sind erfüllt, wenn folgenden Mindestanforderungen entsprochen wird:

Mindestabmessungen des Unterrichtsraumes

Arbeitsfläche je Fahrschüler	1 m ²
Arbeitsfläche für Fahrlehrer und Platzbedarf für Lehrmittel	8 m ²
Gesamtlehrraumfläche	25 m ²
Raumhöhe	2,4 m
Luftvolumen je Person	3 m ³ .

Die Schüler müssen dem Unterricht ohne Behinderung folgen können.

Die Erlaubnisbehörde bestimmt, wie viele Fahrschüler in dem Unterrichtsraum gleichzeitig unterrichtet werden dürfen. Sie kann durch Auflage einen entsprechenden Aushang in dem Unterrichtsraum verlangen.

Beschaffenheit und Einrichtung des Unterrichtsraumes

Im Interesse des sachgerechten Unterrichts ist sicherzustellen, daß der Unterrichtsraum

nicht Teil einer Gastwirtschaft und kein Wohnraum ist,
einen eigenen Zugang besitzt und nicht als Durchgang dient,
vor Beeinträchtigungen durch Lärm, Staub und Geruch geschützt ist,
gut beleuchtet ist,
ausreichend belüftet werden kann sowie
gut beheizbar ist.

Eine ausreichend bemessene Kleiderablage muß vorhanden sein. In unmittelbarer Nähe des Unterrichtsraumes muß mindestens ein WC mit Waschgelegenheit zur Verfügung stehen.

Für jeden Schüler muß mindestens eine Sitzgelegenheit mit Rückenlehne und eine Schreibunterlage (Mindestgröße DIN A 4) vorhanden sein.

Weitergehende Anforderungen können sich insbesondere aus sicherheits- und ordnungsrechtlichen Vorschriften ergeben.

Anlage 3
(zu § 6 Abs. 1)

Ausbildungsnachweis für Klasse _____ gemäß § 18 Abs. 1 Fahrerergesetz
(Für jede Klasse ist eine gesonderte Bescheinigung auszustellen)

Familienname:		Vorname:	
Anschrift:		Vorsitz der Klasse(n):	
Geburtsdatum:		Beantragte Klasse(n):	
Anschrift:			
Fahrer:		Fahrzeug Art/Typ:	
Nr.:		Nr.:	
Fahrer:		Fahrzeug Art/Typ:	
Nr.:		Nr.:	
Grundbetrag:		Weiterer Grundbetrag:	
DM		(bei Nichtbestehen der theoretischen Prüfung und weiterer Ausbildung)	
DM		Besondere Ausbildungsfahrten zu je 45 Minuten	
DM		Schulung auf Bundes- oder Landstraßen:	
DM		Schulung auf Autobahnen:	
DM		Schulung bei Dämmerung oder Dunkelheit:	
DM		Vorstellungsentgelt zur praktischen Prüfung	
DM		DM	
1. theoretische Prüfung am:		2. theoretische Prüfung am:	
Ergebnis: best. ☐ nicht bestanden ☐		Ergebnis: best. ☐ nicht bestanden ☐	
1. praktische Prüfung am:		2. praktische Prüfung am:	
Ergebnis: best. ☐ nicht bestanden ☐		Ergebnis: best. ☐ nicht bestanden ☐	
Theoretischer Grundbetrag		Klassenspezifischer Unterricht	
zu je 90 Minuten		zu je 90 Minuten	
Thema		Thema	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.	
Datum		Datum	
FL ¹⁾		FL ¹⁾	
ma		ma	
Nr.		Nr.</	

Anlage 5

(zu § 7)

Preisauhang nach § 19 Fahrlehrergesetz	Klasse __	Klasse __	Klasse __	Klasse __	Klasse __	Klasse __
Grundbetrag						
– für die allgemeinen Aufwendungen einschließlich des theoretischen Unterrichts	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
– bei Nichtbestehen der Prüfung und weiterer Ausbildung	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
Vorstellungsentgelte*)						
– theoretische Prüfung	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
– praktische Prüfung (komplett)	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
– nur praktisches Fahren und Grundfahraufgaben (bei Teilprüfung)	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
– nur Abfahrtskontrolle/Handfertig- keiten (bei Teilprüfung)	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
– Fahrstunde (zu je 45 Minuten)	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
Besondere Ausbildungsfahrten (zu je 45 Minuten)						
– auf Bundes- oder Landstraßen	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
– auf Autobahnen	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
– bei Dämmerung und Dunkelheit	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
Unterweisung am Fahrzeug (zu je 45 Minuten) nur für die Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE und T	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____	DM ____
Seminare						
– Aufbauseminare für Fahranfänger (Fahrerlaubnis auf Probe)	DM ____					
– Aufbauseminare für auffällig gewordene Kraftfahrer (Punktsystem)	DM ____					

*) Die amtlichen Gebühren für die Prüforganisationen werden von diesen zusätzlich erhoben und können in dieser Fahrschule eingesehen werden.

Artikel 2
Fahrlehrer-Ausbildungsordnung
(Fahr1AusbO)

§1

Ort der Ausbildung

Die Ausbildung zum Fahrlehrer erfolgt in einer amtlich anerkannten Fahrlehrererausbildungsstätte und in einer Ausbildungsfahrschule. Die Regelung des § 30 Abs. 2 des Fahrlehrergesetzes bleibt unberührt.

§ 2

Fahrlehrererausbildungsstätte

(1) Die Ausbildung ist nach einem von der Erlaubnisbehörde (§ 32 des Fahrlehrergesetzes) zu genehmigenden Ausbildungsplan durchzuführen, der mindestens die Sachgebiete und Stundenzahl des Rahmenplans (Anlage) enthalten muß.

(2) Die wöchentliche Dauer der Ausbildung darf 32 Unterrichtsstunden zu je 45 Minuten nicht überschreiten. Die tägliche Dauer der Ausbildung darf acht Unterrichtsstunden nicht überschreiten.

(3) Die Ausbildung erfolgt in einem geschlossenen Lehrgang. Die Teilnehmerzahl darf sechs nicht überschreiten und soll 32 nicht überschreiten. Der Beginn des Lehrgangs und die Namen der Teilnehmer sind der Erlaubnisbehörde innerhalb von zwei Wochen ab Beginn mitzuteilen.

(4) Die Sachgebiete des Rahmenplans sind von den Lehrkräften nach § 9 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz zu unterrichten, und zwar

1. von einem Fahrlehrer (§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und 4 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz)
Abschnitt 1.5, 1.6.2 bis 1.6.8, 2.3, 2.4.2 bis 2.4.5, 3.3.2, 3.3.3, 4.3.5 bis 4.3.7, 4.4, 4.5.2, 5.3.7 bis 5.3.9, 5.4, 5.5.2;
2. von einem Erziehungswissenschaftler (§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz)
Abschnitt 1.1.1.1 bis 1.1.2.1, 1.6.1, 2.1.1, 2.1.2, 2.4.1, 3.1.1, 3.3.1, 4.1.1, 4.5.1, 5.1.1, 5.5.1;

3. von einem Ingenieur (§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz)
Abschnitt 1.3, 2.2.1 bis 2.2.8, 3.2, 4.3.1 bis 4.3.4.2, 5.3.1 bis 5.3.6;

4. von einer Lehrkraft mit der Befähigung zum Richteramt (§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz)
Abschnitt 1.2, 4.2, 5.2.

Die übrigen Sachgebiete können von jeder Lehrkraft nach Satz 1 unterrichtet werden.

§ 3

Ausbildungsfahrschule

(1) Die Ausbildung des Fahrlehreranwärters ist nach einem von der Erlaubnisbehörde (§ 32 des Fahrlehrergesetzes) zu genehmigenden Ausbildungsplan durchzuführen. Der Ausbildungsplan muß folgende Abschnitte enthalten:

1. Einführung,
2. Teilnahme am theoretischen und praktischen Unterricht (Hospitation) mit Vor- und Nachbesprechung (Auswertung) des Unterrichts,
3. Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht in Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers mit Vor- und Nachbesprechung (Auswertung) des Unterrichts,
4. Durchführung von theoretischem und praktischem Unterricht ohne Anwesenheit des Ausbildungsfahrlehrers und
5. Vorstellung von Fahrschülern zur Prüfung einschließlich Begleitung und Beaufsichtigung bei der praktischen Prüfung.

(2) Die wöchentliche Dauer der Ausbildung darf 20 Unterrichtsstunden nicht überschreiten und 40 Unterrichtsstunden nicht überschreiten. Eine Unterrichtsstunde beträgt 45 Minuten.

(3) Der Ausbildungsfahrlehrer soll insbesondere zu Beginn der Ausbildung jeweils nur einen Fahrlehreranwärter ausbilden; im übrigen darf er nicht mehr als zwei Fahrlehreranwärter gleichzeitig ausbilden.

Anlage

(zu § 2 Abs. 1)

Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an Fahrlehrerausbildungsstätten

Übersicht**Verkehrsverhalten**

Fahrlehreranwärter erwerben Wissen über das Verkehrsverhalten unter besonderer Berücksichtigung der Gefahrenlehre; sie lernen, ihr eigenes Fahrverhalten und das Fahrverhalten der Fahrschüler zu beobachten; sie lernen, das richtige Fahrverhalten den Fahrschülern zu vermitteln. Sie lernen die psychologischen und sozialen Aspekte des Verkehrsverhaltens sowie die Grundzüge der Verkehrspsychologie kennen.

Recht

Fahrlehreranwärter erwerben Kenntnisse des Rechtssystems, seiner Gliederung, Struktur und Funktion. Sie lernen die Wechselbeziehungen zwischen Grundrechten und Ansprüchen des einzelnen und den Gemeinschaftsinteressen kennen sowie den Zusammenhang zwischen persönlichen Interessen und Verantwortung gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern und der Umwelt. Fahrlehreranwärter reflektieren ihr Rechtsverständnis und orientieren sich über die Einstellungen der Fahrschüler der unterschiedlichen Altersklassen. Fallbeispiele, induktive und deduktive Methoden kommen dabei zur Anwendung.

Technik

Fahrlehreranwärter lernen Aufbau und Funktionsweise des Kraftfahrzeugs und seiner Teile kennen (Nutzung, Bedienung, Kontrolle, Pflege, Wartung). Bei der Auswahl und Gewichtung der Ausbildungsinhalte kommen der Sicherheit und dem Umweltschutz besondere Bedeutung zu; naturwissenschaftliche Erklärungen, z.B. zur Umwelttechnik und zur Fahrphysik sind notwendig. Fahrlehreranwärter reflektieren ihr Technikverständnis und lernen die Zusammenhänge zwischen Fahrzeugtechnik, Verkehrssicherheit und Umweltschutz zu vermitteln.

Umweltschutz

Fahrlehreranwärter lernen die Zusammenhänge zwischen Straßenverkehr und Umweltschutz kennen. Sie werden mit den Möglichkeiten des Energiesparens beim Führen von Kraftfahrzeugen vertraut gemacht.

Fahren

Fahrlehreranwärter vervollkommen ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten im sicheren, vorschriftsmäßigen, umweltschonenden und gewandten Fahren in den verschiedenen Fahrerlaubnisklassen; sie können ihr Fahrverhalten erklären.

Verkehrspädagogik (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 des Fahrlehrergesetzes)

Fahrlehreranwärter lernen, theoretischen und praktischen Fahrunterricht in den verschiedenen Fahrerlaubnisklassen zu planen, zu gestalten und zu analysieren. Sie lernen die Grundlagen der Erwachsenenpädagogik und der Lernpsychologie kennen und entwickeln durch ihre Ausbildung ein persönliches Verständnis ihres pädagogischen Auftrags.

Abschnitt	Zeit*)	Sachgebiet
1	770	Fahrlehrerlaubnis Klasse BE
1.1	280	Verkehrsverhalten
1.1.1	80	Fahrer
1.1.1.1		Fähigkeiten und Fahrfertigkeiten Wahrnehmungsfähigkeit, Sehvermögen, Blickverhalten; Blickverhalten bei Fahranfängern, psychomotorische Fertigkeiten; Reaktionsfähigkeit; Konzentrationsfähigkeit und Aufmerksamkeit; Denkprozesse und Automatismen beim Fahren
		Wissen, anwenden, beobachten
1.1.1.2		Fahrtüchtigkeit Beanspruchung, Streß, Emotionen und Traumwelten, Alkohol und andere Drogen, Medikamente
		Wissen, beachten, beobachten, beeinflussen
1.1.1.3		Einstellungen zum Fahren und Fahrzeug; Möglichkeiten und Schwierigkeiten der Beeinflussung
		Kennenlernen, orientieren, klären, beeinflussen

Abschnitt	Zeit*)	Sachgebiet
1.1.1.4		Aggression, Selbstdurchsetzung und Gewalt im Straßenverkehr Formen, Entstehung und Möglichkeiten der Beeinflussung bei Fahrschülern und Fahrern Wissen, analysieren, beeinflussen
1.1.1.5		Fahrer selbstbild und Selbstwertgefühl Selbsteinschätzung, Fahrertypologien, Fahrstile, Motive Kennenlernen, reflektieren
1.1.1.6		Unterschiedliche Verkehrsteilnehmer: Hilfsbedürftige, Kinder, Jugendliche, Senioren, Fußgänger, Radfahrer, Kraftfahrer Informieren, reflektieren
1.1.2	40	Fahrverhalten
1.1.2.1		Regelkonformität Bedeutung für das Verkehrssystem und für jeden einzelnen; Akzeptanz, Verstöße, Kontrolle; Statistik; Einstellungen bei Kraftfahrern Wissen, orientieren, reflektieren
1.1.2.2		Gefahrenlehre Objektive und subjektive Sicherheit, Risikowahrnehmung und Risikoakzeptanz; Gefährdung und Gefährlichkeit; Fahrfehler; Unfallforschung, Unfallstatistik, besondere Situation bei Verkehrsunfall, Fehlverhalten und Unfalltrends bei jungen Fahrern; Gefahren des Straßenverkehrs; Gefahrenabwehr, defensive Fahrweise Informieren, reflektieren
1.1.2.3		Kommunikation im Straßenverkehr, Straßenverkehr als besondere Kommunikationssituation; soziales Handeln im Straßenverkehr, Partnerschaft und Kooperation; Hilfe, Rücksicht, Höflichkeit, Gelassenheit Wissen, erfahren, sensibilisieren, engagieren, reflektieren
1.1.2.4		Verantwortung für Mensch und Umwelt Werte, Wertewandel, Wertekonflikt (Leben und Gesundheit, Umwelt, Freiheit, Mobilität, Eigentum) und Normen im Straßenverkehr, Zusammenhänge zwischen moralischem Anspruch und tatsächlichem Verkehrsverhalten im Straßenverkehr, unterschiedliche moralische Argumentationsniveaus in der Verkehrserziehung; Verhaltenssteuerung im Straßenverkehr durch Normen, Motive, Gesetze, durch Einsicht und Vernunft; Möglichkeiten der Beeinflussung der Verkehrsmoral durch Fahrschulunterricht Informieren, analysieren, vermitteln, reflektieren
1.1.3	160	Straßenverkehr
1.1.3.1		Verkehrsregeln Kennen, respektieren; sicherheitsrelevant, partnerschaftlich und verantwortungsvoll anwenden
1.1.3.2		Zulassung zum Straßenverkehr Personen Fahrzeuge Kennenlernen
1.2	70	Recht
1.2.1		Verfassungs- und Verwaltungsrecht, System der Vorschriften; Gesetze, Verordnungen, Verwaltungsvorschriften, Richtlinien, Dienstanweisungen (Entstehung, Bedeutung, Funktion); Verwaltungsrechtsschutz: Rechte und Möglichkeiten des Bürgers; formelle und formlose Rechtsmittel, Leistungsgrenzen des Rechtsstaats
1.2.2		Strafrecht einschließlich Ordnungswidrigkeitenrecht Materielles Recht, Verfahrensrecht

Abschnitt	Zeit*)	Sachgebiet
1.2.3		Entziehung der Fahrerlaubnis und Fahrverbot Gerichtliche und behördliche sowie vorläufige und endgültige Maßnahmen, Reflexion der häufigsten Auffälligkeiten und ihre Ursachen
1.2.4		Haftungs- und Versicherungsrecht Delikts- und Gefährdungshaftung; Vertragsverletzung, Haftpflichtversicherung und freiwillige Versicherungen
1.2.5		Steuerrecht (Kraftfahrzeugsteuergesetz) Grundzüge kennen
1.2.6		Wettbewerbsrecht, Arbeits- und Sozialrecht Grundzüge
1.3	90	Technik
1.3.1		Motoren und Aggregate Otto- und Dieselmotoren; Kühlung; Schmierung; Kraftstoffanlagen; Abgasanlagen Elektroantrieb in Kraftfahrzeugen
1.3.2		Kraftstoffe Anforderungen an Kraftstoffe; Umweltbelastung durch Kraftstoffe; alternative Kraftstoffe
1.3.3		Schmierstoffe Unterscheidung von Güte und Viskosität; Umweltbelastung, Entsorgung
1.3.4		Kraftübertragung Arten der Kraftübertragung, Kupplung, Getriebe, Achsantrieb, Differential
1.3.5		Fahrwerk Radaufhängung; Rad- und Achsstellungen; Federung und Dämpfung; Räder und Reifen; Lenkung
1.3.6		Bremsen Arten; Betriebs-, Feststell- und Hilfsbremsanlagen
1.3.7		Karosserie und Ausstattung Innere und äußere Sicherheit, Recycling und Entsorgung; aktive und passive Sicherheit
1.3.8		Elektrische und elektronische Anlagen Generator, Batterie, Verbraucher
1.3.9		Fahrphysik Antriebskräfte, Fahrwiderstände; Kurvenkräfte; Bremskräfte
1.3.10		Anhängertechnik Aufbauarten, Fahrtechnik mit Anhänger, Zusammenstellen von Zügen
1.3.11		Umwelttechnik Katalysator, Lambdasonde, Abgasrückführung, Rußfilter; Geräuschentwicklung; Recycling; Umgang mit technischen Einrichtungen; Kontrolle, Wartung und Pflege
1.4	10	Umweltschutz Einfluß des Straßenverkehrs auf Klimaveränderungen, Natur (neuartige Baumkrankheiten) und menschliche Gesundheit; Emissionen, Ozonbildung, Treibhauseffekt; Umweltverträglichkeit und Energieverbrauch der unterschiedlichen Verkehrsmittel; Ressourcen; Möglichkeiten des Energiesparens; Verkehrsvermeidungsstrategien
1.5	15	Fahren Fahrlehreranwärter vervollkommen Fahrweise und Fahrfertigkeiten

Abschnitt	Zeit*)	Sachgebiet
1.6	235	Verkehrspädagogik
1.6.1	135	Inhalte, Ziele und Lernprozesse
1.6.1.1		Inhalte der Fahrschulerausbildung Sachgebiete für den theoretischen und praktischen Unterricht; Verbindlichkeit und Gestaltungsspielräume; Curricularer Leitfaden, Unterrichtswerke; Lehr- und Ausbildungspläne Kennen, gewichten, aufbereiten, anordnen
1.6.1.2		Ziele der Fahrschulerausbildung Systematik der Ausbildungsziele, Konkretisierung der Ausbildungsziele bei der Unterrichtsplanung Kennenlernen, verstehen, konkretisieren
1.6.1.3		Lernformen und Lernprozesse beim Fahrenlernen Lernvoraussetzungen, Lernstand; Lernstörungen; Weiterlernen nach der Fahrerlaubnisprüfung; Lernprozesse in der Erwachsenenbildung Anleiten, beurteilen, helfen, unterstützen
1.6.1.4		Unterrichtsplanung Planungsfaktoren, -prinzipien und -schritte Kennenlernen, analysieren, anwenden
1.6.1.5		Fahrlehrerverhalten Besonders pädagogisches Verhältnis; psychologische und soziale Zusammenhänge; Unterrichts- und Erziehungsstile, Typenkonzepte, Dimensionen; Zusammenhänge zwischen Unterrichtsstil, Lernklima, Lernerfolg und Lehrerimage Kennen, trainieren, beurteilen
1.6.1.6		Fahrlehrer-Fahrschüler-Kommunikation Im Theorieunterricht und im praktischen Fahrunterricht; Beziehungen und Beziehungsstörungen Analysieren, gestalten, trainieren
1.6.1.7		Lernstandsdiagnose Leistung und Leistungsbeurteilung beim Fahrenlernen; Diagnosebogen; Leistungsrückmeldungen; Beurteilungsfehler, Prüfungsvorbereitung, Prüfungsreife, Prüfungsangst Wissen, mitteilen, helfen
1.6.1.8		Beratung von Fahrschülern Beratung als besonders pädagogische Beziehung; Methoden und typische Situationen Wissen, anwenden, können
1.6.2	60	Unterrichtsmethoden Veranschaulichung, Demonstration, Modellverhalten; Information, Erklärung, Referat, Erzählung, Bericht; Aufgaben, Anweisungen, entwickelndes Unterrichtsgespräch; Bekräftigung, Kritik, Korrektur, Appell; Arrangieren und moderieren; Übung, Wiederholung, Diskussion, Kleingruppenarbeit, Rollenspiel und Interaktionsspiel Kennenlernen, auswählen, üben
1.6.3		Unterrichtsmedien Modelle, Printmedien, audio-visuelle Medien, elektronische Medien Kennenlernen, beurteilen, auswählen, produzieren
1.6.4		Unterrichtspraxis Theorieunterricht und praktischer Unterricht; Einsatz von Zusatzspiegeln und Doppelpedalen Analysieren, planen, gestalten, anweisen, üben

Abschnitt	Zeit*)	Sachgebiet
1.6.5	40	Fahrschulwesen Fahrlehrergesetz und Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz; Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern einschließlich Fahrerlaubnis auf Probe und Nachschulung; Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern und Prüfung von Fahrlehrern
1.6.6		Vorbereitung auf die praktische Ausbildung Ablauf, Umfang und Organisation; Aufgaben des Fahrlehreranwärters und der Ausbildungsfahrschule; Status des Fahrlehreranwärters
1.6.7		Fahrlehrerberuf Entwicklung, Weiterqualifizierung; Belastungsfaktoren; Arbeitsorganisation
1.6.8		Verkehrssicherheitsarbeit
		Programme, Sicherheitstraining, Fahrerweiterbildung Kennen, anwenden
1.7	70	Auswertung der Erfahrungen aus der praktischen Ausbildung Analyse der Erfahrungen, praktische Folgerungen; Vertiefung der Sachgebiete Unterrichtsmethoden und Unterrichtspraxis
2	140	Fahrlehrerlaubnis Klasse A
2.1	45	Verkehrsverhalten
2.1.1	30	Fahrer Vertiefung des Wissens, der Fähigkeiten und Fertigkeiten, Einstellungen; Wahrnehmungsvermögen, psychomotorische Fähigkeiten (z.B. Gleichgewichtssinn); Kondition, Einstellungen zum Kraftradfahren, Fahrgefühle, Freizeitgestaltung; Fahrtypologien, Fahrstile Wissen, anwenden, beobachten
2.1.2		Fahrverhalten des Kraftradfahrers Regelverstöße, Statistik; Risiko und Risikobereitschaft; Fahrfehler, Unfälle, Trends, defensive Fahrweise; aggressives Fahren; Fahren in der Gruppe; Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern; Verantwortung für Mensch und Umwelt Wissen, beachten, beobachten, beeinflussen
2.1.3		Straßenverkehr
2.1.3.1		Verkehrsregeln Kennen, respektieren, sicherheitsrelevant, partnerschaftlich und verantwortungsvoll anwenden
2.1.3.2		Zulassung zum Straßenverkehr
		Personen Fahrzeuge Kennen
2.2	30	Technik
2.2.1		Motoren und Aggregate Viertakt- und Zweitaktmotoren, Kühlung, Schmierung, Kraftstoffanlagen, Abgasanlagen
2.2.2		Kraftübertragung Arten der Kraftübertragung, Kupplung, Getriebe, Primär- und Sekundärantrieb
2.2.3		Fahrwerk Federung und Dämpfung, Räder und Reifen, Reifenverschleiß, Radführung
2.2.4		Bremsen Arten, Funktion
2.2.5		Rahmenformen und -arten

Abschnitt	Zeit*)	Sachgebiet
2.2.6		aktive, passive Sicherheit Seitenwagen Formen, Anbau, Besonderheiten
2.2.7		Fahrphysik Antriebskräfte, Fahrwiderstände, Kurvenkräfte, Bremskräfte, Besonderheiten bei Roller und Kraftrad mit Beiwagen
2.2.8		Umwelttechnik und ihre Bedeutung für Fahrpraxis und Fahrzeugwartung, Katalysator, Lambdasonde, Abgasrückführung; Geräuscentwicklung; Recycling, umweltgerechte Entsorgung
2.2.9		Kennen, anwenden Funkanlagen Arten und Einsatzmöglichkeiten
2.3	10	Fahren
2.4	55	Verkehrspädagogik Fahrlehreranwärter lernen, ihr verkehrspädagogisches Wissen, ihr pädagogisches Wissen und ihre pädagogischen Fähigkeiten und Fertigkeiten auf die Klasse A zu übertragen, zu ergänzen und anzuwenden
2.4.1	15	Inhalte, Ziele, Lernprozesse und -probleme beim Fahren auf Krafträdern; Mofa-Ausbildung
2.4.2	40	Methoden der praktischen Ausbildung Kleingruppen; Aufbau von Übungen mit steigendem Schwierigkeitsgrad; Sicherung und Kennzeichnung von Übungsflächen für die Grundfahrlübungen; Einsatz von Funkanlagen
2.4.3		Unterrichtsmedien Modelle, Printmedien, audio-visuelle und elektronische Medien
2.4.4		Lernstandsdiagnose Leistung und Leistungsbeurteilung beim Fahrenlernen, Diagnosebogen, Leistungsrückmeldungen, Beurteilungsfehler, Prüfungsvorbereitung, Prüfungsreife, Ausbildungs- und Prüfungsängste
2.4.5		Fahrschulwesen Fahrlehrergesetz und Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz; Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern; Ausbildungsfahrzeuge und Funkeinsatz; Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern
3	140	Fahrlehrerlaubnis Klasse CE oder DE (1. Ausbildungsmonat)
3.1	40	Verkehrsverhalten
3.1.1	10	Fahrer Vertiefung des Wissens, der Fähigkeiten und Fertigkeiten; Einstellungen der Fahrer von unterschiedlichen Nutzfahrzeugen, insbesondere: Blickverhalten; Dauerbeanspruchung; Streß, Anstrengung und Entspannung, Erholung, Fahrtüchtigkeit; Verantwortung des Fahrers; Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern Wissen, orientieren, reflektieren, sensibilisieren, engagieren
3.1.2	30	Straßenverkehr
3.1.2.1		Verkehrsregeln Kennen, respektieren, sicherheitsrelevant, partnerschaftlich und verantwortungsvoll anwenden
3.1.2.2		Zulassung zum Straßenverkehr Personen Fahrzeuge

Abschnitt	Zeit*)	Sachgebiet
3.2	60	Technik
3.2.1		Motoren und Aggregate Dieselmotoren, Kühlung, Schmierung, Einspritzverfahren, Aufladetechnik, Abgasanlagen
3.2.2		Kraftstoffe Anforderungen an Kraftstoffe, Umweltbelastung durch Kraftstoffe, alternative Kraftstoffe
3.2.3		Schmierstoffe Unterscheidung von Güte und Viskosität, Umweltbelastung, Entsorgung
3.2.4		Kraftübertragung Arten der Kraftübertragung, Kupplungs-, Getriebe- und Achsantriebsarten, Differential
3.2.5		Fahrwerk Radaufhängung, Rad- und Achsstellung, Federung und Dämpfung, Räder und Reifen, Lenkung
3.2.6		Bremsen Arten, Betriebs-, Feststell- und Hilfsbremsanlagen, Dauerbremsen (Motorbremsen, Retarder)
3.2.7		Elektrische und elektronische Anlagen Generator, Batterie, Verbraucher
3.2.8		Fahrphysik Antriebskräfte, Fahrwiderstände, Kurvenkräfte, Bremskräfte
3.2.9		Umwelttechnik Technische Einrichtungen zur Schadstoffreduzierung (z.B. Katalysator, Lambda-sonde, Abgasrückführung, Rußfilter), Geräuscentwicklung, Recycling, umweltgerechte Entsorgung, Kontrollen, Wartung, Pflege Kennen, vermitteln
3.3	40	Verkehrspädagogik
		Fahrlehreranwärter lernen ihr verkehrspädagogisches Wissen und ihre pädagogischen Fähigkeiten und Fertigkeiten auf die Klassen CE und OE zu übertragen und anzuwenden.
3.3.1	10	Inhalte, Ziele, Lernprozesse und -probleme beim Führen von Nutzfahrzeugen, Lernstandsbeurteilung
3.3.2	30	Methoden der praktischen Ausbildung in Kleingruppen Sicherung und Kennzeichnung von Übungsflächen für die Grundfahrbungen; Einsatz von Sicherungsposten und Einweisern
3.3.3		Fahrschulwesen Fahrlehrergesetz und Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz; Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrschülern, Vorschriften über Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern. Belastungsfaktoren; Arbeitsorganisation, gemeinsame Nutzung von Ausbildungsfahrzeugen, Kooperationsformen im CE- und DE-Bereich
4	140	Fahrlehrerlaubnis Klasse CE (2. Ausbildungsmonat)
4.1	45	Verkehrsverhalten
4.1.1	5	Fahrer Einstellungen zum Fahren, Fahrzeug und Ladung, Möglichkeiten und Schwierigkeiten der Beeinflussung, Verhalten gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern

Abschnitt	Zeit*)	Sachgebiet
4.1.1.2		Ängste, Aggression und Selbstdurchsetzung Formen, Entstehung und Möglichkeiten der Beeinflussung bei Fahrschülern und Fahrern
4.1.1.3		Fahrer selbstbild und Selbstwertgefühl Selbstüberschätzung, Fahrertypologien, Fahrstile
4.1.2	40	Straßenverkehr
4.1.2.1		Verkehrsregeln Kennen, respektieren, sicherheitsrelevant, partnerschaftlich und verantwortungsvoll anwenden
4.1.2.2		Sozialvorschriften im Straßenverkehr
4.1.2.3		Gefahrgutbeförderung
4.1.2.4		Unfallverhütungsvorschriften
4.1.2.5		Berufskraftfahrerausbildung
4.1.2.6		Ausbildung zum Kraftverkehrsmeister
4.1.2.7		Internationaler Güterverkehr
4.2	5	Recht
4.2.1		Güterkraftverkehrsgesetz mit Nebenverordnungen
4.2.2		Kfz-Steuer bei Lkw, Anhänger und Sattelkraftfahrzeug
4.3	45	Technik
4.3.1	30	Bau- und Antriebsarten
4.3.2		Aufbauten
4.3.3		Zusammenstellung von Zügen, Verbindungseinrichtungen
4.3.4		Bremsen
4.3.4.1		Zugfahrzeug
4.3.4.2		Anhänger und Sattelaufleger
4.3.5	15	Ladungsaufnahme und Ladungssicherung
4.3.6		Fahrtechnik und Anhänger
4.3.7		Sicherheits- und Abfahrkontrollen
4.4	10	Fahren Fahrlehreranwärter vervollkommen ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten im sicheren, vorschriftsmäßigen, umweltschonenden und gewandten Fahren von Zügen oder Sattelkraftfahrzeugen einschließlich Verbinden und Trennen von Fahrzeugkombinationen
4.5	35	Verkehrspädagogik
4.5.1	5	Fortführung der Ausbildungsschwerpunkte aus Abschnitt 3.3
4.5.2	30	Inhalte und Ziele der Fahrschülerausbildung Methoden der praktischen Ausbildung in Kleingruppen; Sicherheits- und Abfahrkontrollen; Grundfahraufgaben; Anweisen des Sicherungsposten bei Verbinden von Fahrzeugkombinationen Lernstandsdiagnose Unterrichtsmedien Kennen, gewichten, ausführen, anordnen
5	140	Fahrlehrerlaubnis Klasse DE (2. Ausbildungsmonat)
5.1	45	Verkehrsverhalten
5.1.1	10	Fahrer
5.1.1.1		Einstellungen zum Fahren und gegenüber Fahrgästen; Möglichkeiten und Schwierigkeiten der Beeinflussung von Fahrern und Fahrgästen

Abschnitt	Zeit*)	Sachgebiet
5.1.1.2		Ängste, Aggression und Selbstdurchsetzung Formen, Entstehung und Möglichkeiten der Beeinflussung
5.1.1.3		Fahrer selbstbild und Selbstwertgefühl Selbstüberschätzung, Fahrertypologie, Fahrstile Kennen, reflektieren, beeinflussen
5.1.2	35	Straßenverkehr
5.1.2.1		Verkehrsregeln Kennen, respektieren, sicherheitsrelevant, partnerschaftlich und verantwortungsvoll anwenden
5.1.3		Sonstige Vorschriften
5.1.3.1		Unfallverhütungsvorschriften
5.1.3.2		Sozialvorschriften im Straßenverkehr
5.1.3.3		Berufskraftfahrerausbildung
5.1.3.4		Ausbildung zum Kraftverkehrsmeister
5.1.3.5		Internationaler Personenverkehr Wissen, anwenden
5.2	5	Recht
5.2.1		Personenbeförderungsgesetz mit Nebenbestimmungen
5.2.2		Kraftfahrzeugsteuergesetz
5.3	30	Technik
5.3.1		Bauarten
5.3.2		Aufbauten
5.3.3		Bremsen
5.3.4		Aktive und passive Sicherheit
5.3.5		Technische Serviceeinrichtungen Heizung, Klimaanlage, Bordküche, Toilette usw.
5.3.6		Versorgung und Entsorgung
5.3.7	25	Nothilfeinrichtungen
5.3.8		Fahrtechnik
5.3.9		Werkstattausbildung Störungssuche und Fehlerbeseitigung
5.4	10	Fahren Fahrlehreranwärter vervollkommen ihre Fähigkeiten und Fertigkeiten im sicheren, vorschriftsmäßigen, umweltschonenden und gewandten Fahren; sie können ihr Fahrverhalten erklären
5.5	25	Verkehrspädagogik
5.5.1	5	Fortführung der Ausbildungsschwerpunkte aus Abschnitt 3.3
5.5.2	20	Inhalte und Ziele der Fahrschulerausbildung Methoden der praktischen Ausbildung in Kleingruppen; Sicherheits- und Abfahrkontrolle; Grundfahraufgaben; Anweisen des Sicherungsposten bei Verbinden von Fahrzeugkombinationen Lernstandsdiagnose Leistung und Leistungsbeurteilung beim Fahrenlernen, Diagnosebogen, Leistungsrückmeldungen, Beurteilungsfehler, Prüfungsvorbereitung, Prüfungsreife, Ausbildungs- und Prüfungsängste Unterrichtsmedien Modelle, Printmedien, audio-visuelle Medien, elektronische Medien Kennen, gewichten, aufbereiten, anordnen

*) Stunden zu je 45 Minuten.

Artikel 3**Prüfungsordnung
für Fahrlehrer
(FahrIPrüfO)****I. Abschnitt
Prüfungsausschüsse****§ 1****Errichtung**

Für die Prüfung der fachlichen Eignung als Fahrlehrer (§ 2 Abs. 1 Nr. 7, § 4 des Fahrlehrergesetzes) wird bei der zuständigen obersten Landesbehörde, der von ihr bestimmten oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle ein Prüfungsausschuß errichtet.

§ 2**Zusammensetzung**

(1) Der Prüfungsausschuß besteht aus vier Mitgliedern. Die Mitglieder müssen für ihre Prüfungsgebiete sachkundig und als Prüfer geeignet sein.

(2) Dem Prüfungsausschuß müssen angehören:

1. ein Mitglied mit der Befähigung zum Richteramt oder zum höheren nichttechnischen Verwaltungsdienst,
2. ein amtlich anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr, auch mit Teilbefugnissen,
3. ein Mitglied mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaft an einer Hochschule und mit der Fahrerlaubnis der Klasse BE und
4. ein Fahrlehrer mit der Fahrerlaubnis der von dem Bewerber beantragten Klasse, der fünf Jahre lang Fahrschüler ausgebildet hat; bei der Prüfung von Bewerbern für die Fahrerlaubnis der Klasse DE genügt eine ausreichende Praxis in der Ausbildung der Klasse DE.

(3) Die Mitwirkung aller Mitglieder des Prüfungsausschusses ist bei der fahrpraktischen Prüfung (§ 15) sowie bei den Lehrproben (§§ 17, 18) nicht erforderlich; der Vorsitzende bestimmt die Teilnahme von mindestens zwei Mitgliedern des Prüfungsausschusses.

§ 3**Berufung der Mitglieder**

(1) Die zuständige oberste Landesbehörde, die von ihr bestimmte oder die nach Landesrecht zuständige Stelle beruft die Mitglieder des Prüfungsausschusses und bestimmt den Vorsitzenden. Der Vorsitzende soll der obersten Landesbehörde, der von ihr bestimmten oder der nach Landesrecht zuständigen Stelle angehören.

(2) Wer Ausbildungsstätten für Fahrlehreranwärter einrichtet, unterhält oder betreibt oder sich geschäftsmäßig mit der Ausbildung von Fahrlehreranwärtern befaßt, kann nicht Mitglied des Prüfungsausschusses sein. Dies gilt nicht für Mitglieder nach § 2 Abs. 2 Nr. 3, die als Lehrkraft an einer Fahrlehrerausbildungsstätte tätig sind, oder Mitglieder nach § 2 Abs. 2 Nr. 4, die als Ausbildungsfahrlehrer einer Ausbildungsfahrschule angehören, sofern sie den Bewerber nicht ausgebildet haben.

§ 4**Ausgeschlossene Personen
Befangenheit**

(1) Bei Prüfungen oder Lehrproben darf ein Prüfungsausschußmitglied nicht mitwirken,

1. das Angehöriger eines Bewerbers ist,
2. das einen Bewerber kraft Gesetzes oder Vollmacht allgemein vertritt oder sonst für ihn tätig geworden ist,
3. das wegen seiner Stellung oder Beziehung zum Bewerber durch die Tätigkeit als Mitglied des Prüfungsausschusses oder durch eine Entscheidung des Ausschusses einen unmittelbaren Vorteil oder Nachteil erlangen kann oder
4. bei dem sonst ein Grund vorliegt, der geeignet ist, Mißtrauen gegen eine unparteiische Mitwirkung im Prüfungsausschuß zu rechtfertigen.

(2) Angehörige im Sinne des Absatzes 1 Nr. 1 sind:

1. Verlobte,
2. Ehegatten,
3. Verwandte oder Verschwägte gerader Linie,
4. Geschwister,
5. Kinder der Geschwister,
6. Ehegatten der Geschwister und Geschwister der Ehegatten,
7. Geschwister der Eltern,
8. Personen, die durch ein auf längere Dauer angelegtes Pflegeverhältnis mit häuslicher Gemeinschaft wie Eltern und Kind miteinander verbunden sind (Pflegeeltern und Pflegekinder).

Angehörige sind die in Satz 1 aufgeführten Personen auch dann, wenn hinsichtlich der

1. Nummern 2, 3 und 6 die die Beziehung begründende Ehe nicht mehr besteht,
2. Nummern 3 bis 7 die Verwandtschaft oder Schwägerschaft durch Annahme als Kind erloschen ist,
3. Nummer 8 die häusliche Gemeinschaft nicht mehr besteht, sofern die Personen weiterhin wie Eltern und Kind miteinander verbunden sind.

(3) Hält sich ein Mitglied des Prüfungsausschusses für ausgeschlossen oder bestehen Zweifel, ob die Voraussetzungen des Absatzes 1 gegeben sind, oder behauptet ein Bewerber das Vorliegen der in Absatz 1 genannten Gründe, ist dies dem Vorsitzenden des Ausschusses mitzuteilen. Der Ausschuß entscheidet über den Ausschluß. Der Betroffene darf an dieser Entscheidung nicht mitwirken.

(4) Richtet sich der beantragte oder beschlossene Ausschluß von der Mitwirkung im Prüfungsausschuß gegen den Vorsitzenden, ist dies der zuständigen obersten Landesbehörde oder der für die Errichtung des Prüfungsausschusses bestimmten Stelle zuzuleiten. Während der Prüfung oder Lehrprobe(n) ist die Mitteilung dem Prüfungsausschuß mitzuteilen. Die Entscheidung über den Ausschluß von der Mitwirkung trifft die für die Errichtung des Prüfungsausschusses nach § 1 bestimmte Stelle, während der Prüfung oder Lehrprobe(n) der Prüfungsausschuß.

(5) Ein von der Mitwirkung ausgeschlossenes Mitglied des Prüfungsausschusses ist durch ein anderes Mitglied zu ersetzen.

§ 5

Verschwiegenheit

Die Mitglieder des Prüfungsausschusses haben gegenüber Dritten Verschwiegenheit zu wahren. Ausnahmen bedürfen der Einwilligung der zuständigen obersten Landesbehörde oder der für die Errichtung des Prüfungsausschusses nach § 1 bestimmten Stelle.

§ 6

Örtliche Zuständigkeit

Für die Durchführung der Prüfungen und Lehrproben (§ 14) ist gemäß § 32 des Fahrlehrergesetzes jeweils der Prüfungsausschuß zuständig, in dessen Bezirk der Bewerber seinen Wohnsitz oder die von ihm besuchte Fahrlehrerausbildungsstätte oder Ausbildungsfahrschule ihren Sitz hat.

§ 7

Beschlußfähigkeit und Abstimmung

(1) Der Prüfungsausschuß ist beschlußfähig, wenn die in § 2 jeweils genannten Mitglieder mitwirken.

(2) Die Entscheidungen ergehen mit Stimmenmehrheit. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzende.

II. Abschnitt

Durchführung der Fahrlehrerprüfung

§ 8

Zulassung zur Fahrlehrerprüfung (§ 4 des Fahrlehrergesetzes)

(1) Die Erlaubnisbehörde läßt den Bewerber für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE zur fahrpraktischen Prüfung und zur Fachkundeprüfung zu, wenn

1. er einen Antrag auf Erteilung einer befristeten Fahrlehrerlaubnis (§ 9a Abs. 1 des Fahrlehrergesetzes) gestellt hat,
2. die Voraussetzungen nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 bis 4 des Fahrlehrergesetzes vorliegen und
3. er die Fahrpraxis nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 des Fahrlehrergesetzes und die Ausbildung nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 des Fahrlehrergesetzes begonnen hat.

(2) Die Erlaubnisbehörde läßt den Bewerber für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE zu den Lehrproben im theoretischen und praktischen Unterricht zu, wenn

1. ihm die befristete Fahrlehrerlaubnis nach § 9a Abs. 1 des Fahrlehrergesetzes erteilt worden ist oder gleichzeitig erteilt wird und
2. er einen Antrag auf Erteilung einer unbefristeten Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE gestellt und den Abschluß der Fahrpraxis nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 des Fahrlehrergesetzes nachgewiesen hat.

Die gemäß § 3 Satz 3 des Fahrlehrergesetzes nachzureichenden Bescheinigungen und Unterlagen hat der Bewerber dem Vorsitzenden des Prüfungsausschusses oder dem von ihm bestimmten Mitglied (Absatz 5) zur Prüfung

und zur Weiterleitung an die Erlaubnisbehörde zu übergeben.

(3) Die Erlaubnisbehörde läßt den Bewerber für die Fahrlehrerlaubnis der Klassen A, CE und DE jeweils zur fahrpraktischen Prüfung und zur Fachkundeprüfung zu, wenn

1. er die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE besitzt und
2. er die erforderliche Fahrpraxis nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 des Fahrlehrergesetzes und die erforderliche Ausbildung nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 des Fahrlehrergesetzes jeweils abgeschlossen hat.

(4) Die Erlaubnisbehörde beauftragt den Prüfungsausschuß mit der Durchführung der jeweiligen Prüfungen und Lehrproben.

(5) Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses oder ein von ihm bestimmtes Mitglied prüft, ob die jeweiligen Voraussetzungen, insbesondere nach §§ 9 und 14, für die Ablegung der Prüfungen und Lehrproben erfüllt sind und die gemäß Absatz 2 Satz 2 nachzureichenden Bescheinigungen und Unterlagen übergeben sind.

§ 9

Prüfungstermine

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses bestimmt Ort und Zeit der Prüfungen und Lehrproben und lädt den Bewerber. Die fahrpraktische Prüfung eines Bewerbers um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE soll im zweiten oder dritten Monat der Ausbildung durchgeführt werden. In der Regel sollen die Fachkundeprüfung möglichst unmittelbar nach Abschluß der Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte und die Lehrproben jeweils innerhalb eines Monats nach Abschluß der Ausbildung in der Ausbildungsfahrschule (§ 2 Abs. 5 Satz 3 des Fahrlehrergesetzes) durchgeführt werden.

§ 10

Rücktritt

(1) Der Bewerber kann vor Beginn der jeweiligen Prüfungen und Lehrproben durch schriftliche Erklärung zurücktreten. Nach Zugang der Ladung ist der Rücktritt nur zulässig, wenn ein wichtiger Grund vorliegt. Bei Erkrankung ist unverzüglich ein amtsärztliches Attest vorzulegen.

(2) Erfolgt der Rücktritt nach Zugang der Ladung oder nach Beginn der Prüfung oder Lehrprobe oder erscheint der Bewerber nicht zur Prüfung oder Lehrprobe, ohne daß ein wichtiger Grund vorliegt, so gilt die Prüfung oder Lehrprobe als nicht bestanden.

(3) Über die Frage, ob ein wichtiger Grund vorliegt, entscheidet der Vorsitzende des Prüfungsausschusses.

§ 11

Ordnungsverstöße

Stört der Bewerber den Ablauf einer Prüfung oder einer Lehrprobe erheblich oder begeht er eine Täuschungshandlung, kann ihn der Vorsitzende oder das aufsichtführende Mitglied des Prüfungsausschusses oder die Aufsicht führende Person von der Prüfung oder Lehrprobe vorläufig ausschließen. Über den endgültigen Ausschluß entscheidet der Prüfungsausschuß. Wird der Bewerber endgültig ausgeschlossen, gilt die Prüfung oder die Lehrprobe als nicht bestanden.

§ 12

Nichtöffentlichkeit

Die Prüfungen und Lehrproben sind nicht öffentlich. Beauftragte der Erlaubnisbehörde und deren Aufsichtsbehörde können jedoch jederzeit als Zuhörer teilnehmen. Anderen Personen, insbesondere Fahrlehreranwärtern sowie dem verantwortlichen Leiter und den hauptamtlichen Lehrkräften von amtlich anerkannten Fahrlehrerbildungsstätten und den Ausbildungsfahrlehrern, kann der Vorsitzende des Prüfungsausschusses bei der mündlichen Fachkundeprüfung oder bei den Lehrproben die Teilnahme als Zuhörer gestatten, sofern keiner der Bewerber widerspricht.

§ 13

**Gegenstand
der Prüfungen und Lehrproben**

In den Prüfungen und Lehrproben hat der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis seine fachliche Eignung (§ 4 des Fahrlehrergesetzes) nachzuweisen. Hierzu gehören die Kenntnis der in der Fahrlehrerbildungsordnung aufgeführten Sachgebiete und die Fähigkeit zu ihrer praktischen Anwendung.

§ 14

**Gliederung
der Prüfungen und Lehrproben**

(1) Die Fahrlehrerprüfung besteht aus einer fahrpraktischen Prüfung, einer Fachkundeprüfung mit einem schriftlichen und mündlichen Teil sowie – für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE – aus je einer Lehrprobe im theoretischen und im fahrpraktischen Unterricht.

(2) Für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE muß die fahrpraktische Prüfung vor Durchführung der Fachkundeprüfung und die Fachkundeprüfung vor Durchführung der Lehrproben bestanden sein. Bei der Fachkundeprüfung soll erst der schriftliche und dann der mündliche Teil stattfinden. Die Lehrproben können in beliebiger Reihenfolge vorgesehen werden.

§ 15

Fahrpraktische Prüfung

(1) In der fahrpraktischen Prüfung hat der Bewerber nachzuweisen, daß er ein Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe und eine Fahrzeugkombination der Klasse, für die er die Fahrlehrerlaubnis beantragt hat, vorschriftsmäßig, sicher, gewandt und umweltschonend führen kann. Die Prüfungsfahrzeuge müssen der Anlage 7 der Fahrerlaubnisverordnung entsprechen. Das Prüfungsfahrzeug für die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A muß dem Prüfungsfahrzeug entsprechen, das für die Prüfung beim Direkteinstieg vorgeschrieben ist.

(2) Die Dauer der Prüfung beträgt mindestens für die Fahrlehrerlaubnis der

Klasse A 60 Minuten

Klasse BE 60 Minuten

Klasse DE 90 Minuten

Klasse DE 90 Minuten.

(3) Für den Abbruch der Prüfung gelten die entsprechenden Vorschriften für die Fahrerlaubnisprüfung.

§ 16

Fachkundeprüfung

(1) Im schriftlichen Teil der Prüfung hat der Bewerber sein Fachwissen nachzuweisen. Der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klassen BE hat innerhalb von fünf Stunden

- zwei Aufgaben aus den Bereichen Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz sowie
- je eine Aufgabe aus den Bereichen Verkehrspädagogik und Fahrzeugtechnik einschließlich Fahrphysik

zu bearbeiten.

(2) Bei Erweiterungsprüfungen hat

1. der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse A je eine Aufgabe aus den Bereichen

- Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, Gefahrenlehre und Umweltschutz

sowie

- Verkehrspädagogik oder Fahrzeugtechnik einschließlich Fahrphysik,

2. der Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE oder DE je eine Aufgabe aus den Bereichen

- Verkehrsverhalten einschließlich Verkehrsrecht, der Sozialvorschriften im Straßenverkehr, Gefahrenlehre und Umweltschutz

sowie

- Verkehrspädagogik oder Fahrzeugtechnik einschließlich Fahrphysik,

innerhalb von zweieinhalb Stunden zu bearbeiten.

(3) Die schriftlichen Arbeiten sind vom fachlich zuständigen Prüfungsausschußmitglied und einem weiteren Mitglied zu bewerten. § 19 ist anzuwenden.

(4) Die Arbeiten sind unter Aufsicht anzufertigen.

(5) Vorschriften, die vom Prüfungsausschuß gestellt werden, sind zugelassen, nicht jedoch Aufzeichnungen, Lehrbücher oder sonstige Hilfsmittel einschließlich Taschenrechner.

(6) Im mündlichen Teil der Prüfung hat der Bewerber in etwa 30 Minuten sein Fachwissen nachzuweisen. Eine gemeinsame Prüfung von bis zu sechs Bewerbern ist zulässig.

§ 17

**Lehrprobe
im theoretischen Unterricht**

(1) Der Bewerber hat in etwa 45 Minuten nachzuweisen, daß er in der Lage ist, Fahrschülern theoretischen Unterricht zu erteilen. Die Lehrprobe muß mit Fahrschülern und soll möglichst mit solchen Fahrschülern durchgeführt werden, die der Bewerber in der Ausbildungsfahrschule unterrichtet hat.

(2) Die Lehrprobe ist als Unterrichtsstunde entsprechend dem allgemeinen Lehrplan der Ausbildungsfahrschule und dem Ausbildungsstand der Fahrschüler durchzuführen.

§ 18**Lehrprobe
im fahrpraktischen Unterricht**

In der Lehrprobe im fahrpraktischen Unterricht hat der Bewerber in etwa 45 Minuten nachzuweisen, daß er in der Lage ist, Fahrschülern praktischen Unterricht zu erteilen. Für den Fahrunterricht ist ein Kraftfahrzeug mit Schaltgetriebe zu benutzen. § 17 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 ist anzuwenden.

§ 19**Bewertung**

(1) Die Leistungen in den Prüfungen und Lehrproben sind nach folgenden Noten zu bewerten:

Sehr gut (1),
wenn die Leistung den Anforderungen in besonderem Maße entspricht,

gut (2),
wenn die Leistung den Anforderungen voll entspricht,

befriedigend (3),
wenn die Leistung im allgemeinen den Anforderungen entspricht,

ausreichend (4),
wenn die Leistung zwar Mängel aufweist, aber im ganzen den Anforderungen noch entspricht,

mangelhaft (5),
wenn die Leistung den Anforderungen nicht entspricht, jedoch erkennen läßt, daß die notwendigen Grundkenntnisse vorhanden sind und die Mängel in absehbarer Zeit behoben werden können,

ungenügend (6),
wenn die Leistung den Anforderungen nicht entspricht und selbst die Grundkenntnisse so lückenhaft sind, daß die Mängel in absehbarer Zeit nicht behoben werden können.

(2) Bei der Bewertung der Leistungen sind neben Kenntnissen und Fähigkeiten auch Form und Ausdrucksweise zu berücksichtigen.

(3) Ergeben die Einzelleistungen und die Bewertung bei der Fachkundeprüfung durch die Mitglieder des Prüfungsausschusses einen Mittelwert, so werden Dezimalstellen bis 0,49 abgerundet und ab 0,50 aufgerundet.

(4) Die Leistungen in allen Prüfungen und Lehrproben (§ 14) müssen mindestens mit der Note „ausreichend“ bewertet sein.

(5) Bei der Fachkundeprüfung wird eine mangelhafte Leistung im schriftlichen Teil durch eine mindestens befriedigende Leistung im mündlichen Teil, eine mangelhafte Leistung im mündlichen Teil durch eine mindestens befriedigende Leistung im schriftlichen Teil ausgeglichen.

§ 20**Entscheidung
über die Prüfungen und Lehrproben**

(1) Der Prüfungsausschuß entscheidet über die Bewertung der Prüfungen und Lehrproben.

(2) Werden nach § 2 Abs. 3 Satz 1 die fahrpraktische Prüfung oder die Lehrproben nicht vor dem vollständigen Prüfungsausschuß abgelegt, so entscheiden die Mitglie-

der, die die jeweilige Prüfung oder Lehrprobe durchführen, über die Bewertung. Wenn kein einvernehmliches Votum zustande kommt, ist § 19 Abs. 3 anzuwenden.

§ 21**Bekanntgabe der Entscheidung**

Der Vorsitzende oder ein Mitglied nach § 2 Abs. 3 gibt dem Bewerber die Bewertung nach jeder einzelnen Prüfung oder Lehrprobe bekannt. Mit mangelhaft oder mit ungenügend bewertete Prüfungsteile sind zu erläutern und zu begründen.

§ 22**Niederschrift**

Über den wesentlichen Verlauf und die Ergebnisse der Prüfungen und Lehrproben ist eine Niederschrift zu fertigen. Hat der Bewerber eine Prüfung oder eine Lehrprobe nicht bestanden, müssen die Gründe aus der Niederschrift ersichtlich sein.

§ 23**Nicht bestandene Prüfung**

Bei einer nicht bestandenen Prüfung oder Lehrprobe ist dem Bewerber ein schriftlicher Bescheid mit Rechtsbehelfsbelehrung zuzustellen.

§ 24**Wiederholungen
der Prüfungen und Lehrproben**

Nicht bestandene Prüfungen und Lehrproben können höchstens zweimal wiederholt werden. Bei der Fachkundeprüfung und den Lehrproben muß zwischen dem Nichtbestehen und der Wiederholung mindestens ein Monat liegen.

§ 25**Erneute Fahrlehrerprüfung**

Die Prüfungen und Lehrproben können frühestens fünf Jahre nach Abschluß der nicht bestandenen Prüfung oder Lehrprobe erneut abgelegt werden, wenn der Bewerber sich einer erneuten Ausbildung für die beantragte Klasse unterzogen hat.

§ 26**Prüfungsunterlagen**

Dem Bewerber ist auf Antrag Einsicht in die ihn betreffenden Prüfungsunterlagen zu gewähren. Die Prüfungsunterlagen sind zehn Jahre lang aufzubewahren. Die Frist beginnt mit der Bekanntgabe des letzten Prüfungsergebnisses.

III. Abschnitt**Ausnahmebestimmungen****§ 27****Ausnahmen**

Die §§ 1, 3 bis 6 und 9 gelten nicht für die in § 30 Abs. 2 des Fahrlehrergesetzes genannten Behörden. § 49 Abs. 7 des Fahrlehrergesetzes bleibt unberührt.

Artikel 4
Fahrschüler-Ausbildungsordnung
(FahrschAusbO)

§ 1

Ziel und Inhalt der Ausbildung

(1) Ziel der Ausbildung ist die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewußten Verkehrsteilnehmer. Ziel der Ausbildung ist außerdem die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung.

(2) Die Ausbildung hat ein Verkehrsverhalten zu vermitteln, das

- Fähigkeiten und Fertigkeiten, um das Fahrzeug auch in schwierigen Verkehrssituationen zu beherrschen,
 - Kenntnis, Verständnis und Anwendung der Verkehrsvorschriften,
 - Fähigkeiten und Fertigkeiten zur Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren einschließlich ihrer Vermeidung und Abwehr,
 - Wissen über die Auswirkungen von Fahrfehlern und eine realistische Selbsteinschätzung,
 - Bereitschaft und Fähigkeit zum rücksichtsvollen und partnerschaftlichen Verhalten und das Bewußtsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren und
 - Verantwortung für Leben und Gesundheit, Umwelt und Eigentum
- einschließt.

§ 2

Art und Umfang der Ausbildung

Die Ausbildung erfolgt in einem theoretischen und einem praktischen Teil. Die beiden Teile sollen in der Konzeption aufeinander bezogen und im Verlauf der Ausbildung miteinander verknüpft werden.

§ 3

Allgemeine Ausbildungsgrundsätze

(1) Die Ausbildung hat sich an den Zielen dieser Verordnung zu orientieren. Die Ausbildungsinhalte sind so auszuwählen und aufzubereiten, daß diese Ziele erreicht werden. Dabei kann die exemplarische Vertiefung wichtiger sein als die inhaltliche Vollständigkeit. Die Inhalte müssen sachlich richtig, anschaulich und verständlich vermittelt werden.

(2) Der theoretische Unterricht und die praktische Fahrausbildung müssen systematisch und für den Fahrschüler nachvollziehbar aufgebaut sein. Die Ausbildung soll das selbstverantwortliche Weiterlernen nach dem Erwerb der Fahrerlaubnis fördern. Der Fahrlehrer soll gegenüber dem Fahrschüler sachlich, aufgeschlossen und geduldig auftreten. Die Mitarbeit des Schülers ist insbesondere durch Fragen und Diskussionen anzustreben.

§ 4

Theoretischer Unterricht

(1) Der theoretische Unterricht hat sich an den im Rahmenplan (Anlagen 1 und 2) aufgeführten Inhalten zu orientieren und ist systematisch nach Lektionen aufzubauen.

Der Unterricht soll methodisch vielfältig sein. Die Unterrichtsmedien sollen zielgerichtet ausgewählt und eingesetzt werden. Die Ausbildung setzt das selbständige Lernen durch die Fahrschüler voraus. Zur Ergebnissicherung sind Lernkontrollen einzusetzen; das Ausfüllen von Testbogen nach Art der Prüfungsbogen auch mit Hilfe elektronischer Medien darf nicht Gegenstand des theoretischen Mindestunterrichts sein.

(2) Der Rahmenplan für den theoretischen Unterricht gliedert sich in einen allgemeinen Teil (Anlage 1) und einen klassenspezifischen Teil (Anlage 2).

(3) Der Umfang des allgemeinen Teils (Grundstoff) beträgt mindestens zwölf Doppelstunden. Besitzt der Fahrschüler bereits eine Fahrerlaubnis, so beträgt der Umfang mindestens sechs Doppelstunden.

(4) Die Mindestdauer des klassenspezifischen Teils (Zusatzstoff) richtet sich nach Anlage 2.8.

(5) Die Ausbildung für die Klassen B, C1, D, D1 schließt die Ausbildung für die jeweilige Anhängerklasse ein.

(6) Für den theoretischen Unterricht ist ein nach Doppelstunden (90 Minuten) gegliederter Ausbildungsplan aufzustellen. Der Ausbildungsplan hat sich inhaltlich nach dem Rahmenplan zu richten und ist durch Aushang oder Auslegen in den Geschäftsräumen der Fahrschule bekanntzugeben. Der Unterricht hat sich nach dem Ausbildungsplan zu richten und soll zwei Doppelstunden täglich nicht überschreiten.

§ 5

Praktischer Unterricht

(1) Der praktische Unterricht ist auf die theoretische Ausbildung zu beziehen und inhaltlich mit dieser zu verzahnen. Er hat sich an den in den Anlagen 3 bis 6 aufgeführten Inhalten zu orientieren und die praktische Anwendung der Kenntnisse einzubeziehen, die zur Beurteilung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeuges erforderlich sind. Er ist systematisch aufzubauen. Der praktische Unterricht besteht aus einer Grundausbildung und besonderen Ausbildungsfahrten. Zum praktischen Unterricht gehören auch

- die Unterweisung nach Absatz 5,
- Anleitung und Hinweise vor, während und nach der Durchführung der Fahraufgaben sowie
- Nachbesprechung und Erörterung des jeweiligen Ausbildungsstandes.

Der Fahrlehrer hat den jeweiligen Ausbildungsstand durch Aufzeichnungen zu dokumentieren. Diese sollen erkennen lassen, welche Inhalte behandelt wurden.

(2) Die Grundausbildung soll beim jeweiligen Ersterwerb der Klassen A1 und B möglichst abgeschlossen sein, bevor mit den besonderen Ausbildungsfahrten begonnen wird. Dies gilt auch für den Ersterwerb der Klasse A, wenn der Fahrschüler nicht bereits die Klasse A1 besitzt. Bei den übrigen Klassen dürfen die besonderen Ausbildungsfahrten erst gegen Ende der praktischen Ausbildung durchgeführt werden.

(3) Die besonderen Ausbildungsfahrten zu je 45 Minuten sind – ausgenommen für die Klassen D, D1, DE und D1E – nach Anlage 4 durchzuführen.

(4) Die Grundausbildung und die besonderen Ausbildungsfahrten für die Klassen D, D1, DE und D1E sind nach Anlage 5 durchzuführen.

(5) Die Ausbildung für die Fahrerlaubnis der Klassen C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE und T umfaßt ferner eine am Ausbildungsfahrzeug durchzuführende praktische Unterweisung in der Erkennung und Behebung technischer Mängel nach Anlage 6.

(6) Die in den Absätzen 3 bis 5 vorgeschriebenen Ausbildungseinheiten sind Mindestanforderungen, welche die besondere Verantwortung des Fahrlehrers nach § 6 unberührt lassen.

(7) Die Ausbildung für die Fahrerlaubnis der Klassen C1, C, D1 oder D darf erst beginnen, wenn der Fahrschüler die Fahrerlaubnis der Klasse B bereits erworben oder die Voraussetzungen für die Prüfung im wesentlichen erfüllt, zum Beispiel nahezu alle Ausbildungsfahrten absolviert hat.

(8) Die gleichzeitige Erteilung von praktischem Fahrunterricht für mehrere Fahrschüler ist unzulässig. Dies gilt auch dann, wenn er durch mehrere im gleichen Fahrzeug sitzende Fahrlehrer erteilt wird.

(9) Bei der Ausbildung auf motorisierten Zweirädern hat der Fahrlehrer den Fahrschüler zumindest in der letzten Phase der Grundausbildung und bei den Ausbildungsfahrten nach Anlage 4 überwiegend vorausfahren zu lassen. Dabei ist eine Funkanlage nach § 5 Abs. 2 Satz 1 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz zu benutzen. Bei Ausbildungen in der Klasse T ist bei Fahrten auf öffentlichen Straßen eine Funkanlage nach Satz 2 zu benutzen.

(10) Bei den Ausbildungsfahrten auf Fahrzeugen der Klassen C1, C, D1 und D ist das nach § 5 Abs. 3 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vorgeschriebene Kontrollgerät zu benutzen. Für jeden Tag der praktischen Ausbildung ist je Fahrschüler ein neues Schaublatt zu verwenden, auf dem auch der Name des Fahrlehrers und der Name des Fahrschülers vermerkt werden müssen.

(11) Für den praktischen Unterricht ist ein gegliederter Ausbildungsplan aufzustellen. Der Unterricht hat sich nach dem Ausbildungsplan zu richten. Er ist durch Aushang oder Auslegen in den Geschäftsräumen der Fahrschule bekanntzugeben.

§ 6

Abschluß der Ausbildung

(1) Der Fahrlehrer darf die theoretische und die praktische Ausbildung erst abschließen, wenn der Bewerber den Unterricht im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang absolviert hat und der Fahrlehrer überzeugt ist, daß die Ausbildungsziele nach § 1 erreicht sind. Für die Durchführung der hierfür notwendigen Übungsstunden hat der Fahrlehrer Sorge zu tragen.

(2) Nach Abschluß der Ausbildung hat der Fahrlehrer dem Fahrschüler eine Bescheinigung über die durchgeführte theoretische und praktische Ausbildung nach Anlage 7.1 bis 7.3 auszustellen. Wird die Ausbildung nicht abgeschlossen, sind dem Fahrschüler die durchlaufenen Ausbildungsteile schriftlich zu bestätigen. Die Bescheinigungen nach Satz 1 oder 2 sind vom Inhaber der Fahrschule oder vom verantwortlichen Leiter des Ausbildungsbetriebes gegenzuzeichnen.

§ 7

Ausnahmen

(1) Die §§ 1 bis 6 finden keine Anwendung, wenn

1. die Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung auf Grund von § 20 der Fahrerlaubnis-Verordnung neu erteilt werden soll,
2. die Fahrerlaubnis nach vorangegangenem Verzicht neu erteilt werden soll,
3. die Fahrerlaubnis für die Klassen C oder D oder für die dazugehörigen Anhänger- oder Unterklassen wegen fehlender Verlängerung erloschen ist und die erneute Erteilung der betreffenden Fahrerlaubnis beantragt wird,
4. die Fahrerlaubnis auf Grund einer ausländischen Fahrerlaubnis nach § 30 Abs. 1 oder § 31 Abs. 1 oder 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung erteilt werden soll,
5. dem Inhaber einer allgemeinen Fahrerlaubnis eine Dienstfahrerlaubnis nach § 26 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung erteilt werden soll,
6. dem Inhaber einer Dienstfahrerlaubnis nach § 26 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung eine allgemeine Fahrerlaubnis nach § 27 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung erteilt werden soll,
7. dem früheren Inhaber einer Dienstfahrerlaubnis nach § 26 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung nur deshalb die allgemeine Fahrerlaubnis nicht prüfungsfrei erteilt werden darf, weil die in § 27 Abs. 1 Satz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung festgelegte Frist überschritten ist oder
8. die Prüfung zum Zwecke der Aufhebung der Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Kraftfahrzeuge mit automatischer Kraftübertragung nach § 17 Abs. 6 Satz 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung abgelegt wird.

(2) Der Fahrlehrer darf, soweit in den Fällen von Absatz 1 eine Prüfung abzulegen ist, den Bewerber nur zur Prüfung begleiten, wenn er sich überzeugt hat, daß er über die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten verfügt; dies gilt nicht für Absatz 1 Nr. 4.

(3) Ausnahmen von § 5 Abs. 2 Satz 3 und § 6 Abs. 2 können bei der Ausbildung für Dienstfahrerlaubnisse erteilt werden.

§ 8

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 15 des Fahrlehrergesetzes handelt, wer als Inhaber einer Fahrschule oder als verantwortlicher Leiter des Ausbildungsbetriebes vorsätzlich oder fahrlässig

1. entgegen § 4 Abs. 3 oder 4 in Verbindung mit Anlage 2.8 den dort vorgeschriebenen theoretischen Unterricht nicht erteilt oder erteilen läßt,
2. entgegen § 4 Abs. 6 Satz 1 den dort vorgeschriebenen Ausbildungsplan nicht aufstellt oder entgegen Satz 2 den Ausbildungsplan nicht durch Aushang oder Auslage in den Geschäftsräumen der Fahrschule bekannt gibt,
3. entgegen § 5 Abs. 1 Satz 6 den jeweiligen Ausbildungsstand nicht durch Aufzeichnungen dokumentiert oder dokumentieren läßt,

4. entgegen § 5 Abs. 8 Satz 1 für mehrere Fahrschüler die gleichzeitige Erteilung von praktischem Fahrunterricht anordnet oder zuläßt,
 5. entgegen § 5 Abs. 11 Satz 1 oder 3 einen Ausbildungsplan nicht aufstellt oder nicht durch Aushang oder Auslage in den Geschäftsräumen der Fahrschule bekannt gibt,
 6. entgegen § 6 Abs. 2 Satz 1 eine Bescheinigung über die theoretische und praktische Ausbildung nach Anlage 7.1 bis 7.3 ausstellt oder ausstellen läßt, obwohl der Mindestumfang des theoretischen Unterrichts gemäß § 4 oder der Mindestumfang des praktischen Unterrichts gemäß § 5 nicht durchgeführt wurde oder
 7. entgegen § 6 Abs. 2 Satz 1 oder 2 keine Bescheinigung über die theoretische und praktische Ausbildung nach Anlage 7.1 bis 7.3 ausstellt oder ausstellen läßt oder durchlaufene Ausbildungsteile nicht bestätigt oder bestätigen läßt.
- (2) Ordnungswidrig im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 15 des Fahrerlaubnisgesetzes handelt, wer als Fahrlehrer vorsätzlich oder fahrlässig
1. entgegen § 5 Abs. 1 Satz 6 den jeweiligen Ausbildungsstand nicht durch Aufzeichnungen dokumentiert,
 2. entgegen § 5 Abs. 3 in Verbindung mit Anlage 4 oder Abs. 4 in Verbindung mit Anlage 5 die besonderen Ausbildungsfahrten nicht wie dort vorgeschrieben durchführt,
 3. entgegen § 5 Abs. 8 Satz 1 für mehrere Fahrschüler gleichzeitig praktischen Fahrunterricht erteilt,
 4. entgegen § 5 Abs. 9 Satz 2 oder 3 bei den Ausbildungsfahrten keine Funkanlage benutzt,
 5. entgegen § 5 Abs. 10 Satz 1 bei Ausbildungsfahrten das vorgeschriebene Kontrollgerät nicht benutzen läßt oder entgegen § 5 Abs. 10 Satz 2 Schaublätter nicht oder nicht in der vorgeschriebenen Weise verwendet oder
 6. entgegen § 6 Abs. 2 Satz 1 eine Bescheinigung über die theoretische und praktische Ausbildung nach Anlage 7.1 bis 7.3 ausstellt, obwohl der Mindestumfang des theoretischen Unterrichts gemäß § 4 oder der Mindestumfang des praktischen Unterrichts gemäß § 5 nicht durchgeführt wurde.

Anlage 1 (zu § 4)

Rahmenplan für den Grundstoff (12 Doppelstunden) für alle Klassen

1. Persönliche Voraussetzungen

a) Körperliche Fähigkeiten

Sehfähigkeit – Sehtest

Bedeutung von Gesundheit und Fitneß

b) Einschränkungen der körperlichen Fähigkeiten

Krankheiten und Gebrechen

Aufmerksamkeitsdefizite

Konzentrationsmängel

Alkohol, Drogen und Medikamente

Ermüden und Ablenkung

c) Psychische und soziale Voraussetzungen

Einstellung und Werthaltungen gegenüber Fahrzeugen, Fahren und Straßenverkehr

Orientierung an Leitbildern des Verkehrsverhaltens.

2. Risikofaktor Mensch

a) Beeinflussung des Verkehrsverhaltens durch

Aggression, Angst, Fahrfreude, Streß, weitere Emotionen
Auffälliges Fahren kann verschiedene Gründe haben, Reaktion auf aggressives Fahren

Aggression nicht mit Gegenaggression beantworten; Lernen, wie man seinen Ärger kontrolliert

Ursachen von Streß; Lernen, Streß wahrzunehmen
Erfahrung, daß Streß Risikofaktor ist

Lernen, wie Streß zu vermeiden und zu bewältigen ist

Gefühle können Fahrer positiv oder negativ beeinflussen

Risiken durch Angst, Panik, Überlegenheitsgefühle

Lernen, Gefühle zu beherrschen und zu kontrollieren

b) Selbstbilder

realistische Einschätzung: Über- und Unterschätzung

c) Fahrideale und Fahrerrollen.

3. Rechtliche Rahmenbedingungen

a) Führen von Kraftfahrzeugen

Fahrerlaubnisklassen

Führerschein auf Probe

b) Zulassung von Fahrzeugen

zulassungspflichtige und zulassungsfreie Fahrzeuge

Erlöschen der Betriebserlaubnis

c) Fahrzeuguntersuchungen

d) Versicherungen

Haftpflicht, Teilkasko und Vollkasko

Insassenunfall

Rechtsschutzversicherung

e) Fahrzeugpapiere und Führerschein

Fahrzeugbrief, Fahrzeugschein, Betriebserlaubnis, Versicherungsnachweis

Nachweis über Abgasuntersuchung

Änderungsabnahmebericht nach § 19 Abs. 3 StVZO

f) Internationaler Kraftfahrzeugverkehr.

4. Straßenverkehrssystem und seine Nutzung

a) Verkehrswege und ihre Bedeutung

Straße, Fahrbahn, Fahrstreifen, Seitenstreifen, Sonderfahrstreifen, Sonderwege, Autobahn- und Kraftfahrstraße

b) Grundregel § 1 (StVO)**c) Gefahrenwahrnehmung bei Benutzung der Verkehrswege (z.B. Alleen)**

Verkehrsbeobachtung, Gefahrenkontrolle beim Fahrstreifenwechsel

Stau.

5. Vorfahrt und Verkehrsregelungen Verhalten

- bei besonderen Verkehrslagen
- an Kreuzungen und Einmündungen
- bei Verkehrsregelungen durch Lichtzeichen und Polizeibeamte

insbesondere durch

- Handeln in der richtigen Reihenfolge (u.a. Bremsen, Schalten, Beschleunigen)
- Spurtstärke, Bedarf an Straßenraum und Zeit beim Überqueren einer Kreuzung einschätzen lernen
- Gefährlichkeit einer Kreuzung beurteilen, Notwendigkeit der Verständigung und Verständnis beim Kreuzungsverkehr
- Lernen, für die anderen Verkehrsteilnehmer mitzudenken
- Bedeutung von Gelassenheit und Geduld, gegebenenfalls auch einmal auf Vorfahrt verzichten
- Umweltbewußtes Befahren von Kreuzungen und Einmündungen.

6. Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sowie Bahnübergänge**a) Verkehrszeichen und -einrichtungen**

Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen, Richtzeichen

sonstige Zeichen (Zusatzschilder), Verkehrseinrichtungen

Wissen um die Systematik und Logik

Formen, Farben, Piktogramme, Schrift der Verkehrszeichen, „Lesen“ von Verkehrseinrichtungen und Folgerungen für das eigene angemessene Verhalten

b) Bahnübergänge

Sicherheits- und umweltbewußtes Verhalten an Bahnübergängen.

7. Andere Teilnehmer im Straßenverkehr**a) Besonderheiten und Verhalten gegenüber**

- öffentlichen Verkehrsmitteln
- Bussen/Schulbussen
- Taxen
- Pkw und Motorradfahrern
- Radfahrern
- großen und schweren Fahrzeugen
- Fußgängern
- Kindern und älteren Menschen
- Behinderten

b) Verhalten an Fußgängerüberwegen und -furten**c) Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung**

- verkehrsberuhigter Bereich und Zone 30
- bauliche Maßnahmen.

8. Geschwindigkeit, Abstand und umweltschonende Fahrweise**a) Bedeutung der Geschwindigkeit**

situationsangepaßte Geschwindigkeit

Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit, Abstand und Anhalteweg

Einschätzung des Anhalteweges bei verschiedenen Geschwindigkeiten

Gewöhnung an ausreichende Sicherheitsabstände

Erkenntnis der Gefahren von zu hohen Geschwindigkeiten

Ständige Kontrolle der Geschwindigkeit durch Anpassung an Verkehrsverhältnisse, Straßenverhältnisse, Witterungs- und Sichtverhältnisse

Kenntnisse und Akzeptanz der Geschwindigkeitsregelungen

Kenntnis der Zusammenhänge zwischen Geschwindigkeit und Schadstoffemissionen

Wahl umweltschonender Geschwindigkeiten

Realistische Selbsteinschätzung des eigenen Geschwindigkeitsverhaltens

Wissen um das Risiko von Geschwindigkeitsrausch und Geschwindigkeitsgewohnheiten

b) Vorausschauendes Verhalten**c) Sicherheitsabstände****d) Wahl der Geschwindigkeit in Abhängigkeit von Straße, Verkehr, Witterungs- und Sichtverhältnissen****e) Lärmschutz****f) Geschwindigkeitsvorschriften****g) Warnzeichen.****9. Verkehrsverhalten bei Fahrmanövern, Verkehrsbeobachtung****a) Einfahren, Anfahren****b) Überholen, Vorbeifahren, Ausweichen****c) Nebeneinanderfahren****d) Abbiegen****e) Wenden****f) Rückwärtsfahren****g) Kenntnis der Verkehrsregelungen bei verschiedenen Fahrmanövern. Insbesondere durch**

- Kennen und Wahrnehmen von Gefahren bei Fahrmanövern
- Verkehrsbeobachtung üben
- Erfahrung, daß sie erhöhte Konzentration erfordern
- Lernen, verantwortungsvoll zu entscheiden, ob und wo man Fahrmanöver ausführen kann oder davon absehen soll.

10. Ruhender Verkehr

Zu wenig Straßenraum – zu viele Autos

a) Ruhender Verkehr

Halten und Parken

Einrichtungen zur Überwachung des ruhenden Verkehrs

b) Ein- und Aussteigen

Sichern des Fahrzeugs

c) Absichern liegengebliebener Fahrzeuge**d) Anschleppen, Abschleppen und Schleppen.****11. Verhalten in besonderen Situationen, Folgen von Verstößen gegen Verkehrsvorschriften****a) Benutzung von Beleuchtungseinrichtungen**

b) Verhalten gegenüber Sonderfahrzeugen

Blaues und gelbes Blinklicht
Sonderrechte

c) Verhalten nach Verkehrsunfall

Absichern und Hilfeleistung für Verletzte
Verpflichtungen

d) Ahndung von Fehlverhalten

Verwarnung, Bußgeld, Fahrverbot, Strafe

e) Verkehrszentralregister

Punktsystem

f) Entzug der Fahrerlaubnis**g) Verlust des Versicherungsschutzes**

Schadenersatz, Regreß

h) Begutachtungsstelle für Fahreignung

Medizinisch-psychologische Untersuchung.

12. Lebenslanges Lernen**a) Besondere Risikofaktoren bei**

- Fahranfängern
- Jungen Fahrern
- Älteren Fahrern

b) Hilfen

insbesondere durch

- Aufbauseminare (Führerschein auf Probe)
- Aufbauseminare für Kraftfahrer (ASK)
- Verkehrspsychologische Beratungsgespräche
- Erfahrungsaustausch für Fahranfänger

c) Risiken durch Informations- und Kommunikationsdefizite im Straßenverkehr**d) Verkehrssicherheit durch Weiterbildung****e) Sicherheitstraining****f) Kurse zur umweltschonenden Fahrweise.****Anlage 2.1**

(zu § 4)

Rahmenplan
für den klassenspezifischen Zusatzstoff
in den Klassen A, A1 (4 Doppelstunden),
in der Klasse M (2 Doppelstunden)

1. Fahrer/Beifahrer, Fahrzeug**a) Persönliche Voraussetzungen**

- Eignung unter besonderer Berücksichtigung des Fahrers motorisierter Zweiräder
- Körperliche Voraussetzungen
- Fitneß

b) Schutz des Fahrers/Beifahrers

Anforderungen an Schutzhelme, geeignete Schutzkleidung, Schuhwerk, Handschuhe und sonstiges Sicherheitszubehör; auffällige, auf weite Entfernung erkennbare Bekleidung, Verletzungsschutz, Wetterschutz

c) Betriebs- und Verkehrssicherheit

Prüfung, Wartung und Pflege

Technische Veränderungen am Motorrad

Folgen/Beladen und Besetzung des Motorrades/Gewichtsverteilung

Sicherung des Gepäcks/Folgen falscher Gewichtsverteilung, Einstellung von Federung und Dämpfung, Einstellung von Bedienhebeln

„Einmotten“ und Wiederinbetriebnahme des Motorrades

d) Umweltschonung

Bleifreier Kraftstoff, Katalysator

Schalldämpfung des Auspuffgeräuschs (laut ist out)

Altöl und gebrauchte Filter umweltgerecht entsorgen.

2. Besonderes Verhalten beim Motorradfahren**a) Verhalten bei zweiradspezifischen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen**

Gefahrzeichen, Vorschriftzeichen, Richtzeichen, Fahren in Fahrstreifen, Überholverbote

besondere Gefahren für Motorradfahrer durch:

Fahrbahn, andere Verkehrsteilnehmer, Witterung, Sicht- und Verkehrsverhältnisse

b) Fahrbahn „lesen“

Sand / Splitt / Teerverfugungen / Öl/Nässe / Glätte / Laub / Schmutz / Schienen / Gullys / Markierungen / Schlaglöcher / Spurrillen / Gegenstände auf der Fahrbahn

c) Sehen und gesehen werden

Visier, Sichtfeld, Sehhilfen, Adaption

Blickschulung, Blickrichtung, Blicktechnik, Helm, Reflektoren, Beleuchtung

Sichthindernisse, Gefahr des Übersehenwerdens.

d) Mitnahme von Personen

Kinder, Erwachsene

Verhalten des Sozius: beim Anfahren, beim Bremsen, in Kurven und beim Ausweichen

e) Umweltbewußtes Verhalten

Kein unnötiges Beschleunigen – vorausschauendes Fahren, Abschalten des Motors beim Warten, Rollen lassen des Kraftrades.

3. Besondere Schwierigkeiten und Gefahren**a) Hauptgefahren durch andere:**

Übersehen werden von Linksabbiegern und anderen Wartepflichtigen, von Überholenden und Entgegenkommenden in Kurven

b) Fahren unter erschwerten Bedingungen

Kälte – Wärme – Regen – Sichtbehinderung – Aquaplaning – Nebel, Eis- und Schneeglätte, Matsch, Streumittel

c) Fahren bei Dämmerung oder bei Dunkelheit:

Erschwerte Erkennbarkeit von Fahrbahnzuständen und Verkehrsabläufen

d*) Motorräder mit Beiwagen

Fahrzeugrechtliche Bestimmungen, Beiwagen rechts oder links, Anlenkung

Bremsen, Beleuchtung, Fahrphysikalische Unterschiede zum Solobetrieb, besonders beim Beschleunigen, Bremsen und Kurvenfahren

Beladen des Gespanns

e) Motorrad mit Anhänger

Rechtliche Bestimmungen

Verbindungseinrichtungen, Gefahren: beim Kurvenfahren, durch Geschwindigkeit und beim Bremsen

f) Verhalten nach Unfällen

Absicherung der Unfallstelle mit geeigneten Mitteln, Umgang mit verletzten Motorradfahrern, besondere Probleme bei Leistung Erster Hilfe: Abnahme des Helms, schwere Verletzungen, offene Brüche.

*) gilt nicht für M

4. Fahrtechnik und Fahrphysik

a) Bedeutung der Grundfahraufgaben

b) Anfahren und Stabilisieren der Fahrbewegung

Antriebskräfte, Geschwindigkeitsabhängige Stabilität der Fahrbewegung

Kreiselkräfte/Unterbrechung der Kreiselkräfte

c) Kurven

Kurvenarten. Lenkimpulse/Einleitung der Kurvenfahrt, Fliehkraft, Schräglage (Drücken, Legen)

Seitenführungskräfte/Antriebskräfte/Bremskräfte

Blicktechnik in der Kurve, Bremsen in Schräglage, Aufrichten des Motorrades, Ausbrechen

d) Bremsen

Wirkung von Hand- und Fußbremse/dynamische Achslastverlagerung, Abstimmen der Bremskräfte bei getrennter Hand- und Fußbremse (kurzer und langer Radstand, unterschiedliche Belastung – Sozusammen/Gepäck, Schwerpunktshöhe)

Abstimmen der Bremskräfte bei integralen Bremssystemen, Bremswirkung in Abhängigkeit von Gewicht, Reifen und Fahrbahnoberfläche*)

Vollbremsung/Gefahrenbremsung

Blockieren: Vorderrad - Hinterrad. Grenzen der Automatischen Blockierverhinderer bei motorisierten Zweirädern, Störkräfte beim Bremsen*)

e) Ausweichen

Ausweichen als Notmanöver mit und ohne vorhergehendes Bremsen, Ausweichweg im Vergleich zu mehrspurigen Kraftfahrzeugen

f) Kritische Fahrzustände/Ursachen

Pendeln, Flattern, Winddruck von vorn und von der Seite.

*) nicht für A1, M

Anlage 2.2

(zu § 4)

Rahmenplan
für den klassenspezifischen Zusatzstoff
in der Klasse B (2 Doppelstunden)

1. Technische Bedingungen, Personen- und Güterbeförderung – umweltbewußter Umgang mit Kraftfahrzeugen

a) Technik, Physik

- Betriebs- und Verkehrssicherheit
- Wartung und Pflege der Fahrzeuge
- Untersuchung der Fahrzeuge nach den §§ 29,4 7a StVZO
- Wirkung von Kräften beim Fahren, physikalische Gesetzmäßigkeiten

b) Personen- und Güterbeförderung

- Personenbeförderung
- Ladeflächen und Beladung

c) Umweltschonender Umgang mit dem Kraftfahrzeug

- Energiesparende Fahrweise
- Umweltschonende Fahr- und Fahrvermeidungsstrategien.

2. Fahren mit Solokraftfahrzeugen und Zügen

a) Fahrgeschwindigkeit

b) Fahren in Fahrstreifen

c) Fahren bei unterschiedlichen Straßen- und Witterungsverhältnissen

d) Fahren unter Verwendung der Beleuchtungseinrichtungen

e) Befahren von Kurven, Gefällen und Steigungen

f) Bremsen

- Bremsanlagen (Betriebsbremse, Feststellbremse, Anhängerbremse)
- Benutzung der Bremsen (degressiv - progressiv)
- Bremsen im Gefälle und bei Gefahr

g) Zusammenstellung von Zügen

- Einrichtung zur Verbindung von Fahrzeugen
- Stützlast
- Ankuppeln, Abkuppeln, Rangieren
- Beleuchtung

h) Sozialvorschriften und Verkehrsverbote (z.B. nach sog. Ozongesetz)

i) Abgrenzung zur Klasse BE.

Anlage 2.3

(zu § 4)

Rahmenplan
für den klassenspezifischen Zusatzstoff
in der Klasse C (10 Doppelstunden), in der Klasse C1 (6 Doppelstunden)

1. Persönliche Voraussetzungen und Arbeitsplatz

a) Fahrerlaubnis

Erteilungsvoraussetzungen, Befristung

b) Papiere

Persönliche, Fahrzeugpapiere, Ladungspapiere

c) Sozialvorschriften

EG-Kontrollgerät, Lenk- und Ruhezeiten

d) Arbeitsplatz

Sitz- und Spiegeleinstellung (toter Winkel)
Klimatisierung.

2. Besondere Vorschriften aus der Straßenverkehrs-Ordnung

- a) Geschwindigkeit, Abstand
- b) Bahnübergänge
- c) Halten und Parken
- d) Ladung/Ladungssicherung
- e) Personenbeförderung
- f) Fahrverbote
Sonn- und Feiertagsfahrverbot,
Ferienreiseverordnung, sonstige Wechselaufbauten,
Unterlahrschutz.

3. Kraftstrang

- a) Motor
- b) Kupplung, Wandler
- c) Getriebe
- d) Antriebswellen
- e) Differential(e)
- f) Achsantrieb, Radantrieb
- g) Antrieb-Schlupf-Regelung (ASR).

4. Fahrwerk/Elektrische Anlagen

- a) Federung
- b) Räder, Reifen, Radabdeckungen, Schneeketten
- c) Aufbauten
- d) Lichtmaschine/Batterie(n)
- e) Beleuchtung
- f) Sonstige elektrische Einrichtungen.

5. Lkw-Bremsen

- a) hydraulische Bremsanlage
- b) Druckluftbeschaffungsanlage
- c) Kombinierte Druckluft-hydraulische Bremsanlage.

Anlage 2.4

(zu § 4)

Rahmenplan
für den klassenspezifischen Zusatzstoff
in der Klasse CE (4 Doppelstunden)

1. Zusammenstellung von Zügen

- a) Einrichtungen zur Verbindung
Wartung und Prüfung
- b) An- und Absatteln, Auf- und Absatteln
- c) Abmessungen,
zulässige Achslast, zulässige Gesamtmasse der Züge
- d) Massen in Abhängigkeit von fahrerlaubnisrechtlichen Bestimmungen.

2. Lastzugbremsen

- a) Auflaufbremse(n)
- b) Zweileitungs-Druckluftbremse.

3. Lastzugbremsen

- a) Bremskraftregelung
- b) Automatische Blockier-Verhinderer (ABV)

6. Lkw-Bremsen

- a) Zweikreis-Druckluftbremsanlage
- b) Automatisch-lastabhängige Bremse (ALB)
- c) Feststellbremse.

7. Lkw-Bremsen und Fahrzeuguntersuchungen

- a) Dauerbremsen
- b) Automatischer Blockierverhinderer (ABV)
- c) Kontrollen, Wartung und Pflege der Bremsanlage
- d) Fahrzeuguntersuchungen.

8. Wirkung von Kräften beim Fahren durch physikalische Gesetzmäßigkeiten

Kraftschluß, Reibung, Rollwiderstand,
Luftwiderstand, Steigungen und Gefälle,
Fliehkraft, Seitenführungskraft,
Auswirkungen unterschiedlicher Ladung.

9. Ausrüstungs-, Beförderungs- und Sicherheitsbestimmungen

- a) Fahrzeug
Unterlegkeil(e), Warnleuchte(n), Warndreieck,
Parkwarntafel, Verbandkasten,
Abschleppverbindungen
- b) Sicherheitsbestimmungen (Berufsgenossenschaft)
Warnweste, Sicherheitsrelevante Schuhe
Ein- und Aussteigen
- c) Gefahrgut
- d) Abfall.

10. Wirtschaftliches und umweltschonendes Fahren

- a) Wartung, Pflege und Kontrolle
- b) Energiesparende Fahrweise
- c) Alternative Kraftstoffe
- d) Zeit- und Streckenplanung
- e) Luftwiderstand
(z.B. Spoiler, Plane, Aufbauten)

- c) Feststellbremse

- d) Dauerbremse

- e) Fahrzeuguntersuchungen.

4. Fahren mit Zügen

- a) Sicherheitskontrollen
- b) Gliederzug
- c) Sattelfahrfahrzeug
- d) Bremsen
- e) Rangieren
- f) Befahren von Kurven, Steigungen und Gefällen
- g) Fahren mit übergroßen und überschweren Fahrzeugen
- h) Fahren unter erschwerten Witterungsbedingungen
- i) Ladung/Ladungssicherung
- j) toter Winkel.

Anlage 2.5

(zu § 4)

Rahmenplan
für den klassenspezifischen Zusatzstoff
in den Klassen D (18 Doppelstunden) und D1 (10 Doppelstunden) *)

1. Voraussetzung für den Erwerb der Fahrerlaubnis D1 und D

- a) Personenbeförderung in Bussen
Sicherheit, Unfallbeteiligung
- b) Definition Kraftomnibusse
- c) Einteilung der Kraftomnibusse nach Größe, Art, Verwendung.

2. Rahmen, Fahrwerk, Elektrische Anlage

- a) Rahmen und Fahrgestelle
unterschiedliche Motoreinbauvarianten, Aufbau, Gitterrohr-
rahmen, Federung, Dämpfung, Achsen
- b) Räder und Reifen
Arten Reifenschäden
Radwechsel
Schneeketten:
– Arten
– Montage
- c) Lenkung
- d) Elektrische Anlage
Batterie, Prüfung/Ladung, Lichtmaschine, Anlasser, Bord-
elektrik, Beleuchtung, Heizung, Lüftung, Klimatisierung,
weitere Stromverbraucher.

**3. Fahrerplatz – Innenraum
Zugang von außen**

- a) Fahrerplatz
Linienbus, Reisebus
Begleitpersonal
Signalanlagen:
– Video – Außenbeobachtung
- b) Informations- und Unterhaltungsanlage
Lautsprecheranlage, Radioanlage, FernsehNideoanlage
- c) Innenraum
Fahrgastraum – Beleuchtung:
Innenbeleuchtung, Bodenbeleuchtung, Nachtbeleuchtung,
Ein- und Ausstiege, Notausstiege, Türöffnung bei Reise-
bussen: Stauraum, Kraftstoffbehälter.

4. Kraftstrang

- a) Motoren
- b) Einspritzanlage
- c) Abgasanlage
- d) Kupplung
- e) Getriebe
- f) Antriebswellen
- g) Differential.

5. Bremsanlagen (1)

- a) Bauteile
- b) gesetzliche Vorschriften
- c) Arten von Bremsanlagen.

6. Bremsanlagen (2)

- a) Einzelaggregate der Bremsanlage
- b) Feststellbremsanlage.

7. Bremsanlagen (3)

- a) Betriebsbremsanlage
- b) Dauerbremsanlage.

8. Bremsanlagen (4)

- a) Gelenkbusanlage
- b) Luftfederung - Gelenkbus
- c) Drehgelenk – Knickschutz
- d) Antrieb-Schlupf-Regelung (ASR) und Automatischer
Blockierverhinderer (ABV)
- e) Automatisch-lastabhängige Bremse (ALB)
- f) Anhängerkupplung
- g) Anhänger hinter Kraftomnibussen.

9. Personenbeförderung

- a) gesetzliche Regelung des Personenverkehrs, Grundzüge
des Personenbeförderungsrechts, Freisteilungsverordnung
- b) Arten des Personenbeförderungsverkehrs
Gelegenheitsverkehr,
Linienverkehr, Schulbusverkehr,
Marktfahrten, Theaterfahrten,
grenzüberschreitender Verkehr
- c) Haltestellen
- d) Kennzeichnung und Beschilderung von Linienbussen.

10. BO-Kraft, Bau- und Betriebsvorschriften

- a) BO-Kraft
Allgemeine Vorschriften
Fahrdienst, Fahrgäste, Beförderungspflicht, Ausrüstung
und Beschaffenheit
- b) Sondervorschriften:
O-Bus
Linienverkehr
Fahrzeuguntersuchungen nach BO-Kraft
- c) Ordnungswidrigkeiten
Nichtraucherzonen
Kennzeichnung von Schulbussen, Kennzeichnung von
Behindertenplätzen
Rollstuhlfahrer
- d) Verhalten im Fahrdienst
mitzuführende Papiere
Fundsachen.

11. StVZO-Bestimmungen zu Kraftomnibussen

- Sondervorschriften für Kraftomnibusse
Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit, Abmessung, Anhän-
gerbetrieb, Kurvenlaufeigenschaften, Achslasten, Gesamtge-
wicht, Besetzung, Sitze, Sicherheitsgurte, Rückhaltesysteme,

Einrichtung zum sicheren Führen der Fahrzeuge, Heizung, Belüftung, Einrichtungen zum Auf- und Absteigen, Fußboden, Türen – Notausstiege, Feuerlöscher, Erste-Hilfe-Material, Gänge, Anordnung der Fahrgastsitze, Bereifung, Lenkeinrichtung, Diebstahl, Alarmeinrichtungen, Scheiben und Scheibenwischer, Unterlegkeile, Abgase, Abgasuntersuchung, Geschwindigkeitsbegrenzer, Geschwindigkeitsschilder.

12. Fahrphysik

- a) Wirkung von Kräften
Kraftschluß, Widerstände, Luftwiderstände, Steigungswiderstände, Fliehkräfte, Seitenführungskraft, Kurvenfahrten
- b) Benutzung von Spiegeln.

13. Fahren mit Kraftomnibussen, StVO-Bestimmungen mit integrierter Gefahrenlehre (1)

Verhalten im Straßenverkehr, Vermittlung der Verhaltensweisen unter besonderer Berücksichtigung der Verantwortung als Kraftomnibus-Fahrer

Fahren in Fahrstreifen

Sonderfahrstreifen

Geschwindigkeit, Abstand, Überholen, Vorbeifahren, Vorfahrt, besondere Verkehrslagen, Abbiegen, Wenden, Rückwärtsfahren, Einfahren, Anfahren.

14. Fahren mit Kraftomnibussen, StVO-Bestimmungen mit integrierter Gefahrenlehre (2)

Halten und Parken, Sorgfaltspflichten beim Ein- und Aussteigen, Warnzeichen, Autobahnen und Kraftfahrstraßen, Bahnübergänge, Fußgängerüberwege, Schulbusse, Haltestellenregelung, sonstige Pflichten des Fahrzeugführers, Verkehrshindernisse, Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen, Ordnungswidrigkeiten.

15. Fahren mit Kraftomnibussen Umweltschutz und Unfallfaktoren Energiesparendes und wirtschaftliches Fahren

- a) Umweltschutz
Energiesparendes und gleichmäßiges Fahren, Lärmschutz
- b) Alternative Kraftstoffe und Antriebe
- c) Umweltschutz bei Wartung, Pflege und Kontrollen des Kraftomnibusses
- d) Umweltgerechtes Entsorgen von Abfällen.

Anlage 2.6

(zu § 4)

Rahmenplan für den klassenspezifischen Zusatzstoff in der Klasse L (2 Doppelstunden)

1. Verkehrsbeobachtungen und Verkehrsverhalten, Zusammenstellen von Zügen

Einfahren in Straßen

Überqueren von Straßen

Abbiegen, auch unter Berücksichtigung ausschwenkender Teile

Beobachtung nach hinten (Spiegel, Teleskopspiegel, toter Winkel)

Fahrbahnbenutzung

Sonstige Pflichten von Führern langsamer Fahrzeuge bei Kolonnenbildung

16. Fahren mit Kraftomnibussen

Verhalten bei Pannen und nach Unfällen

- a) Verhalten in schwierigen Situationen, besondere Seitwindempfindlichkeit von Kraftomnibussen, Aquaplaning, Nebel, Wintergefahren, Verhalten als Schulbusfahrer
- b) Liegenbleiben von Bussen, Pannen, Schutz der Fahrgäste
- c) Fahrerbedingte Unfallfaktoren
Übermüdung, Ernährung, Alkohol, Drogen, Medikamente, Krankheit, Ablenkung
- d) Verhalten bei Unfällen.

17. Sozialvorschriften, Arbeitsrecht, sonstige Bestimmungen

- a) Verordnung (EWG) Nr. 3820/85
- b) Grundzüge des Europäischen Übereinkommens über die Arbeit des im internationalen Straßenverkehr beschäftigten Fahrpersonals (AETR)
- c) Grundzüge des Fahrpersonalgesetzes
- d) Grundzüge der Fahrpersonalverordnung
- e) Verordnung über das Kontrollgerät (EWG) Nr. 3821/85
- f) Fahrpersonal und Kraftfahrzeuge
- g) Kontrollmittelverordnung
- h) Kontrollen nach dem Güterkraftverkehrsgesetz
- i) Grundzüge des Arbeitszeitgesetzes.

18. Sicherheitskontrollen

- a) Abfahrkontrolle
Verkehrs- und Betriebssicherheit, Räder und Bereifung, elektrische Einrichtungen, Bremsanlage, Ausrüstung
- b) Unterrichtung über Handfertigkeiten, die im Rahmen der praktischen Ausbildung und Prüfung beherrscht werden müssen.

Die Punkte „Ausrüstung, Einbau und Prüfung von Geschwindigkeitsbegrenzern, Automatisch-lastabhängige Bremse, Dauerbremse, Haltestellenbremse, Kupplung, Wandlerkupplung, Geschwindigkeitsbegrenzer, Besonderheiten bei Gelenkbussen und „Kneeling“ entfallen bei Klasse D1.

*) Bei Erweiterung von Klasse D 1 auf Klasse D 8 Doppelstunden klassenspezifischer Stoff.

Zusammenstellen von Zügen

Zusammenstellen von Zügen mit unterschiedlichen Bremsanlagen

Achsenabhängig (ein- oder mehrachsrig)

selbstfahrende Arbeitsmaschine, auch mit Anhänger, Zuggabel, Anhängerkupplung, Stützrad bei Einachsanhängern

Beachtung der fahrzeugbezogenen Vorschriften

Zulassungsfreiheit und Zulassungspflicht auch bei Anhängern; Geschwindigkeitsschilder. Fabrikschild und vorgezogene Untersuchungen

Kennzeichnungspflichten

Kenntlichmachung von verkehrsgefährdenden Fahrzeug- oder Anbauteilen

Überbreite, Überlänge, Zwillingräder.

2. Technik und Sicherungseinrichtungen**Bremsen**

Betriebsbremse, hydraulische Bremse

Druckluftbremse

Auflaufbremse und Feststellbremse

Einzelradbremsen

Unterlegkeile

Lenkung**Räder/Bereifung****Anbaugeräte und Ladung**

Be- und Entlastung der Achsen

Betriebsgeschwindigkeit

Ladung.

Anlage 2.7

(zu § 4)

Rahmenplan
für den klassenspezifischen Zusatzstoff
in der Klasse T (6 Doppelstunden)

1. Verkehrsbeobachtungen und Verkehrsverhalten, Zusammenstellen von Zügen**Einfahren in Straßen**

Überqueren von Straßen

Abbiegen, auch unter Berücksichtigung ausschwenkender Teile

Beobachtung nach hinten (Spiegel, Teleskopspiegel, toter Winkel)

Fahrbahnbenutzung

Sonstige Pflichten von Führern langsamer Fahrzeuge bei Kolonnenbildung

Zusammenstellen von Zügen

Zusammenstellen von Zügen mit unterschiedlichen Bremsanlagen

Achsenabhängig (ein- oder mehrachsrig)

selbstfahrende Arbeitsmaschine, auch mit Anhänger, Zuggabel, Anhängerkupplung, Stützrad bei Einachsanhängern

Beachtung der fahrzeugbezogenen Vorschriften

Zulassungsfreiheit und Zulassungspflicht auch bei Anhängern; Geschwindigkeitsschilder, Fabrikschild und vorgezogene Untersuchungen

Kennzeichnungspflichten

Kenntlichmachung von verkehrsgefährdenden Fahrzeug- oder Anbauteilen

Überbreite, Überlänge, Zwillingräder.

2. Technik und Sicherungseinrichtungen**Bremsen**

Betriebsbremse, hydraulische Bremse

Druckluftbremse

Auflaufbremse und Feststellbremse Einzelradbremsen

Unterlegkeile

Lenkung

Räder/Bereifung

Anbaugeräte und Ladung

Be- und Entlastung der Achsen

Betriebsgeschwindigkeit

Ladung.

3. Fahren mit Zügen, Zusammenstellen von Zügen**a) Ladungssicherung****b) Besonderheiten der Fahrbahnbenutzung**

– mit bis zu zwei Anhängern

– bis zu 60 km/h

– mit Ladung land- und forstwirtschaftlicher Güter

c) Besonderheiten bei der Zusammenstellung von Zügen; Fahren mit Allradantrieb**d) Verhalten an Bahnübergängen.****4. Wirkung von Kräften beim Fahren****a) Kraftschluß, Reibung, Rollwiderstand****b) Auswirkungen unterschiedlicher Ladungen****c) in Steigungen und Gefällen****d) Luftwiderstand, Seitenführungskraft, Fliehkraft****e) Kippmomente.****5. Bremsanlagen****a) Druckluftbeschaffungsanlage****b) Kombinierte Druckluft - hydraulische Bremsanlage**

– Zugfahrzeug hydraulisch

– Anhänger Druckluft

c) Druckluftbremse, Zweileitungsbremse.**6. Bremsanlagen des Anhängers****a) Manueller Bremskraftregler****b) Automatisch-lastabhängige Bremskraftregelung****c) Hilfs- und Feststellbremsanlage****d) Beleuchtungseinrichtungen an Anhängern.**

Anlage 2.8

(zu § 4 Abs. 4)

M	2 Doppelstunden
A1, A	4 Doppelstunden
B	2 Doppelstunden
C1	6 Doppelstunden
C1 (Vorbesitz D1)	2 Doppelstunden
C1 (Vorbesitz D)	2 Doppelstunden
C	10 Doppelstunden
C (Vorbesitz C1)	4 Doppelstunden
C (Vorbesitz D1)	4 Doppelstunden
C (Vorbesitz D)	2 Doppelstunden
CE	4 Doppelstunden
D1	10 Doppelstunden
D1 (Vorbesitz C1)	4 Doppelstunden
D1 (Vorbesitz C)	4 Doppelstunden
D	18 Doppelstunden
D (Vorbesitz C)	8 Doppelstunden
D (Vorbesitz C1)	12 Doppelstunden
D (Vorbesitz D1)	8 Doppelstunden
L	2 Doppelstunden
T	6 Doppelstunden

Anlage 3
(zu § 5 Abs. 1)

Sachgebiete für den praktischen Unterricht für alle Klassen

1	Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt	8.2	Abstandhalten vom vorausfahrenden Fahrzeug (auch bei geringer Geschwindigkeit)
1.1	Überprüfung der Verkehrs- und Betriebssicherheit des Fahrzeugs	8.3	Fahrgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften
1.2	Sitzposition	8.4	Fahrgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften
1.3	Einstellen der Spiegel	8.5	Fahrgeschwindigkeit auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen
1.4	Lenkradhaltung (-führung)	8.6	Bremsen in Gefahrensituationen
1.5	Anlegen und Lösen des Sicherheitsgurts	9	Autobahnen und Kraftfahrstraßen
1.6	Einstellen der Kopfstützen	9.1	Einfahren, Ausfahren
1.7	Bedienungseinrichtungen	9.2	Beschleunigungsstreifen und Verzögerungsstreifen
2	Verhalten beim Anfahren in der Ebene, Steigungen und Gefällstrecken	10	Überholen (Überholvorgänge sind auch außerhalb geschlossener Ortschaften sowie auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen zu üben)
3	Gangwechsel (Besitz des Ausbildungsfahrzeug eine automatische Kraftübertragung, so muß der Bewerber mit deren Besonderheiten vertraut gemacht werden.)	11	Verhalten an Kreuzungen und Einmündungen
3.1	Umweltschonendes Anpassen der Getriebegänge an Verkehrslage, Straßenzustand und Straßenverlauf	11.1	Ausreichende Beobachtung der kreuzenden Straße und rechtzeitige Anpassung der Geschwindigkeit an die Sichtverhältnisse
3.2	Schalten in Steigungen und Gefällstrecken, auch unter Umweltgesichtspunkten	11.2	Heranfahren an die bevorrechtigte Straße
4	Fahrbahnbenutzung	11.3	Einfahren in Vorfahrtstraßen
4.1	Verhalten auf Straßen mit einem oder mehreren Fahrstreifen	11.4	Bremsbereitschaft
4.2	Verhalten an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel	11.5	Verhalten an Kreuzungen und Einmündungen mit Regelung durch Polizeibeamte oder Lichtzeichen
5	Abbiegen und Fahrstreifenwechsel	11.6	Verhalten an Kreuzungen und Einmündungen mit Verkehrszeichen
5.1	Abbiegen an Einmündungen und Kreuzungen	11.7	Verhalten an Kreuzungen und Einmündungen ohne Verkehrszeichen
5.2	Abbiegen in Grundstücke	11.8	Verhalten an Bahnübergängen
5.3	Einordnen zum Abbiegen	12	Verhalten gegenüber Fußgängern und Radfahrern
5.4	Fahrstreifenwechsel ohne Abbiegevorgang	12.1	beim Abbiegen
6	Rückwärtsfahren und Wenden	12.2	beim Geradeausfahren
6.1	Richtige Körperhaltung während der Rückwärtsfahrt	12.3	an Fußgängerüberwegen
6.2	Rückwärtsfahren mit und ohne Fahrtrichtungsänderung	12.4	in verkehrsberuhigten Bereichen
6.3	Wenden	12.5	an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel
7	Beobachtung des Verkehrsraums, des Verlaufs und der Beschaffenheit der Fahrbahn sowie Beachtung der Verkehrszeichen und -einrichtungen	13	Halten und Parken
8	Fahrgeschwindigkeit	13.1	Halten in Steigungen und in Gefällstrecken
8.1	Umweltbewußtes Angleichen der Fahrgeschwindigkeit an Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnisse	13.2	Einfahren in eine Parklücke
		13.2.1	zwischen hintereinander stehenden Fahrzeugen
		13.2.2	zwischen nebeneinander stehenden Fahrzeugen

13.3	Maßnahmen beim Verlassen des Fahrzeuges	18.6	Anfahren in Steigungen und Gefällstrecken
13.4	Maßnahmen zur Sicherung liegengebliebener Fahrzeuge	18.7	Abbremsen
		18.8	Ausweichen nach Abbremsen
14	Vorausschauendes Fahren	18.9	Gleichgewichtsübungen bei Schrittgeschwindigkeit
14.1	Beobachtung anderer Verkehrsteilnehmer	18.10	Wiederholtes kurzes Anhalten und Wiederanfahren
14.2	Beobachtung des Fahrverhaltens der anderen Fahrzeugführer	18.11	Fahren eines Slaloms
14.3	Beobachtung des Verkehrsraumes	18.12	Ausweichen ohne abzubremsen
15	Verhalten in komplizierten Verkehrssituationen	18.13	Umweltschonende Benutzung von Krafträdern
16	Vermeiden risikoreicher Verkehrssituationen	19	Zusätzlicher Ausbildungsstoff für die Klasse T
17	Zusätzlicher Ausbildungsstoff für die Klasse BE	19.1	Funktions- und Sicherheitskontrolle des Zugfahrzeuges sowie Handfertigkeiten
17.1	Anhänger	19.2	Verbinden und Trennen von Fahrzeugen
17.1.1	Anhänger an- und abkuppeln	19.3	Grundfahraufgaben
17.1.2	Prüfen der Verkehrssicherheit des Zuges	19.4	Zusammenstellen von Zügen (Prüfender Zugmaße)
	elektrische Anlage	19.5	Ladung
	Bremsanlage		Ladungssicherung
17.2	Zusammenstellung des Zuges		Prüfen der Aufbauten
	Prüfen der Zugmaße		Unterlegkeile
	Prüfen der einzelnen Massen (Leermasse, zulässige Gesamtmasse der Einzelfahrzeuge und des Zuges, Stützlast)	19.6	Fahren mit Zügen
17.3	Ladung		Fahren innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften
	Ladungssicherung		Verhalten in besonderen Situationen
	Prüfung des Aufbaus		Überholtwerden
	Unterlegkeile		Bahnübergänge
17.4	Fahren mit Zügen		Einfahren, Ausfahren, Überqueren
	Fahren innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften	19.7	Abstellen des Anhängers
	Fahren auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen		Sichern gegen Wegrollen
	Verhalten in besonderen Situationen		Kenntlichmachung
	Fahren in Kurven, Gefällstrecken und Steigungen	20	Zusätzlicher Ausbildungsstoff für die Klassen C1 und C
	Verhalten an Bahnübergängen	20.1	Funktions- und Sicherheitskontrolle, Handfertigkeiten
	Rückwärtsfahren	20.1.1	Sichtprüfung
	Rangieren	20.1.1.1	Motor, Ölwanne und Getriebe
	Grundfahrübungen	20.1.1.2	Kraftstofftank und Kraftstoffleitungen
17.5	Abstellen des Anhängers	20.1.1.3	Kühler, Kühlmittleitungen und Lüfter
	Sichern gegen Wegrollen	20.1.1.4	Flüssigkeitsvorräte (Kraftstoff, Öl, Wasser)
	Kenntlichmachung	20.1.2	Entlüftung der Kraftstoffanlage und Filterwechsel
18	Zusätzlicher Ausbildungsstoff für die Klassen A1, A und M	20.1.3	Handhabung von Kaltstartanlagen
18.1	Handhabung des Kraftrades	20.1.4	Luftfilter
18.2	Anfahren und Halten	20.1.5	Lenkeinrichtung, Federung, Räder und Bereifung
18.3	Geradeausfahren mit Schrittgeschwindigkeit	20.1.6	Elektrische Einrichtungen
18.4	Fahren eines Kreises	20.1.7	Prüfung der Bremsanlagen
18.5	Wenden auf der Fahrbahn in der Ebene, Steigungen und Gefällstrecken	20.1.7.1	Dichtheit

20.1.7.2 Bremsflüssigkeitsstand	21.5 Fahren mit Zügen
20.1.7.3 Druckwarneinrichtungen	Fahren innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften
20.1.7.4 Abschaltdruck des Druckreglers	Fahren auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen
20.1.7.5 Entwässern der Vorratsbehälter	Verhalten in besonderen Situationen
20.1.7.6 Keilriemen (Zustand, Spannung)	Kurven, Gefällstrecken und Steigungen
20.1.7.7 Bremszylinder	Verhalten an Bahnübergängen
20.1.8 Kontrolle von Aufbau, Planen, Bordwänden und sonstigen Einrichtungen zur Sicherung der Ladung	22 Zusätzlicher Ausbildungsstoff für die Klassen D1 und D
20.1.9 EG-Kontrollgerät (Handhabung, Ausfüllen, Einlegen und Entnehmen der Schaublätter)	22.1 Funktions- und Sicherheitskontrollen, Handfertigkeiten
20.1.10 Unterlegkeile	22.1.1 Ausrüstung (Vorhandensein und Unterbringung)
20.1.11 Verbandkasten	22.1.1.1 Verbandkästen
20.1.12 Warnleuchte und Warndreieck	22.1.1.2 Warndreieck
20.1.13 Funktionsprüfung der Feststellbremse	22.1.1.3 Warnleuchte (Funktion)
20.2 Grundfahrbungen	22.1.1.4 Unterlegkeile (Anzahl)
20.2.1 Rückwärts an Rampe fahren	22.1.1.5 Nothämmer
20.2.2 Seitlich rückwärts an Rampe fahren (links und rechts)	22.1.1.6 Handlampe
20.2.3 Seitlich vorwärts an Rampe fahren (links und rechts)	22.1.1.7 Feuerlöscher (Erläutern der Handhabung)
20.2.4 Wenden unter Ausnutzung einer Einmündung nach rechts	22.1.2 Räder und Reifen
20.2.5 Einfahren in eine Lücke hintereinander stehender Fahrzeuge und Herausfahren (bei Rückwärtsfahrt mit Absichern)	22.1.2.1 Übereinstimmung der Bezeichnung der Bereifung mit der Eintragung im Fahrzeugschein
20.2.6 Einfahren in eine Lücke nebeneinander stehender Fahrzeuge und Herausfahren (bei Rückwärtsfahrt mit Absichern)	22.1.2.2 Radmuttern
21 Zusätzlicher Ausbildungsstoff für die Klassen C1 E und CE	22.1.2.3 Laufflächen (Profil, Beschädigung, Zustand)
21.1 Besondere Prüfungen im Anhängerbetrieb	22.1.2.4 Fremdkörper zwischen Zwillingsreifen
21.1.1 Anhängerkupplung oder Sattelkupplung	22.1.2.5 Reifendruck
21.1.2 Kontrolle der Befestigung und Sicherung	22.1.2.6 Radwechsel
21.1.3 Zuggabel und Drehschemel	22.1.2.7 Schneekettenmontage
21.1.4 Funktionsprüfung der Feststell- und der Auflaufbremse	22.1.3 Bremsen
21.1.5 Zuggabel und Drehschemel	22.1.3.1 Bremsflüssigkeit (Sichtprüfung)
21.2 Zusammenstellung des Zugs	22.1.3.2 Pedalweg Hydraulikbremse
Prüfen der Zugmaße	22.1.3.3 Funktion des Bremskraftverstärkers
Prüfen der einzelnen Massen (Leermasse, zulässige Gesamtmasse von Einzelfahrzeugen und Zug, Stützlast)	22.1.3.4 Frostschutzmittel
21.3 Grundfahrbungen	22.1.3.5 Vorratsdruck aufbauen
21.3.1 An- und Abkuppeln des Anhängers oder Auf- und Absatteln des Sattelanhängers	22.1.3.6 Entwässern des Vorratsbehälters
21.3.2 Rangieren des Anhängers	22.1.3.7 Funktion von Betriebs- und Feststellbremse
21.4 Abstellen des Anhängers	22.1.3.8 Druckwarneinrichtungen
Sichern gegen Wegrollen	22.1.4 Lenkung
Unterlegkeile	22.1.4.1 Funktion Lenkhilfe (stehender und laufender Motor, Lenkradspiel)
Kenntlichmachung	22.1.4.2 Ölstand bei Servolenkung
	22.1.5 Elektrische Einrichtung
	22.1.5.1 Beleuchtungs- und Signaleinrichtungen (Funktion, Zustand, Sichtprüfung)
	Behebung von Störungen
	22.1.5.2 Kontrolleuchten
	22.1.5.3 Scheinwerfer und Scheibenwischer, -wascher (Auswechseln von Glühlampen und Wischblättern, Wasser ergänzen)

22.1.5.4 Batterie (Befestigung, Anschlüsse)	22.4.3	schmale, kurven reiche und – soweit möglich – bergige Straßen
22.1.5.5 Verständigungsanlage (Funktion)	22.4.4	Geschwindigkeitsbegrenzungen, Anpassung der Geschwindigkeit an Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnisse
22.1.5.6 Klima-, Heizungsanlage	22.4.5	Überholen, Überholverbote
22.1.5.7 Sicherungen	22.4.6	Abstand nach vorn und zur Seite
22.1.6 Motor (Behebung von Störungen)	22.4.7	selbständiges Auffinden von Umkehr- und Wendemöglichkeiten
22.1.6.1 Kraftstoff (Vorrat, Dichtheit des Behälters, Filterwechsel, Entlüften)	22.4.8	vorausschauendes Fahren, behutsames Beschleunigen und degressives Bremsen
22.1.6.2 Ölstand	22.4.9	Benutzung von automatischen Blockierverhinderern
22.1.6.3 Kühler und Kühlmittel (Flüssigkeitsvorrat, Dichtheit)		
22.1.6.4 Keilriemen/Spannung, Risse		
22.1.7 EG-Kontrollgerät	23	Zusätzlicher Ausbildungsstoff für die Klassen D1E und DE
22.1.7.1 Ausfüllen des Schaublatles	23.1	Funktions- und Sicherheitskontrolle, Handfertigkeiten
22.1.7.2 Einlegen des Schaublatles	23.1.1	Prüfung der Bremsanlagen
22.1.7.3 Schließen und Bedienen des Kontrollgerätes	23.1.1.1	Kontrolle der Druckluftbremsanschlüsse und der elektrischen Anschlüsse
22.1.8 Türbetätigungseinrichtungen (Funktionsprüfung auch von außen)	23.1.1.2	Funktionsprüfung der Feststell- und der Auflaufbremse
22.1.9 Bedienung mechanischer Notausstiege	23.1.2	Kontrolle von Aufbau, Planen, Bordwänden und sonstigen Einrichtungen zur Sicherung der Ladung
22.1.10 Beladung der Gepäckräume	23.2	Besondere Prüfungen im Anhängerbetrieb
22.2 Grundfahrbungen	23.2.1	Anhängerkupplung oder Sattelkupplung
22.2.1 Rückwärtsfahren in einem Bogen (rechts und links, links nur auf Busparkplätzen)	23.2.2	Kontrolle der Befestigung und Sicherung
22.2.2 Einfahren in eine Lücke hintereinander stehender Fahrzeuge	23.2.3	Zuggabel und Drehschemel
22.2.3 Einfahren in eine Lücke nebeneinander stehender Fahrzeuge	23.3	Zusammenstellung des Zuges
22.2.4 Anfahren an Steigungen		Prüfen der Zugmaße
22.3 Fahren innerhalb geschlossener Ortschaften		Prüfen der einzelnen Massen (Leermasse, zulässige Gesamtmasse von Einzelfahrzeugen und Zug, Stützlast)
22.3.1 Fahrstreifenwechsel	23.4	Grundfahrbungen
22.3.2 Abbiegen an Kreuzungen und Einmündungen unter besonderer Berücksichtigung des toten Winkels	23.4.1	An- und Abkuppeln des Anhängers
22.3.3 Fahren in engen Straßen	23.4.2	Rangieren des Anhängers
22.3.4 Einschätzen des Raumbedarfes	23.5	Abstellen des Anhängers
22.3.5 Anfahren von Aussteigeplätzen		Sichern gegen Wegrollen
22.3.6 Bedienen der spezifischen Buseinrichtung, z.B. Haltestellenbremse, Retarder, automatische Türsicherung, Einstiegshilfen		Unterlegkeile
22.3.7 An- und Abfahrten von Haltestellen und Haltestellenbuchten		Kenntlichmachung
22.3.8 Beschleunigen, Bremsen und Kurvenfahren (Berücksichtigung stehender Fahrgäste)	23.6	Fahren mit Zügen
22.4 Fahren außerhalb geschlossener Ortschaften		Fahren innerhalb und außerhalb geschlossener Ortschaften
22.4.1 Autobahnen und Kraftfahrstraßen (Ein- und Ausfahren, Fahrstreifenwahl, Fahrverhalten bei höheren Geschwindigkeiten, Verhalten auf Rastanlagen)		Fahren auf Autobahnen und Kraftfahrstraßen
22.4.2 Bundes- und Landstraßen		Verhalten in besonderen Situationen
		Kurven, Gefällstrecken und Steigungen
		Verhalten an Bahnübergängen

Anlage 4
(zu § 5 Abs. 3)

Die besonderen Ausbildungsfahrten
für die Klassen A1, A, B, BE, C1, C1E, C und CE

	Besondere Ausbildungsfahrten	A1 A B	A1 auf A A (leistungs- beschränkt) auf A (lei- stungsunbe- schränkt) ^{*)}	B auf BE B auf C1 C1 auf C C1 auf C1E	B auf C C auf CE	C1 und C1E in einem gemeinsamen Ausbildungsgang			C und CE in einem gemeinsamen Ausbildungsgang		
						Solo	Zug	Gesamt	Solo	Zug	Gesamt
1	Schulung auf Bundes- oder Landstraße (Überlandschulung, davon eine Fahrt mit mindestens zwei Stunden zu je 45 Minuten)	5	3	3	5	1	3	4	3	5	8
2	Schulung auf Autobahnen (davon eine Fahrt mit mindestens zwei Stunden zu je 45 Minuten)	4	2	1	2	1	1	2	1	2	3
3	Schulung bei Dämmerung oder Dunkelheit (zusätzlich zu den Fahrten nach Nr. 1 und 2, mindestens zur Hälfte auf Autobahnen, Bundes- oder Landstraßen in Stunden zu je 45 Minuten)	3	1	1	3	0	2	2	0	3	3

^{*)} vor Ablauf der zweijährigen Frist nach § 6 Abs. 2 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung

Anlage 5
(zu § 5 Abs. 4)

Praktische Mindestausbildung
in den Klassen D1, D, D1E und DE

Vorbesitz der Klasse(n)	Fahrpraxis	Erwerb	Grundausbildung	Überland	Autobahn	Nachtfahrt
C	C mehr als 2 Jahre ^{*)}	D	7	8	4	3
		D1	6	4	2	2
C	C bis 2 Jahre ^{*)}	D	14	16	8	6
		D1	8	8	4	4
B/C1	B oder C1 mehr als 2 Jahre ^{*)}	D	33	12	8	5
		D1	16	8	4	4
B/C1	B oder C1 bis 2 Jahre ^{*)}	D	45	22	14	8
		D1	41	19	12	7
D1		D	20	5	5	5
D		DE ^{**)}	4	3	1	1
D1		D1E ^{***)}	4	3	1	1

^{*)} innerhalb der letzten fünf Jahre
^{**)} entfällt bei Vorbesitz CE
^{***)} entfällt bei Vorbesitz C1E bzw. CE

Anlage 6
(zu § 5 Abs. 5)**Für die Klassen C1, C, C1E, CE, D1, D1E, D, DE und T**

Funktions- und Sicherheitskontrolle
sowie entsprechende Handfertigkeiten

Kontrolle der Kraftfahrzeuge und
Anhänger auf Verkehrs- und Betriebssicherheit

1. EG-Kontrollgerät (Klassen C1, C, D1 und D)

Ausfüllen und Einlegen eines Schaublattes

Bedienung der Schalter

Bedeutung der Kontrolllampen kennen

Benennen der Symbole auf dem Kontrollgerät

Auswerten eines Schaublattes

a) Wieviel Kilometer wurden gefahren?

b) Wie lang war die Fahrtunterbrechung?

c) Nach wieviel Stunden wurde die erste Pause eingelegt?

d) Welche Höchstgeschwindigkeit wurde gefahren?

Ausfüllen des Schaublattes am Ende einer Fahrt

2. Bremsen (alle Klassen)

Sichtprüfung des Standes der Bremsflüssigkeit

Prüfen der Druckwarneinrichtung

Vorratsdruck aufbauen, Fahrbereitschaft feststellen

Funktion des Druckreglers prüfen

Sichtprüfung der Betriebs- und Feststellbremse

Wirkung des Lufttrockners oder Vorrat des Frostschutzmittels in der Frostschutzpumpe prüfen

3. Räder, Reifen und Lenkung (alle Klassen)

Prüfen der Reifengröße anhand des Fahrzeugscheins
Prüfen der Tragfähigkeit der Reifen anhand des Fahrzeugscheins

Prüfen des Reifenzustandes/Reifendruckes (Profil, Beschädigung, Fremdkörper)

Sichtprüfung des Sitzes der Radmuttern

Prüfen der Felgen auf Beschädigung

Prüfung Reserverad, Sicherung, Zustand

Funktion der Lenkhilfe prüfen (stehender, laufender Motor)

Lenkungsspiel prüfen

Ölstand der Servolenkung prüfen

4. Elektrische Ausstattung/Beleuchtungseinrichtungen/Kontrolleinrichtungen (alle Klassen)

Standlicht, Abblendlicht, Fernlicht, Umrißleuchte vorne
Funktion prüfen

Bremsleuchten, Kennzeichenbeleuchtung, Rückstrahler prüfen

Hupe/Lichthupe/Warnblinklicht/Seitenmarkierungsleuchten Funktion prüfen

Batterie (Anschlüsse, Befestigung, Flüssigkeitsstand) prüfen

Reihenfolge des An- und Abklemmens beim Fremdstart benennen

Kontrolllampen benennen – Blinker/Warnblinklicht/Fernlicht/Handbremse/Automatischer Blockierverhinderer/Temperaturanzeiger

Schluß-, Umrißleuchten hinten, Funktion prüfen

5. Motor/Betriebsstoffe (alle Klassen)

Sichtprüfung von Kühler und Kühlleitungen, Kühlflüssigkeitsstand

Überprüfung des Motorölstandes

Dichtheit der Kraftstoffanlage, Kraftstoffleitung, Kraftstoffvorrat prüfen

Keilriemen-Sichtprüfung, Zustand und Spannung,

Wasservorrat in Scheiben- und Scheinwerferwaschanlage prüfen

Einstellung der Scheibenwasch-Spritzdüsen prüfen
gegebenenfalls reinigen

Überprüfung der Zustandsanzeige für Luftfilteranlage

6. Ausrüstung/Aufbau/Zusatzeinrichtung (alle Klassen)

Warnleuchte, Warndreieck, Warnweste

Unterlegkeile (Anzahl, Unterbringung, Zustand)

Verbandkasten (Unterbringung)

Bordwände, Verschlüsse, Gepäckklappen, Plane

Sichtprüfung der Anhängerkupplung

Zustand der Scheiben und Spiegel (Sauberkeit, Beschädigung)

Plane/Spiegel

(Zustand und Befestigung kontrollieren, prüfen, ob Plane frei von Wasser oder u. U. von Schnee und Eis)

7. Handfertigkeiten (Klassen D1 und D)

Erläutern eines Radwechsels

Auswechseln einer Glühlampe im Scheinwerfer (gilt nicht für Gasentladungslampe)

Auswechseln einer Lampe in Brems-, Blink- oder Schlußleuchte

Funktionsprüfung der Verständigungsanlage
 Funktionsprüfung der Türbetätigungsanlage (auch von außen)
 Kontrolle der Scheibenwischer, der Scheibenwaschanlage, evtl. Einstellen der Düsen, reinigen
 Wechseln eines Wischerblattes
 Beschreibung der Handhabung des Feuerlöschers
 Funktionsprüfung der Warnleuchte, Handlampe
 Bedienung der Heizungs- und Lüftungsanlage erklären

8. Handfertigkeiten (**Klassen DE, D1E, CE und C1E**)
 Funktions- und Sicherheitskontrolle, Handfertigkeiten
 Prüfung der Bremsanlagen
 Kontrolle der Druckluftbremsanschlüsse und der elektrischen Anschlüsse
 Funktionsprüfung der Druckluftbremsanschlüsse und der Auflaufbremse
 Kontrolle von Aufbau, Planen, Bordwänden und sonstigen Einrichtungen zur Sicherung der Ladung

Anlage 7.1 (zu § 6 Abs. 2)

Ausbildungsbescheinigung für den theoretischen Mindestunterricht (§ 2 Abs. 2 Nr. 4 StVG)

Familienname:		Anschrift:	
Vorname:			
Geburtsdatum:		Beantragte Klasse(n):	

Grundstoff

Es wird bescheinigt, daß während der Ausbildung an dem nach § 4 Abs. 3 FahrSchAusbO vorgeschriebenen Mindestunterricht des allgemeinen Teils (Grundstoff) wie folgt teilgenommen wurde:

_____ Doppelstunden zu je 90 Minuten

(Bei Ersterwerb 12 Doppelstunden Grundstoff zu je 90 Minuten)

Ort, Datum	Unterschrift des Fahrschulinhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule	Unterschrift des Fahrlehrers	Unterschrift des Fahrschülers
------------	--	------------------------------	-------------------------------

Klassenspezifischer Stoff

Es wird bescheinigt, daß während der Ausbildung an dem nach § 4 Abs. 4 FahrSchAusbO vorgeschriebenen klassenspezifischen Mindestunterricht wie folgt teilgenommen wurde:

Für Klasse _____ wurde an _____ Doppelstunden zu je 90 Minuten teilgenommen.

Der Abschluß der theoretischen Ausbildung entsprechend § 6 FahrSchAusbO wird bestätigt. ☐ Ja ☐ Nein

Ort, Datum	Unterschrift des Fahrschulinhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule	Unterschrift des Fahrlehrers	Unterschrift des Fahrschülers
------------	--	------------------------------	-------------------------------

Für Klasse _____ wurde an _____ Doppelstunden zu je 90 Minuten teilgenommen.

Der Abschluß der theoretischen Ausbildung entsprechend § 6 FahrSchAusbO wird bestätigt. ☐ Ja ☐ Nein

Ort, Datum	Unterschrift des Fahrschulinhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule	Unterschrift des Fahrlehrers	Unterschrift des Fahrschülers
------------	--	------------------------------	-------------------------------

Tabelle des zu absolvierenden klassenspezifischen theoretischen Mindestunterrichts gemäß § 4 Abs. 4 FahrSchAusbO

Klasse	Doppelstunde (je 90 Minuten)	Erweiterung auf Klasse	Bei Vorbesitz der Klasse	Doppelstunde (je 90 Minuten)	Erweiterung auf Klasse	Bei Vorbesitz der Klasse	Doppelstunde (je 90 Minuten)
A	4	C1	B	6	D1	B	10
A1	4	C1	D1	2	D1	C1	4
B	2	C1	D	2	D1	C	4
M	2	C	B	10	D	B	18
L	2	C	C1	4	D	C	8
T	6	C	D1	4	D	C1	12
		C	D	2	D	D1	8
		CE	C	4	BE, C1E, D1E und DE ohne theoretische Prüfung		

Anlage 7.3

(zu § 6 Abs. 2) **Ausbildungsbescheinigung für den praktischen Unterricht der Klassen D1, D1E, D und DE**
(§ 2 Abs. 2 Nr. 4 SVG)

Familienname:	Anschrift:	
Vorname:		
Geburtsdatum:	Beantragte Klasse(n):	

Grundausbildung

Es wird bescheinigt, daß während der Ausbildung an der nach § 5 Abs. 4 FahrSchAusBO vorgeschriebenen Grundausbildung wie folgt teilgenommen wurde:

Für Klasse _____ wurden mindestens _____ Stunden zu je 45 Minuten durchgeführt.

Ort, Datum	Unterschrift des FahrSchulhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule	Unterschrift des Fahrlehrers	Unterschrift des FahrSchülers
------------	--	------------------------------	-------------------------------

Besondere Ausbildungsfahrten und praktische Unterweisung am Ausbildungsfahrzeug

Es wird bescheinigt, daß während der Ausbildung an den nach § 5 Abs. 4 FahrSchAusBO vorgeschriebenen besonderen Ausbildungsfahrten wie folgt teilgenommen wurde:

Für Klasse _____ wurden _____ Stunden zu je 45 Minuten auf Bundes- oder Landstraßen durchgeführt.
_____ Stunden zu je 45 Minuten auf Autobahnen durchgeführt.

Eine Unterweisung am Ausbildungsfahrzeug in der Erkennung und Behebung technischer Mängel nach § 5 Abs. 5 FahrSchAusBO wurde durchgeführt.
Der Abschluß der Ausbildung entsprechend § 6 FahrSchAusBO wird bestätigt.

Ort, Datum	Unterschrift des FahrSchulhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule	Unterschrift des Fahrlehrers	Unterschrift des FahrSchülers
------------	--	------------------------------	-------------------------------

Für Klasse _____ wurden _____ Stunden zu je 45 Minuten auf Bundes- oder Landstraßen durchgeführt.
_____ Stunden zu je 45 Minuten auf Autobahnen durchgeführt.

Eine Unterweisung am Ausbildungsfahrzeug in der Erkennung und Behebung technischer Mängel nach § 5 Abs. 5 FahrSchAusBO wurde durchgeführt.
Der Abschluß der Ausbildung entsprechend § 6 FahrSchAusBO wird bestätigt.

Ort, Datum	Unterschrift des FahrSchulhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule	Unterschrift des Fahrlehrers	Unterschrift des FahrSchülers
------------	--	------------------------------	-------------------------------

Vorbesitz der Klasse(n)	Fahrpraxis	Erwerb	Grundausbildung	Überland	Autobahn	Nachfahrt
C	C mehr als 2 Jahre ^{*)}	D	7	8	4	3
		D1	6	4	2	2
C	C bis 2 Jahre ^{*)}	D	14	16	8	6
		D1	8	8	4	4
B/C1	B oder C1 mehr als 2 Jahre ^{*)}	D	33	12	8	5
		D1	16	8	4	4
B/C1	B oder C1 bis 2 Jahre ^{*)}	D	45	22	14	8
		D1	41	19	12	7
D1	D	DE ^{**)}	20	5	5	5
D			4	3	1	1
D1		D1E ^{***)}	4	3	1	1

^{*)} Innerhalb der letzten fünf Jahre

^{**)} entfällt bei Vorbesitz CE

^{***)} entfällt bei Vorbesitz C1E bzw. CE

Anlage 7.2

(zu § 6 Abs. 2) **Ausbildungsbescheinigung für den praktischen Unterricht der Klassen M, A, A1, B, BE, C1, C1E, C, CE und T**
(§ 2 Abs. 2 Nr. 4 SVG)

Familienname:	Anschrift:	
Vorname:		
Geburtsdatum:	Beantragte Klasse(n):	

Grundausbildung

Es wird bescheinigt, daß während der Ausbildung an der nach § 5 Abs. 2 FahrSchAusBO vorgeschriebenen Grundausbildung wie folgt teilgenommen wurde:

Für Klasse _____ wurden _____ Stunden zu je 45 Minuten durchgeführt.

Ort, Datum	Unterschrift des FahrSchulhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule	Unterschrift des Fahrlehrers	Unterschrift des FahrSchülers
------------	--	------------------------------	-------------------------------

Für Klasse _____ wurden _____ Stunden zu je 45 Minuten durchgeführt.

Ort, Datum	Unterschrift des FahrSchulhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule	Unterschrift des Fahrlehrers	Unterschrift des FahrSchülers
------------	--	------------------------------	-------------------------------

Besondere Ausbildungsfahrten und praktische Unterweisung am Ausbildungsfahrzeug

Es wird bescheinigt, daß während der Ausbildung an den nach § 5 Abs. 3 FahrSchAusBO vorgeschriebenen besonderen Ausbildungsfahrten wie folgt teilgenommen wurde:

Für Klasse _____ wurden _____ Stunden zu je 45 Minuten auf Bundes- oder Landstraßen durchgeführt.
_____ Stunden zu je 45 Minuten auf Autobahnen durchgeführt.

Eine Unterweisung am Ausbildungsfahrzeug in der Erkennung und Behebung technischer Mängel nach § 5 Abs. 3 FahrSchAusBO wurde durchgeführt.
(Gilt für die Klassen C1, C1E, C, CE und T)

Ort, Datum	Unterschrift des FahrSchulhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule	Unterschrift des Fahrlehrers	Unterschrift des FahrSchülers
------------	--	------------------------------	-------------------------------

Für Klasse _____ wurden _____ Stunden zu je 45 Minuten auf Bundes- oder Landstraßen durchgeführt.

_____ Stunden zu je 45 Minuten auf Autobahnen durchgeführt.

Eine Unterweisung am Ausbildungsfahrzeug in der Erkennung und Behebung technischer Mängel nach § 5 Abs. 3 FahrSchAusBO wurde durchgeführt.
(Gilt für die Klassen C1, C1E, C, CE und T)

Ort, Datum	Unterschrift des FahrSchulhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule	Unterschrift des Fahrlehrers	Unterschrift des FahrSchülers
------------	--	------------------------------	-------------------------------

Tabelle der zu absolvierenden besonderen Ausbildungsfahrten in Stunden zu je 45 Minuten nach Anlage 4 der FahrSchAusBO

Besondere Ausbildungsfahrten	A1 A B	A1 auf A B unbeschränkt	B auf BE C1 auf C C1 auf C1E		C1 und C1E in einem gemeinsamen Ausbildungsgang		C und CE in einem gemeinsamen Ausbildungsgang			
			Solo	Zug	Solo	Zug	Solo	Zug		
									Gesamt	
1 Schulung auf Bundes- oder Landstraße (Überlandschulung, davon eine Fahrt mit mindestens zwei Stunden zu je 45 Minuten)	5	3	3	5	1	3	4	3	5	8
2 Schulung auf Autobahnen (davon eine Fahrt mit mindestens zwei Stunden zu je 45 Minuten)	4	2	1	2	1	1	2	1	2	3
3 Schulung bei Dämmen oder Dunkelheit (zusätzlich zu den Fahrten nach Nr. 1 und 2, mindestens zur Hälfte auf Autobahnen, Bundes- oder Landstraßen in Stunden zu je 45 Minuten)	3	1	1	3	0	2	2	0	3	3

Artikel 5

Änderung der Fahrpersonalverordnung

Die Fahrpersonalverordnung vom 22. August 1969 (BGBl. I S. 1307, 1791), zuletzt geändert durch Verordnung vom 20. Mai 1998 (BGBl. I S. 1127), wird wie folgt geändert:

§ 7 Abs. 1 Nr. 10 wird wie folgt gefaßt:

- „10. Fahrzeuge, die zur Ausbildung von Fahrschülern und Fahrlehrern (§ 5 Abs. 1 und § 12 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2307)) sowie für die entsprechenden Prüfungen (Anlage 7 zu § 17 Abs. 2 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) und §§ 15 und 18 der Prüfungsordnung für Fahrlehrer vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2307, 2331)) verwendet werden;“.

Artikel 6

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

(1) Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1999 in Kraft.

(2) Gleichzeitig treten außer Kraft:

1. die Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz vom 16. September 1969 (BGBl. I S. 1763), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 19. Juni 1996 (BGBl. I S. 885),
2. die Verordnung über die Ausbildung zum Fahrlehrer vom 13. Mai 1977 (BGBl. I S. 733), geändert durch Verordnung vom 20. November 1987 (BGBl. I S. 2387),
3. die Prüfungsordnung für Fahrlehrer vom 27. Juli 1979 (BGBl. I S. 1263), geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 9. Dezember 1980 (BGBl. I S. 2240),
4. die Verordnung über die Ausbildung von Fahrschülern für den Kraftfahrzeugverkehr vom 31. Mai 1976 (BGBl. I S. 1366), zuletzt geändert durch Artikel 3 der Verordnung vom 14. Februar 1996 (BGBl. I S. 216).

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Bonn, den 18. August 1998

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Hans Jochen Henke

Der Bundesminister
für Arbeit und Sozialordnung
Norbert Blüm

Der Bundesminister
für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie
In Vertretung
Stahl

Begründung I. Allgemeines

1. Mit dem Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze vom 24. April 1998 (BGBl. I S. 747) wurde auch das Fahrlehrergesetz grundlegend novelliert. Hervorzuheben sind:

- Verbesserung der Ausbildung der Fahrlehreranwärter, insbesondere durch Ergänzung der bisherigen alleinigen theoretischen Ausbildung von fünf Monaten in einer Fahrlehrerausbildungsstätte um ein Praktikum von viereinhalb Monaten in einer Ausbildungsfahrschule,
- Neugestaltung der Prüfung für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnis,
- Einführung einer allgemeinen obligatorischen Fortbildungspflicht für alle Fahrlehrer,
- Umsetzung der EG-Richtlinie 92/51 EWG über die gegenseitige Anerkennung von beruflichen Befähigungszeugnissen im Bereich des Fahrlehrerwesens,
- Auflösung des bisherigen zentralen Fahrlehrerregisters beim Kraftfahrt-Bundesamt und Integration der Registrierung der Fahrlehrer in das neu zu schaffende Zentrale Fahrerlaubnisregister unter Abgleich mit dem Verkehrszentralregister. Neufassung der gesamten Registervorschriften,
- Anpassung des gesamten Systems der Fahrlehrerlaubnis und der Fahrlehrerklassen an das neue Fahrerlaubnisklassensystem nach der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie 91/439/EWG.

Im einzelnen wird auf die amtliche Begründung zur Änderung des Fahrlehrergesetzes in der Bundestagsdrucksache 13/6914, S. 54, 55 und S. 85 ff. verwiesen.

2. Die vorgenannten Ziele werden durch die vorliegenden vier fahrlehrerrechtlichen Verordnungen (Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz, Fahrlehrer-Ausbildungsordnung, Fahrlehrer-Prüfungsordnung, Fahrschüler-Ausbildungsordnung) umgesetzt, soweit dies noch nicht im Fahrlehrergesetz selbst erfolgt ist und das Fahrlehrergesetz deshalb die entsprechenden Verordnungsermächtigungen zur Verfügung stellt.

Darüber hinaus sollen durch die Verordnungen folgende Vorhaben verwirklicht werden:

- Reform der Fahrschülerausbildung, insbesondere durch einen neuen Ansatz in der theoretischen Ausbildung,
- effizientere Gestaltung der Fahrschulaufsicht durch Verbesserung des Instrumentariums für die Aufsichtsbehörden der Länder,
- Anpassung der fahrlehrerrechtlichen Vorschriften an die Fortentwicklungen und Änderungen der Verhältnisse im Straßenverkehr und im Fahrlehrerwesen.

Wegen der dadurch bedingten zahlreichen Änderungen der Vorschriften erscheint es erforderlich, bei dieser Gelegenheit sämtliche vier Verordnungen neu zu fassen.

3. Umsetzung der Ziele und Vorhaben in den einzelnen fahrlehrerrechtlichen Verordnungen

a) Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz

Die neue Durchführungsverordnung regelt – wie die alte – die Punkte, die nicht bereits in den drei anderen speziellen Verordnungen (Fahrlehrer-Ausbildungsordnung, Fahrlehrer-Prüfungsordnung, Fahrschüler-Ausbildungsordnung) enthalten sind.

Die Vorschrift des § 1, der bereits seit 1979 aufgehoben ist, befaßt sich nunmehr mit der Anerkennung der Fahrlehrerberechtigungen aus den anderen EU-Mitgliedstaaten und EWR-Staaten im Zuge der Umsetzung der EG-Richtlinie 92/51/EWG des Rates vom 18. Juni 1992. Von den übrigen Bestimmungen des ersten Abschnittes (Anforderungen an Fahrlehrer und Fahrschulen) sind neu aufgenommen § 6 (Konkretisierung der in § 18 des Fahrlehrergesetzes enthaltenen Verpflichtungen zur Führung von Ausbildungsnachweisen für Fahrschüler und Tagesnachweisen für Fahrlehrer) und § 7 (Einzelheiten über den Preisaushang mit den Preisen für die Fahrschulleistungen nach § 19 des Fahrlehrergesetzes). Die neuen Bestimmungen der §§ 6 und 7 haben zwei Zweckrichtungen: Einmal machen sie die Leistungen der Fahrschule für den Fahrschüler als Kunden kontrollierbarer und transparenter als bislang. Zum anderen soll die Fahrschulaufsicht durch die zuständigen Aufsichtsbehörden mit Hilfe der vorgeschriebenen Aufzeichnungen, Nachweise und Publikationen verbessert und effizienter gemacht werden.

Der zweite Abschnitt (Anforderungen an Fahrlehrerausbildungsstätten, §§ 8 bis 12) ist in seiner Struktur unverändert geblieben. Der Pädagoge bzw. Erziehungswissenschaftler findet Eingang in § 8 (Anforderungen an den verantwortlichen Leiter der Fahrlehrerausbildungsstätte) und § 9 (Lehrkräfte in Fahrlehrerausbildungsstätten). Damit soll dem Berufspädagogen und der Erziehungswissenschaft der ihnen im Rahmen Fahrlehrerausbildung zustehende Platz eingeräumt werden.

Die Vorschriften des dritten Abschnittes (Anforderungen an Einweisungslehrgänge zum Erwerb der Seminarerlaubnis, §§ 13 und 14) werden angepaßt an die neuen Regelungen für die Durchführung von Aufbauseminaren für auffällige Fahranfänger (§ 2a des Straßenverkehrsgesetzes) und sonstige auffällige Kraftfahrer (§ 4 des Straßenverkehrsgesetzes). Es erfolgt inhaltlich und redaktionell eine Orientierung an den vorgenannten neuen Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes sowie an § 31 des Fahrlehrergesetzes.

Neu ist der vierte Abschnitt (§ 15) über die Fortbildung für alle Fahrlehrer, die durch § 33a des Fahrlehrergesetzes eingeführt wurde.

Ebenfalls neu ist der fünfte Abschnitt (§ 16) mit den neuen Registervorschriften für die örtlichen Fahrlehrerregister.

Der sechste Abschnitt enthält schließlich die notwendigen Übergangsbestimmungen (§ 17) und die angepaßten Ordnungswidrigkeitenbestimmungen (§ 18).

b) Fahrlehrer-Ausbildungsordnung

Neben Änderungen der bisherigen Vorschriften über die theoretische Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte enthält die Verordnung neue Bestimmungen über die Ausbildungsfahrschule (§ 3), in der das neu eingeführte viereinhalbmotorige Praktikum vom Fahrlehreranwärter absolviert werden soll.

c) Prüfungsordnung für Fahrlehrer

Die neue Vorschrift des § 4 des Fahrlehrergesetzes über die Fahrlehrerprüfung setzt neue Akzente bei der fachlichen Eignung des Fahrlehrers. Neu ist die ausdrückliche Erwähnung der verkehrspädagogischen Kenntnisse, denen auch pädagogische Fertigkeiten entsprechen müssen (vgl. amtliche Begründung in BT-Drucks. 13/6914, S. 87).

Folgerichtig ist deshalb, daß zu den bisherigen drei Prüfern (Jurist, Ingenieur, Fahrlehrer) als vierter der Pädagoge bzw. Erziehungswissenschaftler hinzutritt. Damit soll gemäß dem Willen des Gesetzgebers auch in die Prüfung die Pädagogik den ihr gemäßen Platz erhalten.

Aus Gründen des Sachzusammenhanges und der besseren Praktikabilität werden in der neuen Prüfungsordnung nunmehr auch die Zulassung zur Fahrlehrerprüfung und die Zulassungsvoraussetzungen geregelt (§ 8).

Im übrigen wird die Prüfungsordnung an das neue Konzept gemäß § 4 des Fahrlehrergesetzes, das vier selbständige Prüfungen vorsieht (fahrpraktische Prüfung, Fachkundeprüfung, mündliche Lehrprobe, praktische Lehrprobe) angepaßt.

d) Fahrschüler-Ausbildungsordnung

Eine bessere und effizientere Ausbildung der Fahrschüler ist zur weiteren Verminderung des immer noch zu hohen Unfallrisikos der jungen Fahranfänger unerlässlich.

Jährlich laufen mehr als 900 000 Fahrerlaubnisbewerber durch die ca. 15 000 Fahrschulen in ganz Deutschland. Zwei Drittel der Fahrschüler stehen im Alter zwischen 18 und 20 Jahren, 90 % erwerben bis zum 25. Lebensjahr die Pkw-Fahrerlaubnis. Fahrschüler bzw. Fahranfänger sind also heute ganz überwiegend im jugendlichen bzw. jungen Alter. Gerade aber die Gruppe der jungen Fahranfänger im Alter bis zu 24 Jahren ist am meisten unfallgefährdet und am höchsten unfallbelastet. Von den jungen Fahranfängern sind ca. 14 % im Verkehrszentralregister als auffällig registriert, während die Quote bei den sonstigen Kraftfahrern (die nicht mehr junge Fahranfänger sind) bei ca. 8 % liegt. Hinzu kommt, daß die von den jungen Fahranfängern verursachten Unfälle überdurchschnittlich schwer (insbesondere hinsichtlich der Folgen) sind. Außerdem kann man von einer nicht unbeträchtlichen Dunkelziffer (nicht entdeckter Alleinunfälle und nicht entdeckter Verkehrsverstöße) ausgehen.

Zwar haben spezielle Maßnahmen wie der seit 1986 geltende Stufenführerschein für Zweiradfahrer und der 1986 eingeführte Führerschein auf

Probe eine gewisse Reduzierung der Unfälle bei den Fahranfängern gebracht (der Führerschein auf Probe hat allgemein eine Unfallreduzierung um 5 % erbracht). Dies reicht jedoch bei weitem nicht aus. Es besteht weiterhin Handlungsbedarf. Weitere Maßnahmen müssen ergriffen werden.

Bei der im Zuge der Umsetzung der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie erfolgten Novellierung des Fahrerlaubnisrechts wurden auch die Bestimmungen über den Führerschein auf Probe verschärft. Diejenigen, die während ihrer zweijährigen Probezeit auffallen und deshalb eine Nachschulung bzw. ein Aufbauseminar absolvieren müssen, denen wird auch kraft Gesetzes die Probezeit um weitere zwei Jahre verlängert. Diese Regelung, die der Deutsche Bundestag im November 1997 beschlossen hat, erstreckt sich jedoch nur auf die ca. 14 % auffälligen Kraftfahrer. Von einer generalpräventiven Regelung für sämtliche jungen Fahranfänger (also auch für die ca. 86 % nicht auffälligen) hat nach eingehender Diskussion das Parlament Abstand genommen, weil es letztlich unangemessen und unverhältnismäßig erschien, auch die große Masse der nichtauffälligen jungen Fahranfänger mit Maßnahmen wie z. B. einer zweiten Ausbildungsphase (mit Kosten von mindestens ca. 500,- DM für jeden Fahranfänger) zu belasten.

Da nach Auffassung vieler Experten auch generalpräventive Maßnahmen im Sinne einer Vorbeugung notwendig sind, muß bei der Fahrschülerausbildung angesetzt werden. Die Ausbildung muß verbessert und effizienter gemacht werden, um die überdurchschnittlich hohe Unfallhäufigkeit der jungen Fahranfänger weiter zu vermindern.

In der theoretischen Ausbildung wird deshalb ein „neuer Ansatz“ in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung verankert. Die neuen Vorschriften über den theoretischen Unterricht (§ 4) sehen verbindlich ein Konzept vor, nach dem die Verkehrsvorschriften nicht lediglich gelernt werden, sondern der Theorieunterricht sieht methodisch als ersten Schritt eine Thematisierung und Problematisierung der betreffenden Verkehrsregelungen vor. Diese Thematisierung/Problematisierung ist im allgemeinen Ausbildungsstoff nach der neuen Anlage 1 zur Fahrschüler-Ausbildungsordnung verankert. Im einzelnen wird auf die Begründung zu § 4 Abs. 2 der Fahrschüler-Ausbildungsordnung verwiesen.

Thematisiert werden soll im theoretischen Unterricht auch der „Risikofaktor Mensch“, sowohl in bezug auf die eigene Einstellung wie auch bei den anderen Verkehrsteilnehmern.

Folgerichtig wurde der Theorieunterricht neu gegliedert, und zwar in einen allgemeinen Stoff für alle Klassen sowie in einen Zusatzstoff für die einzelnen Fahrerlaubnisklassen. Der allgemeine Stoff braucht nur einmal vollständig unterrichtet zu werden; bei Erweiterung auf eine andere Klasse genügt dann statt zwölf lediglich die Hälfte (sechs Doppelstunden) zur Wiederholung und Vertiefung. Grundsätzliche Änderungen gibt es auch im praktischen Unterricht:

Für die obligatorischen Sonderfahrten (Überland-, Autobahn- und Dunkelheitsfahrten) wird ebenfalls ein Bonus-System neu eingeführt, das bei der Erweiterung auf andere Klassen gelten soll (vgl. § 5, Anlage 4). Bei der Erweiterung braucht dann nur noch ein Teil der Sonderfahrten durchgeführt zu werden.

Für die praktische Grundausbildung werden nach wie vor keine obligatorischen Stunden (mit Ausnahme der Busfahrer-Ausbildung) festgelegt. In Anlage 3 ist nur der Stoff selbst für die praktische Ausbildung festgelegt.

Schließlich wird die Ausbildungsbescheinigung (Anlage 7) einheitlich und verbindlich vorgeschrieben.

4. Änderung der Fahrpersonalverordnung

Hier handelt es sich um eine redaktionelle Änderung (Anpassung an die neuen Fundstellen der fahrlehrerrechtlichen Verordnungen).

5. Kosten

a) Kosten der öffentlichen Haushalte

aa) Haushalt des Bundes

Für den Haushalt des Bundes entstehen durch diese Verordnungen keine Kosten.

Die Kosten für die Integration der Fahrlehrerdaten im neu zu schaffenden Zentralen Fahrerlaubnisregister mit VZR-Abgleich wurden, soweit sie überhaupt relevant sind, bei den Kosten für das Zentrale Fahrerlaubnisregister und das Verkehrszentralregister berücksichtigt (vgl. Bundestags-Drucksache 13/6914 S. 56 ff.).

bb) Haushalte der Länder und Gemeinden

Kosten entstehen durch die Umstellung der bisherigen Fahrlehrerklassen auf das neue Klassensystem nach der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie (neue Fahrlehrerscheine, neue Antragsformulare etc.). Die Kosten hierfür sind nicht quantifizierbar.

Auf der anderen Seite steht dieser Aufwand in aller Regel im Zusammenhang mit den Leistungen der öffentlichen Verwaltung an die betreffenden Interessenten, die hierfür entsprechende Gebühren nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr entrichten müssen.

Mehraufwand dürfte auch die neu konzipierte Prüfung für die Fahrlehreranwärter mit sich bringen, durch die Einbeziehung des Pädagogen bzw. Erziehungswissenschaftlers als Prüfer, womit sich die Zahl der Prüfer von drei auf vier erhöht. Auch hier stehen jedoch – wie bislang – den Einnahmen die Gebühren nach der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr gegenüber.

b) Sonstige Kosten

Die Fahrschulen müssen sich auf das neue differenziertere Führerscheinklassensystem einstellen, das durch die EG-Führerscheinrichtlinie vorgegeben ist und an das auch die neuen Fahrlehrer-

laubnisklassen angepaßt werden müssen. Die Kosten für die Umstellung können nicht näher beziffert werden.

Durch die differenziertere Einteilung der Fahrerlaubnisklassen nach der EG-Führerscheinrichtlinie (Einführung der Unterklasse C1 und der besonderen Anhängerklassen E) kann sich für Fahrerlaubnisbewerber die Notwendigkeit einer besonderen Ausbildung in diesen Klassen ergeben. Praktische Auswirkungen hat dies insbesondere im Bereich der Klassen C und C1 (Lkw-Führerschein).

Die Fahrlehreranwärter müssen erhöhte Prüfgebühren für die neue erweiterte Fahrlehrerprüfung tragen.

Durch die Anhebung der Mindeststundenzahl für die theoretische Ausbildung der Fahrschüler in der Fahrerlaubnisklasse B um zwei Doppelstunden sowie durch die Erhöhung der besonderen Ausbildungsfahrten um eine Stunde Autobahnfahrt und eine Stunde Dunkelheitsfahrt können sich die Ausbildungskosten für die Fahrschüler geringfügig erhöhen.

Meßbare Auswirkungen auf Einzelpreise, Preisniveau und Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten, da die von den Fahrlehrerbewerbern und Fahrerlaubnisbewerbern zu zahlenden Gebühren bzw. Entgelte nur einen geringen Anteil an den Kosten der Lebenshaltung haben.

Zu den Einzelbestimmungen

Artikel 1

(Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz)

Zu § 1:

Diese Vorschrift dient der Umsetzung der EU-Richtlinie 92/51/EWG über die Anerkennung beruflicher Befähigungsnachweise auf dem Gebiet des Fahrlehrerwesens.

Absatz 1 enthält den Grundsatz, daß alle aus anderen EU-Mitgliedstaaten oder EWR-Vertragsstaaten mitgebrachten Fahrlehrerlaubnisse umgeschrieben werden, und zwar nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4. Hierbei werden abhängig von den Voraussetzungen in den anderen Mitglied- bzw. Vertragsstaaten bestimmte Gruppen gebildet.

Besteht in dem Mitgliedstaat oder Vertragsstaat ein vergleichbarer Standard mit dem deutschen Fahrlehrergesetz hinsichtlich Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerprüfung, genügt die Ablegung eines Sprachtestes zur Umschreibung in die deutsche Fahrlehrerlaubnis. Der Sprachtest ist erforderlich, weil in deutschen Fahrschulen grundsätzlich in deutscher Sprache unterrichtet wird (vgl. Absatz 2).

Sieht der betreffende Mitgliedstaat oder Vertragsstaat zwar eine Fahrlehrerausbildung oder eine Fahrlehrerprüfung vor; ist sie jedoch in ihrem Standard nicht vergleichbar mit Ausbildung oder Prüfung nach dem Fahrlehrergesetz, wird ein dreimonatiger Anpassungslehrgang erforderlich (vgl. Absatz 3). Für den Abschluß des Anpassungslehrgangs ist keinerlei Prüfung vorgesehen (vgl. § 2 Abs. 6 des Fahrlehrergesetzes). Der Anpassungslehrgang ist erforderlich, um auf dem wichtigen Feld der Ausbildung der Fahrschüler zu verantwortungs- und ver-

kehrssicherheitsbewußten Kraftfahrern das notwendige Mindestmaß an Fahrlehrqualifikation zu gewährleisten.

Die Ablegung eines Sprachtestes ist ebenfalls notwendig (vgl. Begründung zu Absatz 2).

Wird in dem betreffenden Mitgliedstaat oder Vertragsstaat überhaupt keine Fahrlehrerausbildung oder überhaupt keine Fahrlehrerprüfung gefordert, muß sich der Betreffende der üblichen Fahrlehrerprüfung nach § 4 des Fahrlehrergesetzes unterziehen (vgl. Absatz 4).

Nach Absatz 5 werden für die Durchführung der Anpassungslehrgänge die amtlich anerkannten Fahrlehrerausbildungsstätten beauftragt, die aufgrund ihrer Fachkompetenz und ihrer Erfahrung am besten für diese Lehrgänge geeignet erscheinen.

Zu § 2:

Die neu gefaßte Vorschrift des § 2 Abs. 1 legt – wie die alte Vorschrift – das Muster des Fahrlehrerscheins in der Anlage 1 verbindlich fest. Neben dem „normalen“ unbefristeten Fahrlehrerschein (Anlage 1.1) gibt es künftig für die Zwecke des Praktikums, das der Fahrlehreranwärter im Rahmen seiner Ausbildung absolvieren muß, eine befristete Fahrlehrerlaubnis (dokumentiert durch den befristeten Fahrlehrerschein, für den auch ein besonderes Muster in der Anlage 1.2 festgelegt wird).

Sind beim unbefristeten Fahrlehrerschein im Feld „Fahrschülerlaubnisse“ auf Grund von Besitzständen mehrere Klassen einzutragen, so sind die Erteilungsdaten mit Schrägstrich hintereinander aufzuführen. Für Zweigstellenlaubnisse, für die im Fahrlehrerschein kein Platz mehr ist, besteht die Möglichkeit, diese in einem Beiblatt (das dem Muster entsprechen muß) aufzuführen.

Absatz 2 bestimmt, daß der Fahrlehrerschein für die unbefristete Fahrlehrerlaubnis nur ausgehändigt oder zugestellt werden darf, wenn der Fahrlehrerschein für die befristete Fahrlehrerlaubnis, die nur für Zwecke der Ausbildung erteilt wurde, abgeliefert worden ist. Damit soll sichergestellt werden, daß die abgelaufenen befristeten Fahrlehrerscheine möglichst vollständig wieder zurückgegeben werden und einem Mißbrauch damit entgegengewirkt wird.

Absatz 3 schreibt vor, daß von der zuständigen Erlaubnisbehörde der Inhaber des Fahrlehrerscheins darauf hinzuweisen ist, daß die Ausübung der Fahrlehrerlaubnis nur in Verbindung mit einer Fahrschülerlaubnis oder im Rahmen eines Beschäftigungsverhältnisses oder Ausbildungsverhältnisses in einer Fahrschule zulässig ist. Die Aufnahme dieser Aufklärungsverpflichtung entspricht einem dringenden Bedürfnis der Praxis, die in der Vergangenheit leider gezeigt hat, daß immer wieder gegen die genannten Grundsätze verstoßen wird.

Zu § 3:

Im Interesse einer geordneten Abwicklung des Fahrschulunterrichts schreibt § 3 – wie bereits die Vorgängerbestimmung – vor, daß bestimmte räumliche Bedingungen vorhanden sein müssen. Ein ordnungsgemäßer kontinuierlicher Schulbetrieb kann nur in festen Gebäuden stattfinden. Für die Unterrichtsräume, insbesondere im Hinblick auf die Größe der Räume, gilt die Arbeitsstätten-Verordnung vom 20. März 1975 (BGBl. I S. 829), zuletzt geändert durch Artikel 4 der Verordnung vom 4. Dezember 1996 (BGBl. I S. 1841) nicht, da die Räume nicht wie im

normalen Gewerbe ganztätig, sondern nur stundenweise genutzt werden. Auf Grund der Ermächtigung nach § 11 Abs. 4 des Fahrlehrergesetzes werden deshalb in Abweichung von der Arbeitsstätten-Verordnung die räumlichen Bedingungen durch Verordnung in der Anlage 2 im einzelnen festgelegt. Die Anlage 2 entspricht inhaltlich im wesentlichen der bisherigen Ausstattungsrichtlinie (VkBl. 1981 S. 170, geändert durch VkBl. 1989 S. 89).

Zu § 4:

Wie bislang werden in § 4 Mindestanforderungen an das Vorhandensein von Lehrmitteln gestellt. Auch damit soll gewährleistet werden, daß ein ordnungsgemäßer Unterricht stattfindet.

Zu § 5:

Das gleiche gilt für die in der Fahrschule vorzuhaltenden Ausbildungsfahrzeuge.

Absatz 1 sieht vor, daß die Ausbildungsfahrzeuge den gleichen Anforderungen unterliegen wie die Prüfungsfahrzeuge (die in Anlage 7 Abschnitt 2.2 der Fahrerlaubnis-Verordnung festgelegt sind).

Gleiche Anforderungen an Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge sind auch deshalb erforderlich, weil der Fahrlehrer das Ausbildungsfahrzeug auch für die Prüfung zur Verfügung stellt und als verantwortlicher Kraftfahrzeugführer den Fahrschüler während der Prüfungsfahrt begleitet.

Die Absätze 2 und 3 befassen sich mit besonderen ausbildungsspezifischen Einrichtungen wie Doppelbedienungseinrichtung und Führungsfunk. Für die gegebenenfalls erforderliche Lizenzierung der Funkanlagen ist die Fahrschule verantwortlich. Unbeschadet des Verstoßes gegen andere Vorschriften können auch bei der Durchführung der Ausbildung Risiken entstehen, wenn Funkanlagen zum Einsatz gelangen, für die die notwendige Lizenz nicht erteilt wurde.

Absatz 3 sieht für Lkw und Busse, die als Fahrschulfahrzeuge eingesetzt werden, das Kontrollgerät vor.

Absatz 4 enthält Bestimmungen über die Kennzeichnung der Ausbildungsfahrzeuge. Von einer obligatorischen Kennzeichnung wird abgesehen. Andererseits ist eine Kennzeichnung zulässig. Wenn eine Kennzeichnung verwendet wird, muß sie aber einheitlich sein. Deshalb werden bestimmte Kriterien an die Kennzeichnung verlangt.

Zu § 6:

§ 6 befaßt sich bereits mit den durch § 18 des Fahrlehrergesetzes vorgegebenen Nachweisen:

- Ausbildungsnachweis für den Fahrschüler (Absatz 1),
- Tagesnachweis für den Fahrlehrer (Absatz 2).

Die Nachweise liegen einmal im Interesse des Fahrschülers, für den durch die Nachweise die Ausbildung kontrollierbar und transparent gemacht wird. Zum anderen soll durch die Nachweise das Instrument für die Aufsichtsbehörden zur Überwachung der Fahrschulen verbessert werden.

Absatz 3 sieht aus Praktikabilitätsgründen vor, daß Ausbildungsnachweise für Fahrschüler und Tagesnachweise für Fahrlehrer so gestaltet werden müssen, daß sie miteinander verknüpft oder auf andere Weise aufeinander bezogen werden können.

Absatz 4 schreibt aus Datenschutzgründen die Zweckbindung der im Rahmen der Ausbildung erhobenen personenbezogenen Daten der Fahrschüler für die Nutzung vor. Die Aufbewahrungsfrist von 5 Jahren ist für die Durchführung einer effizienten Fahrschulaufsicht durch die Aufsichtsbehörden notwendig.

Zu § 7:

Der nach § 19 des Fahrlehrergesetzes vorgeschriebene Preisaushang ist von Bedeutung für die Transparenz der Preisgestaltung. Dem Kunden bzw. Fahrschüler soll mit einem einheitlichen Preisaushang der Vergleich von Preisen und Leistungen der verschiedenen Fahrschulen erleichtert werden. Im Zeichen des immer schärfer werdenden Wettbewerbs unter den Fahrschulen spielt somit die verbindliche Vorschrift über den Preisaushang eine nicht unerhebliche Rolle.

Zu § 8:

Der zweite Abschnitt (§§ 8 bis 12) enthält die Anforderung an Fahrlehrerausbildungsstätten. Das Gesetz überläßt diesen Bereich weitgehend – wie schon im geltenden Recht – der Verordnung.

§ 8 Abs. 1 regelt die Anforderungen an den verantwortlichen Leiter der Fahrlehrerausbildungsstätte. Neben dem Mindestalter, der geistigen und körperlichen Eignung sowie dem Besitz der Fahrlehrerlaubnis aller Klassen (ausgenommen Klasse DE) läßt die vierte Voraussetzung verschiedene Möglichkeiten zu (Fahrschulinhaber oder hauptberufliche Lehrkraft einer Fahrlehrerausbildungsstätte mit jeweils drei Jahren Praxis oder andererseits Ingenieur, Jurist oder Erziehungswissenschaftler).

Der in Absatz 1 Nr. 4 zur Beschreibung der erforderlichen Vorbildung verwendete Begriff „Hochschule“ ist umfassender Oberbegriff und § 1 Hochschulrahmengesetz (HRG) entnommen. Gemäß § 1 Hochschulrahmengesetz (HRG) sind Hochschulen „die Universitäten, die Pädagogischen Hochschulen, die Kunsthochschulen, die Fachhochschulen und die sonstigen Einrichtungen des Bildungswesens, die nach Landesrecht staatliche Hochschulen sind“.

Neu ist die Regelung in Absatz 2. Sie berücksichtigt, daß die Fahrlehrerlaubnis der Klasse CE die Fahrerlaubnis der CE voraussetzt, die ihrerseits nach dem neuen Recht zeitlich auf fünf Jahre befristet ist und jeweils verlängert werden muß. Es ist nicht einzusehen, daß ein verantwortlicher Leiter einer Fahrlehrerausbildungsstätte, dem aus gesundheitlichen Gründen die Verlängerung der Fahrerlaubnis für einen Lkw (Klasse CE) versagt werden muß, nicht auch weiter seinen Beruf als Leiter der Ausbildungsstätte ausüben soll, soweit er für diese Leiterfunktion geistig und körperlich geeignet ist. Lkw selbst fahren muß er deshalb nicht unbedingt. Es genügt, wenn er einmal früher den Lkw-Führerschein besessen hat.

Zu § 9:

Absatz 1 befaßt sich – wie bereits die Vorgängervorschrift des § 7 – mit der Anforderung an die Lehrkräfte der Ausbildungsstätte. Das alte Modell wird im wesentlichen beibehalten.

Es erscheint allerdings überspitzt, für die Ausbildung von Fahrlehreranwärtern, die die Klasse DE (Busführerschein) erwerben sollen, in jedem Fall die Fahrlehrerlaubnis der Klasse DE zu fordern, die überhaupt erst am

1. Januar 1999 eingeführt wird. Hier soll genügen, daß der Fahrlehrer eine entsprechende Fahrerlaubnis (Klasse DE oder aber auch eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nach § 15d der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung) und Unterrichtserfahrung hat. Dies erscheint ausreichend, um eine ordnungsgemäße Ausbildung zu gewährleisten.

Neu ist Absatz 2, der die Ausübung des Berufs als Lehrkraft an der Ausbildungsstätte weiter gestattet, wenn er die zugrunde liegende Fahrerlaubnis lediglich aus gesundheitlichen Gründen nicht mehr besitzt. Es kommt im wesentlichen darauf an, daß der Betreffende diese Fahrerlaubnis einmal besessen hat und als Lehrkraft noch körperlich und geistig im Sinne von § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Fahrlehrergesetzes geeignet ist.

Absatz 3 schreibt im Interesse eines kontinuierlichen Betriebes einer Ausbildungsstätte vor, daß mindestens zwei der Lehrkräfte an der Fahrlehrerausbildungsstätte hauptberuflich tätig sein müssen.

Zu § 10:

Die alte Vorschrift des § 8 über die Gestaltung der Unterrichtsräume wurde übernommen, wobei § 3 Satz 1 über die Unterrichtsräume der Fahrschulen zusätzlich anzuwenden ist. Hier gilt im Gegensatz zur Regelung über die Fahrschulräume (§ 3) die Arbeitsstätten-Verordnung, da die Räume mehr als 30 Stunden in der Woche genutzt werden.

Zu § 11:

Die Vorschrift über die Lehrmittel wurde weitgehend dem bisherigen § 9 nachgebildet.

Zu § 12:

Das gleiche gilt für die Bestimmung über die Lehrfahrzeuge in der Ausbildungsstätte. Über die Bezugnahme auf § 5 für die Lehrfahrzeuge in der Fahrschule müssen sie auch der Anlage 7 der Fahrerlaubnisverordnung (Anforderung an die Prüfungsfahrzeuge) entsprechen.

Zu § 13:

Die Vorschrift befaßt sich mit den Einweisungslehrgängen zum Erwerb der Seminarerlaubnis nach § 31 des Fahrlehrergesetzes

Sie ist dem alten § 11 nachgebildet und an die neuen Vorschriften angepaßt, die zwischen Seminarerlaubnis für Kurse für auffällige Fahranfänger (§ 2a StVG) und für sonstige auffällige Kraftfahrer (§ 4 des Straßenverkehrsgesetzes) unterscheiden.

Zu § 14:

Absatz 1 sieht gegenüber der bisherigen Vorschrift des § 11a kleinere Änderungen vor: nur acht (statt bisher neun) Unterrichtsstunden pro Tag; die Höchstzahl beträgt nunmehr 16 (statt bisher 15) Teilnehmer.

Absatz 2 stellt durch Bezugnahme auf § 31 des Fahrlehrergesetzes und § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz sicher, daß geeignete Lehrkräfte für die Seminarerlaubnislehrgänge vorhanden sein müssen.

Zu § 15:

In Absatz 1 sind Einzelheiten der durch § 33a des Fahrlehrergesetzes neu eingeführten obligatorischen Fortbildung für sämtliche Inhaber einer Fahrlehrerlaubnis gere-

gelt. Zweck der Fortbildung ist, die Fahrlehrer in den Bereichen des Straßenverkehrs und des Fahrlehrerwesens über Änderungen der Vorschriften sowie über Veränderungen der tatsächlichen Verhältnisse einschließlich sich abzeichnender künftiger Entwicklungen und Perspektiven zu informieren.

Absatz 2 befaßt sich mit der Fortbildung der Inhaber von Seminarerlaubnissen (§ 31 Abs. 1 des Fahrlehrergesetzes) zur Durchführung von Kursen auffälliger Kraftfahrer.

Der in Absatz 3 vorgeschriebene Erfahrungsaustausch soll vermeiden, daß die Fortbildung zu einer einseitigen Vortragsveranstaltung wird.

Absatz 4 verpflichtet die jeweiligen Träger der allgemeinen Fahrlehrerfortbildung sowie der Fortbildung der Seminarerlaubnisinhaber zum Einsatz geeigneter Lehrkräfte.

Zu § 16:

§ 16 regelt die Einzelheiten der Registrierung in den örtlichen Fahrlehrerregistern.

Die Erfassung der in § 16 genannten Daten ist für Erteilung sowie für Widerruf und Rücknahme namentlich der Fahrlehr- und Fahrschülerlaubnisse sowie der amtlichen Anerkennung der Ausbildungsstätten unentbehrlich. Außerdem ist das örtliche Register ein unerläßliches Instrument für die Durchführung der Fahrschulaufsicht.

Zu § 17:

Diese Vorschrift enthält die notwendigen Übergangsbestimmungen.

Zu § 18:

In § 18 ist eine Reihe von Verstößen bußgeldbewehrt, soweit dies im Interesse der Verkehrssicherheit und im Interesse eines ordnungsgemäßen Fahrschulbetriebes notwendig ist und soweit dies nicht bereits in den betreffenden Tatbeständen der Ordnungswidrigkeitenvorschrift des Fahrlehrergesetzes selbst (§ 36) enthalten ist.

Artikel 2 (Fahrlehrer-Ausbildungsordnung)

Zu § 1:

Neben den schon bislang in der alten Regelung enthaltenen Fahrlehrerausbildungsstätten kommen die Ausbildungsfahrschulen, in denen das neu eingeführte Praktikum durchgeführt wird, hinzu.

Zu § 2:

§ 2 befaßt sich mit der Theorie-Ausbildung der Fahrlehreranwärter in der Fahrlehrerausbildungsstätte, während sich § 3 mit der praktischen Ausbildung (Praktikum) in der Ausbildungsfahrschule befaßt.

In § 2 Abs. 1 ist die Verpflichtung der Ausbildungsstätte verankert, einen von der Erlaubnisbehörde zu genehmigenden Ausbildungsplan aufzustellen und danach die Ausbildung durchzuführen. Der Inhalt muß mindestens die Sachgebiete und die Stundenzahl des gesetzlich vorgeschriebenen Rahmenplans (Anlage) erfassen.

In Absatz 2 sind die wöchentlichen und täglichen Ausbildungszeiten geregelt. Die wöchentliche Dauer betrug früher 35 Unterrichtsstunden (vgl. § 2 der bisherigen Ausbildungs-Ordnung); sie wurde auf 32 Stunden herabgesetzt. Erfahrungen der bisherigen Praxis haben im Interesse eines ordnungsgemäßen Ausbildungsbetriebes zu

dieser Reduzierung geführt. Das Maximum von acht Unterrichtsstunden für das Tagessoll ist aus der bisherigen Vorschrift übernommen worden.

Absatz 3 schreibt das Kurssystem vor („Ausbildung in einem geschlossenen Lehrgang“). Das bedeutet, daß alle Teilnehmer den Kurs zusammen beginnen und beenden. Für die Teilnehmerzahl wird nach unten eine Grenze verbindlich vorgeschrieben (nicht weniger als sechs) und eine Obergrenze empfohlen (soll 32 nicht überschreiten). In dieser Regelung schlagen sich die bisherigen praktischen Erfahrungen nieder, um einen ordnungsgemäßen Ausbildungsgang zu gewährleisten.

Die Meldung der Teilnehmer an die Erlaubnisbehörde (Absatz 3 Satz 2) dient der Durchführung der Aufsicht.

Absatz 4 enthält eine Zuweisung der jeweiligen Sachgebiete des Rahmenplans (Anlage zur Fahrlehrer-Ausbildungsordnung) an die jeweiligen Lehrkräfte (Fahrlehrer, Erziehungswissenschaftler, Ingenieur, Jurist). Der unter Nummer 2 genannte Pädagoge muß eine Lehrkraft mit abgeschlossenem Studium der Erziehungswissenschaften sein. Der unter Nummer 3 geforderte Ingenieur kann sowohl ein Diplom- als auch ein FH-Ingenieur sein. Der unter Nummer 4 erforderliche Jurist kann ein für das Richteramt oder den höheren Verwaltungsdienst befähigter Jurist sein.

Zu § 3:

Auch die praktische Ausbildung in einer Ausbildungsfahrschule ist gemäß Absatz 1 nach einem Ausbildungsplan durchzuführen, der von der Erlaubnisbehörde genehmigt sein muß. Die einzelnen Abschnitte, die durch Absatz 1 vorgegeben sind, richten sich nach dem jeweiligen Stand der Ausbildung und gehen vom Einfachen zum Schwierigen.

Absatz 2 enthält zeitliche Begrenzungen für die wöchentliche Dauer der Ausbildung im Interesse eines ordnungsgemäßen Ausbildungsganges.

Die in Absatz 3 enthaltene Beschränkung, daß der Ausbildungsfahrlehrer (§ 9b des Fahrlehrergesetzes) zu Beginn der Ausbildung jeweils nur einen Fahrlehreranwärter ausbilden darf, im übrigen jedoch nicht mehr als zwei Anwärter gleichzeitig, soll eine möglichst hohe effiziente Ausbildung gewährleisten, die nicht mehr gegeben wäre, wenn der Ausbildungsfahrlehrer mehrere Anwärter gleichzeitig ausbildet.

Zur Anlage:

Der in der Anlage befindliche verbindliche Rahmenplan für die Fahrlehrerausbildung an den Fahrlehrerausbildungsstätten enthält zunächst eine Übersicht über die verschiedenen Gebiete sowie nachfolgend – wie bereits in der bisherigen Ausbildungs-Ordnung – einen detaillierten Rahmenplan mit Zeitvorgaben.

Die jeweils von den Ausbildungsstätten aufzustellenden und von der Erlaubnisbehörde zu genehmigenden Ausbildungspläne müssen sich am Rahmenplan orientieren (§ 2 Abs. 1).

Artikel 3 (Prüfungsordnung für Fahrlehrer)

Zu § 1:

Die Bestimmung über die Errichtung eines Prüfungsausschusses wurde inhaltlich unverändert aus der bisherigen Prüfungsordnung übernommen.

Zu § 2:

Gegenüber der bisherigen Prüfungsordnung ist der Prüfungsausschuß von bislang drei Mitgliedern (Jurist, Ingenieur, Fahrlehrer) um ein weiteres Mitglied (einen Erziehungswissenschaftler bzw. Pädagogen) erweitert. Dies ist ein Kernstück der Novellierung der Prüfungsordnung. Der heutige Fahrlehrer kann seine berufliche Aufgabe, Fahrschüler auszubilden, nur dann voll erfüllen, wenn er von seiner Eignung, Befähigung und Vorbereitung her ein Berufspädagoge ist. Deshalb muß der Erziehungswissenschaftler nicht nur in der Ausbildung, sondern auch in der Prüfung vertreten sein.

Im Interesse einer den Aufwand minimierenden Prüfungspraxis läßt Absatz 3 zu, daß bei der fahrpraktischen Prüfung und bei den Lehrproben die Anwesenheit bestimmter Mitglieder des Prüfungsausschusses nicht erforderlich ist.

Absatz 3 wurde durch den Bundesrat geändert.**Begründung:**

Der Prüfungsausschuß soll seine Aufgabe flexibel erledigen können. Deshalb bestimmt der Vorsitzende die Teilnahme der Mitglieder, die z. B. bei den Lehrproben, die voraussichtlich in den Abendstunden stattfinden werden, mitwirken.

Die Bedeutung der Tätigkeit der Prüfungsmitglieder liegt nicht in der Anwesenheit bei der Prüfung, sondern in der Mitwirkung.

Zu § 3:

Die Bestimmung des Absatzes 1 über die Berufung der Mitglieder des Prüfungsausschusses ist inhaltlich im wesentlichen aus der bisherigen Vorschrift übernommen worden.

Das gleiche gilt für den in Absatz 2 vorgesehenen Ausschluß von Personen, die Fahrlehrerausbildungsstätten einrichten, unterhalten oder betreiben oder sich geschäftsmäßig mit der Ausbildung von Fahrlehreranwärtern befassen.

Zu § 4:

Die Vorschriften über ausgeschlossene Personen und über Befangenheit orientieren sich an den entsprechenden Bestimmungen der §§ 20 und 21 des Verwaltungsverfahrensgesetzes des Bundes.

Absatz 1 übernimmt, soweit einschlägig, die Bestimmungen von § 20 Abs. 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Die in Absatz 2 enthaltene Beschreibung des Begriffs Angehörige ist aus § 20 Abs. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes entlehnt.

Die Verfahrensvorschriften nach den Absätzen 3 und 4 orientieren sich an § 20 Abs. 4 und § 21 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

Absatz 5 sieht vor, daß ein von der Mitwirkung ausgeschlossenes Mitglied des Prüfungsausschusses durch ein anderes zu ersetzen ist, um die Funktionsfähigkeit des Prüfungsausschusses weiterhin zu gewährleisten.

Zu § 5:

Die Vorschrift über die Verschwiegenheit der Prüfungsausschußmitglieder entspricht inhaltlich der bisherigen Regelung.

Zu § 6:

Die Bestimmung über die örtliche Zuständigkeit entspricht im wesentlichen der bisherigen Regelung.

Beschäftigungsort im Sinne von § 6 ist der Ort der Ausbildungsfahrschule, an der der Fahrlehreranwärter zum Zwecke der Ausbildung tätig ist.

Zu § 7:

Die Regelungen über die Beschlußfähigkeit und die Abstimmung entsprechen den bisherigen Vorschriften.

Zu § 8:

Die Vorschrift regelt die Zulassung der Prüfung.

Die Absätze 1 und 2 befassen sich mit der Zulassung für die Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE (Grundklasse), während Absatz 3 die Zulassung für die Erweiterungen auf die Klassen A, CE und DE enthält, die den Besitz der Klasse BE voraussetzen.

Die Zulassung zur Fahrlehrerprüfung bei der Klasse BE in zwei Abschnitten wird verbunden mit den jeweils zu stellenden Anträgen zunächst auf die befristete, dann später auf die unbefristete Fahrlehrerlaubnis.

In einem ersten Abschnitt wird der Bewerber von der Erlaubnisbehörde zur fahrpraktischen Prüfung und zur Fachkundeprüfung zugelassen.

Voraussetzung für die Zulassung des Bewerbers der Klasse BE (Grundklasse) ist, daß

- die Voraussetzungen für die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis nach § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 bis 4 des Fahrlehrergesetzes (geistige, körperliche und fachliche Eignung sowie Zuverlässigkeit, abgeschlossene Berufsausbildung oder gleichwertige Vorbildung, Besitz der notwendigen Fahrerlaubnisse),
- die Fahrpraxis (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5) und Ausbildung (§ 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6) zumindest begonnen sind.

Um dem Bewerber die Möglichkeit zu geben, möglichst früh bereits die ersten beiden Prüfungen zu machen, kann zu diesem Zeitpunkt auf die Erreichung des Mindestalters von 22 Jahren (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 des Fahrlehrergesetzes) und auf den Abschluß der Fahrpraxis sowie den Abschluß der Ausbildung verzichtet werden. Im übrigen fällt der letzte Teil der Ausbildung ohnehin in die Zeit der bei den späteren Prüfungen (Lehrproben im theoretischen und praktischen Unterricht).

Außerdem muß der Bewerber einen Antrag auf Erteilung einer befristeten Fahrlehrerlaubnis gestellt haben, damit er auf diese Weise zu erkennen gibt, daß er den Fahrlehrerberuf anstrebt.

Die Zulassung zum zweiten Abschnitt (den Lehrproben im theoretischen und praktischen Unterricht) setzt voraus, daß dem Bewerber die befristete Fahrlehrerlaubnis nach § 9a Abs. 1 des Fahrlehrergesetzes erteilt worden ist oder gleichzeitig erteilt wird. Diese Erteilung der befristeten Fahrlehrerlaubnis setzt voraus, daß die ersten beiden Prüfungen (fahrpraktische Prüfung, Fachkundeprüfung) bestanden sind. Außerdem fordert Absatz 2, daß der Bewerber einen Antrag auf Erteilung der unbefristeten Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE gestellt hat.

Zulassung zur Prüfung für Bewerber, die ihre Fahrlehrerlaubnis auf die Klasse A, CE oder DE erweitern wollen (Absatz 3).

Für den Erwerb der Fahrlehrerlaubnis der übrigen Klassen (A, CE und DE) ist nur die Ablegung der hierfür spezifischen fahrpraktischen Prüfung und Fachkundeprüfung nötig. Die Lehrprobe im theoretischen und praktischen Unterricht wird nur für den Erwerb der Grundklasse BE gefordert.

Daß der Bewerber grundsätzlich als Pädagoge befähigt ist, hatte er bereits bei der Ablegung der Lehrproben für die Klasse BE gezeigt. Deshalb setzt auch der Erwerb der übrigen Klassen den Besitz der Klasse BE voraus.

Weitere Zulassungsvoraussetzung für den Erwerb der übrigen Fahrlehrerklassen ist der Abschluß der erforderlichen Praxis und der erforderlichen Ausbildung (Absatz 3 Nr. 2).

Absatz 4 sieht vor, daß die Erlaubnisbehörde den Prüfungsausschuß mit der Durchführung der jeweiligen Prüfungen und Lehrproben beauftragt.

Entlastet wird die Erlaubnisbehörde jedoch von der Kontrolle, ob die weiteren Voraussetzungen, insbesondere nach § 9 (Prüfungstermine) und § 14 (Gliederung der Prüfungen und Lehrproben) jeweils erfüllt sind. Das gleiche gilt für die Entgegennahme der nach § 3 Satz 3 des Fahrlehrergesetzes nachzureichenden Bescheinigungen und Unterlagen. Dies übernimmt der Prüfungsausschuß (der Vorsitzende oder ein von ihm bestimmtes Mitglied). Geregelt ist dies in Absatz 5. Damit sind die Aufgaben und auch Belastungen auf Erlaubnisbehörde und auf Prüfungsausschuß sachgerecht und angemessen verteilt.

Zu § 9:

Die Bestimmung von Zeit und Ort der Prüfungen und Lehrproben ist – wie schon bislang – Aufgabe des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses, wobei er Abläufe und Gliederungen nach § 9 Satz 2 und 3 und § 14 berücksichtigt.

Die Ladung zu Prüfungen und Lehrproben sollte im Interesse der Nachweissicherung entweder durch Zustellung mit Postzustellungsurkunde oder durch persönliche Übergabe an den Bewerber gegen schriftliche Empfangsbestätigung erfolgen. Die Namen der Prüfer können vor dem Termin durch den Prüfungsausschuß bekanntgegeben werden.

Zu §§ 10 bis 12:

Die Bestimmungen über den Rücktritt (§ 10), die Ordnungsverstöße (§ 11) und die Nichtöffentlichkeit (§ 12) entsprechen inhaltlich den bisherigen Regelungen.

Die Zulassung anderer Personen als Zuhörer bei Prüfung oder Lehrprobe sollte restriktiv gehandhabt werden.

Zu § 13:

In den Prüfungen und Lehrproben hat der Bewerber seine fachliche Eignung nachzuweisen. Die Vorschrift verdeutlicht, daß hierzu nicht nur die Kenntnis der in der Fahrlehrer-Ausbildungsordnung aufgeführten Sachgebiete, sondern – und dies ist neu – auch die Fähigkeit zu ihrer praktischen Anwendung gehört. Hiermit werden die Prüfungen und Lehrproben noch praxisstärker ausgerichtet.

Zu § 14:

Die Vorschrift über die Gliederung der Prüfung beruht auf Vorgaben, die im wesentlichen bereits in § 4 des Fahrlehrergesetzes verankert sind.

Zu § 15:

Fahrpraktische Prüfung

Absatz 1 bestimmt, daß der Bewerber das Kraftfahrzeug nicht nur – wie bislang gefordert – vorschriftsmäßig, sicher und gewandt führt (§ 17 alt), sondern daß er – und dies ist neu – es auch umweltschonend betreiben kann.

Weiter wird sichergestellt, daß die Prüfungsfahrzeuge für die Fahrlehrerprüfung den gleichen Kriterien entsprechen müssen, wie die Ausbildungsfahrzeuge für die Ausbildung der Fahrlehreranwärter (§ 12 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz) und für die Ausbildung und Prüfung der Fahrschüler (§ 5 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz, Anlage 7 Fahrerlaubnis-Verordnung).

Die in Absatz 2 vorgesehenen Zeiten für die Prüfungsdauer in den verschiedenen Fahrlehrerlaubnisklassen sind von heute 30 auf 60 Minuten (Klassen A und BE) sowie 90 Minuten (Klassen CE und DE) angehoben. Die bisherige Dauer von 30 Minuten war entschieden zu wenig, um dem Bewerber Gelegenheit zu geben, sein Können unter Beweis zu stellen. Nur bei Anwendung der neuen Zeiten kann dies erreicht werden.

Zu § 16:

Für die Fachkundeprüfung berücksichtigen die Absätze 1 und 2 in angemessener Weise die Gebiete, in denen der Bewerber seine Kenntnisse nachweisen muß.

Absatz 3 (Bewertung der schriftlichen Arbeiten), Absatz 4 (Aufsicht) und Absatz 5 (Verbot von Hilfsmitteln, ausgenommen Texte von Vorschriften) entsprechen den bisherigen Regelungen.

Das gleiche gilt für Absatz 6 Satz 1. Die Zulässigkeit einer gemeinsamen Prüfung mehrerer Bewerber (Satz 2) macht die Prüfung rationeller, ist sachlich unbedenklich und bereits weitgehend Praxis.

Zu § 17 und § 18:

Die Lehrproben im theoretischen und praktischen Unterricht sind möglichst praxisnah durchzuführen.

Deshalb soll die Lehrprobe im theoretischen Unterricht möglichst mit Fahrschülern durchgeführt werden, die der Bewerber in der Ausbildungsfahrschule unterrichtet hat. Deshalb hat sich auch die Lehrprobe am allgemeinen Lehrplan der Ausbildungsfahrschule und am Ausbildungsstand der Fahrschüler zu orientieren.

Die Dauer der Lehrproben von jeweils 45 Minuten ist erforderlich, damit der Bewerber genügend Zeit hat, sein Können und sich selbst als guter Pädagoge darzustellen.

Zu § 19:

Die Bewertungsskala nach Absatz 1 und die inhaltlichen Kriterien nach Absatz 2 entsprechen bereits dem geltenden Recht.

Die durch Absatz 3 neu eingeführten Regeln über die Abrundung und Aufrundung sind nach den Erfahrungen der Prüfungspraxis notwendig und entsprechen den Regeln, die auch auf anderen Gebieten gelten.

Die Bestimmung in Absatz 4, daß für das Bestehen der Fahrlehrerprüfung die Leistungen in allen Einzelprüfungen und Lehrproben mindestens mit der Note ausreichend bewertet sein müssen, ist üblicher Standard und galt bereits nach der bisherigen Vorschrift.

Während unter den vier selbständigen Prüfungen und Lehrproben ein Ausgleich nicht möglich ist, erscheint sachlich gerechtfertigt, einen Ausgleich innerhalb der Fachkundeprüfung, die aus einem mündlichen und einem schriftlichen Teil besteht, zuzulassen, wie es durch Absatz 5 vorgesehen ist.

Zu § 20:

Die Regelung in Absatz 1 über die Zuständigkeit des Prüfausschusses für die Entscheidung über die Bewertung der Prüfungen entspricht bereits bisherigem Recht.

Da nach § 2 Abs. 3 in bestimmten Fällen zugelassen ist, daß die fahrpraktische Prüfung und die Lehrproben nicht vor dem vollen Prüfungsausschuß abgenommen werden müssen, sind folgerichtig nur die Prüfungsausschußmitglieder für die Bewertung befugt, die die jeweiligen Prüfungen und Lehrproben auch abnehmen (Absatz 2).

Zu § 21:

Die Regelung sieht vor, wer zuständig für die Bekanntgabe der Wertung ist.

Ergänzung durch den Bundesrat in § 21:

„Mit mangelhaft oder mit ungenügend bewertete Prüfungsteile sind zu erläutern und zu begründen.“

Begründung:

Im Hinblick darauf, daß die Bewertung der praktischen und mündlichen Prüfungsteile nicht so eingehend erfolgen kann wie bei schriftlichen Prüfungsteilen, sollten zur Entlastung der schriftlichen Darstellung angesichts einer relativ hohen Durchfallquote die wesentlichen Gesichtspunkte eines nicht bestandenen Prüfungsteils mündlich mitgeteilt werden. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts entspricht die mündliche Wiedergabe der Bewertungskriterien unmittelbar im Anschluß an die Prüfung in ausreichendem Maße rechtsstaatlichen Anforderungen.

Zu § 22:

Die Erstellung einer Niederschrift über den wesentlichen Verlauf sowie über die Ergebnisse der Prüfungen und Lehrproben ist notwendig, um bei späteren Anlässen (zur Beantwortung von künftigen Nachfragen oder zur Klärung von Streitfragen in evtl. späteren Prozessen) Verlauf und Ergebnisse nachvollziehen zu können. Dies gilt auch, falls Prüfung oder Lehrprobe zu einem Nichtbestehen führen, für dessen Gründe.

Zu § 23:

Insbesondere wegen des Laufs der Rechtsmittelfristen ist dem Bewerber bei nicht bestandener Prüfung oder Lehrprobe ein schriftlicher Bescheid mit Rechtsbehelfsbelehrung zuzustellen. In diesem Bescheid sind mindestens die Ergebnisse aufzunehmen sowie der Hauptgrund für das Nichtbestehen zu nennen. Es ist jedoch zulässig, weitere Ausführungen aufzunehmen, die mit dem Nichtbestehen der Prüfung zusammenhängen.

Zu § 24:

Die Möglichkeit, daß nicht bestandene Prüfungen und Lehrproben höchstens zweimal wiederholt werden dürfen, entspricht allgemeinem Standard (§ 24 Satz 1). Um den Bewerber zu einer besseren Vorbereitung auf die Wiederholungsprüfung zu veranlassen, ist bestimmt, daß bei der Fachkundeprüfung und den Lehrproben zwischen Nichtbestehen und Wiederholung mindestens ein Monat

liegen muß. Dies gilt jedoch nicht für die fahrpraktische Prüfung; diese kann zu einem früheren Zeitpunkt wiederholt werden.

Zu § 25:

Diese Vorschrift gibt Bewerbern, auch wenn sie wegen dreimaligen Nichtbestehens von Prüfungen oder Lehrproben das Prüfungsziel endgültig verfehlt haben, die Gelegenheit, nach Ablauf von fünf Jahren eine erneute Prüfung abzulegen. Allerdings setzt dies eine erneute Ausbildung für die beantragte Klasse voraus.

Zu § 26:

Im Interesse einer späteren Nachvollziehbarkeit und einer späteren Nachweissicherung gewährt § 26 Satz 1 dem Bewerber ein Einsichtsrecht in die Prüfungsunterlagen. Deshalb ist die zuständige Stelle auch verpflichtet, die Prüfungsunterlagen zehn Jahre lang aufzubewahren.

Zu § 27:

§ 27 enthält einige sachlich gerechtfertigte Ausnahmen für Behördenfahrlernlaubnisse.

Unberührt bleibt die Übergangsvorschrift des § 49 Abs. 6 des Fahrlehrergesetzes über den Beginn der Fahrlehrerausbildung nach altem Recht und die Erteilung der Fahrlehrerlaubnis nach den Bedingungen des alten Rechts (wozu auch die Prüfung gehört), auch wenn der Zeitpunkt der Erteilung erst nach Inkrafttreten der Neuordnung liegt.

Artikel 4 (Fahrschüler-Ausbildungsordnung)

Zu § 1:

Absatz 1, der sich mit den Zielen der Ausbildung befaßt, bringt eine Abstufung. Während Satz 1 als Ziel die Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewußten Verkehrsteilnehmer herausstellt, stuft Satz 2 die Vorbereitung auf die Fahrerlaubnisprüfung als nachrangig ein („Ziel ... ist außerdem ...“)

Absatz 2 beschreibt die Inhalte der Ausbildung, wobei es nicht nur auf Fahrzeugbeherrschung sowie bei den Verkehrsvorschriften auf Kenntnis, Verständnis und Anwendung ankommt, sondern auch die Wahrnehmung und Kontrolle von Gefahren einschließlich ihrer Vermeidung und Abwehr eine wesentliche Rolle spielen.

Neu sind Selbstkritik und realistische Selbsteinschätzung sowie das Bewußtsein für die Bedeutung von Emotionen beim Fahren als Inhalt der vorgeschriebenen Ausbildung.

Zu § 2:

Die Vorschrift schreibt vor, daß es eine theoretische und praktische Ausbildung zu geben hat, die allerdings in ihrer Konzeption aufeinander bezogen und im Verlauf der Ausbildung miteinander verknüpft werden müssen.

Zu § 3:

Die Bestimmung enthält wichtige allgemeine Ausbildungsgrundsätze, die konkrete Bedeutung bei der Gestaltung des Unterrichts haben sollen.

Die Bestimmung geht davon aus, daß der immer umfangreicher werdende Ausbildungsstoff in der zur Verfügung stehenden Zeit oft nicht vollständig vermittelt werden kann. Hier setzt die Vorschrift bedeutende Akzente:

Die Ausbildungsinhalte sind auszuwählen und aufzubereiten, um die Ausbildungsziele nach der Fahrschüler-Ausbildungsordnung zu erreichen. Dabei kann die exemplarische Vertiefung wichtiger sein als die inhaltliche Voll-

ständigkeit. Hierauf kann sich der Fahrlehrer notfalls auch in Konfliktsituationen berufen.

In einem weiteren Teil der Vorschrift sind die pädagogischen Grundsätze verankert (systematischer und für den Fahrschüler nachvollziehbarer Aufbau, Berücksichtigung der Lernvoraussetzungen beim Fahrschüler, Vermeidung von Unter- und Überforderungen).

Schließlich hebt die Vorschrift auch hervor, daß das selbstverantwortliche Weiterlernen nach Erwerb der Fahrerlaubnis geweckt und gefördert werden muß („lebenslanges Lernen“).

Außerdem soll der sogenannte Frontalunterricht vermieden werden („Mitarbeit des Schülers ist insbesondere durch Fragen und Diskussionen anzustreben“).

Unbestritten ist, daß nicht wenige Fahrlehrer in der Ausbildungspraxis bereits nach den obigen Grundsätzen verfahren. Durch die Aufnahme in die Vorschriften des § 3 soll jedoch sichergestellt werden, daß alle Fahrlehrer im Interesse einer qualitativ höheren Ausbildung so verfahren.

Ergänzung durch den Bundesrat:

In § 3 Abs. 2 wird Satz 2 gestrichen. („Die Ausbildung muß die Lernvoraussetzungen der Fahrschüler berücksichtigen sowie Unter- und Überforderungen vermeiden“).

Begründung:

Daß der Fahrlehrer die Lernvoraussetzungen der Fahrschüler berücksichtigen sowie Unter- oder Überforderungen vermeiden muß, ist ein Anspruch, der die tatsächlichen Verhältnisse in einer Fahrschule nicht berücksichtigt; der Anspruch erscheint auch nicht umsetzbar. Die Lernvoraussetzungen von Jugendlichen sind derart vielschichtig, daß sie in einem theoretischen Unterricht von 14 Doppelstunden à 45 Minuten (für die Fahrerlaubnis der Klasse B) nicht aufzuspüren sind. In Folge des zeitlich unterschiedlichen Eintritts in den Fahrschulunterricht haben die Fahrschüler nicht den gleichen Wissens- und Erfahrungsstand. Es handelt sich also nicht um eine homogene Gruppe, in der Über- und Unterforderungen erkennbar werden. Zudem sind häufig Fahrschüler beteiligt, die die deutsche Sprache nicht ausreichend beherrschen.

Zu § 4:

Diese Bestimmung regelt den theoretischen Unterricht.

Absatz 1 schreibt verbindlich vor, daß sich der theoretische Unterricht an dem in den Anlagen 1 und 2 befindlichen Rahmenplan und an den dort aufgeführten Inhalten zu orientieren hat.

Die Ausbildung hat einen eigenständigen Wert. Sie soll nicht nur Kenntnisse und Fähigkeiten vermitteln, sondern den Fahrschüler zu einem verantwortungsvollen und risikobewußten Kraftfahrer heranbilden.

Zwar dient die Ausbildung auch der Vorbereitung auf die Prüfung. So heißt es in Absatz 1 Satz 5, daß zur Ergebnissicherung auch Lernkontrollen einzusetzen sind. Für das bloße Ausfüllen von Testbogen nach Art der Prüfungsbogen ist der Theorie-Unterricht jedoch zu schade; es darf deshalb auch nicht Gegenstand des theoretischen Mindestunterrichts sein (Absatz 1 Satz 5).

Absatz 2 sieht eine grundsätzliche Neuregelung für den theoretischen Unterricht vor. Diese Neuregelung ist sowohl inhaltlicher wie methodischer Art.

Im Gegensatz zur früheren Regelung gibt es nunmehr für sämtliche Klassen einen gemeinsamen und einheitlichen allgemeinen Teil bzw. Grundstoff, der in Anlage 1 beschrieben ist. Sodann enthält die Verordnung für jede Fahrerlaubnisklasse jeweils einen klassenspezifischen Teil, der in Anlage 2 enthalten ist.

Methodisch wird ein neuer Ausbildungsansatz eingeführt. Die Vorschriften sollen nicht lediglich eingelernt werden, sondern Ausgangspunkt ist ihre Thematisierung und Problematisierung.

So soll beim Halten und Parken zunächst das Thema „zu wenig Straßenraum, zu viele Autos“ erörtert und vertieft werden. Erst in einem späteren Schritt sind aus der behandelten Problematik die Park- und Haltevorschriften abzuleiten und zu entwickeln und für den Fahrschüler nachvollziehbar zu erklären.

Nach dem gleichen Konzept ist z. B. das Thema „Geschwindigkeit“ anzugehen. Es reicht bei weitem nicht aus, daß der Fahrschüler lernt, für welche Kraftfahrzeuge bis zu welchem Gesamtgewicht welche höchstzulässigen Geschwindigkeiten zu beachten sind. Vielmehr sind Ausgangspunkt die Erläuterung und Vertiefung der Rolle der Geschwindigkeit im Verkehrsgeschehen sowie beim Umweltschutz und Energieverbrauch. Ziel muß sein, daß der Fahrschüler einsieht, was Geschwindigkeit im Straßenverkehr bedeutet, welche Möglichkeiten und Risiken damit verbunden sind und daß es schließlich letztlich auf die „situative“ bzw. auf die für die konkrete Verkehrssituation „angepaßte“ Geschwindigkeit ankommt. Aus dieser Thematisierung sind als weiterer Schritt dann die einzelnen Vorschriften über die Geschwindigkeit zu entwickeln und zu erläutern, so daß sie für den Schüler nachvollziehbar sind.

In der Anlage 1 (allgemeiner Stoff für sämtliche Fahrerlaubnisklassen) sind deshalb die Themen systematisiert und gegliedert nach zwölf Doppelstunden aufgeführt. Hierbei wird auch besonderer Wert gelegt auf die Vertiefung der Themen „persönliche Voraussetzungen“ (erste Doppelstunde), „Risikofaktor Mensch“ (zweite Doppelstunde) sowie „lebenslanges Lernen“ in der zwölften Doppelstunde.

Da der allgemeine Stoff für alle Klassen gilt, genügt es, wenn er in den vorgeschriebenen zwölf Doppelstunden einmal unterrichtet wird. Besitzt der Fahrschüler bereits eine Fahrerlaubnis, so genügt eine wiederholende Vertiefung des Grundstoffs, für die ein Minimum von sechs Doppelstunden ausreicht (Bonusregelung, vgl. Absatz 3).

Absatz 4 befaßt sich dann mit dem jeweiligen klassenspezifischen Zusatzstoff. Im einzelnen ist der Zusatzstoff für jede Fahrerlaubnisklasse in Anlage 2 beschrieben. Der zeitliche Mindestumfang (einschließlich der Bonusregelung beim Vorbesitz bestimmter Klassen) ergibt sich aus Anlage 2.8.

Im Vergleich zur bisherigen Regelung ergibt sich folgendes:

Anstelle der bisherigen Fahrerlaubnisklassen 1 bis 5 werden nunmehr die Klassen nach der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie (A bis E) zugrundegelegt (vgl. im einzelnen § 6 der Fahrerlaubnis-Verordnung und amtliche Begründung hierzu).

Für die Klasse B sind im Theorieunterricht neben den zwölf Doppelstunden Grundstoff zwei Doppelstunden

spezieller Zusatzstoff vorgesehen, während für die bisherige Klasse 3 insgesamt zwölf Doppelstunden vorgeschrieben sind. Diese Erhöhung um im Ergebnis zwei Doppelstunden ergibt sich aus dem neuen Konzept, das für alle Klassen einen einheitlichen Grundstoff von zwölf Doppelstunden vorsieht. Die zwei Doppelstunden Zusatzstoff (Anlage 2.2) enthalten neben pkw-spezifischen Inhalten (eine Doppelstunde) in der weiteren Doppelstunde Fragen des Anhängerbetriebes. Letzteres ist beim Pkw besonders wichtig, weil die neue Klasse B – im Gegensatz zu den übrigen Klassen – über den Anhänger mit 750 kg zulässigem Gesamtgewicht hinaus weitere größere Anhänger zuläßt, ohne daß eine besondere Anhängerklasse E notwendig ist. In der Praxis spielen beim Pkw-Betrieb namentlich Wohn- und Sportanhänger eine Rolle.

Die Stundenzahl insgesamt bleibt bei den Zweiradklassen A und A 1 (bisher Klassen 1, 1 a und 1 b) mit insgesamt 16 Doppelstunden unverändert. Lediglich bei der Klasse M (bisher Klasse 4 mit zwölf Doppelstunden) sind – wie bei der Pkw-Klasse B – zusätzlich zum allgemeinen Stoff von zwölf Doppelstunden für den zweiradspezifischen Zusatzstoff zwei Doppelstunden vorgesehen.

Wird jedoch von Klasse M auf Klasse B erweitert – was fast alle machen – werden durch die Bonusregelung sechs Stunden gespart (der allgemeine Stoff braucht nur beim ersten Mal mit vollen zwölf Doppelstunden absolviert zu werden; für die Erweiterung auf eine neue Klasse reichen sechs Doppelstunden).

Für die Klasse C (Vorgängerklasse 2) beträgt die Anzahl der Doppelstunden insgesamt unverändert 22.

Für die neue Klasse T (land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen bis 60 km/h und land- oder forstwirtschaftliche Arbeitsmaschinen bis 40 km/h bauartbestimmter Höchstgeschwindigkeit), die bisher in der Klasse 2 enthalten war, gibt es neben dem Grundstoff (zwölf Doppelstunden) als Zusatzstoff sechs Doppelstunden, also 18 Doppelstunden. Dies sind vier Doppelstunden weniger als bisher in der Klasse 2.

Die Zug- und Arbeitsmaschinen bis 32 km/h bauartbestimmter Höchstgeschwindigkeit waren bisher in Klasse 5 enthalten. Künftig gibt es hierfür die Klasse L. Hier ist neben dem Grundstoff von zwölf Doppelstunden ein Zusatzstoff von zwei Doppelstunden vorgesehen. Bisher galten für die Klasse 5 sechs Doppelstunden Mindesttheorieunterricht. Die Erhöhung ist bedingt durch das neue Konzept, wonach der Grundstoff für alle Klassen gilt. Die sechs Doppelstunden waren bisher im übrigen auch entschieden zu wenig, wenn man bedenkt, daß auch langsam fahrende Zug- und Arbeitsmaschinen heute am modernen Straßenverkehr teilnehmen. Eine theoretische Ausbildung mit dem allgemeinen Grundstoff ist heute unerlässlich. Bei einer späteren Erweiterung (z. B. auf die Klasse B) kommt auch hier die Bonusregelung zur Anwendung (nur sechs statt zwölf Stunden für den allgemeinen Stoff), während es bisher nach altem Recht diesen Bonus nicht gab. Nach wie vor wird von einer praktischen Ausbildung abgesehen.

Die bisher in der Klasse 5 enthaltenen motorisierten Krankenfahrstühle sind künftig führerscheinfrei (auch die schneller fahrenden Krankenfahrstühle von 10 bis 25 km/h) und scheiden aus der Fahrerschüler-Ausbildungsordnung aus. Für diese ist künftig die gleiche Regelung wie beim Mofa 25 vorgesehen (vgl. § 5 der Fahrerlaubnisverordnung), also mit der dortigen Ausbildung und Prüfung einschließlich Prüfbescheinigung.

Für die Klassen D und D1, die in das deutsche Fahrerlaubnisklassensystem neu eingeführt sind, werden jeweils sechs Doppelstunden allgemeiner Stoff (Bonusregelung, weil Klasse D stets den Besitz von Klasse B voraussetzt, wo die zwölf Doppelstunden allgemeiner Stoff bereits absolviert wurden) und als klassenspezifischer Zusatzstoff 18 Doppelstunden für Klasse D und zehn Doppelstunden für Klasse D1 verlangt.

Absatz 5 sieht für die jeweiligen Anhängerklassen (E) keine besondere Theorieausbildung beim Anhänger vor, ausgenommen bei der Klasse CE. Wie bereits erwähnt, wird in den Klassen B, C1, D und D1 der Anhängerbetrieb bereits in der Theorie-Ausbildung beim Zugfahrzeug mit eingeschlossen, zumal Anhänger bis 750 kg zulässigem Gesamtgewicht auch ohne Anhängerführerschein mitgeführt werden dürfen.

Ergänzung durch den Bundesrat:

In § 4 ist Absatz 5 wie folgt zu fassen:

„(5) Die Ausbildung für die Klassen B, C1, D, D1 schließt die Ausbildung für die jeweilige Anhängerklasse ein.“

Begründung:

Klarstellung, daß die Theorieausbildung für die dort genannten Klassen nur ihre jeweils eigene Anhängerklasse mit einschließt. Der jetzige Wortlaut der Verordnung ist mißverständlich. Es ist z. B. nicht gewollt, daß die Theorieausbildung für die Klasse B die Theorieausbildung für die Klasse D1E mit einschließt.

Absatz 6 mit der Verpflichtung, daß jede Fahrschule einen gegliederten Ausbildungsplan aufzustellen hat, der sich am Rahmenplan (Anlagen 1 und 2) orientiert, hängt mit Absatz 1 zusammen. Ein Kurssystem ist nicht vorgeschrieben, jedoch im Interesse einer optimalen Ausbildung erwünscht.

Anders als früher sind jedoch die Rahmenpläne nach Absatz 1 und 2 schon sachlich und zeitlich stark gegliedert und enthalten damit verbindliche Vorgaben für den Theorie-Unterricht.

Erkennen hat die Fahrschule bei der Erweiterung der Fahrerlaubnis, weil dort die Bonus-Regelung greift und eine Wiederholung bzw. Auffrischung sich auf sechs Doppelstunden beschränkt (§ 4 Abs. 3). Hier kann die Fahrschule jeweils aufgrund ihrer bisherigen Erfahrung und anderer Kriterien, z. B. der besonderen Zusammensetzung der Fahrschüler, Schwerpunkte setzen.

Absatz 6 Satz 2 schreibt – wie bislang – die Publizierung des Ausbildungsplans durch Aushang in den Geschäftsräumen der Fahrschule vor, um das Angebot transparent zu machen. Die Regelung in Satz 3, daß der tägliche Unterricht zwei Doppelstunden nicht überschreiten soll, berücksichtigt die Tatsache, daß der Fahrschüler in der Regel über einen solchen Zeitraum hinaus nicht mehr genügend aufnahmefähig ist und daß sich ein im Unterricht behandeltes Thema erst „setzen“ sollte, bevor das nächste Thema begonnen wird.

Ergänzung durch den Bundesrat:

In Abs. 6 Satz 2 sind nach den Wörtern „durch Aushang“ die Wörter „oder Auslegen“ einzufügen.

Begründung:

Die Vielfalt der neuen Klassen kann zu umfangreichen Aushängen führen, für die nicht immer genügend geeignete Wandflächen zur Verfügung stehen könnten. In solchen Fällen ist es angebracht, anstelle des Aushangs ein Verzeichnis auszulegen, das alle Ausbildungspläne enthält.

Satz 3 ist eine „Soll-Vorschrift“ für das tägliche Pensum. Die von der Vorschrift gezogene Obergrenze sollte – im Interesse der Verarbeitung des Stoffes durch den Fahrschüler – nur in begründeten Ausnahmefällen überschritten werden.

Zu § 5:

Praktischer Unterricht

Absatz 1 befaßt sich mit den Grundsätzen der praktischen Ausbildung.

Nach Satz 1 ist die Verzahnung von theoretischem und praktischem Unterricht vorgeschrieben, weil Theorie und Praxis eine Einheit bilden. Der Unterricht ist außerdem systematisch aufzubauen (Satz 3).

Der Inhalt der praktischen Ausbildung ergibt sich aus Anlage 3. Er ist konkreter beschrieben als in der alten Vorschrift. Im Gegensatz zum Stoff des theoretischen Unterrichts wurde beim praktischen Unterricht von einer zeitlichen Gliederung bzw. Struktur abgesehen. Die Inhalte der Ausbildung sind jeweils – auch wiederholt bei der Grundausbildung, bei den Sonderfahrten sowie bei den praktischen Unterweisungen am Fahrzeug zu behandeln.

Davon abgesehen sollen die Inhalte in einer Systematik verarbeitet werden, die später in einer Verkehrsblattverlautbarung veröffentlicht wird.

Formen der praktischen Ausbildung (Sätze 4 und 5). Die praktische Ausbildung erfolgt durch

- die Grundausbildung,
- die besonderen Ausbildungsfahrten (Anlagen 4 und 5),
- die Unterweisung am Fahrzeug zur Erkennung und Behebung technischer Mängel (Funktions- und Sicherheitskontrolle sowie entsprechende Handfertigkeiten, Anlage 6), und zwar nur bei den Klassen C und D sowie bei den dazugehörigen Unter- und Anhängerklassen,
- Hinweise vor, während und nach der Durchführung der Fahraufgaben,
- Nachbesprechung und Erörterung des jeweiligen Ausbildungsstandes.

Schließlich sind Aufzeichnungen über den jeweiligen Ausbildungsstand vorgeschrieben (Absatz 1 letzter Satz); dies korrespondiert mit § 6 Abs. 1 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz, wo im Interesse der Transparenz für den Fahrschüler und der Kontrollfunktion eine formalisierte Aufzeichnungspflicht der Ausbildung vorgesehen ist.

Die Ausbildung auf nichtöffentlichen Straßen und auf Privatgrundstücken unterliegt ebenfalls der Fahrschüler-Ausbildungsordnung.

Die Durchführung der besonderen Ausbildungsfahrten setzt eine gewisse Fahrfertigkeit voraus; deshalb sieht Absatz 2 vor, daß diese Sonderfahrten für die Klassen A1, B und beim Ersterwerb der Klasse A nach Abschluß der Grundausbildung durchgeführt werden sollen, bei den übrigen Klassen dürfen die besonderen Ausbildungsfahrten erst gegen Ende der praktischen Ausbildung erfolgen. „Gegen Ende“ bedeutet, daß die Grundausbildung noch nicht abgeschlossen sein muß.

Die Absätze 3 und 4 befassen sich mit den besonderen Ausbildungsfahrten.

Die drei Arten dieser Ausbildungsfahrten (Überlandfahrten, Autobahnfahrten und Dunkelheitsfahrten) sind aus der bisherigen Regelung übernommen worden. Sie haben sich als solche bewährt.

Die Zahl der Überlandfahrten (Schulung auf Bundes- und Landstraßen) entspricht mit fünf der bisherigen Regelung.

Die Schulung auf Autobahnen wurde von bislang drei um eine Fahrt auf vier und die Schulungsfahrten bei Dämmerung und Dunkelheit von bislang zwei auf drei angehoben.

Diese Anhebungen sind erforderlich, weil bei den jungen Fahranfängern (ca. 90 % erwerben ihre Fahrerlaubnis bis zum Alter von 25 Jahren) hier Defizite festgestellt wurden. In der Untersuchung des Verbandes der Schadensversicherer (VdS) zur „Struktur der Unfälle mit Getöteten auf Autobahnen in Bayern im Jahr 1991“ wurde festgestellt, daß unfallursächlich bei den jungen Fahranfängern namentlich falsches Verhalten auf Autobahnen und während der Dunkelheit war. Deshalb müssen diese Defizite auch im praktischen Unterricht aufgeholt werden.

Im übrigen ist hierbei zu berücksichtigen, daß die neue Regelung des Führerscheins auf Probe (§ 2a des Straßenverkehrsgesetzes – neu) kein generalpräventives Konzept und auch keine zweite Ausbildungsphase (weder obligatorisch noch freiwillig) enthält. Vielmehr wird die neue Regelung beschränkt auf die spezialpräventive Lösung (Verlängerung der Probezeit nur bei den ca. 14 % auffälliger Fahranfänger). Angesichts der Defizite bei den Fahranfängern auch bei Autobahn- und Dunkelheitsfahrten ist es notwendig, die Pflichtschulung auf Autobahnen und bei Dunkelheit jeweils um eine Stunde anzuheben. Die überdurchschnittliche Unfallbeteiligung junger Fahranfänger bleibt auf der Tagesordnung. In diesem Sinne hat sich auch der Deutsche Verkehrsgerichtstag 1998 in Goslar geäußert (vgl. Empfehlungen des Arbeitskreises IV „Junge Kraftfahrer“). Hier besteht nach wie vor Handlungsbedarf. Deshalb ist die mit der verlängerten Neuregelung angestrebte Verbesserung und Intensivierung der theoretischen wie der praktischen Fahrschulung notwendig.

Neu eingeführt wurde ein Bonus-System. Das heißt, bei einer Erweiterung der Fahrerlaubnis müssen für die beantragte weitere Klasse nicht sämtliche Sonderfahrten durchgeführt werden, sondern nur ein Teil. Dieses Bonus-System gab es in der bisherigen Fahrschüler-ausbildungs-Ordnung nicht. Seine Einführung erscheint aber gerechtfertigt, weil bei der Erweiterung der Fahrerlaubnis der Betroffene nicht wie ein Anfänger behandelt werden kann, da er bereits bei der erstmaligen Ausbildung alle Sonderfahrten absolviert hat und er im übrigen auch schon über eine gewisse Erfahrung verfügt.

Die Bonus-Regelung ist im einzelnen in der Anlage 4 enthalten.

Ein Bonus ist nur zu gewährleisten, wenn die entsprechenden Klassen auf Antrag des Bewerbers erworben werden, das heißt, ein (bloß) gesetzlicher Besitzstand ermöglicht keinen Bonus.

Grundausbildung und besondere Ausbildungsfahrten für die Busfahrer (Klassen D, D1, DE und D1E) sind in Anlage 5 enthalten.

Neben den Sonderfahrten sieht die neue Regelung bei den Busfahrern auch verbindliche Mindeststunden für die Grundausbildung vor. Dies erscheint erforderlich, weil die Busausbildung nach den bisherigen Erfahrungen „aus einem Guß“ sein muß. Die Höhe der Stunden für die Grundausbildung und für die besonderen Ausbildungsfahrten richtet sich nach der betreffenden Vorbildung bzw. dem Vorbesitz. Beim Vorbesitz z. B. der Klasse C sind bedeutend weniger Stunden erforderlich, weil der Betreffende bereits eine C-Ausbildung hat. Liegt zusätzlich eine Fahrpraxis von mindestens zwei Jahren vor, hat er außerdem bereits bei Lkw praktische Fahrerfahrungen gesammelt. Auch dies muß berücksichtigt werden. Im einzelnen ist dies in der Anlage 5 enthalten.

Eine ähnliche Regelung gibt es bereits in einem Musterbildungsplan für Busfahrer, der im Verkehrsblatt 1974 S. 471 veröffentlicht wurde und der für die Neuregelung als Orientierung dient. Im übrigen sind die bisherigen Erfahrungen mit der Busfahrerausbildung eingeflossen.

Mit Rücksicht auf die schweren Busunfälle in den letzten Jahren sowie der besonderen Verantwortung des Busfahrers für seine Fahrgäste ist besonderer Wert auf eine gründliche Ausbildung für die Klasse D zu legen.

Im Vergleich zu diesem Musterausbildungsplan enthält die neue Anlage 5 keine Erhöhung der Zahl der Fahrten; vielmehr liegt teilweise sogar eine Reduzierung gegenüber dem Musterausbildungsplan von 1974 vor.

Absatz 5 enthält die Einzelheiten für die Funktions- und Sicherheitskontrolle an Lkw und Bussen (Anlage 6).

Absatz 6 weist darauf hin, daß es sich bei den in den Absätzen 3 bis 5 vorgeschriebenen Ausbildungseinheiten lediglich um Mindestanforderungen handelt. Der Fahrlehrer trägt die Verantwortung für eine ordnungsgemäße Ausbildung und muß notfalls darauf hinweisen, daß bei Defiziten unter Umständen noch weitere Stunden über die gesetzliche Mindestzahl hinaus erforderlich sind. Dies dürfte namentlich der Fall sein, wenn der Vorbesitz anderer Klassen vorgeschrieben ist, jedoch eine Fahrpraxis in der vorbesessenen Klasse fehlt.

Die Regelung in Absatz 7 beruht auf der Vorgabe der Zweiten EG-Führerscheinrichtlinie, wonach der Erwerb der Fahrerlaubnis in den Klassen C und D (und den entsprechenden Unterklassen und Anhängerklassen) den Vorbesitz der Klasse B voraussetzt.

Es wäre jedoch übertriebener Formalismus, wenn vor der Erteilung der Klassen C oder D stets die Klasse B erteilt sein muß. Es kommt durchaus vor, daß Fahrschüler sich gleichzeitig in den Klassen B und C ausbilden lassen (was zwar pädagogisch nicht erwünscht, jedoch rechtlich zulässig ist). Hier genügt es, daß für eine Ausbildung in der Klasse C die Ausbildung für die Klasse B im wesentlichen erfüllt ist (z. B. alle Sonderfahrten für Klasse B durchgeführt sind). Nicht erforderlich ist, daß die Klasse B formal durch die Fahrerlaubnisbehörde auch erteilt sein muß, bevor die Ausbildung mit der Klasse C begonnen wird.

Die Regelung in Absatz 8, daß die gleichzeitige Erteilung von praktischem Fahrunterricht für mehrere Fahrschüler unzulässig ist, bezieht sich auf die Motorradausbildung, wenn sie von einem Fahrschulwagen über Funk erfolgt. Ein ordnungsgemäßer Ablauf der Ausbildung ist nicht mehr gewährleistet, wenn z. B. drei Fahrlehrer gleichzeitig

aus einem Fahrschulwagen per Funk jeweils ihre vor oder hinter dem Fahrschulwagen auf dem Motorrad sich befindlichen Fahrschüler anweisen.

Die Ausbildung auf Zweirädern ist mit zusätzlichen Risiken verbunden, wenn der Fahrschüler allein das Motorrad führt und der Fahrlehrer ihn in einem Fahrschulwagen begleitet. Auf der anderen Seite ist im Interesse einer praxisgerechten Ausbildung zumindest in der letzten Phase der Grundausbildung dies erforderlich (Absatz 9). Hierbei ist verbindlich vorgeschrieben, daß eine Funkanlage nach § 5 Abs. 2 Satz 1 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz zu benutzen ist.

Entsprechendes gilt für die Ausbildung auf Zugmaschinen der Klasse T.

Absatz 10 schreibt bei Ausbildungsfahrten für die Klassen C und D sowie für ihre Anhänger- und Unterklassen im Interesse einer praxisorientierten Ausbildung das Kontrollgerät unter Verwendung von echten Schaublättern vor.

Die Bestimmung in Absatz 11 über die Aufstellung eines gegliederten Ausbildungsplans für den praktischen Unterricht entspricht der gleichen Vorschrift für den Theorieunterricht in § 4 Abs. 1.

Ergänzung durch den Bundesrat:

In Abs. 11 Satz 3 sind nach den Wörtern „durch Aushang“ die Wörter „oder Auslegen“ einzufügen.

Begründung:

Die Vielfalt der neuen Klassen kann zu umfangreichen Aushängen führen, für die nicht immer genügend geeignete Wandflächen zur Verfügung stehen könnten. In solchen Fällen ist es angebracht, anstelle des Aushangs ein Verzeichnis auszulegen, das alle Ausbildungspläne enthält.

Zu § 6:

Die Bestimmung, daß theoretische und praktische Ausbildung erst abgeschlossen werden dürfen, wenn der gesetzliche Mindestumfang absolviert ist, entspricht der bisherigen Regelung und soll gewährleisten, daß die Ausbildungsziele erreicht werden (Absatz 1).

Absatz 2 gibt dem Fahrschüler einen Anspruch auf eine vom Fahrlehrer zu erstellende Ausbildungsbescheinigung. Eine Ausbildungsbescheinigung wird auch heute bereits in § 11 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vor der Absolvierung der Prüfung verlangt. Die Muster sind in Anlage 7 festgelegt.

Zu § 7:

In einer Reihe von Fällen kann von der Pflichtausbildung in der Fahrschule abgesehen werden, z. B. bei Wiedererteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder bei der Umschreibung von ausländischen Fahrerlaubnissen in inländische. Hier erscheint eine Ausbildung entbehrlich, weil der Betroffene in aller Regel bereits über eine Fahrpraxis verfügt und z. B. bei der Entziehung der Entziehungsgrund in den allermeisten Fällen nicht auf Ausbildungsmängeln beruht, sondern auf anderen Gründen.

Absatz 1 sieht deshalb in den dort aufgezählten Fällen eine Befreiung durch die Verordnung selbst vor.

Ergänzung durch den Bundesrat:

In § 7 wird

- a) in Absatz 1 nach Nummer 2 folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. die Fahrerlaubnis für die Klassen C oder D oder für die dazugehörigen Anhänger- oder Unterklassen wegen fehlender Verlängerung erloschen ist und die erneute Erteilung der betreffenden Fahrerlaubnis beantragt wird,“;

- b) Absatz 2 gestrichen.

Begründung:

Derjenige, dem die Fahrerlaubnis der Klasse C oder D von der Fahrerlaubnisbehörde entzogen wurde, ist nach § 7 Abs. 1 Nr. 1 FahrSchAusbO von der erneuten Fahrschul Ausbildung befreit. Da die Entziehung der Fahrerlaubnis die gleiche Rechtsfolge hat wie der Ablauf der Befristung, nämlich das Erlöschen der Fahrerlaubnis, wäre der Inhaber der Klasse C oder D, welche durch Ablauf der Befristung erloschen ist, benachteiligt. Es wäre den Betroffenen nicht zu vermitteln, daß sie unter Umständen eine erneute Fahrschul Ausbildung durchlaufen müssen, nur weil sie die rechtzeitige Beantragung der Verlängerung versäumt haben, während derjenige, dem die Fahrerlaubnis z. B. wegen eines Alkoholdelikts entzogen wurde, automatisch davon befreit ist.

Außerdem wirft die Vorschrift des Absatzes 2 Schwierigkeiten beim Verwaltungsvollzug auf, weil jegliche Kriterien als Voraussetzung für die Befreiung von den Vorschriften der §§ 1 bis 6 fehlen. Ein zeitliches Kriterium kann dies nicht sein, weil dies auch nicht in § 7 Abs. 1 Nr. 1 FahrSchAusbO vorgesehen ist. Dies hätte einen ungleichmäßigen Verwaltungsvollzug zur Folge, welcher von den Betroffenen nicht mehr eingesehen würde. Darüber hinaus ist die Vorschrift des Absatzes 2 systemwidrig, weil auch § 7 Abs. 1 Nr. 5 FahrSchAusbO auf einen Fristablauf abstellt, gleichwohl von der Fahrschul Ausbildung befreit.

Ergänzung durch den Bundesrat:

Einfügung der Angabe „§ 30 Abs. 1“ in Nummer 4 und Einfügung der Nummer 6 durch den Bundesrat:

- „6. dem Inhaber einer Dienstfahrerlaubnis nach § 26 Abs. 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung eine allgemeine Fahrerlaubnis nach § 27 Abs. 1 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung erteilt werden soll“,

Begründung:

Notwendige Ergänzung des Ausnahmekatalogs, weil auch in diesen Fällen von der Wiederholung der Ausbildung befreit werden soll.

Absatz 2 enthält die – schon in der bisherigen Regelung bestehende – Verpflichtung des Fahrlehrers, den Bewerber erst zur Prüfung zu begleiten, wenn er sich überzeugt hat, daß der Bewerber die zum Führen eines Kraftfahrzeugs erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten hat. Bei der Umschreibung ausländischer Fahrerlaubnisse in inländische ist dies nicht erforderlich (vgl. Ausnahmeregelung für Absatz 1 Nr. 4).

Absatz 3 enthält die Möglichkeit, im Rahmen der Erteilung von Dienstfahrerlaubnissen durch Bundeswehr, Bundes-

grenzschutz oder Polizei von den dort genannten Vorschriften Ausnahmen erteilen zu können.

Zu § 8:

Diese Vorschrift enthält die erforderlichen Bußgeldbe-
wehrungen.

Ergänzung durch den Bundesrat**(Einfügen der neuen Nummer 1 in Absatz 1):**

- „1. entgegen § 4 Abs. 3 oder 4 in Verbindung mit Anlage 2.8 den dort vorgeschriebenen theoretischen Unterricht nicht erteilt oder erteilen läßt“,

Begründung:

Die Vorschriften über die theoretische Ausbildung sind ebenso durchzusetzen wie die Vorschriften über die praktische Ausbildung in § 8 Abs. 2 Nr. 2 FahrSchAusbO, denn die theoretischen Kenntnisse zum Führen eines Kraftfahrzeugs haben für die Verkehrssicherheit die gleiche Bedeutung wie die praktischen Kenntnisse. Im übrigen handelt es sich um den Wortlaut des § 7 Nr. 1 Buchstabe a Halbsatz 2 FahrSchAusbO a. F.

Ergänzung durch den Bundesrat in Absatz 1:

- a) in Nummer 2 nach dem Wort „Aushang“ die Wörter „oder Auslage“ und
b) in Nummer 5 nach den Wörtern „aufgestellt oder“ die Wörter „nicht durch Aushang oder Auslage in den Geschäftsräumen der Fahrschule“ einzufügen.

Begründung:

Änderung im Zusammenhang mit Antrag zu § 4 Abs. 6 und § 5 Abs. 11 FahrSchAusbO.

Ergänzung durch den Bundesrat in Absatz 1:

Folgende Nummer 6 – neu – wird eingefügt:

- „6. entgegen § 6 Abs. 2 Satz 1 eine Bescheinigung über die theoretische und praktische Ausbildung nach Anlage 7.1 bis 7.3 ausstellt oder ausstellen läßt, obwohl der Mindestumfang des theoretischen Unterrichts gemäß § 4 oder der Mindestumfang des praktischen Unterrichts gemäß § 5 nicht durchgeführt wurde oder“

Ergänzung des Bundesrates in Absatz 2 durch Einfügung der Nummer 6 - neu:

- „6. entgegen § 6 Abs. 2 Satz 1 eine Bescheinigung über die theoretische und praktische Ausbildung nach Anlage 7.1 bis 7.3 ausstellt, obwohl der Mindestumfang des theoretischen Unterrichts gemäß § 4 oder der Mindestumfang des praktischen Unterrichts gemäß § 5 nicht durchgeführt wurde.“

Begründung:

Die ordnungsgemäße theoretische und praktische Ausbildung ist die Aufgabe der Fahrschule schlechthin, wenn Bescheinigungen ausgestellt werden, obwohl der gesetzlich vorgeschriebene Mindestumfang der Ausbildung nicht durchgeführt wurde, ist dies eine Verletzung elementarer Pflichten eines Fahrschulinhabers und eines Fahrlehrers. Die Zuwiderhandlung muß als Ordnungswidrigkeit geahndet werden, weil die Sanktion als repressive Maßnahme auch präventive Wirkung besitzt.

Ergänzung des Bundesrates:

In Anlage 5 in der Tabelle ist die vierte Zeile wie folgt zu fassen:

B/C1	B oder C1 bis 2 Jahre*	D	45	22	14	8
		D1	41	19	12	7

Als Folge

ist die Tabelle in Anlage 7.3 zur FahrerschAusbO entsprechend zu ändern.

Begründung:

Gemäß § 9 Satz 1 der Fahrerlaubnis-Verordnung (Artikel 1 der BR-Drs. 443/98) können die Fahrerlaubnisse der Klassen B und D gleichzeitig erworben werden, mit der Folge, daß zukünftig als Busfahrer arbeiten kann, wer überhaupt keine Fahrpraxis besitzt und sich noch in der Probezeit befindet. Gerade Fahranfänger zeichnen sich aber in den ersten beiden Jahren nach Erwerb der Fahrerlaubnis durch eine überdurchschnittlich hohe Unfallbeteiligung aus. Das Führen eines Kraftomnibusses birgt wegen der Vielzahl der beförderten Personen und der Größe des Fahrzeugs ein besonderes Gefahrenpotential und begründet damit besondere Verantwortung für den Fahrzeugführer. Aus diesen Fakten wird in der Begründung zu der Verordnung der Schluß gezogen, es sei besonderer Wert auf eine gründliche Ausbildung zu legen. Dem wird die Verordnung allerdings nicht gerecht.

Statt dessen liegt gegenüber dem Musterausbildungsplan von 1974 (dort 100 Stunden) sogar eine Reduzierung in der hier einschlägigen Kategorie vor. Es ist daher durch eine deutliche Erhöhung der praktischen Ausbildungsfahrten im Vergleich zur Kategorie „Fahrpraxis mehr als 2 Jahre“ Vorsorge für die Bewährung der weniger erfahrenen Fahrerlaubnisbewerber für die Klasse D zu treffen.

Ergänzung des Bundesrates:

In den Anlagen 7.1, 7.2 und 7.3 sind jeweils in den Ausbildungsbescheinigungen zwischen der Unterschriftenzeile

„Unterschrift des Fahrerschulinhabers/des verantwortlichen Leiters und Stempel der Fahrschule“

und der Unterschriftenzeile

„Unterschrift des Fahrerschülers“

zusätzlich eine Unterschriftenzeile „Unterschrift des Fahrlehrers“ einzufügen.

Begründung:

Nach § 6 Abs. 2 Satz 1 hat der Fahrlehrer dem Fahrerschüler eine Bescheinigung über die durchgeführte Ausbildung auszustellen. Gemäß § 6 Abs. 2 Satz 3 ist die Bescheinigung vom Fahrerschulinhaber oder verantwortlichen Leiter gegenzuzeichnen.

Die im Muster nach den Anlagen 7.1, 7.2 und 7.3 enthaltene Bescheinigung enthält noch keine Position für die Zeichnung des Fahrlehrers. Sie wird nunmehr festgelegt.

Ergänzung des Bundesrates:

In der Anlage 7.2 sind in dem Feld „Grundausbildung“ die beiden Klammern „(Bei jeweiligem Ersterwerb der Klassen A1 und B soll die Grundausbildung vor Beginn

der besonderen Ausbildungsfahrten mindestens zehn Stunden zu je 45 Minuten umfassen; dies gilt auch für den Ersterwerb der Klasse A)“ zu streichen.

Begründung:

Folgeänderung.

Die in einem früheren Entwurf in § 5 Abs. 2 noch enthaltene entsprechende Sollbestimmung wurde inzwischen gestrichen.

Artikel 5 (Änderung der Fahrpersonal-Verordnung)

Die Änderung der Fahrpersonal-Verordnung hat nur reaktionelle Bedeutung. Hier geht es bei den Vorschriften über die Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge um die Anpassung an die neuen Fundstellen der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz, der Fahrerlaubnis-Verordnung und der Prüfungsordnung für Fahrlehrer.

Artikel 6 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Außerkrafttreten der bisherigen und das Inkrafttreten der neuen Verordnungen.

(VkBli. 1998 S. 1167)

Nr. 255 § 41 StVZO; Richtlinie für Bremsanlagen von Fahrzeugen mit hydrostatischem Antrieb

Bonn, den 5. Oktober 1998
StV 13/36.25.25-05.01

Für besondere Einsatzzwecke werden Fahrzeuge mit hydrostatischen Getrieben ausgerüstet, die nicht nur zum Antrieb, sondern auch zur Verzögerung der Fahrzeuge dienen. Die „Richtlinie für die Bremsprüfung von Kraftfahrzeugen und Anhängern“ vom 4. 12. 1964 (VkBli. 1964, S. 422) erfaßt nur Fahrzeuge mit Reibungsbremsen und die ergänzende Prüfvorschrift „Richtlinie für hydrostatische Bremsanlagen von Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h“ (vom 10. Oktober 1980, VkBli. 1980, S. 774) berücksichtigt keine technischen Anforderungen für Fahrzeuge, die bauartbedingt schneller als 25 km/h fahren können; auch insgesamt bedürfen die in dieser Richtlinie enthaltenen Anforderungen der Anpassung an den aktuellen Stand der Technik.

Die Bremsen von Fahrzeugen mit hydrostatischem Antrieb entsprechen zwar in der Wirkung, in der Regel aber nicht in ihrer Bauweise den Vorschriften der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO); es wird beabsichtigt, den § 41 StVZO so zu ändern, daß den Besonderheiten der Bremsanlagen von Fahrzeugen mit hydrostatischem Antrieb Rechnung getragen wird. Bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser entsprechenden Änderungs-Verordnung ist ggf. eine Ausnahmegenehmigung von § 41 Abs. 15 StVZO erforderlich. Eine Ausnahmegenehmigung von den derzeit gültigen Vorschriften wird befürwortet.

Die technische Konzeption der Fahrzeuge mit hydrostatischem Antrieb läßt es sinnvoll erscheinen – im Vorgriff auf die Anpassung des § 41, Absatz 15, Sätze 1 bis 3 der StVZO an die internationalen Vorschriften – für Fahrzeuge über 9 t zulässiges Gesamtgewicht keine Dauerbremse, sondern die Einhaltung der Anforderungen für N₃-Fahrzeuge an die Dauerbremseigenschaften (Brems-

wirkung Typ II) entsprechend der Richtlinie 71/320/EWG oder der ECE-Regelung Nr. 13 zu verlangen.

Diese Richtlinie kann nach ihrer Veröffentlichung im Verkehrsblatt sofort angewendet werden; die „Richtlinie für hydrostatische Bremsanlagen von Kraftfahrzeugen mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h“ (vom 10. Oktober 1980, VkBl. 1980, S. 774) wird hiermit außer Kraft gesetzt.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Gruppe

**§ 41 StVZO;
Richtlinie für Bremsanlagen von Fahrzeugen
mit hydrostatischem Antrieb**

	Inhalt
1	ANWENDUNGSBEREICH
2	ALLGEMEINES
3	UNTERSCHIEDUNG DER FAHRZEUGKLASSEN
4	BEGRIFFSBESTIMMUNGEN
5	VORSCHRIFTEN
6	BREMSPRÜFUNG UND BREMSWIRKUNGEN
7	ERFORDERLICHE UNTERLAGEN UND TECHNISCHE HERSTELLERANGABEN
8	PRÜFPROTOKOLL
1	ANWENDUNGSBEREICH Als Fahrzeuge im Sinne dieser Richtlinie gelten alle zur Teilnahme am Straßenverkehr bestimmten Kraftfahrzeuge ¹ , die unter eine der in Nr. 3 aufgeführten Klassen fallen. Der Anwendungsbereich dieser Richtlinie erstreckt sich auf Fahrzeuge mit hydrostatischem Antrieb, wenn dieser – während der Fahrt nicht ausgekuppelt werden kann und – als hydrostatische Bremsanlage wirkt oder – Bestandteil zumindest einer Bremsanlage ist. Fahrzeuge, die den Vorschriften des § 41 Abs. 18 StVZO unterliegen, fallen nicht unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie. Auf die Anwendung dieser Richtlinie kann für solche Fahrzeuge verzichtet werden, die nach den Vorschriften der Richtlinien 76/432/EWG, 71/320/EWG oder der ECE-Regelung Nr. 13 geprüft werden und wenn sie die jeweilige Vorschrift in vollem Umfang erfüllen.

¹ Diese Richtlinie gilt sinngemäß auch für Gleiskettenfahrzeuge.

Hinweis: Die Verpflichtungen aus der Richtlinie 83/189/EWG des Rates vom 28. März 1983 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften (Abl. EG Nr. L 109 S. 8), zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/10/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. März 1994 (Abl. EG Nr. L 100 S. 30) sind beachtet worden.

2

2.1

Fahrzeuge mit hydrostatischem Antrieb aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft oder Staaten, in denen das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum gilt, werden ebenfalls zugelassen, wenn dasselbe Niveau für die Verkehrssicherheit gewährleistet wird, das diese Richtlinie beinhaltet.

ALLGEMEINES

Für besondere Einsatzzwecke werden Fahrzeuge mit hydrostatischen Getrieben ausgerüstet, die nicht nur als Antrieb, sondern auch zur Verzögerung der Fahrzeuge dienen. Sie können daher – alleinig oder in Kombination mit einer Reibungsbremse – als Bremsanlage im Sinne des § 41 StVZO anerkannt und benutzt werden.

2.2

Hydrostatische Bremsanlagen und kombinierte Bremsanlagen mit hydrostatischem Anteil entsprechen zwar in der Wirkung, aber nicht in allen Fällen in ihrer Konstruktion den derzeit geltenden Vorschriften der StVZO; eine Ausnahmegenehmigung ist gegebenenfalls von § 41 Abs. 15 StVZO erforderlich.²

3

**UNTERSCHIEDUNG
DER FAHRZEUGKLASSEN**

Klasse A:

Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit ≤ 12 km/h;

3.2

Klasse B:

Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit > 12 km/h und ≤ 25 km/h

3.3

Klasse C1:

Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit > 25 km/h und ≤ 40 km/h,
und einer zulässigen Gesamtmasse ≤ 9 t;

3.4

Klasse C2:

Kraftfahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit > 25 km/h und ≤ 40 km/h,
und einer zulässigen Gesamtmasse > 9 t.

4

BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

4.1

Hydrostatische Fahrtriebe

Hydrostatische Fahrtriebe haben hydrostatische Getriebe mit offenen oder geschlossenen Kreisläufen, in denen eine Flüssigkeit als Energieträger zwischen einer oder mehreren Hydropumpen und einem oder mehreren Hydromotoren zirkuliert; auf diese Weise können Drehmomente erzeugt und übertragen werden.

² Nr. 2.2 entfällt nach entsprechender Berücksichtigung der Besonderheiten von Fahrzeugen mit hydrostatischen oder kombinierten Bremsanlagen mit hydrostatischem Anteil in § 41 StVZO.

4.2 Bremsanlage

Die Bremsanlage (Betriebsbremsanlage oder Hilfsbremsanlage oder Dauerbremsanlage oder Feststellbremsanlage) bezeichnet die Gesamtheit der Teile, deren Aufgabe es ist, die Geschwindigkeit eines fahrenden Fahrzeugs zu verringern, zu stabilisieren oder es zum Stillstand zu bringen bzw. ein stehendes Fahrzeug im Stillstand zu halten. Die Bremsanlage besteht aus

- der Betätigungseinrichtung,
- der Übertragungseinrichtung und
- der/den eigentlichen Bremse(n).

4.3 Hydrostatische Bremsanlage

Hydrostatische Bremsanlage bezeichnet eine Bremsanlage, die nur das Bremsvermögen des hydrostatischen Fährantriebs ausnutzt.

4.4 Kombinationsbremsanlage

Kombinationsbremsanlage bezeichnet eine Bremsanlage, bei der die hydrostatische Bremse und eine oder mehrere Reibungsbremse(n) gleichzeitig oder nacheinander aktiviert werden.

4.5 Reibungsbremsanlage

Reibungsbremsanlage bezeichnet eine Bremsanlage, bei der der überwiegende Anteil (s. Nr. 6.2.4.1.2) der Bremswirkung mit Reibungsbremsen erzeugt wird.

4.6 Abstufbare Bremsung

Abstufbare Bremsung bezeichnet eine Bremsung, bei der innerhalb des normalen Betätigungsbereichs der Bremsanlage der Fahrer die Bremskraft zu jedem Zeitpunkt durch Einwirkung auf die Betätigungseinrichtung kontinuierlich verändern kann.

4.6.1 Hydrostatische Bremsanlagen

Hydrostatische Bremsanlagen nach Nr. 4.6 werden als abstufbar angesehen, wenn der Fahrer die Fahrgeschwindigkeit zu jedem Zeitpunkt durch Einwirkung auf die Betätigungseinrichtung kontinuierlich verringern kann.

4.7 Betätigungseinrichtung

Betätigungseinrichtung bezeichnet den Teil, den der Fahrzeugführer unmittelbar betätigt, um die zur Bremsung erforderliche Energie zu steuern oder auf die Übertragungseinrichtung einzubringen.

4.7.1 Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage

Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage bezeichnet die Einrichtung, mit deren Betätigung die vorgeschriebene Betriebsbremsung des Fahrzeugs bewirkt wird.

4.7.2 Fahrbetätigungseinrichtung

Fahrbetätigungseinrichtung (z. B.: Fahrpedal) bezeichnet die Einrichtung, mit der die Fahrgeschwindigkeit des Fahrzeugs erhöht und vermindert werden kann. Diese Einrichtung

kann auch gleichzeitig die Betätigungseinrichtung gemäß Nr. 4.7.1 sein.

4.7.3**Inch-Einrichtung**

Inch-Einrichtung (z. B. Inch-Pedal) ist eine Betätigungseinrichtung, die unabhängig von der Fahrbetätigungseinrichtung die Geschwindigkeit des Fahrzeugs über den hydrostatischen Antrieb beeinflusst.

4.8**Übertragungseinrichtung**

Übertragungseinrichtung bezeichnet die Gesamtheit der Teile, die zwischen der jeweiligen Betätigungseinrichtung und der/den Bremse(n) angeordnet sind und diese miteinander verbindet. Die Übertragungseinrichtung kann mechanische, hydraulische, pneumatische oder elektrische Anteile enthalten oder gemischt sein. Der Energievorratsbehälter ist ein Teil der Übertragungseinrichtung, wenn die Bremsung durch eine vom Fahrzeugführer gesteuerte, von ihm aber unabhängige Energiequelle erreicht oder unterstützt wird.

4.9**Bremse**

Bremse bezeichnet die Einrichtung, in der die sich der Bewegung des Fahrzeugs entgegensetzenden Kräfte erzeugt werden. Sie kann ausgeführt sein als Reibungsbremse (wenn die Kräfte durch Reibung zwischen mehreren zum Fahrzeug gehörenden Teilen, die sich gegeneinander bewegen, erzeugt werden), als elektrische Bremse (bei der die Kräfte aus der elektromagnetischen Wirkung zwischen mehreren sich gegeneinander bewegenden, sich aber nicht berührenden, zum Fahrzeug gehörenden Teilen entstehen), als hydrodynamische Bremse (bei der sich die Kräfte durch die Wirkung einer Flüssigkeit entwickeln, die sich zwischen mehreren sich gegeneinander bewegenden, zum Fahrzeug gehörenden Teilen befindet), als hydrostatische Bremse (bei der die Kräfte durch die Druckdifferenz im hydrostatischen Kreislauf erzeugt werden) oder als Motorbremse (bei der die Kräfte durch Nutzung der Kompressionsarbeit im Motor entstehen).

4.10**Kalte Bremse**

Die Bremse wird als kalt angesehen, wenn eine der nachfolgend genannten Bedingungen erfüllt ist:

- Die Bremsen sind seit einer Stunde vor der Prüfung nicht mehr betätigt worden.
- Ungekapselte Trommel- oder Scheibenbremsen haben eine Temperatur von nicht mehr als 100° C direkt an der Bremscheibe oder an der Außenfläche der Bremsstrommel.
- Bei völlig gekapselten, in Öl laufenden Bremsen beträgt die Temperatur direkt am Bremsengehäuse weniger als 50° C.
- Die Betriebstemperatur der Hydraulikflüssigkeit der hydrostatischen Bremsanlage überschreitet den vom Fahrzeughersteller angegebenen Wert nicht.

- 4.11 Dauerbremsanlage**
Dauerbremsanlage ist eine Bremsanlage, die eine Bremskraft über einen langen Zeitraum ohne merklichen Leistungsabfall erzeugen und aufrechterhalten kann. Der Ausdruck Dauerbremsanlage umfaßt die komplette Anlage einschließlich der Betätigungseinrichtung, die mit anderen Betätigungseinrichtungen (z. B. Fahrpedal, Bremspedal) kombiniert werden kann.
- 4.12 Beladenes Fahrzeug**
Beladenes Fahrzeug ist, falls nicht anders angegeben, das bis zu seiner zulässigen Gesamtmasse beladene Fahrzeug.
- 4.13 Nicht auskuppelbare Übertragungseinrichtung**
Unter einer nicht auskuppelbaren Übertragungseinrichtung wird verstanden, daß zu jedem Zeitpunkt während der Fahrt eine Druck-, Kraft- oder Drehmomentenübertragung:
– im Antriebsstrang zwischen der Antriebsmaschine und den Rädern,
– in der Bremsanlage zwischen der Betätigungseinrichtung und den Rädern,
praktisch³ gegeben ist.
- 5 VORSCHRIFTEN**
- 5.1 Allgemeines**
Die Bremsanlage muß so beschaffen und eingebaut sein, daß das Fahrzeug bei betriebsüblicher Beanspruchung trotz der auftretenden Erschütterungen den Vorschriften dieser Richtlinie entspricht.
- 5.1.2** Die Bremsanlage muß insbesondere so beschaffen und eingebaut sein, daß sie allen im bestimmungsgemäßen Betrieb auftretenden Beanspruchungen standhält. Auftretende Korrosions- und Alterungseinwirkungen dürfen keinen plötzlichen Verlust der Bremswirkung verursachen können.
- 5.1.3** Die Fahrbetätigungseinrichtung und Steuerung des hydrostatischen Fahantriebs muß so beschaffen sein, daß bei Fahrten auf öffentlichen Straßen ein unbeabsichtigtes Rückwärtsfahren ausgeschlossen ist.
- 5.1.4** Um ein Abschleppen zu ermöglichen, muß eine Einrichtung zur Unterbrechung des Kraftschlusses zwischen Verbrennungskraftmaschine und den Antriebsrädern vorhanden sein. Die Betätigung dieser Einrichtung darf – während der Fahrt – vom Fahrerplatz aus nicht möglich sein. Ist zur Betätigung dieser Einrichtung Werkzeug oder ein Schlüssel erforderlich, so ist dies(er) im Fahrzeug mitzuführen.
- 5.2 Anforderungen an die Bremsanlagen**
- 5.2.1 Betriebsbremsanlage**
- 5.2.1.1** Die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage muß – um eine sichere Kontrolle der Fahrzeugbewegung zu gewährleisten – so ausgeführt sein, daß sie vom Fahrer betätigt werden kann, ohne hierzu eine seiner Hände von der Betätigungseinrichtung der Lenkung nehmen zu müssen.
- 5.2.1.2** Mit der Betriebsbremsanlage muß bei allen Geschwindigkeiten und Beladungszuständen sowie befahrbaren Steigungen und Gefällen ein sicheres und schnelles Anhalten des Fahrzeugs möglich sein. Die Bremswirkung muß abstufbar sein.
- 5.2.1.3** Die vorgeschriebene Wirkung der Betriebsbremsanlage muß durch Betätigung einer einzigen Betätigungseinrichtung erreicht werden können.
- 5.2.1.3.1** Diese Forderung gilt auch als erfüllt,
– bei Umsetzen des Fußes vom Fahrpedal zum Bremspedal;
– wenn zu Beginn des Bremsvorganges der Fahrhebel mit der Hand zurückgenommen wird.
- 5.2.1.3.2** Die Betätigungseinrichtung der Betriebsbremse muß so ausgelegt sein, daß sie beim Loslassen selbsttätig in die Lösestellung zurückkehrt. Dies gilt nicht für den hydrostatischen Teil der Bremsanlage, wenn die Bremswirkung durch Entlastung des Fahrpedals herbeigeführt wird.
- 5.2.1.4** Die Bedingungen nach 5.2.1.2 gelten als erfüllt, wenn die unter Nr. 6 genannten Anforderungen eingehalten werden und ein Anhalten des Fahrzeugs bis zum Stillstand, auch im Gefälle, mit der Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage gewährleistet ist.
- 5.2.1.5** Abweichend von Nr. 5.2.1.2 und Nr. 5.2.1.4 darf bei Kraftfahrzeugen der Klasse A (Nr. 3.1) und B (Nr. 3.2) bei einer Bremsung mit der Betriebsbremsanlage auch eine andere Bremsanlage (HBA oder FBA) mitbenutzt werden, um bei einer verbleibenden Kriechgeschwindigkeit das Fahrzeug im Gefälle bis zum Stillstand abzubremsen.
- 5.2.2 Hilfsbremsanlage**
- 5.2.2.1** Die Hilfsbremsanlage muß das Anhalten des Fahrzeugs innerhalb einer angemessenen Entfernung ermöglichen, wenn eine Störung in der Betriebsbremsanlage auftritt. Die Wirkung muß abstufbar sein. Der Fahrzeugführer muß die Bremsung von seinem Fahrerplatz aus über die Betätigungseinrichtung erzielen können und dabei mindestens mit einer Hand die Kontrolle über die Lenkanlage behalten. Für diese Vorschrift wird angenommen, daß bei der Betriebsbremsung gleichzeitig nicht mehr als eine Störung auftreten kann.
- 5.2.2.2** Kann bei hydrostatischen Bremsanlagen das Fahrzeug im Gefälle nicht bis zum Stillstand abgebremst werden, so ist es zulässig, zum Abbremsen von der Kriechgeschwindigkeit bis zum Stillstand die Feststellbremsanlage zu betätigen. Hierzu muß die Feststellbremsan-

³ Das bedeutet z. B., daß bei einem Powershift-Getriebe mindestens eine Kupplung geschaltet ist.

- ge so beschaffen sein, daß sie während der Fahrt betätigt werden kann.
- 5.2.3 Feststellbremsanlage
- 5.2.3.1 Die Feststellbremsanlage muß es ermöglichen, das Fahrzeug auch bei Abwesenheit des Fahrzeugführers im Stillstand zu halten, wobei die bremsenden Teile durch eine Einrichtung mit rein mechanischer Wirkung in der Bremsstellung festgehalten werden.
- 5.2.3.2 Die Feststellbremswirkung darf nur über eine einzige Betätigungseinrichtung vom Fahrerplatz aus erzielt werden.
- 5.3 Eigenschaften der Bremsanlagen
- 5.3.1 Die Gesamtheit der Bremsanlagen eines Fahrzeugs muß die für die Betriebsbremsung, die Hilfsbremsung und die Feststellbremsung geltenden Bedingungen erfüllen.
- 5.3.2 Die Betriebsbremswirkung muß unter allen Betriebszuständen sichergestellt sein.
- 5.3.3 Die Anlagen für die Betriebsbremsung, die Hilfsbremsung und die Feststellbremsung können gemeinsame Teile aufweisen, vorausgesetzt, daß sie den nachstehenden Vorschriften entsprechen:
- 5.3.3.1 Es müssen mindestens zwei voneinander unabhängige und vom Fahrzeugführer aus seiner normalen Fahrhaltung leicht zu erreichende Betätigungseinrichtungen vorhanden sein.
- 5.3.3.2 Die Betriebsbremsanlage und die Feststellbremsanlage müssen mit einer jeweils eigenen Betätigungseinrichtung ausgestattet sein.
- 5.3.3.3 Haben die Betriebsbremsanlage und die Hilfsbremsanlage eine gemeinsame Betätigungseinrichtung, so muß die Feststellbremsanlage so beschaffen sein, daß sie während der Fahrt betätigt werden kann. Die Betätigung schließt auch das Lösen während der Fahrt mit ein.
- 5.3.4 Die Bremskraftverteilung der Betriebsbremsanlage muß konstruktionsseitig so ausgelegt sein, daß sich – bei Nichterreichen der Kraftschlußgrenze zwischen Reifen und Fahrbahn (auf homogenen Fahrbahnoberflächen und bei Reibwertüberschuß) – kein nennenswertes Moment um die Hochachse des Fahrzeugs ergibt.
- 5.3.5 Die Bremskraftverteilung der Betriebsbremsanlage muß konstruktiv so ausgelegt sein, daß bei einer Abbremsung mit der Betriebsbremsanlage auf Oberflächen mit unterschiedlichen Kraftschlußbeiwerten von $\mu_{split} 0,2/0,8$ eine Mindestbremsverzögerung erreicht werden kann, die wenigstens 55 % der für die jeweilige Fahrzeugklasse vorgeschriebenen mittleren Vollverzögerung d_m (siehe Nr. 6.2.4.1) der Betriebsbremsanlage entspricht. Der Nachweis darüber kann rechnerisch erbracht werden; in diesem Fall ist der Rollwiderstand nicht zu berücksichtigen.
- 5.3.6 Bei Bruch eines Teiles, außer den Radbremsen oder bei irgendwelchen sonstigen Störungen der Betriebsbremsanlage muß es mit der Hilfsbremsanlage oder mit den nicht von der Störung betroffenen Teilen möglich sein, das Fahrzeug unter den für die Hilfsbremsung geltenden Bestimmungen anzuhalten;
- 5.3.6.1 insbesondere dann, wenn die Hilfsbremsanlage und die Betriebsbremsanlage eine gemeinsame Betätigungs- und gemeinsame Übertragungseinrichtung haben, z. B. wenn die Bremswirkung von der fehlerfreien Funktion von Getrieben, Wandlern, Hydropumpen, Druckleitungen, Hydromotoren oder vergleichbaren Bauteilen abhängig ist.
- 5.3.6.2 Abweichend von 5.3.6 muß es bei einem Defekt in der Pumpensteuerung des hydrostatischen Fahrtriebs möglich sein, das Fahrzeug unter den für die Hilfsbremsanlage geltenden Bestimmungen anzuhalten, wobei zusätzlich eine weitere, vom Fahrerplatz aus leicht bedienbare Einrichtung betätigt werden darf (die z. B. auf die Motordrehzahl wirkt).
- 5.3.7 Kann eine „Inch“-Einrichtung oder eine andere vergleichbare Einrichtung während des Betriebs auf öffentlichen Straßen betätigt werden, so muß sichergestellt sein, daß die Anforderungen dieser Richtlinie (insbesondere die Bremswirkung) auch bei Betätigung dieser Einrichtung erfüllt bleiben.
- 5.3.8 Wird bei einer Zweikreis-Betriebsbremsanlage (bei der jeder Kreis der Anlage als Hilfsbremsanlage angesehen wird) die Bremskraft ausschließlich durch einen vom Fahrzeugführer gesteuerten Energievorrat erzeugt, so müssen mindestens zwei voneinander unabhängige Energiespeicher mit je einer eigenen, ebenfalls unabhängigen Einrichtung zur Übertragung dieser Energie vorhanden sein; der Vorrat jedes Energiespeichers muß mindestens auf die Bremsen von 2 Rädern wirken, die so gewählt sind, daß sie allein die Hilfsbremswirkung unter den vorgeschriebenen Bedingungen gewährleisten können, ohne daß das Fahrzeug während des Bremsens seine Fahrspur verläßt.
- 5.3.9 Jedes Fahrzeug, das eine aus einem Energiespeicher betriebene Betriebsbremsanlage aufweist, muß – falls eine Betriebsbremsung mit der für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebenen Wirkung nicht ohne Mitwirkung der Speicherenergie möglich ist – außer mit einem etwa vorhandenen Manometer noch mit einer optisch oder akustisch wirkenden Warneinrichtung versehen sein. Diese muß anzeigen, wenn die gespeicherte Energie in irgendeinem Teil der Anlage auf den Warndruck abgesunken ist. Der Warndruck ist der Druck, der ohne Speisung des Energiespeichers sicherstellt, daß bei jedem Beladungszustand des Fahrzeugs – nach 4 vollen Betätigungen der Betätigungseinrichtung der Betriebsbremsanlage – noch eine 5. Bremsung mit der für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebenen Wirkung möglich ist (ohne Fehler in der Übertragungs-

- einrichtung der Betriebsbremsanlage und mit möglichst eng eingestellten Bremsen). Diese Warneinrichtung muß ständig betriebsbereit sein. Die Warneinrichtung darf bei laufendem Motor und ohne Fehler in der Bremsanlage bei normalen Betriebsbedingungen des Fahrzeugs kein Signal geben, außer während der für das Auffüllen der (des) Energiespeicher(s) erforderlichen Zeit nach dem Anlassen des Motors.
- 5.3.10 Ist die Warneinrichtung akustischer Art, darf sie abgeschaltet sein, während die Feststellbremse angelegt ist.
- 5.3.11 Bei Kraftfahrzeugen mit gespeicherter Energie (z. B. Luftbehälter, Hydrospeicher, Batterie) muß es nach 8 vollen Betätigungen der Betriebsbremsanlage bei der 9. Betätigung noch möglich sein, die für die Hilfsbremsanlage vorgeschriebene Bremswirkung zu erzielen.
- 5.3.12 Nebenverbraucher dürfen Energie aus dem Energievorrat der Betriebsbremsanlage nur dann entnehmen, wenn auch bei deren Betrieb oder Ausfall die vorgeschriebenen Verzögerungen erreicht werden.
- 5.3.13 Bei nicht verschleißfreien Bremsen muß die Abnutzung der Bremse(n) der Betriebsbremsanlage durch eine handbetätigte oder durch eine selbsttätige, bei Fahrzeugen der Klasse C nur durch eine selbsttätige Nachstelleinrichtung leicht ausgeglichen werden können. Dies gilt nicht, wenn die Betätigungs- und Übertragungseinrichtungen eine Wegreserve haben, die den gesamten Verschleißweg bis zur vollständigen Abnutzung der Reibungsbeläge abdeckt. Ferner müssen die Betätigungseinrichtung und Teile der Übertragungseinrichtung und der Bremsen eine solche Wegreserve und erforderlichenfalls eine geeignete Nachstelleinrichtung besitzen, damit bei Erwärmung der Bremsen oder nach Abnutzung der Bremsbeläge bis zu einem gewissen Grade eine wirksame Bremsung ohne sofortiges Nachstellen sichergestellt ist.
- 5.3.14 Der Verschleiß von Bremsbelägen der Betriebsbremsanlage muß von außen oder von der Unterseite des Fahrzeugs leicht nachprüfbar sein, wobei lediglich die normalerweise mit dem Fahrzeug mitgelieferten Werkzeuge oder Ausrüstungen verwendet werden dürfen; die leichte Nachprüfbarkeit ist beispielsweise dann gegeben, wenn geeignete und ausreichend bemessene Inspektionslöcher oder andere Mittel vorgesehen sind. Wahlweise sind auch akustische oder optische Warnvorrichtungen zulässig, die dem auf seinem Fahrerplatz befindlichen Fahrzeugführer das notwendige Auswechseln der Bremsbeläge anzeigen.
- 5.3.14.1 Bei verschleißarmen Bremsen, wie z. B. in Öl laufenden Lamellenbremsen, gilt die Anforderung nach 5.3.14 als erfüllt, wenn an Hand einer Prüfanweisung des Herstellers festgestellt werden kann, ob die Beläge erneuert werden müssen.
- 5.3.15 Die Funktion von elektronischen Komponenten der Bremsanlagen darf nicht durch magnetische oder elektrische Felder beeinträchtigt werden.
- ## 6 BREMSPRÜFUNG UND BREMSWIRKUNGEN
- ### 6.1 Allgemein
- 6.1.1 Die für Bremsanlagen geforderte Mindestwirkung ist in Abhängigkeit von der – entsprechend der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs festgelegten – Ausgangsgeschwindigkeit für die Bremsprüfung als Bremsweg in m oder als mittlere Vollverzögerung in m/s^2 angegeben. Die Wirkung einer Bremsanlage wird durch Messung des Bremsweges in Abhängigkeit von der Ausgangsgeschwindigkeit des Fahrzeugs und/oder durch Messung der mittleren Vollverzögerung während der Prüfung bestimmt.
- 6.1.1.1 Das Fahrzeug muß die für seine Fahrzeugklasse geltenden Anforderungen sowohl hinsichtlich des vorgeschriebenen Bremsweges als auch hinsichtlich der vorgeschriebenen mittleren Vollverzögerung erfüllen. Abgesehen von Grenzfällen ist es ausreichend, wenn nur der Bremsweg oder nur die mittlere Vollverzögerung gemessen wird.
- 6.1.2 Die mittlere Vollverzögerung d_m ergibt sich nach der Definition der Richtlinie 71/320/EWG, Anhang II, Abs. 1.1.2⁴.
- Alternativ kann die mittlere Vollverzögerung d_m auch nach folgender Formel bestimmt werden:
- $$d_m = \frac{v_1^2}{25,92 \cdot s_1}$$
- [mittlere Vollverzögerung in m/s^2]
- v ist die Fahrzeuggeschwindigkeit in km/h zu Beginn des Betätigens der Betätigungseinrichtung der Bremsanlage (s. Nr. 6.2.4).
- v_1 ist die Geschwindigkeit in km/h, die sich – ausgehend von der Geschwindigkeit v – nach 0,6 s Betätigungsdauer einstellt.
- s ist der Bremsweg in m, der vom Fahrzeug von Beginn der Betätigung der Bremsanlage bis zu seinem Stillstand zurückgelegt wird.
- s_1 ist der Bremsweg in m, den das Fahrzeug ab der Geschwindigkeit v_1 bis zum Stillstand zurücklegt.
- 4 Es wird hier auf das Dokument 111/5477/94-EN - Revision 8 vom 8. 8. 1997 (Entwurf zur Änderung der EU-Richtlinie 71 /320/EWG) Bezug genommen (vgl. a. ECE-R 13/08, Anhang 4, Abs. 1.1.2).

- 6.1.3 Die Bremswirkung ist durch Prüfungen auf der Straße zu messen und unter folgenden Bedingungen durchzuführen:
- das Fahrzeug muß sich in dem für jeden Prüfungstyp angegebenen Beladungszustand befinden; dieser ist im Prüfbericht anzugeben;
 - die bei der Prüfung auf die Betätigungseinrichtungen ausgeübte Kraft zur Erreichung der vorgeschriebenen Bremswirkung darf nicht größer als 600 N bei Fußbetätigung bzw. 400 N bei Handbetätigung sein;
 - bei Beginn der Prüfung müssen die Reifen kalt sein und den für die tatsächliche Belastung der ruhenden Räder vorgeschriebenen Druck haben;
 - die vorgeschriebene Bremswirkung muß erzielt werden,
 - ohne Blockieren der Räder,
 - ohne daß das Fahrzeug seine Spur verläßt und
 - ohne ungewöhnliche Schwingungen des Fahrzeugs.
- Bei den Prüfungen dürfen keine vom Fahrzeughersteller als unzulässig bezeichneten Betriebszustände (z. B. Überdrehen des Motors) auftreten.
- 6.1.4 Bei den Bremsprüfungen ist das allgemeine Fahrverhalten (z. B. Tendenz zum Abheben der Hinterachse aufgrund zu hoher Bremswirkung der Betriebsbremsanlage) während des Bremsens zu beurteilen.
- 6.1.4.1 Bei Fahrzeugen der Klasse C ist ein Abheben nicht zulässig.
- 6.1.4.2 Bei Fahrzeugen der Klassen A und B ist ein Abheben oberhalb einer Abbremsung von $z = 0,45$ zulässig, jedoch nur soweit, daß die Fahrstabilität des Fahrzeugs noch gewahrt bleibt.
- 6.1.5 Bei den vorgeschriebenen Bremswirkungen ist die Bremswirkung des hydrostatischen Antriebs zu berücksichtigen.
- 6.2 **Bremsprüfung Typ 0 (Wirkung bei kalter Bremse)**
- 6.2.1 Prüfbedingungen
- Die Bremsprüfung ist unter folgenden Bedingungen durchzuführen:
- Die Bremsen müssen kalt sein (gemäß Definition unter Nr. 4.10).
 - Das Fahrzeug muß bis zu der für den Straßenverkehr zulässigen Gesamtmasse beladen sein, wobei die Verteilung der Masse auf die Achsen den Angaben des Herstellers entsprechen muß.
 - Jede Prüfung ist mit dem unbeladenen Fahrzeug zu wiederholen.
 - Die für die Prüfung sowohl bei beladenen wie unbeladenen Fahrzeugen vorgeschriebenen Werte für die Mindestbremswirkung sind für die einzelnen Fahrzeugklassen unter Nr. 6.2.4 angegeben.
- Die Fahrbahn muß horizontal sein.
- 6.2.2 Prüfung der Betriebsbremsanlage
- Die Prüfung der Betriebsbremsanlage wird durchgeführt durch Betätigen der Betätigungseinrichtung gemäß Definition unter Nr. 4.7.1 und einer Ausgangsgeschwindigkeit $v \geq 0,9 v_{\max}$.
- 6.2.2.1 Bei Fahrzeugen mit handbetätigter Fahrbetätigungseinrichtung wird die Ermittlung der Betriebsbremswirkung vorgenommen, indem ggf. der Fahrhebel vor oder unmittelbar zu Beginn der Bremsung in Richtung Nullstellung bewegt wird. Hiermit soll sichergestellt sein, daß nicht gegen den Fohrantrieb gebremst wird.
- 6.2.2.2 Bei Kombinationsbremsanlagen sind die Anforderungen unter Nr. 6.2.4.1 zu erfüllen. Darüber hinaus ist die Wirkung der Reibungsbremse(n) zu überprüfen; dabei sind die Anforderungen unter Nr. 6.2.4.1.1 zu erfüllen. Dazu ist die hydrostatische Bremse unwirksam zu machen und die alleinige Wirkung der Reibungsbremse(n) (einschließlich des Anteiles aus dem Rollwiderstand der Reifen) zu ermitteln.
- Falls sich die hydrostatische Bremse aus technischen Gründen nicht unwirksam machen läßt, kann der Anteil der Reibungsbremse ersatzweise nach einem anderen Verfahren bestimmt werden; wie z. B.:
- 6.2.2.2.1 Verzögerungsmessung nacheinander mit der Kombinationsbremsanlage und bei unwirksam gemachter Reibungsbremse allein mit dem hydraulischen Anteil der Bremsanlage. Dann gilt:
- $$z_{\text{Rei}} = z_{\text{Hy + Rei}} - z_{\text{Hy}} + R;$$
- $$z_{\text{Rei}} = \text{Abbremsung aus Anteil der Reibungsbremsen einschließlich Rollwiderstand};$$
- $$z_{\text{Hy}} = \text{Abbremsung aus Anteil der hydrostatischen Bremse einschließlich Rollwiderstand ohne Anteil der Reibungsbremsen};$$
- $$z_{\text{Hy + Rei}} = \text{Gesamtabbremsung bei Bremsung mit Hydrostat und Reibungsbremse einschließlich Rollwiderstand};$$
- $$R = \text{Rollwiderstand der Reifen} = 0,02.$$
- 6.2.2.3 Bei Reibungsbremsanlagen sind die Anforderungen unter Nr. 6.2.4.1 zu erfüllen. Darüber hinaus ist der Mindestwirkungsanteil der Reibungsbremse gemäß Nr. 6.2.4.1.2 nachzuweisen.
- 6.2.3 Prüfung der Hilfsbremsanlage
- Die Prüfung der Hilfsbremsanlage wird durchgeführt, indem die entsprechende Betätigungseinrichtung betätigt wird. Ist die Hilfsbremsanlage ein Teil der Betriebsbremsanlage

ge, so ist die Betriebsbremsanlage so zu verändern (z. B. durch Simulation eines Fehlers), daß die Hilfsbremsanlage allein wirkt. Im Prüfbericht ist die Einrichtung zu beschreiben, die die Hilfsbremswirkung erbringt.

6.2.4 Tabelle Bremsprüfung Typ 0

	beladen und unbeladen		Klasse A ≤ 12 km/h	Klasse B ≤ 25 km/h	Klasse C ≤ 40 km/h
			$v^5 \geq 0,9 v_{\max}$	$\geq 0,9 v_{\max}$	$\geq 0,9 v_{\max}$
6.2.4.1	BBA	$s \leq$ $d_m \geq$	$0,15v + \frac{v^2}{78}$ 3,0 m/s ²	$0,15v + \frac{v^2}{78}$ 3,0 m/s ²	$0,15v + \frac{v^2}{116}$ 4,5 m/s ²
6.2.4.1.1	Mindestanteil der Reibungs- bremse(n) bei einer Kombi- nations-Betriebsbremsan- lage	$s \leq$ $d_m \geq$	$0,15v + \frac{v^2}{26}$ 1,0 m/s ²	$0,15v + \frac{v^2}{40}$ 1,5 m/s ²	$0,15v + \frac{v^2}{40}$ 1,5 m/s ²
6.2.4.1.2	Mindestanteil der mechani- schen Bremswirkung inner- halb der Reibungsbremsan- lage	$s \leq$ $d_m \geq$	$0,15v + \frac{v^2}{52}$ 2,0 m/s ²	$0,15v + \frac{v^2}{52}$ 2,0 m/s ²	$0,15v + \frac{v^2}{78}$ 3,0 m/s ²
6.2.4.2	HBA	$s \leq$ $d_m \geq$	$0,15v + \frac{v^2}{52}$ 2,0 m/s ²	$0,15v + \frac{v^2}{52}$ 2,0 m/s ²	$0,15v + \frac{v^2}{65}$ 2,5 m/s ²
6.2.4.3	FBA - dyn. - soweit gemäß Nr. 5.3.3.3 vorgeschrieben -	$s \leq$ $d_m \geq$	$0,15v + \frac{v^2}{40}$ 1,5 m/s ²	$0,15v + \frac{v^2}{40}$ 1,5 m/s ²	$0,15v + \frac{v^2}{40}$ 1,5 m/s ²

6.2.4.4 Es bedeuten:

$v_{\max}$ = bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs in km/h

v =
 s =
 d_m = } siehe Nr. 6.1.2

6.3 Bremsprüfung Typ I (Fading-Eigenschaften)

Die Betriebsbremsanlage des beladenen Fahrzeugs wird mit wiederholten Bremsungen (gemäß Nr. 6.3.1) konditioniert und anschließend (wie unter Nr. 6.3.2 beschrieben) geprüft.

6.3.1 Konditionierung der Betriebsbremsanlage:

– Zur Konditionierung der Betriebsbremsanlage für die Bremsprüfung Typ I werden 15 Stop-Bremsungen aus $v_A \geq 0,8 v_{\max}$ auf $v_E = 0$, mit anschließender Beschleunigung auf v_A und dem Beginn des nächsten Zyklus nach $\Delta t = 60$ s, durchgeführt, wobei die einzelnen Zeichen bedeuten:

v_A = Ausgangsgeschwindigkeit am Beginn der Bremsung

v_E = Geschwindigkeit am Ende der Bremsung

$v_{\max}$ = Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs

Δt = Dauer eines Bremszyklus; Zeitraum zwischen dem Beginn einer Bremsung und dem Beginn der nächsten Bremsung

5 Ist diese Geschwindigkeit mit dem beladenen Fahrzeug nicht zu erreichen, so ist bei der höchsten erreichbaren Geschwindigkeit eine Bremsprüfung durchzuführen. Hierbei ist von der stärksten Motorvariante mit der höchsten Antriebsleistung auszugehen.

– Ist das Beschleunigungsvermögen des Fahrzeugs für die Einhaltung der für Δt vorgeschriebenen Dauer nicht ausreichend, so gilt für Δt der entsprechend erforderliche höhere Wert; auf jeden Fall müssen – außer der zur Bremsung und Beschleunigung des Fahrzeugs erforderlichen Zeit – 10 Sekunden für jeden Bremszyklus zur Stabilisierung der Geschwindigkeit v_A verfügbar sein.

– Bei diesen Prüfungen muß die auf die Betätigungseinrichtung ausgeübte Kraft so bemessen sein, daß das Fahrzeug bei der ersten Bremsung eine mittlere Vollverzögerung erreicht, die 60 % der in Nr. 6.2.4.1 vorgeschriebenen Verzögerung entspricht; diese Kraft muß während aller nachfolgenden Bremsungen gleich groß sein. Liegt der Anteil der hydrostatischen Bremswirkung über diesen Verzögerungswerten (60 %-Werte), so kann auf die Bremsprüfung Typ I verzichtet werden, sofern der Hersteller nachweist (rechnerisch und/oder durch Versuch), daß eine Überhitzung im Dauerbetrieb vermieden wird.

6.3.2

Prüfung der Betriebsbremsanlage

Am Schluß der Konditionierung nach Nr. 6.3.1 wird unter den Bedingungen (u. a. gleiche Betätigungskräfte) der Bremsprüfung Typ 0 (allerdings bei anderen Temperaturen) die Heißbremswirkung der Betriebsbremsanlage ermittelt.

Die Heißbremswirkung der Betriebsbremsanlage darf die in der nachfolgenden Tabelle aufgeführten Werte nicht unterschreiten.

6.3.2.1

Tabelle: Mindest-Bremswirkungen bei der Heißbremsprüfung Typ I

Mindestanforderung der Heißbremswirkung	Heißbremswirkung im Vergleich zu der nach Typ 0 vorgeschriebenen Mindest-Bremswirkung in %	Heißbremswirkung im Vergleich zu der nach Typ 0 gemessenen Bremswirkung in %
Betriebs-Bremsanlage		
Hydrostat. Bremsanlage	95	90
Reibungs-Bremsanlage	80	60
Kombinations-Bremsanlage	90	80

6.4

Bremsprüfung Typ II

(Dauerbremseigenschaften von Fahrzeugen der Klasse C2)

6.4.1

Das beladene Fahrzeug wird in der Weise geprüft, daß die Energieaufnahme derjenigen entspricht, die während des gleichen Zeitraums bei einem beladenen Fahrzeug erfolgt, wenn dieses mit einer mittleren Geschwindigkeit von 30 ± 5 km/h oder, falls geringer, mit der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit ein Gefälle von 6 % und einer Länge von 6 km befährt. Es muß die Getriebestufe eingeschaltet sein, bei der die Drehzahl der Antriebsmaschine den vom Hersteller vorgeschriebenen Höchstwert nicht übersteigt.

6.4.2

Am Schluß der Prüfung nach Nr. 6.4.1 wird unter den Bedingungen der Bremsprüfung Typ 0 (allerdings bei anderen Temperaturen)

die Heißbremswirkung der Betriebsbremsanlage ermittelt. Dabei darf – bei einer Betätigungskraft, die nicht über 600 N bei Fußbetätigung bzw. 400 N bei Handbetätigung liegt – der in der nachstehenden Tabelle angegebene Wert für den Bremsweg nicht überschritten und für die mittlere Vollverzögerung nicht unterschritten werden:

	v	$\geq 0,9 v_{\max}$
BBA	$s \leq$	$0,15v + \frac{v^2}{88}$
	$d_m \geq$	$3,4 \text{ m/s}^2$

6.4.3 Liegt der Anteil der hydrostatischen Bremswirkung über der geforderten Dauerbremswirkung, so kann auf die Bremsprüfung Typ II verzichtet werden, sofern der Hersteller nachweist (rechnerisch und/oder mit Versuch), daß eine Überhitzung durch Dauerbetrieb vermieden wird.

6.5 Feststellbremsanlagen

6.5.1 Die Feststellbremsanlage muß, auch wenn sie mit einer der anderen Bremsanlagen kombiniert ist, das beladene Fahrzeug auf einer Steigung und in einem Gefälle von jeweils 18 % im Stillstand halten können.

Wird bei beladenem und unbeladenem Fahrzeug sowohl vorwärts als auch rückwärts eine dynamische Wirkung (durch Prüfung auf der Straße oder auf dem Bremsprüfstand) von $d_m \geq 1,6 \text{ m/s}^2$ erreicht, gelten die Anforderungen als erfüllt.

6.5.2 Bei Fahrzeugen, hinter denen ein Anhänger mitgeführt werden darf, muß die Feststellbremsanlage des Zugfahrzeugs die beladenen und miteinander verbundenen Fahrzeuge auf einer Steigung und in einem Gefälle von jeweils 12 % im Stillstand halten können.

6.5.3 Eine Feststellbremsanlage, die mehrmals betätigt werden muß, bevor sie die vorgeschriebene Bremswirkung erreicht, ist zulässig.

6.5.4 Um die Übereinstimmung mit den Anforderungen nach Nr. 5.3.3.3 zu prüfen, ist eine Prüfung Typ 0 mit beladenem Fahrzeug mit einer Anfangsgeschwindigkeit von $v \geq 0,8 v_{\max}$, jedoch nicht mehr als 30 km/h, mit der unter Nr. 6.1.3 beschriebenen Betätigungskraft durchzuführen. Entsprechend der Fahrzeugklasse sind die Anforderungen gemäß Nr. 6.2.4.3 zu erfüllen.

6.6 Abstufbarkeit

6.6.1 Zur Beurteilung der Abstufbarkeit der Betriebs- und Hilfsbremsanlage ist Nr. 4.6 zu beachten. Insbesondere bei der Kombinationsbremsanlage ist zu prüfen, daß innerhalb des gesamten Betätigungsbereiches keine ruckartige Verzögerungsänderung eintritt.

Das Zurücknehmen der Fahrbetätigungseinrichtung ist in diese Beurteilung mit einzubeziehen.

7 ERFORDERLICHE UNTERLAGEN UND TECHNISCHE HERSTELLERANGABEN

7

7.1 Allgemeines

Hersteller:

Fahrzeugtyp:

7.2

Allgemeine Baumerkmale des Fahrzeugs

Achsen und Räder:

Angetriebene Räder:

7.3

Abmessungen und Massen

7.3.1

Leermasse:

7.3.1.1

Achslastverteilung:

7.3.2

Zulässige Gesamtmasse:

7.3.2.1

Achslastverteilung

7.4

Antriebsmaschine

Hersteller:

Nennleistung: ... kW bei ... min⁻¹

7.5

Kraftübertragung

Art:

Kupplung:

Schaltgetriebe:

Übersetzung:

Höchstgeschwindigkeit:

Differentialsperre(n) :

Hydrostatischer Antrieb:

(s. Erläuterung Nr. 7.8)

7.6

Achsen und Federung

(Zeichnungen beifügen, soweit zur Erläuterung von Nr. 7.8 erforderlich)

7.7

Räder und Bereifung

7.8

Bremsanlage

7.8.1

Allgemein (für Nr. 7.8.2 bis Nr. 7.8.4)

– Bei einer Bremsanlage mit Reibungsbremsen ist die Art und Ausführung der Bremsen näher aufzuführen.

– Für den hydrostatischen Fahantrieb sind Zeichnungen des Antriebs- und des Bremsschemas einzureichen. Die Zeichnungen müssen alle wesentlichen konstruktiven Merkmale enthalten.

Außerdem sind anzugeben:

– Drehzahl und Verstellbereich von Hydropumpe(n) und Hydromotor(en),

– Förder- und Schluckvolumen von Hydropumpe(n) und Hydromotor(en),

– maximaler Betriebsdruck des hydrostatischen Getriebes,

– Übersetzungen,

– Betätigungs- und Übertragungseinrichtungen.

7.8.2

Betriebsbremsanlage

- 7.8.3 Hilfsbremsanlage
- 7.8.4 Feststellbremsanlage
- 7.8.5 Dauerbremsanlage (falls vorhanden)
- 7.8.6 Bremskraftverteilung (s. Nr. 5.3.5)

8 PRÜFPROTOKOLL

- 8.1 Technische Angaben zum Prüffahrzeug
- 8.2 Prüfbedingungen
- 8.3 Masse des Fahrzeugs bei der Prüfung
- 8.4 Prüfergebnisse
- 8.4.1 Betriebsbremsanlage

Zur Ermittlung der Mindestbremswirkung der Reibungsbremse(n) einer Kombinationsbetriebsbremsanlage bzw. einer Reibungsbremsanlage sind unter Nr. 6.2.2 verschiedene Verfahrensweisen aufgeführt. Je nach gewähltem Prüfverfahren sind die entsprechenden Prüfbedingungen und Meßergebnisse zu dokumentieren.

- 8.4.2 Hilfsbremsanlage
- 8.4.3 Feststellbremsanlage
- 8.4.4 Dauerbremsanlage bzw. -prüfung

(VkBl. 1998 S. 1226)

Nr. 256 Merkblatt zur Begutachtung von Zugkombinationen zur Personenbeförderung und zur Erteilung von erforderlichen Ausnahmegenehmigungen

Bonn, den 15. Oktober 1998
StV 13/36.24.02-50

Von den Frühjahrsmonaten bis in den Spätsommer werden häufig Anträge auf Ausnahmegenehmigungen für Kutschfahrten oder Fahrten mit „Touristik-Bahnen“ (Zugfahrzeug mit Anhängern) gestellt.

Dieses Merkblatt stellt einen Anforderungskatalog zusammen, der einen einheitlichen Sicherheitsstandard für entsprechende Zugkombinationen enthält und einen Leitfaden für die Begutachtung bietet.

Hiermit gebe ich nach Anhörung der zuständigen obersten Landesbehörden das Merkblatt zur Begutachtung von Zugkombinationen zur Personenbeförderung bekannt.

Bundesministerium für Verkehr

Im Auftrag
Gruppe

Merkblatt zur Begutachtung von Zugkombinationen zur Personenbeförderung und zur Erteilung von erforderlichen Ausnahmegenehmigungen

Vorbemerkungen:

Die Verwendung von Zugkombinationen zur Personenbeförderung im öffentlichen Straßenverkehr hat sich aus ihrer ursprünglichen Zweckbestimmung der Beförderung innerhalb geschlossener und ansonsten verkehrsmäßig

nicht erschlossener Anlagen entwickelt. Die sogenannten Parkbahnen oder Kurbähnchen entstanden so als besondere Fahrzeugeinheiten, die

- zugfahrzeugseitig vor allem hinsichtlich ihres äußeren Erscheinungsbildes Lokomotiven angelehnt wurden und
- anhängerseitig ebenfalls herkömmlichen Eisenbahnwagen ähneln.

Aufgrund der möglichen Fahrgeschwindigkeit und des bestimmungsgemäß ausschließlich „innerbetrieblichen“ Einsatzes wurden straßenverkehrsrechtliche Vorschriften weitgehend unberücksichtigt gelassen und sonstige Sicherheitsvorkehrungen nur im unbedingt erforderlichen Umfang erfüllt.

Der nunmehrige Einsatz dieser Fahrzeugkombinationen als Touristik- oder Sightseeing-Bahnen im öffentlichen Straßenverkehr ist aufgrund vieler Aspekte, vor allem bezüglich der aktiven und passiven Sicherheit und der im Unterschied zu anderen Personenbeförderungen nicht unmittelbaren Einflußmöglichkeit des Fahrzeugführers, nicht unumstritten und erfordert deshalb

- eine exakte Einstufung der Fahrzeugart und eine Begutachtung entsprechend der geltenden Rechtsvorschriften und Sicherheitsanforderungen,
- für dabei automatisch gegebene und sonstige festgestellte Abweichungen von straßenverkehrs- und personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen und
- wegen der Eigenart der Fahrzeuge und des Beförderungsfalles eine möglichst genau geprüfte Erteilung von Personenbeförderungsgenehmigungen.

Nachstehende Hinweise sollen eine Hilfe bei der Beratung des Fahrzeughalters, bei der Begutachtung der Zugkombination und bei der Formulierung von Ausnahmegenehmigungen sein.

1. RECHTSGRUNDLAGEN:

- 1.1 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)
 - § 18 Zulassungspflichtigkeit
 - § 21 Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge
 - § 29 Untersuchung der Kraftfahrzeuge und ihrer Anhänger
 - § 32a Mitführen von Anhängern
 - § 30ff Bau- und Betriebsvorschriften
 - § 15d Erlaubnispflicht und Ausweispflicht bei Beförderung von Fahrgästen mit Kraftfahrzeugen (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung; gültig bis 31.12.1998)
- 1.2 Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung-FeV; gültig ab 1. 1. 1999)
 - § 6 Einteilung der Fahrerlaubnisklassen
 - § 48 Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung
- 1.3 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)
 - § 21 Personenbeförderung

- § 23 Sonstige Pflichten des Fahrzeugführers
- 1.4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- § 2 Genehmigungspflicht
- § 7 Beförderung von Personen auf LKW und auf Anhängern
- 1.5 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) in sinngemäßer Anwendung

2. FESTLEGUNG DER FAHRZEUGART

- Die Festlegung der Fahrzeugart richtet sich nach der bereits erfolgten bzw. für den konkreten Einsatzfall noch möglichen Klassifizierung.
- Der **Lastkraftwagen** ist bei Erteilung der entsprechenden Ausnahmegenehmigung zwar formal verwendungsfähig, dürfte jedoch aufgrund seiner eigentlichen Zweckbestimmung ungeeignet und unwirtschaftlich sein.
- Die **Zugmaschine** erfüllt am ehesten die erforderlichen technischen Bedingungen und ist zumindest bezüglich der vom Ordnungsgeber per Ausnahmegenehmigung eingeräumten Mitführmöglichkeit von bis zu zwei Anhängern geeignet; eine Erweiterung auf mehr als zwei Anhänger bedarf einer Bewertung im Einzelfall.
- Der **Kraftomnibus** (KOM) ist in Abhängigkeit seiner Sitzplatzzahl hinsichtlich der für die Personenbeförderung geltenden Vorschriften am genauesten definiert.
- Im Unterschied zum KOM kann das **Sonstige Kraftfahrzeug für Personenbeförderung (SO.KFZ.F.PERS.-BEF. = Schl.-Nr.: 1890)** ersatzweise für den definierten PKW (mit maximal 8 Fahrgastplätzen) bzw. KOM (mit mindestens 9 Fahrgastplätzen) über eine angemessene Sitzplatzzahl verfügen. Die Einstufung sollte sich auf von anderen Fahrzeugarten abgeleitete Basisfahrzeuge beschränken.
- Der **Anhänger zur Personenbeförderung** ist vom früher üblichen und zulässigen Omnibusanhänger abgeleitet und nicht weiter definiert, wenngleich die Einstufung dieser Fahrzeugart noch möglich und im Sinne dieses Merkblatts sinnvoll ist.

Achtung!

Neben der durch das PBefG eingeschränkten Fahrgastbeförderung auf Zugmaschinen, LKW und ihren Anhängern sind vor allem die Bestimmungen der §§ 21 und 23 StVO bezüglich der „Mitnahme von Personen auf der Ladefläche von LKW und von Anhängern“ zu beachten, die jedoch nicht Gegenstand dieses Merkblatts sind!

Bei über den vom Gesetzgeber legitimierten Einsatzfall hinausgehendem Bedarf eines solchen Beförderungsfalles ist die dann erforder-

liche Ausnahmegenehmigung gemäß § 46 Abs. 1 Nr. 5a StVO von den Vorschriften der §§ 21 und 23 StVO bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu beantragen.

3. FESTLEGUNG DER BETRIEBSBEDINGTEN HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT

Um dem Interesse der größtmöglichen Sicherheit bei diesem Einsatzfall Rechnung zu tragen, sollte für diese Zugkombination eine **betriebsbedingte Höchstgeschwindigkeit von max. 25 km/h**

durch die Anbringung von Geschwindigkeitsschildern gemäß § 58 StVZO festgelegt werden, wenn nicht bereits die bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit (bbH) auf 25 km/h begrenzt ist.

Die oftmals angestrebten, vermeintlichen Vorteile durch die Realisierung einer bbH von 6 km/h sind fragwürdig und sollten keine Grundlage für Begutachtungen sein.

4. FAHRZEUGBESCHREIBUNG

Die Fahrzeugbeschreibung hat für jedes in der Zugkombination verwendete Fahrzeug einzeln und entsprechend den Vorschriften des § 25 StVZO zu erfolgen.

Betreffs der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen ist im Regelfalle ein sogenanntes Zuggutachten erforderlich, da die wesentlichsten Abweichungen von den Rechtsvorschriften durch die Zugkombination aus den Einzelfahrzeugen entstehen.

Auch die eigentliche Genehmigung zur Personenbeförderung wird für die möglichen Zugkombinationen erteilt.

5. ZULASSUNGSPFLICHT

§ 18 StVZO

- Zulassungspflicht besteht! Ausnahmen hiervon entfallen grundsätzlich!

6. BETRIEBSERLAUBNISPFLICHT

§ 18 / § 21 StVZO

- Betriebserlaubnispflicht besteht!
- Bei Umbau von Basisfahrzeugen Hersteller-eigenschaft nach § 59 beachten!

7. ZUTEILUNG EINES AMTLICHEN KENNZEICHENS

§ 18 1 / § 23 StVZO

- Amtliches Kennzeichen vorgeschrieben!
- Ausgestaltung, Anbringung und Beleuchtung gemäß § 60 StVZO

8. BEGUTACHTUNG DER FAHRZEUGE

8.1 als Einzelfahrzeuge

Die Begutachtung hat nach den einschlägigen Vorschriften der StVZO und entsprechend vorliegender Richtlinien zu erfolgen.

8.1.1 Zugmaschine, KOM, Sonstiges Kraftfahrzeug für Personenbeförderung

- 8.1.1.1 **Vorschriften der StVZO:**
Die Vorschriften der StVZO sind entsprechend der Fahrzeugart, des zGG und der bbH anzuwenden.
- 8.1.2 **Anhänger zur Personenbeförderung**
- 8.1.2.1 **Vorschriften der StVZO:**
Die Fahrzeugart ist hinsichtlich bestimmter Bau- und Betriebsvorschriften nicht definiert. Die Bestimmungen sind wie für andere Anhänger anzuwenden und richten sich wesentlich nach bbH und zGG.
- 8.1.2.2 **Vorschriften der BOKraft:**
Die Bestimmungen sind lediglich sinngemäß anzuwenden, weil es sich nicht um KOM, Taxi oder Mietwagen handelt.
(siehe auch 8.1.3 Zugkombination!)
- 8.1.3 **Zugkombination**
Für die konkrete Art der Zugkombination, bestehend aus einer Zugmaschine, einem KOM oder einem SoKfz für Personenbeförderung mit einem oder mehreren Anhängern zur Personenbeförderung, sind vor allem nachstehend aufgeführte Vorschriften, Festlegungen und Interpretationen zu beachten.
- 8.1.3.1 **Vorschriften der StVZO:**
- 8.1.3.1.1 **§ 30 (Beschaffenheit der Fahrzeuge)**
– Anwendung entsprechend Einsatzzweck und bbH
– Besondere Voraussetzungen bei selbst hergestellten Aufbauten auf Fahrgestelle beachten!
- 8.1.3.1.2 **§ 30a (Durch die Bauart bestimmte Höchstgeschwindigkeit)**
– Realisierung entsprechend den Erfordernissen
oder
– Orientierung auf max. 25 km/h als Betriebsvorschrift.
- 8.1.3.1.3 **§ 32 (Abmessungen von Kraftfahrzeugen und Fahrzeugkombinationen)**
– Einhaltung der zulässigen Abmessungen gemäß § 32 StVZO
– Ermittlung der Ist-Längen für jeweils mögliche Varianten der Zugkombination
– Bei Überschreitung, i. d. R. insbesondere der zulässigen Zug-Länge über alles:
Ausnahmegenehmigung erforderlich!
- 8.1.3.1.4 **§ 32a (Mitführen von Anhängern)**
– Mitführen von Anhängern zur Personenbeförderung nicht zulässig!
Ausnahmegenehmigung grundsätzlich erforderlich!
– Hinter Zugmaschinen zwei Anhänger zulässig, wenn zulässige Länge für Züge eingehalten wird.
- Bei Überschreitung der zul. Zuglänge:
Ausnahmegenehmigung erforderlich!
Beim Mitführen von
– mehr als einem Anhänger hinter KOM/ SoKfz f. Personenbeförderung bzw.
– mehr als zwei Anhängern hinter Zugmaschinen:
Ausnahmegenehmigung grundsätzlich erforderlich!
- 8.1.3.1.5 **§ 34 (Achslast und Gesamtgewicht)**
keine Überschreitung zulässig!
- 8.1.3.1.6 **§ 34a (Besetzung und Beschaffenheit von Kraftomnibussen)**
– Sinngemäße Anwendung auf die Zugkombination;
– in offenen Anhängern keine Stehplätze zulässig!
– in geschlossenen Anhängern mit entsprechender Ausstattung Stehplätze möglich, Berechnung entsprechend KOM für Sitz- und Stehplätze (Linienverkehr ohne Gepäck).
- 8.1.3.1.7 **§ 35 (Motorleistung)**
– Bei LKW mit Anhänger mind. 4,4 kW/t des zGG des Zuges;
– bei Zugm. mit Anhänger mind. 2,2 kW/t des zGG des Zuges.
- 8.1.3.1.8 **§ 35a (Sitze, Sicherheitsgurte, Rückhaltesysteme)**
Sitze:
– Sinngemäße Anwendung auf die Zugkombination;
Sitzmaße in Anhängern dürfen von Vorgaben der Anlage X zur StVZO abweichen;
– Sitze müssen sicheren Halt bieten und allen im Betrieb auftretenden Beanspruchungen standhalten.
Ausnahmegenehmigung erforderlich!
(Begründung: kurze Fahrtdauer)
Sicherheitsgurte:
– Ausrüstungsvorschrift mit Sicherheitsgurten für LKW bei bbH > 25 km/h;
für diese keine Ausnahmegenehmigung zulässig!
- 8.1.3.1.9 **§ 35b (Einrichtungen zum sicheren Führen der Fahrzeuge; Sichtfeldbeeinträchtigung)**
– Bei Zugfahrzeugen, die einer Lokomotive nachempfunden sind, ist die Sichtfeldbeschränkung durch den Schornstein zu überprüfen; bei bbH bis 25 km/h nach „Richtlinie zur Beurteilung des Sichtfelds selbstfahrender Arbeitsmaschinen“ = sog. „Langsamläufer“, ansonsten nach „Rili für die Sicht aus Kfz.“.
Ausnahmegenehmigung erforderlich!

und

Erlaubnis gemäß § 29 Abs. 3 StVO erforderlich!

8.1.3.1.10 **§ 35d (Einrichtungen zum Auf- und Absteigen und ihre Absicherung, Fußboden, Übergänge)**

- Sinngemäße Anwendung auf die Zugkombination;
- Maßnahmen zur Verminderung der Unfall- und Verletzungsgefahr fordern;
- z. B. tritt- und rutschsichere Trittstufen, maximale Stufenhöhe der ersten Trittstufe 400 mm; bei Anhängern ggf. max. 250 mm, Festhaltungsmöglichkeiten pro Fahrgastplatz, entschärfte Dachkanten, rutschsicherer Fußbodenbelag.
- Es sind alle Abweichungen von den zu Einzelsachverhalten bestehenden Vorschriften festzustellen und mit Vorschlägen für entsprechende Auflagen als Befürwortung der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu versehen!

Ausnahmegenehmigung erforderlich!

8.1.3.1.11 **§ 35e (Türen)**

- Sinngemäße Anwendung auf die Zugkombination:
 - Es sind Abweichungen von den zu Einzelsachverhalten bestehenden Vorschriften, z. B.:
 - Fehlen von Türen,
 - Anordnung der Türen,
 - Anzahl der Türen,
 - Abmessungen der Türen
- festzustellen und ggf. mit Vorschlägen für entsprechende Auflagen als Befürwortung der Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu versehen!

Ausnahmegenehmigung erforderlich!

- Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten auf der linken Fahrzeugseite sollten vermieden werden; bei praktischem Erfordernis einer solchen Anordnung sind weitergehende Auflagen festzulegen!

8.1.3.1.12 **§ 35f (Notausstiege)**

- Für spezielle Fahrzeugart sowie für offene Fahrzeuge unzutreffend;
- ansonsten sinngemäße Anwendung wie bei KOM!
- Dachseitige Notausstiege (Notluken) in Anhängern nicht erforderlich.

Keine Abweichung bei geschlossenen Fahrzeugen zulässig!

8.1.3.1.13 **§ 35g (Feuerlöscher in Kraftomnibussen)**

- Sinngemäße Anwendung auf die Zugkombination;
- Mindestforderung: je nach Sitzplatzzahl 1 oder 2 Feuerlöscher (6 kg, ABC);

gekennzeichnete Unterbringung im Zugfahrzeug.

Keine Abweichung zulässig!

8.1.3.1.14 **§ 35h (Erste-Hilfe-Material in Kraftfahrzeugen)**

- Sinngemäße Anwendung auf die Zugkombination;
- Mindestforderung: 1 Verbandkasten im Zugfahrzeug

Keine Abweichung zulässig!

8.1.3.1.15 **§ 35i (Gänge, Anordnung von Fahrgastsitzen und Beförderung von Fahrgästen in Kraftomnibussen)**

- Sinngemäße Anwendung auf die Zugkombination;
- Sitzanordnungen, Sitzabmessungen und Abmessungen der Durchgänge entsprechen im Regelfall nicht den Vorschriften der Anlage X der StVZO;
- die Abweichungen sind bauartbedingt und sollten für die konkrete Situation hinsichtlich einer bestehenden Unfall- bzw. Verletzungsgefahr bewertet werden.

Ausnahmegenehmigung erforderlich!

(Begründung: kurze Fahrtdauer)

8.1.3.1.16 **§ 38 (Lenkeinrichtung)**

- Nachweis der Kurvenlaufeigenschaften nach § 32d erforderlich!
- Allradlenkung der Anhänger ist nur erforderlich, wenn in der Zugkombination mehr als zwei Anhänger mitgeführt werden oder wenn bis zu zwei Anhängern auf Fahrstrecken mitgeführt werden, die unmittelbar durch Menschenansammlungen (Ausstellungen, Parkanlagen) führen.
- Bei Allradlenkungen ist das Fahrverhalten (Geradeauslauf) zu prüfen!

Keine Abweichungen zulässig!

8.1.3.1.17 **§ 41 (Bremsen und Unterlegkeile)**

Bremsen:

- Die Einhaltung der für die Einzelfahrzeuge und für die Zugkombination geltenden Vorschriften für
 - die Bremsausrüstung und
 - die Bremswirkung
 ist nachzuweisen.
- Mindestanforderungen:
 - durchgehende oder halbdurchgehende Bremsanlage,
 - Zweileitungs-Einkreis-Anhängerbremseanlage,
 - Verzicht auf Last-Leer-Ventil bzw. ALB infolge geringer Massendifferenzen, jedoch Allrad-Bremsanlage der Anhänger.

- Reduzierte Abbremsungsanforderungen bei $bbH < 25 \text{ km/h}$ beachten!
- Die Anhänger müssen mit einer Feststellbremse (Federspeicher) ausgerüstet sein.
- Die Betriebsbremse muß abstufbar bedient werden können.
- Beim Mitführen mehrerer druckluftgebremster Anhänger muß auf geeignete Weise ein gleichmäßiges Bremsverhalten der Einzelfahrzeuge realisiert werden (Voreilungs-Einstellung!).
- Aufgrund fahrdynamischer Einflüsse und im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste sollte auch im Falle einer bbH von max. 25 km/h oder bei Festlegung einer betriebsbedingten Höchstgeschwindigkeit von max. 25 km/h eine Auflaufbremse als Anhängerbremse nicht befürwortet werden!

Keine Abweichung zulässig!

Unterlegkeile:

- Die für die jeweiligen Einzelfahrzeuge vorgeschriebenen Unterlegkeile mindestens 1 Unterlegkeil, besser: 2 Unterlegkeile!
- müssen leicht zugänglich und sicher an den Fahrzeugen befestigt sein.

Keine Abweichung zulässig!**8.1.3.1.18 § 42 (Anhängelast hinter Kraftfahrzeugen und Leergewicht)**

- Die Anhängelast darf – außer bei Zugmaschinen –
 - bei nicht durchgehender Bremsanlage das zGG des Zugfahrzeugs,
 - bei durchgehender Bremsanlage das 1,5-fache des zGG des Zugfahrzeugs und
 - in beiden Fällen den vom Zugfahrzeughersteller bestätigten Wert oder den amtlich als zulässig erklärten Wert (BE-Festlegung!) nicht überschreiten.

Keine Abweichung zulässig!

- Unter Ziff. 28 ist der Normalwert der zul. gebremsten Anhängelast nach dem Anhängelastverhältnis anzugeben.
- Unter Ziff. 33 sind unter Bezug auf Ziff. 28 zusätzlich die Gesamtanhängelast der Zugkombination zur Personenbeförderung und die Anzahl der in diesem Rahmen mitzuführenden Anhänger anzugeben.
- Für die Festlegung des erforderlichen D-Wertes der verwendeten mechanischen Verbindungseinrichtungen gelten die nachstehenden Kriterien, die sich an den Einzelgewichten und nicht an der Gesamtanhängelast orientieren!

8.1.3.1.19 § 43 (Einrichtungen zur Verbindung von Fahrzeugen)

- Die in der Zugkombination verwendeten mechanischen Verbindungseinrichtungen müssen für die jeweilige Beanspruchung ausgelegt und bauartgenehmigt sein; dabei müssen die erforderlichen D-Werte

1. für die am Zugfahrzeug verwendete Anhängerkupplung, berechnet aus dem zGG des Zugfahrzeuges und dem zGG des schwersten in der Zugkombination mitgeführten Anhängers,
2. für die an den Anhängern verwendeten Zueinrichtungen, berechnet aus dem zGG des Zugfahrzeuges und dem zGG des jeweiligen Anhängers und
3. für die an den Anhängern verwendete Anhängerkupplung, berechnet aus dem zGG des Anhängers, an welchem sie angebaut ist, und dem zGG des schwersten in der Zugkombination mitgeführten Anhängers

dem für diese Einrichtungen jeweils genehmigten und auf dem Fabrikschild angegebenen D-Wert entsprechen.

(Eine identische Ausrüstung ergibt sich bei gleichem zGG aller mitgeführten Anhänger.)

Keine Abweichung zulässig!**8.1.3.1.20 § 47c (Ableitung von Abgasen)**

- Die für das Zugfahrzeug geltenden Vorschriften sind einzuhalten;

bei nach hinten gerichteten Mündungen der Auspuffrohre ist darauf zu achten, daß eine geringstmögliche Abgasbelästigung der Fahrgäste entsteht (Endrohr nach unten oder nach der Seite).

8.1.3.1.21 § 49a ff (Lichttechnische Einrichtungen)

- An den Einzelfahrzeugen sind alle vorgeschriebenen lichttechnischen Einrichtungen (LTE) anzubringen.
- Weitere für zulässig erklärte LTE können angebracht werden.
- Zur Absicherung der Zugkombination ist eine zusätzliche Kenntlichmachung seitlich und hinten dringend erforderlich; dies ist denkbar mittels:
 - Anbringung zusätzlicher seitlicher Fahrtrichtungsanzeiger an den Anhängern,
 - evtl. Anbringung von Kennzeichnungen nach § 53 Abs. 10 Nr. 1 bei bbH oder betriebsbedingter Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h und/oder Nr. 2 (bei einer Gesamtlänge der Zugkombination von mehr als $18,00 \text{ m}$),
 - nach Vorliegen gesetzlicher Grundlagen Anbringung von retroreflektierenden gelben Streifen.

8.1.3.1.22 § 54a (Innenbeleuchtung in Kraftomnibussen)

- Sinngemäße Anwendung auf die Zugkombination;

eine eventuell vorhandene Innenbeleuchtung sollte lediglich für den Fahrgastwechsel sowie in Havariefällen vom Führersitz aus einschaltbar sein, um die Blendung des Fahrzeugführers und Irritationen anderer Verkehrsteilnehmer zu verhindern.

8.1.3.1.23 § 54b (Windsichere Handlampe)

- Sinngemäße Anwendung auf die Zugkombination:

eine Mitführlpflicht im Zugfahrzeug sollte festgelegt werden!

8.1.3.1.24 § 56 (Rückspiegel und andere Spiegel)

- Unabhängig von der bbH und von einem offenen Führerplatz sollte das Zugfahrzeug mit einem linken und einem rechten Außenspiegel nach Vorschrift sowie auf jeder Fahrzeugseite zusätzlich mit einem großwinkligen Rückspiegel zur Beobachtung der Längsseiten des Zuges (Sichtfeld bis zum jeweils letzten Anhänger) ausgerüstet sein.
- Bei Sichtfeldeinschränkung nach vorn kann zusätzlich ein Frontquerspiegel gefordert werden.
- In Abhängigkeit von den Gegebenheiten kann auch eine Beobachtung über Monitore erfolgen.

Keine Abweichung zulässig!

8.1.3.1.25 § 57 (Geschwindigkeitsmeßgerät und Wegstreckenzähler)

- Keine Ausrüstungspflicht bei $bbH \leq 30$ km/h, jedoch zur Kontrolle der Einhaltung einer betriebsbedingten Höchstgeschwindigkeit von max. 25 km/h erforderlich.
- Keine Ausrüstungspflicht bei vorhandenem Fahrtschreiber oder Kontrollgerät.

8.1.3.1.26 § 57a (Fahrtschreiber und Kontrollgerät gemäß VO (EWG) Nr. 3821/85)

Kontrollgerät:

- Ausrüstungspflicht für $bbH \leq 30$ km/h in Abhängigkeit von der Anzahl der Fahrgastplätze (mehr als 8) und der Verkehrsart; für $bbH \leq 25$ km/h hier nicht zu fordern.
- Alternativmöglichkeiten zur Kontrolle der Lenk- und Ruhezeiten des Fahrpersonals können sein: Arbeitszeitlisten, Einsatzpläne, persönliche Kontrollbücher.

8.1.3.1.27 § 58 (Geschwindigkeitsschilder)

Anbringungspflicht für

- Zugfahrzeuge mit $bbH < 60$ km/h und
- Anhänger mit $bbH < 100$ km/h

sowie

- bei Festlegung einer betriebsbedingten Höchstgeschwindigkeit jeweils an bei den Längsseiten und am Fahrzeugheck der Einzelfahrzeuge.

Keine Abweichung zulässig!

8.1.3.2 Vorschriften des PBefG:**8.1.3.2.1 § 1 (Sachlicher Gestaltungsbereich)**

- für entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit
 - Straßenbahnen,
 - Obussen und
 - Kraftfahrzeugen.

8.1.3.2.2 § 2 (Genehmigungspflicht)

- für Beförderung von Personen mit
 - Straßenbahnen,
 - Obussen,
 - Kraftfahrzeugen im Linienverkehr und
 - Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr.

8.1.3.2.3 § 7 (Beförderung von Personen auf Lastkraftwagen und auf Anhängern hinter Lastkraftwagen und Zugmaschinen)

- Verwendungsverbot gemäß PBefG
- Zulassung von Ausnahmen in Einzelfällen durch Genehmigungsbehörde.

Ausnahmegenehmigung erforderlich!

Möglichkeiten der Zuordnung zur Verkehrsart:

8.1.3.2.4 § 43 (Sonderformen des Linienverkehrs [Marktfahrten])**8.1.3.2.5 § 48 (Ausflugsfahrten)**

- der besondere Einzelfall ist bei der Zuordnung zur Verkehrsart zu beachten
- Festlegung von Bedingungen und Auflagen bei Erteilung der Genehmigung.

8.1.3.2.6 § 57 (Rechtsverordnungen)

- Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der in diesen Unternehmen verwendeten Fahrzeuge und
- Anforderungen an die Sicherheit und Ordnung des Betriebs; geregelt durch: StVZO und BOKraft.

8.1.3.3 Vorschriften der BOKraft:**8.1.3.3.1 § 1 (Geltungsbereich)**

- für Unternehmen, die Fahrgäste mit Kraftfahrzeugen oder Obussen befördern, soweit sie den Vorschriften des PBefG unterliegen.

Anwendungspflicht!

3. Abschnitt. Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge,

1. Titel. Bestimmungen für alle Fahrzeuge.

8.1.3.3.2 **§ 16 (Anzuwendende Vorschriften)**

- Straßenverkehrsgesetz
- BOKraft

Anwendungspflicht!8.1.3.3.3 **§ 17 (Zulässige Fahrzeuge)**

- mindestens zwei Achsen und vier Räder

8.1.3.3.4 **§ 18 (Ausrüstung)**

- bei Einsatz den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen angepaßt

Betreiberpflicht!8.1.3.3.5 **§ 19 (Beschaffenheit und Anbringung von Zeichen und Ausrüstungsgegenständen)**

- Beschaffenheit und Anbringung ohne mögliche Gefährdung oder Behinderung von Personen

Keine Abweichung zulässig!

2. Titel. Obusse und Kraftomnibusse

- wegen der Anlehnung an KOM sinnngemäße Anwendung auf Zugkombination;
- spezielle Vorschriften betreffen ausschließlich den Linienverkehr;

in einem solchen Falle kann jedoch durch die besondere Beförderungsart auf die Schaffung von Sitzplätzen für behinderte und andere sitzplatzbedürftige Personen und die Kenntlichmachung dieser Plätze durch Sinnbilder verzichtet werden.

(Begründung: kurze Fahrtdauer)

8.1.3.3.6 **§ 20 (Beschriftung)**

- An den Außenseiten aller Einzelfahrzeuge Anbringung von:
- Name und Betriebssitz des Unternehmers,
- bei dafür erteilter Ausnahmegenehmigung anstelle dessen auch Geschäftszeichen oder Wappen zulässig,
- weitere eindeutige, gut sichtbare und deutlich lesbare Beschriftungen oder Sinnbilder zur Information der Fahrgäste.

Keine Abweichung zulässig!

3. Titel. Taxen und Mietwagen

- wegen der nur möglichen Anlehnung an Mietwagen lediglich sinnngemäße Anwendung auf Zugkombination.

8.1.3.3.7 **§ 25 (Türen, Alarmanlagen und Trennwand)**

- je Einzelfahrzeug mindestens zwei Türen auf rechter Fahrzeugseite.

Bei nur einer vorhandenen Tür (Ein- und Ausstiegsmöglichkeit pro Einzelfahrzeug):

Ausnahmegenehmigung erforderlich!8.1.3.3.8 **§ 30 (Wegstreckenzähler)**

- Ausrüstung nur erforderlich, wenn Abrechnung des Beförderungsentgeltes entsprechend § 40 BOKraft nach Anzeige des Wegstreckenzählers erfolgen soll.

5. Abschnitt-Sondervorschriften über die Untersuchungen der Fahrzeuge

8.1.3.3.9 **§ 41 (Hauptuntersuchungen)**

- sinnngemäße Anwendung auf Zugkombination;
- dabei hinsichtlich der Untersuchung Gleichstellung der Zugkombination mit Kraftomnibussen (Kraftfahrzeuge mit mehr als 8 Fahrgastplätzen) und Anwendung von Anlage VIII zur StVZO!

- jährliche BSU und HU; keine ZU

- Überprüfung der vorgenannten Anforderungen der BOKraft

- Dokumentation im Untersuchungsbericht

8.1.3.3.10 **§ 42 (Außerordentliche Hauptuntersuchungen)**

- sinnngemäße Anwendung auf Zugkombination

- Voraussetzung für Personenbeförderungsgenehmigung

- Dokumentation im Untersuchungsbericht

9.

WEITERE TECHNISCHE ANFORDERUNGEN

ergeben sich aus der Zweckbestimmung der Zugkombination zur Personenbeförderung und dem Sicherheitsbedürfnis des konkreten Einsatzfalles; sie sind mit Sachverstand und entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik zu bewerten.

10.

ERSTELLUNG DES ZUGGUTACHTENS/AUFLAGEN

10.1

Aufgrund der Besonderheit der Zugkombination sind automatisch gegebene und sonstige festgestellte Abweichungen von den Vorschriften der StVZO in einem

„Gutachten § 70 StVZO für die Zugkombination zur Personenbeförderung“

zu beschreiben.

Begründung der Befürwortung der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen

Für speziell zu bewertende Abweichungen sollte aus sachverständiger Sicht eine plausible Begründung der Befürwortung der Erteilung einer erforderlichen Ausnahmegenehmigung erfolgen.

10.2

Auflagenvorschläge für die Ausnahmegenehmigung

In Abhängigkeit der Art und sicherheitsrelevanten Bedeutung festgestellter Abweichungen sind Vorschläge für Auflagen bei Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu formulieren, die als Arbeitshilfe für die Festlegung durch die genehmigungserteilende Behörde dienen.

Im Einzelnen sind dabei nachstehende Formulierungen möglich und empfehlenswert

(Beispielauswahl ohne Wertigkeit und Zuordnung zu Abweichungen):

- (1) Die Fahrten dürfen nur bei klaren Sichtverhältnissen durchgeführt werden.
- (2) Stark befahrene Bundes- und Schnellstraßen sind zu meiden und sind nur im Bereich von Lichtsignalanlagen zu kreuzen.
- (3) Die Fahrten dürfen nicht bei winterlichen Straßenverhältnissen (Glatteis, Reifglätte, Schnee oder Schneematsch) durchgeführt werden, ausgenommen bei Mitführen nur eines geschlossenen Anhängers.
- (4) Die Fahrten mit der Zugkombination zur Personenbeförderung sind so durchzuführen, daß durch sie niemand mehr als nach den Umständen unvermeidbar behindert oder belastigt wird. Dem schnelleren Verkehr ist so oft als möglich Gelegenheit zum Überholen zu geben.
- (5) Die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Zugkombination – auch ohne Personenbeförderung – beträgt 25 km/h.
- (6) Auf Steigungs- und Gefällestrassen von mehr als 10 % (bzw. bis 15 % in Abhängigkeit der spezifischen Motorleistung und des an Steigungs- und Gefällestrassen vorhandenen Straßenbelags) ist die Personenbeförderung mit der Zugkombination verboten.
- (7) Es ist jährlich eine Überprüfung der Einzelfahrzeuge durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr oder durch einen Kraftfahrzeugsachverständigen einer amtlich anerkannten Überwachungsorganisation durchzuführen, die dem Umfang einer Hauptuntersuchung nach Anlage VIII zu § 29 StVZO entspricht. Die einzelnen Untersuchungen sind durch ein Prüfbuch nachzuweisen.
- (8) Der Fahrtbeginn ist erst zulässig, wenn sämtliche Türen der Anhänger verschlossen oder Sicherungsketten eingehängt sind und der Fahrzeugführer oder eine dazu beauftragte Begleitperson sich durch einen Kontrollgang vergewissert hat, daß sich zwischen den Fahrzeugen keine Personen aufhalten.
- (9) Vor jedem Einsatz ist eine Kontrolle der Beleuchtung und eine Bremsprobe durchzuführen.
Im Führerhaus ist im Sichtbereich des Fahrzeugführers ein Schild mit dem Hinweis „Vor Einsatz der Zugkombination Bremsprobe durchführen!“ anzubringen.
- (10) Die Zugkombination zur Personenbeförderung ist innerhalb geschlossener

Ortschaften beim Halten oder Parken gemäß § 17 Abs. 4 StVO mit eigenen Lichtquellen zu beleuchten oder durch andere zugelassene lichttechnische Einrichtungen kenntlich zu machen.

Straßenbeleuchtung oder sonstige Fremdbeleuchtung genügt nicht.

- (11) Beim Abstellen der Zugkombination sind die einzelnen Anhänger vorn und hinten durch Unterlegkeile zu sichern.
- (12) Zusätzlich zu den nach § 41 Abs. 14 StVZO geforderten Unterlegkeilen müssen zwei weitere Unterlegkeile mitgeführt werden.
- (13) Es sind zwei Warndreiecke und zwei tragbare Warnleuchten nach § 53a Abs. 1 StVZO mitzuführen.
- (14) Ein Feuerlöscher (6 kg, Brandklasse A, B, C) und in Abhängigkeit der Sitzplatzzahl der Zugkombination 1 oder 2 Verbandkästen (DIN 13163/64) sind auf dem Zugfahrzeug mitzuführen.
- (15) Bei Ausfall eines Anhängers innerhalb der Zugkombination ist ein Weiterbetrieb möglich, wenn die Zugaufteilung durch Zurückkuppeln der Anhänger wieder hergestellt ist (wenn das Bremsverhalten der Zugkombination die Einhaltung der Anhängeranordnung erfordert).
- (16) Bei Fahrten mit Teilbesetzung der Anhänger hat zunächst die Besetzung der Anhänger von der Zugmaschine aus nach hinten zu erfolgen.
- (17) Zwischen den Anhängern sind Schilder mit dem Hinweis „Aufenthalt zwischen den Fahrzeugen streng verboten!“ deutlich sichtbar anzubringen. Durch Absperrseile (Spannbänder) zwischen den Anhängern ist dieser Hinweis zusätzlich zu verdeutlichen.
- (18) Auf dem letzten Anhänger hat eine Begleitperson mitzufahren, die durch ein akustisches oder optisches Zeichen jederzeit dem Fahrer Signale für dessen erforderliche Handlungen (z. B. Abfahren, Anhalten, Sofort anhalten) übermitteln kann.
- (19) Jeder Anhänger muß mit einer Signalanlage (Nothalteschalter) zum Zugfahrzeug ausgerüstet sein.

Diese Auflage kann bei Fahrt ohne Unterwegszwischenhalten entfallen, wenn angebrachte Türschließkontakte mit Anzeige für den Fahrzeugführer vorhanden sind.

Die Anhänger müssen über eine entsprechende Beschilderung der Notsignale und zu Verhaltensregeln für die Fahrgäste („Nicht aufstehen während der Fahrt!“, „Nicht aus dem Fenster/aus der Tür lehnen!“) verfügen. Die zulässige Sitzplatzanzahl ist sichtbar anzugeben.

- (20) Die Einstiege sind bei fehlenden Türen durch vorzuhängende Ketten zu sichern.
- (21) Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten auf der linken Fahrzeugseite dürfen beim Betrieb im Straßenverkehr außerhalb geschützter Verkehrsflächen nicht genutzt werden.
- (22) Die Überlänge der Zugkombination ist nach den Richtlinien für die Kenntlichmachung überbreiter und überlanger Straßenfahrzeuge sowie bestimmter hinausragender Ladungen vom 19. 12. 1973 (VkBl. 1974 S. 2, zuletzt geändert am 4. 1. 1983, VkBl. S. 23 in der dort als Anlage beigefügten Form) in Verbindung mit § 51a zu kennzeichnen.
- (23) Bei ausschließlicher Beförderung von Kindern ist pro Anhänger ein bezüglich seiner bei der Beförderung wahrzunehmenden Verantwortung eingewiesener Erwachsener als Begleitperson mitzunehmen.
- (24) Die Mitnahme von Kleinkindern auf dem Schoß von Erwachsenen kann in deren eigener Verantwortung auf ihrem Sitzplatz unabhängig von der zulässigen Personenzahl erfolgen.
- (25) Der Fahrzeughalter oder dessen Beauftragter hat das Fahrpersonal in Abständen von drei Monaten über die besondere Verpflichtung in der verkehrssicheren Führung des Fahrzeuges und über den Inhalt der Ausnahmegenehmigung zu belehren. Die Belehrung ist vom Fahrpersonal unterschriftlich zu bestätigen. Der Fahrzeughalter hat die Bestätigung mindestens ein Jahr aufzubewahren.
- (26) Die Verpflichtungen aus § 31 StVZO gelten uneingeschränkt.
Durch die genehmigungserteilende Behörde sollten nachstehende Formulierungen speziell für die Zugkombinationen zur Personenbeförderung angewendet werden:
- (B1) Die Zugkombination zur Personenbeförderung darf nur innerhalb des festgelegten Geltungsbereiches zum Befahren der vorgeschriebenen Wegstrecken betrieben werden.
Der Betrieb der Zugkombination zur Personenbeförderung auf sonstigen öffentlichen Straßen ist grundsätzlich untersagt.
- (B2) Die Zugkombination darf nur auf Straßen und Plätzen verkehren, für die die zuständige Verwaltungsbehörde die Genehmigung erteilt hat.
Darüber hinaus dürfen Fahrten nur in verkehrsberuhigten Zonen oder auf Straßen und Plätzen, die nicht dem allgemeinen Verkehr zugänglich sind und die nur leichte Steigerungen bzw. Ge-

fälle aufweisen, durchgeführt werden.

- (B3) Zum Führen der Zugkombination zur Personenbeförderung ist die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung erforderlich (siehe 13. – Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung).

11.

BEANTRAGUNG UND ERTEILUNG VON AUSNAHMEGENEHMIGUNGEN

11.1

zu straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften (StVZO)

Durch den Fahrzeughalter ist unter Vorlage

- der Fahrzeugpapiere und
- des Gutachtens § 70 StVZO

bei der höheren Verwaltungsbehörde oder der zuständigen obersten Landesbehörde die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu den Abweichungen von den Vorschriften der StVZO schriftlich zu beantragen.

Nach Prüfung der eingereichten Unterlagen und ggf. durchgeführter Anhörung des Fahrzeughalters kann die beantragte Ausnahmegenehmigung, ggf. unter Festlegung weiterer Auflagen sowie unter Festlegung einer Befristung der Gültigkeit, erteilt werden.

Diese Ausnahmegenehmigung ermöglicht vordergründig die Abweichung von Bau- und Betriebsvorschriften der für den Beförderungsfall eingesetzten Zugkombination.

11.2

zu personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften (PBefG, BOKraft)

Durch den Unternehmer gemäß § 3 PBefG sind

- Ausnahmen nach § 43 BOKraft,
- eine Ausnahmegenehmigung nach § 7 PBefG und
- eine Genehmigung nach § 12 PBefG

zu beantragen.

Zuständig ist die von der Landesbehörde bestimmte Genehmigungsbehörde.

Weitere Einzelheiten sind in den §§ 9–17 PBefG geregelt.

Nach entsprechender Vorabsprache bezüglich der Möglichkeit der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen erfolgt die Beantragung in Verbindung mit der Beantragung der Personenbeförderungs-Genehmigung.

Die Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zu den personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften ist im Regelfall an weitere festzulegende Auflagen gebunden, die neben technischen Lösungen zur ersatzweisen Erfüllung von Ausrüstungsvorschriften vor allem den Einsatz und Betrieb der Fahrzeuge betreffen.

12.

BEANTRAGUNG UND ERTEILUNG EINER PERSONENBEFÖRDERUNGS-GENEHMIGUNG

Durch den Antragsteller ist nicht immer die zutreffende Verkehrsart zu erkennen bzw. zu beschreiben.

Deshalb wird empfohlen, gleichzeitig die bereits genannten Verkehrsarten gemäß §§ 43 und 48 PBefG zu beantragen und im Antrag auf die besondere Fahrzeugart einer „Zugkombination zur Personenbeförderung“ hinzuweisen.

13. FAHRERLAUBNIS ZUR FAHRGASTBEFÖRDERUNG

StVZO § 15d Abs. 1 (gültig bis 31. 12. 1998)

– „Wer

1. einen Kraftomnibus

(ein nach Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Personen bestimmtes Kraftfahrzeug mit mehr als 8 Fahrgastplätzen) führt oder

2. ein Taxi, einen Mietwagen, einen Krankenkraftwagen oder einen Personenkraftwagen führt, mit dem Ausflugsfahrten oder Ferienzeil-Reisen (§ 48 PBefG) durchgeführt werden,

bedarf einer zusätzlichen Erlaubnis der Verwaltungsbehörde, wenn in diesen Fahrzeugen ein Fahrgast oder mehrere Fahrgäste befördert werden (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung)“.

FeV § 6 Abs. 1 (gültig ab 1. 1. 1999)

„Die Fahrerlaubnis wird in folgenden Klassen erteilt:

Klasse D: Kraftfahrzeuge – ausgenommen Krafträder – zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Führersitz (auch mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg)

Klasse D1: Kraftfahrzeuge – ausgenommen Krafträder – zur Personenbeförderung mit mehr als acht und nicht mehr als 16 Sitzplätzen außer dem Führersitz (auch mit Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 750 kg)“

§ 48 Abs. 1 (gültig ab 1. 1. 1999):

„Wer ein Taxi, einen Mietwagen, einen Krankenkraftwagen oder einen Personenkraftwagen im Linienverkehr (§§ 42, 43 des Personenbeförderungsgesetzes) oder bei gewerbsmäßigen Ausflugsfahrten oder Ferienzeil-Reisen (§ 48 des Personenbeförderungsgesetzes) führt, bedarf einer zusätzlichen Erlaubnis der Fahrerlaubnisbehörde, wenn in diesen Fahrzeugen Fahrgäste befördert werden (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung).“

– Für das Führen von Zugkombinationen zur Personenbeförderung ist die **Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung dann erforderlich**, wenn im Rahmen der Erteilung der Ausnahmegenehmigungen gemäß § 7 Abs. 2 PBefG und § 70 Abs. 1 Nr. 2 StVZO

eine derartige Nebenbestimmung (Auflage) festgelegt wird;

diese wird jedoch wegen der in jedem Falle gegebenen Beförderung einer mit dem Kraftomnibus vergleichbaren Personenzahl und der zusätzlichen Spezifik der Fahrzeugkombination grundsätzlich empfohlen.

BESONDERER HINWEIS:

Die Beratung von Fahrzeughaltern bzw. Unternehmern, die Begutachtung und Untersuchung der Fahrzeuge, die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen und Genehmigungen fordern von allen Beteiligten ein Höchstmaß von Exaktheit und Verantwortungsbewußtsein, um den besonderen Bedingungen dieses atypischen Beförderungsfalles im Straßenverkehr zu entsprechen. Bei Abschluß der Haftpflichtversicherung hat der Fahrzeughalter dem Versicherer den besonderen Einsatzzweck der Zugkombination mitzuteilen.

Die Hauptverantwortung für das Leben und die Gesundheit der Fahrgäste sowie anderer Verkehrsteilnehmer trägt jedoch der Fahrzeugführer, der die vorstehend beschriebenen Zusammenhänge im Regelfall nicht kennt.

Deshalb sollte in allen Bearbeitungsschritten auch das durch den Faktor „Mensch“ entstehende Gefahrenpotential mit beachtet werden.

Der Einsatz von Zugkombinationen zur Personenbeförderung sollte mit sinnvollen und praktikablen Mitteln so sicher wie möglich gemacht werden.

Als wesentliche Größen gelten dabei die Festlegung

- einer betriebsbedingten Höchstgeschwindigkeit von **maximal 25 km/h** sowie
- weiterer Betriebsbedingungen, insbesondere unter Beachtung der für den konkreten Einsatzort gegebenen Verkehrsverhältnisse.

(VkBl. 1998 S. 1235)

Binnenschifffahrt

Nr. 257 Bekanntmachung über die Anerkennung der Gleichwertigkeit von Zeugnissen für den Erwerb des Radarschiffer-Zeugnisses für den Rhein

Aufgrund des Artikels 3 Abs. 3 der Verordnung zur Einführung der Verordnung über die Erteilung von Radarschiffer-Zeugnissen für den Rhein vom 23. Dezember 1964 (BGBl. II S. 2010), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. August 1987 (BGBl. I S. 2081) wird bekanntgemacht:

Wer ein Radarschifferpatent der Republik Ungarn nach dem in der Anlage enthaltenen Muster besitzt, ist von der nach § 3 Abs. 1 Buchstabe c der Verordnung über die Erteilung von Radarschiffer-Zeugnissen für den Rhein (Anlage zur Verordnung vom 23. Dezember 1964, BGBl.

II S. 2010), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. August 1987 (BGBl. I S. 2081), erforderlichen Prüfung befreit.

Es wird darauf hingewiesen, daß in diesen Fällen ein Radarschiffer-Zeugnis für den Rhein erst erstellt werden kann, wenn die übrigen Voraussetzungen nach der Ver-

ordnung über die Erteilung von Radarschiffer-Zeugnissen für den Rhein erfüllt sind.

Mainz, den 19. Oktober 1998

S-313.3/3

Wasser- und Schifffahrtsdirektion

Südwest

Im Auftrag

Prömper

Anlage zur Bekanntmachung über die Anerkennung der Gleichwertigkeit von Zeugnissen für den Erwerb des Radarschiffer-Zeugnisses für den Rhein

HIVATALOS BEJEGYZÉSEK
Offizielle Eintragungen/Official remarks



MAGYAR KÖZTÁRSASÁG
REPUBLIK UNGARN
REPUBLIC OF HUNGARY

BIZONYÍTVÁNY
HAJÓS KÉPESÍTÉSRŐL
BEFÄHIGUNGSZEUGNISS ÜBERSCHIFFERPATENT
CERTIFICATE OF BOATMAN QUALIFICATION

KÖZLEKEDÉSI FŐFELÜGYELET
VERKEHRSHAUPTAUFSICHT
GENERAL INSPECTION OF TRANSPORT

73/116/98 2190/14/98

KORLÁTOZÁSOK
die Beschränkungen/Limitations

Budapest, 1998.03.16.



MINTA

73/116/98 2190/14/98

Név: Láták György
Name/Name

Születési idő: 1956.06.09.
Geboren am/Date of birth

Születési hely: Kalocsa
Geburtsort/Place of birth

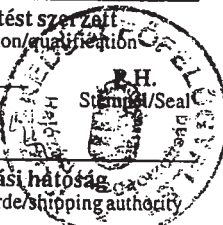
Anyja neve: Arrasz Anna
Name der Mutter/Mother's name

aki
wer hat eine who has got

radarhajós
Radarschiffer
radarobserver

képesítést szerzett
qualifikation/qualification

Kelt: 1998.06.17.
Datum/Date



hajózási hatóság
Schifffahrtsbehörde/shipping authority

Seeschifffahrt

Nr. 258 Zweite Verordnung zur Änderung der Kostenverordnung für Amtshandlungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt

Bonn, den 19. Oktober 1998
S 14 (See 15)/48.00.05

Nachstehend wird der Wortlaut der Zweiten Verordnung zur Änderung der Kostenverordnung für Amtshandlungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 29. September 1998 und die dazu erlassene Richtlinie bekanntgegeben. Die Verordnung ist am 9. Oktober 1998 im Bundesgesetzblatt Teil I Seite 3120 verkündet worden und am 15. Oktober 1998 in Kraft getreten.

Bundesministerium für Verkehr
Im Auftrag
Hinz

Zweite Verordnung zur Änderung der Kostenverordnung für Amtshandlungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt Vom 28. September 1998

Auf Grund

- des § 12 Abs. 2 des Seeaufgabengesetzes in der der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1994 (BGBl. I S. 2802), zuletzt geändert durch Artikel 2 Nr. 7 des Gesetzes vom 9. September 1998 (BGBl. I S. 2860),
 - des § 22 Abs. 5 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes vom 6. Dezember 1985 (BGBl. I S. 2146),
 - des § 46 Abs. 2 des Gesetzes über das Seelotswesen in der Fassung der Bekanntmachung vom 13. September 1984 (BGBl. I S. 1213),
 - des § 47 Abs. 2 des Bundeswasserstraßengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 1990 (BGBl. I S. 1818) und
 - des § 2 Abs. 4 Nr. 3 des Ölschadengesetzes vom 30. September 1988 (BGBl. I S. 1770),
- jeweils in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet das Bundesministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesministerium der Finanzen:

Artikel 1

Die Kostenverordnung für Amtshandlungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt vom 11. Juni 1992 (BGBl. I S. 1041), geändert durch die Verordnung vom 30. April 1997 (BGBl. I S. 997) wird wie folgt geändert:

Die Anlage zu § 1 Abs. 1 (Gebührenverzeichnis) wird, wie aus dem Anhang zu dieser Verordnung ersichtlich, neu gefaßt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 15. Oktober 1998 in Kraft.

Bonn, den 28. September 1998

Der Bundesminister für Verkehr
In Vertretung
Hans Jochen Henke

Anhang

„Anlage
(zu § 1 Abs. 1)

Nr.	Gebührentatbestand	Rechtsgrundlage	Gebühr Deutsche Mark
1	Schriftlich erlassene schifffahrtspolizeiliche Verfügungen	§ 3 Abs. 1 des Seeaufgabengesetzes § 56 Abs. 1 der Seeschifffahrtsstraßen-Ordnung § 11 Abs. 1 der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung § 17 Abs. 4 Satz 2 der Schiffssicherheitsverordnung	110 bis 1300

Nr.	Gebührentatbestand	Rechtsgrundlage	Gebühr Deutsche Mark
2	Genehmigung des Verkehrs außergewöhnlich großer Fahrzeuge sowie Luftkissen-, Tragflächen-, Bodeneffekt- und Hochgeschwindigkeitsfahrzeuge	§ 57 Abs. 1 Nr. 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung Artikel 28 Abs. 1 Nr. 1 der Schifffahrtsordnung Emsmündung	110 bis 1650
3	Genehmigung des Verkehrs außergewöhnlicher Schub- und Schleppverbände sowie des Schleppens außergewöhnlicher Schwimmkörper	§ 57 Abs. 1 Nr. 2 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung Artikel 28 Abs. 1 Nr. 2 der Schifffahrtsordnung Emsmündung	110 bis 1650
4	Genehmigung von Stapelläufen	§ 57 Abs. 1 Nr. 3 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung	110 bis 1650
5	Genehmigung der Bergung von Fahrzeugen, außergewöhnlichen Schwimmkörpern und Gegenständen, soweit dadurch Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden können oder Gefahren für die Meeresumwelt entstehen können	§ 57 Abs. 1 Nr. 4 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung Artikel 28 Abs. 1 Nr. 3 der Schifffahrtsordnung Emsmündung	110 bis 1650
6	Genehmigung der Erprobung und der Prüfung der Zugkraft von Fahrzeugen sowie Standproben, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen können	§ 57 Abs. 1 Nr. 5 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung Artikel 28 Abs. 2 Nr. 4 der Schifffahrtsordnung Emsmündung	85 bis 440
7	Genehmigung wassersportlicher Veranstaltungen auf dem Wasser	§ 57 Abs. 1 Nr. 6 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung Artikel 28 Abs. 1 Nr. 5 der Schifffahrtsordnung Emsmündung	30 bis 760
8	Genehmigung sonstiger Veranstaltungen auf oder an Seeschiffahrtsstraßen, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen oder eine Gefahr für die Meeresumwelt darstellen können	§ 57 Abs. 1 Nr. 7 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung Artikel 28 Abs. 1 Nr. 6 der Schifffahrtsordnung Emsmündung	60 bis 1500
9	Gestattung der Durchfahrt durch den NOK unter Auflagen für Fahrzeuge, die die Voraussetzungen für die Durchfahrt nicht erfüllen	§ 42 Abs. 7 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung	50 bis 500
10	Erteilung eines Fahrtausweises für Sportfahrzeuge, die ihren ständigen Liegeplatz im oder ihren Lagerplatz unmittelbar am Nord-Ostsee-Kanal zwischen den Schleusen haben	§ 51 Abs. 2 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung	
	a) für muskelbetriebene Sportfahrzeuge		25
	b) für sonstige Sportfahrzeuge		30
11	Anerkennung der Steuer auf dem Nord-Ostsee-Kanal	§ 42 Abs. 6 Satz 1 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung	75
12	Befreiung von den Vorschriften der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung und der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung im Einzelfall	§ 59 der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung § 12 der Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung	70 bis 900
13	Befreiung von den Vorschriften der Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See	§ 8 der Verordnung zu den Internationalen Regeln von 1972 zur Verhütung von Zusammenstößen auf See	70 bis 900

Nr.	Gebührentatbestand	Rechtsgrundlage	Gebühr Deutsche Mark
14	Ausstellung eines Befähigungszeugnisses	§ 20 Abs. 1 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung	100
15	Ausstellung eines Befähigungsnachweises	§ 20 Abs. 1 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung	75
16	Anerkennung ausländischer Befähigungszeugnisse	§ 21 Abs. 1 und § 21 c der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung	100
17	Ersatz eines Befähigungszeugnisses	§ 22 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung	130
18	Ersatz eines Befähigungsnachweises		75
19	Zulassung von Seefahrtzeiten zum Erhalt des Fortbestandes der Befähigung	§ 25 Abs. 2 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung	40
20	Eintragung eines Zusatzes in das Befähigungszeugnis BKÜ	§ 26a der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung	75
21	Umtausch eines Befähigungszeugnisses	§ 30 der Schiffsoffizier-Ausbildungsverordnung	75
22	Ersatz eines Prüfungszeugnisses		60
23	Erteilung eines niedrigeren Befähigungszeugnisses nach Entzug durch Seeamtsspruch	§ 17 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 Buchstabe b des Seeunfalluntersuchungsgesetzes	100
24	Wiederaushändigung eines durch Seeamtsspruch entzogenen Befähigungszeugnisses	§ 17 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 in Verbindung mit § 19 Abs. 6 des Seeunfalluntersuchungsgesetzes	70
25	Verlängerung der Gültigkeitsdauer eines Befähigungszeugnisses oder einer Anerkennung eines ausländischen Zeugnisses		50 vom Hundert der Gebühr nach den lfd. Nummern 14 und 16
26	Erteilung oder Verlängerung der Gültigkeit eines Bootszeugnisses einschließlich der Untersuchung eines Sportbootes, das für Fahrten binnenwärts der Grenze der Seefahrt oder in Strand nähe geeignet und bestimmt ist, je zugelassene Person mindestens jedoch Die Gebühr ermäßigt sich für jedes Fahrzeug um 25 vom Hundert bei gleichzeitiger Abnahme mehrerer Fahrzeuge desselben Bautyps für denselben Antragsteller	§ 2a, § 3 Abs. 1 und § 10 in Verbindung mit § 1 Abs. 2 2. Halbsatz der Verordnung über die Inbetriebnahme und die gewerbsmäßige Vermietung von Sportbooten im Küstenbereich	20 50
27	Erteilung oder Verlängerung der Gültigkeit eines Bootszeugnisses einschließlich der Untersuchung eines Sportbootes, das für Fahrten seewärts der Grenze der Seeschifffahrt geeignet und bestimmt ist, je zugelassene Person mindestens jedoch	§ 2a, § 3 Abs. 1 und § 10 in Verbindung mit § 1 Abs. 2 1. Halbsatz der Verordnung über die Inbetriebnahme und die gewerbsmäßige Vermietung von Sportbooten im Küstenbereich	25 110
28	Bescheinigung der Fahrtüchtigkeit eines Sportbootes nach Veränderungen an dem Fahrzeug	§ 5 Abs. 2 der Verordnung über die Inbetriebnahme und die gewerbsmäßige Vermietung von Sportbooten im Küstenbereich	75
29	Erteilung von Bedingungen und Auflagen im Einzelfall für Sportboote nach Nr. 27 für Sportboote nach Nr. 28	§ 9 der Verordnung über die Inbetriebnahme und die gewerbsmäßige Vermietung von Sportbooten im Küstenbereich	50 95

Nr.	Gebührentatbestand	Rechtsgrundlage	Gebühr Deutsche Mark
30	Ersatz eines Bootszeugnisses bei Verlust		40
31	Übertragung des Bootszeugnisses bei Veräußerung bzw. Umschreibung des Bootszeugnisses		40
32	Zulassung eines Seelotsenanwärters und Ausstellung eines Seelotsenanwärterausweises	§ 8 Abs. 2 Satz 1 des Gesetzes über das Seelotswesen § 16 Abs. 1 der Seelotsenausbildungs- und Ausweisordnung	35
33	Prüfung eines Seelotsenanwärters für die Seelotsreviere – nur im Zusammenhang mit der Gebühr nach Nr. 35	§ 10 des Gesetzes über das Seelotswesen	250
34	Prüfung eines Seelotsenbewerbers für außerhalb der Reviere – nur im Zusammenhang mit der Gebühr nach Nr. 36	§ 42 Abs. 2 des Gesetzes über das Seelotswesen	210
35	Bestallung eines Seelotsen und Ausstellung eines Seelotsenausweises zuzüglich der Gebühr nach Nr. 33	§ 11 und § 17 des Gesetzes über das Seelotswesen § 16 Abs. 1 der Seelotsenausbildungs- und Ausweisordnung	75
36	Erteilung der Erlaubnis zur Lotstätigkeit außerhalb der Reviere und Ausstellung eines Lotsausweises zuzüglich der Gebühr nach Nr. 34	§ 42 Abs. 1 des Gesetzes über das Seelotswesen § 4 Abs. 1 Satz 1 und Satz 3 der Verordnung über das Seelotswesen außerhalb der Reviere	75
37	Ersatz eines Seelotsenanwärter- oder Seelotsenausweises		40
38	Befreiung von der Lotsenannahmepflicht in besonderen Fällen	§ 5 Abs. 8 der Lotsverordnung Ems § 6 Abs. 8 der Lotsverordnung Weser/Jade § 6 Abs. 8 der Lotsverordnung Elbe § 11 Abs. 1 der Lotsverordnung Nord-Ostsee-Kanal/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde § 8 Abs. 1 der Lotsverordnung Wismar/Rostock/Stralsund	140
39	Ersatz einer Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht		40
40	Anordnung der Lotsenannahme im Einzelfall	§ 7 der Lotsverordnung Ems § 9 der Lotsverordnung Weser/Jade § 9 der Lotsverordnung Elbe § 11 Abs. 2 der Lotsverordnung Nord-Ostsee-Kanal/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde § 8 der Lotsverordnung Wismar/Rostock/Stralsund	70
41	Prüfung des Schiffsführers		
	a) Theoretische Prüfung	§ 5 Abs. 5 der Lotsverordnung Ems § 6 Abs. 5 der Lotsverordnung Weser/Jade § 6 Abs. 5 der Lotsverordnung Elbe § 7 Abs. 5, § 8 Abs. 3 und 4, § 9 Abs. 4, § 10 Abs. 4 der Lotsverordnung Nord-Ostsee-Kanal/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde § 5 Abs. 5, § 6 Abs. 4, § 7 Abs. 4 der Lotsverordnung Wismar/Rostock/Stralsund	210
	b) Praktische Prüfung	§ 8 Abs. 4 der Lotsverordnung Nord-Ostsee-Kanal/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde	
	Gesamtstrecke		1075
	Teilstrecke		150

Nr.	Gebührentatbestand	Rechtsgrundlage	Gebühr Deutsche Mark
42	Ausstellung der Bescheinigung über die Befreiung von der Lotsenannahmepflicht	§ 5 Abs. 6 der Lotsverordnung Ems § 6 Abs. 6 der Lotsverordnung Weser/Jade § 6 Abs. 6 der Lotsverordnung Elbe § 7 Abs. 6, § 8 Abs. 5, § 9 Abs. 5, § 10 Abs. 5 der Lotsverordnung Nord-Ostsee-Kanal/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde § 5 Abs. 5, § 6 Abs. 4, § 7 Abs. 4 der Lotsverordnung Wismar/Rostock/Stralsund	75
43	Verlängerung der Befreiung von der Lotsenannahmepflicht	§ 5 Abs. 6 der Lotsverordnung Ems § 6 Abs. 6 der Lotsverordnung Weser/Jade § 6 Abs. 6 der Lotsverordnung Elbe § 7 Abs. 6, § 8 Abs. 5, § 9 Abs. 5, § 10 Abs. 5 der Lotsverordnung Nord-Ostsee-Kanal/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde § 5 Abs. 6, § 6 Abs. 5, § 7 Abs. 5 der Lotsverordnung Wismar/Rostock/Stralsund	75
44	Übertragung der Befreiung von der Lotsenannahmepflicht auf ein Schiff aus einer baugleichen Serie, ein typgleiches Schiff oder schwimmendes Gerät	§ 5 Abs. 4 und Abs. 6 der Lotsverordnung Ems § 6 Abs. 4 und Abs. 6 der Lotsverordnung Weser/Jade § 6 Abs. 4 und Abs. 6 der Lotsverordnung Elbe § 7 Abs. 4 und Abs. 6, § 8 Abs. 5, § 9 Abs. 5, § 10 Abs. 5 der Lotsverordnung Nord-Ostsee-Kanal/Kieler Förde/Trave/Flensburger Förde § 5 Abs. 4 und Abs. 6, § 6 Abs. 5, § 7 Abs. 5 der Lotsverordnung Wismar/Rostock/Stralsund	75
45	Befreiung von Befahrensverboten	§ 2 Abs. 2 der Verordnung über das Befahren des Naturschutzgebietes „Helgoländer Felssockel“	50 bis 150
46	Befreiung von Befahrensverboten	§ 2 Abs. 2 der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in dem Naturschutzgebiet „Dassower See, Inseln Buchhorst und Graswerder (Plönswerder)“	20 bis 100
47	Befreiung von Befahrensverboten	§ 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee	50 bis 500
48	Befreiung von Befahrensverboten	§ 5 Abs. 3 der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee	20 bis 60
49	Befreiung von Befahrensverboten	§ 7 Abs. 1 Nr. 1 und 2 der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks und Naturschutzgebieten im Bereich der Küste von Mecklenburg-Vorpommern	50 bis 500
50	Untersagung der Beförderung oder des Umschlages von Öl	§ 3 Abs. 2 Ölschadengesetz	50 bis 200
51	In allen übrigen Fällen, die nicht in den lfd. Nummern 1 bis 50 aufgeführt sind, bei schriftlichen Verwaltungsakten nach Aufwand im Einzelfall		20 bis 500
60	Widerruf oder Rücknahme einer Amtshandlung, soweit der Betroffene dazu Anlaß gegeben hat		bis zu 75 vom Hundert der Amtshandlungsgebühr

Nr.	Gebührentatbestand	Rechtsgrundlage	Gebühr Deutsche Mark
61	Antragsablehnung aus anderen Gründen als wegen Unzuständigkeit oder Rücknahme eines Antrages auf Vornahme einer Amtshandlung nach Beginn der sachlichen Bearbeitung, jedoch vor deren Beendigung		bis zu 75 vom Hundert der Amtshandlungsgebühr
62	teilweise oder vollständige Zurückweisung des Widerspruchs, soweit sich der Widerspruch nicht ausschließlich gegen eine Kostenentscheidung richtet		20 bis zu dem Betrag, der für die Vornahme der angefochtenen Amtshandlung vorgesehen ist
	Dies gilt nicht, wenn der Widerspruch nur deshalb keinen Erfolg hat, weil die Verletzung einer Verfahrens- oder Formvorschrift nach § 45 des Verwaltungsverfahrensgesetzes unbeachtlich ist.		
63	Rücknahme des Widerspruchs nach Beginn der sachlichen Bearbeitung, jedoch vor deren Beendigung		bis zu 75 vom Hundert der Gebühr nach Nr. 62.“

Richtlinie
zur Anwendung der Kostenverordnung
für Amtshandlungen der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes
auf dem Gebiet der Seeschifffahrt (WSVSeeKostV)
 Vom 28. September 1998

I.

(1) Bei der Erhebung von Gebühren nach der WSVSeeKostV ist der 3. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) anzuwenden.

(2) Soweit im Gebührenverzeichnis Rahmengebühren vorgesehen sind, ist die im Einzelfall zu erhebende Gebühr nach Maßgabe des § 9 Abs. 1 Verwaltungskostengesetz zu bemessen. Die Mindestgebühr ist nur dann zu erheben, wenn eine formularmäßige Bearbeitung möglich ist.

(3) Die nach den in Abschnitt 11 angegebenen Bemessungsgrundlagen zu erhebenden Gebühren sind um 50 vom Hundert zu erhöhen, sofern eine Dauergenehmigung erteilt wird.

Für schiffahrtspolizeiliche Genehmigungen, für die

1. eine Sperrung des Fahrwassers oder
2. umfangreiche Überwachungs- und Verkehrslenkungsmaßnahmen

durch die Schifffahrtspolizeibehörde erforderlich sind, ist die Gebühr um 100 vom Hundert zu erhöhen. Ein Zuschlag nach § 1 Abs. 3 WSVSeeKostV bleibt hiervon unberührt.

(4) Werden Gebühren nach Schiffsgröße erhoben, so ist die im amtlichen Schiffsmeßbrief ausgewiesene Bruttoreaumzahl (BRZ) zugrunde zu legen.

II.

Sofern nicht die Beachtung des § 9 Abs. 1 Verwaltungskostengesetz im Einzelfall etwas anderes gebietet, ist für die nachstehend genannten Gebührentatbestände folgende Bemessungsgrundlage anzuwenden:

Lfd. Nr. des GV	Gebührentatbestand	Gebühr DM
2	Genehmigung des Verkehrs außergewöhnlich großer Fahrzeuge und Luftkissenfahrzeuge Bemessungsgrundlage: Schiffsgröße nach Bruttoreaumzahl (BRZ)	110,– bis 1650,–
	bis	
	3 000 BRZ	110,–
	6 000 BRZ	140,–
	10 000 BRZ	170,–
	20 000 BRZ	200,–
	30 000 BRZ	240,–
	40 000 BRZ	300,–
	60 000 BRZ	350,–
	80 000 BRZ	415,–
	100 000 BRZ	475,–
	110 000 BRZ	530,–
	120 000 BRZ	590,–
	130 000 BRZ	715,–
	über	
	130 000 BRZ	825,–
	Bei Fahrgastschiffen mit geschlossenen Ro/Ro-Einrichtungen und Frachtschiffen mit geschlossenen Ro/Ro-Laderäumen wird die Gebühr auf das 0,7fache ermäßigt.	
3	Genehmigung des Verkehrs außergewöhnlicher Schub- und Schleppverbände sowie außergewöhnlicher Schwimmkörper	110,– bis 1650,–
	a) Anhänge Bruttoreumzahl	
	bis	
	1 500 BRZ	110,–
	4 000 BRZ	165,–
	6 500 BRZ	220,–
	10 000 BRZ	275,–
	20 000 BRZ	330,–
	30 000 BRZ	385,–
	40 000 BRZ	440,–
	50 000 BRZ	495,–
	60 000 BRZ	550,–
	70 000 BRZ	660,–
	über	
	70 000 BRZ	825,–
	b) Schwimmkörper	
	bis	
	100 m	110,–
	200 m	135,–
	500 m	165,–
4	Genehmigung von Stapelläufen Bemessungsgrundlage: wie zu 2	110,– bis 1650,–
5	Genehmigung der Bergung von Fahrzeugen, außergewöhnlichen Schwimmkörpern und Gegenständen, soweit dadurch Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigt werden können Bemessungsgrundlage: 1 % des Bergungswertes	110,– bis 1650,–
6	Genehmigung der Erprobung und der Prüfung der Zugkraft von Fahrzeugen sowie Standproben, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs beeinträchtigen können Bemessungsgrundlage: Motorenstärke	
	bis	
	368 kW (500 PS)	85,–
	736 kW (1 000 PS)	90,–
	1 471 kW (2 000 PS)	110,–
	3 678 kW (5 000 PS)	135,–
	7 355 kW (10 000 PS)	200,–
	14 710 kW (20 000 PS)	265,–
	22 065 kW (30 000 PS)	330,–
	über	
	22 065 kW (30 000 PS)	440,–

Lfd. Nr. des GV	Gebührentatbestand	Gebühr DM
7	Genehmigung wassersportlicher Veranstaltungen auf dem Wasser Bemessungsgrundlage: Anzahl der an der Veranstaltung teilnehmenden Boote bis zu 50 Booten für jedes weitere Boot höchstens jedoch Jugendregatten	30,– bis 760,– 90,– 2,– 380,– 30,–
45	Befreiung von Befahrensverboten § 2 Abs. 2 der Verordnung über das Befahren des Naturschutzgebietes „Helgoländer Felssockel“ Bemessungsgrundlage: Jugendfahrten (sog. Weiße Flotte*) Einzelfahrer (sog. Weiße Flotte*) Gewerbefahrten	50,– bis 150,– 50,– 70,– 150,–
46	Befreiung von Befahrensverboten § 2 Abs. 2 der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in dem Naturschutzgebiet „Dassower See, Inseln Buchhorst und Graswerder (Plönswerder)“ Bemessungsgrundlage: Jugendfahrten (sog. Weiße Flotte*) Einzelfahrer (sog. Weiße Flotte*) Gruppenfahrten (sog. Weiße Flotte*) Gewerbefahrten	20,– bis 100,– 20,– 40,– 60,– 100,–
47	Befreiung von Befahrensverboten § 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee Bemessungsgrundlage: Jugendfahrten (sog. Weiße Flotte*) Einzelfahrer (sog. Weiße Flotte*) Gruppenfahrten (sog. Weiße Flotte*) Gewerbefahrten bis 50 Personen für jede weitere Person höchstens jedoch	50,– bis 500,– 50,– 75,– 100,– 250,– 6,– 500,–
48	Befreiung von Befahrensverboten § 5 Abs. 3 der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks im Bereich der Nordsee Bemessungsgrundlage: Jugendfahrten (sog. Weiße Flotte*) Einzelfahrer (sog. Weiße Flotte*) Gruppenfahrten (sog. Weiße Flotte*)	20,– bis 60,– 20,– 40,– 60,–
49	Befreiung von Befahrensverboten § 7 Abs. 1 Nummern 1 und 2 der Verordnung über das Befahren der Bundeswasserstraßen in Nationalparks und Naturschutzgebieten im Bereich der Küste von Mecklenburg-Vorpommern Bemessungsgrundlage: wie zu 47	50,– bis 500,–

* = Sportboote aller Art

(VkBl. 1998 S. 1246)

Straßenbau

Nr.259 Allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 40/1998

Sachgebiet 02.2: Planung und Entwurf; Entwurfsrichtlinien

Bonn, den 6. Oktober 1998
StB 28/38.50.05/35 Va 98 I

Oberste Straßenbaubehörden der Länder

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Straßenwesen

Bundesrechnungshof

DEGES – Deutsche Einheit

Fernstraßenplanungs- und
-bau GmbH

Bundesministerium für Verkehr

– Dienststelle Berlin –

Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte,
Ausgabe 1996, (RAS-Q 96)

ARS 28/96 vom 15. August 1996, StB 13/38.50.05/65
Va 96

Gemäß RAS-Q 96 sowie Ziffer 4 des ARS 28/96 sind für Bundesautobahnen mit weiträumiger Verbindungsfunktion (Kategorien A I und B I der RAS-N) die Querschnitte RQ 29,5 oder 35,5 zu wählen. Für diese Bundesfernstraßen ist der Einsatz des RQ 26 nicht vorgesehen. Insbesondere wegen des nur 2,00 m breiten Standstreifens in Verbindung mit 50 cm breiten Randstreifen ist mit Blick auf eine mögliche Gefährdung des fließenden Verkehrs durch abgestellte breite Fahrzeuge, wie not haltende Lkw oder auch Fahrzeuge des Unterhaltungs- und Betriebsdienstes sowie Notfall- und Pannenfahrzeuge, vor allem auch mit Blick auf eine Gefährdung der sich notwendigerweise auf dem Standstreifen bewegenden Personen, der Einsatz des Regelquerschnitts RQ 26 auf die Fälle von Autobahnen mit geringerwertiger Verbindungsbedeutung beschränkt worden. Deshalb liegt der Einsatzbereich des Regelquerschnitts RQ 26 bei Straßen der Kategorie A II oder B II.

In der Vergangenheit sind mehrfach Entwürfe für BAB auch mit weiträumiger Verbindungsfunktion aus Kostengründen auf RQ 26 reduziert worden, wenn die Prognoseverkehrsstärke $\leq 30\,000$ Kfz/24 h betrug. In Fällen, in denen nach den RAS-Q 96 für einen weiträumigen Verkehr regelgerecht der RQ 29,5 zum Einsatz kommen müßte, die Prognoseverkehrsstärke jedoch maximal

30 000 Kfz/24 h beträgt und aus Kostenersparnisgründen ein RQ 29,5 nicht angewendet werden kann, wird künftig ein modifizierter RQ 26 mit 2,50 m Standstreifenbreite ausgeführt. Für diesen Querschnitt ergibt sich eine Kronenbreite von 27,00 m, so daß dieser Sonderquerschnitt die Bezeichnung SQ 27 erhält.

Die Anwendung eines richtliniengemäßen RQ 26 in Fällen von Autobahnen mit nur geringerwertiger Verbindungsfunktion (Kategorie AII oder B 11) bleibt hiervon unberührt.

Bundesministerium für Verkehr

Im Auftrag
Keidel

(VkBl. 1998 S. 1254)

Berichtigung

Nr. 260 Korrektur der Verkehrsblattverlautbarung Nr. 216

Bonn, den 27. Oktober 1998
StV 13/36.25.07-00

Durch einen redaktionellen Fehler sind unter 2.2 in der dritten Tabelle die Zuordnungshinweise in Form von einem, zwei oder drei Sternen (*, **, ***) nicht gedruckt worden. Ohne diese Markierungen ist der unter der Tabelle befindliche Text nicht sinnvoll anzuwenden.

Nachfolgend die berichtigte Tabelle:

Höchstgeschwindigkeit (km/h) ***	Größte zulässige Tragfähigkeit (%)	
	Symbol für die Geschwindigkeitskategorie V	Symbol für die Geschwindigkeitskategorie W **
210	100	100
220	95	100
230	95	100
240	85	100
250	(80)*	95
260	(75)*	85
270	(70)*	75

Bundesministerium für Verkehr

Im Auftrag
Grupe

(VkBl. 1998 S. 1254)