Grundfahraufgaben Motorrad auf Straßen und Plätzen

Rechtsgrundlagen ♦ Platzbedarf in Berlin ♦ Anforderungen an Fahrlehrer und Fahrschüler ♦ Fahrerlaubnisprüfungen ♦ Ausblick

Foto: Christiane Jordan

Ausbilden und Prüfen von Motorrad-Grundfahraufgaben – Ausgangslage

Rechtsgrundlagen

Die Rechtsgrundlagen für Ausbildungs- und Prüfungsfahrten auf öffentlichen Straßen finden sich im § 2 Absatz 15 des Straßenverkehrsgesetzes. Die Verpflichtung zum Aufstellen von Leitkegeln bei Prüfungen mit Motorrädern ergibt sich nach Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sowie aus der Richtlinie für die Prüfung von Bewerbern um eine Fahrerlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (Prüfungsrichtlinie), veröffentlicht (VkBl. S. 271) vom 3. April 2012, geändert durch Verlautbarung vom 7. November 2012 (VkBl. S. 880 f) mit Anwendung ab 1. Juni 2014.

Da bezüglich der Bewertung einer möglichen Gefährdungslage durch das Aufstellen von Leitkegeln bei Ordnungskräften unterschiedliche Auffassungen in der Auslegung des § 32 Abs. 1 StVO herrschen, wurde nach energischer Intervention des Fahrlehrer-Verbands Berlin im Rahmen einer im Land Berlin erteilten Ausnahmegenehmigung an bestimmten Stellen in Berlin das Aufstellen von Leitkegeln ausdrücklich zugelassen (ABl. Nr. 30 vom 5. Juli 2011 S. 1483 sowie ABl. Nr. 28 vom 4. Juli 2014 S. 1289/1290). Werden in anderen verkehrsarmen Straßen oder auf öffentlichen Plätzen Leitkegel auf die Fahrbahn gestellt, können die Fahrlehrer belangt werden, wenn die Ordnungskräfte von einer abstrakten Gefährdungslage ausgehen. In derartigen Fällen wurden in der jüngeren Vergangenheit Platzverweise ausgesprochen und Ordnungswidrigkeitsverfahren gegen Fahrlehrer eingeleitet, die mit förmlichen Zustellungen von Bußgeldbescheiden endeten.

Die Prüfung der in der Prüfungsrichtlinie vorgeschriebenen Motorrad-Grundfahraufgaben ist im Rahmen der Fahrerlaubnisprüfung vorgeschrieben. Dazu gehört auch die Verpflichtung zum Aufstellen von Leitkegeln. Obwohl der Verordnungsgeber im § 17 Abs. 5 FeV den Prüfstellen auferlegt, durch seine Sachverständigen oder Prüfer die Zeit, den Ausgangspunkt und den Verlauf der praktischen Prüfung im Prüfort und seiner Umgebung zu bestimmen, stellen die die Prüfung begleitenden Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer ihre Leitkegel zur Verfügung und übernehmen das Aufstellen dieser Leitkegel und deren Platzierung auf der Prüfungsörtlichkeit.

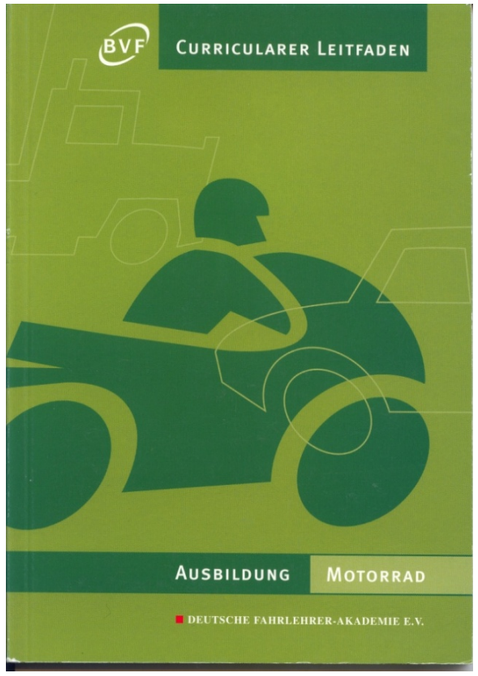
Dass der Verordnungsgeber das Aufstellen von Leitkegeln anordnet, das Aufstellen aber zugleich nach der StVO unzulässig sein kann, ist nur schwer nachvollziehbar.

Der für die Grundfahraufgaben benötigte Platzbedarf ist erheblich. Fahrlehrer müssen neben weiteren hehren Zielen der Fahrschüler-Ausbildungs-Ordnung auch auf die Fahrerlaubnisprüfung vorbereiten (§ 1 Abs. 1 FahrschAusbO) und demzufolge alle Grundfahraufgaben entsprechend der Prüfungsrichtlinie ausbilden.

Verkehrsarme Plätze oder Straßen sind für das Ausbilden von Grundfahraufgaben unerlässlich

Für das Ausbilden von Grundfahraufgaben sind verkehrsarme Plätze oder Straßen unverzichtbar. Anrainer argumentieren häufig, dass es sich dabei um unnötige Motorradkunststücke handelt und fühlen sich oft provoziert und vom Lärm belästigt.

Im *Curricularen Leitfaden für die Motorradausbildung* der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. (DFA) wird im Vorwort zur 5. Auflage im September 2013 Folgendes geschrieben:



„Bei keiner anderen Fahrausbildung ist ein optimales und enges Zusammenwirken zwischen Fahrlehrer und Fahrschüler so lebenswichtig wie bei der Motorradschulung. Der Fahrlehrer trägt hier eine besonders große Verantwortung. Er muss sowohl dem Anfänger ohne Vorerfahrung umfassende fahrtechnische und fahrphysikalische Kenntnisse und Fertigkeiten und ein ausgeprägtes Gefahrenbewusstsein vermitteln als auch beim Umsteiger auf eine schwerere Motorradklasse bzw. beim älteren Wiedereinsteiger die richtige mentale Einstellung für sicheres Verhalten auf dem Motorrad fördern.“

Im Kapitel **Didaktisch-Psychologische Besonderheiten** wird unter der Überschrift **Anforderungen an den Fahrlehrer** ausgeführt:

„Ein Fahrlehrer hat bei der praktischen Ausbildung eines Motorradfahrschülers keine direkte Eingriffsmöglichkeit auf dessen Fahrverhalten. Sofern er nicht als Sozius hinter seinem Fahrschüler auf dem Motorrad mitfährt, kann er sich vom Begleitfahrzeug aus nur durch sein eigenes Fahrverhalten, durch Zeichen oder über eine Funkanlage mit dem Fahrschüler verständigen. (…)“

Überdies wird in diesem Leitfaden ausgeführt, dass der Fahrschüler zu Beginn der praktischen Ausbildung, aber auch während des Erlernens der Grundfahraufgaben, ein Gefühl für das Gewicht des Motorrads bekommen, den Kipppunkt des Motorrads durch kontrolliertes Neigen zu beiden Seiten ertasten lernen, das Motorrad vom Ständer nehmen und wieder auf den Ständer stellen sowie sichern können muss. Zudem muss er in der Lage sein, das Motorrad sowohl geradeaus als auch im Bogen, vorwärts wie rückwärts in unterschiedliche Positionen schieben zu können.

Der Fahrlehrer muss also Übungen im instabilen Bereich, beispielsweise Fahren mit Schrittgeschwindigkeit, Stop and Go, Slalom mit Schrittgeschwindigkeit, durchführen lassen sowie in der Folge Übungen im eigenstabilen Bereich, beispielsweise bei einer Kreisfahrt, bei Gefahrbremsungen, beim Bremsen in Schräglage, Bremsen mit höchstmöglicher Verzögerung sowie beim Ausweichen ohne Abbremsen und Ausweichen nach Abbremsen.

Grundfahraufgaben sind elementare Übungen zur Verkehrssicherheit, um andere Verkehrsteilnehmer, aber auch sich selbst, vor Schaden bewahren zu können. Allein diese unvollständige Aufzählung einiger Lernziele aus dem *Curricularen Leitfaden für die Motorradausbildung* der DFA sollte u. a. deutlich machen, wie schwierig es ist, ohne ausreichend verkehrsruhige, großzügige Flächen diese unentbehrlichen Übungen zu vermitteln.

Grundfahraufgaben sind eben keine Motorradkunststücke, sie entscheiden bei der Bewältigung kritischer Situationen über Leben und Gesundheit der Motorradfahrer wie auch anderer Verkehrsteilnehmer.

Inhalt | **Seite**

Inhalt	Seite
Ausbilden und Prüfen von Motorrad-Grundfahraufgaben – Ausgangslage	2
Ausbilden und Prüfen von Motorrad-Grundfahraufgaben in Berlin	3
Grundfahraufgaben	4–7
Ausnahmegenehmigung Berlin	8
Die Situation in Berlin	9
Zusammenfassung	10
Anhang: Berliner Fahrschul-Rundschau	11–13

Bei der Durchführung der Grundfahraufgaben für Motorräder sind keine Geschwindigkeiten über 50 km/h erforderlich und werden demzufolge weder in der Ausbildung noch in der Prüfung gefordert.

Ausbilden und Prüfen von Motorrad-Grundfahraufgaben in Berlin

Historie

Seit der Einführung der neuen Grundfahraufgaben zur damaligen Klasse 1, die bundesweit ab 1. Juni 1988 (in Berlin vom damaligen Senator für Verkehr und Betriebe bis zum 31. Dezember 1988 ausgesetzt) durchzuführen waren, haben sowohl der Arbeitsausschuss „Fahrerlaubnisprüfung“, dem auch Vertreter der Vereinigung der Technischen Überwachungs-Vereine e. V. (VdTÜV) und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF) angehörten, als auch der für das Fahrerlaubnisrecht zuständige Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA-FE) die neuen Grundfahraufgaben mehrfach erörtert und beraten. Dabei wurde man sich grundsätzlich darüber einig, dass die Kriterien für die zunächst von der Presse stark kritisierten Aufgaben ohne eine Verbesserung der Aufgabeninhalte so verändert werden sollten, dass es in der Prüfungspraxis nicht zu Schwierigkeiten kommen kann.

Demgemäß hatte der BLFA-FE in seiner Sitzung am 29./30. September 1987 in Kiel auf Vorschlag des Arbeitsausschusses (Fahrerlaubnisprüfung) Durchführungshilfen (Interpretationshilfen) für die Umsetzung der Grundfahraufgaben für alle Zweiradklassen, insbesondere aber der oben genannten Grundfahraufgaben der Klasse 1 erarbeitet, die der BLFA-FE für praxisgerecht und anwendbar hielt. Dies umso mehr, als die Grundfahraufgaben für die Klasse 1 mit den erwähnten zusätzlichen Hilfen in Anwesenheit von Pressevertretern, über 100 Fahrlehrern, Vertretern der Prüforganisationen und des Landes Nordrhein-Westfalen sowie des Bundesverkehrsministeriums am 15.–17. September 1987 ohne Beanstandung durchgeführt worden sind. Es handelte sich hierbei um folgende Prüfungsaufgaben für die Klasse 1: **Trial-Stop**, **Schneckenkurve**, **Beschleunigen und Abbremsen**, **Bremsen in Schräglage**, **Ausweichen aus 50 km/h ohne Abbremsen**.

In Berlin gab es erste Probleme, ausreichend große Plätze zu finden. Schon am 12. April 1988 schrieb der Senator für Verkehr und Betriebe dem Fahrlehrer-Verband Berlin e. V., dass er sich bemüht hat, geeignete Plätze zu finden, dass seine Bemühungen aber bisher erfolglos blieben. Somit schrieb der Senator für Verkehr und Betriebe den Regierenden Bürgermeister von Berlin an und bat diesen, an die alliierten Schutzmächte heranzutreten, um die Genehmigung zu erhalten, insbesondere auf dem Platz des 4. Juli Grundfahraufgaben durchführen zu dürfen. Diesem Anliegen wurde nach zahlreichen Verhandlungen zwischen Senat Alliierten und Fahrlehrer-Verband Berlin in der Folge zugestimmt und der Platz des 4. Juli wurde den Fahrschulen zur Ausbildung der neuen Grundfahraufgaben und den Prüfstellen zur Prüfung der Grundfahraufgaben im Rahmen von Fahrerlaubnisprüfungen in den Motorradklassen zur Verfügung gestellt. Bis zum Jahr 2015 nahm dieser Platz etwa ein Viertel aller Motorradfahrschulen aus Berlin auf, in den letzten Jahren auch Brandenburger Fahrschulen aus dem sog. Speckgürtel von Berlin.

In der Zeit des alten West-Berlin gab es bereits einen Mangel an geeigneten Örtlichkeiten, aber nicht in dem Maß wie jetzt im Jahr 2015. Beispielsweise sei hier der Stauraum Drei Linden genannt, der Parkplatz an der Jafféstraße, zahlreiche Sackgassen, die an der Mauer endeten, die allesamt ausreichend Platz spendeten, um vorgeschriebene Grundfahraufgaben auszubilden und zu prüfen.

Nach der Wende

Nach der Wende im Jahr 1989 wurden Sackgassen und kaum befahrene Straßen auf einmal zu Durchgangsstraßen, brachliegende Grundstücke wurden bebaut und bis dahin nutzbare Parkplätze wurden zweckgebunden und somit den Fahrschulen nicht mehr zugänglich gemacht.

Durch die Vorgaben der zweiten und dritten Europäischen Fahrerlaubnisrichtlinie wurden im Rahmen der Einführung neuer Fahrerlaubnisklassen die Anforderungen an die Grundfahraufgaben und somit die Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (Prüfungsrichtlinie) nach Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) mehrfach geändert. Die Anwendung der vorläufig letztmalig geänderten Prüfungsrichtlinie erfolgte ab 1. Juni 2014. In dieser Richtlinie sind die derzeit gültigen Grundfahraufgaben für Motorräder beschrieben (s. S. 4–7).

Der Platz des 4. Juli

Mit dem Umbau der ehemaligen McNair-Kaserne in direkter Nachbarschaft zum Platz des 4. Juli machten die neuen Bewohner der hochwertigen Wohnungen nach Fertigstellung der ersten Bauabschnitte gegenüber Politik und Verwaltung deutlich, dass sie jeglichen Fahrzeugverkehr auf dem Platz des 4. Juli und andere gewerbliche Tätigkeiten (Trödelmarkt) nicht akzeptieren möchten.

Foto: Reinhard Kendziora

Das Engagement der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sowie der Technischen Prüfstellen, sich auf dem Platz des 4. Juli einer vom Fahrlehrer-Verband initiierten Selbstverpflichtung mit eingeschränkten Ausbildungs- und Prüfzeiten sowie einem Verzicht des Befahrens mit Fahrschul-Lkw zu unterwerfen, führte zunächst zu einer Beruhigung der Anrainer. Allerdings nur kurz. Schnell wurde erkennbar, dass die von den Anrainern gegründete **Initiative Lärm** in dem Versuch der Verdrängung der Fahrlehrerschaft nur einen Zwischenschritt zur geforderten Begrünung des Platzes sah.

Obwohl der Fahrlehrer-Verband Berlin e. V. in einem eigens erstellten Filmbeitrag deutlich machen konnte, dass von der Fahrausbildung und -prüfung gegenüber dem allgemeinen Straßenverkehr der den Platz umgebenden Straßen kein zusätzlicher Lärm auszumachen war, und Lärmmessungen anbot, um dies zu belegen, gingen die Verunglimpfungen gegen die Ausbildungstätigkeit bis in die politischen Ebene (s. S. 11–13).

Die häufig an Abenden und nachts agierenden Motorradfahrer, die den Platz für interne Rennen und Motorradkunststücke nutzen, wurden uns ebenfalls von den Anrainern angelastet. Auch Autofahrer, die den Platz zu diesen Zeiten gern mit Angehörigen oder Freunden für verbotenes Ausbilden ohne Fahrlehrerschein nutzen.

Mit der Aufstellung des abgebildeten Verkehrszeichens Mitte September 2015, vom Fahrlehrer-Verband-Berlin bereits ein Jahr zuvor vorgeschlagen, keimte Hoffnung auf, ein rücksichtsvolles Miteinander zwischen Ausbildung und Prüfung auf der einen Seite und Anrainern auf der anderen Seite zu erzielen. Mit Schreiben vom 26. 10. 2015 erreichte uns die Nachricht, dass der Platz des 4. Juli bis 2018 für die Lagerung von Baumaterialen benötigt wird und aus Gründen der Sicherheit und Ordnung, der verbleibende Teil für die Fahrschulen gesperrt wird. Die Sperrung des Platzes erfolgte zum 9. November 2015, das abgebildete Verkehrszeichen wurde für die Dauer der Bauarbeiten entfernt.

Foto: Sven Triepel

Grundfahraufgaben

Allgemeine Hinweise zu den Grundfahraufgaben

Grundfahraufgaben dienen dem Nachweis, dass der Bewerber ein Kraftrad der Klasse A, A2, A1 oder AM selbstständig handhaben kann, die Grundbegriffe der Fahrphysik kennt und sie richtig anwenden kann (Fahrzeugbeherrschung). Sie sind, wenn möglich, außerhalb des öffentlichen Verkehrs, sonst auf verkehrsarmen Straßen oder Plätzen möglichst in der Ebene durchzuführen. Sind zur Durchführung der Aufgaben auf öffentlichen Straßen oder Plätzen Markierungen erforderlich, so sind dazu Leitkegel zu verwenden. Die Leitkegel müssen mindestens 15 cm hoch sein. Sie dürfen aus Sicherheitsgründen nicht über eine Bodenplatte verfügen.
Die Ausweichaufgaben werden nur nach „links“ geprüft.

Die Vorschriften der StVO sind zu beachten; so ist z. B. vor Beginn jeder Aufgabe (Anfahren) der rückwärtige Verkehr durch Spiegelbenutzung und Überprüfen des Toten Winkels zu beobachten. Außerdem muss beim Anfahren vom Fahrbahnrand der Blinker betätigt werden.

Voraussetzung für die Ablegung der Fahrprüfung ist die Fähigkeit des Bewerbers, das Kraftrad selbstständig zu handhaben. Hierzu gehört das Aufstellen und Herunternehmen vom Ständer – Mittel- oder Seitenständer – und ggf. das seitliche Schieben ohne Motorkraft in die Abfahrtposition sowie das Anlassen (mit elektrischem Anlasser, soweit vorhanden) des Kraftrades mit allen damit in Zusammenhang stehenden Handgriffen. Die Fähigkeit zur selbstständigen Handhabung ist nicht gegeben, wenn der Bewerber das Kraftrad nicht auf den Ständer stellen oder von ihm herunternehmen kann, ihm das Kraftrad umkippt oder wenn er mit nicht ordnungsgemäß eingezogenem Ständer anfahren will.

Alle Aufgaben sind sitzend zu fahren. Der Bewerber hat bei der Prüfung geeignete Schutzkleidung (Schutzhelm, Handschuhe, anliegende Jacke, mindestens knöchelhohes festes Schuhwerk – z. B. Stiefel) zu tragen.

Nachfolgende Aufzählungen und Tabellen beschreiben Art und Anzahl der zu prüfenden Grundfahraufgaben. Die Auswahl trifft der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer für den Kraftfahrzeugverkehr (aaSoP).

In jeder Prüfung muss durchgeführt werden:

Bei den Klassen A, A2 und A1: der Slalom mit Schrittgeschwindigkeit (Nr. 1), die Bremsaufgabe (Nr. 2), die Ausweichaufgabe (Nr. 3), die Brems-/Ausweichaufgabe (Nr. 4), eine Slalomaufgabe (Nr. 5 oder 6), eine weitere Aufgabe aus den Nummern (7, 8 oder 9).

Grundfahraufgaben der Klassen A, A2 und A1 (Direkteinstieg)	**GA-Nr.**	
Fahren eines Slaloms mit Schrittgeschwindigkeit (5 × 3,5 m Abstand)	1	O
Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung	2	O
Ausweichen ohne Abbremsen	3	O
Ausweichen nach Abbremsen	4	O
Slalom (4 × 7 m Abstand)	5	A innerhalb dieser 2 Aufgaben
Langer Slalom (4 × 9 m / 2 × 7 m Abstand)	6	
Fahren mit Schrittgeschwindigkeit geradeaus	7	A innerhalb dieser 3 Aufgaben
Stop and Go	8	
Kreisfahrt (4,5 m Halbmesser)	9	
Summe der zu fahrenden GFA		**6**

O = obligatorisch, A = alternativ

Bei stufenweisem Zugang und jeweils zweijährigem Vorbesitz von A1 nach A2 und A2 nach A entfallen die alternativen Aufgaben.

Grundfahraufgaben der Klassen A2 und A1 (stufenweiser Zugang)	**GA-Nr.**	
Fahren eines Slaloms mit Schrittgeschwindigkeit (5 × 3,5 m Abstand)	1	O
Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung	2	O
Ausweichen ohne Abbremsen	3	O
Ausweichen nach Abbremsen	4	O
Summe der zu fahrenden GFA		**4**

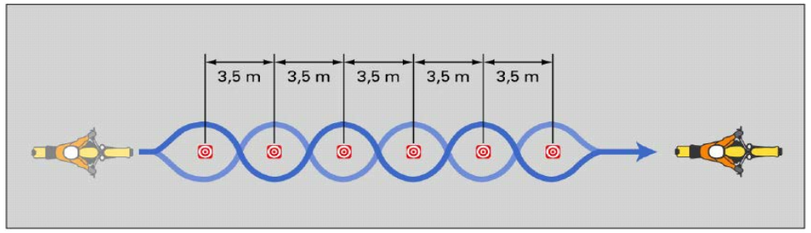
O = obligatorisch

Bei der Klasse AM: die Slalomaufgabe (Nr. 5), die Bremsaufgabe (Nr. 2), die Ausweichaufgabe (Nr. 3) oder die Brems-/Ausweichaufgabe (Nr. 4), eine weitere Aufgabe bei langsamer Geschwindigkeit (Nr. 7, 8 oder 9).

Grundfahraufgaben der Klasse AM	**GA-Nr.**	
Slalom (4 × 7m Abstand)	5	O
Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung	2	O
Ausweichen ohne Abbremsen	3	A innerhalb dieser 2 Aufgaben
Ausweichen nach Abbremsen	4	
Fahren mit Schrittgeschwindigkeit geradeaus	7	A innerhalb dieser 3 Aufgaben
Stop and Go	8	
Kreisfahrt (4,5 m Halbmesser)	9	
Summe der zu fahrenden GFA		**4**

O = obligatorisch, A = alternativ

Fahren eines Slaloms mit Schrittgeschwindigkeit



Abstand 3,5 m von Leitkegelmitte zu Leitkegelmitte, Leitkegelhöhe mindestens 15 cm.
Quelle Skizze: Blaue Hefte, BVF

Foto: Christiane Jordan (Bild zur Verdeutlichung)

Inhalt der Grundfahraufgabe

Der Bewerber hat eine Slalomstrecke (6 Leitkegel, Abstand 3,5 m, Aufbau siehe Skizze) mit Schrittgeschwindigkeit (ca. 5 km/h) unter Beibehaltung des Gleichgewichts und mit richtiger Handhabung von Kupplung, Gas und Bremse zu durchfahren.

Fehlerbewertung: Überschreiten der Schrittgeschwindigkeit, Auslassen eines Feldes, Umwerfen eines Leitkegels, Absetzen eines Fußes auf die Fahrbahn.

Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung

Foto: Christiane Jordan
Foto anstelle einer Skizze, die für diese Grundfahraufgabe in der Prüfungsrichtlinie nicht vorgesehen ist

Inhalt der Grundfahraufgabe

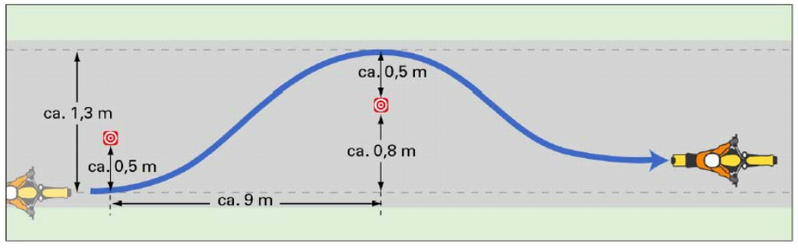
Der Bewerber hat das Kraftrad unter gleichzeitiger Benutzung beider Bremsen mit höchstmöglicher Verzögerung aus einer Geschwindigkeit von ca. 50 km/h (bei Klasse AM aus ca. 40 km/h) zum Stillstand zu bringen, ohne dass das Kraftrad dabei wesentlich von der Fahrlinie abweicht.

Die Aufgabe setzt voraus, dass sichergestellt ist, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist; deshalb ist eine Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs (Spiegelbenutzung und Überprüfen des Toten Winkels) vor Beginn der Bremsung nicht erforderlich.

Das Blockieren des Hinterrades sowie das Bremsen im Regelbereich bei Blockierverhinderungssystemen sind nicht zu beanstanden, wenn das Kraftrad stabil gehalten wird.

Fehlerbewertung: Zu geringe Ausgangsgeschwindigkeit, Nichterreichen der notwendigen Verzögerung, Benutzung nur eines Bremshebels (gilt nicht für kombinierte Brems-Systeme, bei denen durch Betätigung nur eines Bremshebels die volle Bremswirkung aller Bremsen erreicht werden kann), wesentliches Abweichen von der Fahrlinie, Abwürgen des Motors.

Ausweichen ohne Abbremsen



Leitkegelhöhe mindestens 15 cm.
Quelle Skizze: Blaue Hefte, BVF

Inhalt der Grundfahraufgabe

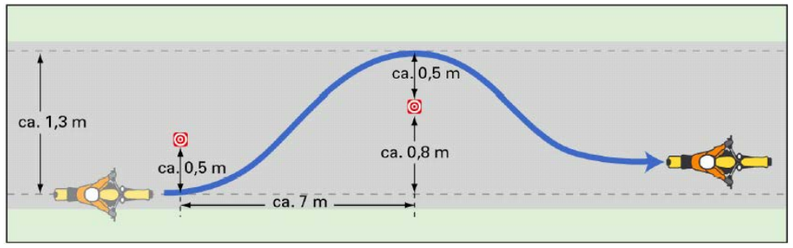
Beschleunigen auf etwa 50 km/h (bei Klasse AM auf etwa 40 km/h), vor einer markierten Stelle um etwa 1 bis 1,5 m nach links ausweichen und, ohne zu bremsen, auf die ursprüngliche Fahrlinie zurückkehren. Das Ausweichen darf frühestens 9 m vor der markierten Stelle beginnen.

Die Aufgabe setzt voraus, dass sichergestellt ist, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist; deshalb ist eine Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs (Spiegelbenutzung und Überprüfen des Toten Winkels) vor Beginn des Ausweichens nicht erforderlich.

Fehlerbewertung: Zu geringe Ausgangsgeschwindigkeit, zu frühes oder nicht ausreichendes Ausweichen, Bremsen vor Wiedererreichen der Fahrlinie, die ursprüngliche Fahrlinie wird nicht annähernd wieder erreicht, Herunternehmen eines Fußes oder beider Füße von den Fußrasten, Umwerfen des zweiten Leitkegels.

Fotos: Christiane Jordan (Bild zur Verdeutlichung)

Ausweichen nach Abbremsen



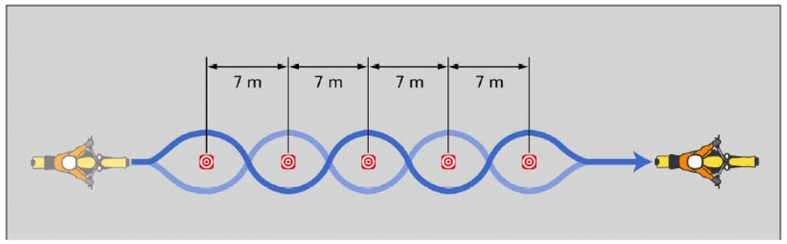
Leitkegelhöhe mindestens 15 cm.
Quelle Skizze: Blaue Hefte, BVF

Inhalt der Grundfahraufgabe

Beschleunigen auf etwa 50 km/h (bei Klasse AM auf etwa 40 km/h), dann rechtzeitig kurz abbremsen und nach Lösen der Bremsen mit einer Geschwindigkeit im eigenstabilen Bereich (ca. 30 km/h) vor einer markierten Stelle um etwa 1 bis 1,5 m nach links ausweichen und, ohne zu bremsen, auf die ursprüngliche Fahrlinie zurückkehren. Das Ausweichen darf frühestens 7 m vor der markierten Stelle beginnen. Die Aufgabe setzt voraus, dass sichergestellt ist, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist; deshalb ist eine Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs (Spiegelbenutzung und Überprüfen des Toten Winkels) vor Beginn des Ausweichens nicht erforderlich.

Fehlerbewertung: Zu geringe Ausgangsgeschwindigkeit, zu frühes oder nicht ausreichendes Ausweichen, „Herumlenken“ des Kraftrades um die Leitkegel, Nichtlösen der Bremsen beim Ausweichen oder Bremsen vor Wiedererreichen der Fahrlinie, die ursprüngliche Fahrlinie wird nicht annähernd wieder erreicht, Herunternehmen eines Fußes oder beider Füße von den Fußrasten, Umwerfen des zweiten Leitkegels.

Slalom



Leitkegelhöhe mindestens 15 cm.
Quelle Skizze: Blaue Hefte, BVF

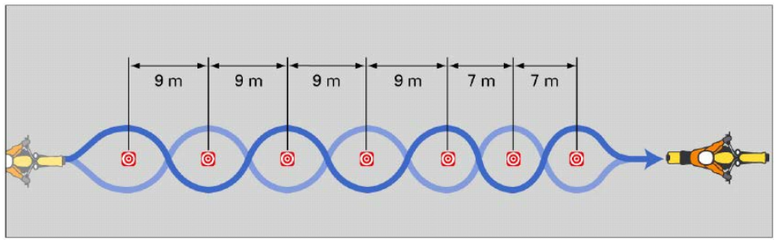
Foto: Christiane Jordan (Bild zur Verdeutlichung)

Inhalt der Grundfahraufgabe

Der Bewerber hat eine Slalomstrecke (Länge ca. 50 m, 5 Leitkegel, Abstand 7 m, Aufbau siehe Skizze) mit einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h zu durchfahren.

Fehlerbewertung: Zu geringe Geschwindigkeit, Auslassen eines Feldes, Umwerfen eines Leitkegels, Berühren der Fahrbahn mit einem Fuß.

Langer Slalom



Leitkegelhöhe mindestens 15 cm.
Quelle Skizze: Blaue Hefte, BVF

Foto: Christiane Jordan (Bild zur Verdeutlichung)

Inhalt der Grundfahraufgabe

Der Bewerber hat eine Slalomstrecke (Länge ca. 80 m, 5 Leitkegel Abstand 9 m, anschließend 2 Leitkegel Abstand 7 m, Aufbau siehe Skizze) mit einer Anfangsgeschwindigkeit von ca. 30 km/h mit annähernd gleichbleibender Geschwindigkeit zu durchfahren. Die Aufgabe darf nicht im 1. Gang gefahren werden.

Fehlerbewertung: Zu geringe Geschwindigkeit, Auslassen eines Feldes, Umwerfen eines Leitkegels, Berühren der Fahrbahn mit einem Fuß.

Fahren mit Schrittgeschwindigkeit geradeaus

Foto: Christiane Jordan
Foto anstelle einer Skizze, die für diese Grundfahraufgabe in der Prüfungsrichtlinie nicht vorgesehen ist.

Inhalt der Grundfahraufgabe

Der Bewerber hat eine Strecke von ca. 25 m mit Schrittgeschwindigkeit unter Beibehaltung des Gleichgewichts und mit richtiger Handhabung von Kupplung, Gas und Bremse geradeaus zu fahren.

Fehlerbewertung: Überschreiten der Schrittgeschwindigkeit, starkes Abweichen von der Geraden (mehrfaches Abweichen von der Geraden um mehr als 30 cm nach links oder rechts); die ersten 5 m nach dem Anfahren werden nicht bewertet, Herunternehmen eines Fußes oder beider Füße von der Fußraste.

Stop and Go

Foto: Christiane Jordan
Foto anstelle einer Skizze, die für diese Grundfahraufgabe in der Prüfungsrichtlinie nicht vorgesehen ist.

Inhalt der Grundfahraufgabe

Mehrfaches Anhalten und Anfahren, abgestimmtes Betätigen von Gas, Kupplung und Bremse, Füße nur zum Abstützen des Kraftrades im Stand von den Fußrasten nehmen und auf die Fahrbahn absetzen.

Dabei soll gezeigt werden, dass die Neigung des Kraftrades nach der einen oder anderen Seite bewusst erfolgt, indem zunächst zweimal der eine und dann zweimal der andere Fuß abgesetzt wird.

Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs ist nur beim ersten Anfahren erforderlich. Gangwechsel ist während der Aufgabe nicht erforderlich.

Fehlerbewertung: Anfahren im falschen Gang, Abwürgen des Motors, Füße nicht auf den Fußrasten, außer zum Abstützen beim Anhalten, Absetzen der Füße nicht wie beschrieben.

Kreisfahrt

Foto: Christiane Jordan
Foto anstelle einer Skizze, die für diese Grundfahraufgabe in der Prüfungsrichtlinie nicht vorgesehen ist.

Inhalt der Grundfahraufgabe

Einfahren in einen Kreis mit einem Halbmesser von 4,5 m (eine Markierung des Kreises ist nicht erforderlich), mehrfaches Kreis fahren und Verlassen des Kreises. Die Kreisfahrt kann wahlweise in die eine oder in die andere Richtung verlangt werden; auf öffentlichen Straßen jedoch nur nach links. Die Geschwindigkeit ist so zu wählen, dass Schräglage entsteht. Die Beobachtung des rückwärtigen Verkehrs ist nur vor dem Einfahren in den Kreis erforderlich.

Fehlerbewertung: Starkes Abweichen vom vorgegebenen Halbmesser, starkes Abweichen von der Kreisform, Herunternehmen eines Fußes oder beider Füße von der Fußraste, Fahren im falschen Gang, Schräglage ist nicht festzustellen.

Bewertung der Grundfahraufgaben

Höchstens drei Grundfahraufgaben dürfen je einmal wiederholt werden. Bei stufenweisem Zugang dürfen höchstens zwei Grundfahraufgaben je einmal wiederholt werden.
Die praktische Prüfung ist nicht bestanden, wenn der Bewerber auch bei der Wiederholung eine Grundfahraufgabe nicht fehlerfrei ausführt, den Verkehr ungenügend beobachtet und es dadurch zu einer Gefährdung kommt, eine Person, ein Fahrzeug oder einen anderen Gegenstand (Leitkegel ausgenommen) anfährt oder stürzt.

Ausnahmegenehmigung 2014

Freistellungsdauer

7 – Die Freistellungen für **Bezirksregionen (BZR)** sollen in der Regel auf ein Jahr – längstens auf zwei Jahre – befristet werden.

Die Befristung hat keine Auswirkungen auf bestehende Mietverhältnisse.

8 – Gemäß § 30 Absatz 3 WoFG kann auf einen Ausgleich verzichtet werden.

Schlussvorschriften

9 – Die vorstehenden Ausführungsvorschriften treten mit Wirkung vom 1. Januar 2014 in Kraft.

Sie treten mit Ablauf des 31. Dezember 2018 außer Kraft.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Ausnahmegenehmigung für die Aufstellung kleiner Leitkegel auf der Fahrbahn zur Durchführung von Übungs- und Prüfungsfahrten im Rahmen der Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zum Erwerb der Fahrerlaubnis A, A 1 und M

Vom 20. Juni 2014

StadtUm VII D 111

Telefon: 9025-1466 oder 9025-0, intern 925-1466

Für die Ausbildung und Prüfung von Fahrerlaubnisbewerbern der Fahrerlaubnisklassen A, A 1 und M sind gemäß Anlage 7 zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV), der Prüfungsrichtlinie und der Anlage 3 zur Fahrschüler-Ausbildungsordnung bestimmte Fahraufgaben zu üben und zu prüfen. Die meisten Ausbildungsfahrten müssen unter Teilnahme am tatsächlich öffentlichen Verkehr durchgeführt werden. Sie sind im Rahmen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und des Gemeingebrauchs grundsätzlich zulässig.

Zur Markierung der Übungs- und Prüfstrecken für die sogenannten Grundfahraufgaben (Slalom, Gefahrenbremsung etc.) werden in der Regel kleine Leitkegel verwendet, die den Leitkegeln nach Zeichen 610 StVO gleichen. Da diese keine Wirkung für andere Verkehrsteilnehmer entfalten, handelt es sich dabei nicht um Verkehrszeichen, sondern um Gegenstände nach § 32 StVO.

Gemäß § 46 Absatz 2 StVO wird allen Fahrschulen im Land Berlin und zuständigen Technischen Prüfstellen für den Kraftfahrzeugverkehr unbeschadet der Rechte Dritter und unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs ausnahmsweise genehmigt, diese kleinen Leitkegel entgegen § 32 Absatz 1 und § 33 Absatz 2 StVO, soweit dies für Übungs- und Prüfungsfahrten im Rahmen der Fahrschulausbildung und Fahrerlaubnisprüfung zum Erwerb der Fahrerlaubnis A, A 1 und M erforderlich ist, auf nachstehend bezeichneten öffentlichen Verkehrsflächen im Land Berlin (verkehrsarme Straßen oder Plätze) aufstellen zu dürfen, soweit diese zum Übungszeitpunkt tatsächlich verkehrsarm sind.

Es ist sicherzustellen, dass alles vermieden wird, was geeignet sein könnte, die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs mehr als unvermeidbar zu beeinträchtigen.

Weisungen von Polizei- und Ordnungskräften ist Folge zu leisten, auch wenn sie der Ausnahmegenehmigung entgegenstehen.

Diese Ausnahmegenehmigung gilt bis zum 30. Juni 2017.

Übersicht der Straßen und Plätze für das Ausbilden der Motorrad-Grundfahraufgaben mit Aufstellen von Leitkegeln

Bezirk	Straße	Örtlicher Bereich/ Zeitliche Begrenzung	Platz
Charlottenburg-Wilmersdorf	Jesse-Owens-Allee	Nebenfahrbahn zwischen Passenheimer Straße und Flatowallee (BVG-Bus/ Fahrschule frei) nicht bei Veranstaltungen im Olympiastadion, Reiterstadion und Waldbühne	
Charlottenburg-Wilmersdorf	Neues Ufer	Sackgasse ab Kaiserin-Augusta-Straße zur Wasserschutzpolizei	
Charlottenburg-Wilmersdorf	Olympischer Platz	nicht bei Veranstaltungen im Olympiastadion, Reiterstadion und Waldbühne	Großer Parkplatz vor dem Osttor, Olympiastadion Südtor Coubertinplatz 167–168
Friedrichshain-Kreuzberg	An der Ostbahn	Sackgasse ab Metro AG	
Friedrichshain-Kreuzberg	Hedwig-Wachenheim-Straße	am Ende/Helen-Ernst-Straße	
Friedrichshain-Kreuzberg	Helen-Ernst-Straße		
Friedrichshain-Kreuzberg	Marianne-von-Rantzau-Straße		
Friedrichshain-Kreuzberg	Mildred-Harnack-Straße		
Friedrichshain-Kreuzberg	O_2-World		Platz zwischen Valeska-Gert-Straße und Helen-Ernst-Straße
Friedrichshain-Kreuzberg	Schleusenufer	Sackgasse im Gewerbegebiet	
Friedrichshain-Kreuzberg	Valeska-Gert-Straße	ganze Straße	
Lichtenberg	Altenhofer Straße		Parkplatz zwischen Landsberger Allee und Straßenbahngleisen
Lichtenberg	Graaler Weg		
Marzahn-Hellersdorf	Hornoer Ring	ab Boxberger Straße	
Marzahn-Hellersdorf	Lenbachstraße 1–6	Ecke Florastraße Asphaltstraße	

Bezirk	Straße	Örtlicher Bereich/ Zeitliche Begrenzung	Platz
Marzahn-Hellersdorf	Zossener Straße	Nebenstraße	ehemals Nummer 141 bis 151 (Hochhaus abgerissen) teilweise Privatfläche
Mitte	Otto-Braun-Straße		Parkplatz hinter Otto-Braun-Straße 26
Neukölln	Sieversufer	im Wendekreis bis zum Übergang des Hafensteges	
Pankow	Am Luchgraben	ab Dorfstraße in Richtung Karow	
Reinickendorf	Blomberger Weg	ganze Straße (Sackgasse)	
Reinickendorf	Flohrstraße	an Werktagen erst nach 17.30 Uhr	
Reinickendorf	Heinz-Brandt-Straße	ab Bahnbrücke bis Sackgassenende	
Reinickendorf	Rue Montesquieu	Cité Foch Nord	
Reinickendorf	Straße 22	zwischen Otisstraße und Flohrstraße	
Spandau	Brunsbütteler Damm	von ab Am Zeppelinpark bis Stadtgrenze – ehemaliger Flugplatz Staaken (Sackgasse)	
Spandau	Maximilian-Kolbe-Straße	Nummer 20 bis Wendebereich (Sackgasse)	
Steglitz-Zehlendorf	Platz 4. Juli		zwischen Osteweg und Goerzallee
Tempelhof-Schöneberg	Diedersdorfer Weg		Parkplatz vor dem Freizeitpark Marienfelde
Tempelhof-Schöneberg	Straße 478	ab Diedersdorfer Weg	
Treptow-Köpenick	Am Seegraben		P+R-Parkplatz S-Bahnhof Altglienicke (im hinteren Drittel)
Treptow-Köpenick	Wilhelminenhofstraße	ab Ostendstraße (Sackgasse)	

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Ausführungsvorschriften über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum (AV – ZwVb)

Vom 23. Juni 2014

StadtUm IV A 3

Telefon: 90139-4770 oder 90139-3000, intern 9139-4770

Aufgrund des § 8 des Zweckentfremdungsverbot-Gesetzes (ZwVbG) vom 29. November 2013 (GVBl. S. 626) werden folgende Ausführungsvorschriften erlassen:

Inhaltsverzeichnis

1 – Allgemeines
2 – Geltungsbereich
3 – Zuständigkeit
4 – Verfügungsberechtigte, Nutzungsberechtigte
5 – Definition von Wohnraum
6 – Kein Wohnraum im Sinne des Zweckentfremdungsverbots
7 – Zweckentfremdung
8 – Keine Zweckentfremdung im Sinne des Zweckentfremdungsverbots
9 – Informationspflicht im Fall von § 2 Absatz 3 ZwVbG
10 – Genehmigungsverfahren
11 – Genehmigung aufgrund vorrangiger öffentlicher Interessen
12 – Genehmigung von Gästewohnungen
13 – Genehmigung aufgrund schutzwürdiger privater Interessen
14 – Ersatzgenehmigungen
15 – Negativattest
16 – Ersatzwohnraum
17 – Ausgleichszahlungen
18 – Verzicht auf Ausgleichszahlungen
19 – Rückführung von Wohnraum
20 – Datenverarbeitung; Betreten der Wohnung
21 – Verwaltungszwang; Zwangsgeld
22 – Ordnungswidrigkeiten
23 – Verfahrensgebühren
24 – Inkrafttreten/Außerkrafttreten

1 – Allgemeines

In Berlin besteht auf Grund des Gesetzes über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum (Zweckentfremdungsverbot-Gesetz – ZwVbG) vom 29. November 2013 (GVBl. S. 626) ein Verbot mit Erlaubnisvorbehalt, Wohnraum zu anderen als

Nicht mehr zur Verfügung stehen die Örtlichkeiten am Graaler Weg und auf dem Platz des 4. Juli.

Die Situation in Berlin

1. **Modell Berlin mit Ausnahmegenehmigung** (wird überwiegend praktiziert)

Ausnahmegenehmigung	Rechtliches	Anzahl Örtlichkeiten	Ausbildung Prüfung	Anrainer	Fahrschulen	Zukunftsfähigkeit
Grundfahraufgaben werden in Ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung i. d R. nur auf den in der **Berliner Allgemeinverfügung** in Abstimmung zwischen Senatsverwaltung und Bezirken aufgeführten Straßen und Plätzen durchgeführt.	Es wird nicht als Ordnungswidrigkeit geahndet, wenn Leitkegel aufgestellt werden – allerdings kann trotzdem ein Platzverweis erfolgen, wenn eine abstrakte Gefährdungslage von Polizeibeamten angenommen wird. Das passiert aber eher selten!	Schon von der ersten (2011) bis zur zweiten **Allgemeinverfügung** (2014) sind in Berlin die Möglichkeiten von einst 33 Örtlichkeiten auf 31 Örtlichkeiten geschrumpft. Von den 31 können inzwischen zwei nicht mehr genutzt werden – unter ihnen der Platz des 4. Juli, der von ca. 25 % aller Berliner Motorradfahrschulen genutzt wurde.	Für die Ausbildung stellen Fahrlehrer ihre eigenen Leitkegel auf und übernehmen folgerichtig dafür auch die Verantwortung. Für die Fahrerlaubnisprüfung verlangt der Prüfer, dass der Fahrlehrer **seine** Leitkegel aufstellt, obwohl dem Prüfer diese Aufgabe nach der FeV obliegt.	Anwohner und Gewerbetreibende fühlen sich häufig gestört. Besonders kritisch auf dem Platz des 4. Juli (Initiative Lärm). Ziel dieser Initiative ist es, anstelle der Verkehrsfläche, eine Grünanlage durchzusetzen.	Bei insgesamt 339 Fahrschulen in Berlin mit Fahrschulerlaubnis der **Klasse A** müssen sich statistisch jeweils **11,8 Fahrschulen** die verbliebenen **29 Örtlichkeiten** zum Ausbilden und Prüfen teilen. 2016 werden es noch deutlich weniger verfügbare Plätze und Straßen sein.	Dieses Modell hat seit 1987, also seit 28 Jahre mehr oder weniger gut gehalten. Vor den beiden Allgemeinverfügungen der Senatsverwaltung (2011 und 2014) reichte eine schriftliche Stellungnahme der damaligen Senatsverwaltung aus dem Jahr 1991 (Schurig) zur Bestätigung der Rechtmäßigkeit des Aufstellens von Leitkegeln gegenüber Polizeibeamten aus. Seit ca. 5 Jahren wurde dieses i. d. R. von den Fahrlehrern mitgeführte Schriftstück von immer mehr Polizeibeamten als unerheblich abgetan. Steht der Platz des 4. Juli endgültig als Übungsfläche nicht mehr zur Verfügung, ist zu befürchten, dass eine ordnungsgemäße Ausbildung und Prüfung der Grundfahraufgaben in Berlin nicht mehr gewährleistet ist.

2. **Modell Privatinitiative** (wird in äußerst geringem Umfang praktiziert)

Private Plätze	Rechtliches	Anzahl Örtlichkeiten	Ausbildung Prüfung	Anrainer	Fahrschulen	Zukunftsfähigkeit
Grundfahraufgaben werden ausschließlich auf Plätzen ausgebildet und geprüft, die von Fahrschulen im Rahmen privater Initiativen angemietet wurden.	Platzgestaltung und Platzunterhaltung (Zaun, Belag, Schließdienst, Säuberung usw.) werden ausschließlich von der privaten Fahrlehrerinitiative getragen. Keine Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern und der StVO.	Um eine möglichst vertretbare Kostenverteilung zu haben, schlossen sich bei derartigen Initiativen, jeweils zwischen 20 und 40 Fahrschulen zusammen und teilten die Kosten und die Arbeitsleistungen unter sich auf. Die Prüfstellen beteiligten sich **nicht** an den Kosten.	Ausbildung und Prüfung erfolgen effizienter, da diese Plätze mit festen Markierungen (Leitkegel und sonstige Markierungen) ständig zur Verfügung stehen.	Anrainerprobleme waren je nach Lage der Örtlichkeit auch dort nicht zu vermeiden.	Die Anzahl der täglich diesen Platz nutzenden Fahrschulen wird durch die privaten Initiativen gesteuert.	Alle bisherigen Privatinitiativen, teilweise mit hohem finanziellen Aufwand und enormen Engagement der Betreiber betrieben, waren nicht zukunftsfähig. Die Vermieter hatten meist nur kurzfristige Vermietungen vorgesehen, weil es sich zumeist um Baugrundstücke handelt. Die Leidtragenden bei kurzfristigen Kündigungen waren stets die Fahrschulinhaber dieser Initiativen.

3. **Modell Berlin Prüfstellenplätze** (noch mögliches Zukunftsmodell)

Prüfstellenplätze	Rechtliches	Anzahl Örtlichkeiten	Ausbildung Prüfung	Anrainer	Fahrschulen	Zukunftsfähigkeit
Grundfahraufgaben werden ausschließlich auf Plätzen geprüft, die von den Technischen Prüfstellen betrieben werden könnten. Fahrschulen erhalten die Möglichkeit, diese Plätze an definierten Tagen gegen Entgelt für die Ausbildung der Grundfahraufgaben zu nutzen.	Nach § 17 Abs. 5 FeV bestimmt der Sachverständige oder Prüfer die Zeit, den Ausgangspunkt und den Verlauf der praktischen Prüfung im Prüfort und seiner Umgebung. Das wäre mit diesem Modell realisierbar. Es entstünden keine Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern und der StVO.	Aus der Sicht des Verbands wären vier bis fünf Plätze ausreichend, die sich im Osten, Westen, Norden und Süden der Stadt befinden sollten. Optimal wäre ein weiterer Platz in der ungefähren Mitte Berlins. Auch wären Plätze im Speckgürtel von Berlin denkbar.	Ausbildung und Prüfung könnten effizienter erfolgen, da diese Plätze mit festen Markierungen (Leitkegel und sonstige Markierungen) ständig zur Verfügung stehen würden. Ein erheblicher Gewinn für die Verkehrssicherheit wäre zu erwarten.	Die Lage dieser Plätze sollte in ausreichendem Abstand zu Anrainern sein.	Bei insgesamt 339 Fahrschulen in Berlin mit Fahrschulerlaubnis der **Klasse A** müssten sich bei fünf vorhandenen Plätzen statistisch jeweils **67,8 Fahrschulen** eine **Örtlichkeit** zum Ausbilden und Prüfen teilen. Bei sechs Tagen in der Woche wären das 11,3 Fahrschulen je Tag. Das erscheint viel, es ist aber nicht zu erwarten, dass alle Fahrschulen mit der Fahrlehrerlaubnis der Klasse A jeden Tag diese Plätze in Anspruch nehmen würden. Hinzu kämen auch noch die Plätze, die sich bisher als unproblematisch erwiesen haben (z. B. der Olympische Platz), die zumindest für die Ausbildung weiter genutzt werden könnten.	Wäre ein derartiges Projekt realisierbar, hätte es vermutlich eine große Zukunftsfähigkeit. Es ist allerdings zu befürchten, dass die Ausbildung in den Motorradklassen sich deutlich verteuern würde, da zusätzliche Entgelte für die Nutzung der den Prüfstellen eigenen Plätzen deutlich zu Buche schlagen würden.

4. **Modell Bund neue Grundfahraufgaben** (noch mögliches Zukunftsmodell)

Neue Grundfahraufgaben	Rechtliches	Anzahl Örtlichkeiten	Ausbildung Prüfung	Anrainer	Fahrschulen	Zukunftsfähigkeit
Zurzeit wird in der BVF geprüft, ob Grundfahraufgaben neu konzipiert werden können (eher nur in Längsrichtung der Straße), um diese ohne Aufstellen von Leitkegeln auf möglichst allen verkehrsarmen Straßen oder Plätzen durchführen zu können.	Hierbei wird es schwierig sein, die europäischen Vorschriften ausreichend zu erfüllen. Da die Fahrausbildung auf öffentlichen Straßen grundsätzlich keine übermäßige Straßennutzung darstellt, wären die Fahrlehrer aber vor der Begehung von Ordnungswidrigkeiten weitgehend geschützt.	Die Anzahl der Örtlichkeiten dürfte sich erhöhen, da lediglich eine für die Zeit der Ausbildung oder Prüfung ruhige Straße benötigt würde.	Von Fahrlehrern und Prüfern werden jedoch bei Wegfall der Leitkegel Schwierigkeiten für eine einheitliche Bewertung der Grundfahraufgaben gesehen.	Ausbildung und Prüfung würden sich auf zahlreichere Örtlichkeiten als bisher verteilen und somit eine Konfrontation mit Anrainern vermutlich verringern.	Bei insgesamt 339 Fahrschulen in Berlin mit Fahrschulerlaubnis der **Klasse A** müssten sich bei geschätzten 60 **Örtlichkeiten** zum Ausbilden und Prüfen 5,65 Fahrschulen diese Örtlichkeiten in der Woche teilen. Bei sechs Tagen in der Woche wäre das eine Fahrschule je Tag und Örtlichkeit.	Einer derartigen Verfahrensweise müsste eine gewisse Zukunftsfähigkeit zugesprochen werden.

Zusammenfassung

Ausbilden und Prüfen von Motorradgrundfahraufgaben

Seit der Einführung der neuen Grundfahraufgaben für die damalige Klasse 1 am 1. Juli 1988 mussten verkehrsarme Plätze und Straßen gefunden werden, um die Grundfahraufgaben ausbilden und prüfen zu können. Die Berliner Fahrlehrerschaft nahm hierbei enorme Anstrengung in Kauf, um sich die notwendigen fahrphysikalischen Kenntnisse in Verbindung mit den methodisch-didaktischen, auch sportdidaktischen Erkenntnissen in zahlreichen Fortbildungsveranstaltungen anzueignen. Hinzu kam, dass die Möglichkeiten, den alleinfahrenden Motorradfahrschüler über eine Funkverbindung zu erreichen, noch in keiner störungsfreien Technik zur Verfügung standen. Auch bedurfte es damals noch erheblicher Anstrengung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. um eine für die Fahrlehrerschaft zugelassene Funkfrequenz zu erhalten.

Zunächst hatten die Berliner Fahrlehrer wenig Mühe, im alten West-Berlin geeignete Örtlichkeiten zu finden. Beispielsweise sei hier der Stauraum Drei Linden, der Parkplatz an der Jafféstraße, zahlreiche Sackgassen, die an der damaligen Mauer endeten, genannt, die ausreichend Platz spendeten, um die vorgeschriebenen Grundfahraufgaben auszubilden und zu prüfen. Das änderte sich nach der sogenannten **Wende**. Sackgassen wurden auf einmal stark befahrene Durchgangsstraßen, brachliegende Grundstücke wurden bebaut und bis dahin für die Fahrschulen nutzbare Parkplätze wurden zweckgebunden und den Fahrschulen nicht mehr zugänglich gemacht.

Durch die Vorgaben der zweiten und dritten Europäischen Fahrerlaubnisrichtlinie musste auch die deutsche Richtlinie für die Prüfung der Bewerber um eine Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen (Prüfungsrichtlinie) wiederholt angepasst werden, in der auch die Prüfung von Motorrad-Grundfahraufgaben festgelegt wurde.

Fahrlehrer übernehmen die Herrichtung der Prüförtlichkeit

Obwohl der Verordnungsgeber den Prüfstellen auferlegt, durch seine Sachverständigen oder Prüfer die Zeit, den Ausgangspunkt und den Verlauf der praktischen Prüfung im Prüfort und seiner Umgebung zu bestimmen, übernehmen dies i. d. R. die die Prüfung begleitenden Fahrlehrer. Auch stellen sie die Leitkegel zur Verfügung und platzieren diese auf der Prüfungsörtlichkeit.

Verordnungsgeber ordnet an, was zugleich verboten sein kann

Der Verordnungsgeber ordnet das Aufstellen von Leitkegeln, was aber zugleich nach der StVO unzulässig ist. Polizeibeamte stellen bisweilen eine abstrakte Gefährdungslage fest, sprechen Platzverweise aus und leiten gelegentlich auch Maßnahmen wegen Ordnungswidrigkeiten gegen die Fahrlehrer ein.

Fahrlehrer müssen neben weiteren hehren Zielen der Fahrschüler-Ausbildungs-Ordnung auch auf die Fahrerlaubnisprüfung vorbereiten und demzufolge alle Grundfahraufgaben entsprechend der Prüfungsrichtlinie ausbilden. Hierfür sind verkehrsarme Plätze oder Straßen unverzichtbar.

Fahrlehrer bilden keine unnötigen Motorradkunststücke aus

Anrainer argumentieren vielfach, dass es sich bei Ausbildungsfahrten und Prüfungen um unnötige Motorradkunststücke handelt, und fühlen sich oft provoziert und vom Lärm belästigt.

Grundfahraufgaben benötigten erheblichen Platzbedarf

Der für die Grundfahraufgaben benötigte Platzbedarf ist erheblich. Von den insgesamt neun auszubildenden und zu prüfenden Grundfahraufgaben sind drei Slalomaufgaben (Fahren eines Slaloms mit Schrittgeschwindigkeit, Slalom und langer Slalom). Für den **Slalom mit Schrittgeschwindigkeit** besteht bei einer geforderten Geschwindigkeit von ca. 5 km/h ein Platzbedarf von ca. 25 m Länge und ca. drei bis fünf Meter Breite (mit Sicherheitsabstand), für den **Slalom** besteht bei einer geforderten Geschwindigkeit von ca. 30 km/h ein Platzbedarf von ca. 50 m Länge und ca. fünf Meter Breite (mit Sicherheitsabstand), bei dem **langen Slalom** besteht bei einer geforderten Geschwindigkeit von ca. 30 km/h ein Platzbedarf von ca. 100 m Länge und ca. fünf Meter Breite (mit Sicherheitsabstand). Bei diesen Aufgaben ist das Aufstellen von Leitkegeln erforderlich.

Zwei Grundfahraufgaben beziehen sich auf Ausweichmanöver (Ausweichen ohne Abbremsen und Ausweichen nach Abbremsen). Beim **Ausweichen ohne Abbremsen** besteht bei einer geforderten Geschwindigkeit von ca. 50 km/h ein Platzbedarf von ca. 100 m Länge und ca. fünf Meter Breite (mit Sicherheitsabstand), beim **Ausweichen nach Abbremsen** besteht bei einer geforderten Anfangsgeschwindigkeit von ca. 50 km/h ein Platzbedarf von ca. 80 m Länge und ca. drei bis fünf Meter Breite (mit Sicherheitsabstand). Bei diesen Aufgaben ist das Aufstellen von Leitkegeln erforderlich.

Eine Grundfahraufgabe bezieht sich auf das **Abbremsen mit höchstmöglicher Verzögerung**. Bei einer Ausgangsgeschwindigkeit von 50 km/h vor der Bremsung wird ein Platzbedarf von etwa 60–70 m in der Länge und etwa zwei bis drei Meter Breite (mit Sicherheitsabstand) benötigt.

Eine Grundfahraufgabe bezieht sich auf eine Kreisfahrt mit erforderlicher Schräglage. Der Halbmesser des Kreises muss 4,5 m betragen. Der Platzbedarf mit erforderlichem Sicherheitsabstand (insbesondere bei nahen Hindernissen wie Bordsteinen oder parkenden Autos) beträgt 225 m^2 oder einen entsprechenden Wendekreis (Wendehammer).

Zwei weitere Grundfahraufgaben beziehen sich auf das **Fahren mit Schrittgeschwindigkeit geradeaus** und **Stop and Go**, die eher unproblematisch durchzuführen sind.

Die Ausnahmegenehmigung von 2014 (s. Seite 8) nennt insgesamt noch 31 Örtlichkeiten, die den notwendigen Platzbedarf ausweisen und das Aufstellen von Leitkegeln erlauben. Von diesen 31 Örtlichkeiten fallen aus unterschiedlichen Gründen zwei bereits wieder weg, unter ihnen der Platz des 4. Juli.

Von den in der Ausnahmegenehmigung von 2014 genannten Örtlichkeiten sind lediglich sieben Örtlichkeiten platzähnliche Flächen oder Plätze, auf denen mehrere Fahrschulen zugleich ausbilden können. Die mit Abstand größte, der Platz des 4. Juli, soll jetzt durch die Lagerung von Baumaterialien bis 2018 wegfallen. Es ist zu befürchten, dass diese Fläche nach 2018 den Fahrschulen und Prüfstellen nicht wieder zur Verfügung gestellt wird. Damit fällt die Übungs- und Prüfmöglichkeit für rund 25 % aller Motorradfahrschulen weg. Als Ergebnis muss festgestellt werden, dass eine sachgerechte Ausbildung und Prüfung von Grundfahraufgaben im Land Berlin aus der Sicht des Fahrlehrer-Verbands Berlin e. V. unter den vorab beschriebenen Umständen spätestens im Jahre 2016 nicht mehr gewährleistet ist.

Verkehrssicherheit nur ein Lippenbekenntnis?

Es ist unstrittig, dass gut ausgebildete Grundfahraufgaben in den Motorradklassen einen erheblichen Beitrag zur Verkehrssicherheit leisten. Schon jetzt muss festgestellt werden, dass zu geringe Flächen oder teilweise zugestellte Flächen dazu führen, dass in Ausbildung und Prüfung Abstriche gemacht werden müssen, indem Grundfahraufgaben nicht umfassend ausgebildet und geprüft werden können. Der Wegfall des Platzes des 4. Juli ist für die Berliner Motorradfahrschulen nicht mehr kompensierbar und wird dazu führen, dass zwangsläufig in zahlreichen umliegenden Straßen die Ausbildungs- und Prüftätigkeit zunehmen wird.

Lösungsvorschläge

Die auf Seite 9 vorgestellten Lösungsvorschläge (Modell 3 und 4) sollten deshalb zügig und umfassend mit allen Beteiligten diskutiert werden. Sie stellen kein Allheilmittel dar und bedürfen natürlich sorgfältiger Prüfungen und Abwägungen der Interessen. Zwischen dem Rechtsanspruch eines Bürgers auf Erteilung einer Fahrerlaubnis und den vom Gesetzgeber aufgestellten Hürden (Voraussetzungen, Eignung, Ausbildung, Prüfung) stehen gesellschaftliche Bedürfnisse nach Ruhe, Umweltschutz und Verkehrssicherheit, die einvernehmlich unter einen Hut gebracht werden müssen. Das wird Kompromisse von allen verlangen.

Der nächste (Motorrad-)Sommer kommt bestimmt.

FAHRLEHRER-VERBAND BERLIN e.V.

TITELTHEMA

gut betreut Verbands-Fahrschule

Fahrlehrer-Verband Berlin e. V. · Alboinstraße 56 · 12103 Berlin
Tel.: 030/75 49 18-0 · Fax: 030/75 49 18-22 · www.fahrlehrerverband-berlin.de

Haben wir eigentlich noch alle Räder am Motorrad?

Text und Fotos: Reinhard Kendziora

Motorradfahren gilt gemeinhin als gefährlich. Skifahren auch, wie nicht zuletzt das prominente Beispiel Michael Schuhmacher zeigt. Um so wichtiger ist es, dass beides auch intensiv trainiert wird, bevor man es in einer belebten Umgebung zusammen mit anderen ausübt. Hierin besteht allgemeiner Konsens. Wen man auch fragt: Alle sind natürlich für eine gute und umfassende Ausbildung, bevor ein Neuling auf die Allgemeinheit losgelassen wird. Sonst wird es nicht nur für den Anfänger gefährlich, sondern auch für alle anderen um ihn herum. Jedoch – Skifahren übt man auf der Schneepiste, Motorradfahren aber auf der Straße. Und hier endet offenbar der Konsens schon wieder. Denn Skipisten liegen immer irgendwie separat, Straßen und Plätze naturgemäß meist dort, wo nicht allzu weit entfernt Menschen wohnen oder arbeiten.

So sehr Fahrlehrer auch versuchen, ruhige, abgeschiedene oder kaum genutzte und zugleich freie Straßenflächen zu finden, auf denen sie sich bemühen, aus unsicheren Novizen alsbald sichere Motorradfahrer zu machen: Es gibt immer jemanden, der selbstverständlich für eine auf Sicherheit ausgerichtete Ausbildung von Motorradfahrern ist. Aber bitte nicht hier, nicht in dieser Straße, nicht auf diesem Platz, nicht in meiner Nähe. Sankt Florian lässt grüßen. Und findet ständig neue Anhänger.

Betrachten wir also unser Berlin. Eine Stadt, in der seit Kaisers Zeiten ein jeder nach seiner Fasson selig werden kann. Arm aber sexy. Eine Stadt, die bekannt ist für ihre Kreativität, welche nur gedeihen kann in einem Klima weitgehender Toleranz. Diese Stadt hat jahrzehntelang eine teilende Mauer ertragen, ließ sich von Christo ihren Reichstag einpacken, feierte jahrelang eine in allen erdenklichen Farben schillernde Loveparade, erduldet tagtäglich unendliche Dauerstaus auf ihren Straßen und hatte auch keinerlei Probleme mit ihrem schwulen Regierenden Bürgermeister. Ganz im Gegenteil. Und das ist auch alles gut so. Bis auf den Stau vielleicht.

Ein Traum für Motorradfahrlehrer: Der leere Parkplatz in Rahnsdorf.

Seit einigen Jahrzehnten, schon zu Zeiten der leidigen Teilung unserer Stadt, als die Amerikaner noch die

Verfügungsgewalt über den Platz des 4. Juli hatten, durften dort Fahrlehrer ihre Motorradfahrschüler ausbilden. Und wenn die „Amis" ab und an ihren Platz für eigene Zwecke brauchten, dann blieben die Fahrschulen an diesen Tagen eben außen vor. So wie es heute auch auf dem Olympischen Platz der Fall ist, wenn Hertha spielt. Aber wenn der Platz frei war, durften die Fahrlehrer ihn nutzen. Als die Amerikaner abzogen, stand der Platz den Fahrschulen sogar dauerhaft zur Verfügung. Schöne Zeiten, die nun ihr Ende finden könnten.

Die ehemaligen McNair Barracks am Rande des Platzes wurden an Investoren verkauft und in Eigentumswohnungen umgewandelt. Und offensichtlich wurde den Käufern der Appartements vorgegaukelt, auf dem Platz würde alsbald ein Park oder wenigstens eine grüne Wiese entstehen. Dieser Platz steht allerdings längst unter Denkmalschutz und darf also nicht ohne Weiteres verändert werden. Im Zeitalter der Informationsgesellschaft mit Telefon, Internet und Google ist es schwer vorstellbar, dass dies sowohl den Investoren als auch den Käufern unbekannt war.

Dass in der Nähe hin- und herfahrende Motorräder stören, wenn man ausruhen oder schlafen will, vermögen sogar Fahrlehrer zu verstehen. Also waren die beteiligten Fahrschulen zu einem Entgegenkommen bereit und erklärten nahezu ausnahmslos sogar schriftlich, den Platz nur noch werktags zwischen 8 und 19 Uhr zu nutzen. Dies hätte ein guter Kompromiss sein können. Ein wirklich guter. Denn zwischen dem Platz und den Wohngebäuden verläuft noch eine Straße. Die ist nicht nur zwischen 8 und 19 Uhr aktiv. Da rollt der Verkehr den ganzen Tag und, mit entsprechend geringerer Intensität, auch die ganze Nacht. Einschließlich einem spürbaren Anteil von Schwerverkehr. Da dürften die weiter entfernten und nur tagsüber fahrenden Motorräder der Fahrschulen kaum noch ernsthaft ins Gewicht fallen.

Aber ein Kompromiss besteht aus einem Entgegenkommen beider Seiten. Leider war die Anwohnerseite dazu nicht bereit. Offenbar von ihrem Anfangserfolg beflügelt sollten nun die Fahrschulen ihren Übungsbetrieb auf dem Platz völlig einstellen. Aber ein Ruhe-Paradies auf Berliner Erden mit einer befahrenen Straße direkt vor dem Haus ist nun einmal ohnehin nicht möglich. Und dass es zu gefährlichen Situationen kommen kann, wenn man ohne auf übende Motorradfahrschüler Rücksicht zu nehmen mit seinem Hund unbedingt quer über eine dem Fahrverkehr gewidmete Fahrbahnfläche läuft, liegt auf der Hand.

Der Platz des 4. Juli in Steglitz-Zehlendorf. Im Hintergrund die Straße, die zwischen dem Platz und den Gebäuden liegt. Im Vordergrund kleine Farbsprühpunkte auf dem Asphalt.

Auch kleine Farbsprühpunkte auf der Fahrbahn des Platzes, der ohnehin aufgrund eines Verkehrszeichens nur von Fahrschulen befahren werden darf, kann man zu einem Problem aufbauschen. Offenbar von vandalisierenden Fahrlehrern angebracht, aber offiziell auf einer Fahrbahn eben nicht zulässig, sollen die natürlich umgehend wieder entfernt werden. Herrschaftszeiten – haben wir denn noch alle Nadeln an der Tanne, oder, um beim Thema zu bleiben, alle Räder am Motorrad? Krieg in der Ukraine, Gräueltaten

des „Islamischen Staats" in Syrien, Terroranschläge auf *Charlie Hebdo* in Paris – und wir regen uns allen Ernstes über unscheinbare Farbpunkte auf einem Übungsplatz auf?

Im November letzten Jahres fand ein weiterer „Runder Tisch" zum Platz des 4. Juli statt. Anwesend waren Anwohner, Bezirkspolitiker aus Steglitz-Zehlendorf, Behördenvertreter und der Vorstand des Berliner Fahrlehrer-Verbands. Nach Meinung des Bezirksamts wolle man dort die Fahrschulnutzung des Platzes eigentlich nicht mehr, es sei aber noch nicht entschieden. Die Bezirksstadträtin für Umwelt und Gesundheit, Christa Markl-Vieto (Grüne), brachte die Situation für die Fahrlehrerschaft auf den Punkt: „An der Stelle haben Sie einfach Pech. Der Platz ist jetzt bewohnt."

Nicht ganz, Frau Stadträtin, nicht der Platz ist bewohnt. Es sind die Häuser in der Nähe des Platzes. Und zwischen Platz und Häusern verläuft bekanntermaßen die besagte Straße. Eine Untersagung der Fahrschulnutzung wäre insbesondere dann nicht gerechtfertigt, wenn sich erwiese, dass der Straßenlärm die Geräusche der dahinter fahrenden Motorräder überdeckt. Meinen Vorschlag, dies durch entsprechende Lärmmessungen zu überprüfen, haben Sie auf der Veranstaltung mit kurzer Bestätigung entgegengenommen. Wir würden uns freuen, wenn der Vorschlag auch in die Tat umgesetzt würde. Und bitte denken Sie daran, nicht nur die Anwohner des Platzes sind Bürger und Wähler im Bezirk Steglitz-Zehlendorf.

Der Bezirksbürgermeister Norbert Kopp (CDU) überraschte auf der Veranstaltung mit einem weiteren Argument, indem er zunächst bemerkte, dass Fahrschulen ihre Tätigkeit auf öffentlichen Straßen oder Plätzen ausübten. Allerdings könne er nicht erkennen, warum Fahrschulen diese Sondernutzung unentgeltlich zur Verfügung stehen solle. Nun Herr Kopp, zunächst einmal MÜSSEN wir unsere Tätigkeit grundsätzlich auf öffentlichen Straßen ausüben. Dies ist nicht nur vom Gesetz her so erlaubt und vorgesehen, es ist auch im Sinne der Verkehrssicherheit unbedingt sinnvoll und erforderlich.

Vor einigen Jahren unternahmen zahlreiche Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer u. a. aus Berlin und Brandenburg eine Studienreise nach Peking. Die Besichtigung einer ortsansässigen Fahrschule ergab, dass die Fahrschüler dort ausschließlich auf einem abgesperrten Gelände der Fahrschule ausgebildet und auch geprüft wurden. Erst nach Erwerb des Führerscheins durften die Neulinge erstmalig im realen Straßenverkehr alleine fahren. Das Ergebnis des dadurch dominierenden Schulmeisters „Realverkehr" ließ uns die Haare zu Berge stehen. Wünschen wir uns solche Ausbildungsbedingungen nicht für Deutschland!

Sondernutzung öffentlichen Straßenraums? Container auf dem Parkplatz in Rahnsdorf.

Übrigens sind wir dabei nicht allein. Es gibt auch viele andere, die öffentliches Straßenland im Rahmen ihrer beruflichen oder gewerblichen Tätigkeit nutzen. Jeder Baubetrieb transportiert auf öffentlichen Straßen Material und Baustoffe zur Baustelle. Jeder Handwerksbetrieb fährt auf öffentlichen Straßen mit Personen und Material zum Kunden. Ein Abschleppdienst nutzt die Straßen ebenso wie der Pizzabote. Vergessen wir auch nicht die Krankentransporte, Notfalldienste von Energie- und Wasserbetrieben und den Arzt beim Hausbesuch oder im Notfalleinsatz. Alle nutzen für die Ausübung ihrer Tätigkeit öffentliche Straßen. Also Straßensondernutzung?

Ach – so war das gar nicht gemeint? Gemeint war die Sonderrolle, die den Fahrschulen auf dem Platz des 4. Juli gewährt wird? Wenn man sich auf den wirtschaftlichen Aspekt beschränkt, kann man sich natürlich darüber beklagen, dass Fahrschulen auf einem öffentlichen Platz Geld verdienen. Wo doch auch ein Restauranttisch, der auf den Gehweg gestellt wird und der Kasten einer Leuchtreklame, der 15 cm in den Luftraum vor dem Laden ragt, gerne mit Gebühren belegt werden. Aber Stühle, Fahrradständer und Werbeaufsteller unterscheiden sich in einem wichtigen Punkt von übenden Motorradfahrschülern.

Sie stellen für die Öffentlichkeit keine Gefahr dar. Wenn man davon absieht, dass man auch mal über einen Stuhl stolpern kann. Motorradfahrschüler können sehr leicht sich und andere gefährden, wenn sie nicht in einem halbwegs ungestörten Schonraum üben können. Wenn also Ihrer Meinung nach die Fahrschulen für die Nutzung des Platz des 4. Juli zahlen sollen: Kein Problem. Lassen Sie ihn einzäunen und geben Sie uns den Schlüssel. Wir haben bereits mehrfach betont, dass wir dann bereit sind, dafür einen angemessenen Betrag zu zahlen. Es gibt genügend Beispiele, wo sich Berliner Fahrlehrer zusammen einen Platz gemietet haben. Und sicher sind dann auch alle Steglitz-Zehlendorfer Motorradfahrschüler bereit, entsprechend mehr Geld für ihre Ausbildung zu bezahlen.

Aber wäre es nicht eher angebracht, Herr Bürgermeister, sich nicht nur ausschließlich um die Finanzen zu sorgen, sondern auch besonders um die Sicherheit von Fahrschülern, Fahrlehrern und allen Bürgern, die sich in der Nähe befinden? Wenn schon, wie beim „Runden Tisch" angedeutet, in ungewisser Zukunft der Platz des 4. Juli nicht mehr für Fahrschulen zur Verfügung stehen soll: Wie wäre es, wenn Sie bei Ihrem Überblick und ihren Kontakten im Bezirk bei der Suche nach einem geeigneten Gelände behilflich wären?

So wie kürzlich in Marzahn. Als den dort ansässigen Fahrschulen das von öffentlicher Hand angemietete Gelände durch Verkauf verloren ging, halfen Bezirkspolitiker erfolgreich bei der Suche eines Ersatzgeländes. Und mit Verlaub: Ein Bürgermeister ist der Vertreter aller Menschen in seinem Zuständigkeitsbereich und sollte stets um Ausgleich aller auftretenden Interessen bemüht sein. Nicht nur Anwohner einer bestimmten Straße, sondern auch Fahrlehrer, die im Bezirk wohnen oder ihren Fahrschulbetrieb dort haben, sind Wähler und Steuerzahler, deren Anliegen nicht minder wichtig sein sollten.

Sondernutzung öffentlichen Straßenraums? Gespann mit Pferden auf dem Parkplatz in Rahnsdorf. Inklusive hinterlassener Pferdeäpfel.

Blicken wir nun weiter gen Osten, nach Köpenick. Im Ortsteil Rahnsdorf gibt es einen relativ großen Parkplatz, der noch zu DDR-Zeiten

für die Besucher des nahegelegenen Strandbads Müggelsee errichtet wurde. Seit Jahrzehnten wird dieser Parkplatz auch für die Motorradausbildung genutzt. Sein großer Vorteil liegt auch darin, dass es keine unmittelbaren Anwohner gibt. Also eigentlich alles in Ordnung. Eigentlich. Die Historie in Kurzform: Als vor einiger Zeit eine größere Fahrschule aus der Umgebung den Parkplatz intensiv, zugegebenermaßen sehr intensiv, für ihre umfangreiche Lkw-Ausbildung nutzte, fanden dies zwar die Motorrad-Kollegen auch nicht so angenehm, aber es kam vor allem auch zu Konflikten mit normalen Nutzern des Parkplatzes. Besonders bei schönem Wetter im Sommer, wenn das Strandbad höheren Zulauf hatte.

Es wird berichtet, dass ein betroffener und vor allem verärgerter Bürger offenbar bei den Behörden eine Veränderung forcierte. Daraufhin wurden auf dem Parkplatz flächendeckend Markierungen ausnahmslos für Pkw angebracht in der Absicht und mit der Folge, dass die zuvor hier abgestellten Lkw nun nicht mehr hier stehen durften. Die Freude über das größere Platzangebot währte für die Motorradfahrlehrer jedoch nicht sehr lange. Bei Erneuerung der Allgemeinverfügung, in der auf Vorschlag des Fahrlehrer-Verbands die Behörden Übungsmöglichkeiten für die Motorradausbildung quasi genehmigen, indem dort Leitkegel aufgestellt werden dürfen, war dieser Parkplatz nicht mehr dabei. Angeblich wegen weiterer Konflikte zwischen Parkplatznutzern und Motorradfahrlehrern.

Solche Konflikte mag es gegeben haben. Auch unter Fahrlehrern gibt es freundliche und unfreundliche Kollegen. Allerdings tritt das Potenzial für solche Konflikte relativ selten auf. An den wenigen Tagen im Sommer nämlich, an denen die Sonne erbarmungslos scheint und das Strandbad brechend gefüllt ist. Wenn sich dann der Parkplatz mehr und mehr mit den Fahrzeugen der Badegäste füllt, suchen sich die Kollegen ohnehin andere Übungsmöglichkeiten. Ein sicheres Üben ist dann einfach nicht mehr möglich.

Zur Lage: An einigen, wenigen Tagen im ganzen Jahr wird der Parkplatz von Badegästen stark genutzt. Ein Üben mit dem Motorrad ist dann ohnehin unmöglich und die Kollegen tun dies dann an anderen Stellen. An den übrigen, weit über 300 Tagen im Jahr ist der Parkplatz leer. Und soll dann auch nicht zum Üben mit Motorradfahrschülern genutzt werden??? Baucontainer werden auf diesem Parkplatz abgesetzt, Lkw-Anhänger und Auflieger abgestellt, riesige Laubhaufen abgekippt. Ein SUV-Pferdeanhänger-Gespann wird entgegen aller Markierungen mittendrin geparkt, während Fahrer und Begleiterin sich einen stundenlangen Ausritt gönnen. Wir aber sollen die völlig ungenutzte Fläche nicht zum Üben nutzen dürfen?

Sondernutzung öffentlichen Straßenraums? Riesige Laubhaufen der BSR, die umgehend von privaten Laubentsorgern ergänzt werden.

Ach weltoffenes Berlin, wo ist deine Toleranz geblieben? Dein Motto, nach dem ein jeder nach seiner Fasson selig werden kann? Endet die Toleranz bereits da, wo es einem einzigen „bösen Nachbarn" nicht gefällt? Soll es das Ziel sein, in einer pulsierenden und damit zwangsläufig nicht geräuschlosen Stadt eine sicherheitsnotwendige Tätigkeit zu untersagen, nur weil es einzelnen hier und jetzt nicht gefällt, während genügend andere in der Nähe für Bewegung und Geräusch sorgen? Wundern wir uns, wenn Peter Glowalla im Editorial der *BFR* sogar schon von „gejagten Fahrlehrern" spricht?

So geht es auch: In Adlershof ließ sich ein zufriedenstellender Kompromiss erreichen.

Lassen wir unsere Gedanken mit einem eher positiven Beispiel ausklingen. In der Barbara-McClintock-Straße in Adlershof gab es auch Beschwerden von einer ansässigen Firma, vor der ausgiebig mit Motorrädern geübt wurde. Es ging nicht nur um die dabei entstehenden Geräusche. Die Mitarbeiter hatten Sorge um ihre am Fahrbahnrand abgestellten, mitunter recht teuren Fahrzeuge. Und es gab Probleme, weil Lieferanten und Kunden behindert wurden. Durch Gespräche mit Mitarbeitern der Firma und einer Aktion des Fahrlehrer-Verbands, in der die Kollegen um Rücksichtnahme gebeten wurden, konnte eine deutliche Entspannung der Lage bewirkt werden.

Siehste Berlin – so geht es auch! Leben und leben lassen. Toleranz statt Sankt Florian. Dann kann ein jeder nach seiner Fasson selig werden.

PS: Dies schrieb ein passionierter Motorradfahrlehrer. Das musste einfach mal raus.