

Der Fahrschul-Profi

Ausgabe Nr. 2/2017 • DEGENER Verlag GmbH • Hannover

FACHINFORMATION FÜR DEN ERFOLGREICHEN FAHRLEHRER

www.degener.de

JUNI 2017

INHALT

Fahrschulpraxis: Mit Engagement in die Handicap-Prüfung.....	2
Fahrschulunternehmer: Maßgeschneiderte Weiterbildung für die Transport- und Logistikbranche ..	4
Recht: Muss ich mich als Fahrschulunternehmer bewerten lassen?	6
Aktuell: Deutsche Fahrlehrer-Akademie definiert zukünftige Aufgaben	8
Berufskraftfahrer: Standardisierte Europaletten ermöglichen freien Austausch	10

EDITORIAL

Neues Fahrlehrerrecht ist auf dem Weg – wie geht es weiter?

Bonn, Mai 2017. Das Fahrlehrergesetz ist beschlossen, im März fanden die 2. und 3. Lesung im Bundestag statt, der Bundesrat hat zugestimmt. Die Grundlagen der Fahrschulen, Fahrschulgründungen und Kooperationen, die Stellung des Fahrlehrers im Unternehmen, die Verwaltung und Administration, aber vor allem die reformierte Fahrlehrerausbildung und -weiterbildung sind somit auf den Weg gebracht. In Vorbereitung sind zurzeit die Verordnungen zum Fahrlehrergesetz. Diese sollen in diesem Monat im Verkehrsausschuss des Bundesrates behandelt werden und danach, noch vor der Sommerpause, im Plenum des Bundesrates. Mit der Verkündung im Bundesgesetzblatt ist im Juli 2017 zu rechnen, Inkrafttreten sollen Gesetz und Verordnungen wie geplant am 1. Januar 2018.

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

Ihre DEGENER-Redaktion

ZAHLEN UND FAKTEN

Gütertransport erreicht einen neuen Höchststand

Vergangenes Jahr wurden in Deutschland mehr Güter transportiert. Nach Angaben des Statistischen Bundesamts (Destatis) stieg das Transportaufkommen gegenüber 2015 um 1,1 Prozent auf 4,6 Milliarden Tonnen. Davon entfallen auf den Straßen-transport rund 3,6 Milliarden Tonnen.

DEGENER
Kompetenz für Fahrschulen

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Welche Erwartungen haben Sie von der Reform des Fahrlehrerrechts?



Ministerialrätin Renate Bartelt-Lehrfeld, Leiterin Referat LA 21 (Fahrerlaubnisrecht, Fahrlehrerrecht, BKF-Recht) im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Mit dem Beschluss des Bundesrates vom 12. Mai 2017 hat die Reform des Fahrlehrerrechts ihre letzte große Hürde genommen. Das Gesetz wird plangemäß am 1. Januar 2018 in Kraft treten können. Der Koalitionsvertrag ist damit erfolgreich umgesetzt. Ich freue mich, dass die Reformziele im Wesentlichen erreicht werden konnten. Eine inhaltlich und strukturell verbesserte Ausbildung, der Abbau von Berufszugangshemmnissen, wie der Wegfall der Fahrerlaubnis-klassen A/CE, sowie neue Kooperationsmöglichkeiten für Fahrschulen stellen aus meiner Sicht tragfähige Eckpfeiler für die Zukunftsfähigkeit des Berufsstandes dar. Ich hoffe, dass der Beruf des Fahrlehrers beziehungsweise der Fahrlehrerin in seiner neuen Ausgestaltung damit wieder das Interesse vieler junger Menschen weckt.



Sönke Schölermann, Leiter Fahrschulbildungsstätte ALV, Fahrlehrer aller Klassen.

Meine Erwartungen sind eher etwas gedämpft! Wir werden Fahrlehrer ausbilden, die mit deutlich schlechteren Voraussetzungen als bisher in die Ausbildung gehen. Hierzu trägt nicht nur die Beibehaltung des Vorbildungsniveaus, sondern vor allem der Wegfall der Fahrerlaubnisklassen

CE und A sowie die nicht mehr geforderte Fahrpraxis für die zu erlangende Fahrerlaubnis bei. Pädagogisch hochqualifiziert – aber ohne Fahrerfahrung – eine Entscheidung mit fataler Außenwirkung. Ob sich in Zukunft Fahrlehrer finden werden, die bereit und finanziell in der Lage sein werden, einen mindestens zwölfmonatigen Lehrgang durchzustehen, mit den verschlechterten Fördermöglichkeiten, bleibt abzuwarten.



Gerhard von Bressensdorf, Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände.

Zum 1. Januar 2018 wird die längst überfällige Reform des Fahrlehrergesetzes Inkrafttreten. Insgesamt begrüßt die Bundesvereinigung die zukunftsweisenden Anpassungen. Die Neustrukturierung und Verlängerung der Ausbildung mit stärkerer Gewichtung der verkehrspädagogischen Inhalte sowie die Verankerung der Thematik „Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren“ sind notwendige Veränderungen. Durch die neuen Kooperationsmöglichkeiten können kleinere, inhabergeführte Fahrschulen, wirtschaftlich leichter zusammenarbeiten. Der Wegfall nicht mehr zeitgemäßer Aufzeichnungen, die Fortbildungspflichten bezogen auf das Kalenderjahr und vereinfachte Meldepflichten, dienen der Vereinfachung des Tagesgeschäftes. Trotz Intervention der Verbände gibt es politische motivierte Veränderungen, die vom Berufsstand kritisch gesehen werden. Dazu zählen der Wegfall bestimmter Eingangsvoraussetzungen, überzogene Eignungsüberprüfungen alle fünf Jahre für BE- und A-Fahrlehrerscheininhaber, und die ungeklärte Situation bei freiberuflichen Beschäftigungsverhältnissen als Fahrlehrer. Die BVF wird den Gesetzgeber beim Wort nehmen, der zugesagt hat, bei auftretenden Schwierigkeiten, zeitnah nachzubessern.



Dr. Harald Pohlmann, geschäftsführender Gesellschafter Fahrschule und Bildungszentrum Zöllner GmbH & Co. KG.

Die Gesetzesreform ist ein guter Schritt für die Branche. Es war nicht mehr hinnehmbar und auch nicht mehr zeitgemäß, Kleinstunternehmen zu schützen und größeren Unternehmen das Wachstum zu begrenzen. Gerade starke und seriös geführte Unternehmen werden von der Reform profitieren, weil sie mehr Freiheiten bekommen und wachsen können. Diese Reform bietet die Grundlage für mehr Professionalität in der Branche, für stärkere Betriebe und für eine bessere Ausbildung der Fahrlehrer.

Wir sind eingeladen, dies zu nutzen. Investieren wir in Qualität, in die Fortbildung unserer Mitarbeiter. Finanziert werden muss und kann dies durch höhere Preise, die wir am Markt durchsetzen können und sollten.



Martin Jost, Dipl.-Ing. und Präsident der Deutschen Fahrlehrer-Akademie.

Das Gesetz zur Reform des Fahrlehrerrechts ist eine wichtige Rechtsänderung zur Sicherung und Zukunftsausrichtung des Berufsstandes.

Wie bei anderen Änderungen waren auch in diesem Fall die Vorstellungen über die Inhalte in einigen Punkten nicht völlig identisch. Trotzdem ist

nun festzustellen, dass der erreichte Endstand ein gutes, umsetzbares Ergebnis darstellt. Besonders die Stärkung und Erweiterung von Ausbildungsinhalten und -dauer und damit auch der Qualifikation sind als positive Aspekte zu nennen. Auch die Vereinfachung von verwaltungstechnischen Abläufen gehört hierzu.

Ein eher kritisch zu sehender Punkt ist die Möglichkeit des Einsatzes von Freiberuflern; hier muss die Praxis zeigen, ob die Forderungen hinsichtlich Qualität und fachliche Steuerung erfüllbar sind. Die Möglichkeit, über die erweiterte Zweigstellenregelung eine größere unternehmerische Gestaltungsmöglichkeit zu erreichen, ist sicher grundsätzlich ein zukunftsorientierter Inhalt der Fahrlehrerrechtsreform. Dies jedoch nur, sofern griffige, nachvollziehbare Kriterien zur Begrenzung definiert werden.



Dr. Bernhard F. Reiter, Geschäftsführer der VERKEHRS-INSTITUTE BIELEFELD & DÜSSELDORF.

Die Ausbildungsverlängerung war überfällig! Wir empfehlen weiterhin 24 Monate. Der Gesamtstoff sprengt schon jetzt den Lehrplan – und Themen wie Automatisiertes Fahren oder alternative Antriebstechnologien finden kaum Berücksichtigung. Ja zur Anhebung der Pädagogik-Stunden auf 50 Prozent. Dies wird der Berufsbezeichnung Fahrlehrer gerecht, der nie nur ein Mittler von Handgriffen – also Instrukteur – war. Kein mittlerer Bildungsabschluss als Eingangsvoraussetzung? Völlig kontraproduktiv: sogar ein Schritt zurück! Den Wegfall von A2 und CE begleiten wir wohlwollend-kritisch: Ein Versuch, dem Nachwuchsmangel zu begegnen, Frauen zu mobilisieren. Wir haben nur acht Prozent Fahrlehrerinnen. Ob es gelingt, ohne dass die Ausbildungsqualität trotz solcher Kompetenzverluste leidet, wissen wir in sieben Jahren.

Mit unglaublichem Engagement in die Handicap-Prüfung – nur gelassen läuft's!

Es ist früher Vormittag im Februar an der TÜV Rheinland Prüfstation in Neuwied. An diesem regnerischen Februartag geht es um die Durchführung von zwei praktischen Fahrerlaubnisprüfungen gehandicapter Fahrschüler. Heiner Etzkorn, Leiter der regionalen Fahrerlaubnis beim TÜV Rheinland für den Bereich Koblenz, hat eingeladen und gestaltet den Vormittag, vor allem aber nimmt er als Verantwortlicher die praktischen Prüfungen ab. Sorgfältige Vorbereitung, hohes technisches Verständnis, sehr viel Einfühlungsvermögen, Beratung und Erfahrung sind notwendig, um die Prüfung durchzuführen.

Heiner Etzkorn betreut im Landkreis Koblenz circa 280 Fahrschulen. In über 20 Jahren praktischer Erfahrung hat er sich seine persönliche Kompetenz erarbeitet, im Vorfeld zu beraten und den Betroffenen Lösungen aufzuzeigen, die Fahrerlaubnis auch unter sehr schwierigen Bedingungen zu erwerben. – Wichtig ist dabei vor allem die partnerschaftliche Zusammenarbeit, mit den zu dieser Ausbildung qualifizierten Fahrschulen.

Am Anfang jeder Fahrausbildung steht ein Gutachten. Was später als Schlüsselzahl auf der Führerscheinkarte steht, wird im Vorfeld zunächst durch Mediziner und technische Sachverständige, in diesem Fall durch Heiner Etzkorn selbst, ermittelt. Kann das Handicap des Antragstellers ausgeglichen werden? Ist eine Fachwerkstatt, die Fahrzeuge umrüstet, in der Lage, die technische Lösung für ein gebrauchtes Fahrzeug zu finden, um die „Anforderung“ des Gutachtens technisch zu erfüllen, damit eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit während der Fahrt ausgeschlossen ist? Das Gutachten geht zur Fahrerlaubnisbehörde und wird rechtlich geprüft. Erst dann entscheidet sich, ob der Fahrerlaubnisantrag weiter bearbeitet wird! Meistens sind es gebrauchte Fahrzeuge,



Bestanden! Nur gemeinsam geht es zum Ziel! V. l.: Das Fahrlehrer-Team Frank Schmidt und Lena Walter, Heiner Etzkorn, Leiter Fahrerlaubnis TÜV Rheinland in Koblenz mit den „Prüflingen“ Christina S. und Sergey S.

Foto: DEGENER

die zur Debatte stehen, umgerüstet zu werden. Neue Fahrzeuge kommen aufgrund der viel zu hohen Anschaffungskosten für die Betroffenen oftmals nicht in Frage.

Während die Fachwelt beispielsweise über Ablenkung im Straßenverkehr diskutiert und mit welchen Maßnahmen man dieses Problem in den Griff bekommt, zählt für Personen mit Handicap nur die Möglichkeit endlich mobil zu sein. Endlich sein Leben selbstbestimmt und mobil zu gestalten, in der Lage sein, einen Arbeitsplatz zu erreichen. Fragen, wie den richtigen Sender einzustellen, die Klimaanlage oder auch die Navigation zu programmieren, stellen sich vor Beginn der Fahrt. Während der Fahrt eine SMS, eine WhatsApp zu schreiben oder zu telefonieren, die Frage stellt sich gar nicht! Mobil sein, unabhängig von A nach B zu gelangen, das was für viele eine Selbstverständlichkeit ist – das reicht doch schon!

An diesem Freitag werden zwei Prüfungen durchgeführt: Sergey ist

42 Jahre alt, querschnittgelähmt, seine Arme sind in der Bewegung stark eingeschränkt. Eine speziell aufgesetzte Lenkhilfe als Hilfsmittel, ein so genannter Dreizack, eine Metallplatte für den Fußraum, als Pedalabdeckung, damit die Füße nicht aus Versehen in die Pedale geraten, die passende Handbedienung von Gas und Bremse ist für die Umrüstung des Fahrschulfahrzeuges ebenfalls notwendig, um die Prüfungsfahrt in diesem Fall durchführen zu können.

Christina ist 32 Jahre alt und kleinwüchsig. Sie benötigt eine Fußraum-erhöhung in Form einer Metalltrittplatte kombiniert mit einem Pedalaufsatz, damit das Gas- und Bremspedal betätigt werden können. Zudem eine Sitz-erhöhung, um eine ausreichende Rundumsicht und Sitzhöhe zu gewährleisten. Die serienmäßige Lenkradverstellung des Fahrschul-Golf reicht in diesem Fall aus, damit Christina problemlos das Lenkrad, Blinkhebel und Funktionsschalter bedienen kann.

Heiner Etzkorn geht die individuellen Probleme der Fahrerlaubnisbewerber sehr souverän an, oft kann er helfen, geht nichts mehr, dann ist wirklich jede Möglichkeit geprüft worden, jeder Fall ist anders. – Das Fahrzeug kann auch so umgerüstet werden, dass man mit den Füßen lenken



Christina ist kleinwüchsig, Fußraum-erhöhung und Pedalaufsatz ermöglichen ihr die Bedienung der Pedale. Frank Schmidt demonstriert die Funktion direkt vor dem Umbau zur Prüfung.

Foto: DEGENER

kann, erklärt Heiner Etzkorn, sollten keine oberen Extremitäten vorhanden sein. Im Fußraum wird dann eine Metallscheibe installiert, über die mit dem Fuß gelenkt werden kann. Die Blinker werden über Kontaktflächen an der Kopfstütze betätigt. Ist der Schulterblick nicht möglich, sind Digitalkameras in der Lage, das für den Fahrer auszugleichen. Moderne Fahrerassistenzsysteme können in diesem Zusammenhang ebenfalls eine wertvolle Hilfe sein und eventuelle Defizite ausgleichen helfen. Das Team der Fahrschule Heinrich-Haus, Lena Walter, Fahrlehrerin und Frank Schmidt, Leiter der Fahrschule, stellen die beiden Fahrschüler Christina und Sergey zur Prüfung vor. Die Fahrschule ist dem Heinrich-Haus in Neuwied angegliedert, einem modernen paritätischen Dienstleistungsunternehmen für Menschen mit Körper-, Lern- und Sinnesbehinderungen sowie für Senioren.

nen könne. Das sei für ihn in seinem Fall einfach, von der Haptik, sagt er.

Unter die Bezeichnung Handicap fallen nicht nur körperliche Behinderungen. Darunter versteht man ebenfalls Menschen mit Lese- und Lernschwierigkeiten oder Schwerhörigkeit. Die Fahrerlaubnis ist für behinderte Menschen der Schlüssel, die echte Chance ins Berufsleben einzusteigen.

Die fachliche Beratung steht am Anfang einer jeden Fahrausbildung an erster Stelle. Vielen Interessenten kann geholfen werden, an das oder wieder zurück ans Lenkrad zu kommen und trotz Handicap eine Fahrerlaubnis zu erwerben. Am Ende dieses Tages haben es wieder zwei Kandidaten geschafft! Der Einsatz hat sich gelohnt, die Beratung, die Ausbildung und das Engagement aller beteiligten Personen und Institutionen.

HJR



Ein Dreizack als Lenkhilfe, Sergey bereitet sich auf die Prüfungsfahrt vor.

Foto: DEGENER

Besteht jede Praxisprüfung.



Der neue Golf als Fahrschulfahrzeug.

Beeindruckt schon ab der ersten Fahrstunde – und das nicht nur mit seinem attraktiven Design, sondern auch durch seine zahlreichen optionalen Assistenzsysteme. So macht der neue Golf Fahrschülern das Leben leichter – und Ihnen den Arbeitsalltag.

Wir bringen die Zukunft in Serie.

Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



Volkswagen

FAHRSCHULUNTERNEHMER

Maßgeschneiderte Weiterbildung für die Transport- und Logistikbranche!

Die Qualifizierung von Mitarbeitern der Transport- und Logistikbranche auf einem hohen Niveau – dafür steht seit mehr als 40 Jahren die BECKER Gruppe aus Hagen/Westfalen. Im Bildungszentrum werden Fachkräfte für die Transport- und Logistikbranche aus- und weitergebildet. Nach erfolgreich absolvierter Ausbildung werden die Spezialisten an regionale Unternehmen vermittelt. Größter Vorteil einer Aus- und Weiterbildung im Bildungszentrum BECKER ist die praxisorientierte Qualifizierung. Die Schulungen werden stets an die aktuellen Anforderungen der Unternehmen angepasst – dadurch haben Absolventen des Bildungszentrums hervorragende Chancen auf dem Arbeitsmarkt und werden von der BECKER Gruppe oft erfolgreich in Festanstellungen vermittelt.



Kürzlich ist die BECKER Gruppe in den Hagener Gewerbepark „Stadtwerk“ gezogen. „Die neuen Räumlichkeiten sind ideal für uns, da sie viel Flexibilität für unser wachsendes Schulungsangebot bieten“, berichtet Geschäftsführerin Ute Becker. Sie leitet das Familienunternehmen erfolgreich seit 1998.

Gegründet wurde die BECKER Gruppe als private Bildungseinrichtung im Jahr 1976 von Joseph Becker. Seit 1995 werden Fahrschüler auf allen Fahrerlaubnisklassen ausgebildet. 2002 expandierte die BECKER Gruppe nach Iserlohn und vergangenes Jahr wurde der Standort in Lüdenscheid eröffnet.

Die BECKER Gruppe ist in einem Wachstumsfeld tätig, ist sich Ute Becker sicher. Der Fahrermangel bewegt die Transportbranche – in den kommenden Jahren werden viele Fahrer in Rente gehen. Der Bedarf an jungen, motivierten und hochqualifizierten Fahrern und Lagerlogistikern wird weiter zunehmen. Dennoch tut sich die Branche schwer, junge Menschen für den Beruf zu begeistern. Berufskraftfahrer sitzen heutzutage nicht

mehr in klapprigen und qualmenden Dieselfahrzeugen – sie führen High-tech-Maschinen, müssen sich mit komplizierten gesetzlichen Bestimmungen auskennen und mit den digitalen Medien umgehen können. „Kraftfahrer sind heute Fachkräfte mit Arbeitsplatzgarantie“, verdeutlicht Ute Becker. Um das Image der Berufskraftfahrer aufzupolieren, müsse nicht nur das Gehalt aufgebessert werden, parallel müssten sich auch die Rahmenbedingungen verbessern. Neben der Bezahlung habe beispielsweise auch die Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten hohe Priorität für die Beschäftigten.

Private und öffentlich-rechtliche Unternehmen sowie Privatkunden schätzen die Kompetenz der BECKER Gruppe seit vielen Jahren. So lassen

Kommunen ihre Mitarbeiter zu verschiedensten Themen aus der Transport- und Lagerlogistik qualifizieren. Auch die Führerscheinausbildungen für den beruflichen Werdegang werden angefordert.

Die Bundesagentur für Arbeit setzt bei Umschulung und Qualifizierungen auf die Expertise von BECKER.

Die Vermittlung von Fachkräften rundet das Kompetenzportfolio ab. Die Arbeitsvermittlung wird professionell am Markt platziert. Mit BinWork – der Jobvermittlung – bedient BECKER Unternehmen und Privatkunden gleichermaßen erfolgreich.

45 Mitarbeiter an drei Standorten sorgen tagtäglich dafür, dass der zertifizierte Betrieb reibungslos läuft.

www.BECKERgruppe.com

AKTUELL

EU will neue Regeln für Kabotage, Mindestlohn und die Wochenruhezeit

Die EU-Kommission hat ihre angekündigte Straßeninitiative der Öffentlichkeit vorgestellt. Unter anderem geht es um neue Regelungen für die Kabotage sowie die Bezahlung bei der Entsendung von Lkw-Fahrern.

Die aktuelle Regelung für Kabotagefahrten soll gekippt werden – nach dem Willen der Kommission soll künftig an fünf aufeinanderfolgenden Tagen unbegrenzt erfolgen können. Grund sei die bessere Kontrollmöglichkeit durch die Behörden, informierte Verkehrskommissarin Violeta Bulc. Dazu soll auch die Zahl der Kontrollen erhöht werden. Ziel ist, bis 2023 mindestens drei Prozent aller Kabotagefahrten zu überprüfen. Arbeitet ein Fahrer mindestens drei Tage in einem Monat in einem anderen Land, soll der für das Land geltende Mindestlohn gezahlt werden. Bei Kabotagefahrten gelten die Regeln des Landes ab der ersten Kabotagefahrt.

Die vorgeschriebene Ruhezeit von 45 Stunden, die ein Fahrer nach maximal sechs Arbeitstagen einhalten muss, soll nicht angetastet werden. Diese Zeit darf er nicht in der Fahrerkabine verbringen. Wenn er seine

Freizeit nicht zu Hause verbringen kann, muss der Arbeitgeber für eine „angemessene Unterkunft“ sorgen, so die Kommission.

Die der Tage der zeitlich begrenzten Maut in der Europäischen Union sind gezählt. Bis 2023 (Lkw) beziehungsweise 2027 (Pkw) soll eine kilometerabhängige Maut Standard in Europa sein. Außerdem sollen die Geräte zur Mautregistrierung – so genannte On-Board-Units (OBU) – Standard werden. Ziel ist, dass Lkw-Fahrer mit nur einer OBU durch ganz Europa fahren können – Stichwort „European Electronic Tolling System“ (EETS).

Die Kommission möchte mit der Ermittlung der CO₂-Emissionen bei Lkw beginnen. Dafür soll das eigens von der EU entwickelte System „Vecto“ (Vehicle Energy Consumption Calculation Tool) zum Einsatz kommen.

Die vorgestellten Änderungen und Neuregelungen sind Vorschläge der EU-Kommission. Sie werden in den kommenden Monaten vom Europaparlament sowie im EU-Rat von den Mitgliedsländern diskutiert. Dabei ist es wahrscheinlich, dass es zu weitreichenden Änderungen kommt.

KOMPETENZPARTNER FÜR DIE LOGISTIKBRANCHE

BECKER

GRUPPE

Gut ausgebildete Fachkräfte sind ein klarer Wettbewerbsvorteil in der Transport- und Lagerlogistik. Nutzen Sie unsere Branchenkenntnis in der Weiterbildung, Fahrausbildung und Arbeitsvermittlung.

- **Wir qualifizieren** für die Transport- und Lagerlogistik
- **Wir bilden aus** in allen Fahrerlaubnisklassen
- **Wir vermitteln** Fachkräfte passgenau

BECKER
BILDUNGSZENTRUM
für Logistik und Verkehr BECKER GmbH Hagen

B.friends
Fahrschule by
BECKER

B.
INWORK
Jobvermittlung by BECKER

Hagen · Rehstr. 15

Iserlohn · Erich-Nörrenberg-Str. 7

Lüdenscheid · Lennestr. 3

www.BECKERGruppe.com

Zertifiziert nach DIN EN ISO 9001 · AZAV

DER NEUE CITROËN C3

UNLIMITED MISSIONS



„AUF DER BRÜCKE DIE KUPPLUNG LANGSAM KOMMEN LASSEN.“



BUSINESS DAYS
VOM 1. MÄRZ BIS 30. JUNI

FREE2⁴
MOVE
LEASE

DER NEUE CITROËN C3

BIS ZU 36 FARBKOMBINATIONEN³
AIRBUMP® TECHNOLOGIE³
FRONT-, KOPF- UND SEITENAIRBAGS
LED-TAGFAHRLICHT³
VON 68 PS (50 KW) BIS 110 PS (81 KW)

ab **155,- €** mtl.¹ zzgl. MwSt.
INKL. 3 JAHRE FULL SERVICE²

business.citroen.de

LE CARACTÈRE

CITROËN empfiehlt TOTAL. ¹Unverbindliches FREE2MOVE LEASE Kilometer-Leasingangebot der PSA Bank Deutschland GmbH, Siemensstraße 10, 63263 Neu-Isenburg, Full Service Angebot für Gewerbetreibende zzgl. MwSt. und Fracht für folgendes Aktionsmodell: NEUER CITROËN C3 PureTech 82 LIVE (60 kW), Laufzeit 36 Monate, 30.000 km/Jahr Laufleistung, gültig bis 30.06.2017. ²Leistungen (3 Jahre Garantie, Wartung und Verschleißreparaturen) gemäß den Bedingungen des CITROËN FreeDrive à la Carte Vertrages der CITROËN DEUTSCHLAND GmbH, Edmund-Rumpler-Straße 4, 51149 Köln. ³Je nach Version und Ausstattung. ⁴Weitere Informationen zu FREE2MOVE LEASE erhalten Sie unter: www.free2movelease.de. Abb. zeigt Sonderausstattung/höherwertige Ausstattung.

Kraftstoffverbrauch innerorts 5,7 l/100 km, außerorts 4,1 l/100 km, kombiniert 4,7 l/100 km, CO₂-Emissionen kombiniert 108 g/km. Nach vorgeschriebenem Messverfahren in der gegenwärtig geltenden Fassung. Effizienzklasse: B.

RECHT

Peter Breun-Goerke, Syndikusrechtsanwalt bei der Wettbewerbszentrale

Muss ich mir das gefallen lassen? – Vergleichs- und Bewertungsplattformen

Eine Frage, die sich der Fahrschulunternehmer spätestens dann stellt, wenn er auf einer Plattform oder in den sozialen Netzwerken negativ bewertet wird, ist: Muss ich mir das gefallen lassen? Das Ergebnis kann man vorwegnehmen: Ja, als Unternehmer muss ich mir gefallen lassen, dass ich im Internet, insbesondere auf Plattformen, bewertet werde.

Grundsätzliche Duldung einer Bewertung

Schon 2008 hat der Bundesgerichtshof in seiner ersten Entscheidung zu einer Bewertungsplattform für Lehrkräfte klargestellt, dass es sich sowohl Privatpersonen, aber auch Unternehmer gefallen lassen müssen, dass sie im Internet bewertet werden. In seiner Grundsatzentscheidung kommt der Bundesgerichtshof zu dem Ergebnis, dass weder nach dem Bundesdatenschutzgesetz noch in Bezug auf das einer Person zustehende allgemeine Persönlichkeitsrecht ein allgemeiner Lösungsanspruch dahingehend besteht, in der Öffentlichkeit nicht bewertet zu werden. In der langen Historie der zu solchen Plattformen ergangenen Entscheidungen wird immer wieder darauf abgestellt, dass dem Recht auf Meinungs- und Kommunikationsfreiheit des Bewertenden der Vorrang einzuräumen ist. Der Bundesgerichtshof hat diese Rechtsprechung zur Bewertungsplattform „Jameda“, auf der Ärzte bewertet werden, herausgearbeitet und bestätigt. Dabei hat er zusammengefasst folgende Grundsätze aufgestellt:

- Kein allgemeiner Lösungsanspruch gegen Bewertungen
- Kein Recht auf Auskunft über die Person, die die Bewertung abgegeben hat – Auskunft können nur Strafverfolgungsbehörden bekommen
- Prüfungspflichten des Portalbetreibers nur dann, wenn konkrete und begründete Einwendungen erhoben werden
- Je konkreter die Einwendung, desto umfangreicher auch die Recherchepflichten des Portalbetreibers

Insbesondere in seiner letzten Entscheidung zum Ärzteportal „Jameda“ hat der Bundesgerichtshof allerdings klargestellt, dass im Falle von begründeten Einwendungen das Portal diese zu prüfen habe. Im konkreten Sachverhalt hatte der bewertete Arzt eingewandt, er habe den im Internet aufgetretenen „Patienten“ gar nicht behandelt. Für diesen Fall hat der Bundesgerichtshof das Portal als ver-

pflichtet angesehen, sich die Behandlung nachweisen zu lassen. Sollte also ein Fahrschulunternehmer bei einer Bewertung die begründete Vermutung haben, dass es sich gar nicht um einen Fahrschüler seiner Fahrschule handelt, sollte er bei dem Portal vorstellig werden und auf einem Nachweis dafür bestehen, dass es sich tatsächlich um seinen Fahrschüler handelt.

Auch im europäischen Ausland beschäftigen Bewertungsportale die Rechtsprechung. So hat der Österreichische Verfassungsgerichtshof in einer Entscheidung im Ergebnis die Pflicht zur Duldung einer Bewertung festgestellt. Auch der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat zu einem Bewertungsportal von Rechtsanwälten festgestellt, dass sich insbesondere Unternehmer, die mit ihrer Dienstleistung in die Öffentlichkeit treten, einer solchen Bewertung im Internet stellen müssen. Begründet wird dies im Wesentlichen damit, dass der Unternehmer aktiv in die Öffentlichkeit tritt und es sich gefallen lassen muss, öffentlich bewertet zu werden. Er sei deswegen nicht rechtlos gestellt. Für den Fall, dass es zu Formalbeleidigungen oder falschen Tatsachenbehauptungen kommt, kann er selbstverständlich die Löschung der entsprechenden Texte verlangen. Von daher kann auch Fahrschulunternehmern nur geraten werden, die entsprechenden Einträge im Internet zu beobachten und gegebenenfalls gegen nachweisliche Unrichtigkeiten vorzugehen.

Inhalt der Bewertungen

Zwar hat die Rechtsprechung insbesondere ihre Auffassung zur grundsätzlichen Zulässigkeit von Bewertungen immer wieder damit begründet, dass der Unternehmer sich ja gegen Formalbeleidigungen und Verletzungen seiner Persönlichkeitsrechte wehren kann. Allerdings ist festzustellen, dass sie bei der Frage, wo die Grenze einer Bewertung zu ziehen sei, sehr großzügig ist. So musste es sich ein Hotel mit dem Namen „Hühnerhof“ gefallen lassen, im Internet als „Hühnerstall“ bezeichnet zu werden. Ein Hochschulprofessor musste nach einer Entscheidung des Landgerichts Berlin zähneknirschend hinnehmen, auf einer Bewertungsplattform als „Psychopath“ und „echt das Letzte dieser Typ“ bezeichnet zu werden. Auch das höchste deutsche Gericht, das Bundesverfassungsgericht, ist sehr großzügig und hat zugelassen, dass es sich eine Richterin gefallen lassen musste, als „absicht-



Peter Breun-Goerke ist Syndikusrechtsanwalt bei der Wettbewerbszentrale.

lich oder unabsichtlich schlampig und arglistig“ bezeichnet zu werden. Die Grenze zieht die Rechtsprechung dann, wenn die Kritik letztlich nur dazu dient, den Gegenüber verächtlich zu machen und das sachliche Anliegen einer Meinungsäußerung gegenüber der persönlichen Kränkung in den Hintergrund tritt. Wenn man sich die Urteile ansieht, stellt man sich allerdings die Frage, wann die Rechtsprechung dies annehmen will.

Fehler/Irreführungen auf Plattformen

In einem Bereich ist es bereits in mehreren Fällen gelungen, erfolgreich gegen Bewertungsplattformen vorzugehen, nämlich dann, wenn sie nachweislich falsche Angaben verbreiten oder die Gestaltung so gewählt ist, dass die angesprochenen Verbraucher einen falschen Eindruck erhalten. So hat das Oberlandesgericht Nürnberg einem Hotelbewertungsportal die Anzeige von Sternenkennzeichnungen als irreführend untersagt, wenn die entsprechenden Hotels tatsächlich nicht über eine neutrale Klassifizierung verfügen. Auch hat der Bundesgerichtshof einem Portal verboten, mit „garantiert echten Meinungen“ zu werben, wenn tatsächlich aufgrund der konkreten Ausgestaltung des Bewertungsvorgangs negative Bewertungen durch einen Filter unter den Tisch gefallen sind. Das Landgericht Düsseldorf hat einem Portal für Preisvergleiche von Zahnarztleistungen verwehrt, durch seine konkrete Gestaltung den Ein-

druck zu erwecken, die dort gelisteten Zahnärzte seien registrierte Nutzer und damit auch Kunden des Portals.

Dies lässt sich auf Vergleichsportale für Fahrschulen ebenfalls übertragen. Entsteht dort der Eindruck, der Fahrschulunternehmer sei registrierter Nutzer und wolle von dem Portal Kunden zugeführt bekommen, kann dies als falsch und irreführend beanstandet werden. Auch ist das Portal nicht berechtigt, Anfragen von Nutzern per E-Mail an solche Fahrschulunternehmer weiterzugeben, die mit dem Portal in keiner geschäftlichen Beziehung stehen und auch in eine Übermittlung von solchen Anfragen nicht eingewilligt haben. Derartige E-Mails sind eine unzulässige Belästigung des Fahrschulunternehmers.

Aktuell hat der Bundesgerichtshof in einem Urteil vom 27. April 2017 entschieden, dass ein Vergleichsportal darauf hinweisen muss, wenn die Suchergebnisse lediglich solche Einträge wiedergeben, die darauf beruhen, dass der gelistete Unternehmer dem Portal für die Vermittlung des Kunden eine Provision zahlt. Auf dem Portal waren ausschließlich solche Ergebnisse zu sehen. In letzter Konsequenz bedeutet dies, dass, wer im Internet einen Vergleich präsentiert, dafür Sorge zu tragen hat, dass

dieser einigermaßen vollständig ist, ansonsten hat er auf die Unvollständigkeit hinzuweisen.

Ausblick

Vergleichs- und Bewertungsportale gewinnen wirtschaftlich auch für Fahrschulunternehmer an Bedeutung. Immer mehr potenzielle Kunden bedienen sich zur Information, aber auch zum Abschluss von Dienstleistungsverträgen dieser Quelle. Beim Gesetzgeber sind Vergleichs- und Bewertungsplattformen im Hinblick auf ihre immense Bedeutung als Wirtschaftsfaktor in den Fokus geraten. Im Rahmen der „Digitalen Strategie 2025“ der Bundesregierung ist geplant, Rechtsregeln für Plattformen zu schaffen, die von einer noch zu gründenden „Digitalagentur“ durchgesetzt werden sollen. Die umfangreiche und detaillierte Rechtsprechung zeigt allerdings, dass es einer solchen weiteren „Behörde“ und einer Beaufsichtigung des Marktes für Vergleichs- und Bewertungsplattformen nicht bedarf, weil auch heute schon gegen Unrichtigkeiten erfolgreich vorgegangen werden kann. Fahrschulunternehmen ist wie allen anderen zu raten, diesen neuen Markt zu beobachten und gegen tatsächliche Unrichtigkeiten und verbale Entgleisungen gegebenenfalls vorzugehen.

Perfekt für Ihre Fahrschule.

Die neue **Z650**



Motorradfahren ist wieder in Mode. Gut für uns und gut für Ihre Fahrschule. Denn dies beschert Ihnen eine neue Generation von Schülern, die moderne Motorräder fahren wollen. Unsere Idealbesetzung für Sie: Die neue Z650 – leicht, handlich, geringe Sitzhöhe, viel Kraft bei niedrigen Drehzahlen. Und so zuverlässig wie das sehr beliebte Vorgängermodell, die ER-6n. Der neue Trendsetter Z650 zieht die Blicke auf sich und ist damit die beste Werbung für Ihre Fahrschule. Noch dazu profitieren Sie durch den speziellen **Fahrschulrabatt von 20 %* plus kostenlosem Learning-Edition-Paket** (niedrige Sitzbank, Motorschutzbügel, Sturzpads und Leistungsumrüstkit auf 48 PS). Ein Top-Angebot!

Fragen Sie Ihren Kawasaki-Vertragspartner nach allen Details, weiteren Modellen und den speziellen Finanzierungsangeboten. Alle Partner unter www.kawasaki.de/haendler

* auf die unverbindliche Preisempfehlung, zzgl. Fracht und Nebenkosten



Auch interessant: Vulcan S (hier als Cafe-Version): Unschlagbar niedrige Sitzhöhe (705 mm), robust und mit satten **20 % Fahrschulrabatt*** zu haben.

Kawasaki

AKTUELL

Die Deutsche Fahrlehrer-Akademie definiert ihre zukünftigen Aufgaben

Die Deutsche Fahrlehrer-Akademie traf sich zur Mitgliederversammlung 2017 in Stuttgart/Weilimdorf. Präsident Martin Jost formulierte die Ziele klar und eindeutig. Die Fahrschulbranche soll durch die Arbeit der DFA stärker als bisher durch zukunftsorientierte Inhalte bei ihrer Ausrichtung unterstützt und wissenschaftlich begleitet werden.

leisten ist eine bedeutsame Zielsetzung! Mit dem Hintergrund der Reform des Fahrlehrerrechts braucht die Fahrschulbranche Unterstützung bei der Umsetzung der neuen gesetzlichen Inhalte.

Neu in den wissenschaftlichen Beirat der DFA wurde Prof. Hans-Christian Reuss, Lehrstuhl für Kraftfahrzeugmechatronik an der Universität Stutt-



Neue Ziele zur Unterstützung der Fahrschulbranche bestimmten die Inhalte der diesjährigen Mitgliederversammlung der Deutschen Fahrlehrer-Akademie. Fotos: Jochen Klima



Der Mobilitätsberater Fahrlehrer wird in Zukunft unter anderem die zeitgemäß und dringend notwendigen Schulungen in speziellen Themenbereichen der Verkehrsschulung und Fahrzeugtechnologie vornehmen müssen, damit gut geschulte Fahrerinnen und Fahrer zukünftig in teil- oder hochautomatisierten Fahrzeugen sicher unterwegs sein können. Im Mittelpunkt der Aktivitäten und Projekte der wissenschaftlichen Arbeit der DFA steht der Mensch. Auf die Herausforderungen zukünftiger Fahrausbildung reagieren, sowie verstehen, wie die Technik funktioniert, um den richtigen Einsatz von Fahrerassistenzsystemen bei fortschreitender Fahrzeugtechnik zu gewähr-

gart, gewählt. Ministerialrätin Renate Bartelt-Lehrfeld, BMVI, wurde für weitere vier Jahre bestätigt.

Die Überarbeitung des Prüfungsfragenkatalogs für die Fahrlehrerprüfung der Klasse C/CE ist abgeschlossen und wurde vom stellvertretenden Präsidenten der DFA, Dieter Quentin, vorgestellt. Besondere Bedeutung kommt den Lösungshinweisen zum Prüfstoff zukünftiger Nutzfahrzeug-Fahrlehrer zu – die Prüfungsausschüsse erhalten eine wertvolle und zeitgemäße Unterlage.

Der Projektleiter des Arbeitskreises rund um das Thema „Autonomes Fahren“, Kurt Bartels, stellte die Arbeitsergebnisse kurz und präzise vor. Fahranfänger, die vom Anfang ihrer

„Fahrerkarriere“ ausschließlich Fahrzeuge mit unterstützenden Systemen fahren, würden ganz sicher ein Defizit in physio- und psychomotorischen Fähigkeiten aufweisen.

Durch eine Übergangsphase, die durch Technologieumstellung auf jeden Fall präsent ist, kann das zu einem Problem der Verkehrssicherheit werden. Auch hier ist das Engagement der DFA gefragt, die richtigen Ausbildungskonzepte zu entwickeln.

Dr. Franz-Joachim Jagow informierte über das abgeschlossene DFA-Automatik-Projekt. Den Abschlussbericht zum Automatik-Projekt finden Sie unter www.deutsche-fahrlehrer-akademie.de/1-Aktuelle-Projekte. Peter Glowalla konnte an der Mitgliederversammlung der DFA nicht teilnehmen, er leitet den Arbeitskreis „Fahrer-Assistenz-Systeme“. Deshalb werden die Mitglieder über das Thema schriftlich informiert.

Technologische und gesellschaftliche

Veränderungen, automatisiertes und autonomes Fahren, alternative Antriebskonzepte, Elektromobilität und die zunehmende Vernetzung der Verkehrsmittel, schaffen ein Umfeld, in dem dringend geforscht werden muss, in dem eine Institution wie die Deutsche Fahrlehrer-Akademie tätig sein muss, um Standards für die Aus- und Weiterbildung zu schaffen und zu festigen! Darin waren sich alle Teilnehmer der Sitzung einig.

HJR

AKTUELL

Borgward will in Bremen produzieren

Die Borgward Group will in der Hansestadt Bremen ein etwa 140.000 Quadratmeter großes Grundstück im Güterverkehrszentrum der Stadt kaufen. So lautet der Inhalt einer Absichtserklärung, die die Borgward Group und die Wirtschaftsförderung Bremen gemeinsam unterzeichnet haben. Borgward-Vorstandschef Ulrich Walker kündigte an, dort das „weltweite Kompetenzzentrum für Elektromobilität“ errichten zu wollen. Über den Preis für das Gelände machten weder die Borgward Group noch die Stadt Bremen Angaben.

Mit der Produktion soll in der Hansestadt bereits 2019 begonnen werden. Zunächst ist geplant, in China vormontierte Fahrzeuge in Bremen nur noch fertig zusammenzubauen. Je nachdem wie sich Bedarf und Nachfrage entwickeln, will die Borgward Group die Fertigung in Bremen umwandeln und komplette Fahrzeuge

produzieren. Laut Herstellerinformationen sollen in Bremen pro Jahr zunächst 50.000 Fahrzeuge vom Band rollen. Dabei handelt es sich um Elektroautos und Plug-in-Hybride. Die Arbeiten am Bremer Produktionsstandort sollen im kommenden Jahr anlaufen. Neben der Fertigung will Borgward auch eine Teststrecke und ein Auslieferungszentrum errichten. Die traditionsreiche Marke Borgward war 2015 von chinesischen Investoren wiederbelebt worden. In China startete bereits im vergangenen Jahr der Fahrzeugverkauf – Unterstützung gab es vom Nutzfahrzeughersteller Foton. Im kommenden Jahr sollen die Borgward-Autos auch in Deutschland auf den Markt kommen.

Borgward beschäftigte in den 1950er Jahren circa 22.000 Menschen und war damit der drittgrößte Autobauer in der Bundesrepublik. 1961 meldete das Unternehmen Konkurs an.



Wir suchen für unsere Standorte Berlin, Bielefeld, Braunschweig, Celle, Hannover, Lemgo und Minden:

Fahrlehrer/innen (auch C und D)

Wir bieten einen sicheren Arbeitsplatz bei überdurchschnittlicher Bezahlung.

Für unsere neue Fahrlehrerausbildungsstätte in Berlin suchen wir 3 Lehrkräfte (m/w):

Maschinenbauingenieur, Jurist, Erziehungswissenschaftler

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

Fortbildung von Fahrlehrern/innen in Hannover:

Fahrlehrerlehrgang BE 11 Monate incl. Praktikum 04.10.17–03.03.18

Lehrgang Ausbildungsfahrlehrer gem. § 9b FahrIG 18.09.17–20.09.17

Fahrlehrerlehrgang A 1 Monat 31.08.17

Fahrlehrerlehrgang DE Aufbaulehrgang 1 Monat 31.07.17

Fahrlehrerfortbildung nach § 33a FahrIG 19.06.17–21.06.17

Seminarleiterfortbildung nach § 33a (2) FahrIG 13.12.17 (ASF)

Seminarleiterfortbildung nach § 33a (2) FahrIG 14.12.17 (FES)

Wir kaufen in Norddeutschland Fahrschulen oder bieten Kooperationen an.

FERIENFAHRSCHULE
ZOLLNER
Deutschlands größte Fahrschule

AKTUELL

Der Leitfaden für die Fahrschule – das praxisorientierte Nachschlagewerk!

Wer kompetent beraten möchte, muss sich sehr gut auskennen. Gar nicht so einfach, bei sich ständig ändernden Regeln, Verordnungen und Gesetzen im Straßenverkehr den Überblick zu behalten. Dabei hilft der „Leitfaden für die Fahrschule“ in der 7. Auflage – das nahezu unentbehrliche Nachschlagewerk bietet alle notwendigen Informationen für die Beratung in der Fahrschule.

Der „Leitfaden für die Fahrschule“ zeichnet sich stets durch seine Aktualität aus. So ist die 11. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 21. Dezember 2016 bereits in das Werk integriert. Der für Fahrschulen besonders wichtige fahrerlaubnisrechtliche Teil befindet sich auf dem neuesten Stand.

Auch auf Beschränkungen, Auflagen und Zusatzangaben – die Schlüsselzahlen – wird ausführlich eingegangen. Dreirädrige Fahrzeuge wurden den Fahrerlaubnisklassen zugeordnet – Klasse B192 wurde erstmals ausformuliert. Weiteres Thema: Fahrerlaubnisrechtliche Kennzeichen der inhaltlich in den vergangenen Jahren immer wieder neu definierten Fahrerlaubnisklassen, beispielsweise C1 und C1E mit den Auslegungen und Abgrenzungen zu einer Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung.

Die Auslegungshilfen wurden in das Kapitel für die Praktische Prüfung integriert. So soll die Kommunikation und Abstimmung zwischen dem Fahrerlaubnisprüfer und Fahrlehrer gefördert werden.

Der Leitfaden für die Fahrschule

von Peter Glowalla und Christiane Jordan.

312 Seiten, Ringordner, DIN A5

Art.-Nr. 23000
Preis: € 69,90

Austauschsatz:
Art.-Nr. 23003
Preis: € 59,90

Sichern Sie sich jetzt Ihr Exemplar!



Auf insgesamt 312 Seiten ist alles erfasst, was für die Beratung in der Fahrschule wichtig und notwendig ist.

Was darf mit welcher Klasse gefahren werden? Was gehört unbedingt zu einem behördlichen Antrag, welche Unterlagen werden benötigt? Was gehört zur Ausbildung? Welche amtlichen Fahrschul-Formulare sind vorgeschrieben? Wie sind die Regelungen der Besitzstände?

All diese und weitere Fragen werden verständlich und umfassend beantwortet. Die umfassende Loseblattsammlung im praktischen und handlichen A5-Ringordner ist kapitelweise gegliedert – so ist die gewünschte Information immer rasch zur Hand!

WIR SIND ...

einer der führenden Fahrschul-Fachverlage mit einer über 80-jährigen Firmengeschichte. Wir bieten ein volles und modernes Sortiment, bestehend aus Printmedien, Hard- und Software, Lehr- und Lernmitteln, Möbeln und Office-Equipment. Mit den Produkten versorgen wir neben Fahrschulen und Fahrlehrer-Ausbildungsstätten zahlreiche weitere Institute, die mit der Aus- und Weiterbildung im Kraftfahrer- und Berufskraftfahrerbereich tätig sind.

WIR SUCHEN ...

Fahrlehrer/in als technische/r Redakteur/in

IHRE AUFGABEN ...

- Erstellung von Ausbildungsunterlagen
- Manuskripterstellung, Layout, Terminüberwachung
- Ausarbeiten, Umsetzen und Darstellen von Informationen in zielgruppenorientierten Publikationen
- Kommunikation mit externen Dienstleistern

IHR PROFIL ...

- Fahrlehrer/in B/C und ggf. D
- Texterfahrung, technischer Journalismus
- Technische Kenntnisse im Nutzfahrzeugbereich
- Führerschein-Klassen B, C (Klasse D wäre von Vorteil – aber nicht Bedingung)
- Zusatzqualifikation/en in der Güterkraftverkehrsbranche (z. B. Kraftverkehrsmeister m/w)

Wir bieten Ihnen ein angenehmes Arbeitsklima mit sympathischen und kompetenten Kollegen, anspruchsvolle und herausfordernde Projekte sowie eine hinreichende Weiterbildung und eine attraktive Vergütung.

Wir freuen uns über Ihr Interesse, Ihre Bewerbung richten Sie bitte an:

DEGENER Verlag GmbH,
z. Hd. Frau Gehrs (Personalreferentin),
Ikarusallee 34, 30179 Hannover
oder per E-Mail an: bewerbung@degener.de

DEGENER

AKTUELL

Weltgrößte Sammlung von Kleinwagen öffnet in 2018



Die weltgrößte Sammlung von Kleinwagen wird im kommenden Jahr im PS-Speicher Einbeck zu besichtigen sein – Teile der einzigartigen Sammlung sind nach Voranmeldung bereits in diesem Jahr zu sehen. Infos: www.ps-speicher.de. Foto: Thomas Schlegel

Unter Hochdruck wird derzeit im PS-Speicher Einbeck an den Vorbereitungen für die Eröffnung der weltgrößten Sammlung von Kleinwagen gearbeitet. Läuft alles nach Plan, öffnet die Schau im Jahr 2018. Rund 280 Kleinwagen und Motorräder sind in den vergangenen drei Jahren aus dem ehemaligen Störy-Kleinwagenmuseum ins niedersächsische Einbeck überführt worden. Die Fahrzeuge waren seit 2005 nicht mehr öffentlich zu sehen – Teile der Sammlung sollen nach Voranmeldung bereits in der zweiten Jahreshälfte 2017 für Grup-

pen zu besichtigen sein. Zu sehen sind Raritäten aus der Nachkriegszeit. Fahrzeuge, von denen es heute kaum noch gut erhaltene Exemplare gibt.

Viele der Exponate – so etwa das Fulda-Mobil oder der Zündapp Janus – wurden nur über einen kurzen Zeitraum und in Kleinserie gefertigt. Dazu gehört beispielsweise ein Kleinschnittger Spezial von 1954 – ein Unikat mit 250 cm³ Hubraum und 15 PS, das Autokonstrukteur Paul Kleinschnittger zu Repräsentationszwecken herstellen ließ.

BERUFSKRAFTFAHRER

Dipl.-Wirtsch.-Ing. Friedemann Korflür

Europaletten: Standards ermöglichen freien Austausch

Gab es bisher bei der Rücknahme von Paletten immer wieder Auseinandersetzungen an der Laderampe, so gibt es jetzt eine eindeutige Regelung. Alle Europaletten, die dem Standard „GS1 Asset Type 99993“ entsprechen, sind im Einsatz frei verwendbar und untereinander tauschbar. GS1 steht für „Global Standards One“ und ist eine privatwirtschaftliche Organisation, die globale Standards zur Verbesserung von Wertschöpfungsketten definiert und auch umsetzt. GS1 Germany entwickelte diese allgemein gültigen Kriterien in einem branchenübergreifenden Gremium aus Handel und Industrie, Logistik und Paletten-dienstleistern und veröffentlichte sie. Das bringt mehr Klarheit.

Welche Paletten dürfen im offenen Europaletten-Tauschpool getauscht werden? Welche Qualitätskriterien gelten für gebrauchte Paletten? Welche Marken haben Zugang? Die Standardisierungsorganisation GS1 Germany hat nach Abstimmung mit Vertretern der beteiligten Branchen die geltenden Normen und Regeln für Europaletten zusammengefasst, Kriterien vereinbart und in der Typbeschreibung für „GS1 Asset Type 99993“ veröffentlicht. Europaletten sind demnach als gleichwertig anzusehen und können im Europaletten-Pool getauscht werden, wenn sie den festgelegten Kriterien entsprechen.

Die Kriterien der GS1-Typbeschreibung für Europaletten:

- Die Palette entspricht der DIN EN 13698-1.
- Die Qualität von neuen Paletten wird durch definierte Anforderungen an Herstellungsprozess und Eigenüberwachung gesichert. Die Fremdüberwachung durch eine unabhängige, externe Zertifizierungsorganisation ist gewährleistet.
- Produktion und Reparatur erfolgen in lizenzierten Betrieben.



- Gebrauchte Paletten werden nach GS1-Palettenposter klassifiziert. Als gebrauchsfähig eingestufte Paletten sind wiederzuverwenden entsprechend der Berufsgenossenschaftlichen Regeln für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit (BGR 234/ProdSG).
- Klassifizierte, gebrauchte Paletten können im offenen Tauschpool frei getauscht werden.

Da die Paletten der Marken EPAL, UIC und WORLD diese Kriterien erfüllen, sind sie gleichwertig im Sinne der „GS1 Asset Type 99993“.

Einem Tausch von gebrauchsfähigen Paletten dieser drei Marken steht damit nichts im Wege. Einzelne Paletten-Organisationen und Markeninhaber haben keinen Einfluss auf den Palettentausch im offenen Pool. Der Austausch unterliegt damit der Selbstregulation des Marktes. Die GS1-Typbeschreibung für „Asset

Type 99993“ definiert unter Berücksichtigung von logistischen und funktionalen Gesichtspunkten die Qualitätskriterien für neue Vierwege-Flachpaletten (800 x 1200 Millimeter) aus Holz. Sie schreibt auch Vorgaben für den Herstellungsprozess und die Eigen- und Fremdüberwachung fest. Die Typbeschreibung wird auf der Website der GS1 beworben und öffentlich angeboten. Sie kann auch per E-Mail angefordert werden (mehrweg@gs1-germany.de).

Für gebrauchten Paletten gilt die Qualitäts-Klassifizierung von GS1. In dem 2014 veröffentlichten Palettenposter ist geregelt, nach welchen Kriterien Paletten von „Neu“ über „Klasse A“, „Klasse B“ bis „Klasse C“ als gebrauchsfähig zu klassifizieren sind. Kennzeichen der Paletten-Organisationen WORLD, EPAL und UIC auf den Eckklötzen sind dabei möglich. Diese Paletten haben Zugang zum offenen Tauschpool.

Die ebenfalls im Poster, in der Abbildung rechts zu sehen, gezeigten Mängel schließen im Gegenzug sowohl die Gebrauchsfähigkeit einer Palette, als auch ihre Tauschbarkeit aus. Das Poster steht zum Download unter www.gs1-germany.de parat.

Die Typisierung der GS1 Germany baut auf die ECR-Anwendungsempfehlung „Neue Wege der Kooperativen (Euro-)Palettenbewirtschaftung in Deutschland“ aus dem Jahr 2014 auf. Beteiligt waren in verschiedenen Projektgruppen unter anderem Coca-Cola Erfrischungsgetränke AG, Bosch/Siemens, Henkel, EDEKA, REWE, Kelloggs, Mars, Nestlé, Procter & Gamble, Dachser, DHL, Kraftverkehr Nagel und viele mehr.

Im Zuge dieser Anwendungsempfehlung ist das bekannte Poster zur Klassifizierung der Palettenqualität entstanden.

ANZEIGE

Weiterbildungsband „Ladungssicherung“

Der Band „Ladungssicherung“ vermittelt dem Berufskraftfahrer praxisrelevantes Wissen rund um das Thema Ladung und Ladungssicherung und versetzt ihn so in die Lage, die Beförderung sicher, sinnvoll und ökonomisch richtig durchzuführen. Das Ziel ist es, den Berufskraftfahrer zu befähigen, die Sicherheit der Ladung unter Anwendung von Sicherheitsvorschriften, Normen und Richtlinien und durch die richtige Auswahl und Benutzung des Kraftfahrzeugs und den richtigen Sicherungsmitteln zu gewährleisten.



Dr. Thomas Goedecke
und Rolf Dänekas

- Rechtliche Grundlagen der Ladungssicherung
- Physikalische Grundlagen
- Arten der Ladungssicherung
- Darstellung der Berechnungen
- Fahrzeugaufbauten
- Lastverteilungsplan
- Hilfsmittel zur Ladungssicherung
- Gefahren
- Sammelgut
- Beispiele aus der Praxis

SOFORT LIEFERBAR!

DEGENER BKF-Teilnehmerband
Ladungssicherung
Art.-Nr. 41104

IMPRESSUM

Der Fahrschul-Profi
Kostenloses Informationsfachblatt

DEGENER Verlag GmbH

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

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

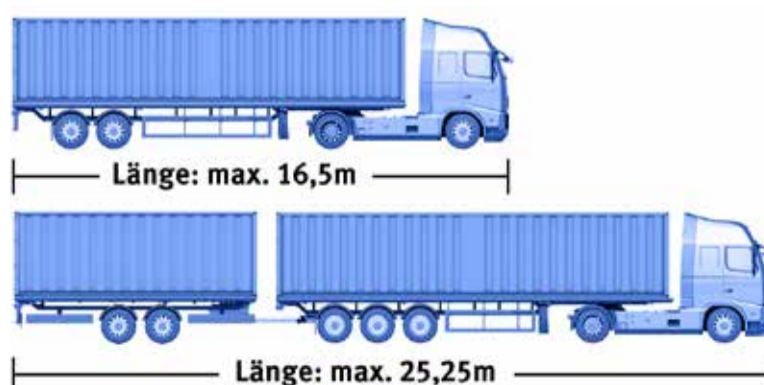
AKTUELL

Keine Gigaliner auf Luxemburgs Straßen

Die Regierung von Luxemburg hat sich erneut gegen eine Zulassung von so genannten Gigaliner auf Luxemburgs Straßen ausgesprochen.

Darüber berichtete die Zeitung „Luxemburger Wort“. Das gehe aus der Antwort des Infrastrukturministers François Bausch auf eine parlamentarische Anfrage hervor. Luxemburg wehrt sich seit Jahren gegen die Einführung der Lang-Lkw auf seinen

Straßen. Die Regierung habe Bedenken was die Straßenverkehrssicherheit und der Infrastruktur angehe. Die Sattelzüge mit Anhänger gefährdeten andere Verkehrsteilnehmer – vor allem, weil sie auch im Stadtverkehr unterwegs seien. Außerdem müsse erst eine Analyse der Straßeninfrastruktur durchgeführt werden. Ein Standard-Kreisverkehr würde den Anforderungen nicht genügen, sagte Bausch.



Lang-Lkw, sogenannte Gigaliner, dürfen bis auf weiteres nicht auf Luxemburgs Straßen unterwegs sein.

© DEGENER