

Der Fahrschul-Profi

Ausgabe Nr. 3/2017 • DEGENER Verlag GmbH • Hannover

FACHINFORMATION FÜR DEN ERFOLGREICHEN FAHRLEHRER

www.degener.de

OKTOBER 2017

INHALT

Kurt Bartels:

Aufwertung der Fahrausbildung durch automatisiertes und hoch automatisiertes Fahren!..... 1

Aktuell:

Fahrlehrer ermöglichen Blinden einen ungewohnten Fahrspaß! 4

Fahrschulpraxis:

Herbsttacke: Zeichen der Zeit erkennen.....6

Fahrschulpraxis:

Gewohnheitstrott(ell) und Navigationswiderstand.....6

Aktuell:

Begleitetes Fahren mit 16: Eine Frage der Sicherheit8

EDITORIAL

Fahren mit Annehmlichkeiten der Technik – Telematik und was man wissen sollte!

An einem Freitagmittag geht es über die Autobahnanschlussstelle Hannover Nord auf die A 2 direkt in eine Dauerbaustelle, der Verkehr läuft aber sehr flüssig und das um diese Zeit. – Kreuz Hannover-Ost, die Baustelle ist nun Vergangenheit, es läuft immer noch gut! Bis zur Anschlussstelle Peine-Ost, der Verkehr stockt, wird immer langsamer, das Verkehrsleitsystem verrät den Fahrer: „Ab jetzt nur noch 60 km/h, mit starkem Verkehrsaufkommen ist zu rechnen!“ Im Gegensatz dazu sagt die Bord-Telematik: „Keine besonderen Vorkommnisse!“ – Einige Zeit später kommt das dicke Ende, zwölf Kilometer Stau bis zur Anschlussstelle Braunschweig-Hafen. Immerhin erreicht einen die Information spät aber präzise. Eine offenbar kurzfristig eingerichtete „Wanderbaustelle“, verbunden mit einer Fahrbahnverengung von drei auf eine Spur ist die Ursache.



Hohes Verkehrsaufkommen mit Staubildung! Abfahren oder „Durchsacken“ lassen?

mit dem Ziel Braunschweig oder weiter bis Magdeburg/Berlin mindestens eine dreiviertel Stunde unterwegs. Eine alternative Routenplanung oder eine veränderte Disposition kann faktisch nicht stattfinden! Nur die Entscheidung kurzfristige Umleitungsstrecke nutzen oder sich im Stau „Durchsacken“ lassen? Grundsätzlich sollte man sich vor jeder längeren Fahrt über die Verkehrssituation informieren, z. B. über Internet-Portale. Aber warum reagieren Hersteller spezifische „Bord-Navigatoren“ oftmals so spät? – Offenbar funktioniert die Zusammenführung unterschiedlichster Informationen noch nicht ausreichend, Verkehrssituationen zu analysieren, um unnötige Stop-and-go-Erlebnisse zu vermeiden und die Fahrer in ihren Entscheidungen zeitnah zu unterstützen. Wenn die Informationen für die „Bord“-Telematik ins Stocken geraten, ist es immer noch wichtig, seine Erfahrung als Fahrer einzubringen! – Weniger Stillstand auf den Straßen bedeutet weniger Umweltbelastung! Lesen Sie mehr über die Auswirkungen des automatisierten und autonomen Fahrens auf die Fahrausbildung.

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

Ihre DEGENER-Redaktion

Bis zum Eintreffen dieser Staumeldung sind die Fahrer aus Hannover

AKTUELL

Jetzt im Herbst unbedingt an die Winterreifen denken

Der Herbst ist da, der Winter naht. Damit steigt die Wahrscheinlichkeit, als Autofahrer mit Schnee und Eis konfrontiert zu werden. Es gilt die Winterreifenpflicht. Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) legt in § 2, (3a) fest: „Der Führer eines Kraftfahrzeuges darf dies bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte nur fahren, wenn alle Räder

mit Reifen ausgerüstet sind, die unbeschadet der allgemeinen Anforderungen an die Bereifung den Anforderungen des § 36 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) genügen. Dort ist unter anderem festgelegt, dass Winterreifen mit dem „Alpine-Symbol (Bergpiktogramm mit Schneeflocke)“ gekennzeichnet sind.

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Kurt Bartels, 2. stellvertretender Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und Vorsitzender des Fahrlehrerverbands Nordrhein

Aufwertung der Fahrausbildung durch automatisiertes und hoch automatisiertes Fahren!

Frage: Sie haben sich in der Vergangenheit intensiv mit den Auswirkungen des automatisierten und autonomen Fahrens auf die Fahrschul-ausbildung beschäftigt. – Das Gesetz für hoch- und vollautomatisiertes Fahren ist verkündet. Berücksichtigt das Gesetz die Belange der Fahrausbildung hinreichend?

Antwort: Im Gesetz steht zur Fahrausbildung gar nichts. Das ist nach meiner Einschätzung auch nicht unüblich. Entscheidend ist, dass die Ethikkommission in Regel 20 beschrieben hat, dass der sachgerechte Umgang mit automatisierten Fahrsystemen bei der Fahrausbildung in geeigneter Weise vermittelt und geprüft werden sollte. Also sehe ich aufgrund der Rahmenbedingungen um das Gesetz herum schon, dass die Fahrausbildung berücksichtigt wird. Ich denke, dass jetzt natürlich die rechtlichen Rahmenbedingungen, die sich auf die Fahrausbildung beziehen, novelliert und angepasst werden müssen. – Bis es zum autonomen Fahren kommt, wird es noch sehr, sehr lange dauern. Da weicht die Meinung der Industrie doch sehr stark von dem ab, was die Lebenswirklichkeit bringen wird.

Autonomes Fahren ist meiner Meinung nach der vollkommen falsche Begriff. Es handelt sich um „automatisiertes Fahren“. Ich bin ja überhaupt nicht mehr autonom, also völlig eigenständig unterwegs! Wenn ich autonom fahren würde, bedeutet das, ich fahre „inkognito“ – aber es passiert ja genau das Gegenteil, mein Verhalten ist überall und jederzeit transparent!

Frage: In § 1b – Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers (StVG) ist festgelegt, dass der Fahrzeugführer „wahrnehmungsbereit“ sein muss, um die „Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen“! – Spricht das nicht für eine Aufwertung der zukünftigen Fahrausbildung?

Antwort: Die Fahrausbildung wird aufgewertet, sie wird umfangreicher

*) Quelle: Ethik Kommission automatisiertes und vernetztes Fahren, Juni 2017



Kurt Bartels, Fahrlehrer mit Leib und Seele, selbständig in zweiter Generation, bekannt aus seiner berufsständischen Arbeit und zahlreichen Medienauftritten. Messerscharf thematisiert er exklusiv im Interview die Auswirkungen des automatisierten Fahrens auf die Fahrausbildung!

Straßenverkehrsgesetz (StVG)

§ 1b Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen

(1) Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.

(2) Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen,

1. wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder
2. wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.

werden müssen. Denn wir werden ja die „Basics“ weiterhin ausbilden, also das Fahren mit Fahrzeugen, die nicht automatisiert sind und kaum Fahrerassistenzsysteme (FAS) haben, weil unsere jungen Leute diese Fahrzeuge noch über einen langen Zeitraum fahren werden. Ich gebe mal ein Beispiel, es hat ja auch lange gedauert, bis die Fahrzeuge bei den jungen Leuten angekommen sind, die mit ABS oder ESP ausgerüstet sind. Ähnlich wird es auch mit den Fahrerassistenzsystemen passieren. Solange wir noch herkömmliche Fahrzeuge im Markt haben, werden wir die „normale“ Fahrausbildung in gewohnter Form weiter ausbilden.

Zusätzlich müssen wir sehr zeitnah Wege finden, Fahrerassistenzsysteme in die Ausbildung und Prüfung zu integrieren. Dies ist eine riesige Herausforderung für die Fahrlehrerschaft, genauso wie für die Prüfinstitutionen. Wir müssen gemeinsam Wege finden, wie Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren ausgebildet und zumindest stichprobenartig geprüft werden können. – Der Begriff der Wahrnehmungsbereitschaft nach § 1b zeigt ja deutlich, dass der Einsatz von Fahrerassistenzsystemen in keinsten Weise erlaubt, sich von der Fahrtätigkeit abzuwenden. Ganz im Gegenteil, wenn das Fahrzeug automatisiert unterwegs ist, muss ich die Fahrt genau überwachen. Und da sagen übrigens Arbeitspsychologen, dass dies eine riesige Herausforderung ist. In einem Arbeitskreis der Deutschen Fahrlehrer-Akademie zum Thema „automatisiertes Fahren“, habe ich interessante Aussagen dazu bekommen: Automatisierung ist ein großes Problem in der Arbeitswelt, umso höher der Automatisierungsgrad ist, desto größer ist die Herausforderung der Menschen, die diese Automatisierung überwachen müssen. Denn wenn irgendetwas passiert, dann müssten diese Menschen sofort an der passenden Stelle so eingreifen können, dass einerseits nichts passiert und andererseits der Übergang in die manuelle Tätigkeit ohne Schwierigkeiten und sicher weitergeht. Das ist auch das riesige Problem beim Fahren mit Fahrerassistenzsystemen. Beispielsweise beim Abstandsregel-Tempomat (ACC) muss ich oft übernehmen und jederzeit besonders aufmerksam sein, um das ganze System zu überwachen. Ich muss mir im Grunde, wenn ich mit ACC fahre, ganz bestimmte Verhaltensweisen aneignen, die ich dann zusätzlich als Automatismen abspeichere, sozusagen als Ergänzung zum normalen Fahren – Das kann auch problematisch werden. – Oftmals haben Fahrzeuge ähnlicher Bauart unterschiedliche Bedienungsformen und andere Ver-

■ weiter auf SEITE 2

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Kurt Bartels

■ Fortsetzung von SEITE 1

haltensmerkmale bei ein und demselben Fahrerassistenten! Bremst das ACC zum Beispiel bei allen Fahrzeugen gleicher Bauart bis zum Stillstand herunter oder nicht, entscheidet sich das an der Ausstattung mit Direkt-schaltgetriebe oder Handschaltung. Fahrzeuge mit Schalter bremsen z. B. nur bis 30 km/h herunter. – Also ein eindeutiges „Ja“ zur Aufwertung der zukünftigen Fahrausbildung! Wir müssen diese Thematik an unsere meist jungen Fahrschüler weitergeben. Wir können dafür sorgen, dass die zukünftigen Fahrer Vertrauen in die Zuverlässigkeit der Systeme bekommen. Bezogen auf unser Beispiel, beim ACC muss der Fahrschüler in der Ausbildung und auch in der Prüfung in der Lage sein, z. B. während einer Autobahnfahrt, den Abstand auf zwei Sekunden einstellen zu können oder zu kontrollieren, ob er auf zwei Sekunden eingestellt ist. Er muss ACC richtig einsetzen können.

Frage: Ethik im Straßenverkehr ist nicht erst seit der Diskussion um das automatisierte oder autonome Fahren ein äußerst wichtiges The-

ma! Wie könnte sich dieses Thema in der „Fahrschule der Zukunft“ darstellen?

Antwort: Ethik wird in der Fahrausbildung ja nicht explizit benannt. Ich verstehe unter Ethik auch moralische und soziale Aspekte zum Miteinander im Straßenverkehr. In den Fahrschulen vermitteln wir tagtäglich unseren jungen Menschen gelebtes Verantwortungsbewusstsein, soziale und moralische Aspekte des Straßenverkehrs, wir leben und zeigen partnerschaftliches Verhalten. Das ist doch seit Jahrzehnten so, der Begriff „Ethik“ taucht dabei nur nicht auf. Wir machen das oftmals wie selbstverständlich und daraus keine besondere Sache. – Das ist unsere ungeschriebene Mission und auch in Zukunft eine wesentliche Aufgabe der Fahrlehrer! – Die „Fahrschule der Zukunft“ muss alle Aspekte der Ausbildung berücksichtigen. – Wir Fahrlehrer können Wertehaltungen, Werte und Normen im Straßenverkehr vermitteln! – Der Fahrschüler muss das erleben und wortwörtlich im Realverkehr erfahren, das ist entscheidend!

Frage: Welche Voraussetzungen müssten aus Ihrer Sicht erst einmal

gegeben sein, um das autonome Fahren auf bestimmten Straßen zu ermöglichen?

Antwort: Das „automatisierte Fahren“ auf Autobahnen kann ich mir recht zeitnah vorstellen. Daran wird im Moment wohl auch vorrangig im Schwerlastverkehr gedacht. Der Schutz meiner Daten, aber auch die Datensicherheit muss erst einmal grundsätzlich geklärt sein. Wenn man es sogar schafft, die Daten des Deutschen Bundestages zu hacken, dann wird es doch ein leichtes sein, GPS oder miteinander vernetzte Fahrzeuge zu hacken. Vielleicht bin ich da Pessimist, aber ich stelle mir immer das Szenario vor, was ist, wenn jemand die GPS-Satelliten hackt? Und wenn die Fahrer dann nicht in der Lage sind, die Fahrzeuge auch manuell führen zu können, dann haben wir ein Riesenproblem. Selbst komplett automatisiertes Fahren bedeutet weiterhin, dass die Übernahme von Fahrtätigkeiten jederzeit gewährleistet sein muss. Das zu schulen wird eine wesentliche Aufgabe der Fahrlehrer in der Zukunft sein und bleiben.

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

AKTUELL

Zahl älterer Autofahrer nimmt immer weiter zu

Aktuelle Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) deuten darauf hin, dass der demographische Wandel im Straßenverkehr angekommen ist. So steigt die Zahl der älteren Autohalter, während immer weniger junge Leute ein Auto zulassen.

Bei den 18- bis 20-Jährigen meldet das KBA einen Rückgang um rund 40 Prozent. So waren vor 15 Jahren rund eine halbe Million Fahrzeuge auf Personen dieser Altersgruppe zugelassen – Anfang vergangenes Jahr waren es dann knapp 316.000. Auch bei anderen (jüngeren) Altersgruppen ist dieser Trend zu beobachten. 2010 waren circa 3,7 Millionen Autos auf Fahrer zugelassen, die bis 29 Jahre alt waren. Anfang 2016 lag diese Zahl dann bei 3,4 Millionen.

Bei den älteren Autohaltern hingegen weisen die Zahlen nach oben. 2010 waren noch etwa 37 Prozent der Fahrzeuge auf Menschen angemeldet, die zwischen 50 und 69 Jahren alt waren,

Das entspricht mehr als 15,6 Millionen Autos. Anfang 2016 schließlich war diese Zahl auf 19,7 Millionen Fahrzeuge angestiegen – das sind 43,7 Prozent aller zugelassenen Autos! Ein ähnliches Bild bietet sich bei den über 70-Jährigen: Von 2010 bis 2016 ist ihr Anteil an den Fahrzeughaltern von etwa 9 Prozent auf rund 15 Prozent angewachsen. Das heißt inzwischen sind nicht mehr 3,9 Millionen sondern rund 6,7 Millionen Autos auf Fahrer zugelassen, die jenseits der 70 Jahre alt sind.

Die Zahl der älteren Fahrzeughalter nimmt stetig zu – gleichzeitig sinkt die Anzahl der Jüngeren. Flankiert wird diese Entwicklung davon, dass immer weniger junge Menschen eine Fahrerlaubnis erwerben. Zwischen 2011 und 2016 ist die Anzahl der jüngeren Führerscheininhaber um rund 10 Prozent gefallen.

(KaD)

Quelle: Frankfurter Allgemeine Zeitung

ANZEIGE



3. VDK-Symposium

unter Mitwirkung der
Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin



Vorankündigung

17./18. November 2017 in Recklinghausen

Die wissenschaftlich begleitete Fortbildung zur Thematik

„Mobilitätserhalt im Alter“

für Fahrlehrer, Kraftfahrreignungsberater, Mediziner, Apotheker, Psychologen, Psychotherapeuten, Suchttherapeuten, Juristen, Sozialarbeiter, Toxikologen, Führungskräfte und Mitarbeiter von Behörden

Anmeldungen und weitere Infos unter
www.vdk-veranstaltungen.de

Besteht jede Praxisprüfung.



Der 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 Golf Fahrschülern das Leben leichter – und Ihnen den Arbeitsalltag.

Wir bringen die Zukunft in Serie.

Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



Volkswagen

AKTUELL

Selber fahren macht glücklich: Fahrlehrer und Lions-Club spendieren Blinden Fahrspaß auf dem Flugplatz

Es ist Samstag, für manche Sonnabend. Für viele ein entspanntes Wochenende. Für die engagierten Mitarbeiter der Bundeswehr und die Mitglieder aus den Lions Clubs Hannover-Eilenriede und Steinhuder Meer das Ziel langer Vorbereitungen. Für elf Fahrlehrer aus dem Raum Hannover ein besonderer „Arbeitstag“. Sie alle haben ihre Ideen und Kräfte zusammengetan, um Blinden und Sehbehinderten einen abenteuerlichen Ausflug auf die 2,5 km lange „Piste“ des Wunstorfer Fliegerhorsts zu ermöglichen. Zwar steht das Gelände nicht mehr offiziell als Rennstrecke zur Verfügung (zwischen 1984 und 1993 wurden insgesamt neun Rennen der Deutschen Tourenwagen Meisterschaft in Wunstorf ausgetragen), aber für diesen besonderen Anlass machen Hauptmann Holger Kipp und sein leitender Kommodore Oberst Ludger Bette gern eine Ausnahme.



Die Motorengeräusche und den Jubel der Gäste noch im Ohr möchte man dem gesamten Veranstaltungsteam rund um den Lions-Club zurufen: „Gut gebrüllt, Löwen!“

© DEGENER

Gut 60 Sehbehinderte und Blinde mit ebenso vielen Begleitpersonen haben sich über das Landesbildungszentrum für Blinde (LBZB), den Blindenverband und Sehbehindertenverband Niedersachsen (BVN) und das Deutsche Taubblindenwerk für die Teilnahme angemeldet. Damit sei inzwischen die Kapazitätsgrenze erreicht, freut sich Madan Arora, Mitglied des Lions-Clubs Hannover-Eilenriede und Beauftragter für Blindenarbeit, über den stetig gewachsenen Zuspruch im jetzt dritten Veranstaltungsjahr. Die elf Fahrlehrer aus fünf verschiedenen Fahrschulen aus Hannover und Umgebung (Austen, Borth, Centrum, Downtown, Silbermann) stellen sich dem Andrang gelassen. Sie stellen sich mit den Vornamen vor, geben eine kurze Einweisung – und schon dürfen die „Fahrschüler“ loslegen. Erst langsam um die Kurven bis zur Startbahn – dann, auf der geraden Strecke geben sie Gas. Bis zu 160 km/h und mehr

werden heute erreicht. Die meisten genießen das Tempo und drücken vor Freude auch gern auf die Hupe. Ein Freudenfest. Als Reporter darf ich einmal auf dem „Prüfersitz“ mitfahren – und habe doch ein mulmiges Gefühl.

Es ist bereits das dritte Mal, dass der Lions-Club Hannover Eilenriede, gemeinsam mit Blindenverbänden, engagierten Fahrlehrern und dem Lufttransportgeschwader (LTG) 62 in Wunstorf, ein „Auto fahren für Blinde“ auf der Start- und Landebahn des Wunstorfer Militärstützpunkts organisiert.

Am Steuer sitzt Achim Wenger, ein gestandener Mann, spät erblindet, in jüngeren, sehenden Jahren selbst Auto gefahren. Jetzt erlebt er das Autofahren nur noch vom Beifahrersitz und traut sich kaum etwas zu sagen, wenn seine Fahrer aus seiner Sicht zu

spät den Gang wechseln: Das vermisst er besonders, das Gefühl zu schalten, Gänge einzulegen und Gas zu geben. Heute darf er. Und er macht seine Sache gut – und gibt so richtig Gas. „Es ist ein hohes gegenseitiges Vertrauen“, betont Fahrlehrer Werner Röhr (FS Austen), „Fahrlehrer und Fahrschüler können sich hier besonders aufeinander verlassen, man spürt, alle sind voll bei der Sache, die Fahrer sind bei aller Freude sehr konzentriert.“ Das Erlebnis habe sicher auch Rückwirkungen auf den Alltag, meint Martin Mietzner (FS Borth), die blinden Fahrer erhalten ein Gefühl dafür, wie komplex das Autofahren ist und welche Auswirkungen schon kleine Abweichungen haben.“

Aber auch umgekehrt, hofft Lions-Initiator Madan Arora, solle diese Veranstaltung wirken, im Sinne einer Sensibilisierung der Fahrlehrer für die Probleme von Blinden im Straßenverkehr, die nicht nur durch leise surrende Elektrofahrzeuge zunehmend problematisch werde. Er hoffe, dass zumindest die teilnehmenden Fahrlehrer die erforderliche Rücksichtnahme an ihre sehenden Fahrschüler weitergeben werden.

Eine Aktion, die zum Nachahmen einlädt: Das belegt auch der große Applaus aller Beteiligten zum Abschluss, als Oberst Ludger Bette vorschlägt, beim nächsten Mal einen Blitzer zur Tempomessung aufzubauen. Aber nicht, um zu bestrafen, sondern um den schnellsten blinden Fahrer des Jahres auszuloben ...



Die 19-jährige Vildana sitzt an diesem Tag zum ersten Mal am Steuer. Aufgeregt hört sie den Anleitungen zu, bevor es losgeht.

© DEGENER

HINTERGRUND:

Ursprung der Aktion war eine Anfrage des Lions-Club-Beauftragten für die Blindenarbeit, Madan Arora, der die Blindenverbände einfach mal direkt gefragt hat, welcher Wunsch den Sehbehinderten besonders auf dem Herzen liege. Die Antwort lautete: Auto fahren. „Die jungen Leute leben ja nicht unter einer Glasglocke“, erklärt Kerstin Schäfer vom Landesbildungszentrum für Blinde, „sie surfen wie jeder andere durch soziale Netzwerke und haben genügend Kontakte, um den Stellenwert von

Führerschein und Autofahren in unserer Gesellschaft zu kennen.“ Gemeinsam mit den „Kollegen“ vom Lions-Club Steinhuder Meer, dem Kommando des Fliegerhorsts und Fahrlehrer Bernd Neiseke (FS Centrum) wurde der Wunsch vor drei Jahren erstmals erfüllt. In diesem Jahr hat Karl-August Albrecht (FS Centrum) die Fahrlehrer organisiert, die mit Fahrzeugen, Treibstoff und Bremsbelägen etwa 60 sehbehinderten und Blinden ein unvergessliches Vergnügen spendiert haben. DiH (Redaktion)



Premiere für Fahrlehrer Thomas Silbermann, Manuel Borchert ist schon mehrmals blind gefahren.

© DEGENER

DER NEUE CITROËN C3

UNLIMITED MISSIONS



„AUF DER BRÜCKE DIE KUPPLUNG LANGSAM KOMMEN LASSEN.“



BUSINESS DAYS

VOM 1. MÄRZ BIS 30. JUNI

FREE²
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.

FAHRSCHULPRAXIS

Herbstattacke: Zeichen der Zeit erkennen

Im Kopf bin ich noch gar nicht soweit, irgendwie habe ich das Gefühl, der Sommer sei uns noch ein paar ver-söhnliche Tage schuldig. Ab und an sieht es ja danach aus. Plötzlich knallt mitten in den Gedanken etwas aufs Dach, das mich sofort langsam werden lässt. Und während ich nach Jungen oder Mädchen mit einer Zwillie Ausschau halte, erkenne ich die große Eiche, unter der ich gerade fahre.

Das sind die Zeichen, auf die ich jetzt besser achten sollte, um nicht jedes Mal vor Schreck zusammenzucken, wenn mir was aufs Dach fällt:

Denn bevor die Blätter sich deutlich verfärben und selbst zu Boden rieseln, reißen die jetzt schon kräftiger werdenden Windböen die eine oder andere Eichel los und lassen sie schwungvoll zu Boden gehen. Gelegentlich sogar mit etwas zu viel Schwung. Dann hinterlassen die kleinen Früchtchen schon mal Spuren, z. B. auf dem Dach eines geparkten Autos. Wer aber wegen solcher Schäden den Baumeigentümer verklagen will, sollte sich das zweimal überlegen. Denn nach Maßgabe verschiedener Gerichte (z. B. OLG Hamm, Urteil Az. 9 U 219/08 vom 19. Mai 2009 oder AG Siegburg, Urteil Az. 102 C 157/11 vom 15. Dezember 2011) handelt es sich „bei dem Fruchtfall um eine natürliche Gegebenheit, die als allge-



Wer die Fahrbahn beobachtet muss sich nicht erschrecken beim natürlichen Fruchtwechsel im Herbst.

© DEGENER

meines Lebensrisiko hinzunehmen ist. Zudem ist die durch herabfallende Baumfrüchte entstehende Gefahr, anders etwa als diejenige durch herabfallende Äste, relativ gering und ist leicht zu vermeiden, indem ein Pkw nicht unter Früchten tragenden Bäumen abgestellt wird.“ (AG Siegburg, s.o.). Wer also unter Bäumen parkt, sollte sich vorher vergewissern, dass gerade keine Früchte daran hängen, die er nicht auf seinem Auto landen sehen will.

Und beim Fahren? Hier gilt, was immer gilt beim Autofahren: Die Umgebung beobachten, die Zeichen der Zeit erkennen und angemessen handeln ...

Aufgeschreckt spätestens durch die ersten aufprallenden Baumfrüchte die – jedenfalls in Niedersachsen – derzeit von großen grünbelaubten Eichen fallen, sollte beim Autofahren allgemein das Bewusstsein für die Umgebung stets wach sein, damit

das (Fahr-)Verhalten den Umständen rechtzeitig angepasst werden kann. Ein paar Tipps dazu gibt z. B. der Auto Club Europa (ACE) unter dem Titel „Verkehrssicherheit – Im Herbst sicher ankommen“ (Auszug):

- Traktoren mit Anhänger sind häufig außergewöhnlich langsam unterwegs, biegen unverhofft ab und sind mit landwirtschaftlichen Gütern über vier Meter hoch beladen.
- Mähdrescher haben gewöhnlich Überbreite – Überholmanöver wer-

den schnell riskant. Kommen die Erntefahrzeuge direkt vom Feld, hinterlassen sie mitunter eine dicke und lehmige Schmutzspur auf der Fahrbahn. Motorradfahrer sind dadurch extrem gefährdet.

- Nicht nur umgestürzte Bäume, große Äste und Zweige, sind gefährlich. Auch Kastanien, Fallobst oder Laub verwandeln die Fahrbahn schnell in eine Rutschbahn.
- Nachts und am frühen Morgen kann sich Glatteis oder Reif bilden, besonders in Senken, auf Brücken und am Waldrand. – Rechtzeitig auf Winterreifen umrüsten!
- Im Herbst kann auch tagsüber schon mal das Licht eingeschaltet werden. Nicht nur, um besser zu sehen, sondern vor allem um besser gesehen zu werden (auch von hinten, bei Tagfahrlicht ist nur von vorne Licht zu sehen).
- Herbstdepressionen bzw. „Herbstblues“. Unfallstatistiken belegen, dass besonders folgenschwere Unfälle eher bei Dunkelheit passieren, obwohl in dieser Zeit ein viel geringeres Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist.

Weitere Tipps finden sich hier: <https://www.ace.de/ratgeber/sicher-unterwegs/verkehrssicherheit/herbst-tipps.html> und natürlich auf der DEGENER-Webseite.

FAHRSCHULPRAXIS

Gewohnheitstrott(el) und Navigationswiderstand

Das Leben ist Veränderung. Doch Änderungen einer jahrzehntelang „gewohnten“ Verkehrsführung setzen sich manchmal nur sehr langfristig durch. Wenn zum Beispiel eine Verkehrsinsel entfernt und die Fahrstreifen zum Abbiegen neu organisiert wurden, kann es sinnvoll sein, mit fest installierten Verkehrszeichen darauf hinzuweisen (siehe Foto). Nach einigen Jahren sollten aber nicht nur die täglichen Dauernutzer der Strecke ohne Hinweis den richtigen Fahrstreifen wählen können, sondern auch das letzte Navigationsgerät die Änderung per Kartenupdate eingespeichert haben – oder altersbedingt ausgemustert sein.

Für Neuankömmlinge an solchen Kreuzungen sind die Zeichen ohnehin befremdlich und eher ablenkend als hilfreich, wenn sie sich die Frage stellen: Was hat sich hier denn wohl geändert?

Anders verhält es sich, wenn es sich sozusagen um eine spontane Änderung der Verkehrsführung handelt, wie sie bei sogenannten „Wanderbaustellen“ vorkommt. Solche, quasi über Nacht aufgestellten Neuregelungen können selbst routinierte Fahrer auf dem täglichen Weg zur Arbeit

überraschen – und gewissermaßen überfordern. Richtig ungemütlich kann es z. B. für Fahrschüler werden, die es mitten in ihrer Prüfungsfahrt auf eigentlich bekannten Strecken mit plötzlichen Veränderungen zu tun bekommen. Selbst Nutzer von Online-Navigationsgeräten sind in diesen Fällen auch nicht besser dran, denn solche Baustellen sind allenfalls auf den Internet-Service-Seiten der jeweiligen Städte und Gemeinden kundgetan, die Aufnahme in die Navigationsdatenbank zumindest ungewiss ...

Gerade Teil-Baustellen im laufenden Verkehrsbetrieb sind immer auch Gefahrstellen. Häufig wird im Verlauf der Bauarbeiten eine geänderte Verkehrsführung notwendig. Verkehrsschilder müssen diese deutlich machen, vor allem aber den Verkehrsfluss sicher gewährleisten. Weil unklare Fahrweisungen katastrophale Folgen haben können, müssen Unternehmen bei der zuständigen Behörde Anordnungen einholen, bevor sie eine Baustelle einrichten, die sich auf den Straßenverkehr auswirkt.

Für viele Verkehrsteilnehmer kommen die Änderungen aber dennoch „überraschend“ – mit ganz unterschiedlichen Reaktionen: Manche



Hier wurden Linksabbieger und Geradeausfahrer zusammengelegt und eine zweite Rechtsabbiegerspur eingerichtet – vor mehr als einem Jahr.

© DEGENER

lassen sich nicht „irritieren“ und fahren einfach durch wie immer. Vielleicht wissen sie, dass der Tatbestandskatalog nur ein Bußgeld in Höhe von 25 Euro vorsieht (TBNR 141184) – jedenfalls, solange nichts Schlimmeres passiert ...

Fahrschüler, besonders in der Prüfung, sind hier nicht zu beneiden. Gerade, wenn schlechte Vorbilder vorausfahren, droht ihrem Prüfungserfolg durch solche sonst beinahe pro-

blemlosen Abbiegevorgänge höchste Gefahr! Sie müssen sich nicht nur den ständigen Drängeleien der anderen widersetzen, sondern auch auf unvorhergesehene Ereignisse besser reagieren als die routinierten Fahrer, denen das eigentlich viel leichter fallen sollte.

Auch Nutzer von Navigationsgeräten müssen an solchen Stellen Stärke zeigen, also das was Ex-Fußballprofi Oliver Kahn so gerne „Eier“ nennt:

Sie müssen – die Verkehrszeichen anerkennend – z. B. der klaren Anweisung „Hier links abbiegen“ widerstehen, und geradeaus weiterfahren, bis ihr Navigationsgerät den Faden wieder aufnimmt und eine alternative Strecke zum Ziel anbietet. TIPP: Wer größere Baustellen wahrnimmt, kann sich im Internet über die Planungen informieren, z. B. hier: <http://www.verkehr.region-hannover.de/nvkStrasse.php>

Neue Fahrlehrerfachschule

in Köln

Gemeinsam
 gegen den
 Fachkräftemangel

Selbst die interessantesten Berufe sind vom Fachkräftemangel betroffen – so auch der Beruf des Fahrlehrers.

Ein Beruf mit Zukunft? Das sehen viele Fahrlehrer heutzutage nicht mehr so. Immer mehr Fahrschulen schlagen daher Alarm: Die Branche bekommt ein Nachwuchsproblem.

Obwohl der Beruf des Fahrlehrers sowohl anspruchsvoll als auch abwechslungsreich ist, haben viele Fahrschulen das Problem, junge und qualifizierte Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen für sich zu gewinnen.

Die GFW Verkehrsakademie möchte gemeinsam mit Ihnen gegen diesen Fachkräftemangel vorgehen und bietet am Standort Köln – der Metropole des Rheinlands – eine neue Fahrlehrerfachschule mit qualitativ hochwertigen Bildungsangeboten in der Fahrlehrerausbildung und Fahrlehrerfortbildung an.

Seien Sie dabei und geben Sie grünes Licht für unsere Mission: „Gemeinsam gegen den Fachkräftemangel“.

Alle Informationen unter:
www.verkehrsakademie.koeln

Sprechen Sie uns einfach an:
0221 759 833 70

GFW Verkehrsakademie Köln
 Eupener Straße 150
 50933 Köln
 (im Technologiepark Köln)



AKTUELL

Begleitetes Fahren mit 16: Eine Frage der Sicherheit!

Niedersachsen möchte Jugendlichen bereits ab 16 Jahren das begleitete Fahren mit dem Auto ermöglichen. Damit folgt der niedersächsische Verkehrsminister Olaf Lies Vorschlägen von Verkehrsexperten. Unter anderem der Vorsitzende des Fahrlehrerverbands Niedersachsen, Dieter Quentin, hatte sich deutlich dafür ausgesprochen. Das Modellprojekt könnte in Niedersachsen bereits 2018 starten.

In einem Interview des NDR Fernsehens hatte Dieter Quentin gesagt: „Wir haben mit dem begleiteten Fahren mit 17 sehr, sehr gute Erfahrungen gemacht. Wir haben über 20 Prozent weniger schwere Unfälle für Fahranfänger. Haben aber festgestellt, dass die Begleitphase zu kurz ist. Und aus dem Grunde soll der Führerscheinwerb frühzeitiger erfolgen, damit die Begleitphase lang genug ist.“ Hintergrund: Viele junge Leute stecken, während sie an BF 17 teilnehmen, bereits in der Berufsausbildung oder beenden gerade die Schule. Damit bleibt automatisch weniger Zeit für die Fahrausbildung, die sich dementsprechend verlängert. „In Wirklichkeit fahren die Jugendlichen höchstens ein halbes Jahr oder teilweise auch nur ein paar Wochen“, so Quentin. Ein 16-Jähriger habe noch etwas mehr Zeit, sich auch um den Führerscheinwerb zu kümmern.

Kritik, die jungen Leuten seien nicht reif genug für den Straßenverkehr, lässt Dieter Quentin nicht gelten: „Also die 16-Jährigen werden genau so ausgebildet wie ein 18-Jähriger heutzutage auch in der Führerschein-ausbildung. Und sie werden vor allem auch genauso geprüft! Da gibt es überhaupt gar keine Unterschiede. Aus dem Grunde traue ich das den



Ein erfahrener Begleiter vermittelt Fahranfängern die nötige Sicherheit im Straßenverkehr.

© DEGENER

16-Jährigen sehr wohl zu.“ Schließlich seien bereits jetzt 16-Jährige allein im Straßenverkehr unterwegs. Beispielsweise mit großen landwirtschaftlichen Zugmaschinen (Klasse L und T). Auch hohe Geschwindigkeiten dürfen 16-Jährige aktuell schon fahren und das sogar mit Sozios – die Klasse A1 berechtigt zum Fahren mit Krafträdern mit einem Hubraum von nicht mehr als 11 kW und Verhältnis der Leistung zum Gewicht von maximal 0,1 kW/kg. So sind die Teenager sogar alleine auf der Autobahn unterwegs und können ins Ausland fahren.

„Ich kann mir durchaus vorstellen, dieses Erfolgsprojekt auszuweiten. Ich werde deshalb jetzt Experten von Polizei, Versicherungswirtschaft, ADAC, Landesverkehrswacht und Fahrlehrerverband zu einem runden Tisch einladen, um das Thema zu erörtern. Man muss aber sagen: Von heute auf morgen geht das nicht. Für eine Ausweitung wäre eine Änderung der EU-Gesetzgebung zwingend erforderlich.

Derzeit ist europaweit das Mindestalter auf 17 Jahre festgelegt, dies kann ein Bundesland nicht einfach außer Kraft setzen“, verdeutlichte Minister Lies. Sollten die Experten und Politiker am runden Tisch zu der Überzeugung gelangen, dass dies der richtige Weg sei, müsse eine Bundesratsinitiative auf den Weg gebracht werden, „mit dem Ziel, am Ende das entsprechende EU-Gesetz zu ändern“.

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) plädiert dafür, BF 17 auch für Lkw einzuführen. Es sei eine geeignete Maßnahme in der Fahrerlaubnisklasse C/CE (Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen) die duale Ausbildung zum Berufskraftfahrer deutlich zu verbessern. Dazu sollten das Mindestalter zum Erwerb dieser Fahrerlaubnisklassen gesenkt und dafür die Voraussetzungen auf europäischer Ebene geschaffen werden. Eine ent-

sprechende Initiative sei durch die Bundesregierung anzustreben, heißt es in einer Presseveröffentlichung des DVR.

„Bei der Ausbildung kommt es darauf an, eine möglichst lange Begleitphase zu erreichen. Die jungen Fahrer können intensiver von der Berufs- und Fahrerfahrung ihrer Kollegen profitieren“, sagt DVR-Präsident Dr. Walter Eichendorf. Mit einem medizinisch-psychologischen Gutachten könne die körperlich und geistige Eignung der jungen Leute geprüft werden. „Sowohl die zusätzliche Fahrerfahrung als auch die dadurch mögliche Verbesserung der Ausbildungsqualität lassen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit der Berufskraftfahrer und eine Verringerung der Unfallzahlen erwarten“, ist sich Eichendorf sicher. Außerdem sei die Initiative geeignet, junge Leute für die Ausbildung zum Berufskraftfahrer zu begeistern.

KURZMELDUNG

Alternative Antriebe: Boom bei den Pkw-Zulassungen

Alternative Antriebsarten erfreuen sich bei den deutschen Autokäufern steigender Beliebtheit. Die Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen sind im August 2017 um 143,2 Prozent gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegen. Insgesamt wurden 2.177 Elektro-Autos zugelassen. Pkw mit Hybridantrieb legten um 76,4 Prozent zu (6.927 Zulassungen). Plug-in-Hybride konnten ein Plus von 213 Prozent verbuchen – 2.617 Plug-in-Hybride wurden im August neu zu gelassen. Zwar sind die Zuwachsraten der alternativen Antriebe sehr hoch, die meisten neu zu gelassenen Fahrzeuge sind aber weiterhin mit einem Benzinmotor (58,4 Prozent) sowie mit einem Diesellaggregat (37,7 Prozent) unterwegs. Es fällt auf, dass die Neuzulassungen von Benzinern um 15 Prozent zu legen konnten, die Neuanmeldungen von Dieselfahrzeugen gingen um 13,8 Prozent gegenüber dem Vorjahresmonat zurück. Im August 2017 wurden insgesamt 253.679 Pkw neu zu gelassen. Die überwiegende Mehrheit davon (96,1 Prozent) wird mit herkömmlichen Motoren angetrieben.

KURZMELDUNG

Einsatz von E-Taxis wird deutlich einfacher

Das Bundeskabinett hat die zweite Verordnung zur Änderung der Mess- und Eichverordnung beschlossen, um den Einsatz von Elektro-Taxis zu erleichtern. Taxameter und die dazugehörigen Wegstreckensignalgeber können jetzt auch getrennt voneinander in ein Kraftfahrzeug eingebaut werden. Damit ist es möglich, Elektroautos für den Taxibetrieb nachzurüsten. Die geänderte Mess- und Eichverordnung beinhaltet die Definition des Wegstreckensignalgebers für Taxameter als Teilgerät. Damit kann von vornherein ein „konformitätsbewerteter“ Wegstreckensignalgeber mit geeigneter Schnittstelle für den Anschluss eines Taxameters im Fahrzeug verbaut werden. Zusätzlich haben Taxiunternehmen somit die Möglichkeit, einen „konformitätsbewerteten“ Wegstreckensignalgeber in ein Fahrzeug eines beliebigen Herstellers nachzurüsten. Ziel der Änderung ist es, den Einsatz von E-Taxis zu erleichtern und für den Verbraucher sicherzustellen, dass der Fahrpreis im Taxi korrekt angezeigt wird. Zudem wurde die Verordnung um die Möglichkeiten erweitert, in E-Ladesäulen Daten zu speichern und diese auch anzuzeigen. Dadurch und durch die Aufhebung des Verbots Taragewichtswerte zu speichern, soll es der Wirtschaft erleichtert werden, das Mess- und Eichrecht anzuwenden. Ziel ist, die Ladeinfrastruktur für Elektroautos weiter auszubauen. (AnK)

AKTUELL

„Raststätte der Zukunft“ offiziell eröffnet

Mit der Tank- und Rastanlage Fürholzen West ist Anfang September an der Autobahn 9 „Deutschlands modernste Autobahnraststätte“ eröffnet worden. Das hat der Betreiber „Autobahn Tank & Rast“ mitgeteilt. In nur neun Monaten Bauzeit wurden rund 20 Millionen Euro investiert. Das Areal ist rund 1.700 Quadratmeter groß. „Die ‚Raststätte der Zukunft‘ ist ein weiterer Meilenstein der erfolgreichen Modernisierungs- und Innovationsstrategie von Tank & Rast. Das besondere Energiekonzept sowie die

Vielfalt beim Betankungsangebot setzen starke Zeichen für Nachhaltigkeit und Mobilitätskonzepte der Zukunft“, sagt Dr. Karl-H. Rolfes, Vorsitzender der Geschäftsführung von Tank & Rast. Der Neubau der Tank- und Rastanlage Fürholzen West gehört zum 1998 gestarteten Modernisierungsprogramm. Nach eigenen Angaben hat Tank & Rast bislang rund 1,5 Milliarden Euro investiert. Damit will das Unternehmen das Serviceangebot entlang der Autobahn kontinuierlich verbessern.



© Tank & Rast

Mit einem Blockheizkraftwerk und einer Photovoltaikanlage wird die Rastanlage laut Betreiber umweltfreundlich mit Strom versorgt – überschüssige Kapazitäten werden ins öffentliche Stromnetz eingespeist. Tank & Rast bietet für jedes gängige

Antriebskonzept die richtigen Kraftstoffe an. Neben Standardkraftstoffen wie Diesel, Benzin und AdBlue sind in Fürholzen West auch Autogas (LPG), Erdgas (CNG), Elektroschnellladesäulen und eine Wasserstofftankstelle im Angebot.

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

EXKLUSIV

SCAN & TEACH® – Das neue BKF-Update 2017

ÜBERBLICK DER NEUEN INHALTE DES UPDATES 2017

NEU

Schwerpunkt bilden diesmal rechtliche Anpassungen, Ergänzungen sowie neue Multimedia-Elemente und ein neues Layout

GESUNDHEIT UND FITNESS im neuen 16:9-Format!

Neue Erläuterungen und Bilder zu Assistenzsystemen in den Themen BREMSANLAGE und WIRTSCHAFTLICHES FAHREN

15 überarbeitete Animationen in den Themen BREMSANLAGE und KINEMATISCHE KETTE

SICHERHEIT DER FAHRGÄSTE mit neuem Film „Sicherheit und Komfort im Bus“ inklusive der passenden Bordinformation

Neue VORSCHAUBILDER für Filme und Animationen im 16:9-Format

Aktualisierung, inhaltlich wie gesetzlich, in VORSCHRIFTEN FÜR DEN GÜTER- BZW. PERSONENVERKEHR

Tabellarische Auflistung der wichtigen Begriffe und Definitionen bei den SOZIALVORSCHRIFTEN

Integration der RETTUNGSGASSE mit Anleitungen, Gesetzeslage, Bußgeldkatalog und Animationen

RUNDE 2 jetzt mit den Quizfragen aus den Teilnehmerbänden als eigenes Thema

TECHNIK DIGITALER TACHOGRAPH mit Anleitungen zu manuellen Nachträgen, beispielhaft dargestellt an einzelnen Geräteversionen

Neue Informationen zur FAHRLEHRER-AUSBILDUNG AB 01.01.2018 entsprechend des geänderten Fahrlehrergesetzes

FAHRPRAKTISCHE ÜBUNGEN, WARTUNG UND PFLEGE im neuen 16:9-Format!

SCHWERE NUTZFAHRZEUGE IN DER STVO mit neuen Zeichnungen

Anfang November ist es soweit – das jährliche SCAN & TEACH® 360°-Update für die Berufskraftfahrer erscheint. Wie jedes Jahr wurden die Kenntnisbereiche umfassend überarbeitet und erneuert. Damit das Warten bis dahin nicht zu lang wird, gibt es hier exklusiv im Fahrschul-Profi schon einen kleinen Ausblick auf das, was kommt.

„Der Pool an neuen Inhalten und Änderungen ist auch in diesem Jahr wieder beachtlich“, verrät die Berufskraftfahrer-Redaktion.

Besonders die neuen Layouts in den Themen „Gesundheit und Fitness“ und „Fahrpraktische Übungen, Wartung und Pflege“ fallen auf. Hier gab es den Wechsel vom 4:3-Format zum 16:9-Format. Und dabei wurden die Folien komplett überarbeitet! Der Weg geht weg von eingerahmten Bildern mit buntem Hintergrund zu einem leichteren und schlichterem Design, das die Inhalte mehr in den Vordergrund stellt. „Wir haben bei der neuen Umsetzung besonders auch auf die Bedienerfreundlichkeit geachtet. Die Kunden sollen die bewährten Inhalte wie gewohnt nutzen können. Streichungen hat es auf Grund des neuen Layouts nicht gegeben“, versichert die BKF-Redaktion.

Viele Animationen in den technischen Bereichen wurden überarbeitet. Zum Beispiel erhielten die Animationen zur Aufteilung der Achsen eines Lkw



Thema 9: Neue Gestaltung – damit die Inhalte klar und übersichtlich zur Geltung kommen. © DEGENER

Bei all den Überarbeitungen stellt sich die Frage, was ist mit den rechtlichen Änderungen?

Hier gibt es ordentlich etwas zu entdecken. Gerade in brisanten Bereichen wie den allgemeinen Vorschriften für den Güterkraft- und Personenverkehr gibt es Ergänzungen.

Bei den Vorschriften für den Güterkraftverkehr wurde die Rollende Landstraße, auch RoLa genannt, ergänzt. Bei den Vorschriften für den Personenverkehr haben die Themen „Rollstuhl-Rückhaltesystem“ und „Mitnahme von E-Scootern“ Eingang gefunden. Beides natürlich eingehend bebildert. Auch das Thema Winterreifen wurde aktualisiert.

Die größte gesetzliche Ergänzung gab es bei „Recht, Stress und Gesundheitsbalance“. Im Zusatzvortrag zu Aus- und Weiterbildungsmöglichkei-

gänzung zeigt wie wichtig es ist, schon bei der Bildung von Stau bzw. schon bei stockendem Verkehr an die Rettungsgasse zu denken.

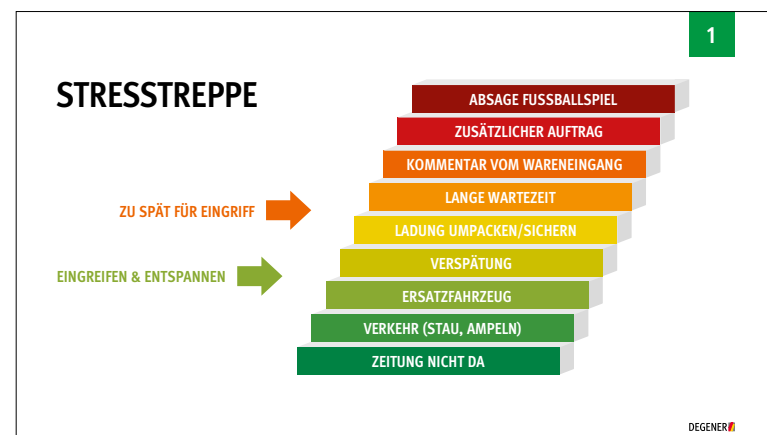
Beim Thema „Schwere Nutzfahrzeuge in der StVO“ wird in diesem Jahr in Sachen Grafiken nachgelegt. Die Strichzeichnungen, die bislang zur Erläuterung dienten, wurden durch gezeichnete Bilder ersetzt – es kommt Farbe ins Spiel. Es wird anschaulich gezeigt, welche Probleme es beim Abbiegevorgang geben kann oder wie sich die Fahrphysik bei einem Überholvorgang auswirkt.

Für die Runde 2 gibt es die Quizfragen, bekannt aus dem Teilnehmerbänden auch in SCAN & TEACH® 360°. Jetzt steht einer guten Frageunde nichts mehr im Weg!

Die Berufskraftfahrer-Redaktion hat schon verraten, dass weitere Quizfragen folgen werden.

Die DEGENER BKF-Kunden dürfen gespannt sein, welche Highlights noch alle im Update 2017 zu entdecken sind!

FrG (BKF-Redaktion)



Thema 1: Bewährte Themen treffen auf eine frische Umsetzung. © DEGENER

einen Facelift. Ein animierter blauer Truck fährt zuerst ins Bild, bevor die Aufteilung schematisch dargestellt wird. Man weiß also sofort, dass es um Lkw geht. Ob diese Form der „Einleitung“ im Animationsbereich Standard wird, zeigt sich später. Insgesamt handelt es sich um ca. 20 überarbeitete Animationen.

Ab diesem Update sind alle Filme und Animationen am einheitlichem Vorschau-Bild im Lehrerbildschirm zu erkennen. Die Filme werden von schwarzen Filmstreifen umrahmt, die Animationen von blauen. Beide Varianten lassen sich über Filter im oberen Bereich des Lehrerscreen komfortabel selektieren.

ten für Berufskraftfahrer wurden Änderungen entsprechend des neuen Fahrlehrergesetzes integriert. Es wird aufgezeigt, welche Anforderungen und Voraussetzungen und Prüfungen bei einem Start der Ausbildung bis zum 31.12.2017 zu erfüllen sind und welche Bedingungen ab dem 01.01.2018 gelten.

Ein großes Thema, das sich derzeit durch sämtliche Medien zieht, ist die Rettungsgasse. Viele Radiosender betreiben Aufklärungsarbeit und erinnern daran. Ab diesem Update wird SCAN & TEACH® 360° dieser Aufklärung vorgreifen. In allen drei Klassen (BKF, BKF-W und Runde 2) gibt es eine Ergänzung dazu. Und diese Er-

DEGENER
Kompetenz für Fahrschulen

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.