

Der Fahrschul-Profi

Ausgabe Nr. 3/2016 • DEGENER Verlag GmbH • Hannover

FACHINFORMATION FÜR DEN ERFOLGREICHEN FAHRLEHRER

www.degener.de

JULI 2016

INHALT

MdB Kirsten Lühmann:
Fahrsimulatoren sind eine wichtige Ergänzung 1

Oberlandesgericht Stuttgart:
Dashcam-Videos sind grundsätzlich vor Gericht verwertbar 2

MEIJS Motorman:
Zurück in die elektrifizierte Zukunft 2

Dipl.-Psych. Michael Bogus:
Von A nach B fahren – oder getrieben? 4

Verkehrspädagoge Tomas Ciura:
Inklusion in der Fahrausbildung 7

Berufskraftfahrer:
Laderampe: Zeitfenster-Management kann echte Verbesserung bewirken 10

EDITORIAL

Neues Fahrlehrerrecht kurz vor der Ziellinie?

Beschleunigt die kommende parlamentarische Sommerpause das anstehende Gesetzesvorhaben? Das Fahrlehrerrecht ist in der Pipeline und wartet auf seinen Durchfluss, der Koalitionsvertrag soll erfüllt werden! Die Anhörung der Berufsverbände steht noch aus, für ein Gesetzesvorhaben dieser Art ist das von existentieller Bedeutung!

Vorher findet innerhalb der Bundesregierung noch eine so genannte Ressortabstimmung statt. Wie gestaltet sich das Bundesratsverfahren, wann steht das Thema auf der Tagesordnung? – Fragen, die wir Ihnen gerne beantworten würden, aber nicht können!

Deshalb freuen wir uns, dass wir Ihnen in dieser Ausgabe der Fachinformation Fahrschul-Profi ein exklusives Interview mit MdB Kirsten Lühmann,

verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, als Highlight präsentieren können! Frau Lühmann befindet sich inmitten des politischen Geschehens, in den Debatten und Anhörungen der uns betreffenden aktuellen politischen Fragen.

Was hinter dem Thema Handicap-Ausbildung steht, erfahren Sie auf Seite 7. Schon seit langer Zeit gestaltet das Verkehrsinstitut Bielefeld Handicap-Weiterbildungen für die Fahrlehrerschaft. Lesen Sie hier, was hinter dem breit gefächerten Begriff „Handicap“ steht!

Viel Spaß beim Lesen dieser 3. Ausgabe für 2016! Nehmen Sie sich ein wenig Zeit, wir wünschen Ihnen die dazu notwendige Ruhe zum Studium.

Ihre DEGENER-Redaktion

ANZEIGE

Die optimale Vorbereitung auf die amtliche Fassung



- Der aktuellste Stand des Fragenkatalogs in verständlichem Arabisch
- Professionelle Dolmetscher
- Hochqualifizierte muttersprachliche Übersetzung
- Im neuen amtlichen „Von-Rechts-Nach-Links-Design“ für die arabische Sprache
- inkl. deutscher und englischer Sprache
- inkl. Smartphone-App

Artikel-Nr. 22566



jetzt bestellen!

EXKLUSIV IM INTERVIEW

MdB Kirsten Lühmann

Fahrsimulatoren sind eine wichtige Ergänzung

Frage: Das Fahrlehrergesetz wird zurzeit reformiert! Wie sehen Sie den Fahrlehrerberuf der Zukunft?

Antwort: Im Koalitionsvertrag haben wir die schon länger geplante Reform der Fahrlehrendenausbildung für diese Wahlperiode fest terminiert. Dafür gibt es gute Gründe: Wir haben in Deutschland zu wenig Fahrlehrende und in den nächsten Jahren gehen die meisten der Aktiven in den Ruhestand. Der Beruf des Fahrlehrenden hat augenscheinlich ein Imageproblem. Zudem ist der Verkehr in den letzten Jahren dichter geworden, die Technik in den Fahrzeugen komplexer, und die Fahrschüler kommen nicht mehr mit dem unbedingten Willen in die Fahrschule, ein Auto zu besitzen, sondern sind eher Gelegenheitsfahrende. Vom Fahrlehrenden wird also einiges verlangt an technischem und pädagogischem Können. In Norwegen absolvieren zukünftige Fahrschulkräfte eine universitäre Ausbildung. Das halte ich nicht für zwingend, aber ich befürworte, dass wir in Deutschland einen Ausbildungsberuf einführen. Im Übrigen halte ich auch eine bessere Weiterbildung der Fahrlehrenden für wichtig. Die Inhalte müssen mehr den aktuellen Bedarf widerspiegeln.

Frage: Über die Fahranfängervorbereitung in Deutschland wird seit mehreren Jahren ausführlich diskutiert! Welche präventiven Maßnahmen in der Fahrausbildung sind für Sie am wichtigsten, um die am häufigsten an schweren Verkehrsunfällen beteiligte Gesellschaftsgruppe der jungen Erwachsenen später vor Schaden zu bewahren?

Antwort: Verkehrserziehung und Verkehrsaufklärung müssen in der Kindertagesstätte und in der Schule anfangen, da sind wir uns alle einig. Sie sollten nicht mit der Fahrradprüfung nach der vierten Klasse enden. Auch in höheren Altersstufen sind klare Vorgaben erforderlich. Es muss ja kein extra Unterrichtsfach geben, aber Fragen zur Verkehrssicherheit wie der Umgang mit Alkohol und Drogen oder das Tragen eines Helms können in den verschiedensten Fächern diskutiert werden. So sind dann auch die Fahrschüler und -schülerinnen bei der Prüfung zum Mopedschein oder später, wenn sie das Begleitete Fah-



Kirsten Lühmann, geboren am 28. April 1964 in Oldenburg, ist verheiratet und Mutter von drei Kindern. Nach dem Abitur trat sie 1983 als eine der ersten uniformierten Schutzpolizistinnen des Landes Niedersachsen den Dienst an. Sie ist stellvertretende Vorsitzende des SPD-Unterbezirks Celle, Mitglied im Kreistag Celle und stellvertretende SPD-Fraktionsvorsitzende. Kirsten Lühmann ist Mitglied des Bundestages seit 2009, Verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion seit 2014 und Mitglied im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie stellv. Mitglied im Innenausschuss.

ren ab 17 durchlaufen, besser vorbereitet. Dazu gehört aber auch, dass junge Menschen selber aktiv am Straßenverkehr teilnehmen, sei es als Fußgehende oder als Fahrradfahrende. Junge Fahrende müssen ein Gefühl für die Gefahren auf der Straße haben, das können sie nur durch eigene Erfahrungen auch mit nicht motorisierten Fahrzeugen erlangen. Fahranfängende im Pkw sind meist vorsichtig. Nach einiger Zeit neigen sie dann jedoch dazu, ihre erworbenen Fähigkeiten zu überschätzen. Das gilt besonders für die Themen Geschwindigkeit und Überholen. Hier sollte es durch eine Mehrphasenausbildung, gerade in dieser kritischen Zeit sechs bis neun Monate nach der Prüfung, durch eine verpflichtende Schulungseinheit Nachsteuerungsmöglichkeiten geben.

Frage: Für geflüchtete und asylsuchende Menschen sind Mobilität und der Führerschein eine Grundvoraussetzung zur Integration in die Gesellschaft. Welche konkreten Maßnahmen erleichtern den Prozess der Erlangung einer dauerhaften Fahrerlaubnis?

Antwort: Die SPD-Bundestagsfraktion hat bereits im Oktober gefordert, dass die Führerscheinprüfung wieder auch in Arabisch möglich sein soll, was ja erst vor kurzem aufgrund des damaligen geringen Bedarfes abgeschafft wurde. Das Bundesverkehrsministerium sagte jetzt zu, dass dies umgehend in einer Verordnung umgesetzt werden wird. Das kann ich nur begrüßen. Sie sehen aber auch, wie lange solche Verfahrenswege dauern. Die gemeinsam von Verkehrssicherheitsrat (DVR) und dem Gesamtverband

der Versicherungswirtschaft (GDV) erarbeitete Broschüre zur Verkehrsaufklärung für Neubürger und Neubürgerinnen ist hierbei auch eine Hilfe. Mobilität fängt nicht erst bei der Fahrerlaubnis an. Vielen geflüchteten Menschen steht als erste Mobilitätshilfe ein Fahrrad zur Verfügung. In ihren Heimatländern haben sie teilweise unter ganz anderen Verkehrsverhältnissen erste Erfahrungen damit gesammelt. Insbesondere bei Kindern ist hier Aufklärung erforderlich, die in Broschüren u. a. der Verkehrswacht geleistet wird. Die notwendigen Schulungen sollten einheitlich und flächendeckend erfolgen, z. B. als Teil der Integrations- und Deutschkurse.

Frage: Senioren verursachen immer öfter schwere Verkehrsunfälle und werden immer öfter damit in Verbindung gebracht! Wie betrachten Sie dieses Thema, haben Sie konkrete Vorschläge für eine Verbesserung der Situation?

Antwort: Zweifelsohne, die Generation, die ihr Freiheitsgefühl nach dem Krieg mit einem eigenen Wagen verbindet, ist in die Jahre gekommen. Zwar führen junge Fahrende immer noch die Unfallstatistik an, aber direkt danach sind ältere Fahrende die zweitgefährdeste Gruppe. Vor allem ab 75 Jahren steigt das Risiko. Es ist nicht das Fahren an sich. Es sind die unvorhergesehenen Momente, die eine Gefahr darstellen und die nicht immer mit der großen Erfahrung wettgemacht werden können. Aber genau diese Momente versuchen ältere Fahrzeugführende zu vermeiden, sie fahren nicht mehr nachts sondern

■ weiter auf SEITE 2

EXKLUSIV IM INTERVIEW

MdB Kirsten Lühmann

■ Fortsetzung von SEITE 1

vor allem die bekannte Strecke zum Arzt oder zum Supermarkt. Das Auto ist für kurze und mittellange Strecken. Daher sehe ich akut auch noch nicht die Notwendigkeit zu einer verpflichtenden Untersuchung. Laut einer Studie spielt der Hausarzt bei dem verantwortungsvollen Umgang mit dem Pkw eine Schlüsselrolle: Er genießt – im Gegensatz zu Angehörigen aber auch der Polizei – das Vertrauen seiner Patienten, seinen Rat nehmen sie am ehesten an. In ländlichen Regionen ist auch das rechtzeitige Aufzeigen von Alternativen – angefangen vom Bürgerbus bis hin zum Taxi (das in den meisten Fällen sogar günstiger kommt als der Unterhalt des eigenen Pkw) – wichtig. Hier wiederum sind die Angehörigen gefragt, solche Themen anzusprechen.

Frage: Schon jetzt kann der Fahrschüler im Fahrsimulator gezielt in Situationen geschult werden, die im Realverkehr nicht möglich sind. Ein großes Potenzial bieten die Gefahrenerkennung und Gefahrenschulung! Können Sie sich eine Integration des Fahrsimulators in die praktische und theoretische Fahrausbildung vorstellen?

Antwort: Ich finde Fahrsimulatoren sind eine wichtige Ergänzung zum praktischen Fahren – Fahrstunden ersetzen können sie nicht. Die verpflichtende Integration in die Fahrschulausbildung finde ich schwierig. Besser sind Anreize. So sind Fahrstunden auf dem Simulator preiswerter als die Einheit auf der Straße. Als Vorbereitung auf die erste reale Fahrstunde können sie gute Dienste leisten. Ein weiterer Anreiz wäre, eine Pflichtstunde, z. B. eine Autobahnfahrt, auch auf dem Simulator ablesen zu können. Dort sind auch Gefahrensituationen, die im täglichen Fahrschulbetrieb kaum vorkommen – z. B. das Bilden einer Rettungsgasse – gut zu üben. Nicht akzeptieren würde ich die Anerkennung der Nachfahrstunden, diese Erfahrung sollte auch im realen Fahrbetrieb erworben werden. Der Fahrsimulator kann aber auch bei einer Nachschulung von Fahrenanfängern zum Einsatz kommen, als Teil von Fahrsicherheitstrainings oder für die Sensibilisierung älterer Fahrer genutzt werden.

Frage: Das Fahrlehrergesetz wird zurzeit reformiert und soll noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden. Wie sehen Sie die Chancen, dass dieses Gesetz noch bis zum Frühjahr 2017 verabschiedet wird?

Antwort: Bis jetzt sind wir im Zeitplan, was die Abarbeitung der Ziele des Koalitionsvertrages angeht. Auch hat der Bundesverkehrsminister erklärt, dass wir uns dieses Themas in diesem Jahr annehmen werden. Somit bin ich sicher, dass wir die Reform in dieser Legislaturperiode verwirklichen werden.

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

AKTUELL

Oberlandesgericht Stuttgart urteilt: Dashcam-Videos sind grundsätzlich verwertbar

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat mit seiner Entscheidung jetzt erstmals Rechtssicherheit geschaffen, was die Verwertbarkeit von Dashcam-Videos in Gerichtsprozessen angeht. Die Richter befanden, dass das Bundesdatenschutzgesetz kein Beweisverwertungsverbot für Aufnahmen von Dashcams beinhaltet. Zumindest dann nicht, wenn die Aufnahmen in einem Straf- oder Bußgeldverfahren als Beweismittel verwertet werden sollen.

Ein Autofahrer war vom Amtsgericht Reutlingen wegen Missachtens des Rotlichts einer Ampel, die mindestens schon sechs Sekunden rot zeigte, zu einer Geldbuße von 200 Euro und einem Fahrverbot von einem Monat verurteilt worden. Dagegen hatte der Betroffene Rechtsbeschwerde erhoben – denn das Amtsgericht konnte die Tat nur aufgrund einer Dashcam-Aufzeichnung beweisen. Diese Aufnahme hatte ein anderer, unbeteiligter Verkehrsteilnehmer anlässlich angefertigt. Die Kameraaufzeichnung lief bereits seit Fahrtbeginn. Das Amtsgericht sah in diesem Fall kein Beweisverwertungsverbot.

Diese Einschätzung teilten auch die Richter am Oberlandesgericht Stutt-



Anlasslos angefertigte Aufnahmen des Straßenverkehrs durch eine Dashcam unterliegen nicht einem Beweisverwertungsverbot, das urteilten die Richter am Oberlandesgericht Stuttgart. Dieses Urteil gilt zumindest so lange, wie nicht der „Kernbereich der privaten Lebensgestaltung“ des Gefilmten beeinträchtigt wird. © DEGENER

gart. Sie verwarfen die Rechtsbeschwerde des betroffenen Autofahrers. Zwar griffen „Videoaufnahmen von Verkehrsvorgängen in das allgemeine Persönlichkeitsrecht des Betroffenen [...] ein.“ Die Intensität und Reichweite des Eingriffs erachteten die Richter des OLG Stuttgart in diesem Fall jedoch für gering. Ein Video, das lediglich Verkehrsvorgänge dokumentiere und mittelbar die Identifizierung des Betroffenen über das Kennzeichen seines Fahrzeugs ermögliche, betreffe „nicht den Kernbe-

reich der privaten Lebensgestaltung“ oder seine „engere Privat- oder gar Intimsphäre“, so die Urteilsbegründung.

Grundlage dieser richterlichen Entscheidung ist § 6b des Bundesdatenschutzgesetzes (Beobachtung öffentlich zugänglicher Räume). Dort findet sich nach Ansicht der Richter kein generelles Beweisverwertungsverbot. In der Urteilsbegründung ist nachzulesen: „Ein Beweisverwertungsverbot ist ohne ausdrückliche

gesetzliche Anordnung daher nur ausnahmsweise aus übergeordneten wichtigen Gesichtspunkten im Einzelfall anzunehmen, wenn einzelne Rechtsgüter durch Eingriffe fern jeder Rechtsgrundlage so massiv beeinträchtigt werden, dass dadurch das Ermittlungsverfahren als ein nach rechtsstaatlichen Grundsätzen geordnetes Verfahren nachhaltig geschädigt wird.“

Der Senat stellte deutlich heraus, dass die Bußgeldbehörden bereits bei Verfahrenseinleitung die Verwertbarkeit derartiger Dashcam-Aufzeichnungen zu prüfen und unter anderem die Schwere des Eingriffs in Persönlichkeitsrechte sowie das Gewicht der angezeigten Ordnungswidrigkeiten abzuwägen hätten. Aufgrund des Opportunitätsgrundsatzes (vgl. § 47 Gesetz über Ordnungswidrigkeiten, OWiG) stehe es Bußgeldbehörden frei, „ein ausschließlich auf der Ermittlungstätigkeit von Privaten“ beruhendes Verfahren einzustellen. Wenn also eine Privatperson einen Rotlichtverstoß beobachtet und gleichzeitig filmt, dann kann die zuständige Behörde ein Bußgeldverfahren anstrengen oder es unterlassen. (KaD)

AKTUELL

Zurück in die elektrifizierte Zukunft

Mehr als 32.000 Kilometer an Radwegen – die Niederlande sind weithin für ihre ausgesprochen gute Infrastruktur für Radfahrer bekannt. Sinnbild dafür ist das berühmte Hollandrad! Jetzt schicken sich die Ingenieure an, die Elektromobilität für Zweiradfahrer auf eine neue Stufe zu heben und ein neues Symbol für umweltfreundliche Mobilität zu schaffen.

Anstellen wollen sie das mit dem Meijs Motorman: Einem Moped im Retrolook, das von einem modernen Elektromotor angetrieben wird. Entworfen wurde die Motorman von Ronald Meijs. Der Maastrichter Designer stellte fest, dass der Verkehr in den Städten ein immer größeres Ärgernis wird. Trotzdem müssen und wollen alle Städte mobil bleiben – ein echtes Problem, wenn ständig mehr Menschen in die Metropolen ziehen.

Derzeit wird die Meijs Motorman in zwei Ausstattungsvarianten an die umwelt- und modebewusste Stadtbewölkerung Europas verkauft. Die kleinere Ausführung verfügt über eine Reichweite von etwa 100 Kilometern und ist dabei bis zu 25 Km/h schnell. Mit der größeren Motorisierung beschleunigt die Motorman auf bis zu 45



Ein Elektromoped im Retrolook: Die Zielgruppe der MEIJS Motorman aus den Niederlanden ist jung, urban und erfolgreich. © MEIJS Motorman

Km/h. Die höhere Geschwindigkeit geht allerdings zu Lasten der Reichweite, die mit rund 70 Kilometern dementsprechend etwas kleiner ausfällt. Aufgeladen wird das elektrische Kleinkraftfahrzeug einfach über Nacht an der heimischen Steckdose. Das dauert laut Hersteller rund sechs Stunden. Wer die Motorman fahren möchte, der muss über die Fahrerlaubnisklasse AM verfügen (in A, A1, A2, B und T eingeschlossen).

Der Rahmen ist aus Rundrohren gefertigt, anstelle des Tanks sitzt ein rund

10 Kilogramm schwerer Lithium-Polymer-Akku mit einer Kapazität von 1,5 Kilowattstunden. Der Antrieb des E-Mopeds sitzt in der Hinterradnabe – ölschmierter Ketten und dergleichen sucht man vergebens. Die Entwickler haben bei dem Elektromoped auf all das verzichtet, was nicht unbedingt notwendig ist. So besticht der Motorman durch seinen schlichten Charme und wegen der geringen Zahl von beweglichen Bauteilen verringert sich zudem die Fehleranfälligkeit. Gefedert ist bei der Motorman nur der Sattel – und zwar mit zwei

Sprungfedern wie zu Großvaters Zeiten. Deswegen werden Unebenheiten in der Fahrbahn oder Schlaglöcher auch nahezu ungefiltert an den Fahrer weitergegeben. Allerdings ist der Motorman auch nicht für das Gelände sondern für eine urbane Umgebung gedacht.

Laut Erfinder Ronald Meijs stellt die Motorman „das perfekte Gleichgewicht zwischen Haltbarkeit, Funktionalität und Design“ dar. Besonders für innerstädtisches Pendeln ist die Meijs Motorman eine Alternative, zumal sie – was den motorisierten Individualverkehr angeht – konkurrenzlos umweltfreundlich daherkommt. Noch umweltfreundlicher geht nur mit dem Fahrrad!

Die Meijs Motorman wird in einem niederländischen Handwerksbetrieb von Hand gefertigt und individuell an die Wünsche der Kunden angepasst. In der einfachen Ausführung kostet das elektrische Kleinkraftfahrzeug rund 5750 Euro. (KaD)

www.meijsmotorman.com

DEGENER VERLAG
Kompetenz
für Fahrschulen!

www.volkswagen-fahrschule.de

Das fahrende Klassenzimmer.



Die perfekte Wahl für Fahrschulen: Der Golf Sportsvan¹.

Wenn Lernen doch nur immer so viel Spaß machen würde wie mit dem Golf Sportsvan. Sein geräumiger und variabler Innenraum bietet maximalen Komfort und lässt sich perfekt auf Ihre Bedürfnisse anpassen. Der optionale Blind-Spot-Sensor mit Auspark-assistent und das Start-Stopp-System sorgen auch nach dem Unterricht für eine entspannte Fahrt. Mehr Informationen erhalten Sie bei Ihrem Volkswagen Partner.

¹ Kraftstoffverbrauch in l/100 km: kombiniert 5,6–3,9, CO₂-Emissionen in g/km: kombiniert 130–101.



Volkswagen

Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

ANALYSE

Autor: Dipl.-Psych. Michael Bogus

Von A nach B fahren – oder getrieben?

„Der Führerschein ist mein Leben und ohne ihn geht gar nichts mehr.“ Vor diesem Dilemma steht Markus K. als Geschäftsmann mit vielen Kundenterminen, die für ihn nur mit dem Auto und vielen Stau freien Kilometern zu bewerkstelligen sind. Dass er dabei während der Fahrt noch telefoniert, ist für ihn selbstverständlich: Autofahren funktioniert nach 20 Jahren scheinbar automatisch und die Fahrtzeit im rollenden Büro muss effizient genutzt werden. Selbst und ständig ist hier das altbekannte Credo des erfolgreichen und geachteten Leistungsträgers.

Wenn da nur nicht das drohende Unheil eines Führerscheinverlusts wegen wiederholter Geschwindigkeitsüberschreitung wie eine dunkle Wolke aufziehen würde. Fünf Punkte stehen zu Buche, bei acht wird die Fahrerlaubnis entzogen. Nachdem Markus K. beide Sitzungen des Fahreignungsseminars beim Fahrlehrer absolviert hat, weiß er nun, wie gefährlich sein gewohnter Fahrstil trotz seiner Routine für sich und andere Verkehrsteilnehmer ist: Verlängerter Bremsweg, verzögerte Reaktionszeit und Ablenkung vom Fahren während des Telefonierens erhöhen das Unfallrisiko, sowie die Wahrscheinlichkeit weitere Punkte zu sammeln. Dabei will Markus K. als verantwortungsbewusster Familienvater niemanden gefährden, sich selbst mit eingeschlossen. Die Sitzungen beim Fahrlehrer haben ihm die Notwendigkeit einer Änderung seines Fahrstils und die Sinnhaftigkeit des Beachtens von Regeln hinreichend verdeutlicht. Aber Markus K. ist selbstkritisch genug, sich einzugestehen, dass ihm das alles seit seiner erfolgreich absolvierten Fahrausbildung eigentlich bekannt war und auch in seinem übrigen Geschäfts- und Privatleben das Einhalten von Regeln für ihn selbstverständlich ist. Was hat ihn also dahin gebracht, statistisch zu einer risikobehafteten Gruppe von Verkehrsteilnehmern zu zählen, die fünf Punkte im Fahreignungsregister angesammelt haben? Und was wird ihn trotz seines Wissens um die Gefahren und seiner guten Vorsätze davon abhalten, nicht doch wieder in das gewohnte Fahrverhaltensmuster zurückzufallen?

Hier nun setzen die zwei psychologischen Sitzungen des Fahreignungsseminars an einer gänzlich anderen Stelle an: In dem Verhalten von Markus K. zeigt sich eine ausgeprägte Getriebenheit, die scheinbar mächtiger ist, als all das Wissen um die Verkehrsregeln und die guten Vorsätze, diese auch zuverlässig einzuhalten. Es handelt sich hierbei um unbewusste Verhaltensbereitschaften. Menschen tun nichts ohne Sinn und



Michael Bogus, gelernter Speditionskaufmann, studierte Psychologie in Berlin und arbeitet seit 1991 beim TÜV NORD als Verkehrspsychologe. Als fachlicher Leiter der Nord-Kurs GmbH ist er selbst auch in der Durchführung von Fahreignungsseminaren und der Ausbildung von Seminarleitern tätig.

selbst Fehler unterliegen einer logischen Folgerichtigkeit. Nur dass sich diese eher hinter vermeintlichen Ursachen wie Termindruck und Überlastung im Unbewussten verbirgt. Was möchte Markus K. mit seinen Tempofahrten von A nach B eigentlich erreichen? Natürlich vorrangig alle Termine zuverlässig und pünktlich zur Zufriedenheit aller hinter sich bringen. Er möchte erfolgreich alles schaffen, allen Verpflichtungen nachkommen. Dieses steht ehrenwert im Einklang mit den gesellschaftlich anerkannten Werten einer erfolgreichen (und mobilen) Leistungsgesellschaft. Er wähnt sich als Autofahrer auf der legitimierten Seite und sieht sich durch eine vermeintlich unsinnige Geschwindigkeitsbegrenzung in seinem Anliegen ausgebremsst. Ähnlich verhält es sich bei Gisela M., der überlasteten Familienmanagerin, die sich neben dem Haushalt, den Kindern auch noch um den pflegebedürftigen Vater kümmert und in Folge einer Unkonzentriertheit über eine rote Ampel fuhr (und nun einen Punkt abbauen möchte, um das begleitete Fahren durchführen zu dürfen).

Was verbirgt sich nun eigentlich hinter dem Verhalten im Schatten der bewussten Wahrnehmung? Es sind ausnahmslos menschliche und individuelle Bedürfnisse, die uns weitestgehend unbewusst, aber dennoch entscheidend prägen und beeinflussen. Oft sind es Versagens- und Existenzängste, die auch vermeintlich Erfolgreiche permanent an-

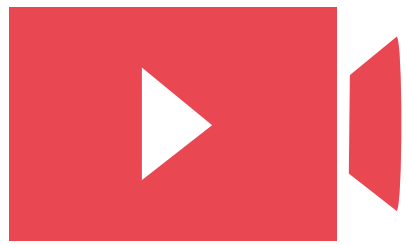
treiben und sie nicht erkennen lassen, in was für einem Hamsterrad sie sich täglich bewegen. Ängste treten stets gemeinsam mit einem Vermeidungsverhalten auf. Dieses soll uns vor unangenehmen Erfahrungen und Gefühlszuständen schützen. Ein unbewusster Wunsch nach vorbehaltloser Anerkennung als Mensch und der Angst als eben solcher abgelehnt zu werden, wird dann oft durch leistungsorientierte Erfolge im Berufsleben kompensiert. Als Betroffener will man dann alles schaffen, es allen recht machen, um ja nicht als Versager da zu stehen. Dieses Verhalten wird von Betroffenen meist mit dem Antrieb der materiellen Existenzsicherung begründet. In der Tiefenpsychologie begründet sich dieses Verhalten im Kern jedoch vielmehr mit dem Bedürfnis, sich als Mensch vorbehaltlos anerkannt und geliebt zu fühlen. Allein dieses nicht eingestandene Bedürfnis ist der Grund für ein übertriebenes leistungsorientiertes Verhalten. Wenn die Erfüllung dieser Bedürfnisse nicht gegeben oder gefährdet ist, unterliegen viele einem Gefühlscocktail aus Scham, Wut, Trauer und Ohnmacht. Sich dieses im Zweifel einzugestehen, ist für die meisten bedrohlicher, als es auf den alltäglichen Stress durch die äußeren Umstände zu schieben, die ja für fast alle wie selbstverständlich gelten. Der Psychologe im Fahreignungsseminar steht somit vor der Herausforderung, den betroffenen Fahrer (unerwartet) mit unangenehmen

Zusammenhängen und psychologischen Gesetzmäßigkeiten zu konfrontieren, die er womöglich viele Jahre erfolgreich verdrängt hat. Hier gilt es, mit Einfühlungsvermögen und Fingerspitzengefühl, dem Betroffenen ein Angebot maßzuschneidern, das er freiwillig und vor allem einsichtig annehmen kann. Praktisch kann das die Aussicht auf eine in drei Wochen (bis zur zweiten Sitzung) gemachte Erfahrung einer Entlastung sein: Nicht mehr auf jede Anfrage anzuspringen, nicht mehr für jeden sofort telefonisch erreichbar zu sein, mal über die eigenen Sorgen und Ängste mit dem vertrauten Partner zu sprechen, eigene Wünsche und Bedürfnisse zu artikulieren, die nicht dem geschäftlichen Erfolg, sondern meinem persönlichen Wohlbefinden dienen, wie auch die Erfahrung, die eigene Freizeit genauso ernst zu nehmen, wie einen wichtigen geschäftlichen Termin.

Hier schließt sich der Kreis zur Symbolik des Straßenverkehrs. So wie bisher, geht, „fährt“ es sich nicht weiter durchs Leben. Nur wenn wir ein Bewusstsein dafür entwickeln, welche mächtigen Gefühle, uns eigentlich in bestimmten Situationen antreiben, können wir rechtzeitig erkennen, wann wir wieder Gefahr laufen in alte (Fahr-)Gewohnheiten zurückzufallen. Denn trotz aller sinnvollen und hilfreichen Ratschläge und Hausaufgaben, die in der psychologischen Teilmaßnahme mit dem Teilnehmer erarbeitet werden, kann

sich der Betroffene doch nicht von seinen ureigensten Gefühlen und Ängsten abschneiden. Hier arbeitet der Psychologe im Fahreignungsseminar auf eine Förderung der Selbsterkenntnis hin und einer Bewusstmachung für die eigenen Stellschrauben, die bei künftig wiederkehrenden kritischen Situationen für Entlastung sorgen können.

In der bisherigen Praxis mit dem Fahreignungsseminar hat sich z. B. die Aufgabenteilung zwischen dem verkehrspädagogischen und verkehrspsychologischen Teil durchaus bewährt. Der Fahrlehrer schafft beim erfahrenen „Fahrprofi“ ein Bewusstsein dafür, dass dieser über eine Dunkelziffer an riskanten Regelverstößen verfügt, die eine Veränderung gewohnheitsmäßiger Fahrverhaltensweisen notwendig machen. Da diese oft unbewussten Einflüssen unterliegen, kann der Psychologe an diesem Punkt den Staffelfstab sinnvoll übernehmen, den Prozess hin zu einer stabilen Verhaltensänderung weiterführen und der Teilnehmer die Wahrscheinlichkeit weiterer Verstöße verringern. Aus diesem Grund hat sich auch die Abfolge, erst Fahrlehrer dann Verkehrspsychologe, bewährt. Markus K. und Gisela M. konnten durch das Fahreignungsseminar nicht nur ihren Fahrstil korrigieren, sondern auch ihre Stressbelastung reduzieren, in dem sie beruflich wie privat ihre eigene Befindlichkeit achtsamer wahrnehmen und gezielter für Entlastung sorgen.



VIEWDRIVE

Das FahrschulVideoPortal

NEU

» NUR BEI DEGENER DAS FAHRSCHUL VIDEO PORTAL

- » Ortsbezogene schwierige, knifflige oder gefährliche Stellen bzw. Unfallschwerpunkte
- » Doppelter Nutzen:
Verwenden Sie die Videos in Ihrem Unterricht oder in der Lernsoftware für Ihre Fahrschüler – alles ganz automatisch
- » Die ideale Vorbereitung auf die Praxis!

// WARUM VIEWDRIVE? //

- Sie sind der Regisseur
- Unterricht mit Ortsbezug
- Flexibilität in Theorie und Praxis
- Keine aufwendigen Dreharbeiten und damit Vermeidung von zusätzlichen Kosten
- Zeitgemäßes Medium
- Schaffen Sie sich ein Alleinstellungsmerkmal
- Gezielt auf die Praxis vorbereiten

Jedes Gebiet hat schwierige, knifflige oder gefährliche Stellen im Straßenverkehr. Mit dem neuen Video-Portal haben Sie die Möglichkeit, einfach ortsbezogene Videos zu drehen, um diese dann im theoretischen Unterricht zu verwenden oder den Schülern in der Lernsoftware zur Verfügung zu stellen. Damit Sie Ihre Fahrschüler optimal auf die Fahrstunden vorbereiten und für schwierige Stellen oder Unfallschwerpunkte sensibilisieren.



» EINFÜHRUNGSPREIS

ANGEBOT GÜLTIG BIS 31.08.2016

monatlich **€ 39,00**

statt € 49,00

VIEWDRIVE – Fahrschule live!

Der Unterricht in Fahrschulen ist besonders darauf angewiesen, die abstrakten Verkehrs- und Verhaltensregeln am Beispiel konkreter Situationen zu vermitteln.

Dabei können weder teure Kinohits aus den Hollywood-Studios helfen noch planlos zusammengestückelte Youtube-Videos. Statt auf unrealistisches, aber in bester Bildqualität vorproduziertes Material oder die endlose Auswahl an mehr oder weniger sinnvollen Clips auf Videoportalen im WWW zurückzugreifen und sich die Augen wund zu suchen, gibt es jetzt eine ganz neue Möglichkeit für Fahrschulen, Fahrten mit einzelnen Schülern für viele nutzbar zu machen. Denn sinnvolle Real-Videos aus der eigenen Region mit direktem Bezug zum Fahrunterricht kann es nur von einem Personenkreis geben: Von den Fahrlehrern selbst.

Nach unterschiedlichsten Anläufen verschiedener Anbieter gibt es sie jetzt doch noch, die optimal auf die jeweilige Fahrschule, auf ihre regionalen Fahrstrecken und auf die eingesetzten Fahrzeuge zugeschnittenen Lehr- und Lernvideos für einen Praxisunterricht mit Ortsbezug – vom Fachmann!

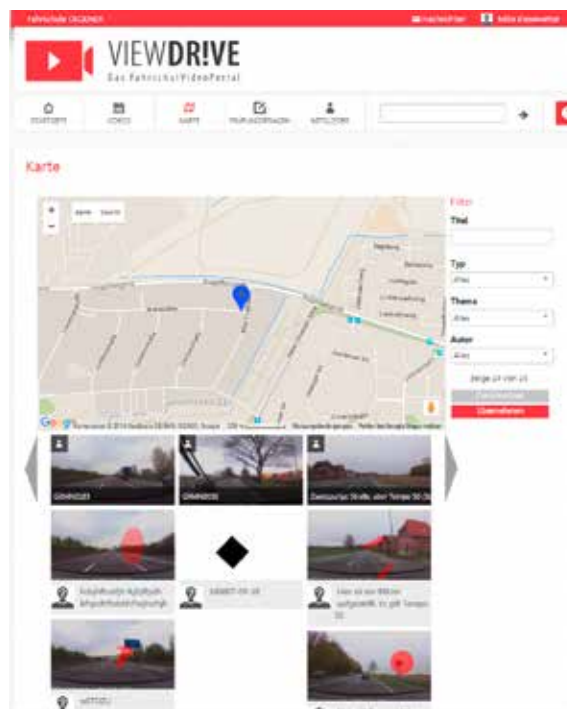
Die Fahrlehrer selbst übernehmen die Regie, sie bestimmen nicht nur die Route, sondern auch die Tageszeit, die Umstände und die Kommentierung der Fahraufnahmen. Das Beste daran: Sie fahren einige Strecken ohnehin mehrmals am Tage, so dass immer wieder andere Aspekte auf derselben Route gezeigt werden können. Das sind neben den unterschiedlichen Tageszeiten auch verschiedene Gefahrenquellen wie Baustellen, Rush-Hour, Müllabfuhr oder Markttage. Profis wissen, dass dieselbe Strecke unter Umständen von einer harmlosen Spazierfahrt für den Fahrschüler zu einem echten Prüfungsskiller mutieren kann.

Der Einstieg ist leicht: Einfach die VIEWDRIVE-APP auf ein vorhandenes Tablet oder das eigene Handy laden – und schon kann es losgehen. Ist das Gerät z. B. mit einer passenden Halterung an der Windschutzscheibe des Fahrschulwagens befestigt, kann die Aufnahme starten und praktisch jede Situation zu einem gelungenen Lehrvideo werden – exklusiv für die Fahrschüler, die dieselben Strecken z. B. schon als Radfahrer kennen oder noch kennenlernen und mit dem Auto durchfahren sollen.

Ohne großen Aufwand und ohne Gerätewechsel bzw. mühsames Überspielen von Dateien produzieren Fahrlehrer mit dem DEGENER VIEWDRIVE im alltäglichen Fahrunter-

richt – quasi ganz nebenbei – Anschauungsmaterial für ihre Schüler. Ideal für die Fahrvorbereitung wie für die Nachbereitung schwieriger Fahrstunden. Der Fahrlehrer wählt die passenden Sequenzen aus, lädt sie per APP direkt in das Portal hoch und stattdie Clips mit zusätzlichen Fragen, Antworten und Erläuterungen aus. So entstehen auf Wunsch eigene Prüfungsfragen-Filme, mit denen engagierte Fahrlehrer ihren Schülern echte ortsbezogene Vorbereitung in Theorie und Praxis ermöglichen: Alle freigegebenen Filme sind vom Fahrschüler jederzeit online und z. B. per Mobiltelefon abrufbar.

Reale Bilder von echten Fahrschul-Situationen bieten die derzeit beste Fahrvorbereitung – die zugleich auch als Nachbereitung wichtige Dienste leisten kann. Ortsbezogen, realistisch, ungeschminkt.



Einfache Verortung der Filme auf der Karte, entweder über mitgelieferte GPS-Daten oder per Mausclick
© DEGENER



Immer unterschiedlich: Die nahegelegene Autobahn, z. B. zur Rush-Hour.
© DEGENER



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

- **Fahrlehrer/innen**
- **Mitarbeiter/innen für Vertrieb, Organisation** (Aus- und Weiterbildung von Verkehrsberufen)
- **Dozenten/in für ADR / Gefahrgut**

Bewerbungen an:

m.haake@va-online.de / 0171 7104021

Aus- und Weiterbildung von Fahrlehrern/innen in Berlin und Hannover

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

FERIENFAHRSCHULE
ZOLLNER
Deutschlands größte Fahrschule

FAHRSCHULPRAXIS

Autor: Tomas Ciura

Inklusion in der Fahrausbildung – Fahrschule für Menschen mit und ohne Einschränkungen



In einem mit Joystick gesteuerten Fahrzeug versucht sich Fred Müller von der Stiftung Bethel. Angeleitet wird er von den Seminarorganisatoren Tomas Ciura (links) und Bernd Zawatzky (rechts). © Verkehrsinstitut Hanse

Seit inzwischen 16 Jahren kümmert sich der Autor aus Hamburg um die Fahrausbildung von Menschen, die auf die eine oder andere Art eingeschränkt sind und nicht ohne weiteres am Autoverkehr teilnehmen können. In den Jahren ist es gelungen, Fahrschulen mit Handicap-Ausbildung untereinander zu vernetzen und beispielsweise für amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer (aa-SoP) eine Möglichkeit zur Weiterbildung zu schaffen. Die Grundlagen für die Weiterbildungsseminare haben der Fahrlehrerverband, die Hamburger Führerscheinstelle und der TÜV Nord bereits im Jahr 2000 geschaffen. Die Seminare werden im Verkehrs-Institut Bielefeld unter Federführung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) durchgeführt. Rund 450 Fahrlehrer, amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer sowie Mitarbeiter von Führerscheinstellen haben sich in den Seminaren fortgebildet.

Über die Jahre hat sich das Verkehrs-Institut Bielefeld zu einer der führenden Adresse in der Handicap-Ausbildung entwickelt. Entscheidenden Anteil an der erfolgreichen Arbeit hatte Peter Glowalla. Der erste stellvertretende Vorsitzende der BVF zeichnet seit 2005 für die Seminararbeit im Handicap-Bereich verantwortlich. Die im Verkehrs-Institut Bielefeld angebotenen Themen sind vielfältig. Referenten und Referentinnen kommen aus der Verkehrsmedizin, der Verkehrspsychologie oder -pädagogik. Andere Experten referierten über Fahrzeugtechnik oder Verkehrsrecht.

In jüngster Zeit ist den Verantwortlichen deutlich geworden, dass es bei der Fahrerlaubnisprüfung einige Änderungen geben muss, wenn zum Beispiel die Theorieprüfung barrierefrei werden soll. Der Fahrschulleiter und Verkehrspädagoge Hermann Frisch aus Münster hat sich die Situation von Menschen angeschaut, die nicht oder nicht ausreichend gut lesen und schreiben können oder an einer Rechenschwäche leiden.

Die Seminarteilnehmer profitierten von den Erfahrungen, die Frisch in den vergangenen Jahren gemacht hat und nahmen methodische sowie didaktische Hilfestellungen mit nach Hause. Gemeinsam mit dem Neuropsychologen Dr. phil. Hendrik Niemann erarbeitete der Autor als Verkehrspädagoge Anforderungen für Menschen, die unter neurologischen Krankheitsbildern leiden und trotzdem selbst mit dem Auto fahren möchten. Besonders für die Fahrerlaubnisprüfer interessant: die Experten haben Qualitätskriterien aufgestellt, die bei der Fahrverhaltensbeobachtung wichtig sind.

Ging es anfangs „nur“ darum, Menschen mit Behinderung einen Zugang zur Fahrerlaubnis zu ermöglichen, so sind die Aufgaben und Anforderungen inzwischen vielfältiger und komplexer. Neben der Fahrschule für behinderte Menschen, die über spezielle Fahrzeugtechnik verfügt, muss es auch die örtlichen Fahrschulen geben, die in der Lage sind, Menschen mit Lese- und Rechtschreibschwächen, Fahrschülerinnen und

Fahrschülern mit Analphabetie oder Dyskalkulie (Rechenschwäche) und junge Menschen mit ADS oder ADHS auszubilden. Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer müssen über die pädagogischen Fähigkeiten verfügen, die notwendig sind, um diesen Anspruch zu erfüllen. Die Überzeugung des Autors ist, dass sich das Aufgabenfeld der Fahrschulen erweitern wird. Die Fahrschule der Zukunft wird sich nicht nur den ökologischen Folgen des motorisierten Straßenverkehrs und der technischen Entwicklung des Fahrzeugverkehrs widmen, sondern wird auch beim Erhalt der individuellen Mobilität und auch bei der Wiederherstellung der Mobilität eine führende Rolle spielen. Altersfahreignung sowie die Auswirkungen von schweren Krankheiten auf die Fahreignung sind weitere Aspekte, mit denen sich die Fahrlehrerschaft in Zukunft befassen wird. Diesen Bedarf wird aber nicht die Großfahrschule, nicht die Konzernfahrschule decken können. Das kann nur die Fahrschule vor Ort leisten – vorausgesetzt sie verfügt über das richtige pädagogische und didaktische Rüstzeug.

Im kommenden Jahr werden im Verkehrs-Institut Bielefeld zwei Seminare im Handicap-Bereich angeboten. Der erste Termin ist vom 27. Februar bis 1. März 2017, die zweite Schulung findet vom 8. bis 10. Mai 2017 statt.

Weitere Informationen finden sich auf der Webseite des Verkehrs-Instituts.

www.verkehrs-institut.de
www.verkehrsinstitut-hanse.de

Die Fahrlehrer-Akademie



Amtlich anerkannte Fahrlehrer-Ausbildungsstätte

Verkehrs-Institut GmbH Bielefeld · Furtwänglerstraße 52 · 33604 Bielefeld
 T: 05 21/29 94-0 · F: 05 21/29 94-2999 · bielefeld@verkehrs-institut.de

Fortbildung § 33a Abs.1 FahrIG Bielefeld	Erwerb der Seminarerlaubnis
18.07. - 20.07.16	15.09. - 17.09.16
27.10. - 29.10.16	10.11. - 12.11.16
18.08. - 20.08.16 Kl.A mit Sicherheitstraining	
	Grundkurs 24.10. - 27.10.2016
	ASF 21.11. - 24.11.2016
	FES (vorm. ASP) 29.08. - 01.09.2016

Fortbildung § 33a Abs.1 FahrIG Westfalen	Ausbildungsfahrlehrer §§ 9b&21a FahrIG
Rheine 05.09. - 07.09.16	22.09. - 24.09.16
Siegen 26.09. - 28.09.16	15.12. - 17.12.16
	Fahrlehrerausbildung
Fortbildung Seminarleiter ASF/FES	BE 05.09. - 27.01.17
ASF 21.07./17.08./14.09./05.10.2016	02.01. - 31.05.17
FES 22.07./16.08./13.09./04.10.2016	A 01.08. - 26.08.16
	01.04. - 26.04.17
Fahrschul-Betriebswirtschaft	CE 06.02. - 31.03.17
22.08. - 31.08.16	DE 02.11. - 30.11.16
19.12. - 29.12.16	

Besuchen Sie uns auch im Internet: www.verkehrs-institut.de

Die Fahrlehrer-Akademie



Amtlich anerkannte Fahrlehrer-Ausbildungsstätte

Verkehrs-Institut Erkens GmbH · Münsterstraße 241 · 40470 Düsseldorf
 T: 02 11/63 78 78 · F: 02 11/62 81 86 · erkens@verkehrs-institut.de

Fortbildung § 33a Abs.1 FahrIG	Erwerb der Seminarerlaubnis
25.08. - 27.08.16	15.09. - 17.09.16
15.12. - 17.12.16	
Fortbildung § 33a Abs.1 FahrIG Grevenbroich	Grundkurs 05.09. - 08.09.2016
06.10. - 08.10.16	ASF 26.09. - 29.09.2016
Fortbildung § 33a Abs.1 FahrIG Rheinberg	FES (vorm. ASP) 24.10. - 27.10.2016
24.11. - 26.11.16	
	Ausbildungsfahrlehrer §§ 9b&21a FahrIG
	22.09. - 24.09.16
Fortbildung Seminarleiter ASF/FES	Fahrlehrerausbildung
ASF 25.07./29.08./19.09.2016	BE 04.10. - 28.02.17
FES 26.07./30.08./20.09.2016	A 01.09. - 30.09.16
	CE 01.10. - 30.11.16
Fahrschul-Betriebswirtschaft	DE 02.01. - 31.01.17
14.11. - 23.11.16	

Besuchen Sie uns auch im Internet: www.verkehrs-institut.de

Verbinden Sie das Nützliche mit dem Angenehmen



WALDHOTEL
BRAND'S BUSCH
einbett im grünen

Furtwänglerstraße 52 33604 Bielefeld
 T: 05 21/92 11-0 post@brands-busch.de



RESTAURANT
BRAND'S BUSCH
ganz schön grün

Furtwänglerstraße 52 33604 Bielefeld
 T: 05 21/92 11-444 info@brands-busch.de

Unser Hotel und Restaurant sorgen für das richtige Ambiente

ANZEIGE



ZUSATZMODUL: LKW-RÜCKWÄRTSFAHREN

VERDOPPELN SIE IHREN FAHRSIMULATOR

Mit diesem neuen Modul „verdoppeln“ Sie Ihren Fahrsimulator! Einfach im Startmenü das neue Modul auswählen und Sie nutzen Ihren simdrive 360° nicht nur für Ihre Pkw-Schüler, sondern auch für das

Training Ihrer Lkw-Schüler! In 45-Minuten-Einheiten lernen Ihre Schüler selbstständig, wie sich Fahrzeuge der Klassen C/CE beim Rückwärtsfahren verhalten.

GRUNDFAHRAUFGABEN INKLUSIVE

Neben einer Geradeaus-Fahrt sind vier wichtige Rückwärts-Grundfahraufgaben bereits integriert:

- Rückwärtsfahren geradeaus
- Rückwärtsfahren an eine Rampe mit einem Versatz von 2 m
- Umkehren durch Rückwärtsfahren nach links
- Rückwärtsfahren um die Ecke nach links

WÄHLEN SIE DAS FAHRZEUG

Die Fahraufgaben werden auf dem Hof einer „virtuellen Spedition“ durchgeführt. Für die Übungen stehen verschiedene Fahrzeugtypen zur Verfügung: ein Gliederzug mit Drehschemel-Lenkung, eine Sattelzugmaschine mit Auflieger sowie ein Lkw mit Starrdeichselanhänger.

**NUR BEI
DEGENER**

EXTRAKLASSE!
EIN GERÄT – ZWEI FAHRZEUGGARTEN



AKTUELL

Teststrecke für autonomes Fahren in Niedersachsen

In Niedersachsen soll nach dem Willen von Verkehrsminister Olaf Lies (SPD) die zweite Teststrecke für autonomes Fahren in Deutschland eingerichtet werden. „Die Innovationen, die zum autonomen Fahren gebraucht werden, sind bereits für aktuelle Fahrzeuggenerationen interessant und finden schon den Weg in den Markt. Sie können einen wesentlichen Beitrag zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten“, sagte Lies. Nach den Plänen der Landesregierung soll das Testfeld die Autobahnen 2 und 7 sowie die A 39 und große Teile des Braunschweiger Stadtgebiets umfassen. Die Strecken sollen bis 2018 mit der benötigten Technik ausgerüstet werden. Es entsteht eine Teststrecke mit mehr als 270 Kilometern Länge.

Treibender Grund ist die Angst, dass Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten in diesem Wachstumsfeld vorwiegend im Ausland stattfinden. „Viele Automobilhersteller forschen und entwickeln auf diesem Feld Zukunftstechnologien. Dem müssen wir in Niedersachsen besser Rechnung tragen und weitere Testfelder zulassen. Damit leisten wir einen wichtigen Beitrag, um die vielfältigen regionalen Aktivitäten der Fahrzeughersteller und Zulieferer zu unterstützen. Wir in Niedersachsen sprechen uns klar für die Technologie des autonomen Fahrens aus, weil wir davon überzeugt sind“, begründete Lies seinen Vorstoß. „Wir wollen in die Forschung, Entwicklung und Anwendung von Fahrassistenzsystemen investieren, weil wir sicher sind, so die Wettbewerbsfähigkeit der niedersächsischen Fahrzeug- und Zulieferindustrie langfristig zu sichern“, sagte er. Niedersachsen müsse Vorreiter bei der Digitalisierung im Verkehrsbereich sein.

Die Federführung bei diesem Projekt übernehmen das Land Niedersachsen sowie das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Das DLR betreibt das Institut für Verkehrssystemtechnik in Braunschweig und soll das Testfeld zusammen mit Volkswagen und Continental aufbauen und betreiben.

Teile der Autobahn 9 in Bayern hatte Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) bereits vergangenes Jahr zur Teststrecke für autonomes Fahren erklärt – dort erproben Audi, BMW und Daimler mit Prototypen ihre Konzepte und Lösungen für vollautomatisiertes Fahren. Allerdings setzt der Gesetzgeber dem Treiben noch enge Grenzen. Beispielsweise muss ständig ein Fahrer bereit sein, im Fall der Fälle einzugreifen und die Kontrolle zu übernehmen.

Beim autonomen Fahren wird das Auto nicht vom Fahrer, sondern vom Computer gesteuert. Sensoren und Kameras erfassen die Umgebung, anschließend verarbeiten Computer die gesammelten Daten.

Quelle: www.mw.niedersachsen.de; www.faz.net

**Jetzt mit Ihrer
Nr.1
durchstarten!**



Fahrlehrerausbildung Köln/Bonn
VFR GMBH
Verkehrs Fachschule Rheinland

VFR GmbH
Gierslinger Str. 5
53859 Niederkassel
www.vfr-gmbh.de
Tel.: 02208-9196260

Lehrgang	Termine	Preise
Klasse A	19.09.2016 - 19.10.2016	1800 €
Klasse BE	24.10.2016 - 23.03.2017	5500 €
Klasse CE	02.11.2016 - 06.01.2017 02.05.2017 - 30.06.2017	2800 €
Klasse DE	18.07.2016 - 18.08.2016 09.01.2017 - 09.02.2017	1800 €

Fahrlehrerfortbildung nach § 33a, Abs. 1
1 Tag: EUR 99,00 3 Tage: EUR 280,00

16.06.2016 – 18.06.2016
08.09.2016 – 10.09.2016
01.12.2016 – 03.12.2016

Weitere Termine unter: www.vfr-gmbh.de

AKTUELL

Karl-Rederer-Preis geht an Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann

Der Karl-Rederer-Preis der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. (DFA) geht dieses Jahr an Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Vorstand des TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz e. V.. Damit würdigt die DFA Jürgen Brauckmanns „herausragende Verdienste um die Verkehrssicherheit und um Verbesserungen auf dem Gebiet der Fahrausbildung und des Prüfungswesens“, heißt es in der Presseinformation.

„Ich freue mich sehr über diese Auszeichnung. Das Fahrerlaubniswesen ist nicht nur für mich und meine Tätigkeit beim TÜV Rheinland ein äußerst wichtiger Bestandteil. Dieses Thema ist generell sehr wichtig, um als Unternehmen aber auch persönlich auf breiter Basis an einer Verbesserung der Verkehrssicherheit zu arbeiten“, sagte Prof. Brauckmann in seiner Dankesrede anlässlich der Preisverleihung. Das Fahrerlaubniswesen bereite ihm immer wieder große Freude, so Brauckmann. Er hob hervor, dass er die Auszeichnung auch als Anerkennung für das ungemein hohe Engagement der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz verstehe. Prof. Brauckmann ist seit 2000 beim TÜV – damals hieß es noch TÜV Rheinland



Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann bei der Verleihung des Karl-Rederer-Preises. Überreicht wurde der Preis durch das Präsidium der DFA, v. l.: Martin Jost, Bianca Bredow, Dieter Quentin, Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Gerhard von Bressendorf, Jochen Klima und Ansgar Brendel.

Foto: Thomas Cygarek, Fahrschule

AG. Zwei Jahre später wurde er Vorstandsmitglied des neu geordneten und umbenannten TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz e. V.

Geboren wurde Jürgen Brauckmann im Jahr 1950 in Witten an der Ruhr, 1968 begann er sein Ingenieursstudium – Fachrichtung Hüttenwesen – an der Technischen Universität (TU)

Clausthal. 1973 wurde er Assistent am Lehrstuhl für Werkstoffe, bevor er 1977 an der TU Clausthal zum Dr.-Ing. promovierte.

Der Karl-Rederer-Preis wird von der DFA seit 1992 verliehen. Er geht auf den Ulmer Fahrlehrer Karl Rederer zurück. Rederer hatte in den turbulenten Jahren nach dem Zweiten Welt-

krieg als Verfechter einer pädagogisch geprägten Fahrausbildung entscheidend zur Entwicklung des „professionellen Fahrlehrerwesens in Deutschland beigetragen“. Vorherige Preisträger sind unter anderem so bekannte Persönlichkeiten wie Gebhard L. Heiler, Dipl.-Ing. Jürgen Bönninger sowie Prof. Dr. Hellmut Lamszus.

Quelle: DFA

AKTUELL

Goldener Dieselring 2016 für Dr. Walter Eichendorf

Dr. Walter Eichendorf, Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), ist vom Verband der Motorjournalisten (VdM) mit dem „Goldenen Siegelring“ ausgezeichnet worden. Mit der Verleihung des renommierten Preises würdigt der VdM laut eigener Aussage insbesondere den unermüdlichen Kampf des DVR zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland sowie die von Dr. Walter Eichendorf in diesem Zusammenhang forcierte Sicherheitsstrategie „Vision Zero – keiner kommt um, alle kommen an“.

Dr. Walter Eichendorf ist seit 1. Juli 2009 Präsident des DVR. Dem Vorstand gehört er seit 1992 an. Er ist stellvertretender Hauptgeschäftsführer bei der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) und leitet den Geschäftsbereich Prävention, zu dem auch die Verkehrssicherheitsarbeit zählt.

Der 62-jährige Physiker und Mathematiker wechselte – nach mehreren Auslandsjahren in der astrophysikalischen Forschung – 1983 zum Hauptverband der Berufsgenossenschaften (HVBG). Dort leitete er zuerst die Unfallstatistik, verantwortete ab 1990 die Öffentlichkeitsarbeit und wurde im Jahr 1998 stellvertretender Hauptgeschäftsführer. Seit 2003 ist er zudem Vizepräsident der Sektion For-



Verleihung des Dieselrings: Werner Bicker, Vorsitzender des VdM, Dr. Walter Eichendorf, Dieselringträger 2016, Laudator Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und Prof. Dr. Dieter Müller, Dieselringträger 2015 (v. l.).

Foto: Georg Strohbücker

scherung der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherung (IVSS). Zudem ist er Mitglied im Vorstand des Europäischen Verkehrssicherheitsrates (ETSC) und vertritt deutsche Interessen in Brüssel.

Der Goldene Dieselring wird seit 1955 vom VdM als Auszeichnung an Persönlichkeiten verliehen, die sich in besonderer Weise um die Verkehrssicherheit oder die Minderung der Folgen von Unfällen im Straßenverkehr verdient gemacht haben. Die Aus-

zeichnung trägt den Namen Dieselring, weil ein Span einer Schraube des ersten Versuchsmotors von Rudolf Diesel aus dem Jahr 1893 in den zu verleihenden goldenen Originalring eingearbeitet ist.

Der Ring symbolisiert auch die Verantwortung gegenüber der Gesellschaft, der sich die Mitglieder des VdM verpflichtet fühlen, so der VdM. Dr. Walter Eichendorf erhielt, wie alle seine Vorgänger, eine originalgetreue Kopie des Rings.

Quelle: DVR / VdM

AKTUELL

Dekra-Chef fordert eine Reform des Prüfwesens

Der Chef des Prüfkonzerns Dekra, Stefan Kölbl, hat die aktuell gültigen Auto-Abgasprüfungen als „nicht mehr zeitgemäß“ bezeichnet. Es brauche in der Europäischen Union ein neues System, so Kölbl weiter. Neben neuen Zulassungsverfahren für Autos mit Tests im Labor und auf der Straße, plädiert er für eine „wirksame Nachkontrolle“.

Außerdem müssten die Prüfen in die Lage versetzt werden, die Prüf-Software unter die Lupe zu nehmen. In naher Zukunft schon werde die Software eine noch gewichtigere Rolle spielen. Gänzlich ungeklärt sei allerdings noch, wer die Software-Updates, die die Autohersteller künftig per Fernwartung aufspielen, mit Blick auf die Motorsteuerung und die Abgaswerte hin überprüfe.

Prüfkonzerne wie Dekra oder TÜV waren im Zuge der Abgas-Affäre unter Druck geraten, als einer breiten Öffentlichkeit bekannt wurde, dass die Prüfdienste für Abgasmessungen bei Typgenehmigungen neuer Modelle von den Herstellern bezahlt werden. Verfügen sie über keine eigenen Labore, findet die Prüfung bei den Herstellern statt. Clemens Klinke, Leiter des Dekra-Autogeschäfts, geht davon aus, dass die Mehrzahl der 54 technischen Prüfdienste in Europa keine eigenen Labore betreibt. (KaD)

AKTUELL

Auch Motorradfahrer müssen im Stau warten

Biker, die sich im Stau an den Autos vorbei schlängeln, sollten aufpassen. Zwar gibt es in der Straßenverkehrsordnung (StVO) keinen Gesetzestext, der ein solches Verhalten explizit verbietet, dennoch können Motorradfahrer schnell mit dem Gesetz in Konflikt geraten.

Rechts vorbei an der Autoschlange geht nicht, weil laut StVO das rechts überholen verboten ist (Verstoß Kategorie A, 1 Punkt, 100 Euro). Das ist nur dann in Ordnung, wenn rechts ein freier Fahrstreifen zur Verfügung steht. Der Seitenstreifen allerdings zählt nicht dazu. Entscheidet sich der Biker dazu, links an der Autoschlange vorbeizufahren, so taucht das nächste Problem auf. „Beim Überholen muss ein ausreichender Seitenabstand zu anderen Verkehrsteilnehmern, [...], eingehalten werden (Bußgeld 30 Euro, 35 Euro bei Sachbeschädigung). Das sollte sich bei einer langsam voran kriechenden Autoschlange auf der linken Spur als äußerst schwierig erweisen.“

Häufig lässt sich beobachten, dass sich Motorradfahrer im Slalom zwischen den Fahrzeugschlangen bewegen. Die StVO schreibt jedoch vor (§ 7, Abs. 5), dass „ein Fahrstreifen nur gewechselt werden“ darf, „wenn eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist. Jeder Fahrstreifenwechsel ist rechtzeitig und deutlich anzukündigen; dabei sind die Fahrtrichtungsanzeiger zu benutzen.“ Diese Anforderungen zu erfüllen, sollte bei „Slalomfahrten“ jedoch nahezu unmöglich sein!



Ein alltägliches Bild – und trotzdem nicht erlaubt: Motorradfahrer schlängelt sich durch den Stau. © DEGENER

Der beste und einleuchtendste Grund, sich als Motorradfahrer nicht durch einen Autobahnstau zu schlängeln, ist die Sorge um die eigene Gesundheit. Gerade in der Urlaubszeit sind vollbesetzte Autos mit Familien unterwegs, die sich auf den gemeinsamen Urlaub freuen. Da ist es nicht auszuschließen, dass plötzlich in jugendlichem Leichtsinn eine Tür aufgerissen wird oder der Fahrer plötzlich die Spur wechselt und das Gepäck dabei die Sicht nach hinten behindert. Öffnet sich die Autotür jedoch plötzlich und direkt vor dem Motorradfahrer, dann steigt der Biker unfreiwillig und oft auch sehr schmerzhaft von seiner Maschine – inklusive Verletzungen und Schäden an dem Motorrad. (KaD)

BERUFSKRAFTFAHRER

Laderampe: Zeitfenster-Managementsysteme können eine echte Verbesserung bewirken

Das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) hat sich jetzt die Situation sowie die Entwicklung an den Laderampen in Deutschland angesehen. Die Studie im Rahmen der Umsetzung des weiterentwickelten Aktionsplans Güterverkehr und Logistik wurde gefördert vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Grundlage für die Untersuchung bildete die bundesweite Befragung von Transportunternehmen und Rampenbetreibern. Während letztere die aktuelle Situation mehrheitlich positiv (84,1 Prozent) bewerten, fällt die Einschätzung durch die Transportunternehmen überwiegend negativ (55,7 Prozent) aus. Fast die Hälfte (47,7 Prozent) der befragten Rampenbetreiber gibt an, dass sich die Situation seit der vorhergegangenen Befragung im Jahr 2010 verbessert habe. Anders sieht es bei den Spediteuren aus – hier beurteilen nur 31,7 Prozent der Befragten die Entwicklung positiv.

Die wahrgenommene Verbesserung führen die Betreiber der Laderampen auf die Einführung von elektronischen Zeitfenster-Managementsyste-



Mit der Situation an den Laderampen hat sich das Bundesamt für Güterverkehr befasst.

© DEGENER

men zurück. Nach Aussagen der Unternehmen verkürzte sich die Wartezeit, wenn die Kraftfahrer ihr Zeitfenster einhalten konnten. Verspassten sie hingegen ihren Termin, mussten sie länger warten. Zur Verbesserung schlagen die Autoren der Studie vor, flexiblere Zeitfenster ein-

zuführen und die Systeme untereinander zu vernetzen. Deutlich zurückhaltender beurteilten die Spediteure die aktuelle Situation. Hauptgrund dafür sind die Wartezeiten. So kommt es in Teilen zu einer Ausdehnung der Wartezeiten auf-

grund verkürzter Bestellzyklen und kleinerer Bestellmengen. Außerdem bemängeln die befragten Unternehmen unzureichende Regelungen die Ladetätigkeit an der Rampe betreffend, zur Vergütung unverschuldeter Wartezeiten sowie zum Tausch der Paletten.

BERUFSKRAFTFAHRER

BKF-Profi Weiterbildung: Zusatzwissen in sieben Teilen

Der DEGENER Verlag hat den etablierten Informations-Newsletter mit aktuellen BKF-Themen erweitert. Seit diesem Jahr umfasst der Newsletter insgesamt sieben Teile.

Gedacht ist die Reihe als Erweiterung von Themen, die sonst in der Weiterbildung zu oberflächlich behandelt werden. Oft wurde über Digitale Tachographen und ihre Bedienung gesprochen, nach zwei Weiterbildungsrounds sollte jeder Teilnehmer die Regeln der Sozialvorschriften kennen.

Die DEGENER BKF-Profi Weiterbildung geht ins Detail. Wie funktionieren Fahrerassistenzsysteme? Wie sieht nun ein korrekter Arbeitszeitrhythmus aus? Wie funktioniert der digitale Fahrtenschreiber für den öffentlichen Personennahverkehr? Wie verhält man sich richtig bei einer polizeilichen Straßenkontrolle?



Diese Informationsblätter bieten Ihnen und Ihren Teilnehmern die Möglichkeit, noch mehr zu erfahren, als sonst im Rahmen einer Weiterbildung behandelt wird. Im Jahr 2011 erschien „TEIL 1 – Energie und Umwelt“. Kurz darauf, im Jahr 2012, folgten „TEIL 2 – Digitale Kontrollgeräte“ und „TEIL 3 – Der Manuelle Nachtrag“.

Parallel zum Nutzen in der Weiterbildung eignet sich die BKF-Profi Weiterbildung auch als ansprechende Kundeninformation. Auf Wunsch liefert Ihnen der DEGENER Verlag auch eine individuelle Gestaltung unter Einbeziehung von Ihrem Firmenlogo und dem vorgegebenen Corporate Design.

TEIL 4 – Korrekte Arbeitszeitrhythmus Artikel-Nr. 41814
TEIL 5 – Fahrerassistenzsysteme im Nutzfahrzeug Artikel-Nr. 41813
TEIL 6 – Digitale Fahrtenschreiber im ÖPNV Artikel-Nr. 41815
TEIL 7 – Verhalten bei Straßenkontrollen Artikel-Nr. 41816

WEITERBILDUNG Anzeige

Grundlagen der Wirtschaft und Organisation im Personenverkehr

Dieser Band führt in die Grundlagen der Wirtschaft und Organisation im Personenverkehr ein. Die Kenntnisse über die Zusammenhänge der Verhaltensweisen als Fahrer sind im Personenverkehr von zentraler Bedeutung. Es wird dargestellt, wie wichtig ein positives Image ist. Zusätzlich geben die Autoren Tipps für den Umgang mit verschiedenen Situationen. Ein weiteres Thema ist die Marktordnung im Personenverkehr.



Egon Matthias, Uwe Zdarsky

- Positives Image des Unternehmens
- Leistung des Fahrers
- Kenntnisse der Marktordnung im Personenverkehr
- Organisation der wichtigsten Arten von Unternehmen
- Konsequenzen eines Rechtsstreits
- Liste der Kenntnisbereiche
- Musterbescheinigung
- Praxistipps

Dieser Weiterbildungsband erscheint inkl. DEGENER-Quizfragen. Die praktische Lernzielkontrolle für Sie und Ihre Fahrer.

SOFORT LIEFERBAR!

DEGENER BKF-Teilnehmerband Unternehmensbild und Marktordnung im Personenverkehr Art.-Nr. 41408

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 Verwertung 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.