

Der Fahrschul-Profi

Ausgabe Nr. 5/2016 • DEGENER Verlag GmbH • Hannover

FACHINFORMATION FÜR DEN ERFOLGREICHEN FAHRLEHRER

www.degener.de

NOVEMBER 2016

INHALT

Gerhard von Bressendorf: 6. Deutscher Fahrlehrerkongress – Sinne schärfen, Zukunft sichern..... 1
Kurt Bodewig: „Zukünftige Verkehrssysteme müssen vor allem sicher sein“ 4
Michael Röhl: „Zukunft gestalten – fit für 2017“ 5
Fahrschulpraxis: Mit System gegen das Fahrschulsterben 6
Aktuell: Prävention: Unfallfahrer sensibilisieren Fahranfänger..... 7
BKF-Weiterbildung: Leicht überprüfbar und nachzuvollziehen..... 8

EDITORIAL

Herzlich willkommen – Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Die Gelegenheit ist günstig, sich umfassend über die neuesten Entwicklungen im Fahrschulmarkt auf dem dem 6. Deutschen Fahrlehrerkongress zu informieren! Der DEGENER Verlag heißt Sie auf seinem Messestand der Fachausstellung in Berlin sehr herzlich willkommen!

Das exklusive Interview mit Gerhard von Bressendorf, Vorsitzender der BVF, gibt Ihnen eine gute Übersicht der diesjährig favorisierten Themen und Referenten. Blättern Sie weiter, dann finden Sie ebenfalls das exklusive Interview mit Prof. Kurt Bodewig. Als Bundesverkehrsminister a. D. stellt er sich als Verkehrsexperte den Fragen des Fahrschul-Profi, unter anderem zum automatisierten und autonomen Fahren. Was Ihnen DEGENER an neuen Produkten und Ideen liefert, erfahren Sie von Michael Röhl, Vertriebschef des hannoverschen Fachverlags.

Zukunft erfahren, nach vorn schauen, der Fahrlehrerkongress eignet sich hervorragend dazu, andere Sichtweisen auf seinen Alltag zu gewinnen und daraus Erkenntnisse und Kraft für neue Aufgaben zu schöpfen! Man kann sagen, das ist ebenfalls das Motto der Veranstaltung, eine Atmosphäre der Entspannung und gleichzeitig Konzentration für die Kongressteilnehmer zu erzeugen!

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

Ihre DEGENER-Redaktion

DEGENER VERLAG
Kompetenz
für Fahrschulen!

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Gerhard von Bressendorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.

6. Deutscher Fahrlehrerkongress: Sinne schärfen, Zukunft sichern!

Frage: Es ist der 6. Deutsche Fahrlehrerkongress, der wieder unter Ihrer Federführung durchgeführt wird. Welche inhaltlichen Schwerpunkte setzen Sie diesmal für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer?

Antwort: Zunächst wünsche ich mir eine gute Zeit für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer an diesem Kongress! Entfernt vom Alltäglichen, sich besinnen, mit Neuem befassen und sich inspirieren lassen. Ich wünsche mir gute Begegnungen unter den aus allen Regionen Deutschlands angereisten engagierten Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern auf diesem einzigartigen Branchentreff. Dazu werden auch die von uns sorgfältig ausgesuchten Referentinnen und Referenten beitragen – dazu später mehr! Die parallel stattfindende Fachausstellung lädt dazu ein, sich über Neuerungen der Fahrschulbranche zu informieren!

Frage: Wo liegen diesmal die Schwerpunkte der Referenten und Vorträge?

Antwort: Die von uns engagierten Referentinnen und Referenten stellen ihre Vorträge auf die Fahrschulbranche ein und geben den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Kongresses die wichtige Sichtweise von außen. Das „Entfernen“ vom Alltag, sich einmal den Perspektiven der Referenten anzunähern, wird helfen, die täglichen Herausforderungen noch besser zu meistern. Hier nur einige kurze Statements zu einigen Referentinnen und Referenten, z. B. **Dipl.-Ing. Birthe Finkendey**, Volkswagen, stellvertretende Leitung, Konzernforschung im Bereich Fahrerassistenz und integrierte Sicherheit bei Volkswagen, beschäftigt sich mit dem Thema Autofahren in der Zukunft. Autonomes Fahren – so wird die Entwicklung in den nächsten Jahren aussehen. Eines der wichtigsten Themen! Die Branche muss sich mit dem Thema Fahrerassistenz, automatisiertes und autonomes Fahren intensiv beschäftigen.

Ralph Goldschmidt, Sportwissenschaftler und Volkswirt, Redner aus Leidenschaft und Experte für Lebenskunst. Bei allem beruflichen Engagement darf das Privatleben nicht zu kurz kommen! Den richtigen Mix zu



Gerhard von Bressendorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände:
„Auf dem 6. Deutschen Fahrlehrerkongress erfahren die Teilnehmerinnen und Teilnehmer viel Neues über die aktuellen Entwicklungen in allen Lebensbereichen. Ausgesuchte Referentinnen und Referenten geben Ihnen Einblicke in ihr Wirken und ihren Arbeitsbereich. Es gibt viele Wege, seine Persönlichkeit weiter zu entwickeln, der Fahrlehrerkongress zeigt Wege dazu auf!“

finden, das soll hier nähergebracht werden.

René Borbonus, studierte Germanistik, Politik und Psychologie, sein Bereich ist professionelle Kommunikation, da ist er führend in Deutschland. Er thematisiert „Respekt“ und wie Sie mit dem Thema in Ihrem Berufsalltag umgehen sollten, zeigt auf, wie Fahrschulunternehmen mit Respekt erfolgreicher werden und wie das die Menschen gesünder machen kann. Daniela A. Ben Said, studierte Psychologie, gehört zu den Top-Trainern Deutschlands. Sie erläutert, wie Sie Fahrschüler gewinnen und sich mit einfachen Strategien am Markt behaupten können.

Jutta Kleinschmidt (Eröffnungsvortrag) ist eine der erfolgreichsten Frauen im Motorsport, sie ist außerdem studierte Physikerin. Lebhaft und mit spektakulären Bildern zeigt die erfahrene Rednerin auf, wie viele Schritte notwendig sind, um im Profirallysport Ziele zu erreichen. Der 6. Deutsche Fahrlehrerkongress und die Änderungen des Fahrlehrergesetzes fallen zeitlich zusammen! Ich selbst werde natürlich die Fahrlehrerrechtsreform in meiner Rede inhaltlich ausreichend berücksichtigen. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt

kann ich leider noch keine definitiven Aussagen treffen, wie sich das Gesetz auf den Berufsstand schlussendlich auswirken wird! – Ich freue mich jedoch auf die Zusage von Herrn Staatssekretär **Dr. Michael Odenwald**. Erfahrungsgemäß wird der Vertreter des BMVI die wichtigsten gesetzlichen Inhalte für die Kongressteilnehmer kommunizieren. Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat dieses Mal leider abgesagt, trotz seines Angebots und seiner Bitte, uns intensiv in die Diskussion um die Neuregelungen einzubringen. Das ist sehr schade, hatte er uns doch das letzte Mal zugesagt, für unsere Anregungen immer ein offenes Ohr zu haben. Wir hoffen, dass Herr Staatssekretär Odenwald verkünden kann, dass das Reformgesetz nun im Kabinett verabschiedet wurde.

Gesellschaftlicher Höhepunkt des Fahrlehrerkongresses ist natürlich wieder die traditionelle Abendveranstaltung der Volkswagen AG. Dieser Abend erfreut sich bei den Teilnehmern größter Beliebtheit – eine tolle Möglichkeit, sich zu begegnen, auszutauschen und den ersten Kongressstag Revue passieren zu lassen.

Frage: Wird es beim nächsten Mal einen pädagogisch-psychologischen Fachkongress für die Fahrlehrerschaft geben?

Antwort: In der nahen Zukunft werden wir neue Themen betrachten müssen. Ob es beim nächsten Mal einen Fachkongress gibt, der mehr Gewicht auf pädagogisch-psychologische Inhalte legt, wird der Erfolg der Fahrlehrerrechtsreform zeigen! – Im Moment stehen jedoch schon sehr viele Themen auf der Tagesordnung: Zum Beispiel Betriebsführung und Management, die Aufgaben der Fahrschulunternehmer werden anspruchsvoller. Wir haben den demografischen Wandel in der Gesellschaft, das betrifft besonders die Fahrschulen! Darauf müssen sich Ausbildung und Lehre einstellen. Die Liste der Themen ließe sich leicht fortsetzen! Auf jeden Fall nimmt in Zukunft die Verzahnung der technischen Entwicklungen mit den Qualifikationen der Fahrlehrer stark zu.

Frage: Welche Botschaft haben Sie für Ihre Kolleginnen und Kollegen?

Antwort: Die Fahrlehrerschaft soll sich den aktuellen und kommenden Herausforderungen stellen und das zukünftige Umfeld aktiv mitgestalten. Flächendeckend ist das Potenzial der Fahrlehrerschaft lange noch nicht ausgeschöpft! Einige Beispiele: Zwar ist die Akzeptanz von Fahrerassistenzsystemen hoch, aber vielen Autofahrern sind die verschiedenen Systeme gar nicht oder nicht ausreichend bekannt. Da muss die Fahrausbildung ansetzen und den Fahrschülern die grundlegende Funktionsweise der wichtigsten Systeme erläutern.

Mit einem grundlegenden Verständnis ist auch die Handhabung der je nach Hersteller und Bauart unterschiedlichen Systeme möglich. Das ist vor allem für diejenigen wichtig, die über kein eigenes Auto verfügen und sich bei Bedarf ein Fahrzeug leihen. Eine der größten Herausforderungen des kommenden Jahrzehnts für die Fahrlehrerschaft ist sicherlich die Automatisierung des Fahrens. Der Ausbilder muss verstehen, was die Systeme leisten können, wie sie genau funktionieren und welchen Einfluss diese auf das Fahren nehmen. Es wird eine Entwicklung geben vom manuellen über das teilautomatisierte hin zum vollautomatisiertem Fahren.

Viele Jahre, wenn nicht Jahrzehnte, werden diese unterschiedlichen Systeme gleichzeitig auf europäischen Straßen anzutreffen sein – da gilt es, die Autofahrer auf mögliche Schwierigkeiten vorzubereiten. – Je höher der Automatisierungsgrad, desto besser müssen die Fahrer ausgebildet sein! – Gestatten Sie eine kleine Anmerkung: Wollen die Kunden diese Technologien überhaupt? Wer entscheidet darüber, was sinnvoll ist und was nicht? Die BVF arbeitet deshalb in einem vom BMVI ins Leben gerufenen Arbeitskreis „Auswirkungen der Automatisierung und Vernetzung auf die Ausbildung und Prüfung“ mit, um auf die sich hieraus ergebenden Fragen antworten zu können.

■ weiter auf SEITE 2

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Gerhard von Bressendorf

Fortsetzung von SEITE 1

Während des Kongresses können die Teilnehmer übrigens einen „Tesla“ Modell S testen, um ein Gefühl für den Elektroantrieb und neue Systeme zu bekommen.

Die Fahrausbildung wird weiter digitalisiert, die Theorie wird mit der Praxis noch stärker zu verzahnen sein! Ich bin der festen Überzeugung, dass eine Lernstanddokumentation in digitaler Form in den nächsten Jahren, die herkömmlichen Dokumentationen ablösen wird und wir damit eine optimale Abstimmung mit der praktischen Fahrerlaubnisprüfung erreichen werden. Lernstand und Lernverlauf können so transparenter gemacht und nachverfolgt werden. Ziel ist es, Fahrerinnen und Fahrer noch sicherer auszubilden. Damit wird es erneut eine Erhöhung der Qualität in der Fahrausbildung geben.

Frage: Hat die im Entwurf vorliegende Reform des Fahrerrechts Ihrer Meinung nach das Potenzial, den Beruf des Fahrlehrers gerade für jüngere Menschen attraktiv zu gestalten?

Antwort: Gehen wir davon aus, dass die Fahrerrechtsreform in enger Abstimmung zwischen Bund und Ländern, aber auch mit den Anregungen der Fahrlehrerverbände in die politische Abstimmung kommt, dann könnte dies auch für Fahrlehreranwärter interessanter werden.

Dabei müsste allerdings die Finanzierung der Ausbildung, wie in anderen beruflichen Qualifizierungen, gesichert sein.

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

KURZMELDUNG**TÜV NORD ermöglicht die Prüfung auf Hocharabisch**

Seit dem 4. Oktober kann die theoretische Führerscheinprüfung auch auf Hocharabisch abgelegt werden.

Zumindest im Bereich des TÜV NORD ist das möglich – alle vier Bundesländer in denen die Prüforganisation tätig ist (Bremen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein) haben die neue Prüfungssprache zugelassen. Hintergrund ist die steigende Anzahl von Arabisch sprechenden Menschen.

„Neben vielen nordafrikanischen Menschen werden auch Flüchtlinge aus Syrien und anderen Ländern im Rahmen der Integration in die deutsche Welt in Zukunft auch einen Führerschein machen wollen. Darauf sind die TÜV NORD-Prüfer jetzt vorbereitet“, so die TÜV NORD Group. Für Übersetzung und Anpassung zeichnete die „TÜV | Dekra arge tp 21“ verantwortlich.

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	Lehrmaterial
Klasse A	03.04.2017 – 04.05.2017 18.09.2017 – 19.10.2017	2.199,00 €	110 €
Klasse BE	10.04.2017 – 08.09.2017 23.10.2017 – 23.03.2018	5.999,00 €	270 €
Klasse CE	08.05.2017 – 07.07.2017 30.10.2017 – 22.12.2017	3.499,00 €	185 €
Klasse DE	09.01.2017 – 09.02.2017 10.07.2017 – 09.08.2017	2.499,00 €	185 €

Weitere Termine unter:
www.vfr-gmbh.de

Fahrlehrerfortbildung nach § 33a, Abs. 1
 1 Tag: EUR 109,00 | 3 Tage: EUR 310,00

01.12.2016 – 03.12.2016
 09.03.2017 – 11.03.2017
 08.06.2017 – 10.06.2017
 07.09.2017 – 09.09.2017
 30.11.2017 – 02.12.2017



Für unsere Standorte Berlin, Bielefeld, Braunschweig, Celle, Hannover, Lemgo und Minden suchen wir 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 CE 31.10.2016 - 11.01.2017

Fahrlehrerweiterbildung § 33a FahrlG 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

Das fahrende Klassenzimmer.



Jetzt Clever Mobil-Paket²
 • Wartung & Verschleiß
 • ReifenClever nach Stückzahl
beim 24-Monats-Leasing.

Die perfekte Wahl für Fahrschulen: Der Golf Sportsvan¹.

Wenn Lernen doch nur immer so viel Spaß machen würde wie mit dem Golf Sportsvan. Neben seinem geräumigen Innenraum mit maximalem Komfort bietet er zahlreiche Ausstattungen, wie Start-Stopp-System oder den optionalen Blind-Spot-Sensor mit Ausparkassistent. Aber damit nicht genug: Sichern Sie sich bis zum 31. Dezember das Paket „Clever Mobil“ beim Abschluss eines 24-Monats-Leasing-Vertrages und erhalten Sie die Services „ReifenClever“ nach Stückzahl sowie „Wartung & Verschleiß“. Mehr Informationen erhalten Sie bei Ihrem teilnehmenden Volkswagen Partner.

¹Kraftstoffverbrauch in l/100 km: 5,6–4,0 (kombiniert), CO₂-Emissionen in g/km: 130–105 (kombiniert).



Volkswagen

²Das 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.

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Prof. Kurt Bodewig, Minister a. D., Präsident der Deutschen Verkehrswacht, Vizepräsident DVR

„Zukünftige Verkehrssysteme müssen vor allem sicher sein“

Frage: Verdrängt die derzeitige Diskussion um das Thema automatisiertes und autonomes Fahren nicht die Frage nach mehr Rücksicht im Straßenverkehr und Mobilitätskompetenz?

Antwort: Ich glaube die Debatte wird erst einmal medial geführt, aber die Verkehrssicherheitsarbeit ist eine sehr reale. Der Fahranfänger interessiert sich nicht dafür, dass z. B. in 10 Jahren autonomes Fahren geschieht, sondern er möchte seine Prüfung bestehen und vor allem möchte er sicher fahren können. Unabhängig davon, dass man Zukunftsdebatten führt, muss man in der Realität das Thema „Klima“ im Straßenverkehr kontinuierlich thematisieren. Aus meiner Sicht merke ich immer wieder, dass aggressives Fahrverhalten zunimmt, eine potenzielle Verlagerung der Verantwortung, vielleicht in einem Jahrzehnt, enthebt uns nicht von der Aufgabe das Verkehrsklima heute zu bestimmen. Deswegen ist für mich das Thema Rücksicht eines der ganz wichtigen! Das hat etwas damit zu tun, einen Perspektivenwechsel zu Gunsten der anderen Mobilitätsteilnehmer zu vollziehen. Da bin ich ganz Anhänger des Grundsatzes, dass alles Zukünftige sicherer sein muss, als die heutige Situation. Automatisiertes Fahren wird durch Algorithmen gesteuert werden und da ist natürlich die Gefahr von Eingriffen, von Hackerangriffen, eine relativ große Gefahr, das müssen wir heute schon mitdiskutieren, denn das Versagen eines solchen Systems wäre ja der GAU – der größtmögliche anzunehmende Unfall! – Ein zweiter Punkt ist natürlich, dass ein automatisiertes Fahren einen längeren Entwicklungsweg vor sich hat. Wir müssen zusehen, dass wir nicht nur die Fahrzeuge, die autonom fahren können, sicher machen, sondern natürlich auch die Reaktionen aller Mobilitätsteilnehmer, die



Professor Kurt Bodewig, geboren am 26. April 1955, ist verheiratet und Vater von zwei Söhnen. Von 1998 bis 2009 gehörte Bodewig dem Deutschen Bundestag an und war von November 2000 bis Oktober 2002 Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Seit 2007 ist er Präsident der Deutschen Verkehrswacht e. V., seit 2010 Vizepräsident des DVR.

noch manuell tätig sind, mit berücksichtigen und in solche Bereiche mit aufzunehmen. Insofern werden Aspekte wie verbesserte Sensorik eine große Rolle spielen. Auf der anderen Seite wird man sozusagen neben dem Crashtest einen Algorithmen-Prüftest einführen müssen, um ein hohes Maß an Sicherheit herzustellen. Also, das automatisierte Fahren ist ethisch betrachtet erst dann richtig, wenn es zu mehr Verkehrssicherheit führt und wenn Risiken definitiv ausgeschlossen sind.

Frage: Kann das automatisierte Fahren dazu beitragen, Konflikte im Straßenverkehr zu vermeiden? – Welche Szenarien könnten sich zwischen Fahrern moderner und älterer Fahrzeugmodelle abspielen?

Antwort: Also wir wissen zurzeit ja noch gar nicht welche technischen Lösungen entwickelt sind bzw. werden. Alle großen Automobilhersteller arbeiten daran. Wir beobachten die Entwicklung, dass derzeit mit unterschiedlichen Konzepten gearbeitet wird. – Ich war in Silicon Valley und bin im Google-Auto gefahren, das ist ein lernendes System, die fahren so

lange die Umgebung ab, bis immer mehr Bewegungs- und Infrastrukturdaten gespeichert werden. Andere Hersteller arbeiten eben mit Konzepten, die sofort die Gesamtsituation erfassen können, ich glaube, dass wir noch eine ganze Reihe von technischen Herausforderungen vor uns haben, aber wichtig ist, dass wir die politische und ethische Diskussion parallel führen, dass es nicht einen technischen und einen gesellschaftlichen Weg gibt, sondern das beide Diskussionsstränge zusammengeführt werden.

Ich bin überzeugt, dass die Automobilindustrie einen Prozess durchmachen wird, der auch zu immer höheren Erkenntnissen führt: Man wird das automatisierte Fahren nicht im Stadtverkehr ausprobieren, sondern erst einmal auf größere Strecken orientiert sein, wo Verkehrsverhältnisse besser zu analysieren und dann durch Algorithmen besser abzubilden sind. Und zwar bevor man in sehr komplexe Verkehrsstrukturen, etwa in innerstädtische, urbane Verdichtungsräume, geht. Als Beobachter kann man die Entwicklungsziele der Automobilindustrie noch nicht völlig erkennen,

es kann auch sein, dass sehr unterschiedliche Wege beschränkt werden, und letztendlich das Ziel, dass Fahrzeuge sich autonom bewegen, dann durch verschiedene Wege erreicht wird. Man muss auch hier auf die internationale Entwicklung schauen. So hat zum Beispiel der US-Bundesstaat Nevada sein Verkehrsnetz, bis auf zwei urbane Zentren, für automatisiertes Fahren geöffnet. Global werden wir unterschiedliche Entwicklungsgeschwindigkeiten erfahren.

Frage: Wovon hängt Ihrer Meinung nach die Umsetzung des teilautomatisierten, automatisierten und autonomen Fahrens ab?

Antwort: Es sind drei Entwicklungsschritte, die in dieser Frage benannt sind – dazu gehört natürlich, dass für jeden Entwicklungsschritt auch die entsprechenden Bedingungen vorhanden sind. Das Eine ist die Klärung der ethischen Fragen, aber auch des regulatorischen Rahmens, in dem das stattfindet. Das Zweite ist eine Technologiediskussion Car to Car, also das Fahrzeuge auch Fahrzeuge erkennen müssen in ihrem jeweiligen bauartbedingten Entwicklungsstand. Dies ist natürlich eine der Voraussetzungen, die autonomes Fahren im letzten Schritt überhaupt erst ermöglicht. Und insofern brauchen wir dafür natürlich auch Entscheidungen, die eben diese Kommunikation ermöglichen wird. Natürlich benötigen wir auch eine Infrastruktur, die mit dazu beiträgt, Risiken optimal zu minimieren. – Was sehr wichtig sein wird, ist dass die Synchronisation der unterschiedlichen Fahrzeugtypen so schnell wie möglich hergestellt wird. Das heißt, dass eine Entwicklung nicht zeitlich verzerrt nebeneinander existiert, weil damit natürlich ein gewisses Risikopotenzial verbunden ist. Wenn ich z. B. an die Implementierung von Fahrerassistenzsystemen denke, dann hat das immer etwas damit zu tun, ob diese Systeme bezahlbar sind oder einen hohen Mehraufwand beinhalten. Und ich glaube, dass es Implementierungsanreize geben muss, um die höhere Sicherheit vom teilautomatisierten, automatisierten bis zum autonomen Fahren zu

verbreitern! Generell stellt sich die Frage, wie lange verschiedene Qualität im Bereich der Verkehrssicherheit parallel nebeneinander laufen und wie dann die sichere Mobilität auf die weniger sichere reagiert?

Frage: In naher Zukunft wird die Nutzung von Fahrerassistenzsystemen in Verbindung mit teilautomatisiertem Fahren weiter zunehmen! Was bedeutet das Ihrer Meinung nach für die Inhalte der Fahrausbildung in Deutschland?

Antwort: Ich glaube, dass die heutigen Fahranfänger keine Angst vor komplexen technologischen Entwicklungen haben! Wir müssen gleichzeitig Mobilität auch als gesellschaftliches Phänomen sehen! Das heißt, sich in die Fragen, die Aggressivität und die Wahrnehmung anderer Mobilitätsformen, hineindenken zu können, ist aus meiner Sicht genauso wichtig, als wenn man die reine technische Betrachtung des Fahrzeugs vornimmt. Insofern ist das situative Lernen und das Abwägen von Risiken nach wie vor eine der wesentlichen Aufgaben, die bei der Vermittlung von Fahrfähigkeiten berücksichtigt werden müssen. Neben dem reinen Vermitteln der Fähigkeit, fahren zu können, ist schon heute eine der ganz großen Aufgaben bei der Fahrausbildung, die Gefährdung in der Mobilität einschätzen zu können. Das können nur gut ausgebildete Fahrlehrer vermitteln. Insofern ist auch die Qualität der Ausbildung der Fahrlehrer äußerst wichtig!

Frage: Ergänzen Sie bitte den Satz: **Autonomes Fahren bringt den Vorteil, dass...**

Antwort: ... man vor allem noch sicherer aber auch noch komfortabler fahren kann!

Ich glaube, das ist der Reiz bei diesem Fahren. Wenn ich meine Zeit auch anderweitig nutzen kann und trotzdem das höchste Maß an Sicherheit in Anspruch nehmen kann! – Menschen sind halt fehlbar! – Das neue System muss auf jeden Fall besser sein als die heutige Situation!

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

AKTUELL

System „Autopilot“ ist „Verkehrgefährdung“

Harsche Kritik an Teslas Fahrerassistenzsystem „Autopilot“: Fachbeamte des Bundesverkehrsministerium kommen in einem internen Gutachten zu dem Ergebnis, dass von dem System eine „erhebliche Verkehrsgefährdung“ ausgehe. Die Experten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) empfehlen Bundesverkehrsminister Dobrindt, dem Tesla S die Zulassung zu entziehen, berichtete der Spiegel. Mehrere tausend Kilometer legten die BASt-Tester im Tesla S zurück. Kritikpunkt war vor allem das Verhalten des Fahrerassistenzsystems „Autopilot“. So erkannte das System an einer Autobahnbaustelle die veränderte Stre-

ckenführung durch gelbe Linien nicht und folgte stur den weißen Markierungen. Auf einer frisch asphaltierten Straßen ohne Markierungen fuhr das System dem vorausfahrenden Fahrzeug hinterher – ohne darauf zu achten, ob sich auf benachbarten Fahrspuren weitere Autos befanden. Als ziemlich gefährlich beurteilten die Tester das System auch bei Überholvorgängen. Die nach hinten gerichteten Sensoren stellten sich mit einer Reichweite von nur rund 40 Metern als „erstaunlich kurzsichtig“ heraus. Und auch dem Notbremsassistenten attestierten die BASt-Gutachter nur eine „eingeschränkte Performance“.

Man arbeite bereits daran, die Schwachstellen abzustellen, so das Unternehmen. Im September hatte Tesla ein Software-Update angekündigt. Im Mittelpunkt stehen dabei die Radarsensoren, die eine größere Bedeutung erhalten. So sollen Unfälle durch Fehlinterpretationen der Kamerabilder vermeiden. Schlagzeilen hatte ein Unfall in den USA gemacht. Das „Autopilot“-System hatte einen querenden Lkw nicht als Lastwagen erkannt und es kam zum tödlichen Crash: Das System hatte den weißen Kofferaufbau als Wolke misinterpretiert.

Quelle: Spiegel

AKTUELL

Notbremsassistent muss aktiv bleiben

Fahrer sollen den Notbremsassistenten im Lkw nicht mehr deaktivieren können. So lautet die Empfehlung der Landesverkehrsminister an Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU). Die Systeme seien wegen fehlender Nutzungsverpflichtung im Fahrbetrieb teils ausgeschaltet, kritisierten die Minister bei ihrer Herbsttagung. Hintergrund ist eine Reihe von schweren Lkw-Auffahrunfällen an Stauenden.

Seit Ende 2015 müssen entsprechende Systeme in neue Lkw verpflichtend eingebaut werden. Nicht abschaltbare Einrichtungen können nicht verbaut werden, weil dies dem Wiener Übereinkommen widerspricht.

Der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Dr. Volker Wissing (FDP) regte eine Änderung der rechtlichen Grundlagen an und empfahl, das Abschalten des Notbremsassistenten mit Bußgeld zu belegen. Sinnvoll sei es auch, den Umgang mit diesen Systemen verstärkt in der Fahrausbildung zu thematisieren.

Die Minister machen sich ferner dafür stark, dass künftig auch Abstandswarner mit akustischer oder optischer Warnfunktion sowie Notbremsassistenten, die auch stehende Hindernisse erkennen, in schwere Lkw eingebaut werden müssen.

Quelle: www.dekra.net/de/notbremsassistent-lkw-aktiv/

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Michael Röhl, Vertriebsleitung im DEGENER Verlag

„ZUKUNFT GESTALTEN – fit für 2017“

Frage: Das aktuelle Motto Ihres Verlages lautet „Zukunft gestalten – fit für 2017“. Beziehen Sie sich damit auf die geplanten Änderungen im Fahrlehrerrecht, die für das kommende Jahr erwartet werden?

Antwort: Sicher, die zu erwartenden Änderungen im Fahrlehrerrecht und in der Fahrlehrerausbildung stellen eine Herausforderung und Chance für alle Beteiligten dar. Wir sind aber bestens darauf vorbereitet, denn wir haben immer wieder – auch im Fahrschülerbereich – mit rechtlichen Änderungen zu tun. Vorausschauend haben wir uns deshalb in der jüngsten Vergangenheit intensiv mit einigen Neuentwicklungen im Softwarebereich beschäftigt.

Eine Modernisierung des Fahrschulunterrichts ist aus unserer Sicht nur konsequent und bestätigt unser eigenes Engagement in den Neuaufgaben und Updates unserer Produkte. So haben wir nach der erfolgreichen Einführung unseres Fahrsimulators DEGENER simdrive 360° nicht nur die Lernsoftware CLICK & LEARN im neuesten Multimediasstandard HTML5 komplett neu programmieren lassen, sondern auch die Unterrichtssoftware SCAN & TEACH® auf eine von Grund auf neue Programmbasis gestellt. Für eine stabile Performance in höherer Auflösung und technisch offen für die Zukunft.

Jetzt runden wir die Neuentwicklungen mit der DEGENER Fahrschulverwaltung ab. Auch hier wird es neben einem gründlich überarbeiteten Design zahlreiche neue Funktionen und Verbesserungen geben.

Frage: Was sind das für Modernisierungen, die Sie da ansprechen?

Antwort: Den Fahrschulen ergeht es nicht anders als allen anderen Bereichen, die mit der Erwachsenenbildung und vor allem mit dem Unterrichten junger Erwachsener im 21. Jahrhundert zu tun haben. Überall um uns herum verändern die neuen Medien das gewohnte Lernverhalten. Die gesamte Schulungs- und Lernumgebung hat sich in den vergangenen Jahren im Vergleich zum letzten Jahrhundert radikal gewandelt: Sie können auf die Schüler des 21. Jahrhunderts nicht mehr mit der gleichen Einstellung, den gleichen Mitteln und den alten Techniken zugehen wie im vorigen Jahrhundert. Bis in den 90er Jahren die DEGENER CD-i den Unterrichtsvortrag revolutionierte, war der Unterricht mit Kreide-, Magnettafel und schließlich Dia-Vorträgen oder Overhead-Folien nur langsam vorangeschritten. Seit der rasanten Entwicklung von Computern, mobilen Tablets und zuletzt der Smartphone-Apps hat das Modernisierungs-Tempo mächtig angezogen. Schnelles In-



Michael Röhl, Vertriebsleitung im DEGENER Verlag, ist gelernter Fahrlehrer und staatlich geprüfter Betriebswirt. © DEGENER Verlag

ternet, „Datenautobahn“, das sogenannte „Internet der Dinge“ und „Vernetzung“ sind die passenden Stichworte dafür.

Frage: Was heißt das konkret?

Antwort: Die Antwort ist einfach. Wir stellen für unsere Fahrlehrer nicht nur die modernste Unterrichts-Hardware zusammen, sondern investieren immer wieder in die Entwicklung passender Software-Tools, mit denen die Geräte optimal im Unterricht eingesetzt werden können. So setzen wir Maßstäbe und sorgen dafür, dass der Fahrlehrer seinen Unterricht jederzeit voll im Griff hat.

Der Fahrsimulator simdrive 360° ist so ein Beispiel für modernste Hardware, optimale Performance und ständige Weiterentwicklung: Erst gut ein Jahr auf dem Markt, können wir heute schon Zusatzmodule wie „Vier Sprachen“, den „Fahrlehrer-Modus“ und das „Lkw-Rückwärtsfahren“ für das Gerät anbieten. Und die Nachfrage steigt.

Deshalb feiert auf dem Fahrlehrerkongress schon wieder ein neues simdrive-Modul Premiere. Wir nennen es das „Nachtfahrmodul“. Es simuliert Fahrten bei Dunkelheit und schwierigen Witterungsverhältnissen, mit Gegenverkehr und einigen Überraschungen!

Fast gleichzeitig haben wir die erste Schnittstelle zwischen Fahrschule und Fahrschülern technisch neu aufgesetzt: Die Lernsoftware für Schüler ist die Visitenkarte der Fahrschulen, die mit unserer komplett neuen App CLICK & LEARN 2.0 zeitgemäß auf ihre Fahrschüler zugehen. Zukunftssicher in HTML5 programmiert, ist sie die ideale Verknüpfung von Lehrbuch, Fragebögen bzw. amtliche Prüfungsfragen, Simulator und Fahrschulunterricht für die zielgerichtete Prüfungsvorbereitung.

Folgerichtig haben wir in diesem Jahr nicht nur das Design und zahlreiche Funktionen der Unterrichtssoftware SCAN & TEACH® runderneuert. Hinter

der schönen Optik steckt eine ebenso beeindruckende technische Neuentwicklung. Bei dem von Grund auf neu entwickelten Programm haben wir besonderen Wert auf offene Schnittstellen, Zukunftssicherheit und Benutzerfreundlichkeit gelegt. Intuitiv bedienbar – und offen für Eigeninitiativen der Lehrenden: Mit wenigen Klicks können sie sich z. B. ganz individuelle Vorträge erstellen und eigene Bilder und Videoclips integrieren.

Frage: Reicht denn das sozusagen mitgelieferte DEGENER-Material nicht aus?

Antwort: Selbstverständlich bieten wir umfangreiches Bild- und Video-Material für den Unterricht, keine Frage! Aber wir können natürlich nicht für jeden Ort und jeden Prüfort die markanten Bereiche anbieten – das interessiert ja auch nicht jeden Fahrlehrer. Wir bieten alles, was das Prinzip der Situationen erklärt. Dazu aber bieten wir jedem Fahrlehrer die Möglichkeit, sein Material selbst zu „regionalisieren“. Zum Beispiel durch Bilder oder Filme von kritischen Unfallstellen im Ausbildungsbereich oder von beliebten Prüfstrassen.

Mit dem neuen Fahrschul-Video-Portal VIEWDRIVE bieten wir genau das an: Der Fahrlehrer wird zum Regisseur, nimmt einen Film auf, lädt ihn mit wenigen Klicks ins Portal und kann seine Fahrschüler gezielt vorbereiten. Einmal hochgeladen, steht der Clip sofort doppelt zur Verfügung: Für den Fahrlehrer im Unterricht und in der Lernsoftware für den Fahrschüler. Ich habe ja auch selbst als Fahrlehrer gearbeitet und erinnere mich noch

gut. Also so eine Funktion hätte ich damals auch schon gut gebrauchen können. Aber dazu gehören eben gewisse technische Entwicklungen und Möglichkeiten, die zu meiner aktiven Zeit noch gar nicht denkbar waren ...

Frage: ... aber heute selbstverständlich sind?

Antwort: Genauso wie schnelles Internet und Online-Aktualisierung, ja! Jeder kennt das inzwischen vom Computer-Betriebssystem oder vor allem vom Smartphone – wer ständig online ist, erhält fast täglich Updates zum Download, die für Verbesserungen sorgen. Das mag manchmal lästig sein, auf die Dauer bietet es uns als Verlag aber zum Beispiel die Möglichkeit, rechtliche oder inhaltliche Änderungen, Fehlerbehebungen und sogar neue Funktionen sozusagen sofort per Internet an unsere Kunden zu verteilen – sofern sie „online“ sind. Bei der Schülersoftware läuft das schon so, die Unterrichtssoftware ist bereits auf dem besten Weg zur vollen Ausschöpfung der Online-Vorteile. Das wird der Aktualität und der Entwicklung der Inhalte noch einmal einen unglaublichen Schub geben.

Frage: Was hat sich der DEGENER Verlag für 2017 vorgenommen?

Antwort: Wir werden die rechtlichen und technischen Entwicklungen genauestens im Auge behalten, denn das Tempo ist hoch. Im Angesicht der rasanten technischen Entwicklungen kommt es darauf an, auch selbst neue Entwicklungen voranzutreiben und sich noch schneller an die kommenden Trends anzupassen. Wir wollen ein zukunftssicheres Gesamtsys-

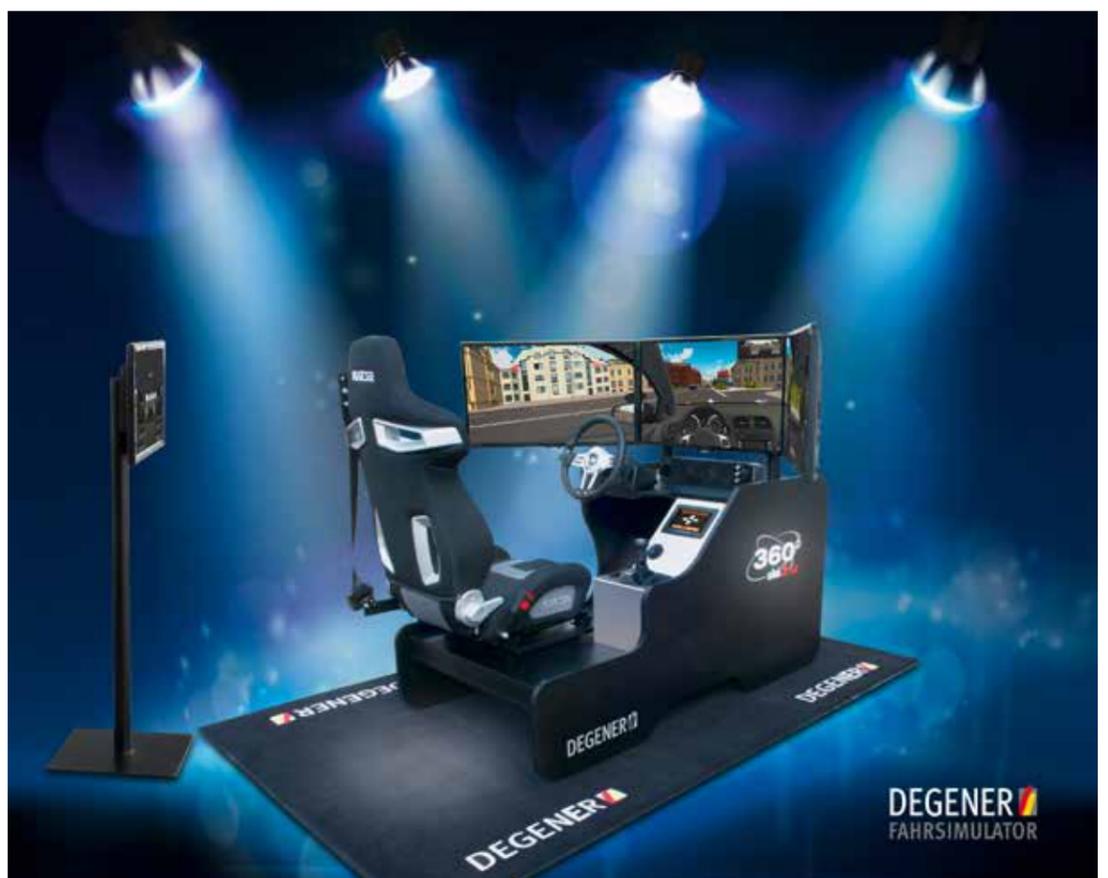
tem, das flexibel und offen ist für neue Entwicklungen und vom schnellen Internet profitiert.

Nach den Bereichen „Lernen“ und „Unterrichten“, die wir natürlich weiter optimieren, setzen wir im Jahr 2017 einen besonderen Schwerpunkt im Bereich „Verwalten“. Die neue Fahrschulverwaltung von DEGENER wird sozusagen im Wortsinn „mobiliert“. Die selbsterklärende Bedienbarkeit im bekannten Office-Look macht Schulungen überflüssig und die Arbeit zum Vergnügen. Wie die Schüler sollen auch die Lehrer ihre Verwaltung immer und überall im Griff haben. Mobile Abfragen und Eingaben jederzeit, und zwar in Echtzeit. In den Zweigstellen ebenso wie im Auto oder im Büro.

So gesehen, wollen wir in Sachen Vernetzung neue Maßstäbe setzen. Eine Vernetzung, die vor allem den Fahrlehrern dient, ihnen bei der Terminplanung hilft und immer alle wichtigen Daten zu ihren Fahrschülern bereithält. Für die exakte Abrechnung ebenso wichtig wie für die genaue Einschätzung der Schützlinge und somit letztlich für eine erfreuliche Bestehens-Quote durch erfolgreiche Ausbildung.

Frage: Ein Wort zum Schluss. Welchen Tipp geben Sie Fahrschulunternehmern auf den Weg?

Antwort: Mein Tipp für Fahrlehrer könnte auch von einem Personal Trainer stammen. Wer körperlich und geistig fit bleiben will, muss einfach am Ball bleiben, deshalb: „Bleiben Sie immer in Bewegung!“



Der Fahrsimulator simdrive 360° ist ein Beispiel für modernste Hardware, optimale Performance und ständige Weiterentwicklung. © DEGENER Verlag

Von Experten lernen


Fahrlehrerakademie


Fahrlehrerausbildung

- Erwerb der Fahrlehrerlaubnis Klasse BE
18.04. - 01.09.17 | 06.10. - 28.02.2018
- Erwerb der Fahrlehrerlaubnis Klasse A
06.03. - 31.03.2017 | 04.09. - 29.09.2017
- Erwerb der Fahrlehrerlaubnis Klasse CE & DE
13.03. - 07.04.2017 (allgemeiner Teil)

Reflexionsseminare

- 01.03. - 07.03.17 | 08.05. - 12.05.17 | 14.08. - 18.08.17 | 09.10. - 13.10.17

Dreitägige allgemeine Fortbildung nach §33a FahrIG.

- Aktuelles aus dem Fahrlehrrecht | 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 Fahrlehrrecht | Motivierender Theorieunterricht/Ideenaustausch und Tipps zur Unterrichtsgestaltung | Fahrsicherheitstraining | Birgit Krüger: Workshop „Der Fahrlehrer als Führungskraft und Unternehmer, den eigenen Führungsstil erkennen und nutzen“.
09.03. - 11.03.2017
- Weitere Termine: 08.06. - 10.06.2017 | 07.09. - 09.09.2017
07.12. - 09.12.2017

Eintägige allgemeine Fortbildung nach §33a FahrIG.

- 23.02.2017 | 04.05.2017 | 20.09.2017 | 30.11.2017

Fahrschulbetriebswirtschaftslehre nach §11 Abs. 5 FahrIG.

- 01.04. - 08.04.2017 (täglich) | 10.11. - 02.12.2017 (Fr.+Sa.)

Ausbildungsfahrlehrer

- 16.02. - 18.02.2017 | 18.05. - 20.05.2017
14.09. - 16.09.2017 | 14.12. - 16.12.2017

Erschließen Sie neue Geschäftsfelder, qualifizieren Sie sich weiter und werden Ausbilder für Gabelstaplerfahrer/innen, Kranführer/innen und Hubarbeitsbühnenbediener/innen.

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



AKTUELL

Carsten Repges

Mit System gegen das Fahrlehrersterben

Die Zahl der Fahrschulen in Deutschland wird drastisch sinken: Bis zum Jahr 2030 werden voraussichtlich nur noch 10.000 von derzeit rund 11.600 Fahrschulen am Markt sein – so eine optimistische Schätzung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (Welt, 24. Juli 2016). Hauptgründe sind der demografische Wandel und damit das Ausbleiben von Fahrschülerinnen und Fahrschülern. Der Fahrschul-Markt wird enger – selbst für mittelgroße und große Fahrschulen. Dadurch werden eine rationelle Verwaltung, ein effizientes Management und eine zielgerichtete Kundenansprache sowie Kommunikation immer wichtiger.



Andreas Böhm ist Geschäftsführer des BZ Bildungszentrums. © BZ Bildungszentrum

Das BZ Bildungszentrum ist das ideale Reagenzglas zur Suche und Entwicklung einer fortschrittlichen Antwort auf diese Herausforderungen: Als Bildungsdienstleister führt es in enger Zusammenarbeit mit der eigenen Fahrschule und der eigenen Fahrlehrerakademie pro Jahr mehr als 150 qualitativ ausgezeichnete Aus-, Fort-, und Weiterbildungsveranstaltungen im gewerblich-technischen Bereich durch. Auf einem mehr als 18.000 Quadratmeter großen Betriebsgelände in Tönisvorst bietet das BZ Bildungszentrum ein breites Angebot praxisnaher Erwachsenenbildung für mehr Kompetenz in den Berufsfeldern Verkehr, Logistik und Technik.

Jährlich berät und unterstützt das BZ Bildungszentrum dank seiner kompetenten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und durch den Einsatz geeigneter Lernressourcen mehr als 1300 Teilnehmerinnen und Teilnehmer dabei, Kenntnisse, Fähigkeiten und Fertigkeiten für ihre berufliche und persönliche Zukunft aufzubauen oder weiterzuentwickeln. Kontinuierlich hat das BZ Bildungszentrum auf diesem Weg ein innovatives Planungs-, Organisations-, Lenkungs- und Controlling-Tool für Bildungsdienstleister wie Fahrschulen entwickelt, das Zeitaufwand und Verwaltungskosten reduziert und die Dienstleistungsqualität erhöht.

Just in diesem Jahr feiert das BZ Bildungszentrum sein 20-jähriges Bestehen: „Es gab in den letzten Jahren viele Veränderungen und Fragestellungen, auf die wir vorausschauend reagiert haben. Effizienz heißt, steigende Verwaltungskosten zu reduzieren und wiederkehrende Aufgaben sinnvoll zu automatisieren. Wir haben ein System geschaffen, das uns den größtmöglichen Spielraum bietet, um uns auf die Qualität unserer Bildungsarbeit und auf die Bedürfnisse unserer Teilnehmerinnen und Teilnehmer zu konzentrieren“, so Andreas Böhm, Inhaber und Ge-

schäftsführer der BZ Bildungszentrum GmbH in Tönisvorst am Niederrhein.

Der Fahrlehrerberuf ist eine leidenschaftliche Berufung, da ist es selbstverständlich, dass man soviel wie möglich im Fahrzeug sitzen und die Fahrschülerinnen und Fahrschüler perfekt auf den Straßenverkehr vorbereiten möchte. Daher bietet das BZ Bildungszentrum sein innovatives Tool nun auch anderen Bildungsdienstleistern als effizienzsteigerndes Instrument an. Das Education-Management-System (edM) minimiert den Zeitaufwand für alltägliche Aufgaben und reduziert die Verwaltungskosten. Dadurch wird die Dienstleistungsqualität erheblich erhöht.

„Unser Education-Management-System automatisiert wiederkehrende Aufgaben, unterstützt bei der Qualitätskontrolle und erleichtert die Eingabe, Pflege und Übertragung der Daten. Die Nutzung automatischer Schnittstellenverbindungen zu anderen Systemen, wie z. B. zur Buchhaltung, Zeiterfassung oder zum Fahrschulmanager konnten wir erfolgreich in unser edM einbinden und es ermöglicht sogar den Zugriff von Tablets aus oder den Zugriff auf unser Extranet“, merkt Andreas Böhm an. Seit fünf Jahren steht die GFI Informationsdesign GmbH dem BZ Bildungszentrum als verlässlicher Kooperationspartner zu Seite. Somit wurde ein Produkt geschaffen, das den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des BZ Bildungszentrums den alltäglichen Arbeitslauf entschieden erleichtert und dadurch die Qualität, Kreativität und Innovation maßgeblich befördert.

Informationen zum edM erhalten Sie unter www.gfi.net/BZ/edM.

DEGENER VERLAG
Kompetenz für Fahrschulen!

AKTUELL

Unfallfahrer sensibilisieren Fahranfänger

Junge Fahranfänger für ihre alterstypischen Risiken zu sensibilisieren und ihnen zu zeigen, welche Faktoren ihr Verhalten beeinflussen – das sind die Ziele des Unterrichtsbausteins „Close to“ im Fahrunterricht. Das zugrundeliegende Konzept wurde von der Fahrschule „Verkehr human“ in Berlin entwickelt. Die Idee entstand in Anlehnung an die Suchtprävention, nach dem Prinzip „von Gleich zu Gleich“. Fahrschüler sollen im Unterricht „hautnah“ mit Erlebnissen junger Unfallfahrer konfrontiert werden. Die Verkehrsstraftäter, die über die Folgen riskanter Fahrweise aufklären, werden Peer-Mentoren genannt. Sie sind zwischen 17 und 24 Jahren alt und haben einen Unfall selbst verschuldet oder waren in eine Verkehrsstraftat verwickelt.

Denn gerade bei jungen Fahrern ist das Risiko, in einen schweren oder tödlichen Unfall verwickelt zu werden, doppelt so hoch wie beim Rest der Bevölkerung. Was vor allem daran liegt, dass männliche Jugendliche dazu neigen, höhere Risiken einzugehen. Das tun sie wider besseren Wissens und trotz umfassender theoretischer Kenntnisse, die sie im Fahrschulunterricht erworben haben. Der Mangel an Fahrerfahrung steht vor allem bei jungen Fahrern oft im Widerspruch zu ihrem Bestreben, sich vor anderen und sich selbst beweisen zu wollen.

„Close to“ wurde im Rahmen eines EU-Projektes in den Jahren 2004 bis 2006 wissenschaftlich überprüft. Aus Sicht der Europäischen Kommission bietet der Baustein einen geeigneten Zugang, um soziale Aspekte wie Le-

bensstil, sozialer Hintergrund, Gruppendruck, Regelakzeptanz und Drogengewohnheiten in der Fahrschule zu thematisieren. So soll eine positive Veränderung in der Einstellung, der Überzeugung und dem Verhalten der jugendlichen Fahranfänger, herbeigeführt werden.

Der Begriff „Close to“ bedeutet: nah dran – denn dadurch, dass die Peer-Mentoren im gleichen Alter sind, kennen sie die emotionale Befindlichkeiten der Fahrschüler, sind näher an deren Sprache und alterstypischen Gruppenprozessen, als die älteren Fahrlehrer. Die englische Bezeichnung wurde gewählt, da „Close to“ im Rahmen eines EU-Projekts in elf europäischen Ländern umgesetzt wird.

Die Peer-Mentoren absolvieren ein zweitägiges Pflichtseminar bevor sie die Fahrschulen besuchen. Im Theorieunterricht tragen die Peer-Mentoren dann eine im Straßenverkehr selbst erlebte Geschichte vor, mit deren Folgen sie sich nun auseinandersetzen müssen. Die Vorbereitung der Präsentation wird von Psychologen begleitet. In den anschließend vom Fahrlehrer moderierten Gruppengesprächen, sollen die Fahrschüler neben Fragen und Kommentaren auch eigene Überlegungen und Risikoeinsparungen einbringen und diskutieren. Die Gesprächsbeiträge der Fahrschüler sind erfahrungsgemäß sehr unterschiedlich. Sie äußern ihre Missbilligung für bestimmte Verhaltensweisen oder bringen eigenes Risikoverhalten in die Diskussion mit ein. Viele Fahrschüler zeigten sich betroffen von den emotionalen, wirt-

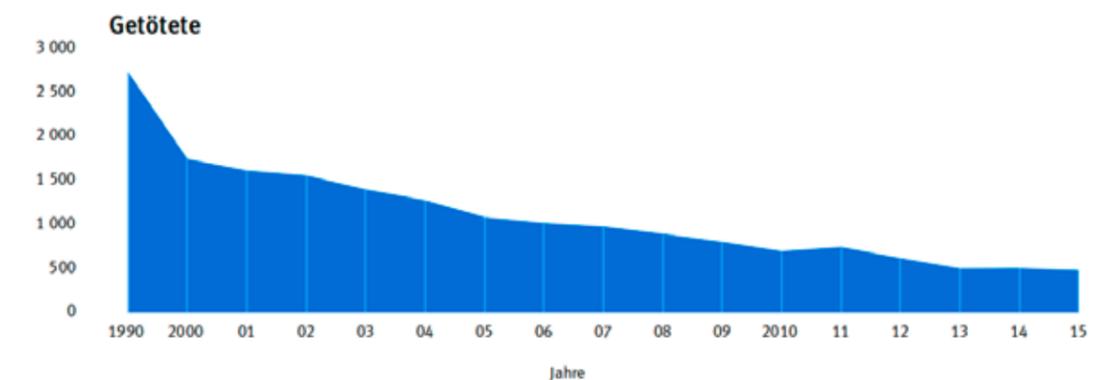
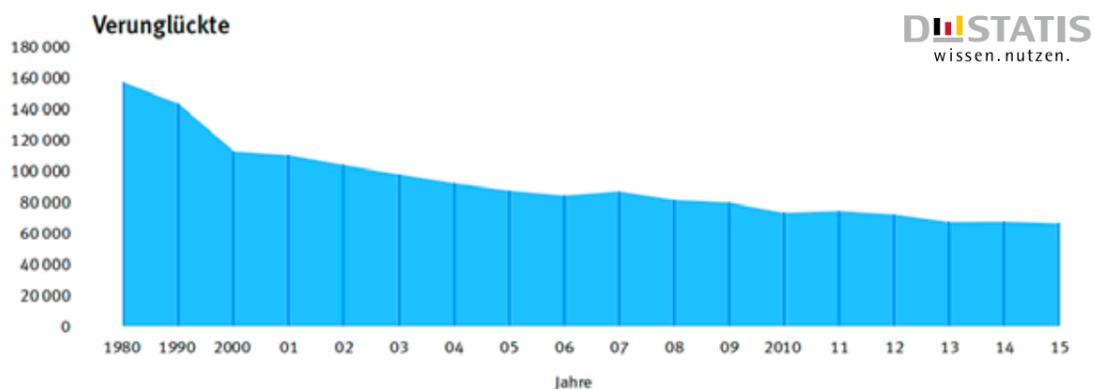
schaftlichen und rechtlichen Folgen, die riskantes Verhalten im Straßenverkehr mit sich bringen kann.

Zum Einsatz eines Peer-Mentors sind folgende Schritte wichtig: Die organisatorische und inhaltliche Abstimmung von „Close to“ erfolgt über den dafür gegründeten Verein „Verkehr human e. V.“ in Berlin. Jugendgerichte und Jugendgerichtshilfen weisen die künftigen Peer-Mentoren zu. Nach Vorgesprächen mit den jungen Verkehrsstraftätern besuchen sie einen zweitägigen Vorbereitungskurs. Anschließend koordiniert ein Mitarbeiter des Vereins einen Termin mit der jeweiligen Fahrschule und stimmt die Ausbildungsinhalte ab. Die Deliktgeschichte sollte entweder in die Unterrichtslektion „Risikofaktor Mensch“ oder „Lebenslanges Lernen“ eingegliedert werden.

In den zurückliegenden zwölf Jahren konnten 400 Peer-Mentoren in über 30 Fahrschulen in Berlin rund 8000 Fahrschüler erreichen.

Das Konzept kommt sowohl den Fahranfängern als auch den jungen Verkehrsstraftätern zugute. Denn die jungen Unfallfahrer setzen sich aktiv mit ihrer Tat auseinander und machen ihre Erfahrungen für die Fahrausbildung nutzbar. Während die Fahrschüler die Möglichkeit haben, aus erster Hand die Folgen riskanten Fahrverhaltens zu erfahren und sich ihres eigenen Risikopotenzials bewusst zu werden. Weitere Informationen unter:

(AnK)
www.verkehrhuman.de,
www.innom.de oder
www.close-to.net.



DIISTATIS
wissen. nutzen.

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	
24.11. - 26.11.16	08.12. - 10.12.16	Grundkurs	25.01. - 27.01.2017
12.12. - 14.12.16	19.12. - 21.12.16	ASF	21.11. - 24.11.2016
		FES (vorm. ASP)	27.12. - 30.12.2016
Fortbildung § 33a Abs.1 FahrIG Westfalen		Ausbildungsfahrlehrer §§ 9b&21a FahrIG	
Siegen		15.12. - 17.12.16	
		Fahrlehrerausbildung	
		BE	01.02. - 30.06.17
			02.05. - 29.09.17
		A	03.04. - 28.04.17
			03.07. - 28.07.17
		CE	06.02. - 31.03.17
		DE	06.11. - 01.12.17
Fortbildung Seminarleiter ASF/FES			
ASF	22.12.2016		
FES	23.12.2016		
Fahrschul-Betriebswirtschaft			
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	
15.12. - 17.12.17	19.01. - 21.01.17	Grundkurs	08.05. - 11.05.2017
27.02. - 01.03.17 (Karneval)		ASF	29.05. - 01.06.2017
Fortbildung § 33a Abs.1 FahrIG Grevenbroich		FES (vorm. ASP)	19.06. - 22.06.2017
30.03. - 01.04.17			
Fortbildung § 33a Abs.1 FahrIG Rheinberg		Ausbildungsfahrlehrer §§ 9b&21a FahrIG	
24.11. - 26.11.16		13.02. - 15.02.17	
18.05. - 20.05.17			
Fortbildung Seminarleiter ASF/FES		Fahrlehrerausbildung	
ASF	21.11.2016	BE	03.04. - 31.08.17
FES	22.11.2016	A	01.03. - 31.03.17
	13.12.2016	CE	01.03. - 28.04.17
		DE	02.01. - 31.01.17
			02.05. - 31.05.17
Fahrschul-Betriebswirtschaft			
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.info

Unser Hotel und Restaurant sorgen für das richtige Ambiente

BERUFSKRAFTFAHRER

Leicht überprüfbar und nachzuvollziehen

Experten sind sich einig, dass es in der Berufskraftfahrer-Weiterbildung eine Überprüfung der Ausbildungsstätten bzw. Fahrschulen geben muss. Dies sollte über eine zentrale Datenbank geschehen. Momentan schieben sich in Deutschland der Bund und die Länder die Verantwortung gegenseitig zu.

Obwohl das Kraftfahrtbundesamt (KBA) seit Jahrzehnten sehr gute Erfahrungen mit der Speicherung fahrerbezogener Daten hat, ist es bis heute nicht gelungen, eine einheitliche Datenbank bezüglich der Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern zu schaffen.

Die Führerschein bezogenen Daten müssen auf die der „Schlüsselzahl 95“ basierenden Daten angepasst werden. Dafür muss es eine Systemerweiterung beim KBA geben. Weiterhin sollten hier gleichzeitig die 35-stündige BKF-Weiterbildung bzw. die zuvor erbrachte (beschleunigte) Grundqualifikation oder der Berufsabschluss hinterlegt werden können. Das ist logisch und macht die anschließende Weiterbildung ebenfalls transparent. Um die jeweilige Ausbildungsstätte bzw. Fahrschule überprüfen zu können, müssen auch deren Daten im System hinterlegt werden. Auch die Daten der Themen (Liste der Kenntnisbereiche) und die des Dozenten werden im selben System erfasst. Das KBA verfügt über einen riesigen Erfahrungsschatz und sollte die Speicherung der Daten bezogen auf die „Schlüsselzahl 95“ übernehmen.

Die Vorteile liegen auf der Hand:

- Alle an der BKF-Weiterbildung Beteiligte werden im System erfasst (Ausbildungsstätte/Fahrschule/Dozent/Fahrer...) und sind für die Behörden bundesweit abrufbar.
- Ein hinterlegter Katalog mit den Themen gemäß der Liste der Kenntnisbereiche nach der Berufskraftfahrer-Qualifikations-Verordnung – (BKrFQV) (z.B. Themen mit



Berufskraftfahrer bei der Weiterbildung gemäß dem Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz (BkrFQG).

und ohne Praxisanteil oder beispielsweise genau Themeninhalte) weist die Richtigkeit der Weiterbildung aus. Das bringt Klarheit – auch in den Behörden.

- Der Fahrer wird anhand seiner Führerscheinnummer identifiziert.
- Die Zugänge zum Beruf des Berufskraftfahrers sind ebenfalls im System gespeichert. Chronologisch lassen sich die Daten nachvollziehen.
- Mehr Transparenz für die zuständigen Behörden, z. B. welche Kenntnisbereiche der Fahrer bereits absolviert hat bzw. noch absolvieren muss.
- Nachvollziehbarkeit: bei z.B. einem Umzug eines Berufskraftfahrers in einen anderen Landkreis, ein anderes Bundesland o.ä.. Zu welchem Zeitpunkt und an welchem Ort findet die Weiterbildung statt? Gleiches gilt für die Dozenten, die an verschiedenen Orten und/oder in verschiedenen Bundesländern referieren.
- Die Ausbildungsstätte/Fahrschule wird behördlich transparent, das heißt, dass alle Vorgänge, von der Anmeldung des Teilnehmers bis hin zur Durchführung der Weiterbildung

selbst, nachvollziehbar bleiben.

- Die Meldung der Weiterbildungen durch die Ausbildungsstätte/Fahrschule bei der Behörde kann elektronisch erfolgen, gleiches gilt für die „Nachmeldung“ eines kurzentschlossenen Teilnehmers.
- Vereinheitlichung und ein höheres Maß an Qualität in der Weiterbildung wird die Folge sein.
- Entlastung der zuständigen Behörden durch ein einheitliches System und somit mehr Spielraum für eine mögliche Überprüfung durch die Behörde in der Ausbildungsstätte/Fahrschule.
- Die bürgerfreundliche Systematik für die Fahrer, die sich z. B. ohne einen Behördengang bei einer Ausbildungsstätte/Fahrschule direkt online anmelden können, gleichzeitig bei der Behörde identifizieren und somit nach der Weiterbildung automatisch den Eintrag „Schlüsselzahl 95“ erhalten.
- Es ist keine Papier-Bescheinigung über die Weiterbildungsinhalte mehr erforderlich (aber wünschenswert), da diese direkt nach der Weiterbildung im System hinterlegt wird. Diese ist für die Behörde, den Teilnehmer und den Dozenten abrufbar. Besser lässt sich Papier nicht einsparen!
- Eine Bezahlung der „Schlüsselzahl 95“ könnte z. B. via PayPal direkt im System erfolgen.
- Es wird eine hohe Akzeptanz des Systems erwartet.

kann sich online betreffend einer Ausbildungsstätte/Fahrschule und über unterschiedliche Kursthemen orientieren, den individuellen Weiterbildungsstand abfragen und auch seinen „Fähigkeitsausweis“ für den Nachweis der „Schlüsselzahl 95“ online bestellen und bezahlen. Der Fahrer muss nicht bei der Behörde vorstellig werden, sondern erledigt alles online. Die Behörde kann im Gegenzug den Fahrer, die Ausbildungsstätte/Fahrschule sowie den Dozenten genauestens überprüfen.

Gleichzeitig dient die Internetseite www.cambus.ch mit umfassenden Hintergrundinformationen bezüglich der „Schlüsselzahl 95“. Somit bleibt alles übersichtlich und transparent und die Behörde kann im Bedarfsfall eine Überprüfung z. B. bei der Missachtung von Vorschriften oder Zeiten durch den Dozenten direkt in die Wege leiten.

In Deutschland sollte es zeitnah ein solches System geben, um die Qualität der Weiterbildungen der Berufskraftfahrer stetig zu erhöhen und eine Überprüfbarkeit durch die zuständigen Behörden nachvollziehbar zu machen, auch wenn finanzielle und personelle Gründe dagegen sprechen könnten.

Quelle: www.cambus.ch

Die oben genannten Vorteile finden schon heute in der Schweiz Anwendung. Ein Online-System namens „cambus.ch“ arbeitet über die Kantongrenzen hinweg. Diese Vereinheitlichung hat die „asa“, die schweizerische „Verenigung der Straßenverkehrsämter“ konzipiert. Das System sorgt für die Bündelung der fahrerbezogenen Daten bezüglich der „Schlüsselzahl 95“ aller 26 Kantone. Die Daten der aktiven „Chauffeurs“ werden online verwaltet. Der Fahrer



NEUE AUFLAGE Anzeige

Weiterbildungsband „Kinematische Kette“

Moderne Lkw sind komplexe technische Produkte und beinhalten eine ganze Reihe von bemerkenswerten Innovationen. Die Autoren Winfried Heigl und Jochen Seifert zeigen in diesem Band zum einen die enge Verbindung zwischen der richtigen Handhabung der einzelnen Komponenten eines Lkws auf und vermitteln Grundlagenwissen über Mechanik, Physik, Chemie und Elektronik des Fahrzeugs. Mit verständlichen Beschreibungen und erläuternden Darstellungen bietet dieser Teilnehmerband die Möglichkeit, sich über den aktuellen Stand der Nutzfahrzeugtechnik zu informieren und sich darüber hinaus auch über den Fahrzeugeinsatz und im Bereich der gesetzlichen Vorgaben weiterzubilden.



Winfried Heigl und Jochen Seifert

- moderne Motorentechnologie
- Bewertung der technischen Daten eines Antriebsaggregats
- unterschiedliche Getriebekonstruktionen
- Eigenschaften verschiedener Kraftstoffe
- Emissionen, Abgasnachbehandlung

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

SOFORT LIEFERBAR!

DEGENER BKF-Teilnehmerband Kinematische Kette, Energie und Umwelt
Art.-Nr. 41102

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.

