

Der Fahrschul-Profi

Ausgabe Nr. 2/2016 • DEGENER Verlag GmbH • Hannover

FACHINFORMATION FÜR DEN ERFOLGREICHEN FAHRLEHRER

www.degener.de

APRIL 2016

INHALT

Prof. Dr. Mark Vollrath: „Ablenkung ist Thema für die Fahrausbildung“ 1	Verkehrsgerichtstag: Fahrlehrer fordern eine bessere Ausbildung..... 6
Drivolino: Die Qualitäts-Suchmaschine für Fahrschulen 2	Martin Steinmann: Motorrad – Bremsen trotz extremer Schräglage..... 7
Rainer Zeltwanger: Fahrschulen müssen sich zu Mobilitätszentren entwickeln 4	Volker Uflacker: „Zusätzliche Schulungen für EG-Kontrollgeräte erforderlich?“ 8

EDITORIAL

Fahrlehrerrechtsreform – wie geht es nun weiter?

Vor allem in den Interviews haben wir uns in den jüngeren Ausgaben des Fahrschul-Profi immer wieder dem Stand der Fahrlehrerrechtsreform gewidmet!

Ein Artikel von Prof. Dr. Mark Vollrath zum Thema Ablenkung steht in dieser Ausgabe auf Seite 1, da wir uns die Frage stellen, wie sehen die zukünftigen Themen in der Fahrschule inhaltlich aus, die Fahrlehrer-Anwärterinnen und -Anwärter in den Ausbildungsstätten studieren und bestehen müssen, um diesen anspruchsvollen Beruf ausüben zu können?

Wann wird über die Inhalte diskutiert, die später in den bundesdeutschen Fahrschulen in Theorie und Praxis vermittelt werden sollen? – Das ist doch äußerst wichtig! – Das persönliche Kapital in der Fahrschulbranche ist die fundierte Aus- und Weiterbildung. Inhaber, Fahrlehrer und Fahrschulassistenten repräsentieren

tagtäglich das Image nach Innen und Außen, sorgen für die Sicherung der Zukunft in den Fahrschul-Unternehmen.

Nun kommt es darauf an, die richtige Mischung zu finden! Sich Gedanken über den gesetzlichen Rahmen der Ausbildung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer zu machen, damit rechtzeitig das passiert, was sich ja alle Beteiligten wünschen, nämlich dass eine Brücke zur Fahrschulausbildung geschlagen wird und die bereits gute Fahrschulausbildung in der Bundesrepublik noch besser wird! Immer im Sinne einer Erhöhung der Verkehrssicherheit!

Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe! Wir wünschen Ihnen die dazu notwendige Zeit und Ruhe zum Studium.

Ihre DEGENER-Redaktion

AKTUELL

Hoch-Arabisch wird wieder geprüft!

Hoch-Arabisch wird wieder als offizielle Sprache für die theoretische Fahrerlaubnisprüfung in der Bundesrepublik Deutschland eingeführt. Das hat die Verkehrsministerkonferenz beschlossen.

Derzeit laufen bei der TÜV|DEKRA arge tp 21 die notwendigen Verfahren, die in der Anlage zur Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) geregelten elf theoretisch zu prüfenden Fremdsprachen um Arabisch zu erweitern. Der exakte Termin des Inkrafttretens wird vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur BMVI noch bekanntgegeben.

Hintergrund der Initiative ist der Zustrom von Geflüchteten aus dem arabischen Sprachraum. Die Maßnahme soll laut Aydan Özugus, Staatsminis-

terin für Migration, Flüchtlinge und Integration, „der Vielzahl syrischer und irakischer Asylsuchenden die Integration erleichtern“.

Der DEGENER Verlag bietet den Fahrschulen auf seiner **360°-Online-Lernplattform**, einen umfassenden Service für Interessenten an der Fremdsprache an. Sie können kurzfristig auf Arabisch für die Fahrerlaubnisklasse B zugreifen!

Die Aufbereitung der Fragen unterscheidet sich im Wesentlichen in der Leserichtung von rechts nach links und einem erhöhten Umfang der Fragen. Durch hochqualifizierte und ermächtigte Dolmetscher gewährleisten wir den Fahrschulen höchstes Niveau in der Übersetzung des amtlichen Prüfungsstoffs.

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Prof. Dr. Mark Vollrath

Ablenkung ist Thema für Fahrausbildung

Frage: Welchen Einfluss hat die Entwicklung elektronischer Kommunikationssysteme auf die Ablenkung im Straßenverkehr?

Antwort: Das ist schwierig zu sagen. Festzustellen ist, dass die Nutzung der Geräte zunimmt! Vor 10 Jahren verfügten 30 bis 40 Prozent der Menschen über ein Mobiltelefon, heute sind rund 90 Prozent damit ausgestattet. Dadurch steigt automatisch die Gefahr, dass Smartphones während der Fahrt benutzt werden. Außerdem hat sich die Art der Nutzung der Mobiltelefone geändert – früher telefonierten die Leute, heute schreiben sie eine SMS oder Whatsapp-Nachricht.

Frage: Welche Rolle spielen die Netzdichte und -qualität? Welche Rolle spielt die ständige Verfügbarkeit der Kommunikation, vor allem im Ballungsraum, die gegen 100 Prozent geht?

Antwort: Inzwischen sind fast alle Medien während der Fahrt verfügbar. Die Verbindungen sind so gut, dass diese ganz einfachen Sachen wie Textbotschaften, Chatten, sich ein Video anschauen ja auch gut funktionieren im Auto. Damit steigt die Verlockung noch ein weiteres mal. Da kommen viele Faktoren zusammen. Die ständige Verfügbarkeit – das ist ein starker sozialer Faktor. Und dieser Aspekt – Kontakt zu anderen Menschen zu haben und zu halten – das ist eine der stärksten Motivationen, die wir Menschen haben.

Frage: Was ist mit dem Argument, dass – vor allem erfahrene – Fahrer ihre Fahrweise anpassen und nur in vermeintlich sicheren Situationen das Handy in die Hand nehmen?

Antwort: Man könnte vermuten, dass die Fahrer die Verkehrssituation einschätzen können und nur dann das Handy bedienen, wenn es nicht gefährlich ist. Da weiß man noch nicht so richtig, wie das klappt. Was wir gesehen haben, ist, dass diese Anpassungen gar nicht so stark sind, wie wir es erhofft hatten. Wir haben uns zwei Situationen angeschaut: Zum einen wenn die Leute an der Ampel stehen, das Schlimmste was passieren kann, ist, dass man das losfahren verpasst. Und zum anderen



Prof. Dr. Mark Vollrath studierte von 1982 bis 1988 Psychologie an der Universität Würzburg. Im Jahr 1992 promovierte er zum Dr. phil. an der Uni Würzburg. Von 2003 bis 2007 hatte Dr. Vollrath die Leitung der Abteilung „Human Factors“ beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V. (DLR) in Braunschweig inne. Im Anschluss übernahm Vollrath die Leitung des Lehrstuhls für Ingenieur- und Verkehrspsychologie an der Technischen Universität Braunschweig. Seit 2008 ist er Sprecher der Fachgruppe „Verkehrspsychologie“ der Deutschen Gesellschaft für Psychologie.

fahren im fließenden Verkehr – wo man schon mehr aufpassen sollte. Die Häufigkeiten der Handynutzung in diesen beiden Fällen unterscheiden sich fast nicht. Wir sehen eine ganz kleine Verringerung während der Fahrt.

Frage: Sie meinen eine Anpassung an die Verkehrssituation und die eigene Handlungsweise findet nicht statt?

Antwort: Genau. Man könnte ja sagen, ich beschäftige mich nur dann mit dem Handy, wenn wenig Verkehr ist, wenn ich alleine bin, oder eben stehe. Dann könnte man davon ausgehen, dass diese Fahrer die Situation richtig einschätzen können. Aber diese Anpassung ist eben doch nur in sehr geringem Maße zu finden!

Frage: Also das man als Fahrer vielleicht meint, dass man sogar aufgrund des Umgangs mit dem Gerät, oder mit dem Online-Status sein Verkehrsverhalten verbessert?

Antwort: Naja verbessert nicht, aber zumindest nicht schadet. Dass man das Handy eben dann benutzt, wenn es nicht schädlich ist. Wenn man durch die Verkehrssituation genug Reserven hat. Aus den USA gibt es

sehr gute Analysen von Ablenkungsunfällen. Es sind typische Situationen: Sie fahren auf einem amerikanischen Highway, kein Mensch um sie herum, eine schnurgerade Straße. In so einer Situation denkt fast jeder: „Jetzt kann ich nun wirklich mal tippen!“ Und dann sieht man wie die Autos rausdriften und die Fahrer erst aufwachen, wenn sie bereits auf dem Seitenstreifen sind. Genau diese Einschätzung, jetzt kann ich mir die Ablenkung leisten, die scheint sehr trügerisch zu sein.

Außerdem unterschätzt man die Zeit, das kommt wohl auch mit dazu. Wenn man einmal kurz auf das Display schaut – man braucht mindestens eine halbe Sekunde, um überhaupt etwas sehen zu können. Wenn man lesen will, ist man eher bei anderthalb bis zwei Sekunden. Und das sind – je nach Geschwindigkeit – schon ganz schön weite Strecken, die man im Blindflug zurücklegt.

Frage: Könnte die Automobilindustrie Maßnahmen ergreifen, um diese Ablenkung zu reduzieren.

Antwort: Das Problem ist ein bisschen, dass die Automobilindustrie hinter der ganzen Telekommunikation her rennt. Weil sie eben auch sieht, wenn wir es nicht anbieten, dann benutzen die Leute ihre Handys. Und da ist es die richtige Idee, zu sagen: Okay, wir wissen seit Jahrzehnten, wie man Informationen im Fahrzeug darstellt.

Frage: Ist es besser, diese Kommunikationssysteme im Fahrzeug zu integrieren, als die Geräte direkt während der Fahrt zu bedienen?

Antwort: Das ist eine sehr gute Frage. Als Grundidee ja, aber ich glaube es funktioniert nicht. Letztlich müssen sie die Bedienung dann über Lenkradtasten realisieren – dann sind zwar die Hände am Lenkrad, aber wenn sie sich mit Lenkradtasten durch irgendwelche Menüs durchklicken, dann ist der Fahrer trotzdem abgelenkt! Wenn das Handy in der Mittelkonsole liegt, und sie tippen darauf herum, dann haben sie es nicht in der Hand aber sie müssen ständig darauf blicken und da ist die

■ weiter auf SEITE 2

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Prof. Dr. Mark Vollrath

Fortsetzung von SEITE 1

Ablenkungswirkung auch immens. Sehr schwer zu beurteilen, was davon jetzt mehr ablenkt.

Frage: Der Beifahrer lenkt ja auch ab. Aber: Ein guter Beifahrer kann dafür sorgen, dass sich der Fahrer auf den Straßenverkehr konzentrieren kann. Stimmen sie dieser Aussage zu?

Antwort: Statistisch gesehen ist es so, dass ein Beifahrer schützt. Das Unfallrisiko mit Beifahrern ist geringer. Da kommen natürlich eine Reihe von Faktoren zusammen: Zum Beispiel, dass man mit Beifahrern einfach anders, oft rücksichtsvoller fährt. Beifahrer nehmen auch in Gesprächen Rücksicht darauf, dass der Fahrer in bestimmten Situationen eben nicht sofort antworten kann. Das fällt bei einem Telefonat natürlich komplett weg. Ausnahmen sind beispielsweise junge Fahrer mit Beifahrer. Da wollen sich die Fahranfänger profilieren und werden teilweise noch zusätzlich von ihren (teils unerfahrenen) Beifahrern abgelenkt.

Frage: Sind durch die modernen Kommunikationssysteme vor allem jüngere Menschen betroffen?

Antwort: Bei aktuellen Beobachtungen – mit über 10.000 Leuten – in Berlin, Hannover, Braunschweig haben wir feststellen können, dass Ablenkung durch moderne Kommunikationssysteme bei älteren Fahrern über 65 Jahren kein Thema ist. Interessant war, dass der Unterschied zwischen ganz jungen Fahrern und den mittelalten Autofahrern nicht so groß ist. Festzustellen war, dass die Jungen eher texten und chatten während die mittelalten Fahrer ein bisschen mehr telefonierten. Während die älteren Autofahrer die Ablenkung durch Erfahrung und vorausschauende Blicke kompensieren, fehlt dieses Korrektiv bei den Fahranfängern fast vollständig. Dazu kommt häufig noch Selbstüberschätzung.

Frage: Wir stehen vor einer multimedialen Zukunft. Wären Sie für ein Thema Ablenkung in der Fahrschule, in der Fahrschulausbildung? Können Sie sich so etwas vorstellen?

Antwort: Das könnte ich mir sehr gut vorstellen, dass man damit möglichst früh anfängt: Ablenkung ist ein Thema für die Fahrausbildung. In der Fahrschule ist zudem die Zielgruppe, die auf der einen Seite über eine sehr hohe Affinität zu den modernen Kommunikationsmitteln und Medien verfügt. Auf der anderen Seite verfügen diese Fahrer aber über wenig Erfahrungen im Straßenverkehr, überschätzen sich selbst oft und unterschätzen die Gefahren.

Das Interview führte Hans-Joachim Reimann, Chefredaktion Degener Verlag GmbH

DEGENER
Kompetenz
für Fahrschulen!
VERLAG

FAHRSCHULPRAXIS

Die Fahrschul-Suchmaschine mit echtem Qualitätsanspruch

Rund 99 Prozent der 18- bis 24-Jährigen tummeln sich regelmäßig im Internet. Für diese Heranwachsenden ist das so natürlich, wie der Griff zur morgendlichen Zeitung für ältere Generationen. Es ist nur logisch, dass sich moderne Fahrschulunternehmen ihrer Klientel im Netz präsentieren. Da ist „drivolino – das Fahrschulportal“ die perfekte Wahl. Der DEGENER-Partner bietet den Service als Basispaket für Fahrschulen kostenlos an – einfacher, schneller und zielgerichteter kann man mit seiner Zielgruppe nicht in Kontakt treten.

Bei drivolino haben die Fahrschulen die Möglichkeit, sich so darzustellen, wie sie es möchten! Das Fahrschulportal ist kein Preisvergleich – vielmehr soll die Ausbildungsqualität, sprich die Prüfungsvorbereitung bewertet werden. Dazu haben die Macher verschiedene Instrumente integriert: Da ist beispielsweise die Kommentarfunktion, bei der Fahrschüler von ihren Erfahrungen mit der Fahrschule berichten können.

Eine Möglichkeit, die Ergebnisse nach Preisen zu sortieren, besteht deshalb ausdrücklich nicht. „Tolles Portal, da kann man sich als Fahrschule auch richtig präsentieren, ohne üppige Provisionen zu bezahlen. Es gibt so viele tolle Funktionen und interessante Zusatzangebote wie die Aral Tankkarte. Kann ich als zufriedener Kunde nur empfehlen“, so



die Fahrschule Simonsen aus Flensburg.

Die Bedienung ist kinderleicht und nahezu selbst erklärend. Der angehende Fahrschüler gibt die Postleitzahl oder den Namen der Stadt ein, in der er die Fahrerlaubnis erwerben möchte und erhält die in der Umgebung eingetragenen Fahrschulen angezeigt. Die Ergebnisse können auf verschiedene Arten sortiert angezeigt werden: Zum Beispiel nach Entfernung, der Vollständigkeit des Profils der Fahrschule sowie der Antwortrate

auf gestellte Anfragen. Hat sich der Fahrschüler für eine Fahrschule entschieden, genügt ein Mausklick und er gelangt auf die drivolino-Seite der Fahrschule. Das ist quasi eine kleine Homepage innerhalb des drivolino-Portals. Dort finden sich alle notwendigen Kontaktdaten und weitergehende Infos zur Fahrschule. „Wirklich toller Kundenservice und eine einfach zu bedienende Seite. Auch für Leute, die sich nicht so im Internet auskennen. Drivolino macht das toll und zu einem fairen Preis“, findet Michi's Fahrschule aus München.

Denn wer im Internet gefunden werden will, der muss seine Webseite stets aktualisieren. Suchmaschinen-Optimierung lautet das Zauberwort: denn nur durch ständige und kontinuierliche Optimierung des eigenen Internetangebots taucht es bei den Suchmaschinen ganz oben in den Ergebnissen auf.



ANZEIGE

BKF-Trainer 360°

Das bewährte Lernprogramm für die beschleunigte Grundqualifikation Güterkraft- beziehungsweise Personenverkehr – der BKF-Trainer 360° – wurde jetzt vom DEGENER Verlag komplett überarbeitet und mit einem zeitgemäßen Layout ausgestattet. Die Vorteile für die Lehrgangsteilnehmer der beschleunigten Grundqualifikation liegen auf der Hand: Sie können immer und überall lernen – stets mit neuen und immer aktuellen Inhalten!

Der DEGENER BKF-Trainer 360° zeichnet sich vor allem durch seine



intuitive Bedienung aus – die Schüler finden sich sofort zurecht, ganz ohne langwierige Einführung in das Programm. Die umfangreichen Lernfunktionen und die Prüfungssimulationen bieten eine optimale Möglichkeit für die Prüfungsvorbereitung. Der Fragenpool ist mit über 700 Fragen sehr umfangreich und deckt alle erforderlichen Kenntnisbereiche gemäß der (gesetzlich vorgegebenen) Liste der Kenntnisbereiche ab.

Der BKF-Trainer 360° ermöglicht es den Nutzern, gezielt auf ihre Schwächen einzugehen. Mit der „Falschantwort-Wiedervorlage“ kann der Schüler falsch beantwortete Fragen nach Abschluss der Trainingssitzung erneut aufrufen und sich ein weiteres Mal an ihnen versuchen.

Die Funktion der intelligenten Prüfungssimulation soll die Schüler optimal auf die reale Prüfungssituation



vorbereiten. Ist diese Funktion ausgewählt, stellt der DEGENER BKF-Trainer 360° eine zufällige Prüfung zusammen. Die Auswahl der Fragen erfolgt dabei aus allen Themenbereichen. Das Programm überwacht außerdem den Lernfortschritt des Schülers und meldet, wenn die Prüfungsreife voraussichtlich erreicht ist.

Mit dem DEGENER BKF-Trainer 360° gelingt die perfekte Vorbereitung auf

die IHK-Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation Güterkraft- und Personenverkehr.

Der DEGENER Verlag bietet für den BKF-Trainer 360° zwei verschiedene Lizenzen an:

- BKF Trainer-Lizenz Güterkraftverkehr (Artikel-Nr. 41573) sowie die
- BKF Trainer-Lizenz Personenverkehr (Art.-Nr. 41574).

www.bkf-trainer-360.de

www.volkswagen-fahrschule.de

Deutschlands beliebtester Verkehrsübungsplatz: vorne links.



Jetzt Clever Mobil-Paket*
 • Wartung & Verschleiß
 • ReifenClever nach Stückzahl
beim 24-Monats-Leasing.

Der Golf. Fahrschulfahrzeug Nr. 1.

Im Golf können Ihren Schülern die Stunden nie lange genug dauern. Er verbindet Design und Fahrspaß mit höchstem Komfort und vielzähligen optionalen Ausstattungen, wie dem Spurhalteassistenten, SignAssist oder der City-Notbremsfunktion. Aber damit nicht genug. Sichern Sie sich bis zum 30. Juni das Paket „Clever Mobil“ beim Abschluss eines 24-Monats-Leasing-Vertrages. Damit erhalten Sie die Services „ReifenClever“ nach Stückzahl sowie „Wartung & Verschleiß“. Alle Details erfahren Sie bei Ihrem teilnehmenden Volkswagen Partner.



Volkswagen

* Das Clever Mobil-Paket ist nur in Verbindung mit einem 24-Monats-Leasing-Vertrag der Volkswagen Leasing GmbH, Gifhorner Straße 57, 38112 Braunschweig abschließbar. Das Paket beinhaltet die Dienstleistungen Wartung & Verschleiß (jährliche Fahrleistung von bis zu 90.000 km, ohne Ersatzwagen und UVV) sowie ReifenClever nach Stückzahl mit 4 Sommerreifen + 4 Winterreifen auf Stahlfelge mit Radzierblende inkl. saisonalem Räderwechsel für 24 Monate. Das Angebot ist gültig für Bestellungen bis zum 30.06.2016. Bonität vorausgesetzt. Bitte wenden Sie sich an Ihren teilnehmenden Volkswagen Partner. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Rainer Zeltwanger, Vorsitzender des BDFU e. V., zur Reform des Fahrlehrergesetzes und seiner Verbandsarbeit

„Fahrschulen müssen sich zu Mobilitätszentren entwickeln!“

Frage: Welche Beweggründe stehen hinter Ihrem Engagement für den BDFU?

Antwort: Herkömmliches in Frage zu stellen und neue Lösungen zu entwickeln hat mich schon immer gereizt – gerade in der politischen Arbeit. Ich finde es spannend, Projekte voranzutreiben und in die politische Diskussion einzubringen – ein gutes Beispiel ist die Integration der Elektromobilität in die Fahrschulbildung als ein Aspekt ihrer zukunftsorientierten Ausrichtung. Änderungen durchzusetzen bedeutet in unserer Branche immer, dicke Bretter zu bohren. Bei der Elektromobilität handelt es sich inzwischen um ein vom baden-württembergischen Verkehrsministerium unterstütztes Projekt, die E-Driver-Licence, – das erleichtert die Arbeit natürlich. Wenn es in der Fahrschule vernünftig umgesetzt wird, nehmen die jungen Leute es sehr gut an. Schließlich lernen sie das Fahren sehr viel leichter, wenn sie sich in den ersten Fahrschulstunden nicht mit Kuppeln und Schalten

herumplagen müssen, sondern sich erst mal auf die Straße konzentrieren können. Und sie sind begeistert, wie flott die kleinen Flitzer beschleunigen. Die Ausbildung hat aber auch Auswirkungen auf später: Wer auf dem E-Auto gelernt hat, nimmt die E-Mobilität im Alltag ganz anders an. Wenn ich derartige Erfolge sehe, macht mir meine Arbeit richtig Spaß. Da lohnt sich dann auch der Zeitaufwand für die Verbandsarbeit. Elektromobilität in die Fahrschulen zu bringen, ist wichtig für den Strukturwandel in der Branche, weil sie alle individuellen und regionalen Lebensbereiche einer Fahrschule berührt!

Frage: Wie kam es zur Gründung des BDFU?

Antwort: Ich habe mich mit meiner Fahrschule in den Achtzigern selbstständig gemacht. 1998 gönnte ich mir eine Auszeit, um für einige Jahre als Referent im Bundestag zu arbeiten. 2001 schrieb ich ein Positionspapier zur Reform des Fahrlehrerrechts – sie stand tatsächlich damals schon auf



Rainer Zeltwanger, gelernter Erzieher, machte während seines Studiums den Fahrlehrerschein. 1986 eröffnete der Diplom-Sozialpädagoge seine eigene Fahrschule. Ende der 1990er Jahre arbeitete Zeltwanger als persönlicher Referent des damaligen Fraktionsvorsitzenden der Grünen, Rezzo Schlauch, mehrere Jahre im Bundestag. 2011 gründete er den Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V.

der Tagesordnung. In der Hoffnung, sie vorantreiben zu können, gründete ich zehn Jahre später zusammen mit anderen den Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmen.

Frage: Der Verkehrsgerichtstag ist vorbei. Welches persönliche Resümee ziehen Sie, nachdem der Arbeitskreis VII „Reform des Fahrlehrerrechts“ seine Empfehlung verabschiedet hat?

Antwort: Der Arbeitskreis hat den Reformprozess zurückgeworfen – das ist meine bittere Bilanz. Wir hätten dort konstruktiv über wichtige Probleme der Branche diskutieren können. Stattdessen wurde ausgiebig über den Sinn oder Unsinn des Berichtshefts diskutiert. Abgesehen davon wurde in Goslar mit Mehrheit eine deutlich verlängerte Ausbildungszeit sowohl in der Fahrlehrerausbildungsstätte als auch in der Ausbildungsfahrschule und weiterhin der Motorrad- und Lkw- bzw. Busführerschein gefordert. Dadurch würden sich die Kosten für die Fahrlehrerausbildung verdoppeln! Dabei war das Thema nach zahlreichen Abstimmungsgesprächen mit der Politik eigentlich bereits auf einem guten Weg.

Frage: Wie stellen Sie sich den Fahrlehrer der Zukunft vor?

Antwort: Zum einen wünsche ich mir, dass sich mehr Frauen für unseren Beruf entscheiden. Zum anderen sollte man bedenken, dass sich nicht jeder selbstständig machen möchte.

Wenn aber ein Beruf keine Aufstiegschancen bietet, entscheidet man sich für einen anderen. Und wenn Fahrschulen sich nicht um ihre Unternehmenskultur kümmern – das ist ein Kernproblem – werden sie ihre Mitarbeiter auf Dauer nicht halten können. Der BDFU hat sich Gedanken gemacht, wie wir dem Nachwuchsmangel in unserer Branche begegnen können und unter anderem ein Karrieremodell entwickelt. Wichtig ist uns aber auch, dass junge Kollegen, die den Mut haben, sich mit einer eigenen Fahrschule selbstständig zu machen, mit ihrem Experiment nicht in der Insolvenz enden. Deshalb finden wir, dass in jedem angehenden Fahrlehrer auch ein Unternehmerherz schlagen muss. Im Übrigen schadet es ja auch nicht, wenn angestellte Fahrlehrer Ahnung von Betriebswirtschaft und die Zahlen im Blick haben. Was den Beruf selbst angeht, so müssen wir ihn vom Fahrlehrer zum Mobilitätscoach weiterentwickeln, wenn wir ihn zukunftsfähig machen wollen. Es gibt immer weniger Jugendliche, der Führerschein ist kein Statussymbol mehr und das autonome Fahren ist in Sicht – angesichts dieser Stichworte müssen sich die Fahrschulen

■ weiter auf SEITE 6



Für unsere Standorte Bielefeld, Minden, Hannover, Braunschweig, Salzgitter und Berlin und Celle suchen wir dringend bei überdurchschnittlicher Bezahlung:

● Fahrlehrer/Innen

Bewerbungen bitte nur per Mail an: m.haake@va-online.de / 0171 7104021

Norddeutsche Fahrlehrerakademie:

Wir bilden aus zum Fahrlehrer m/w in Berlin und Hannover

Wir kaufen Fahrschulen

mit mehr als 5 Mitarbeitern in norddeutschen Städten ab 80.000 Einwohnern.

FERIENFAHRSCHULE
ZÖLLNER
Deutschlands größte Fahrschule



Ein Audi. Zum Glück.

Die Audi Fahrschulfahrzeuge.

Starten Sie mit Audi und wählen Sie einen Arbeitsplatz, um den Sie Kunden und Kollegen beneiden. Souveränität, Eleganz, Sportlichkeit und Effizienz zeichnen alle Audi Fahrzeuge aus. Und im neuen Audi A3 Sportback* haben Sie die Fahrschüler mit Sicherheit auf Ihrer Seite. Die Audi Fahrschulfahrzeuge bieten Ihnen höchste Dynamik, Haltbarkeit und Premium-Ausstattung. Und die Mobilitätsgarantie stellt sicher, dass Ihnen im Pannenfall umgehend ein vollwertig ausgestattetes Ersatzfahrzeug zur Verfügung steht.

Mehr Infos unter www.audi.de/fahrschule oder Tel. **0800/283 44 63** sowie per E-Mail an fahrschule@audi.de

*Kraftstoffverbrauch in l/100 km: innerorts 8,3-4,2 / außerorts 5,8-2,7 / kombiniert 6,7-3,3;
CO₂-Emission in g/km: kombiniert 154-89.

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Rainer Zeltwanger

Fortsetzung von SEITE 4

neue Geschäftsfelder und Zielgruppen erschließen. Und das müssen wir schon heute bei der Ausbildung berücksichtigen. Fahrlehrer brauchen innovatives pädagogisches Handwerkszeug. Gut ist, dass dieser Ausbildungsteil in der Fahrlehrerausbildung auf 450 Stunden verdoppelt werden soll. Das ist auch für die vielen Quereinsteiger wichtig, die vorher oft noch nie etwas von Pädagogik und Psychologie gehört haben.

Frage: Wenn Sie einen Wunsch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit frei hätten, welcher wäre das?

Antwort: Sollte mich die gute Fee fragen, würde ich mir wünschen, dass der Umgang mit der Mobilität rationaler wird – dass man sich also einfach fragt, wie man am besten von A nach B kommt und dann auf die entsprechenden Verkehrsträger umsteigt. Wenn Auto, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel und das zu Fußgehen den gleichen Stellenwert hätten – auch was den Straßenraum angeht – wären wir einen riesigen Schritt weiter. Wir hätten ein Mehr an Lebensqualität und ein Mehr an Verkehrssicherheit. Jeder kann hier bei sich selbst anfangen – und die Politik muss mitziehen!

Das Interview führte Hans-Joachim Reimann, Chefredaktion Degener Verlag GmbH

AKTUELL

Bund steckt Milliarden in die Verkehrsinfrastruktur

Die Bundesregierung plant, in den kommenden Jahren die Rekordsumme von mehr als 260 Milliarden Euro in den Erhalt und Neubau von Straßen, Schienen und Wasserwegen in Deutschland zu investieren. Die Gelder sollen in erster Linie in die Sanierung bestehender Straßen fließen, so steht es zumindest im Bundesverkehrswegeplan bis 2030, den Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) vorgestellt hat. In diesem Jahr profitieren Baden-Württemberg, Bayern, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen am stärksten von dem sogenannten Investitionshochlauf. So liegt das Gesamtbudget für die Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg bei 818 Millionen Euro, davon sind 381 Millionen Euro für den Erhalt der vorhandenen Straßeninfrastruktur eingeplant.

In Bayern sollen 723 Millionen Euro für die Sanierung der bestehenden Infrastruktur zum Einsatz kommen, das Gesamtbudget liegt bei insgesamt 1,4 Milliarden Euro.

Niedersachsen kann im laufenden Jahr 707 Millionen Euro in Bundesfernstraßen investieren, davon sollen 327 Millionen Euro dem Erhalt dienen. Rund 1,1 Milliarden Euro stehen in diesem Jahr in Nordrhein-Westfalen für Neubau und Sanierung von Bundesfernstraßen zur Verfügung. Davon stehen 477 Millionen Euro für den Erhalt der Straßeninfrastruktur parat.

Quelle: www.BMVI.de

VERKEHRSGERICHTSTAG

Fahrlehrer fordern bessere Ausbildung

Der 54. Deutsche Verkehrsgerichtstag 2016 hat sich mehrheitlich für eine Reform des deutschen Fahrlehrerrechts ausgesprochen. Vor allem die Qualität der Ausbildung soll nach dem Willen der Experten des Arbeitskreises VII „Reform des Fahrlehrerrechts“ steigen. In Zukunft sollen Fahrlehreranwärter statt eines Hauptschulabschlusses über einen mittleren Bildungsabschluss verfügen, auch soll in der Ausbildung zum Fahrlehrer verstärkt auf die Vermittlung pädagogischer Kompetenzen geachtet werden. Bei den Beschlüssen des Verkehrsgerichtstags handelt es sich um Empfehlungen – die Politik ist nicht verpflichtet, diese Anregungen umzusetzen.

In ihrer Empfehlung werden die Verkehrsexperten bereits im ersten Satz sehr deutlich. „Das Fahrlehrerrecht muss reformiert werden“, schreiben die Mitglieder des AK VII den Verkehrspolitikern ins Stammbuch. Die angemahnte Reform soll unter anderem für eine Entbürokratisierung des Fahrschulbetriebs sorgen. Dazu „sind Aufzeichnungs- und Anzeigepflichten auf das absolut Notwendige zu beschränken“. Die Mehrheit der Mitglieder sprach sich beispielsweise dafür aus, die Tagesnachweise abzuschaffen. In Zukunft sollen neben der Klasse BE nur noch die Fahrerlaubnisklassen A1 und C oder A1 und D nachgewiesen werden. Dafür soll die Ausbildungszeit deutlich verlängert werden – das gilt sowohl für die Ausbildung in der Fahrlehrerausbildungsstätte als auch in der Ausbildungsfahrschule. Flankierend dazu soll die Ausbildung der Ausbildungsfahrlehrer verbessert werden, hier ist eine Prüfung gesetzlich einzuführen, so die Mehrheit des Arbeitskreises. Nach Auffassung der Experten wäre es zudem wünschenswert, wenn die Fahrschulüberwachung unter stärkerer Berücksichtigung pädagogischer Aspekte bundesweit einheitlich durchgeführt würde. Außerdem fordern die Mitglieder des Arbeitskreises VII die bundesdeutsche Politik auf, die Kooperationsmöglichkeiten von Fahrschulen zu verbessern sowie die mögliche Zahl von Zweigstellen zu erhöhen.

Entgegen anderslautenden Forderungen möchte der Verkehrsgerichtstag die Blutprobe für Alkoholsünder im Straßenverkehr nicht abschaffen. Die Atemalkoholanalyse, die bei niedrigeren Promille-Werten ausreicht, sei kein ausreichendes Beweismittel bei Werten über 1,1 Promille. Als Grund nannten die Experten des Arbeitskreises I „Moderne Messmethoden und Blutentnahme im Verkehrsstrafrecht“ unter anderem Klärungsbedarf bei der Umrechnung Blutalkoholwerten auf die Atemalkoholkonzentration und umgekehrt. Hier bestehe noch erheblicher Bedarf an aussagekräftigen wissenschaftlichen Studien.



Dr. Thomas Kirschner spricht zu den Mitgliedern des Arbeitskreises VII „Reform des Fahrlehrerrechts“.

Außerdem sprach sich der Verkehrsexpertenkongress im Arbeitskreis II „MPU unter 1,6 Promille?“ mehrheitlich für eine bundesweit einheitliche Regelung der Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung (MPU) aus. Die Empfehlung lautet, dass alkoholauffällige Verkehrsteilnehmer künftig bereits ab 1,1 Promille eine MPU absolvieren müssen. In den meisten Bundesländern liegt die Grenze bei 1,6 Promille, in einigen

Ländern wird die 1,1 Promille-Grenze jedoch bereits auf richterliche Anordnung angewendet. In den vergangenen Jahren absolvierten etwa 45.000 Kraftfahrer die MPU – es wird erwartet, dass diese Zahl nicht zuletzt durch die vorgeschlagene Reform steigen wird. Der Alkohol-Interlock stelle keine Alternative zur Begutachtung dar – Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) möchte einschlägig auffällig gewordene Kraftfahrer

dennoch mit der technischen Alkoholsperre belegen. Mit „Alkohol-Locks“ springt der Motor nur an, wenn der Fahrer einen Atemtest besteht.

Der Verkehrsgerichtstag fordert eine klare gesetzliche Regelung für den Einsatz von sogenannten Dashcams in Kraftfahrzeugen. Die Aufzeichnungen der Minikameras ermöglichen einerseits die Aufklärung von Unfallhergängen, verletzen aber andererseits die Persönlichkeitsrechte von Unbeteiligten. Es gebe weder in Deutschland noch in den Nachbarländern eine eindeutige Regelung. Die Verkehrsexperten empfehlen statt eines Verbots oder einer generellen Erlaubnis einen „Ausgleich zwischen Beweisinteresse und Persönlichkeitsrecht“. Dieser Ausgleich könnte in einer „anlassbezogenen“ Aufzeichnung bestehen – Kraftfahrer sollen die Dashcam bei einem drohenden Unfall einschalten dürfen.



FAS
Fahrschul - Auto - Service

Ersatzfahrzeuge für Fahrschulen

Ihnen fehlt ein Auto?
Wir helfen Ihnen sofort,
preisgünstig und sicher!

Einfach anrufen
0172-93 90 109



- ✘ Sie erhalten ein Ersatzfahrzeug in nur wenigen Stunden!
- ✘ Wählen Sie zwischen Audi, Mercedes oder VW.
- ✘ Sie bekommen den Wagen gebracht, und wir holen ihn auch wieder ab!
- ✘ Alle Fahrzeuge sind selbstverständlich komplett für den Fahrschulbetrieb ausgestattet. (Doppelpedale, Doppelspiegel, Warnsummer, Dachaufsatz u.v.a.m.)

- ✘ Profitieren Sie durch unsere Einführungsangebote und sparen Sie bares Geld!
- ✘ Im Versicherungsfall (z.B. bei unverschuldetem Unfall) übernehmen wir die komplette Abwicklung für Sie, und Ihnen entstehen keinerlei Kosten.

FAS Fahrschul-Auto-Service
Hausener Weg 57
60489 Frankfurt am Main

Telefon: (069) 97 98 12 44
Mobil: 0172 93 90 109

e-Mail: info@fas-frankfurt.com
Internet: fas-frankfurt.com

ANALYSE

Martin Steinmann (DEGENER-Fachautor)

Bremsen trotz extremer Schräglage

30 Jahre ABS für Motorräder

Vor 30 Jahren, 1985, wurde das erste ABS für Motorräder von Lucas Girling entwickelt. Jetzt erst nach 30 Jahren, zum 1. Januar 2016, schreibt die EU das ABS für neu zuzulassende Motorräder über 125 cm³ serienmäßig vor.

Während die jetzige Generation des Motorrad-ABS nach 30 Jahren endlich die Pflicht-Serienreife erreicht hat, ist eine neue ABS-Generation bereits zur Serienreife herangewachsen: „Bosch hat das MSC (Motorcycle-Stability-Control oder auch „Schräglagen-ABS“ genannt) als erster und einziger Zulieferer weltweit in Serie gebracht“ (Fahrschule-online 10-10-2014).

Ob es wieder 30 Jahre dauern wird, bis Motorräder serienmäßig mit MSC ausgerüstet werden müssen? Vor 30 Jahren verhielten sich die Motorradfahrer dem ABS gegenüber skeptisch oder gar ablehnend. Erst nach der Jahrtausendwende, als das Motorrad-ABS immer besser, leichter und preiswerter geworden war, gelang mit der Kampagne „besser bremsen“ ein erster Durchbruch für optionales und serienmäßiges ABS für Motorräder.



Broschüre: 28 Seiten, A5-Format, mit erklärenden Fotos und Grafiken, 1. Auflage 2002

Kampagne „besser bremsen“

Die Kampagne wurde – unter der Schirmherrschaft von Bundesverkehrsminister Bodewig – vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) 2001 gestartet, mitgetragen von ADAC, DVR und BVF. Mit Fachartikeln und Vorträgen (z. B. beim Symposium „besser bremsen“ 2003 in Leipzig) gewannen Experten wie Dr. Brockmann, Dr. Koch, Dr. Spörner und „Motorradprofessor“ Dr. Bernt Spiegel das Interesse der Fahrlehrer.

DEGENER setzte diese Anregung für die Fahrschulbildung um. Ab 2003 wurde in der neu bearbeiteten Auflage des Lehrbuchs „Motorrad fahren“ das ABS auf mehreren Seiten mit seiner Technik und dem Sicherheitsgewinn beim Bremsen dargestellt.

Es ging (und geht bis heute) vor allem darum, dem Fahrschüler einleuch-

tend und verständlich zu vermitteln, wie wichtig ABS-Technik für ihn sein kann, „weil er bei einer Vollbremsung einen so schwierigen und heiklen Handlungsablauf zu bewältigen hat, der ihn in bestimmten Situationen einfach überfordert“, so Prof. Dr. Spiegel. Anhand einer realistischen Gefahrsituation sind im DEGENER-Lehrbuch die Phasen einer Vollbremsung mit und ohne ABS anhand von Grafiken und kurzen Texten gegenübergestellt.

Auch die Grenzen des Motorrad-ABS sind Thema im DEGENER Motorrad-Lehrbuch: Bremsen in Schräglage und das Aufstellmoment.

MSC im Motorrad-Lehrbuch?

Warum sollen sich Motorrad-Schüler mit MSC befassen, wenn für die wenigsten die Chance besteht in der Ausbildung oder gleich danach, eine schwere Premium-Maschine zu fahren, die damit ausgerüstet ist? Dazu zwei gute Gründe:

1. DEGENER Lehr- und Lernmittel bieten mehr als den Prüfungsstoff. Sie tragen dazu bei, kompetente und sichere Kraftfahrer auszubilden. Dazu gehören z. B. auch aktuelle technische Entwicklungen wie Assistenzsysteme oder neue Erkenntnisse aus der Unfallforschung.

2. Mit MSC wird eine imponierende Ingenieurleistung vorgestellt, die Motorradfahren in allen (Schräg-)Lagen sicherer macht. MSC sollte nicht – wie etwa beim ABS für Motorräder – 30 Jahre auf die „Serienpflicht“ warten müssen. Je mehr Biker sich ein preisgünstiges MSC in „Normal-Maschinen“ wünschen, umso eher werden die Hersteller diesen Wunsch auch erfüllen.

Kurvenfahren und Bremsen sind beim Motorrad zwei der wichtigsten Themen der Fahrphysik. Bei der Verbindung dieser beiden, beim Bremsen in Schräglage, tritt das Handicap des Zweirads auf: Bremsen in Kurven geht „eigentlich“ nicht.

Wie funktioniert MSC?

MSC wurde in der neuen Auflage des DEGENER Lehrbuchs „Motorrad fahren“ dem Abschnitt „Bremsen in Schräglage“ zugeordnet. Wer sich die Wirkungsweise des MSC in den Grundzügen vorstellen kann, versteht auch, warum Motorradfahrer bei einer Vollbremsung in Kurven fast immer stürzen „müssen“. Die vielfältigen biologischen Fähigkeiten des Menschen sind nicht – wie die MSC-Elektronik – darauf spezialisiert, in Millisekunden auf kaum spürbare Veränderungen im Kraftschluss zwischen Gummi und Asphalt zu reagieren.

Bei der Skizze soll erkennbar werden, wie sich das Verhältnis der Rechteckseiten (= Kräfte) verändert zu Gunsten der einsetzbaren Bremskraft.



Foto: BOSCH

Hier führt ein Testfahrer trotz der extremen Schräglage eine Vollbremsung durch. Er vertraut dabei darauf, dass MSC (Motorcycle Stability Control, Bosch) seine Maschine ohne plötzliches Aufrichten oder Wegrutschen der Reifen sicher zum Stehen bringt – fast unglaublich für Motorradfahrer mit „herkömmlicher“ Bremsenerfahrung. (Bild und Text aus DEGENER Motorrad-Lehrbuch 360°)

1 Das Kräfte-Rechteck (vgl. Abb. 1) zeigt: Es steht nur eine minimale Bremskraft zur Verfügung. Da MSC fein dosiert bremsen kann, kann es so das Tempo minimal reduzieren.

2 Dadurch kann sofort (d. h. in Millisekunden) etwas mehr Bremskraft eingesetzt und das Tempo wieder ein wenig vermindert werden.

liches und gefährliches Aufrichten. 6 Bei deutlich verminderter Geschwindigkeit und geringerer Schräglage kann das MSC dann kräftig zupacken und eine Gefahrbremsung sicher durchführen.

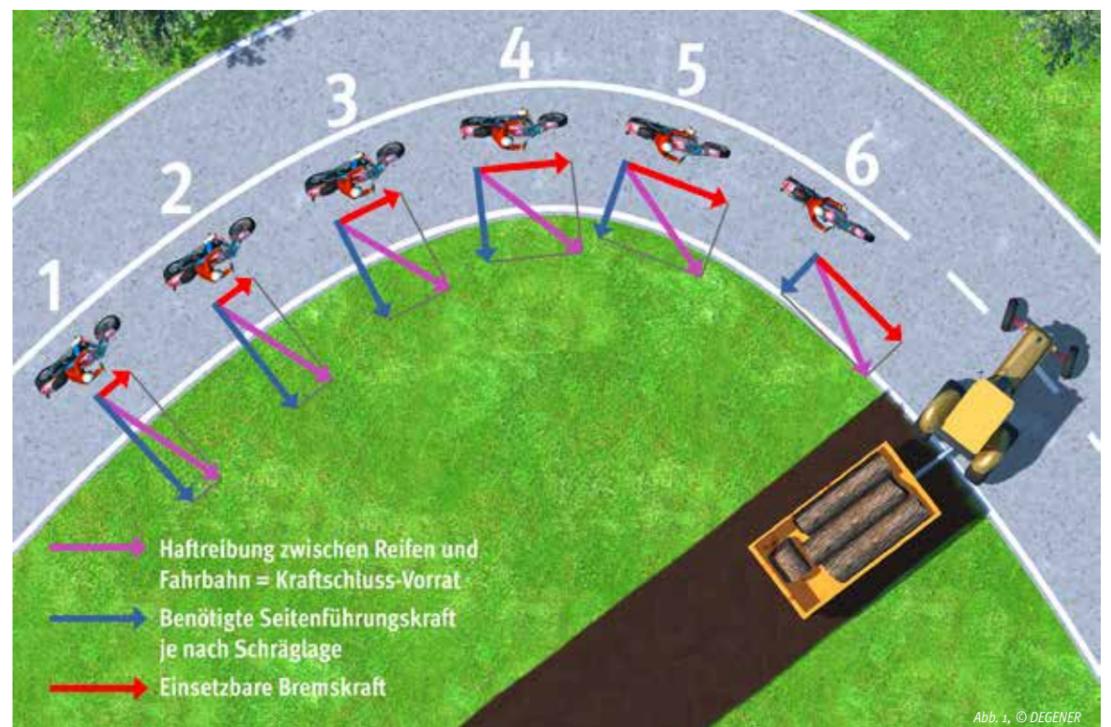


Abb. 1, © DEGENER

Gefahrbremsung in der Kurve

Ohne eigene Erfahrung können sich Fahrschüler noch kaum vorstellen, wie gefährlich Situationen werden können, wenn Motorradfahrer in

Schräglage voll bremsen müssen. Es ist sinnvoll, dass sie sich mit solchen Situationen anhand von Videos oder Bildern auseinander zu setzen, um im Ernstfall durch Voraussicht die Ge-

fahr noch vermindern zu können. Außerdem sollten die künftigen Motorradfahrer den Sicherheitsgewinn durch die MSC-Technik ein- und wertschätzen können.



Ein Überholer hat sich total verschätzt.



Ein Kind biegt aus dem Waldweg ein.

Beispiele aus dem Degener Motorrad-Lehrbuch 360°

AKTUELL

Volker Ufflacker (IHK-Bielefeld)

Sind zusätzliche Schulungen für EG-Kontrollgeräte erforderlich?

Aktuell kursieren Informationen, dass aufgrund des vollständigen Inkrafttretens der Verordnung (EU) 165/2014 zum 2. März 2016 (vorbehaltlich der Übergangsmaßnahmen gemäß Artikel 46) zusätzliche Schulungen zum EG-Kontrollgerät erforderlich sind.

Viele Verkehrsunternehmen, aber auch Schulungsstätten in Deutschland sind derzeit verunsichert, ob bereits absolvierte Weiterbildungen nach dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BkrFQG) dem Artikel 33 der Verordnung (EU) 165/2014 entsprechen (speziell im Kenntnisbereich 2.1 der Anlage 1 BkrFQV). Artikel 33 besagt, dass das Verkehrsunternehmen verantwortlich dafür zu sorgen hat, dass seine Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers angemessen geschult und unterwiesen werden, unabhängig davon, ob dieser digital oder analog ist.

Was als „angemessen geschult und unterwiesen“ gilt, besagt die Verordnung nicht im Einzelnen. Muss sie auch nicht. Denn ob eine Schulung angemessen ist, lässt sich sehr leicht an den Auswertungen der Fahrerkartendaten bzw. Schaublätter messen, zudem der Verkehrsunternehmer ohnehin verpflichtet ist. Insofern kann es durchaus sein, dass bei einer anhaltenden hohen Fehlerquote die



Unternehmer sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass ihre Fahrer in der Bedienung des Fahrtenschreibers angemessen geschult sind. © DEGENER

Schulung gegebenenfalls nicht „angemessen“ war und entsprechend nachgeschult werden muss. Umgekehrt gilt aber auch, sind in den Auswertungen keine oder für die Kontrollbehörden nicht relevante Verstöße erkennbar, gilt der Artikel 33 der Verordnung als erfüllt.

Unternehmen, die die Vorgaben des Artikel 33 der Verordnung (EU) 165/2014 in eine Weiterbildung nach dem BkrFQG integrieren möchten, sollten unbedingt darauf achten, ob der Weiterbildungsveranstalter diese Anforderungen auch tatsächlich erfüllt. Der Markt ist in diesem Bereich leider sehr heterogen.

Mögliche Kriterien bei der Auswahl von Schulungsanbietern können sein:

- Die Schulung ist unternehmensbezogen und berücksichtigt die im Unternehmen zum Einsatz kommenden Kontrollgeräte,
- Die Schulung berücksichtigt Auswertungen der Fahrerkartendaten und die damit eventuell verbundenen Verstöße,
- Es werden teilnehmer- sowie unternehmensbezogene Lösungen erarbeitet, um zukünftige Verstöße zu vermeiden.
- Die Schulungen finden nicht zwingend in einem festen Turnus statt, können periodisch angesetzt oder

bedarfsorientiert auf das Unternehmen zugeschnitten (siehe Fehlerquote in den Auswertungen der Fahrerkartendaten und Massenspeicherdaten, Einführung neuer Fahrtenschreiberversionen) durchgeführt werden.

Hinweise:

Bei einer Integration einer Schulung gemäß Artikel 33 der Verordnung (EU) 165/2014 in eine Weiterbildung nach dem BkrFQG entfällt die Förderfähigkeit nach dem BAG-Förderprogramm „Aus- und Weiterbildung“. Insbesondere beim Einsatz externer Schulungsanbieter sind datenschutzrechtliche Vorschriften zu beachten.

FAHRSCHULPRAXIS

Fehlbedienung kann richtig teuer werden

Die Fehlbedienung von digitalen Tachographen kann richtig teuer werden – deshalb ist eine regelmäßige Schulung unabdingbar. Die Technik wird stets weiterentwickelt, neue Funktionen und Softwarestände werden in die Systeme integriert. Moderne digitale Tachographen können sogar Zeit und Aufwand sparen helfen – sofern man in der Bedienung der Geräte firm ist.

Für unsere Kunden hat DEGENER deshalb ein besonderes Angebotspaket geschnürt: den doppelten DEGENER „Schulungs-Koffer Digitaler Tachograph“. In dem Koffer sind zwei digitale Tachographen verbaut – so können die Teilnehmer gleichzeitig auf zwei unterschiedlichen Systemen geschult werden. In dem hochwertigen und besonders strapazierfähigen Koffer sind Originalgeräte von VDO und Stoneridge verbaut. Die Handhabung erfolgt wie bei einem „richtigen“ digitalen Tachographen – die Fahrer müssen sich also nicht umgewöhnen. Der Schulungskoffer Digitaler Tachograph wird inklusive vier Gerätekarten (2 Fahrerkarten, 1 Unternehmenskarte und 1 Kontrollkarte) ausgeliefert.



Der Schulungs-Koffer ist auch mit nur einem digitalen Tachographen erhältlich – mit dem VDO DTCO 1381 oder dem Stoneridge Exakt Duo.

Die beigelegte Auslesesoftware inklusive Kartenlesegerät ermöglicht dem Unternehmer eine übersichtliche Anzeige der unterschiedlichen Fahrer und ihrer Fahrten.

Viele große Unternehmen verfügen über eine ausgeklügelte Logistik – die wenigsten Firmen bilden ihre Berufskraftfahrer jedoch selber aus. Die notwendigen und vorgeschriebenen Schulungen können nur echte Profis anbieten – Fahrschulunternehmer eben. Und da ist ein doppelter Tachographenkoffer von DEGENER ein echtes Verkaufsargument.

Unternehmer sollten diese Fortbildungen nicht auf die leichte Schulter nehmen. Artikel 33 der VO (EU) Nr. 165/2014 besagt: „(1) Das Verkehrsunternehmen hat verantwortlich dafür zu sorgen, dass seine Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers angemessen geschult und unterwiesen werden, unabhängig davon, ob dieser digital oder analog ist;

es führt regelmäßige Überprüfungen durch, um sicherzustellen, dass seine Fahrer den Fahrtenschreiber ordnungsgemäß verwenden, und gibt seinen Fahrern keinerlei direkte oder indirekte Anreize, die zu einem Missbrauch des Fahrtenschreibers anregen könnten.“

„Schulungs-Koffer Digitaler Tachograph“

- Originalgerät VDO DTCO 1381 und Stoneridge Exakt Duo
- hochwertiger und strapazierfähiger Koffer
- Handhabung wie am Fahrzeug
- preiswerte Simulation echter Fahrten
- machen Sie die graue Theorie zur Praxis
- digitale Tachometeranzeige
- inklusive 4 Gerätekarten (2 Fahrerkarten, 1 Unternehmenskarte, 1 Kontrollkarte)
- Auslesesoftware inklusive einem Kartenlesegerät und Bedienungsanleitung
- zusätzlich ist ein Batteriewechselsystem erhältlich

Artikel-Nr. 42090

NEUERSCHEINUNG

Anzeige

BKF: Optimale Vorbereitung auf die IHK-Prüfung

Nach dem Teilnehmerband „Prüfungsfragen“ erscheint nun ergänzend das zweite Werk „Prüfungsvorbereitung“. Dieses Mal sind die Fragen nicht thematisch sortiert, sondern im Stil einer Prüfung der Industrie- und Handelskammer (IHK) aufgebaut. Es handelt sich um Musterprüfungen, jeweils für den Güterkraft- und Personenverkehr. Der Aufbau der Fragen entspricht den Vorgaben der IHK, es gibt offene sowie Multiple-Choice-Fragen mit bis zu vier Antwortmöglichkeiten.

Die DEGENER-Autoren Uwe Brauner und Rolf Dänekas (Ladungssicherung) haben bei der Konzipierung des Teilnehmerbands großen Wert darauf gelegt, dass sich keine Prüfungen gleichen. Die optimale Vorbereitung für die „echte“ IHK-Prüfung.



Aus dem Inhalt:

- Vorbereitung auf die Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation
 - Fragen in Anlehnung an die IHK-Prüfung
- Messen Sie Ihren Trainingserfolg!

SOFORT LIEFERBAR!

**DEGENER BKF-Teilnehmerband
Prüfungsvorbereitung
Art.-Nr. 41111**

IMPRESSUM

Der Fahrschul-Profi

Kostenloses Informationsfachblatt

DEGENER Verlag GmbH

Ikarusallee 34, 30179 Hannover
Tel. +49 (0)511 963 60-0
Fax +49 (0)511 63 51 22
info@degener.de
www.degener.de

Der Fahrschul-Profi und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede Vervielfältigung ohne Zustimmung des Verlages verstößt gegen das Urheberrecht und ist strafbar. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen jeder Art, die damit gegebenenfalls verbundene Weitergabe an Dritte und die Einspeicherung in elektronische Systeme (Internet). Für unverlangt eingesandte Manuskripte, Abbildungen und Fotos übernimmt der Verlag keine Haftung. Kennlich gemachte Beiträge externer Autoren stellen nicht unbedingt die Meinung der Redaktion dar. Ratschläge der Redaktion erfolgen nach bestem Wissen und Gewissen unter Ausschluss jeglicher Haftung. Haftungsausschluss: Eine Haftung, die über den Ersatz fehlerhafter Druckstücke hinausgeht, ist ausgeschlossen. Änderungen, insbesondere technischer Art oder rechtliche Änderungen, behalten wir uns vor.