Bundesrat **Drucksache 580/10**

22.09.10

Vk - FJ - G - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Erste Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

A. Zielsetzung

1. Am 17. August 2005 wurde das „Dritte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ verkündet und damit die Grundlage zur freiwilligen Einführung des Modellversuches „Begleitetes Fahren ab 17“ in den Ländern gelegt. Inzwischen haben alle Länder von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragt, das Modell wissenschaftlich zu begleiten und zu evaluieren.

Die von der BASt in einem Bericht vorgelegten Ergebnisse belegen, dass das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ einen deutlichen Gewinn für die Verkehrssicherheit der jungen Fahranfänger und Fahranfängerinnen bringt. Das Modellvorhaben hat sich also bewährt und wird mit dieser Verordnung in das Dauerrecht überführt.

2. Das Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wurde im Jahr 2005 notifiziert. Die Änderungen sind durch die Vertragsparteien bis zum Januar 2011 umzusetzen.

3. Die Richtlinien 2009/112/EG und 2009/113/EG der Kommission vom 25. August 2009 sind in nationales Recht umzusetzen. Diese dienen der Vereinheitlichung der gesundheitlichen Anforderungen im Rahmen der Führerscheinprüfung, da das Bestehen unterschiedlicher Anforderungen an die

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0720-2946

Fahrtüchtigkeit in verschiedenen Mitgliedstaaten die Freizügigkeit beeinträchtigen kann. Die Regelungen wurden im Vorfeld bereits von deutscher Seite unterstützt.

B. Lösung

Änderung der Vorschriften der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung – FeV).

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

1. Kosten ohne Vollzugsaufwand

Kosten ohne Vollzugsaufwand für die Haushalte des Bundes, der Länder und der Kommunen entstehen nicht.

2. Vollzugsaufwand

Zusätzlicher Vollzugsaufwand entsteht nicht.

E. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch diese Verordnung keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind ebenfalls nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Für die Verwaltung wird eine bestehende Informationspflicht aufgehoben und für Bürgerinnen und Bürger eine neue eingeführt.

G. Gleichstellungspolitische Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

H. Nachhaltigkeit

Die Verordnung berücksichtigt in seiner Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ohne den Umweltschutz zu beeinträchtigen.

Bundesrat **Drucksache 580/10**

22.09.10

Vk - FJ - G - In

Verordnung
des Bundesministeriums
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Erste Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Der Chef des Bundeskanzleramtes Berlin, den 17. September 2010

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Bürgermeister
Jens Böhrnsen
Präsident des Senats der
Freien Hansestadt Bremen

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erlassende

Erste Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Ronald Pofalla

Erste Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung
Vom …

Auf Grund der § 6 Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben a, b, c, d, e, g, h, j, l, m, n, o, p, q, r, s, w, x, Nummer 3 Buchstabe c, Nummer 7, § 6a Absatz 2 in Verbindung mit Absatz 3, § 6e Absatz 1, § 26a Absatz 1 Nummer 2, § 30c Absatz 1 sowie § 63 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919) sowie §§ 34a Absatz 2 und 3 des Fahrlehrergesetzes vom 25. August 1969 (BGBl. I S. 1336), von denen § 34a des Fahrlehrergesetzes zuletzt durch Artikel 289 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, in Verbindung mit dem 2. Abschnitt des Verwaltungskostengesetzes vom 23. Juni 1970 (BGBl. I S. 821) verordnet das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung:

Artikel 1
Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 18. August 1998 (BGBl. I S. 2214) wird wie folgt geändert:

1. In § 10 Absatz 1 Satz 2 wird die Angabe „Artikel 5 der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 des Rates vom 20. Dezember 1985 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr (ABl. EG Nr. L 370 S. 1)“ durch die Angabe „§ 2 des Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetzes vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1958)“ ersetzt.

2. Dem § 11 Absatz 10 wird folgender Satz 2 angefügt:
   „Wurde die Beibringung eines Gutachtens einer amtlich anerkannten Begutachtungsstelle für Fahreignung nach § 4 Absatz 10 Satz 3 des Straßenverkehrsgesetzes angeordnet, findet Satz 1 keine Anwendung.“

3. § 20 wird wie folgt geändert:

   a) Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

   b) Der bisherige Absatz 5 wird der neue Absatz 3.

4. In § 22 werden nach Absatz 2 folgende Absätze 2a und 2b eingefügt:
   „(2a) Eine Fahrerlaubnis ist nicht zu erteilen, wenn dem Bewerber zuvor in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einem anderen Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum eine EU- oder EWR-Fahrerlaubnis vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist. Satz 1 gilt nicht, soweit die Gründe für die Entziehung nicht mehr bestehen.

   (2b) Zum Nachweis, dass die Gründe für die Entziehung nach Absatz 2a nicht mehr bestehen, hat der Bewerber eine Bescheinigung der Stelle, welche die frühere EU- oder EWR-Fahrerlaubnis im betreffenden Mitgliedstaat der Europäischen Union oder Vertragsstaat des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum erteilt hatte, bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde vorzulegen. Absatz 2 bleibt unberührt.“.

5. Dem § 25a Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:
   „Ein internationaler Führerschein nach § 25b Absatz 3 darf nur ausgestellt werden, wenn der Inhaber seinen ordentlichen Wohnsitz in Inland oder in einem Staat hat, der keine Vertragspartei des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 ist.“.

6. § 25b wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:
      „(3) Beim Internationalen Führerschein nach Artikel 41 und Anhang 7 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 (BGBl. 1977 II S. 809) entspricht der Fahrerlaubnis der Klasse A (beschränkt) die Klasse A beschränkt auf

Krafträder mit einer Leistung von nicht mehr als 25 kW und einem Verhältnis Leistung/Leergewicht von nicht mehr als 0,16 kW/kg. Bei der Klasse D1E ist zu vermerken, dass der Anhänger nicht zur Personenbeförderung benutzt werden darf. Weitere Beschränkungen der Fahrerlaubnis sind zu übernehmen.“.

b) Absatz 4 Satz 2 wird wie folgt gefasst:
„Die Gültigkeitsdauer darf nicht über die Gültigkeitsdauer des nationalen Führerscheins hinausgehen; dessen Nummer muss auf dem Internationalen Führerschein vermerkt sein.“

7. § 28 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 4 wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.

bb) In Nummer 5 wird der Punkt durch das Wort „oder“ ersetzt.

cc) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6. die zum Zeitpunkt des Erwerbs der ausländischen EU- oder EWR-Fahrerlaubnis Inhaber einer deutschen Fahrerlaubnis waren.“.

b) In Absatz 5 Satz 2 wird die Angabe „§ 20 Absatz 1 und 5“ durch die Angabe „§ 20 Absatz 1 und 3“ ersetzt.

8. § 29 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 1 wird wie folgt gefasst:
„Die Fahrerlaubnis ist durch einen gültigen nationalen oder Internationalen Führerschein nach Artikel 7 und Anlage E des Internationalen Abkommens über Kraftfahrzeugverkehr vom 24. April 1926, Artikel 24 und Anlage 10 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 19. September 1949 (Vertragstexte der Vereinten Nationen 1552 S. 22) oder nach Artikel 41 und Anhang 7 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 in Verbindung mit dem zugrunde liegenden nationalen Führerschein nachzuweisen.“

bb) Satz 3 wird wie folgt gefasst:
„Die Übersetzung muss von einem Berufskonsularbeamten oder Honorarkonsul der Bundesrepublik Deutschland im Ausstellungsstaat beglaubigt oder von einem international anerkannten Automobilklub des Ausstellungsstaates oder einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bestimmten Stelle gefertigt sein.“

b) In Absatz 3 wird nach Nummer 1 folgende Nummer 1a eingefügt:
„1a. die das nach § 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 für die Klassen B und BE vorgeschriebene Mindestalter noch nicht erreicht haben,“.

9. § 31 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
„Dies gilt auch, wenn die Berechtigung nur auf Grund von § 29 Absatz 3 Nummer 1a nicht bestanden hat.“.

b) In Absatz 2 wird nach der Angabe „des Absatzes 1 Satz 1“ die Angabe „und 2“ eingefügt.

10. § 47 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 und 2 werden jeweils nach dem Wort „Entziehung“ die Wörter „oder der Feststellung der fehlenden Fahrberechtigung“ eingefügt.

bb) In Satz 5 werden nach den Wörtern „Aberkennung der Fahrberechtigung“ die Wörter „oder die Feststellung der fehlenden Fahrberechtigung“ eingefügt.

b) In Absatz 3 werden nach dem Wort „Entziehung“ die Wörter „oder die Feststellung der fehlenden Fahrberechtigung“ eingefügt.

11. § 48a wird wie folgt geändert:

    a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
    „Nach Maßgabe der folgenden Vorschriften beträgt abweichend von § 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 das Mindestalter für die Erteilung einer Fahrerlaubnis der Klassen B und BE 17 Jahre.“.

    b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:
    „Auf Antrag können weitere begleitende Personen namentlich auf der Prüfungsbescheinigung nachträglich eingetragen werden.“

    c) Absatz 5 wird wie folgt geändert:
    aa) In Satz 1 Nummer 3 werden die Wörter „Erteilung der Prüfungsbescheinigung nach Absatz 3“ durch das Wort „Beantragung der Fahrerlaubnis“ ersetzt.
    bb) In Satz 2 werden die Wörter „Erteilung der Prüfungsbescheinigung nach Absatz 3“ durch die Wörter „Beantragung der Fahrerlaubnis oder bei Beantragung der Eintragung weiterer zur Begleitung vorgesehener Personen“ ersetzt.

12. § 48b wird wie folgt gefasst:
    „Die für Zwecke der Evaluation erhobenen personenbezogene Daten der teilnehmenden Fahranfänger und Begleiter sind spätestens am 31. Dezember 2015 zu löschen oder so zu anonymisieren oder zu pseudonymisieren, dass ein Personenbezug nicht mehr hergestellt werden kann.“

13. § 59 Absatz 1 Nummer 9 wird wie folgt gefasst:
    „9. bei einer Versagung, Entziehung oder Aberkennung der Fahrerlaubnis oder einer Feststellung über die fehlende Fahrberechtigung durch eine Fahrerlaubnisbehörde der Grund der Entscheidung und die entsprechende Kennziffer sowie den Tag des Ablaufs der Sperrfrist,“.

14. § 61 Absatz 1 Nummer 4 Buchstabe f wird wie folgt gefasst:

„f) die rechtskräftige Aberkennung des Rechts, von einer ausländischen Fahrerlaubnis Gebrauch zu machen, und der Tag des Ablaufs der Sperrfrist sowie die Feststellung über die fehlende Fahrberechtigung,“.

15. § 75 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 9 wird die Angabe „ , § 48a Absatz 2 Satz 1“ gestrichen.

b) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:

„15. einer vollziehbaren Auflage nach § 48a Absatz 2 Satz 1 zuwiderhandelt.“

16. § 76 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 9 Satz 3 werden die Wörter „bei einer Umstellung“ gestrichen.

b) Nummer 11a wird wie folgt gefasst:

„11a. § 20 (Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach Erlöschen der Klasse 3 alten Rechts)

Personen, denen eine Fahrerlaubnis alten Rechts der Klasse 3 entzogen worden ist, werden im Rahmen der Neuerteilung nach § 20 auf Antrag außer der Klasse B auch die Klassen BE, C1, C1E und CE mit einer Beschränkung mit der Schlüsselzahl 79 sowie die Klasse A1, sofern die Klasse 3 vor dem 1. April 1980 erteilt worden war, ohne Ablegung der hierfür erforderlichen Fahrerlaubnisprüfungen erteilt, wenn die Fahrerlaubnisbehörde nicht die Ablegung der Prüfung der Klasse B nach § 20 Absatz 2 angeordnet hat. Satz 1 gilt auch, wenn auf die Fahrerlaubnis der Klasse 3 alten Rechts verzichtet worden ist oder wenn bei Umstellung der Fahrerlaubnis der Klasse 3 alten Rechts ein Antrag nach Nummer 9 Satz 3 nicht gestellt worden ist.“.

c) Nach Nummer 13 wird folgende Nummer 13a eingefügt:

„13a. § 29 (Ausländische Fahrerlaubnisse)

Ein Internationaler Führerschein, der bis zum 31. Dezember 2010 nach Artikel 41 und Anhang 7 des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 in der bis zum 31.12.2010 geltenden Fassung im Ausland ausgestellt wurde, berechtigt im Rahmen seiner Gültigkeitsdauer zum Führen von Kraftfahrzeugen im Inland.“.

17. Anlage 4 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 5.3 wird wie folgt gefasst:

„5.3 Bei ausgeglichener Stoffwechsellage unter der Therapie mit Diät oder oralen Antidiabetika mit niedrigem Hypoglykämierisiko	Ja	Ja, ausnahmsweise, bei guter Stoffwechselführung ohne Unterzuckerung über etwa 3 Monate	---	Nachuntersuchung“.

b) Nummer 5.4 wird wie folgt gefasst:

„5.4 Bei medikamentöser Therapie mit hohem Hypoglykämierisiko (z. B. Insulin)	Ja	wie 5.3	---	regelmäßige Kontrollen“.

c) Nummer 6.6 wird wie folgt gefasst:

„6.6 Epilepsie	Ausnahmsweise ja, wenn kein wesentliches Risiko von Anfallsrezidiven mehr besteht, z. B. 1 Jahr anfallsfrei.	Ausnahmsweise ja, wenn kein wesentliches Risiko von Anfallsrezidiven mehr besteht, z. B. 5 Jahre anfallsfrei ohne Therapie	Nachuntersuchungen	Nachuntersuchungen“.

18. Anlage 6 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1.2 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
„Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungs- oder Kontrastsehen, Blendempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren in Frage stellen können.“

b) Nummer 1.2.1 wird wie folgt geändert:

aa) Satz 3 wird folgt gefasst:
„Bei Beidäugigkeit:
Sehschärfe des besseren Auges oder beidäugige Sehschärfe: 0,5.“

bb) Satz 4 wird aufgehoben.

c) Nummer 1.2.2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird die Angabe „30 Grad“ durch die Angabe „20 Grad“ ersetzt.

bb) In Satz 6 wird das Wort „normale“ durch das Wort „ausreichende“ ersetzt.

d) Der Nummer 1.2.2 werden folgende Nummern 1.3 bis 1.5 angefügt:

„1.3 Die Erteilung der Fahrerlaubnis darf in Ausnahmefällen in Betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe nicht erfüllt werden. In diesen Fällen muss der Fahrzeugführer einer augenärztlichen Begutachtung unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine anderen Störungen von Sehfunktionen vorliegen. Dabei müssen auch Kontrastsehen oder Dämmerungssehen und Blendempfindlichkeit geprüft und berücksichtigt werden. Daneben sollte der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Fahrprobe erfolgreich absolvieren.

1.4 Nach dem Verlust des Sehvermögens auf einem Auge oder bei neu aufgetretener Diplopie muss ein geeigneter Zeitraum (mindestens drei Monate) eingehalten werden, während dessen das Führen von Kraftfahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach darf erst nach augenärztlicher Untersuchung und Beratung wieder ein Kraftfahrzeug geführt werden.

1.5 Besteht eine fortschreitende Augenkrankheit, ist eine regelmäßige augenärztliche Untersuchung und Beratung erforderlich.“

e) In Nummer 2.1.1 werden die Wörter „Sehschärfe des besseren Auges oder beidäugige Gesamtsehschärfe: 1,0, Sehschärfe des schlechteren Auges: 0,8.“ durch die Wörter „Sehschärfe auf jedem Auge 0,8 und beidäugig 1,0“ ersetzt.

f) Nummer 2.1.2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „geprüft mit zwei unterschiedlichen Prüftafeln“ durch die Wörter „geprüft mit einem geeigneten Test“ ersetzt.

bb) Folgender Satz wird angefügt:
„Ausreichendes Kontrast- oder Dämmerungssehen, geprüft mit einem standardisierten anerkannten Prüfgerät.“.

g) In Nummer 2.2 Satz 2 wird die Angabe „2.2.3.2“ durch die Angabe „3.2“ ersetzt.

h) Nummer 2.2.1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 3 werden die Wörter „beidäugige Gesamtsehschärfe“ durch die Wörter „beidäugige Sehschärfe“ ersetzt.

bb) Folgende Sätze werden angefügt:
„In Einzelfällen kann unter Berücksichtigung von Fahrerfahrung und Fahrzeugnutzung der Visus des schlechteren Auges für die Klassen C, CE, C1, C1E unter 0,5 liegen, ein Wert von 0,1 darf nicht unterschritten werden. Ein augenärztliches Gutachten ist in diesen Fällen erforderlich.“.

i) Nummer 2.2.2 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „bis 30 Grad normal sein“ durch die Wörter „bis 30 Grad frei von relevanten Ausfällen sein“ ersetzt.

bb) Die Sätze 6 und 7 werden wie folgt gefasst:

„Farbensehen:

Bei Rotblindheit oder Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 ist eine Aufklärung des Betroffenen über die mögliche Gefährdung erforderlich.“.

j) Nach Nummer 2.2.2 werden folgende Nummern 2.3 und 2.4 eingefügt:

„2.3 Nach einer neu eingetretenen relevanten Einschränkung des Sehvermögens muss ein geeigneter Anpassungszeitraum eingehalten werden, während dessen das Führen von Kraftfahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach darf erst nach augenärztlicher Untersuchung und Beratung wieder ein Kraftfahrzeug geführt werden.

2.4 Besteht eine fortschreitende Augenkrankheit, ist eine regelmäßige augenärztliche Untersuchung und Beratung erforderlich.

k) Die bisherige Nummer 2.2.3 wird Nummer 3.

l) In den Mustern „Bescheinigung über die ärztliche Untersuchung (Anlage 6 Nr. 2.1 der Fahrerlaubnis-Verordnung)“ und „Zeugnis über die ärztliche Untersuchung (Anlage 6 Nr. 2.2 der Fahrerlaubnis-Verordnung)“ wird die Rückseite jeweils wie folgt gefasst:

- Rückseite -

Teil 1
Anlage 6
(zu den §§ 12, 48 Abs. 4 und 5)

Anforderungen an das Sehvermögen

1. Klassen A, A1, B, BE, M, S, L und T

1.1 Sehtest (§ 12 Abs. 2)
Der Sehtest (§ 12 Abs. 2) ist bestanden, wenn die zentrale Tagessehschärfe mit oder ohne Sehhilfen mindestens beträgt: 0,7/0,7. Über den Sehtest ist eine Sehtestbescheinigung nach § 12 Abs. 3 zu erstellen.

1.2 Augenärztliche Untersuchung (§ 12 Abs. 5)
Besteht der Bewerber den Sehtest nicht, ist eine augenärztliche Untersuchung erforderlich. Bei dieser Untersuchung ist unter anderem auf Sehschärfe, Gesichtsfeld, Dämmerungs- oder Kontrastsehen, Blendempfindlichkeit, Diplopie sowie andere Störungen der Sehrfunktion zu achten, die ein sicheres Fahren in Frage stellen können. Es müssen folgende Mindestanforderungen erfüllt sein:

1.2.1 Zentrale Tagessehschärfe
Fehlsichtigkeiten müssen - soweit möglich und verträglich - korrigiert werden. Dabei dürfen folgende Sehschärfenwerte nicht unterschritten werden:
Bei Beidäugigkeit:
Sehschärfe des besseren Auges oder beidäugige Sehschärfe: 0,5.

1.2.2 Übrige Sehfunktionen
Gesichtsfeld: Normales Gesichtsfeld eines Auges oder ein gleichwertiges beidäugiges Gesichtsfeld mit einem horizontalen Durchmesser von mindestens 120 Grad, insbesondere muss das zentrale Gesichtsfeld bis 20 Grad normal sein. Insgesamt sollte das Gesichtsfeld jedes Auges an mindestens 100 Orten geprüft werden. Ergeben sich unklare Defekte oder steht nicht zweifelsfrei fest, dass die Mindestanforderungen erfüllt werden, so hat eine Nachprüfung an einem manuell Perimeter nach Goldmann mit der Marke III/4 zu erfolgen.
Beweglichkeit: Bei Beidäugigkeit sind Augenzittern sowie Schielen ohne Doppeltsehen in zentralem Blickfeld bei normaler Kopfhaltung zulässig. Doppeltsehen außerhalb eines zentralen Blickfeldbereichs von 20 Grad im Durchmesser ist zulässig. Bei Einäugigkeit ausreichende Beweglichkeit des funktionstüchtigen Auges.

1.3 Die Erteilung der Fahrerlaubnis darf in Ausnahmefällen in betracht gezogen werden, wenn die Anforderungen an das Gesichtsfeld oder die Sehschärfe nicht erfüllt werden. In diesen Fällen sollte der Fahrzeugführer einer augenärztlichen Begutachtung unterzogen werden, um sicherzustellen, dass keine anderen Störungen von Sehfunktionen vorliegen. Dabei müssen auch Kontrastsehen oder Dämmerungssehen und Blendempfindlichkeit geprüft und berücksichtigt werden. Daneben sollte der Fahrzeugführer oder Bewerber eine praktische Fahrprobe erfolgreich absolvieren.

1.4 Nach dem Verlust des Sehvermögens auf einem Auge oder bei neu aufgetretener Diplopie muss ein geeigneter Zeitraum (mindestens drei Monate) eingehalten werden, während dessen das Führen von Kraftfahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach darf erst nach augenärztlicher Untersuchung und Beratung wieder ein Kraftfahrzeug geführt werden.

1.5 Besteht eine fortschreitende Augenkrankheit, ist eine regelmäßige augenärztliche Untersuchung und Beratung erforderlich.

2. Klassen C, C1, CE, C1E, D, D1, DE, D1E und Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung (§ 12 Abs. 6, § 48 Abs. 4 Nr. 4 und Abs. 5 Nr. 2)
Bewerber um die Erteilung oder Verlängerung der Fahrerlaubnis müssen die nachfolgenden Mindestanforderungen das Sehvermögen erfüllen:

2.1 Untersuchung durch einen Augenarzt, einen Arzt mit der Gebietsbezeichnung "Arbeitsmedizin", einen Arzt mit der Zusatzbezeichnung "Betriebsmedizin", einen Arzt bei einer Begutachtungsstelle für Fahreignung, einen Arzt des Gesundheitsamtes oder einen anderen Arzt der öffentlichen Verwaltung.
Über die Untersuchung ist eine Bescheinigung gemäß dem Muster dieser Anlage zu erstellen.

2.1.1 Zentrale Tagessehschärfe
Feststellung unter Einhaltung der DIN 58220, Ausgabe Januar 1997.
Fehlsichtigkeiten müssen - soweit möglich und verträglich - korrigiert werden. Dabei dürfen folgende Sehschärfenwerte nicht unterschritten werden:
Sehschärfe auf jedem Auge 0,8 und beidäugig 1,0.
Die Korrektur mit Gläsern von mehr als plus 8,0 Dioptrien (sphärisches Äquivalent) ist nicht zulässig; dies gilt nicht für intraokulare Linsen oder Kontaktlinsen.

2.1.2 Übrige Sehfunktionen
Normales **Farbensehen** (geprüft mit einem geeigneten Test, beispielsweise Tafeln nach Ishihara oder Velhagen).
Normales **Gesichtsfeld**, geprüft mit einem automatischen Halbkugelperimeter, das mit einer überschwelligen Prüfmethodik das Gesichtsfeld bis 70 Grad nach beiden Seiten und bis 30 Grad nach oben und unten untersucht. Insgesamt sollte das Gesichtsfeld jedes Auges an mindestens 100 Ort geprüft werden. Alternativ kann eine Prüfung mit einem manuellen Perimeter nach Goldmann mit mindestens vier Prüfmarken (z. B. III/4, I/4, I/2, I/1) an jeweils mindestens 12 Orten pro Prüfmarke erfolgen.
Normales **Stereosehen**, geprüft mit einem geeigneten Test (z. B. Random-Dot-Teste).
Ausreichendes Kontrast- oder Dämmerungssehen, geprüft mit einem standardisierten anerkannten Prüfgerät.

2.2 Augenärztliche Untersuchung
Können die Voraussetzungen bei der Untersuchung nach Nr. 2.1 nicht zweifelsfrei festgestellt werden, ist zusätzlich eine augenärztliche Untersuchung erforderlich.
Sind nur die Anforderungen an das normale Farbensehen nicht erfüllt, ist eine zusätzliche augenärztliche Untersuchung entbehrlich, wenn das Farbensehen bereits Gegenstand einer früheren augenärztlichen Untersuchung war und hierbei die Anforderungen bei nicht normalem Farbensehen nach den Ziffern 2.2.2 und 3.2 erfüllt wurden. Über die nach Satz 1 erforderliche Untersuchung ist ein Zeugnis gemäß dem Muster dieser Anlage zu erstellen.
Es müssen folgende Mindestanforderungen erfüllt sein:

2.2.1 Zentrale Tagessehschärfe
Fehlsichtigkeiten müssen - soweit möglich und verträglich - korrigiert werden.
Dabei dürfen folgende Werte nicht überschritten werden:
Sehschärfe des besseren Auges oder beidäugige Sehschärfe: 0,8,
Sehschärfe des schlechteren Auges: 0,5.
Werden diese Werte nur mit Korrektur erreicht, soll die Sehschärfe ohne Korrektur auf keinem Auge weniger als 0,05 betragen. Die Korrektur mit Gläsern von mehr plus 8,0 Dioptrien (sphärisches Äquivalent) ist nicht zulässig; dies gilt nicht für intraokulare Linsen oder Kontaktlinsen.
In Einzelfällen kann unter Berücksichtigung von Fahrerfahrung und Fahrzeugnutzung der Visus des schlechteren Auges für die Klassen C, CE, C1, C1E unter 0,5 liegen, ein Wett von 0,1 darf nicht unterschritten werden. Ein augenärztliches Gutachten ist in diesen Fällen erforderlich.

2.2.2 Übrige Sehfunktionen
Gesichtsfeld: Normales Gesichtsfeld beider Augen, wenigstens normales binokulares Gesichtsfeld mit einem horizontalen Durchmesser von mindestens 140 Grad, insbesondere muss das zentrale Gesichtsfeld bis 30 Grad frei von relevanten Ausfällen sein. Insgesamt sollte das Gesichtsfeld jedes Auges an mindestens 100 Orten geprüft werden. Ergeben sich unklare Defekte oder steht nicht zweifelsfrei fest, dass die Mindestanforderungen erfüllt werden, so hat eine Nachprüfung an einem manuell Perimeter nach Goldmann mit der Marke III/4 zu erfolgen.
Beweglichkeit: Ausschluss bei Doppeltsehen im Gebrauchsblickfeld (d. h. 25 Grad Aufblick, 30 Grad Rechts- und Linksblick, 40 Grad Abblick). Ausschluss bei Schielen ohne konstantes binokulares Einfachsehen.
Farbensehen: Bei Rotblindheit oder Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 ist eine Aufklärung des Betroffenen über die mögliche Gefährdung erforderlich.

2.3 Nach einer neu eingetretenen relevanten Einschränkung des Sehvermögens muss ein geeigneter Anpassungszeitraum (mindestens drei Monate) eingehalten werden, während dessen das Führen von Kraftfahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach darf erst nach augenärztlicher Untersuchung und Beratung wieder ein Kraftfahrzeug geführt werden.

2.4 Besteht eine fortschreitende Augenkrankheit, ist eine regelmäßige augenärztliche Untersuchung und Beratung erforderlich.

3 Hinsichtlich des Sehvermögens gelten für Inhaber einer bis zum 31.Dezember 1998 erteilten Fahrerlaubnis folgende Anforderungen (in dieser Gliederungsnummer sind alle Paragraphen ohne Gesetzesangaben solche der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung in der bis zum 31. Dezember 1998 geltenden Fassung)

1 **Sehtest**
Der Sehtest (§ 9a Abs. 1) ist bestanden, wenn die zentrale Tagessehschärfe mit oder ohne Sehhilfen mindestens beträgt:

Bei Klassen 1, 1a, 1b, 3, 4, 5	bei Klasse 2
0,7/0,7	1,0/1,0

2 **Mindestanforderungen an die zentrale Tagessehschärfe und die übrigen Sehfunktionen (§ 9a Abs. 5)**

2.1 Mindestanforderungen an die zentrale Tagessehschärfe

2.1.1 Liegt die zentrale Tagessehschärfe unterhalb der Grenze, bei der der Sehtest noch bestanden ist, so muss sie durch Sehhilfen soweit wie möglich dem Sehvermögen des Normalsichtigen angenähert werden.

2.1.2 Bei Bewerbern um eine Fahrerlaubnis dürfen jedenfalls folgende Werte nicht unterschritten werden:

Bei Bewerbern um die	Klassen 1, 1a, 1b, 3, 4, 5 [2]	Klasse 2	Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung
Bei Beidäugigkeit	0,5/0,2 [3]	0,7/0,5	1,0/0,7
Bei Einäugigkeit[1]	0,7	ungeeignet	ungeeignet

[1] Als einäugig gilt auch, wer auf einem Auge eine Sehschärfe von weniger als 0,2 besitzt.
[2] Bei Bewerbern um eine Fahrerlaubnis der Klasse 5 genügt auf dem besseren Auge eine Sehschärfe von 0,3, wenn die Fahrerlaubnis auf Krankenfahrstühle beschränkt wird; Fußnote 3 gilt entsprechend.
[3] Eine Sehschärfe von 0,5 auf dem besseren Auge genügt nur dann, wenn feststeht, dass das Wahrnehmungsvermögen des Bewerbers trotz verminderten Sehvermögens zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs der beantragten Klasse noch ausreicht.

2.1.3 Für Inhaber einer Fahrerlaubnis reichen abweichend von der Tabelle nach 2.1.2 folgende Mindestwerte für die zentrale Tagessehschärfe aus, wenn feststeht, dass das Wahrnehmungsvermögen des Betroffenen trotz verminderten Sehvermögens zum sicheren Führen eines Kraftfahrzeugs der Klasse/Art noch ausreicht:

Bei Bewerbern um die	Klassen 1, 1a, 1b, 3, 4, 5	Klasse 2	Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung
Bei Beidäugigkeit	0,4/0,2	0,7/0,2 [2]	0,7/0,5 [3]
Bei Einäugigkeit[1]	0,6	0,7	0,7 [3]

[1] siehe Fußnote 1 bei 2.1.2
[2] Nachweis ausreichenden Wahrnehmungsvermögens bereits bei Sehschärfe unter 0,5 auf dem schlechteren Auge erforderlich.
[3] Sehschärfe unter 0,5 auf dem schlechteren Auge oder Einäugigkeit nur zulässig bei Beschränkung der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung auf Taxen und Mietwagen.

2.1.4 Die Mindestwerte für die zentrale Tagessehschärfe in der Tabelle nach 2.1.3 reichen auch aus für

2.1.4.1 Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klassen 1, 1a, 1b, 3 oder 4, wenn sie bereits Inhaber einer Fahrerlaubnis sind,

2.1.4.2 Bewerber, die nach § 14 Abs. 3 die Erteilung einer Fahrerlaubnis beantragen
oder die innerhalb der letzten zwei Jahre vor der Stellung des Antrags eine der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Kraftomnibusse entsprechende deutsche Fahrerlaubnis besessen haben,

2.1.4.3 Inhaber ausländischer Fahrerlaubnisse, die nach § 15 die Erteilung einer Fahrerlaubnis beantragen,

2.1.4.4 Bewerber um eine neue Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung
(§ 15c), wenn seit der Entziehung, der vorläufigen Entziehung oder der Beschlagnahme des Führerscheins oder einer sonstigen Maßnahme nach § 94 der Strafprozeßordnung nicht mehr als 2 Jahre verstrichen sind.

2.2 Mindestanforderungen an die übrigen Sehfunktionen

2.2.1

Bei Bewerbern und Inhabern der	Klassen 1, 1a, 1b, 3, 4, 5	Klasse 2, Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung
Gesichtsfeld	normales Gesichtsfeld eines Auges oder gleichwertiges beidäugiges Gesichtsfeld	normale Gesichtsfelder beider Augen 1)
Beweglichkeit	Bei Beidäugigkeit: Augenzittern sowie Begleit- und Lähmungsschielen ohne Doppeltsehen im zentralen Blickfeld bei Kopfgeradehaltung zulässig. Bei Augenzittern darf die Erkennungszeit für die einzelnen Sehzeichen nicht mehr als eine Sekunde betragen. Bei Einäugigkeit: Normale Augenbeweglichkeit, kein Augenzittern.	Normale Beweglichkeit beider Augen 1); zeitweises Schielen unzulässig
Stereosehen	keine Anforderungen	normales Stereosehen 2)
Farbensehen	keine Anforderungen	Rotblindheit oder Rotschwäche mit einem Anomalquotienten unter 0,5 - bei Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung: unzulässig - bei Klasse 2: Aufklärung des Betroffenen über die durch die Störung des Farbensehens mögliche Gefährdung ausreichend

[1] Bei zulässiger Einäugigkeit gelten die Mindestanforderungen für die Klassen 1, 1a, 1b, 3, 4, 5.
[2] Bei zulässiger Einäugigkeit: keine Anforderungen.

2.2.2 Wenn wegen Zweifeln an ausreichendem Sehvermögen eine augenärztliche Begutachtung stattfindet, sollte die Untersuchung auch die Dämmerungssehschärfe und die Blendungsempfindlichkeit umfassen. Werden dabei Mängel festgestellt, so ist der Betroffene auf die Gefahren durch geminderte Dämmerungssehschärfe und erhöhte Blendungsempfindlichkeit beim Fahren in der Dämmerung und in der Nacht hinzuweisen.

19. Anlage 7 Nummer 1.3 wird wie folgt gefasst:

„1.3 Durchführung der Prüfung

Die theoretische Prüfung ist in deutscher Sprache abzulegen und erfolgt anhand von Fragen. Für Bewerber, die nicht ausreichend lesen oder schreiben können, besteht über Kopfhörer die Möglichkeit der Audio-Unterstützung in deutscher Sprache.

Bei Prüfung von Gehörlosen ist ein Gehörlosen-Dolmetscher zuzulassen.

Abweichend von Satz 1 kann die Prüfung der Klasse B und die Mofaprüfung sowie die Prüfung nur des Grundstoffes in den anderen Klassen auch in folgenden Fremdsprachen abgelegt werden:

- Englisch
- Französisch
- Griechisch
- Italienisch
- Polnisch
- Portugiesisch
- Rumänisch
- Russisch
- Kroatisch
- Spanisch
- Türkisch.“

20. Anlage 8c wird wie folgt geändert:

a) Den Vorbemerkungen wird folgende Nummer 4 angefügt:

„4. Die Fahrzeugklassen bzw. -unterklassen sind wie folgt definiert:

A1 Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 125 cm^3 und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW (Leichtkrafträder),

A Krafträder,

B Kraftfahrzeuge, die nicht der Klasse A angehören, mit einer zulässigen höchsten Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg, bei denen die Zahl der Sitzplätze, ausgenommen der Fahrersitz, nicht mehr als acht beträgt; oder Kraftfahrzeuge der Klasse B mit einem Anhänger, dessen Gesamt-

masse höchstens 750 kg beträgt; oder Kraftfahrzeuge der Klasse B mit einem Anhänger, dessen Gesamtmasse 750 kg, jedoch nicht die Leermasse des Kraftfahrzeugs übersteigt, wenn die Summe der zulässigen Gesamtmasse von Kraftfahrzeug und Anhänger 3 500 kg nicht überschreitet,

C1 Kraftfahrzeuge, die nicht der Klasse D angehören, mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg, aber nicht mehr als 7 500 kg; oder Kraftfahrzeuge der Unterklasse C1 mit einem Anhänger, dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg nicht übersteigt,

C Kraftfahrzeuge, die nicht der Klasse D angehören, mit einer zulässigen höchsten Gesamtmasse von mehr als 3 500 kg; oder Kraftfahrzeuge der Klasse C mit einem Anhänger, dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg nicht überschreitet,

D1 Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht, aber nicht mehr als 16 Sitzplätzen außer dem Fahrersitz; oder Kraftfahrzeuge der Unterklasse D1 mit einem Anhänger, dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg nicht übersteigt,

D Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen, den Fahrersitz ausgenommen; oder Kraftfahrzeuge der Klasse D mit einem Anhänger, dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg nicht überschreitet,

BE Kraftfahrzeuge der Klasse B mit einem Anhänger, dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg und die Leermasse des Kraftfahrzeugs überschreitet ; oder Kraftfahrzeuge der Klasse B mit einem Anhänger, dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg überschreitet, wenn die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmasse der so verbundenen Fahrzeuge 3 500 kg übersteigt,

C1E Kraftfahrzeuge der Unterklasse C1 mit einem Anhänger, dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg übersteigt, jedoch nicht die Leermasse des Kraftfahrzeugs, wenn die Summe der zulässigen Gesamtmasse der so verbundenen Fahrzeuge 12 000 kg nicht übersteigt,

CE Kraftfahrzeuge der Klasse C mit einem Anhänger, dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg übersteigt,

D1E Kraftfahrzeuge der Unterklasse D1 mit einem Anhänger, der nicht der Personenbeförderung dient und dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg übersteigt, nicht jedoch die Leermasse des Kraftfahrzeugs, wenn die

Summe der zulässigen Gesamtmasse der so verbundenen Fahrzeuge 12 000 kg nicht übersteigt (s. auch § 25b Absatz 3),

DE Kraftfahrzeuge der Klasse D mit einem Anhänger, dessen zulässige Gesamtmasse 750 kg übersteigt.“.

b) Das Muster wird wie folgt neu gefasst:

„(Vorderseite des ersten Umschlagblattes)

B U N D E S R E P U B L I K D E U T S C H L A N D

D

Internationaler Kraftfahrzeugverkehr

Internationaler Führerschein

Nr. _____

Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968

Gültig bis _____ 1)

Ausgestellt durch _____

in _____

am _____

Nummer des nationalen Führerscheins _____

3)

_____ 2)

1) Drei Jahre nach dem Ausstellungsdatum oder Tag des Erlöschens der Gültigkeit des nationalen Führerscheins, wobei der frühere Zeitpunkt maßgebend ist.

2) Unterschrift der ausstellenden Behörde

3) Siegel oder Stempel der ausstellenden Behörde

(Rückseite des ersten Umschlagblattes)

Dieser Führerschein ist nicht gültig für den Verkehr im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland.

Er ist gültig in den Hoheitsgebieten aller anderen Vertragsparteien, wenn er zusammen mit dem entsprechenden nationalen Führerschein vorgelegt wird. Die Fahrzeugklassen, für die er gültig ist, sind am Schluss des Heftes angegeben.

1)

Dieser Führerschein verliert seine Gültigkeit auf dem Territorium einer anderen Vertragspartei, wenn der Besitzer dort seinen ordentlichen Wohnsitz nimmt.

1) Raum für etwaige Eintragungen der Liste der Vertragsstaaten.

Angaben zur Person des Führers

Name _____ 1.
Vornamen _____ 2.
Geburtsort _____ 3.
Geburtsdatum _____ 4.
Wohnort _____ 5.

FAHRZEUGKLASSEN UND UNTERKLASSEN, FÜR DIE DER FÜHRERSCHEIN GILT, MIT DEN DAZUGEHÖRIGEN BEZEICHNUNGEN	
Klasse / Piktogramm	Unterklasse / Piktogramm
A	A1
B	B1
C	C1
D	D1
BE	
CE	C1E
DE	D1E

Einschränkende Auflagen [1)]

_____

_____

1

1) Z. B. „Muss Sehhilfe tragen“.

Particulars concerning the driver

Surname _____ 1.
Given name, other names _____ 2.
Place of birth _____ 3.
Date of birth _____ 4.
Place of normal residence: _____ 5.

CATEGORIES AND SUBCATEGORIES OF VEHICLES, WITH THE CORRESPONDING CODES, FOR WHICH THE PERMIT IS VALID	
Category code/Pictogram	Subcategory code/Pictogram
A	A1
B	B1
C	C1
D	D1
BE	
CE	C1E
DE	D1E

Restrictive conditions of use

2

ЗАПИСИ, ОТНОСЯШИЕСЯ К ВОДИТЕЛЮ

Фамилия: _____ 1.
Имя, другие имена: _____ 2.
Место рождения: _____ 3.
Дата рождения: _____ 4.
Обычное местожительство: _____ 5.

КАТЕГОРИИ И ПОДКАТЕГОРИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ С УКАЗАНИЕМ СООТВЕТСТВУЮЩИХ КОДОВ, НА УПРАВЛЕНИЕ КОТОРЫМИ ВЫДАНО УДОСТОВЕРЕНИЕ	
Код категории/Пиктограмма	Код подкатегории/ Пиктограмма
A	A1
B	B1
C	C1
D	D1
BE	
CE	C1E
DE	D1E

УСЛОВИЯ, ОГРАНИЧИВАЮЩИЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ

3

INDICACIONES RELATIVAS AL CONDUCTOR

Apellidos _____ 1.
Nombres _____ 2.
Lugar de nacimiento _____ 3.
Fecha de nacimiento _____ 4.
Lugar de residencia normal _____ 5.

CATEGORÍAS Y SUBCATEGORÍAS DE VEHÍCULOS, CON LOS CÓDIGOS CORRESPONDIENTES, PARA LAS CUALES ES VÁLIDO EL PERMISO	
Código de la categoría/pictograma	Código de la subcategoría/pictograma
A	A1
B	B1
C	C1
D	D1
BE	
CE	C1E
DE	D1E

CONDICIONES RESTRICTIVAS

4

5

Indications relatives au conducteur

Nom _____ 1.
Prénoms _____ 2.
Lieu de naissance _____ 3.
Date de naissance _____ 4.
Domicile _____ 5.

CATEGORIES ET SOUS-CATEGORIES DE VEHICULES, AVEC LES CODES CORRESPONDANTS, POUR LESQUELLES LE PERMIS EST VALABLE	
Code de la catégorie / Pictogramme	**Code de la sous-catégorie/ Pictogramme**
A	A1
B	B1
C	C1
D	D1
BE	
CE	C1E
DE	D1E

Conditions restrictives d'utilisation

6

1. _____
2. _____
3. _____
4. _____
5. _____

CACHET	CACHET
A	A1
B	B1
C	C1
D	D1
BE	
CE	C1E
DE	D1E

Photographie

Signature du titulaire _____

Exclusions:
Le titulaire est déchu
du droit de conduire
sur le territoire de _____ jusqu'au _____
A _____ le _____
_____

Le titulaire est déchu
du droit de conduire
sur le territoire de _____ jusqu'au _____
A _____ le _____
_____

7

"

21. In Anlage 9 Abschnitt II Buchstabe a wird in der Schlüsselzahl 75 die Angabe „Kategorie B“ durch die Angabe „Klasse D“ ersetzt.

22. Anlage 11 wird wie folgt geändert:

a) Dem Abschnitt „Pkw-Fahrerlaubnisse der US-Bundesstaaten und US-amerikanische Außengebiete“ wird folgender Abschnitt vorangestellt:

„Fahrerlaubnisse aus den Australischen Territorien[11]:

- Australian Capital Territory	C[12], R[12]	nein[7]	nein
- New South Wales	C, R	nein[7]	nein
- Northern Territory	C[12], R[12]	nein[7]	nein
- Queensland	C[13], R[13]	nein[7]	nein
- South Australia	C[13], R[13]	nein	nein
- Tasmania	C[13], R[13]	nein	nein
- Victoria	C[14], CAR, R[14]	nein	nein
- Western Australia	C[12], R	nein[7]	nein“.

b) Im Abschnitt „Pkw-Fahrerlaubnisse der US-Bundesstaaten und US-amerikanische Außengebiete“ wird nach der Zeile „Tennessee“ folgende Zeile eingefügt:

„- Texas	C[15], A³, B³	nein[7]	nein“.

c) Folgende Fußnoten 11 bis 15 werden angefügt:

„[11] **Amtl. Anm.**: Die australische Klasse C und CAR (Victoria) entspricht der deutschen Klasse B und die australische Klasse R der deutschen Klasse A.

[12] **Amtl. Anm.**: Auch „Provisional Licence“. Kein Umtausch einer „Learner Licence“.

[13] **Amtl. Anm.**: Auch „Provisional Licence P2“. Kein Umtausch einer „Learner Permit“ bzw. „Learner Licence“.

[14] **Amtl. Anm.**: Auch „Probationary Licence P2“. Kein Umtausch einer „Learner Permit“.

[15] **Amtl. Anm.**: Auch „Provisional License“. Kein Umtausch einer Instruction Permit“.“.

23. Anlage 12 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 werden nach dem Wort „Straßenverkehrsgesetzes“ die Wörter „und weiterer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“ angefügt.

b) Folgende Nummer 2.5 wird angefügt:

„2.5. Verstöße gegen die Vorschriften der Fahrerlaubnis-Verordnung über das Führen von Kraftfahrzeugen in Begleitung, wenn der Fahrerlaubnisinhaber entgegen einer vollziehbaren Auflage ein Kraftfahrzeug ohne Begleitung führt (Begleitetes Fahren ab 17 Jahre - § 48a Abs. 2)“.

Artikel 2

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt vorbehaltlich Satz 2 am 1. Januar 2011 in Kraft. Artikel 1 Nummer 8 Buchstabe b, 9, 17 und 18 tritt am 1. Juli 2011 in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den

Der Bundesminister für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Begründung:

A. Allgemein

Mit dieser Änderungsverordnung werden verschiedene Vorhaben umgesetzt:

1. Überführung des Modellversuchs „Begleitetes Fahren ab 17“

Am 17. August 2005 wurde das Dritte Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer straßenverkehrsrechtlicher „Vorschriften“ verkündet und damit die Grundlage zur freiwilligen Einführung des Modellversuches „Begleitetes Fahren ab 17“ in den Ländern gelegt. Inzwischen haben alle Länder von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung beauftragt, das Modell wissenschaftlich zu begleiten und zu evaluieren.

Die von der BASt in einem Bericht vorgelegten Ergebnisse belegen, dass das Modell „Begleitetes Fahren ab 17“ einen deutlichen Gewinn für die Verkehrssicherheit der jungen Fahranfänger und Fahranfängerinnen bringt:

In der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens ergibt sich eine Verringerung des Unfall- und Deliktrisikos in einem zweistelligen Prozentbereich (22% weniger Unfälle und 20% weniger Verkehrsverstöße) und die Teilnahme am „Begleiteten Fahren 17“ führt zu einer erheblichen Verbesserung der Fahrkompetenz.

Die vorliegenden Ergebnisse der Untersuchung über den Vergleich der Verkehrsbewährung (Unfall- und Deliktaufkommen nach Aufnahme des selbständigen Fahrens) der Teilnehmer am „Begleiteten Fahren ab 17“ und herkömmlich ausgebildeten (gleichaltrigen = 18jährigen) Fahrern im ersten Jahr des selbständigen Fahrens basieren auf einer repräsentativen Basis. Beurteilungsgrundlage waren ausschließlich Eintragungen im Verkehrszentralregister (u. a. auch mit Unfall und mit schweren Gefährdungsdelikten). Die Ergebnisse berücksichtigen auch andere Einflussfaktoren (z.B. Verteilung nach Geschlecht, Bildungsstand, Fahrleistung, Verfügbarkeit eines Pkw oder Alter/Zustand der benutzten Fahrzeuge).

Das Modellvorhaben hat sich also bewährt und wird mit dieser Verordnung in das Dauerrecht überführt.

2. Ratifizierung der Änderungen zum Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968

Das Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wurde im Jahr 2005 notifiziert. Die Änderungen sind durch die Vertragsparteien bis zum Januar 2011 umzusetzen. Dabei ergeben sich für die Bundesrepublik Deutschland folgende Änderungen:

- Ein Internationaler Führerschein ist nur gültig in Kombination mit dem nationalen Führerschein gültig.
- Die Einteilung der Fahrerlaubnisklassen wurde überarbeitet und harmonisiert nun mit den durch EG-Recht vorgegebenen Klasseneinteilungen. Dieses erleichtert die Ausstellung und Überprüfung des Internationalen Führerscheins.
- Das Muster des Internationalen Führerscheins wird geändert. Neben der neuen Klasseneinteilung werden diese nunmehr auch durch Piktogramme verdeutlicht.
- Der Internationale Führerschein darf an Personen, die ihren Wohnsitz nicht in der Bundesrepublik Deutschland haben, zukünftig nicht mehr ausgestellt werden, wenn der Wohnsitz in einem anderen Vertragsstaat besteht.

3. Umsetzung der Richtlinien 2009/112/EG und 2009/113/EG der Kommission vom 25. August 2009

Diese dienen der Vereinheitlichung der gesundheitlichen Anforderungen im Rahmen der Führerscheinprüfung, da das Bestehen unterschiedlicher Anforderungen an die Fahrtüchtigkeit in verschiedenen Mitgliedstaaten die Freizügigkeit beeinträchtigen kann. Die Regelungen wurden im Vorfeld bereits von deutscher Seite unterstützt.

Kosten

1. Kosten ohne Vollzugsaufwand

Kosten ohne Vollzugsaufwand für die Haushalte des Bundes, der Länder und der Kommunen entstehen nicht.

2. Vollzugsaufwand

Zusätzlicher Vollzugsaufwand entsteht nicht.

3. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft und insbesondere den mittelständischen Unternehmen entstehen durch diese Verordnung keine zusätzlichen Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das Preisniveau und insbesondere das Verbraucherpreisniveau sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Bürokratiekosten

Mit dem Gesetzentwurf werden für die Wirtschaft keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Für die Verwaltung wird eine bestehende Informationspflicht aufgehoben (§ 48b Satz 2). Die Pflicht zur Übermittlung von Daten hinsichtlich des Modells „Begleitetes Fahren ab 17“ ist nach erfolgreichem Abschluss nicht mehr notwendig.

Für Bürgerinnen und Bürger wird eine neue Informationspflicht eingeführt.

§ 48a Abs. 3 FeV sieht vor, dass hinsichtlich der Eintragung weiterer/zusätzlicher zu Begleitung berechtigter Personen beim „Fahren ab 17“ ein Antrag zu stellen ist. Eine entsprechende Fallzahl kann mangels vorliegender statistischer Angaben nicht abgeschätzt werden (marginale Fallzahl mit ca. 5- 10 Minuten pro Fall).

Gleichstellungspolitische Belange

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelungen sind nicht gegeben. Die Verordnung bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

Nachhaltigkeit

Die Verordnung berücksichtigt in seiner Folge die Ziele der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und sozialen Verantwortung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, ohne den Umweltschutz zu beeinträchtigen.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Änderung der FeV)

Zu Nummer 1 (Änderung § 10)

Die Überführung der bisherigen Sozialvorschriften in die Richtlinie 2003/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Juli 2003 über die Grundqualifikation und Weiter-

bildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- und Personenkraftverkehr und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 und der Richtlinie 91/439/EWG des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 76/914/EWG des Rates (ABl. L 226 vom 10. September 2003, S. 4) macht eine Anpassung des § 10 erforderlich.

Zu Nummer 2 (Änderung § 11)

Die Evaluation von am Markt angebotener Kurse zur Wiederherstellung der Kraftfahreignung nach § 70 haben für den Bereich der Entzugsfälle aufgrund des Punktesystems unbefriedigende Erfolgsergebnisse ergeben. Daher ist es nicht mehr gerechtfertigt ist, aufgrund einer alleinigen Teilnahme an einem derartigen Kurs die durch eine Begutachtungsstelle für Fahreignung festgestellten Eignungsmängel als behoben anzusehen und von der Wiederherstellung der Kraftfahreignung auszugehen ist.

Zu Nummer 3 (Änderung § 20)

Mit der Streichung der Absätze 3 und 4 erfolgt die redaktionelle Klarstellung, dass die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis an einen Bewerber, der bereits im Besitz einer EU-/EWR-Fahrerlaubnis war, eine Ersterteilung und nicht eine Neuerteilung darstellt (siehe auch Begründung zu Nummer 3).

Zu Nummer 4 (Änderung § 22)

Mit der Verlagerung dieser Regelungen aus § 20 (Regelungen über die Neuerteilung einer Fahrerlaubnis) wird klargestellt, dass die Erteilung einer deutschen Fahrerlaubnis an einen Bewerber, dem zuvor in einem anderen Mitgliedsstaat der EU oder des EWR eine EU-/EWR-Fahrerlaubnis vorläufig oder rechtskräftig von einem Gericht oder sofort vollziehbar oder bestandskräftig von einer Verwaltungsbehörde entzogen worden ist, eine erste Erteilung darstellt. Daher sind in diesen Fällen die Vorschriften der §§ 21, 22 ff anzuwenden.

Zu Nummer 5 (Änderung § 25a)

Das Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wurde im Jahr 2005 notifiziert. Mit der vorliegenden Änderung wird die neue Fassung von Artikel 41 Abs. 5 S. 2 ratifiziert. Danach darf „ein internationaler Führerschein […] nur von der Vertragspartei ausgestellt werden, auf deren Gebiet der Besitzer seinen ordentlichen Wohnsitz hat und die auch

den nationalen Führerschein ausgestellt oder einen von einer anderen Vertragspartei ausgestellten Führerschein anerkannt hat; er hat auf diesem Gebiet keine Gültigkeit."
Das bedeutet, dass ein internationaler Führerschein dem Grunde nach nur noch ausgestellt werden darf, wenn der Antragsteller seinen Wohnsitz in Deutschland hat. Zulässig bleibt darüber hinaus auch die Ausstellung durch deutsche Behörden, wenn der Antragsteller seinen Wohnsitz in einem Nicht-Vertragsstaat hat. Die Liste der Staaten, die das Übereinkommen ratifiziert haben, wird jährlich (im Februar) im Fundstellennachweis B des Bundesgesetzblatts veröffentlicht.

Zu Nummer 6 (Änderung § 25b)

Zu a) Änderung Absatz 3

Im Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 wurden die Klasseneinteilung geändert und erweitert (Artikel 41 Abs. 4 neu). Die neue Klasseneinteilung ist nun mit den durch die 2. EG-Führerschein-Richtlinie vorgegebenen Klassen identisch. Da das Übereinkommen jedoch nicht die Klasse A (beschränkt) enthält, ist für die Ausstellung des Internationalen Führerscheins eine entsprechende Beschränkung vorzusehen.

Zu b) Änderung Absatz 4

Mit Artikel 41 Abs. 3 neu des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 erfolgt die Einführung des Grundsatzes der Gültigkeitsdauer internationaler Führerscheine. Dieser Grundsatz ist nicht neu, erschien jedoch bislang lediglich als Fußnote zum Muster 1 des Internationalen Führerscheins gemäß Anhang 7 des Übereinkommens.

Zu Nummer 7 (Änderung § 28)

Diese Ergänzung setzt den EG-rechtlichen Grundsatz des Artikel 7 Abs. 5 der Richtlinie 91/439/EWG (2. EG-Führerschein-Richtlinie) und zukünftig des Artikel 7 Abs. 5 Buchst. a der Richtlinie 2006/126/EG (3. EG-Führerschein-Richtlinie) um, wonach jede Person nur Inhaber eines einzigen Führerscheins sein kann. Dieser Grundsatz findet sich auch in den EuGH-Entscheidungen vom 20. November 2008 (Az. C-1/07) und 3. Juli 2008 (Az. C-225/07) wieder. Danach kann auch bei einer späteren Entziehung der deutschen Fahrerlaubnis die Anerkennung der ausländischen EU-/EWR-Fahrerlaubnis verweigert werden, wenn der Betroffene im Zeitpunkt der Erteilung der ausländischen EU-/EWR-Fahrerlaubnis Inhaber einer deutschen Fahrerlaubnis war.

Zu Nummern 8 und 20 (Änderung § 29 und Anlage 8c)

Zu a) Änderung Absatz 2

Ein Internationaler Führerschein ist nur gültig in Kombination mit dem nationalen Führerschein. Dieses geht aus dem neuen Wortlaut von Artikel 41 Abs. 2 a) (ii) des Übereinkommens über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 hervor: „Die Vertragsparteien erkennen an […] jeden Internationalen Führerschein, der dem Anhang 7 entspricht, wenn der entsprechende nationale Führerschein beiliegt."

Zu b) Änderung Absatz 3

Gemäß § 29 dürfen Inhaber einer ausländischen Fahrerlaubnis im Umfang ihrer Berechtigung in Deutschland Kraftfahrzeuge führen, wenn sie sich hier nur vorübergehend (weniger als 185 Tage im Jahr) aufhalten bzw. bis sie nach Wohnsitznahme ihre Fahrerlaubnis umschreiben lassen (maximal jedoch sechs Monate nach Wohnsitznahme). Die Berechtigung besteht unabhängig von den in Deutschland geltenden Mindestalterregelungen.

Der überwiegende Teil der in Rede stehenden Personen verlagert hierbei seinen ordentlichen Wohnsitz nach Deutschland.

Dadurch entsteht folgende Situation: Fahrerlaubnisinhaber, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, dürfen in Deutschland zunächst sechs Monate lang allein ein Kraftfahrzeug führen, sofern nicht die ausländische Fahrerlaubnis eine entsprechende Auflage enthält. Möchten sie diese Fahrerlaubnis nun umschreiben, müssen sie in der Regel bis zum Erreichen des hier vorgeschriebenen Mindestalters warten, ggf. also bis zu sechs Monate mit dem Fahren „pausieren". Diese nachträgliche Einschränkung der Rechte ist häufig nur schwer vermittelbar.

Vor dem Hintergrund, dass der betroffene Personenkreis in Zukunft gesichert die Möglichkeit hat, die ausländische Fahrerlaubnis nach Umschreibung im Rahmen des „Begleiteten Fahrens ab 17" zu nutzen, ist es auch nicht mehr gerechtfertigt, die Fahrberechtigung bereits vor Vollendung des 18. Lebensjahres uneingeschränkt anzuerkennen und den betroffenen Personenkreis gegenüber deutschen Fahrerlaubnisinhabern besser zu stellen. Hat nach bisheriger Rechtslage das Interesse überwogen, den jungen Fahrerlaubnisinhabern so viel Fahrpraxis wie möglich zukommen zu lassen (was bisher bei einer Anerkennung der Fahrberechtigung erst ab Vollendung des 18. Lebensjahres nicht möglich war), so ist mit der Verankerung des „Begleiteten Fahrens ab 17" im Dauerrecht bereits ab Vollendung des 17. Lebensjahres die Umschreibung der Fahrerlaubnis möglich und damit der weitere Erwerb von Fahrpraxis gesichert.

Dass Fahrerlaubnisinhaber, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, und die sich nur vorübergehend in Deutschland aufhalten, hier zukünftig keine Kraftfahrzeuge mehr führen dürfen, ist im Interesse der Verkehrssicherheit hinnehmbar, zumal hiervon nur Personen betroffen sind, die eine Fahrerlaubnis aus Nicht-EG-/EWR-Mitgliedstaaten besitzen. Die Anzahl der Betroffenen dürfte daher gering sein.
Zur Gewährleistung des Besitzstandes für Personen, die bereits nach Deutschland eingereist sind, wird das Inkrafttreten dieser Regelung auf den 1. Juli 2011 gesetzt.

In Anlage 8c erfolgt die Darstellung des neuen Führerscheinmusters. Außerdem wird für bessere Transparenz und mehr Rechtssicherheit die Definition der neuen Fahrerlaubnisklassen aus dem Übereinkommen wiedergegeben.

Zu Nummer 9 (Änderung § 31)
Im Zusammenhang mit der Änderung von § 29 Absatz 3 (s. Nummer 7) wird hier sicher gestellt, dass die Umschreibung einer ausländischen Fahrerlaubnis möglich ist, auch wenn diese nicht in Deutschland zum Führen von Kraftfahrzeugen berechtigt (hat), diese fehlende Berechtigung aber ausschließlich auf Grund des nicht erreichten Mindestalters resultiert.
Da diese Regelung in unmittelbarem Zusammenhang mit der Änderung des § 29 Absatz 3 steht, wird das Inkrafttreten dieser Regelung auf den 1. Juli 2011 gesetzt.

Zu Nummer 10 (Änderung § 47)
Mit der 3. FeVÄndV wurde den Fahrerlaubnisbehörden die Möglichkeit eröffnet, bezüglich der Gültigkeit ausländischer Fahrerlaubnisse in Deutschland einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Fahrberechtigung zu erlassen. Die Verfahrensregelungen in § 47 werden diesbezüglich an die neue Rechtslage in § 28 Absatz 4 und § 29 Absatz 3 angepasst.

Zu Nummer 11 (Änderung § 48a)
Die konkrete Ausgestaltung des Modellversuchs hat sich bewährt. Es werden lediglich kleine Änderungen vorgenommen, die das Verfahren für alle Beteiligte erleichtern.
Zu a) Änderung Absatz 1
Änderung, um den Modellversuch ins Dauerrecht zu überführen.

Zu b) Änderung Absatz 3

Im Rahmen des Modellversuchs hat sich gezeigt, dass auch nachträglich der Bedarf an weiteren Begleiter bestehen kann. Mit dieser Ergänzung wird klargestellt, dass diese zu einem späteren Zeitpunkt in die Prüfungsbescheinigung eingetragen werden können.

Zu c) Änderung Absatz 5

Umstellung des Zeitpunktes, zu dem die Fahrerlaubnisbehörde den Punktestand der Begleitpersonen beim Verkehrszentralregister (VZR) abfragt. In der Praxis hat sich ergeben, dass der bisherige Zeitpunkt, bei Erteilung der Prüfungsbescheinigung, nicht praktikabel ist.

Zu Nummer 12 (Änderung § 48b)

Da die Evaluation abgeschlossen ist, ist die weitere Erhebung von Daten nicht mehr erforderlich. Mit der neuen Formulierung des bisherigen Satzes 2 wird sicher gestellt, dass mit den im Rahmen des Modellversuches erhobenen Daten wie bislang vorgesehen verfahren wird.

Zu Nummer 13 und 14 (Änderung §§ 59, 61)

Im Verkehrszentralregister (VZR) sind alle Negativentscheidungen zu Fahrerlaubnissen zu erfassen.

Mit der 2. FeVÄndV wurde in § 46 Absatz 5 verankert, dass bei einer ausländischen Fahrerlaubnis die Entziehung die Wirkung einer Aberkennung des Rechts, von der Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, hat. Um die unterschiedlichen Maßnahmen im VZR zu verdeutlichen, wird durch die vorliegende Ergänzung die Aberkennung als eigene Kategorie von zu speichernden Daten neu eingeführt sowie die Abrufmöglichkeit im automatisierten Verfahren verankert. Ebenso verhält es sich mit der durch die 3. FeVÄndV in § 28 Absatz 4 sowie § 29 Absatz 3 geschaffenen Möglichkeit, einen feststellenden Verwaltungsakt über die fehlende Fahrberechtigung, von einer ausländischen Fahrerlaubnis im Inland Gebrauch zu machen, zu erlassen.

Zu Nummer 15 (Änderung § 75)

Bisher war ein Auflagenverstoß im Rahmen des „Begleiteten Fahrens ab 17“ in die Auflistung weiterer Auflagenverstöße als Ordnungswidrigkeit eingegliedert. Mit der hier vorliegenden Änderung wird der Auflagenverstoß als eigenständige Nummer im § 75 geführt.

Zu Nummer 16 (Änderung § 76)

Zu a) und b) Änderung Nummer 9 und 11a

Durch die Abschaffung verschiedener Fristenregelungen mit Verordnung vom 18. Juli 2008 (BGBl. I S. 1338) führen die derzeit geltenden Übergangsregelungen zu unterschiedlichen Verfahrenweisen bei der Neuerteilung einer Fahrerlaubnis nach deren Erlöschen. Auf Grund des Beschlusses des Bund-Länder-Fachausschusses Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht vom 25./26. März 2009 soll durch die nun vorliegende Änderung eine einheitliche Verfahrensweise sichergestellt werden.

Zu c) Einfügung Nummer 13a

Folgeänderung aus der Änderung des § 29 Absatz 2 zur Besitzstandswahrung. Die bis Ende 2010 ausgestellten Internationalen Führerscheine anderer Staaten, die das Übereinkommen über den Straßenverkehr vom 8. November 1968 ratifiziert haben, gelten eigenständig. Das Mitführen des zugrunde liegenden nationalen Führerscheins ist nach den bisherigen Vorschriften nicht erforderlich gewesen. Mit dieser Regelung wird sicher gestellt, dass für Inhaber eines solchen Internationalen Führerscheins auch weiterhin dieses Dokument allein zum Führen von Kraftfahrzeugen in Deutschland berechtigt. Da nach Artikel 41 Absatz 3 (auch bisherige Fassung) des Übereinkommens die Gültigkeit des Internationalen Führerscheins aus maximal drei Jahre beschränkt ist, kann diese Übergangsregelung nach dem 31.12.2013 aufgehoben werden.

Zu Nummer 17 und 18 (Änderung Anlage 4 und 6)

Diese Vorschriften dienen der Umsetzung der Richtlinie 2009/112/EG und 2009/113/EG vom 25. August 2009 zur Änderung der Richtlinien 91/439/EWG und 2006/126/EG (2. und 3. Führerschein-Richtlinie).

Da das Bestehen unterschiedlicher Anforderungen an die Fahrtüchtigkeit in verschiedenen Mitgliedstaaten die Freizügigkeit beeinträchtigen kann, hatte der Rat in seiner Entschließung vom 26. Juni 2000 ausdrücklich eine Überprüfung der gesundheitlichen Anforderungen im Rahmen der Führerscheinprüfung gefordert. Die Kommission hat im Einklang mit dieser Entschließung mittel- und langfristige Maßnahmen zur Anpassung von Anhang III an den wissenschaftlich-technischen Fortschritt empfohlen.

Dabei wurde für Sehvermögen, Diabetes und Epilepsie Aktualisierungsbedarf ermittelt und Arbeitsgruppen aus von den Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen eingesetzt. Die in

den Richtlinien 2009/112/EG und 2009/113/EG vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für den Führerschein.

Zu Nummer 17 (Änderung Anlage 4)

Zu a) und b) (Änderung Nummer 5.3 und 5.4)

Die o. g. EG-Richtlinien unterscheiden bei Zuckerkrankheit hinsichtlich der Fahreignung zwischen niedrigem und hohem Hypoglykämie-Risiko.

Aus wissenschaftlicher Sicht sollten orale Antidiabetika mit niedrigem Hypoglykämie-Risiko wie eine Diät eingestuft werden. Die Ergänzung der Nummer 5.3 um diesen Zusatz dient der Klarstellung der Abtrennung von Fällen nach Nummer 5.4.

Da es außer Insulin noch andere Medikamente gibt, die ein hohes Hypoglykämie-Risiko beinhalten, ist eine Aufhebung der Spezifizierung in Nummer 5.4 notwendig. Dieses entspricht der Systematik in Anhang III Nummer 10 der o. g. EG-Richtlinien. Eine Änderung in den Beschränkungen/Auflagen erfolgt nicht, da die bisherigen Vorschriften mit den o. g. EG-Richtlinien vereinbar sind.

Zu c) (Änderung Nummer 6.6)

Die o. g. EG-Richtlinien sprechen in Anhang III Nummer 12 von Epilepsie. Der in der FeV verwendete Begriff wird hieran angepasst. Anhang II Nummer 12.5 o. g. EG-Richtlinien schlägt für die Frist der Anfallsfreiheit für Fahrer der Gruppe 1 ein Jahr vor. Die Nummer 6.6 greift diese Formulierung als Beispiel auf, genaue Fristen für die Nachuntersuchungen sollten im Einzelfall, abhängig von der genauen Diagnose, festgelegt werden. Für Fahrer der Gruppe 2 wird in der EG-Richtlinie (Anhang III Nummer 12.14) vorgegeben, dass ohne die Einnahme von Antiepileptika die Anfallsfreiheit während eines Zeitraums von 10 Jahren erreicht worden sein muss. Die nationalen Behörden können jedoch Fahrzeugführern mit anerkannt guten Prognoseindikatoren bereits vorher das Führen von Fahrzeugen erlauben. Aus wissenschaftlicher Sicht ist daher eine Änderung der bisherigen Formulierung in Nummer 5.4 nicht erforderlich, da der dort genannte Zeitraum auch nur als Beispiel dient und wie bei Gruppe 1 über die Kraftfahreignung im Einzelfall entschieden werden muss.

Zu Nummer 18 (Änderung Anlage 6)

Zu a) Änderung Nummer 1.2)

In Anhang II Nummer 6 Absatz 1 der o. g. EG-Richtlinie werden genaue Vorgaben gemacht, welche Sehfunktionen in Zweifelsfällen bei einer augenärztlichen Untersuchung zur Beurtei-

lung der Kraftfahreignung überprüft werden müssen. Diese Ausführungen werden übernommen.

Zu b) (Änderung Nummer 1.2.1)

Die bisherige Formulierung „beidäugige Gesamtsehschärfe“ führte in der Praxis zu Missverständnissen (z. B. Addition der Sehschärfe des rechten und des linken Auges). Die neue Formulierung dient der Klarheit. Darüber hinaus wird die bisherige Anforderung an die Sehschärfe des schlechteren Auges gestrichen. Dieses entspricht den Vorgaben der o. g. EG-Richtlinie. Aus wissenschaftlicher Sicht gibt es keine Basis für erhöhte Anforderungen bei Einäugigkeit. Daher wird ebenso wie auf EG-Ebene auch im nationalen Recht dem Vorschlag der Experten der EU-AG „Sehvermögen“ gefolgt.

Zu c) (Änderung Nummer 1.2.2)

Gemäß Anhang III Nummer 6.1 Absatz 2 der o. g. EG-Richtlinien sollten beim Gesichtsfeld innerhalb des Bereichs der mittleren 20 Grad keine Beeinträchtigungen vorliegen. Aus wissenschaftlicher Sicht sind die mittleren 20 Grad des Gesichtsfelds entscheidend für die Beurteilung der Kraftfahreignung. Die nationale Regelung wird daher an die Vorgabe der o. g. EG-Richtlinie angepasst. Außerdem wird die Formulierung „normal“ durch „ausreichend“ ersetzt, da die „normale“ Beweglichkeit altersabhängig und daher schwer zu definieren ist.

Zu d) (Einfügung Nummern 1.3 bis 1.5)

Die neue Nummer 1.3 bildet eine bisher nicht existierende Basis für die Möglichkeit, Härtefälle insbesondere bei Fahrerlaubnisinhabern zu vermeiden. Durch die fachärztliche Begutachtung ist eine kompetente Beurteilung der Fahreignung gewährleistet.

Die neuen Nummer 1.4 und 1.5 enthalten Regelungen, die bisher im nationalen Recht fehlten und aus wissenschaftlicher Sicht sinnvoll erscheinen. Sie sprechen die Eigenverantwortung der Fahrzeugführer an und vermindern den Bürokratieaufwand.

Zu e) (Änderung Nummer 2.1.1)

Die bisherige Formulierung „beidäugige Gesamtsehstärke“ führte in der Praxis zu Missverständnissen (z. B. Addition der Sehschärfe des rechten und des linken Auges). Die neue Formulierung dient der Klarheit.

Zu f) (Änderung Nummer 2.1.2)

Zu aa)

In der Praxis wird bereits jetzt das normale Farbensehen nicht ausschließlich mit zwei unterschiedlichen Prüftafeln durchgeführt. Es gibt verschiedene Testverfahren, mit denen das Farbensehen überprüft werden kann. Aus wissenschaftlicher Sicht gibt es hier keinen Grund, hier Einschränkungen vorzunehmen.

Zu bb)

Die o. g. EG-Richtlinie fordert in Anlage III Nummer 6.4 Absatz 3 dass „Bewerbern oder Fahrzeugführern, die an einer Störung der Kontrastempfindlichkeit oder an Diplopie leiden, keine Fahrerlaubnis erteilt noch ihre Fahrerlaubnis erneuert werden darf.“ Es besteht kein Spielraum. Die Untersuchung ist beim Arbeits- oder Betriebsmediziner mit geringem Zeitaufwand und vorhandenem Instrumentarium möglich.

Zu g) (Änderung Nummer 2.2)

Folgeänderung aus Änderung in Nummer 20 Buchstabe l.

Zu h) (Änderung Nummer 2.2.1)

Zu aa)

Die bisherige Formulierung „beidäugige Gesamtsehstärke“ führte in der Praxis zu Missverständnissen (z. B. Addition der Sehschärfe des rechten und des linken Auges). Die neue Formulierung dient der Klarheit.

Zu bb)

Nach EG-Recht muss die Sehschärfe des schlechteren Auges, ggf. mit Korrektur, mindestens 0,1 betragen. In Deutschland wird der bisher geltende höhere Wert von 0,5 beibehalten, jedoch für Einzelfälle die Möglichkeit geschaffen, bei Fahrern von Lkw unter Berücksichtigung von Fahrerfahrung und Fahrzeugnutzung bis auf die nach EG-Recht vorgesehenen Werte abzuweichen. Dieses ist aus wissenschaftlicher Sicht vertretbar und dient der Vermeidung von Härtefällen.

Zu i) (Änderung Nummer 2.2.2)

Zu aa)

Die neue Formulierung dient der Klarstellung.

Zu bb)

Für die bisherige Einschränkung gibt es nach wissenschaftlichen Erkenntnissen keine Grundlage, die o. g. EG-Richtlinien sehen eine solche Einschränkung ebenfalls nicht vor.

Zu j) (neue Nummer 2.3, 2.4)

Nach einer neu eingetretenen relevanten Einschränkung des Sehvermögens muss ein geeigneter Anpassungszeitraum eingehalten werden, während dessen das Führen von Kraftfahrzeugen nicht erlaubt ist. Danach darf erst nach augenärztlicher Untersuchung und Beratung wieder ein Kraftfahrzeug geführt werden.

Zu k)

Folgeänderung aus Nummer 20 Buchstabe k.

Zur Gewährleistung der notwendigen Anpassungen nach Artikel 76 der Richtlinie 91/439/EWG (2. EG-Führerschein-Richtlinie) (Musterbescheinigungen) und als Gewährung von Rechtssicherheit für Personen, die bereits eine Unersuchungsbescheinigung nach bisherigen Standard haben, wird das Inkrafttreten dieser Regelung auf den 1. Juli 2011 gesetzt.

Zu Nummer 19 (Änderung Anlage 7)

Nach den bisherigen Bestimmungen der Anlage 7 Nr. 1.3 können die zuständigen obersten Landesbehörden zulassen, dass die Fragen in anderen Sprachen, unter Hinzuziehung eines Dolmetschers oder fremdsprachig mit Hilfe anderer Medien, insbesondere mit Bildschirm oder mit Audio-Unterstützung gestellt werden. Ein Zustand, der unter den Gesichtspunkten Prüfungsgerechtigkeit und Gleichbehandlung einer Änderung bedarf. In der Praxis haben sich bereits fast alle Länder entschieden, dieses Prüfungsformat nicht mehr anzubieten. Der Bund-Länder-Fachausschuss Fahrerlaubnisrecht/Fahrlehrerrecht hat sich in seinen Sitzungen II/2008 und II/2009 einstimmig dafür ausgesprochen, dass die theoretische Fahrerlaubnisprüfung nur noch in schriftlicher Form als Prüfung am PC in Fremdsprachen abgelegt werden kann.

Darüber hinaus wird durch die Änderung geregelt, dass neben der Prüfung für die Pkw-Fahrerlaubnis für alle anderen Klassen nur der Grundstoff in Fremdsprachen geprüft werden kann.

Durch die Aufzählung der Prüfungssprachen in der Anlage 7 – bisher in der Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen verankert – , werden die Regelungen für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung an einem Ort gebündelt.

Zu Nummer 21 (Änderung Anlage 9)

Redaktionelle Änderung

Zu Nummer 22 (Änderung Anlage 11)

Zu a) Aufnahme Australien

Die Aufnahme der Führerscheine der australischen Territorien hat eine erleichterte Umschreibung dieser in der Anlage genannten Führerscheine zur Folge. Inhaber solcher Führerscheine müssen sich künftig vor Erwerb einer deutschen Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse

keiner theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung unterziehen und bei den Territorien South Australia, Tasmania und Victoria auch keinen Nachweis über das Sehvermögen mehr erbringen.

Zu b) Aufnahme US-Bundesstaat Texas

Die Aufnahme der Führerscheine aus dem US-Bundesstaat Texas hat eine erleichterte Umschreibung dieser in der Anlage genannten Führerscheine zur Folge. Inhaber solcher Führerscheine müssen sich künftig vor Erwerb einer deutschen Fahrerlaubnis der entsprechenden Klasse keiner theoretischen und praktischen Fahrerlaubnisprüfung unterziehen. Ein Nachweis über das Sehvermögen ist weiterhin zu erbringen.

Zu Nummer 23 (Änderung Anlage 12)

Durch die Einfügung eines neuen Tatbestandes wird sicher gestellt, dass der Verstoß des Fahranfängers gegen die Auflage, ein Kraftfahrzeug nur in Begleitung durch eine namentlich benannten Person zu führen, eine schwerwiegende Zuwiderhandlung im Rahmen der Probezeit darstellt. Hierunter fallen sowohl Fahrten ohne einen Begleiter als auch Fahrten in Begleitung von Personen, die nicht namentlich in der Prüfungsbescheinigung eingetragen sind. Durch die Änderung der Anlage 12 führen solche Verstöße automatisch dazu, dass die weiteren Vorschriften über die Fahrerlaubnis auf Probe aus § 2a Straßenverkehrsgesetz, z. B. Anordnung von Aufbauseminaren, zur Anwendung kommen.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten. Artikel 1 Nummer 8 b, 9, 17 und 18 treten zum 01.07.2011 in Kraft. Zur Begründung siehe dort.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:

NKR-Nr. 1379: Entwurf einer Ersten Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf der o.g. Verordnung auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Verordnungsentwurf werden für die Wirtschaft keine Informationspflichten eingeführt, geändert oder aufgehoben. Für die Verwaltung wird eine bestehende Informationspflicht aufgehoben und für Bürgerinnen und Bürger eine neue eingeführt. Die Informationspflichten und der daraus resultierende bürokratische Aufwand wurde nachvollziehbar dargestellt und ausgewiesen.

Der Nationale Normenkontrollrat hat im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags daher keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Prof. Dr. Wittmann
Berichterstatter