



## **Stellungnahme der Gewerkschaft der Polizei (GdP)**

zum Referentenentwurf  
der Bundesregierung

**eines Gesetzes  
zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und  
anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze  
und einer  
Verordnung zur Modernisierung der Fahrschul Ausbildung**

## I. - Vorbemerkungen

Als mit über 200.000 Mitgliedern größte Polizeigewerkschaft Deutschlands nimmt die Gewerkschaft der Polizei (GdP) Stellung zu Gesetzesvorhaben, die Auswirkungen auf den polizeilichen Arbeitsalltag haben. Vor diesem Hintergrund erlaubt sie sich, auch zu den vorliegenden Referentenentwürfen des Bundesministeriums für Verkehr Position zu beziehen. Gleichzeitig bedauert die GdP die ausgesprochen kurze Fristsetzung von einer Woche zur Einreichung von Stellungnahmen außerordentlich. Ein derart wichtiges Thema sollte gesamtgesellschaftlich breit diskutiert und von Verbänden ausführlich bewertet werden können. Dies ist in dieser kurzen Zeit nicht angemessen und unter Beteiligung aller relevanter Akteure möglich.

## II. - Allgemein

Im Allgemeinen begrüßt die GdP den zugrundeliegenden Anspruch des Bundesministeriums für Verkehr, den Erwerb der Fahrerlaubnis transparenter, günstiger und praxisnaher sowie digitaler zu gestalten. Insbesondere die Möglichkeiten zur in Teilen digital durchführbaren Theorieausbildung sowie die Preistransparenz-Offensive und die Straffung des Fragenkatalogs der theoretischen Prüfung sind als Elemente grundsätzlich geeignet, die theoretische Fahrausbildung um zeitgemäße Lehrformate zu erweitern und bietet Fahrschüler:innen die Möglichkeit, die Fahrschulpreise und -erfolgsquoten transparent und unkompliziert zu vergleichen.

Dennoch macht die GdP deutlich: Die Änderungen dürfen nicht mit Abstrichen an der hohen Qualität der deutschen Fahrausbildung einhergehen. Alle Änderungen müssen daher an ihren erwartbaren Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit gemessen werden – Denn die, zuletzt erneut gestiegenen, Unfallzahlen zeigen: Es braucht grundsätzlich mehr Maßnahmen zur Prävention von Unfällen – auch in der Ausbildung von Fahranfänger:innen und hier insbesondere in deren Vorbereitung auf das Erkennen von und sichere Fahren an Unfallschwerpunkten wie Landstraßen. Es darf daher nicht der Anspruch sein, hohe nationale Standards auf die europäischen Mindestanforderungen abzusenken – im Gegenteil artikuliert die GdP vielmehr die Erwartungshaltung, dass sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine Anhebung dieser Mindeststandards einsetzt – damit die Vision Zero auch in der Fahrausbildung Handlungsmaxime wird.

Die dramatische Reduzierung der verpflichtenden Sonderfahrten von 12 auf 3, also je eine auf der Autobahn, der Landstraße sowie bei Dunkelheit oder Dämmerung, werden den komplexen Anforderungen dieser Verkehrsbereiche nicht gerecht. Noch immer geschehen die meisten tödlichen Unfälle außerorts auf Landstraßen – die verpflichtende Auseinandersetzung mit diesem Unfallschwerpunkt in der Fahrausbildung derart zu reduzieren ist aus Sicht der GdP nicht der richtige Weg.

Ebenfalls bieten die vorgesehenen Elemente zur Laienausbildung erhebliche Risiken, internalisiertes Fehlverhalten und Halbwissen von Begleitpersonen an unerfahrene Fahrschüler:innen weiterzugeben. Wenngleich die Fahrpraxis zweifelsohne ein Schlüssel zur sicheren Teilnahme am Straßenverkehr und zum Bestehen der praktischen Prüfung ist, sieht die GdP in der Laienausbildung den falschen Ansatz. Auch Simulatorfahrten können das komplexe Verkehrsgeschehen nicht adäquat abbilden und eignen sich daher höchstens zum Erlernen der fahrpraktischen Grundfähigkeiten.

Im Entwurf nicht berücksichtigt ist ferner die Aufnahme von Verhaltensleitlinien zum richtigen Fahren an Unfall- und Einsatzstellen außerorts und insbesondere an Autobahnen in das Kurrikulum der theoretischen Fahrausbildung. Eine frühe Sensibilisierung für die Vulnerabilität von im schnell fließenden Verkehr arbeitenden Personen kann den Alltag vieler Polizist:innen und im Rettungsdienst arbeitenden Personen sicherer machen.

Um den Erwerb des Führerscheins auch für Personen ohne muttersprachliche Kenntnisse der deutschen Sprache zugänglicher zu machen und um die private Mobilität als Integrationstreiber zu fördern, würde die GdP eine dynamische Ergänzung des Fremdsprachenkatalogs der theoretischen Fahrprüfung, zumindest um die Sprache Farsi, begrüßen.

Abschließend artikuliert die GdP die klare Erwartung, dass jedwede Änderungen der Fahrausbildung, wie begrüßenswerter Weise in beiden Entwürfen vorgesehen, eng wissenschaftlich begleitet werden und mögliche negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit von Fähranfänger:innen unmittelbar zu einer Revision der zugrundeliegenden Änderungen führt. Hierbei erwarten wir, dass die Evaluation insbesondere auch die Perspektive der Polizei auf die geänderten Vorschriften sowie die Auswirkungen der Änderungen auf die Verkehrssicherheit in den Fokus nimmt bzw. berücksichtigt.

Im Folgenden erlaubt sich die GdP ergänzende Anmerkungen zu spezifischen Abschnitten des vorliegenden Gesetzesentwurfs sowie des Verordnungsentwurfs:

### **III. Anmerkungen zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Fahrlehrergesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Gesetze**

#### **Zu § 2 Absatz 10a des Straßenverkehrsgesetzes**

Da die hier genannten Personen im Sinne des Entwurfes auch Einsatzfahrzeuge mit Anhängern führen dürften, stellt sich die Frage, warum nicht wenigstens der Besitz der Führerscheinklasse BE verlangt wird. So würde der Fahrzeugführer bereits einige Grundfertigkeiten im Anhängerbetrieb besitzen, da in den hier vorgesehenen Fällen Kombinationen von bis zu 7,5t möglich wären.

#### **Zu § 2e des Straßenverkehrsgesetzes**

An dieser Stelle sei auf die Ausführungen zur Laienausbildung unter II. verwiesen. Es besteht die Gefahr, dass internalisiertes Fehlverhalten und Wissenslücken bereits früh in der Fahrausbildung an Anwärter:innen weitergegeben wird. Wenngleich das begleitete Fahren nach der praktischen Fahrprüfung nach wie vor begrüßt wird, sollte es in früheren Stadien der Fahrausbildung nicht vorgesehen sein. Auch die, im Verordnungsentwurf festgehaltenen Anforderungen an den Fahrpraxisanleiter sowie der Umfang der Einweisung wird als nicht ausreichend empfunden.

#### **Zu § 3a des Fahrlehrergesetzes**

Hier fehlt die Angabe von Gründen für einen unterjährigen Widerruf. Zu diesem Zweck sollten ein Verweis auf die Widerrufgründe für inländische Fahrlehrer als Grund für eine Untersagung im Absatz 4 des §3a aufgenommen werden.

#### **IV. Anmerkungen zum Entwurf einer Verordnung zur Modernisierung der Fahrschul- ausbildung**

##### **Zu § 4**

Wie unter II. ausgeführt fehlt hier eine ausreichende Gewichtung der unter 1-3 gelisteten Fahrten vor dem Hintergrund ihrer Relevanz zur Sensibilisierung der Fahranfänger:innen mit Unfallschwerpunkten und herausfordernden Situationen. Hier lediglich auf das Ermessen der Fahrausbilder:innen zu setzen greift aus Sicht der GdP zu kurz. Die bisher notwendigen je 4 Fahrstunden garantieren zumindest eine grundlegende Routine der Anwärter:innen in diesen Situationen.