

Der Fahrschul-Profi

Ausgabe Nr. 4/2016 • DEGENER Verlag GmbH • Hannover

FACHINFORMATION FÜR DEN ERFOLGREICHEN FAHRLEHRER

www.degener.de

SEPTEMBER 2016

INHALT

Nds. Verkehrsminister Olaf Lies:
Elektromobilität sollte sich auch im Ausbildungsplan niederschlagen 1

Aktuell:
Pedelec-Tuner riskieren Versicherung, Garantie und ihre Fahrerlaubnis 2

Aktuell:
Volkswagen will E-Auto mit 600 Kilometer Reichweite bauen 4

Peter Glowalla:
Das Berufsbild des Fahrlehrers wird sich wandeln 5

Fahrschulpraxis:
Kommunikation ist viel mehr als nur reden 6

Berufskraftfahrer:
Wichtige Schulungen für Tachographen strukturieren 8

EDITORIAL

Wie wirkt sich das Gesetz aufs Tagesgeschäft aus?

Die Anhörung hat begonnen – der Gesetzentwurf, aufbauend auf dem so genannten Eckpunktepapier, liegt nun dem Berufsstand vor! Was wird aus den Ankündigungen der letzten Monate? Wie wirkt sich das Gesetz auf das Tagesgeschäft der Fahrschulen aus? – Fahrschulunternehmen kümmern sich seit jeher um eine ordnungsgemäße Betriebsführung. Die umfangreiche und komplexe Steuergesetzgebung bedingt, dass oftmals Steuerberatungsbüros auf diesem Gebiet die Betriebsführung teilweise übernehmen und sicherstellen, dass Fahrschulbetriebe vor dem Fiskus korrekt arbeiten. Das wird sich auch durch die Fahrlehrerrechtsreform nicht ändern, die Gewichtung allerdings!

Unternehmer werden weiterhin auf die täglichen Arbeitszeiten ihrer Mitarbeiter achten, damit diese korrekt dokumentiert und eingehalten werden.

Neben einer Erhöhung der pädagogischen Kompetenz wird es für Fahrschulunternehmen sicher eine Qualifizierung im Bereich der Betriebswirtschaft geben müssen, um die Herausforderungen des nächsten Jahrzehnts meistern zu können.

Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe! Wir wünschen Ihnen dazu die notwendige Zeit, das Gelesene in der Folge auch zu reflektieren.

Ihre DEGENER-Redaktion

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Olaf Lies, Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

„Elektromobilität sollte sich auch im Ausbildungsplan niederschlagen“

Frage: Die Akzeptanz der Elektromobilität muss gesellschaftlich gefördert werden! Niedersachsen, ein Bundesland mit sehr hohem Verkehrsaufkommen und großem Bedarf an Mobilität, traditionellem Automobilbau und vielen technischen Innovationen auf diesem Gebiet, soll Modellregion für das autonome Fahren werden! Wäre da nicht jetzt der richtige Zeitpunkt, mehr Akzente auf eine nachhaltige Fahrausbildung zu setzen? Wie stehen sie beispielsweise zu einem Pilotprojekt, etwa „Elektromobilität und Multimodalität“ in der Theorieausbildung, zur Förderung der Elektromobilität?

Antwort: Ich würde es sehr begrüßen, wenn in Fahrschulen verstärkt Zukunftstechnologien in den theoretischen Unterricht eingebaut würden. Niedersachsen hat als Mobilitätsland insgesamt großes Interesse an der erfolgreichen Einführung der Elektromobilität, sowohl wegen der Erhaltung des Wirtschaftsstandortes als auch für die Bürger und Gewerbetreibende. Alltagstauglichkeit ist in vielen Bereichen schon gegeben, wie Pilotprojekte bei Pflegeflotten und der Landesverwaltung gezeigt haben. Bei der Polizei in Niedersachsen werden schon bald über 100 elektrisch betriebene Fahrzeuge eingesetzt. Plug-in-Hybride eignen sich sogar heute schon als Funkstreifenwagen. Bei Pflegeflotten kommt ein richtiger Vorteil der Elektroautos zum Tragen: es kann leise in Wohngebieten gefahren werden. In Kombination mit anderen Verkehrsträgern braucht man auch keine Angst vor fehlender Reichweite zu haben. Daher fördern wir in Niedersachsen auch z. B. Ladestationen an Park & Ride Anlagen, die Digitalisierung von Individual- und öffentlichem Verkehr und planen ein Testfeld für autonomes Fahren.

Frage: Elektromobilität, Multimodalität und Umweltschutz sind zusammenhängende und zukunftsweisende Themen! Sollten sich nicht die Fahrschülerinnen und Fahrschüler von heute sofort damit beschäftigen, um mehr Begeisterung für E-Mobilität zu erreichen?

Antwort: Zunächst sollte für Fahrschüler der Spaß an Mobilität vermittelt werden, besonders am elektrischen



Olaf Lies, geboren 8. Mai 1967 in Wilhelmshaven, ist verheiratet und hat zwei Kinder. Studium der Elektrotechnik mit Abschluss Diplom-Ingenieur. Bis 2008 angestellt als Wissenschaftlicher Mitarbeiter und Dozent an der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven. Mitglied der SPD seit 2002. Seit 26. Februar 2008 gehört er dem Niedersächsischen Landtag an. Seit dem 19. Februar 2013 ist Olaf Lies Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr in Niedersachsen.

schon Fahren. Wir haben in Niedersachsen schon einige Projekte zur Elektromobilität durchgeführt und die Testfahrer berichten zuerst immer über den Fahrkomfort und den Fahrspaß. Wie die schnelle Beschleunigung. Auch mir ging es ähnlich. Multimodalität lernen die meisten bereits als Schüler kennen und Umweltschutz ist auch schon Thema in der Schule.

Frage: Wie steht die Niedersächsische Landesregierung zur Aufhebung des Automatikvermerks? Schließlich verhindert diese EU-Richtlinie Prüfungsfahrten mit Elektroautos.

Antwort: Die sogenannte Automatikbeschränkung (d. h. Eintragung der Schlüsselzahl 78 im Führerschein bei Absolvieren der Fahrerlaubnisprüfung auf einem Automatik-Fahrzeug, mit der Folge einer Beschränkung der Fahrerlaubnis auf Automatik-Fahrzeuge) beruht auf zwingenden Vorgaben der EU-Führerschein-Richtlinie. Die Forderung zum Wegfall der Automatikbeschränkung auf EU-Ebene im Interesse einer Förderung der Elektromobilität ist ausdrücklich im zwischen Bund, Ländern und Verbänden abgestimmten Eckpunktepapier zur Reform des Fahrlehrerrechts enthal-

ten und wird weiterverfolgt. Bislang steht die EU-Kommission einem Wegfall der Automatikbeschränkung sowie einem nationalen oder regionalen Modellversuch leider ablehnend gegenüber. Meines Erachtens ist es durchaus denkbar, auf die Automatik-Beschränkung zu verzichten, wenn in der Fahrschulbildung ausreichend praktische Erfahrungen und Fertigkeiten auch auf Schaltfahrzeugen erworben wurden.

Frage: Vor allem in Ballungsräumen kann zukünftig die Elektromobilität verbunden mit dem autonomen Fahren – Stichwort Multimodalität – eine größere Rolle spielen! Welche Voraussetzungen im Hinblick auf die Infrastruktur wären z. B. in einem Flächenland wie Niedersachsen notwendig?

Antwort: Elektromobilität ist nicht nur ein Thema für Ballungsräume. Gerade die Zulassungszahlen bei Privatpersonen zeigen, dass auch außerhalb von Ballungsräumen elektrisch gefahren wird. In den Städten steht in Niedersachsen wegen fehlender privater Stellflächen der Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur im Fokus. Seit Juni 2016 fördern wir deshalb öffentliche Ladeinfrastruktur in Niedersachsen. Schon länger fördern wir im ÖPNV den Umstieg auf elektrische Busse.

Frage: Die Fahrschule: Ratgeber für tägliche Mobilitätsentscheidungen. Im Moment fristet die Elektromobilität im amtlichen Thema „Alternative Antriebe“, unter anderen Antriebsarten ein untergeordnetes Dasein. Was halten Sie von einer eigenen und vor allem einheitlichen Ausbildungseinheit zum Thema Elektromobilität?

Antwort: In den letzten Jahren ist eine deutliche Veränderung des Mobilitätsverhaltens junger Menschen zu beobachten. Während in den 1990er Jahren der eigene Pkw noch ein wichtiges Statussymbol war, sind die jungen Menschen heute eher multimodal unterwegs. Die Fahrschulbildung sollte sich daher nicht nur auf das Erlernen der Verkehrsregeln und das Beherrschen des Fahrzeugs beschränken, sondern

■ weiter auf SEITE 2

ANZEIGE

 **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!

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Olaf Lies, Nieders. Minister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Fortsetzung von SEITE 1

idealerweise auch die bereits in den Schulen in Niedersachsen praktizierte Mobilitätserziehung weiterentwickeln. In diesem Zusammenhang kommt der Elektromobilität eine hohe Bedeutung zu, die sich auch im Ausbildungsplan niederschlagen sollte. Hierzu ist es allerdings auch erforderlich, die Elektromobilität stärker in der Aus- und Fortbildung der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer zu verankern.

Frage: Zusätzlich zu den erworbenen Kenntnissen in der Fahrschule, könnten Autofahrer eine zusätzliche Qualifikation in Form eines Elektroauto-Passes oder -Zertifikates für die erfolgreiche Teilnahme an einer derartigen Spezialausbildung bekommen! Wie schätzen Sie die Chancen für eine derartige Maßnahme ein?

Antwort: Ein zusätzliche Qualifikation für Elektroautos halte ich für etwas übertrieben. Elektroautos sollten auch nicht unnötig kompliziert dargestellt werden. Klar gibt es Unterschiede zum klassischen Verbrenner hinsichtlich Beschleunigung, Geräuschentwicklung und Rekuperation, aber auch bei Verbrennern gibt es große Unterschiede. Ich halte vernünftige Einweisungen durch Autohäuser z. B. bei Testfahrten für sinnvoller.

Frage: Derzeit wird in den Medien viel über mögliche Fahrverbote von Dieselfahrzeugen in deutschen Innenstädten spekuliert. Wäre es nicht sinnvoll, den Bürgern jetzt – bevor eventuelle Verbote greifen – alternative Fortbewegungsmittel nahezu legen?

Antwort: Der Ausbau des ÖPNV in Städten und die konsequente Förderung von alternativen Antrieben haben für mich klar Vorrang vor Fahrbeschränkungen jedweder Art. Deshalb habe ich mich auch für einen Umweltbonus für Elektrofahrzeuge eingesetzt. Bedauerlich ist, dass dieser bislang nur zögerlich in Anspruch genommen wird. Grund dafür kann sein, dass ab 2017 viele Hersteller Fahrzeuge mit Reichweiten bis 350 km anbieten wollen, und daher Kaufwillige noch warten. Dann endet auch endlich die Reichweitendebatte. Für Fahrschulen werden Elektroautos dann noch interessanter.

Frage: Ist der niedersächsischen Landesregierung bekannt, wie viele Fahrschulen über elektrisch betriebene Ausbildungsfahrzeuge verfügen?

Antwort: Nein.

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

DEGENER
Kompetenz
für Fahrschulen!
VERLAG

AKTUELL

Pedelec-Tuner riskieren Versicherung, Garantie und die Fahrerlaubnis!

Spätestens seit Beginn der politischen Diskussion rund um die „Energiewende“ erlebt der Fahrradmarkt so etwas wie eine elektrische Revolution: Pedelecs werden immer beliebter. Der eingebaute Elektromotor unterstützt Radfahrende bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Inzwischen gibt es jedoch immer mehr Fahrer, denen das nicht reicht.

Viele Fahrrad und Teile-Händler bieten ganz offen Pedelec Tuning-Kits an, mit denen das Limit von 25 km/h nach wenigen Handgriffen geknackt ist. Doch Vorsicht! „Das ist illegal“, warnt der Auto Club Europa (ACE), „wer mit einem getunten Pedelec auf öffentlichen Straßen fährt, riskiert im schlimmsten Fall seinen Führerschein!“

Dabei gibt es legale Varianten von elektrisch angetriebenen Zweirädern,

die deutlich mehr Leistung auf die Straße bringen. Während die versicherungs- und zulassungsfreien Pedelecs den Fahrer mit einem 250 Watt starken Elektromotor nur bis zu einer Geschwindigkeit bis 25 km/h unterstützen, bieten so genannte S-Pedelecs die doppelte Leistung (bis 500 Watt) und eine Fahrgeschwindigkeit von bis zu 45 km/h. – Allerdings um den Preis, dass sie als Kleinkraftrad eingestuft werden, was bedeutet: Betriebserlaubnis, Helm, Versicherung (inklusive Kennzeichen) und Fahrerlaubnis (Klasse AM) sind vorgeschrieben!

Das Prinzip des Tunings ist einfach: Ein E-Bike erfasst zu jeder Zeit, wie schnell es fährt und wie stark man in die Pedale tritt. Daraus bestimmt es die Leistung, die der Motor bringt. Bei ca. 25 km/h wird die Motorunterstützung deaktiviert. Soll die Motor-

unterstützung auch über 25 km/h arbeiten, muss ein langsames Tempo „vorgegaukelt“ werden. Hier setzt die Tuning-Technik an. Ein elektronisches Gerät manipuliert die elektrischen Impulse des Magnetsensors und täuscht ein langsames Fahrttempo vor. So bleibt der Antrieb aktiv, obwohl das Bike schon weit über 25 km/h fährt. – Doch das geht nicht nur zu Lasten von Akku und Motor, denn diese sind für eine so hohe Dauerbelastung nicht ausgelegt.

Zusätzlich kommt das Tuning schnell mit dem Gesetz in Konflikt: „Wer sein Pedelec frisiert, braucht auf jeden Fall die Betriebserlaubnis einer amtlich anerkannten Technischen Prüfstelle“, sagt Karsten Linke, Experte für Kfz-Versicherung im GDV. Nur dann sei ein selbst gebautes S-Pedelec legal im Straßenverkehr zu bewegen. Die Hürden für eine solche Zu-

lassung sind allerdings hoch, zudem erlischt mit dem Tuning die Garantie des Herstellers. „Das Fahren ohne Fahrerlaubnis, ohne Betriebserlaubnis und ohne Haftpflichtversicherung ist eine Straftat, die mit einer empfindlichen Geldstrafe und einer Freiheitsstrafe bis zu einem Jahr geahndet werden kann“, so ACE-Rechtsexperte Hannes Krämer.

Und: „Der Fahrer muss alle Schäden, die er verursacht, selbst bezahlen. Die Privat-Haftpflichtversicherung übernimmt nur solche Schäden, die mit einem normalen – und nicht getunten – Pedelec verursacht werden“, mahnt Karsten Linke, Experte für Kfz-Versicherung im GDV. Fahranfänger riskieren zudem Sanktionen wie Aufbau-seminar, Entziehung der Fahrerlaubnis oder Verlängerung der Probezeit, und wer noch keine Fahrerlaubnis hat, riskiert eine Sperrfrist.

ANZEIGE



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 bitte an: m.haake@va-online.de / 0171-7104021**
- **Aus- und Weiterbildung** von Fahrlehrern/innen in Berlin und Hannover

Fahrlehrerlehrgang Klasse A	19.09.2016 - 19.10.2016
Fahrlehrerlehrgang Klasse CE	31.10.2016 - 11.01.2017
Fahrlehrerweiterbildung § 33a FahrlG	12.09.2016 - 14.09.2016
	12.12.2016 - 14.12.2016

Schulungsort: Benkendorffstraße 20, 30855 Langenhagen

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

FERIENFAHRSCHULE
ZOLLNER
Deutschlands größte Fahrschule

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 31. Dezember 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 ein Angebot der Volkswagen Leasing GmbH und 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 31.12.2016. Bonität vorausgesetzt. Bitte wenden Sie sich an Ihren teilnehmenden Volkswagen Partner. Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.

AKTUELL

Volkswagen will ein Elektroauto mit bis zu 600 Kilometern Reichweite bauen



Volkswagen plant bereits Ende September ein Elektrofahrzeug vorzustellen, das eine Reichweite von 600 Kilometern hat. Bisher sind bei VW derartige Reichweiten nur mit Plug-In Hybriden wie dem Golf GTE (Foto) zu erzielen. © DEGENER

Volkswagen drückt bei der Elektromobilität gewaltig auf die Tube: Bereits Ende September will der Konzern einen Ausblick auf zukünftige Elektroautos ermöglichen. Auf dem Pariser Autosalon soll das Fahrzeug der Öffentlichkeit präsentiert werden. Darüber informierte VW-Markenvorstand Herbert Diess in einem Interview mit der „Wirtschaftswoche“. Dabei soll auch sofort ein weiterer Vorteil der Elektromobilität deutlich werden: Weil der Elektromotor und die Batterien deutlich weniger Platz benötigen als vergleichbare Diesel oder Benziner, „ist eine neue Raumökonomie möglich, außen etwas kleiner als ein Golf, innen groß wie ein Passat, elektrisch angetrieben mit einer Reichweite von 400 bis 600 Kilometern“, so Diess. VW werde zeigen, welches Potenzial in der „neuen Auto-Welt“ stecke. Die Betriebskosten sollen deutlich unter denen heutiger Elektrofahrzeuge liegen, verspricht der VW-Markenchef, „und die Verkaufspreise werden vergleichbar mit gut ausgestatteten Dieselfahrzeugen der Marke.“

Damit würden die Wolfsburger den großen Hemmschuh aus dem Weg räumen, der der Elektromobilität im Weg steht – die Reichweite. „Ein reines Elektroauto ist derzeit eher etwas für Zweit- und Drittwagenbesitzer“, stellt Prof. Dr. Stefan Bratzel, Leiter des Center of Automotive Management (CAM) an der Fachhochschule der Wirtschaft (FHDW) in Bergisch Gladbach fest. Es eigne sich nur für eine begrenzte Nutzergruppe. Neben der Reichweite und dem vergleichsweise hohen Preis treibt die Interessenten vor allem die Ladeinfrastruktur in Deutschland um. Darüber informierte die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE). Längst nicht

jeder potenzielle Nutzer habe eine Garage oder einen Arbeitsplatz mit Lademöglichkeit zur Verfügung. Allerdings werde an der Problematik gearbeitet. „In vielen Großstädten Deutschlands gibt es Ausbauplanungen für Ladeinfrastruktur – auch in Wohngebieten“, so die NPE. Außerdem fördert das Bundeswirtschaftsministerium das Forschungsprojekt „Schnellladernetz für Achsen und Metropolen“ (SLAM). Dabei sollen bis Mitte 2017 bis zu 600 Schnellladesäulen verfügbar gemacht werden.

Elektrofahrzeuge sind bis dato in Deutschland kaum gefragt. Grund: Trotz Prämie für E-Autos sind die Fahrzeuge deutlich teurer als vergleichbare Autos mit Verbrennungsmotoren. Außerdem erscheint vielen Fahrern die Reichweite von rund 100 Kilometern als zu gering. Insgesamt wurden beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) 1791 Anträge für die Prämie gestellt (Stand: August 2016). Davon waren 1194 Anträge für reine Elektrofahrzeuge und 597 für sogenannte Plug-In-Hybride. Besonders beliebt sind bis zum jetzigen Zeitpunkt die Elektro- und Hybridfahrzeuge von BMW (581 Anträge) und Renault (444). Volkswagen kommt auf 154 Anträge und für einen Stromer von Nissan entschieden sich 121 Antragsteller. Die Förderprämie für Elektromobilität hat also jede Menge Potenzial für Entwicklung. Zum Vergleich: Als die sogenannte Abwrackprämie 2009 im Rahmen des Konjunkturpakets II eingeführt wurde, wurde die BAFA binnen weniger Tage von über 150.000 Anträgen geradezu überrollt. Aber: Der Markt ist in Bewegung. Bereits im Juni hatte VW-Konzernchef Matthias Müller eine Elektroauto-Offensive angekündigt. Volkswagen

plane, bis 2025 mehr als 30 neue Elektromodelle auf den Markt zu bringen. Den Löwenanteil soll die Kernmarke VW mit 20 neuen Elektroautos bis 2020 leisten. Dafür will der Konzern erheblich in die Fertigung investieren – in den Märkten Amerika, Europa und China sollen neue Fabriken entstehen. „Der Leitmarkt für E-Mobilität wird aus heutiger Sicht aber China sein“, blickte VW-Markenchef Diess voraus. Er warnte davor, sich von den asiatischen Batterieherstellern abhängig zu machen. VW prüfe derzeit den Bau einer eigenen Batteriefabrik – möglicherweise in Salzgitter. Diess geht davon aus, dass die Batterie künftig den Großteil der Wertschöpfung übernimmt. „Müsste das Batteriesystem vollständig zum Beispiel in Asien zugekauft werden, wird das also langfristig für die gesamte deutsche Volkswirtschaft problematisch“, so Diess.

Bewegung in Sachen Elektromobilität ist auch bei den anderen deutschen Autobauern festzustellen. So bewirbt BMW derzeit seinen kompakten i3 mit einer größeren Reichweite als vor Jahresfrist und auch bei der Daimler AG tut sich bemerkenswertes. Offenbar bereitet der traditionsreiche Automobilhersteller die Gründung einer Elektro-Untermarke vor. So hat sich Daimler in Großbritannien eine Reihe von Namen für Modelle mit der Kennung „EQ“ schützen lassen. Darunter Namensschutz für die Buchstabenkombinationen „EQA“, „EQC“, „EQE“, „EQG“ und „EQS“, außerdem für den Ausdruck „Telligent“ Darüber berichtete das Branchen-Wirtschaftsmagazin „Automobil Produktion“. Weitere Informationen und Neuigkeiten dazu könnte Daimler auf dem Pariser Autosalon enthüllen. (KaD)

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Frerich Brandes

„In Zukunft werden verschiedene Antriebssysteme miteinander im Wettbewerb stehen“

Frerich Brandes ist Mitarbeiter bei der enercity Contracting GmbH in Hannover. Brandes ist mitverantwortlich für alternative Antriebe und E-Mobilität. enercity (Stadtwerke Hannover AG) engagiert sich seit 2010 im Bereich Elektromobilität. Unter anderem betreibt der kommunale Energiedienstleister Ladestationen im Stadtgebiet Hannovers, hat E-Fahrzeuge in seinem Fuhrpark und unterstützt Forscher der Leibniz-Universität Hannover in der Grundlagenforschung. 1995 eröffnete in Hannover die erste Erdgasankstelle. Seitdem fördert enercity den Umstieg von Diesel oder Benzinern auf Erdgasantriebe – z. B. mit Förderprämien und Beratungsangeboten.



Frerich Brandes, enercity Contracting GmbH
© enercity

Frage: Ist die Förderprämie von € 4.000 für E-Fahrzeuge und € 3.000 für sogenannte Plug-In-Hybride in Ihren Augen der richtige Weg?

Antwort: In Zukunft werden viele verschiedene Antriebssysteme miteinander im Wettbewerb stehen. Es wird das Produkt am Markt bestehen, dass den Nutzern die meisten Vorteile bringt. Subventionen sind zwar schön, um die Anschaffungskosten zu mindern, aber damit schafft man nur einen unnatürlichen Markt. Viel wichtiger sind Investitionen in die Ladeinfrastruktur sowie steuerliche Anreize für Unternehmen, um auf dem Firmengelände Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge zu schaffen.

Frage: Können Sie konkrete enercity-Projekte nennen?

Antwort: Wir waren bei zwei Schaufensterprojekten mit an Bord. Zum einen haben wir mit Union Boden in fünf Parkhäusern öffentliche Ladeboxen eingerichtet. Das Projekt lief unter dem Namen „Easy Park & Charge“. Beim zweiten Projekt, „Demand Response“, ging es um die Rückeinspeisung von Elektrizität aus dem Fahrzeug in das öffentliche Stromnetz. Beide Projekte sind inzwischen abgeschlossen und werden evaluiert.

Das Interview führte Karsten Diekmann, Redaktion Degener Verlag GmbH

Frage: Herr Brandes, Elektromobilität ist in aller Munde. Wie schätzen Sie die Entwicklung einerseits in Deutschland, andererseits weltweit ein?

Antwort: Weltweit wird derzeit sehr viel in Elektromobilität investiert – da ist echt Dampf drin! Vor allem in den Niederlanden oder in Stadtstaaten wie Singapur werden derzeit die Akzente gesetzt. In Deutschland nimmt die Entwicklung langsam Fahrt auf, noch hinken wir etwas hinterher allerdings.

Frage: Was muss getan werden, um die Elektromobilität in Deutschland zu fördern?

Antwort: Ganz wichtig ist eine flächendeckende öffentliche Ladeinfrastruktur. Nicht jeder, der an einem Elektrofahrzeug interessiert ist, verfügt über eine Garage in der er sein Fahrzeug aufladen kann! Auch in Hannover stehen wir erst am Anfang. Wir verfügen über 21 Ladestationen an 14 Standorten – wir sind gestartet, haben aber noch einen weiten Weg vor uns.

AKTUELL

Neuer geschäftsführender Vorstand der BVF gewählt

Bei den turnusmäßig anstehenden Wahlen zum geschäftsführenden Vorstand der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) ist Dieter Quentin, Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes Niedersachsen e. V., zum 1. stellvertretenden Vorsitzenden der BVF gewählt worden.

Dieter Quentin – bis dato 2. stellvertretender Vorsitzender – folgt dem Berliner Peter Glowalla, der die Position 22 Jahre inne hatte. Glowalla hatte sich nicht erneut zur Wahl gestellt. Kurt Bartels, Vorsitzender des Fahr-

lehrerverbandes Nordrhein e. V., wurde von der Versammlung zum neuen 2. stellvertretenden Vorsitzenden bestimmt. Bartels setzte sich gegen Dr. Walter Weißmann, Vorsitzender des Landesverbands Bayerischer Fahrlehrer e. V., durch.

DEGENER VERLAG
Kompetenz für Fahrschulen!

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Peter Glowalla

„Das Berufsbild des Fahrlehrers wird sich wandeln“

Frage: Bezogen auf die Fahrlehrerrechtsreform haben Sie im Frühjahr den Satz geäußert: „Ich habe auch gute Dinge gehört!“ – Können Sie das kurz präzisieren?

Antwort: Wir blicken optimistisch in die Zukunft, es wurde in den letzten Monaten genug über die Reform gesprochen und geschrieben, es ist an der Zeit, dass alle an der Reform Beteiligten anfangen mehr über die Inhalte der eigentlichen Fahrlehrerausbildung zu sprechen – gehen wir einmal davon aus, das Gesetzesvorhaben ließe sich noch in dieser Legislaturperiode umsetzen.

Die im Koalitionsvertrag auf Seite 45 genannten Ziele einer Reform: „Die Ausbildung der Fahranfänger wollen wir verbessern und die Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer erhöhen“, sind absolut akzeptabel und praktikabel – davon haben wir uns in den letzten Monaten vielleicht zu sehr entfernt!

Es gibt also mehrere Punkte! Einer davon ist die Anhebung der pädagogischen Kompetenz der Fahrlehrerinnen- und Fahrlehreranwärter. Mit einer einfachen Anhebung der Ausbildungsdauer in der Fahrlehrerausbildung könnte man die notwendigen pädagogischen und psychologischen Werkzeuge zweckmäßig transportieren! Wie will man die pädagogische Kompetenz erhöhen, wenn man die notwendige Zeit in der Ausbildung nicht aufbringen kann? Ein mittlerer Bildungsabschluss ist zu begrüßen, um die Voraussetzungen für die notwendige pädagogische Arbeit zu gewährleisten.

Frage: Sie haben die Befürchtung, dass die Bürokratiekosten nach der Reform des Fahrlehrerrechts höher sind als vorher! Wie begründen Sie das?

Antwort: Das Fahrlehrerrecht ist ein Exot unter den deutschen Spezialgesetzen. Viele Regelungen sind im Laufe der Jahre dazu gekommen und zusammengefasst worden. Entfällt z. B. die jetzt gesetzlich vorgeschriebene Erfassung der täglichen Arbeitszeit auf dem Tagesnachweis und wird auf freiwillige Basis gestellt, überführen wir gegebenenfalls einen Teil der Fahrschulüberwachung in das Ressort einer anderen Behörde. Eine andere Behörde wird die Aufgabe der Kontrolle von Arbeitszeiten etc. für die Berufsgruppe der Fahrlehrer übernehmen und somit auch überwachen. Für die Einhaltung der Höchstarbeitszeiten z. B. eines Unternehmers, der gleichzeitig verantwortlicher Fahrschulleiter und Fahrlehrer ist, wird dann die Gewerbeaufsicht oder das Ordnungsamt zuständig sein? – Generell ist hier die Frage, wer sich dann um die Erfassung der täglichen Arbeitszeiten kümmert, wenn eine Aufzeichnungspflicht nicht mehr per Gesetz besteht? – Hier kann man schon die Frage stellen, wie verhält es sich nach einer Reform der „Fahrschulver-



Kundige Diskussteilnehmer erwarten von Peter Glowalla keine einfachen Antworten. Innerhalb des Berufsstandes der Fahrlehrer steht der Name für hohe Kompetenz und messerscharfe Analysen in komplexen Fragen rund um die Gesetzgebung. Für seine Verdienste wurde Peter Glowalla mit dem Bundesverdienstkreuz 1. Klasse (2015) und dem Bundesverdienstkreuz am Bande (1996) ausgezeichnet. Seine kontinuierliche Mitarbeit in Projekten des BMVI, der Bund-, Länderarbeitskreise, TÜV, DEKRA, arge tp 21, BAST und des Berufsstandes, meistens als Leiter von Arbeitskreisen und Autor in verschiedenen Fachverlagen, zeichnen ihn in besonderem Maße aus. Maßgeblich war er ab 1998 an der nationalen Harmonisierung und erfolgreichen Umsetzung der 2. EU Führerscheinrichtlinie als Vertreter der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände beteiligt. Peter Glowalla verlässt nach 22 Jahren als 1. stellvertretender Vorsitzender den geschäftsführenden Vorstand der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände, gehört aber als Vorsitzender des Fahrlehrer-Verbands Berlin auch weiterhin dem Bundesvorstand an.

waltung“ mit den Kosten? – Die besondere Stellung des Fahrlehrergesetzes im deutschen Rechtsgefüge, stellt, wie ich bereits sagte, eine besondere Rolle im Rahmen einer Änderung dar und das hätte unter Umständen im Vorgriff auf die Reform näher untersucht werden müssen. Wobei ich völlig zustimme, dass das Kernanliegen eine bessere Ausbildung für Fahrlehrer zu schaffen, natürlich an eine Verbesserung des Arbeitsumfeldes und einer Entlastung der Bürokratie gekoppelt ist! Ist ein Beruf attraktiv und wird angenommen, wird im Laufe der Zeit auch mehr in die Aus- und Weiterbildung investiert.

Frage: Sie waren viele Jahrzehnte selbständig und als Unternehmer in der Branche erfolgreich tätig! Wie haben Sie Ihr Fahrschulunternehmen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter attraktiv gehalten?

Antwort: Die Menschlichkeit steht bei mir immer an erster Stelle. – Aber konkret, Wissenstransfer kommt den Mitarbeitern natürlich zugute. Durch meine Arbeit im Fahrlehrerverband Berlin und später im geschäftsführenden Vorstand der Bundesvereinigung und der Teilnahme in vielen Arbeitskreisen, konnte ich viele Erkenntnisse zeitnah in die Praxis umsetzen und die Anwendung überprüfen. Für die gute Motivation von Mitarbeitern ist ein von der Geschäftsleitung ausgehender guter Informationsfluss ein hervorragendes Instrument, so habe ich es immer gehalten. Sie müssen als Unternehmer Bildungsarbeit leisten und den angestellten Fahrleh-

rinnen und Fahrlehrern, den Assistentinnen und Assistenten, einfach allen, die mit Ihnen zusammenarbeiten, diesen Bildungsanspruch auch zubilligen, das überträgt sich auf die Fahrschülerinnen und Fahrschüler! Ich spreche von 15 bis 20 Mitarbeitern, die ich ständig in meinem Unternehmen beschäftigt hatte. Lassen sie mich sagen: 22 Mitarbeiter haben in meiner Zeit als Unternehmer auch Ihren Ruhestand ohne Unterbrechung in meinem Betrieb erreicht.

Frage: Nach der Staffelübergabe innerhalb des geschäftsführenden Vorstands der BVF – wollen Sie etwas zu Ihren zukünftigen Plänen sagen?

Antwort: Ich werde meine Arbeit für den Fahrlehrerverband Berlin intensivieren, das ist selbstverständlich. Für mich ist es sehr wertvoll, mich um die Mitglieder des Fahrlehrerverbandes zu kümmern, sie zu unterstützen und auf die neuen Herausforderungen des Fahren Lehrens inhaltlich mit vorzubereiten. Die Herausforderungen der nächsten Jahre liegen auf der Hand, die Branche muss sich um die Vermittlung der neuen Techniken beim Fahren, Fahrerassistenzsysteme, automatisiertes und autonomes Fahren intensiv kümmern und sich neu positionieren. Ich habe vor kurzem hier in Berlin den Arbeitskreis (AK) Zukunft gegründet, der beschäftigt sich ohne konvergente, inhaltliche Vorgaben mit der Untersuchung und Beschreibung von neuen Technologien aller Hersteller. – Sich mit diesen Themen intensiv zu beschäftigen, bedeutet für mich absolute Entspannung! Wir sind da auf einem guten Weg, es könnte auch ein Vorzeigemodell für die anderen Fahrlehrerverbände sein, ähnliche Wege zu gehen. Schleswig-Holstein hat dies schon erkannt und einen AK Zukunft ins Leben gerufen.

Frage: Welchen Rat geben Sie Ihren Kolleginnen und Kollegen der Fahrschulbranche mit auf den Weg?

Antwort: Ein herausragendes Thema der nächsten Zeit ist die Vermittlung, beziehungsweise das Lehren des richtigen Umgangs mit Fahrerassistenzsystemen, das ist ein Top-Thema für die Branche, es ist höchste Eisenbahn, etwas zu unternehmen. Assistenten nicht nur einschalten, sondern den Fahrschülern beibringen, damit umzugehen! Ähnlich wie sich das Berufsbild des Automechanikers in den Mechatroniker gewandelt hat, so wird sich auch das Berufsbild des Fahrlehrers wandeln – über die passende Bezeichnung wird man sicher später nachdenken. Fahrlehrer dürfen sich modernen Technologien nicht verschließen. Moderne Fahrzeugsysteme dürfen nicht nur aktiviert, sondern sie müssen vom Fahrlehrer erklärt werden!

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

AKTUELL

Justizminister will Entzug der Fahrerlaubnis als Strafe

SPD-Justizminister Heiko Maas hat in einem Interview angekündigt, einen Gesetzentwurf vorlegen zu wollen, der es erlaubt, bei bestimmten Straftaten die Fahrerlaubnis zu entziehen. Unterstützung bekam der SPD-Justizminister aus der eigenen Partei. Vizekanzler Sigmar Gabriel forderte, zusätzlich auch säumige Unterhaltszahler mit Fahrverboten zu bestrafen. Grundsätzlich offen für das Vorhaben zeigte sich die Gewerkschaft der Polizei. Rainer Wendt, Vorsitzender der Deutschen Polizeigewerkschaft, sagte: „Möglich wäre auch der Führerscheinentzug bei Hass-Kommentaren und Propaganda in den sozialen Netzwerken.“

Kritik und Protest kam von der Opposition sowie den Automobilverbän-

den und -clubs. Sie mahnten, dass diese Strafe Menschen sehr hart treffen werde, die auf ihr Auto angewiesen seien. Nicht nachvollziehbar sei weiterhin das „Geldargument“ – wer über genug Geld verfüge, der lasse sich etwas einfallen oder leiste sich ein Taxi.

Kritisch äußerte sich auch Gerhard von Bressendorf: „Straftäter mit Führerscheinentzug zu sanktionieren, ist sinnlos.“ Der Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) sagte weiter: „Sinn würde allenfalls machen, in diesem Zuge zu prüfen, ob der Straftäter die charakterliche Eignung zum Führen eines Kraftfahrzeuges hat – und dann gegebenenfalls die Fahrerlaubnis zu entziehen.“



2. VDK-Symposium

unter Mitwirkung der Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin



18. - 19. November 2016
in der Ruhrfestspielstadt Recklinghausen

Sie interessieren sich für:

- Kraftfahrreignung
- Kraftfahrreignungsberater
- Mobilität im Alter!

Dann besuchen Sie die etwas andere Fahrlehrerfortbildung nach § 33a Abs. 1 FahrIG.

Durch die Teilnahme werden zwei Fortbildungstage anerkannt!

Info und Anmeldung unter:
vdk-veranstaltungen.de

Von Experten lernen


Fahrlehrerakademie


Fahrlehrerausbildung

- Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse BE
25.10. - 16.03.2017
- Erwerb der Fahrerlaubnis Klasse A
07.03. - 31.03.2017

Dreitägige allgemeine Fortbildung nach §33a FahrlG.

- Fahrsicherheitstraining | Aktuelles aus dem Fahrschulrecht | Fahrschulpreisgefüge vs. Gehaltsgefüge | Birgit Krüger: Workshop „Für mehr Gelassenheit im Fahreralltag“
08.09. - 10.09.2016
- Aktuelles aus dem Fahrerrecht | Grundgebühr-/Fahrstundenpreisgestaltung in Fahrschulen | Facebook und Fahrschule | Versicherung für Fahrschulen
Birgit Krüger: Workshop „Umgang mit schwierigen Fahrschülern“
08.12. - 10.12.2016
- Aktuelles aus dem Fahrerrecht | Motivierender Theorieunterricht/Ideenaustausch und Tipps zur Unterrichtsgestaltung | Fahrsicherheitstraining
Birgit Krüger: Workshop „Der Fahrer als Führungskraft und Unternehmer, den eigenen Führungsstil erkennen und nutzen“
09.03. - 11.03.2017

Eintägige allgemeine Fortbildung nach §33a FahrlG.

- „Digitaler Tachograph“
24.09.2016
- Birgit Krüger: „Nähe oder Distanz zum Fahrschüler“
Was benötigt eine gute Ausbildung?
27.10.2016
- Birgit Krüger: „Umgang mit schwierigen Fahrschülern“
23.02.2017

Fahrschulbetriebswirtschaftslehre nach §11 Abs. 5 FahrlG.

- 04.11. - 26.11.2016 (Fr./Sa.) • 01.04. - 08.04.2017 (täglich)

Ausbildungsfahrlehrer

- 27.10. - 29.10.2016 • 27.04. - 29.04.2017

Weitere Termine und Weiterbildungsangebote 2017 finden Sie auch auf unserer Homepage www.bz-bildungszentrum.de

BZ Bildungszentrum GmbH

Tempelsweg 40 | 47918 Tönisvorst
Telefon 02151 7 06 16-0
Telefax 02151 7 06 16-70
info@bz-bildungszentrum.de
www.bz-bildungszentrum.de



FAHRSCHULPRAXIS

„Kommunikation ist viel mehr als nur reden“

In der Tat, es klingt ein wenig überspitzt, bei dem ein oder anderen Mitmenschen könnte man jedoch auf den Gedanken kommen, dass sein Kommunikationsverhalten dem eines vor vielen Jahrtausenden lebenden Ureinwohners ähnelt. Laute, Gestik und Mimik waren schon immer Teil der menschlichen Ausdrucksfähigkeit und sind ständig im Wandel. Doch was hat der Rückblick in unsere Menschheitsgeschichte mit Ihnen als Fahrlehrern bzw. Fahrschulinhabern zu tun? Es gibt wenige Berufsstände, die einerseits eine größere Gruppe intensiv in der Theorie unterweisen und andererseits einzelnen Schülern praktischen Fahrunterricht erteilen. Als Fahrlehrer bereiten Sie auf diese Weise Fahrschüler theoretisch und praktisch auf die Gefahren und Herausforderungen im Straßenverkehr vor.

Zur Kommunikation mit Ihren Fahrschülern, Kollegen oder Mitarbeitern gehört heute, wichtiger denn je: Menschen und ihre Sichtweisen wahrzunehmen. Erkennen „Wie bin ich“ – und Anerkennen „Mein Gegenüber ist anders“ bevor die Frage nach dem richtig oder falsch wie ein Damoklesschwert über zwischenmenschlichen Beziehungen schwebt. Daher ist es empfehlenswert, die eigenen Beweggründe und die des Gegenübers erkennen zu lernen. Das Stichwort heißt „(Selbst-)Akzeptanz“.

Die größte Fahrlehrerakademie am Niederrhein, das BZ Bildungszentrum in Tönisvorst bei Krefeld, geht jetzt diese neuen Wege. „Seit diesem Jahr bieten wir im Rahmen unserer Fahrerfortbildungen nach § 33a Fahrerrechtsgesetz (FahrlG) Persönlichkeitscoachings an und greifen damit den Wunsch vieler Teilnehmer auf, den Fahrschüler als Menschen besser zu verstehen und einzuschätzen. „Das Feedback unserer Teilnehmer hat uns bestätigt und so werden wir im nächsten Jahr auch eintägige Seminare zu diesem Thema anbieten“, blickt Andreas Böhm, Inhaber und Geschäftsführer des BZ Bildungszentrums, voraus. „Wir freuen uns, dass wir mit Birgit Krüger unsere Seminare erweitern und mit modernen, zeitgemäßen Weiterbildungsmaßnahmen bereichern konnten“, so Böhm abschließend. Birgit Krüger ist seit über zehn Jahren auf dem Gebiet der Persönlichkeitsentwicklung als erfahrene Dozentin und Coach unterwegs. „Für Fahrerlehrer, die täglich mit wechselnden Persönlichkeiten und Charakteren zu tun haben, bieten sich Trainings und/oder eine Analyse der eigenen Persönlichkeit an“, merkt die Expertin an.

Die Analyse, basierend auf dem sogenannten „Reiss Profile™“ des Motivationsforschers Prof. Dr. Steven Reiss, deckt anhand von 16 Lebensmotiven die individuellen Leistungsmotoren auf. Das Ergebnis beschreibt Ihre Talente wertungsfrei. Im persön-



Dozentin Birgit Krüger bietet im BZ Bildungszentrum in Tönisvorst im Rahmen der Fahrerfortbildungen nach § 33a Fahrerrechtsgesetz Persönlichkeitscoachings für Fahrerlehrer an.
© BZ Bildungszentrum

lichen Rückmeldegespräch erkennen Sie, welche Lebensmotive Ihre Leistungsmotoren sind (Selbstakzeptanz) und was andere Menschen mit entgegengesetzten Talenten über Sie denken können. So lernen Sie zunächst mehr über sich und im zweiten Schritt Ihre Fahrschüler oder Mitarbeiter besser kennen, verstehen und akzeptieren.

„Es gibt kein gutes oder schlechtes, kein falsches oder richtiges Motivprofil. Das Reiss Profile™ dient einzig der Darstellung der Individualität eines Menschen“, ergänzt die Expertin. „Es sensibilisiert den Profil-Inhaber, so dass er erkennt, wo Akzeptanz für ein gutes Miteinander im Umgang mit schwierigen Charakteren erforderlich ist. Für sowohl mehr persönliche Gelassenheit als auch größeren wirtschaftlichen Erfolg.“

In offenen Trainings, die ohne Einsatz des Testverfahrens aber auf Basis der Erkenntnisse von Prof. Reiss von Birgit Krüger moderiert werden, lernen Fahrerlehrer in den Reihen von Gleichgesinnten die eigene Position bei ausgewählten Persönlichkeitsmerkmalen kennen. Der folgende Austausch unter den Teilnehmern, nicht nur „Was“ fachlich sondern auch „Wie“ vermittelt wird, ist ein neuer Baustein im Rahmen der allgemeinen Fahrerfortbildung.

Die Rückmeldungen der Teilnehmer sprechen für sich: „Kurzweilig stellte die Dozentin Frau Krüger die Theorie als wissenschaftliche Grundlage vor, danach ging es sehr abwechslungsreich und interaktiv weiter. Eines ihrer Lernziele für uns Fahrerlehrer: Mittels einer sechs Meter Papier-Skala zu visualisieren, wo in ausgewählten Persönlichkeitsmerkmalen jeder Einzelne steht und erkennen, welche Konsequenzen das in Kommunikation, Emotion und Verhalten mit sich bringt. Klingt komplex, wurde aber in BZ Seminar didaktisch wunderbar einfach gelöst und hat Spaß gemacht. Rückblickend waren es gute Übungen, um sich selbst auch mal mit anderen Augen zu sehen und zu erkennen und andere Menschen wertfrei einschätzen zu können, um im Fahreralltag noch besser auf Schüler eingehen zu können“, so Alexandra Dettmann, Inhaberin Lexi's Fahrschule.
Carsten Repges

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

Wir sind zertifiziert ...



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

KURZMELDUNG

VW führt Partikelfilter für Benzinmotoren ein

Volkswagen will ab 2017 schrittweise alle direkt einspritzenden TSI- und TFSI-Motoren mit sogenannten „Ottopartikelfiltern“ ausstatten. Damit werde die Emission von feinen Rußpartikeln um bis zu 90 Prozent reduziert, heißt es in einer Presseinformation des Automobilkonzerns. Bis zum Jahr 2022 könnten jährlich bis zu sieben Millionen Fahrzeuge des VW-Konzerns mit der Technologie ausgestattet werden. „Den Anfang machen im Juni 2017 der 1,4 Liter TSI-Motor im neuen Volkswagen Tiguan und der 2,0 TFSI im Audi A5“, informierte Volkswagen.

KURZMELDUNG

Kabinettschließt Bundesverkehrswegeplan

Das Bundeskabinetts hat den neuen „Bundesverkehrswegeplan 2015 – 2030“ beschlossen. Die Bundesrepublik will mehr Geld als jemals zuvor in die Straßen- und Schieneninfrastruktur Deutschlands stecken – insgesamt sollen sich die Investitionen bis 2030 auf fast 270 Milliarden Euro belaufen. Fast die Hälfte der Summe sollen in Erhalt und Neubau von Bundesstraßen und Autobahnen fließen, rund 42 Prozent sind für die Schieneninfrastruktur vorgesehen und die Wasserwege werden mit circa neun Prozent bedacht. Laut Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) gilt bei den Investitionen der Grundsatz „Erhalt vor Neubau“. Alexander Dobrindt erklärte, dass der Ausbau des Schienennetz „klar Vorrang“ vor der Straße habe. „Auf den einzelnen Kilometer gerechnet investieren wir 1,3 Mal so viel in die Bahn wie in unsere Straßen“, so Dobrindt zur „Passauer Neuen Presse“. Der Plan sei ehrlich und gerecht und setze richtige Prioritäten, sagte SPD-Fraktionsvize Sören Bartol der Deutschen Presse-Agentur. „Wir bauen dort, wo der Verkehr wirklich stattfindet und die Menschen tagtäglich im Stau stehen.“

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.



EXTRAKLASSE!

EIN GERÄT – ZWEI FAHRZEUGGARTEN

AKTUELL

BAST analysiert Fahrausbildung

Die ersten eigenständigen Fahrten sind für Anfänger mit erhöhtem Unfallrisiko verbunden. Eine gute Ausbildung ist die wesentliche Basis für die gesamte Fahranfängervorbereitung. Die BAST analysierte die Fahrausbildung in Deutschland und verglich sie mit Vorbereitungsformen im Ausland. Ein neu entwickeltes Ausbildungskonzept soll dazu beitragen, einen sichereren Start auf der Straße zu ermöglichen.

<http://www.bast.de/DE/Presse/2016/Presse-10-2016.html>

BERUFSKRAFTFAHRER

Schulungen für Tachographen strukturieren

Unternehmer im Güterkraft- und Personenverkehr haben jede Menge Gesetze und Verordnungen zu beachten. Gleiches gilt selbstverständlich für die Fahrerinnen und Fahrer. Es gibt einschlägige Vorschriften, z. B. von der Berufsgenossenschaft, die eine Gefahrenbeurteilung und -abwehr vorschreiben. Bei einer Neuanschaffung für den Fuhrpark muss eine Einweisung erfolgen. Dementsprechend ist das Fahrpersonal regelmäßig zu schulen und auf Gefahren hin zu sensibilisieren.

Was ist mit Schulungen rund um den Tachographen?

Der Artikel 33 der Verordnung (EU) Nr. 165/2014 sagt aus: „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.“ Weiterhin wird erklärt, dass regelmäßige Überprüfungen den Missbrauch oder die Manipulation des Tachographen durch den Fahrer verhindern sollen. Der Fahrer soll den Tachographen korrekt bedienen und beispielsweise Nachträge erstellen können. Streng genommen ist diese Regelung aus Artikel 33 nicht neu, denn die Unternehmerpflicht besteht schon solange es Tachographen gibt. Ob diese Schulungen in den Unternehmen immer so durchgeführt werden, lässt sich nicht genau sagen. Damit Unternehmer dieser Pflicht nachkommen können, haben wir für Sie als Ausbilder in unserer Unterrichtssoftware SCAN & TEACH® 360° den Vortrag „Technik Digitaler Tachograph“ integriert. Der „Schulungskoffer Digitaler Tachograph“ und die „Virtuelle Simulation“ verschiedener Tachographenhersteller und -versionen runden die Sache ab. Mit dieser Unterrichtssoftware sind Sie sehr gut aufgestellt, diesen Pflichten nachzukommen.

Wie verhält es sich mit der Dokumentation der Schulung?

Als Dozent müssen Sie die Schulungsinhalte explizit dokumentieren! Sie müssen zum Beispiel zwischen analogen und digitalen Tachographen unterscheiden. Auch die Hersteller von digitalen Tachographen, die mittlerweile viele verschiedene Versionen bzw. Softwarestände am Markt haben, machen es Dozenten und Fahrern nicht gerade leicht. Hier gilt, dass die Schulungsinhalte so abzustimmen sind, dass der Fahrer Fehlbedienungen und fehlerhafte Nachträge vermeidet. Nehmen Sie die Fehler, die Ihr Fahrer in den ver-



Verkehrsunternehmen müssen ihre Fahrer hinsichtlich des ordnungsgemäßen Funktionierens des Fahrtenschreibers angemessen schulen.

gangenen Tagen oder Wochen gemacht hat und besprechen Sie gemeinsam mit dem Fahrer, wie diese Fehler in Zukunft vermieden werden können – so schulen Sie Ihre Fahrer individuell!

Zur Dokumentation können die Daten aus dem Massenspeicher, Ausdrucke des Gerätes sowie die Fahrerkarte herangezogen werden, die Ihnen beispielsweise der Unternehmer zur Verfügung stellt. Oder nutzen Sie die DEGENER-„Fahrerkarten-Auslesesoftware“ dann gelingt Ihnen das ganz leicht und problemlos.

Nach der Schulung quittiert der Fahrer die Unterweisung auf dem ausgedruckten Beleg. Bei analogen Tachographen ist es wichtig, eine Kopie der Diagrammscheibe anzufertigen. Nun sollten im Abschlussgespräch die Intervalle der wiederkehrenden und regelmäßigen Überprüfungen festgelegt werden. Der Gesetzgeber bleibt hier genaue Fristen schuldig. Grund: Die Fristen hängen unter anderem von der Auffälligkeit und den Verstößen, eventuell auch den Bußgeldern ab.

Der DEGENER Verlag hat jetzt eine „Schulungsbescheinigung“ gemäß Artikel 33 Absatz 1 Satz 1 VO(EU) Nr. 165/2014 entwickelt, die genau auf diesen Umstand hinweist. Sie ist in dreifacher Ausfertigung erhältlich, sodass der Teilnehmer, die Ausbildungsstätte sowie das Unternehmen, bei dem der Fahrer angestellt ist, jeweils eine Durchschrift erhält. An diese Bescheinigung sollten der Fahrer und Sie die oben genannte Dokumentation heften, erstens um Rechtssicherheit zu haben und zweitens um bei etwaigen Betriebskontrollen oder Anfragen vom Bundesamt für Güterverkehr bzw. der Gewerbeaufsicht nicht in Erklärungsnot zu geraten.

Dieser Aufwand soll die Verkehrssicherheit erhöhen! Damit rechnen zumindest die Rechtsexperten in Berlin und Brüssel. Denn laut Gesetzeslage ist der Unternehmer verpflichtet, den Fahrer bei mehr als zwei schwerwie-

genden Verstößen vom Arbeitsplatz zu entfernen. Allein deshalb ist es für Sie als Unternehmer immens wichtig, alles korrekt und explizit zu dokumentieren.

StA (BKF-Redaktion)

DEGENER BKF

Schulungsbescheinigung
gemäß Artikel 33 Absatz 1 Satz 1 VO(EU) Nr. 165/2014

Ausstellungsdatum: _____

Name: _____ Vorname(n): _____ geboren am: _____ in: _____
 Straße/Haus-Nr.: _____ PLZ/Wohnort: _____
 Festnetz: _____ Mobiltelefon: _____ E-Mail: _____

Der Fahrer/die Fahrerin hat am _____ in der Zeit von _____ bis _____ an der folgenden Tachographenschulung teilgenommen:

Analoges Tachograph (Fahrtenschreiber)

Ausführung, Modell, Baujahr _____ Hersteller _____

Digitales Tachograph (Fahrtenschreiber)

Ausführung, Modell, Baujahr, Release _____ Hersteller _____

Manuelle Nachträge Ausdrucke aus _____ dem Massenspeicher _____ der Fahrerkarte vorgenommen und _____ eine Unterweisung in die Handhabung der/des Tachographen/Fahrtenschreiber fand statt.

Eine Belehrung durch den Dozenten _____ Name _____ Vorname _____ bezüglich der Verstöße wurde durchgeführt.

Eine Wiederholung dieser Unterweisung wird am _____ Datum _____ empfohlen.

Ort: _____ Datum: _____

Unterschrift der Fahrerin/des Fahrers _____ Unterschrift des Dozent/in/Ausbilders/in _____ Name der Ausbildungsstätte (Stempel) _____

© DEGENER Verlag GmbH | Hannover | Artikel-Nr. 22166 Stand: Juni 2016

Neue Schulungsbescheinigung – Tachographen-Unterweisung:

- Korrekte Dokumentation
- Individuelle Schulung
- Strukturierter Aufbau
- Gemäß Artikel 33 Absatz 1 VO (EU) Nr. 165/2014

25 Bescheinigungen
als Dreifach-Durchschreibesatz
im DIN A4-Format

DEGENER-Artikel-Nr. 22166

WEITERBILDUNG

Anzeige

„Vorschriften für den Güterkraftverkehr“

Der Berufskraftfahrer soll die wichtigsten Gesetze und Bestimmungen kennen, mit denen er im Rahmen seiner beruflichen Tätigkeit zu tun hat. Der berufliche Alltag im professionellen Güterkraftverkehr ist geprägt von zahlreichen gesetzlichen Regelungen, nationalen Verordnungen, europäischen Richtlinien und internationalen Übereinkommen, die es zu beachten gilt. Dieser Band hilft dabei, den Überblick zu behalten, die komplexen juristischen Zusammenhänge zu verstehen und nachzuvollziehen: Schwierige Formulierungen der Gesetzestexte werden hier anschaulich, verständlich und vor allem praxisnah dargestellt.



Volker Weyen

- Güterkraftverkehrsgesetz – GüKG
- Handelsgesetzbuch – HGB
- Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge (CMR)
- Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)
- Zollrecht
- Ausgewählte Musterformulare

SOFORT LIEFERBAR!

DEGENER BKF-Teilnehmerband
Vorschriften für den
Güterkraftverkehr
Art.-Nr. 41106

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.