

# Der Fahrschul-Profi

Ausgabe Nr. 1/2018 • DEGENER Verlag GmbH • Hannover

FACHINFORMATION FÜR DEN ERFOLGREICHEN FAHRLEHRER

www.degener.de

MÄRZ 2018

## INHALT

### Prof. Dr. Detlev Leutner:

Psychische Anforderungen steigen –  
Ergänzungen in der Ausbildung nötig .... 1

### Aktuell:

Deutscher Bundesrat möchte Gaffer  
noch effektiver bekämpfen ..... 2

### Fahrschulpraxis:

Praxistipps – Zukunft als Autofahrer  
Fahrerassistenzsysteme im Lehrbuch .... 4

### Fahrschulpraxis:

Niederländische und deutsche Fahrlehrer  
beraten Reform der Fahrausbildung ..... 6

### Berufskraftfahrer:

BKF-Trainer 360°: Zukunftsorientiert,  
schnell und einfach zu bedienen ..... 8

### Berufskraftfahrer:

Abfahrtkontrolle – Korrekte  
Dokumentation ist ein Muss für alle! .... 8

## EDITORIAL



© Volkswagen AG

## Mit Kompetenz in die Fahrlehrer-Zukunft

Zukunftsfragen beschäftigen die Fahrschulbranche, Technologiewandel mit intelligenten Softwarelösungen im Straßenverkehr, teilautomatisiertes, automatisiertes oder gar autonomes Fahren – wie sieht die Zukunft der Fahrschülerausbildung aus?

Eine Antwort gibt uns bereits das neue Fahrlehrergesetz: Es gibt ein Konzept, einen Zukunftsplan für alle Fahrlehrer, der nennt sich Kompetenz! Es wird auch als fachliches Professionswissen bezeichnet, ist amtlich und in einem Rahmenplan zusammengefasst, niedergeschrieben und verkündet! – Eignen Sie sich ergo weiterhin Fachwissen an, wir werden Sie dabei aktiv unterstützen!

Was denkt Professor Dr. Detlev Leutner, Pädagoge und Wissenschaftler an der Universität Duisburg-Essen,

einer der drei Gutachter zur „Zukunft Fahrlehrer“, über die neue Fahrlehrerausbildung und welche Auswirkungen z. B. die Elektromobilität auf den Berufsstand haben könnte?

Zukunftsorientiert! Seien Sie neugierig auf die Vorstellung des neuen Themas 15 in den Lern- und Lehrmedien von DEGENER: Die Darstellung von Fahrer-Assistenzsystemen in Kombination mit einem Exkurs in die Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung – zielgruppengerecht und didaktisch wertvoll aufbereitet für Ihre zukünftigen Fahrschüler!

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

Ihre DEGENER-Redaktion

## ZAHLEN & FAKTEN

### Deutsches Fernstraßennetz wird immer dichter

Deutschland verfügt über eines der dichtesten Fernstraßennetze Europas. Auf den rund 12.993 Kilometer Bundesautobahnen sowie rund 38.303 Kilometer Bundesstraßen werden circa 50 Prozent der Gesamtfahrleistung abgewickelt. Seit der Wiedervereinigung ist das Autobahnnetz um 2.478 Kilometer angewachsen. Seit 1990 sind insgesamt 3.383 Kilometer Autobahn auf sechs Fahr-

streifen ausgebaut worden. Viele dieser Bauleistungen – immerhin rund 40 Prozent – wurden in den neuen Bundesländern realisiert. Sie sind Teil der „Verkehrsprojekte Deutsche Einheit“. Zusätzlich wurden 3.618 Kilometer Bundesstraßen aus- oder neugebaut. Darunter sind auch 650 neue Ortsumgehungen.

Quelle: BMVI

## EXKLUSIV IM INTERVIEW

Prof. Dr. Dr. h. c. Detlev Leutner, Lehrstuhl für Lehr-Lernpsychologie der Universität Duisburg-Essen

# Psychische Anforderungen steigen – Ergänzungen in der Ausbildung notwendig!

**Frage:** Der pädagogisch/psychologische Anteil in der Fahrlehrerausbildung hat sich nahezu verdoppelt. Welchen fachlichen Rat geben Sie angehenden Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern zum Einstieg in den Beruf?

**Antwort:** Hauptaufgabe von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern ist es, wie die Berufsbezeichnung ja ganz klar zum Ausdruck bringt, zu „lehren“.

Genau das haben sie gemeinsam mit den Lehrerinnen und Lehrern an Schulen. Grundidee der Reform der Fahrlehrer- und Fahrlehrerinnenausbildung war, auf genau diese Kernkompetenz zu fokussieren und dabei Reformen und Erkenntnisse aus dem Bereich der Lehrer- und Lehrerinnenbildung – so weit möglich – zu übertragen. Dazu gehört zum einen die Formulierung von Kompetenzen, die Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen am Ende der Ausbildung entwickelt haben sollen. Es geht also darum, was Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen können, und nicht darum, was sie irgendwann einmal im Rahmen ihrer Ausbildung an Inhalten „durchgenommen“ haben. Neben der Formulierung von Kompetenzen gehört zur Übertragung aus dem Bereich der Lehrer-, Lehrerinnenbildung die verstärkte Vermittlung allgemeiner pädagogisch-psychologischer und spezieller verkehrspädagogischer Kompetenzen. Dabei geht es darum, dass Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer kompetent unterrichten, ausbilden und weiterbilden sowie erziehen und beurteilen können sollen. Das dafür erforderliche Professionswissen hatte in der Fahrlehrer-, Fahrlehrerinnenausbildung bisher nur einen Anteil von 30 Prozent der Ausbildungszeit und ist nun auf 50 Prozent angehoben worden. Im Gegenzug ist das rein fachliche Professionswissen von einem Anteil von früher 70 Prozent auf jetzt 50 Prozent heruntergefahren worden. Dabei sollen im Bereich des pädagogisch-psychologischen Professionswissens insbesondere auch verstärkt Kompetenzen des Beurteilens und Beratens vermittelt werden, die in der bisherigen Ausbildung kaum eine Rolle gespielt haben.



Prof. Dr. Detlev Leutner – einer der Gutachter zum Thema Erneuerung der Fahrlehrerausbildung – forscht an der Universität Duisburg-Essen, wie wir Menschen besser lernen und lehren können. Seit Jahren arbeitet er zusätzlich in unterschiedlichen Projektgruppen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt). Vergangenes Jahr wurde er in den Fachbeirat „Verkehrssicherheit“ der BASt berufen.

Foto: DFG

Dabei geht es darum, Lernvoraussetzungen, Lernprozesse und Lernergebnisse von Fahrschülern zu diagnostizieren und die Ergebnisse zur individuellen Förderung und Beratung und zur erfolgreichen Gestaltung des weiteren Lernweges verwenden zu können.

Die Antwort auf die Frage ist meines Erachtens recht einfach: Angehende Fahrlehrer und Fahrlehrerinnen sollten sich darauf besinnen, dass sie Lehrerinnen und Lehrer werden wollen und dass zur Ausübung dieses spannenden, aber auch anspruchsvollen Berufs nicht nur fachliche Kompetenzen (in den Bereichen Verkehrsverhalten, Recht und Technik), sondern insbesondere auch pädagogisch-psychologische und verkehrspädagogische Kompetenzen (in den Bereichen Unterrichten, Ausbilden und Weiterbilden sowie Erziehen und Beurteilen) zwingend erforderlich sind.

**Frage:** Durch das neue Fahrlehrergesetz und die geänderten Zugangsvoraussetzungen sollen mehr Frauen für den Fahrlehrerberuf gewonnen werden! – Warum kann der Fahrlehrerberuf aus pädagogischer Sicht für Frauen so interessant sein?

**Antwort:** Nach dem neuen Fahrlehrergesetz ist es für die Erteilung einer Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE

nicht mehr erforderlich, dass der Besitz der Fahrerlaubnisklasse A2 und CE nachgewiesen werden muss. Heute gilt, dass Bewerber im Besitz der Fahrerlaubnis derjenigen Klasse sein müssen, für die die Fahrlehrerlaubnis erteilt werden soll. Hinzu kommt – im einfachsten Fall, dass man seit mindestens drei Jahren die Fahrerlaubnis der Klasse B besitzen muss. Diese neuen Regelungen mögen Frauen, die den Fahrlehrerinnenberuf ergreifen wollen, entgegenkommen. Auf die Idee zu kommen aber, dass Frauen aus pädagogischer Sicht die besseren Lehrerinnen seien, halte ich für Unsinn. Ich finde, dass der Beruf des Fahrlehrers aus pädagogischer Sicht grundsätzlich interessant ist, und zwar unabhängig davon, ob man Mann oder Frau ist.

**Frage:** Welche Auswirkungen hat die Elektromobilität verbunden mit der Energiewende auf den Fahrlehrerberuf?

**Antwort:** Die Elektromobilität betrifft die Fahrlehrer-, Fahrlehrerinnenausbildung meines Erachtens nur randständig; ein entsprechender Hinweis ist in der neuen Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung im Kompetenzbereich Technik längst enthalten. Im Hinblick auf die pädagogisch-psychologischen und verkehrspädagogischen

## EXKLUSIV IM INTERVIEW

Prof. Dr. Dr. h. c. Detlev Leutner

Fortsetzung von SEITE 1

schen Kompetenzen von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen sehe ich im Übrigen überhaupt keine Auswirkungen der Elektromobilität.

Deutlich größere Auswirkungen sehe ich jedoch in der zunehmenden Verbreitung von Fahrerassistenzsystemen bis hin zum teilautonomen Fahren. Auf den ersten Blick mag das alles sehr gut aussehen, und ein entsprechender Abschnitt ist auch hier in der neuen Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung im Kompetenzbereich Technik enthalten. Ich frage mich aber, welche psychischen Anforderungen an einen Fahrer oder eine Fahrerin gestellt werden, wenn es in Zukunft zum Beispiel darum geht, in einer kritischen Situation ganz plötzlich die Kontrolle über das Fahrzeug übernehmen zu müssen, wenn man gerade in den Tiefen seiner E-Mails unterwegs ist (die so genannte „Übernahmeproblematik“). Ich fürchte, dass die bisherigen Ausführungen in der neuen Fahrlehrer-Ausbildungsverordnung noch nicht hinreichend sind und Ergänzungen nach sich ziehen müssen. Im Übrigen sehe ich aber auch hier keinen grundsätzlichen Änderungsbedarf im Bereich der pädagogisch-psychologischen, allenfalls vielleicht im Bereich der verkehrspädagogischen Kompetenzen von Fahrlehrern und Fahrlehrerinnen – wenn es zum Beispiel darum geht, geeignete Übungsszenarien zu entwickeln. Von zentraler Bedeutung ist meines Erachtens jedoch die Frage nach den Auswirkungen der höchsten Stufe des automatisierten Fahrens auf den Fahrlehrerberuf. Damit meine ich das fahrerlose „autonome“ Fahren: Da es auf dieser höchsten Stufe keinen Fahrer mehr gibt, wäre der Fahrlehrer konsequenterweise überflüssig – keine schönen Aussichten für einen Berufsstand, denke ich.

**Frage: Wenn Sie sofort einen Wunsch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit frei hätten, welcher wäre das?**

**Antwort:** Ich würde mir wünschen, dass das Begleitete Fahren, das zurzeit nur für Fahranfängerinnen und Fahranfänger im Alter von 17 Jahren angeboten wird (BF17), auf alle Altersstufen des Führerscheinerwerbs ausgeweitet werden würde – egal ob jemand im Alter von 16 oder im Alter von 30 Jahren die Fahrschule besucht. Ich weiß, dass dieser Wunsch, was die politische Durchsetzbarkeit betrifft, wenig realistisch ist. Aber man sollte zur Kenntnis nehmen: Die vorliegenden Studien zeigen, dass es keine andere am menschlichen Verhalten ansetzende Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit gibt, die zu einer so starken Unfallreduktion bei Fahranfängern führt wie BF17 – nämlich rund 20 Prozent.

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

## AKTUELL

## Bundesrat: „Gaffer“ effektiver bekämpfen

Mit der subjektiven Gerechtigkeit und der objektiven Gesetzgebung ist das so eine Sache: Allgemein gültige Gesetze so zu formulieren, dass sie alle Sachverhalte erfassen, ohne dabei die Freiheit des Einzelnen zu sehr einzuschränken, ist eine schwierige Aufgabe, manchmal ein längerer Prozess.

Ein gutes Beispiel aus der jüngeren Vergangenheit ist das sogenannte Handy-Verbot, das inzwischen so weit ausgedehnt wurde, dass es langfristig auch die Benutzung von z. B. Tablets oder ganz allgemein Handfunkgeräten als Ordnungswidrigkeit (100 Euro, 1 Punkt) einstuft, selbst Fahrlehrer sind in Zukunft betroffen.

Grund ist die hohe Ablenkungs- und Unfallgefahr durch derlei Nebenbeschäftigungen. Nachbesserungen waren nötig geworden, weil findige Verteidiger immer wieder eine Lücke entdeckt haben, mit denen sie ihre Klienten vor einer Bußgeldzahlung oder sogar Punkten im Fahreignungsregister (FAER) bewahren konnten. Die Start-Stopp-Automatik ist so ein vom Gericht bestätigtes Beispiel (OLG Hamm, 2014, Az. 1 RBs 1/14). Ähnliches gilt für den aktuellen Gesetzentwurf des Bundesrates, in dem das Problem folgendermaßen formuliert ist: „Mit zunehmendem technischem Fortschritt kommt es immer häufiger dazu, dass Schaulustige bei Unfällen oder Unglücksfällen Bildaufnahmen oder Videoaufnahmen fertigen und diese über soziale Netzwerke verbreiten. Auch werden Bildaufnahmen an Zeitungen oder Fernsehanstalten weitergegeben. Dies stellt eine erhebliche Missachtung des Persönlichkeitsrechts der Opfer dar. Der strafrechtliche Schutz gegen solche



Wer nicht helfen kann, weil er z. B. auf der Gegenfahrbahn unterwegs ist, sollte an einer Unfallstelle vorsichtig vorbeifahren und Platz für die Helfer machen.

© DEGENER

Praktiken ist bisher lückenhaft. Der [...] mit Wirkung vom 27. Januar 2015 neu gefasste § 201a StGB schützt lediglich lebende Personen. Es gilt daher, den strafrechtlichen Schutz des allgemeinen Persönlichkeitsrechts gegen die Herstellung und Verbreitung bloßstellender Bildaufnahmen von verstorbenen Personen zu verbessern“ (Bundesrats-Drucksache 41/18, Beschluss).

Menschen, die z. B. mit ihren Smartphones Videos oder Fotos von Unfällen, Anschlägen oder Naturkatastrophen aufnehmen oder solche Aufnahmen im Netz verbreiten, sollen künftig auch dann bestraft werden, wenn sie damit tödlich verunglückte Opfer bloßstellen. Das fordert der Bundesrat mit einem Gesetzentwurf, den er Anfang März beschlossen hat.

Wer an eine Unfallstelle kommt, tut gut daran, beim Absichern der Unfall-

stelle zu helfen, den Verletzten Erste Hilfe zu leisten und Rettungskräfte zu verständigen. Doch plötzliches Bremsen, nur um Fotos oder ein Video von einer Unfallstelle zu machen, bedeutet nicht nur die Missachtung der Rechte der Verunglückten, sondern stellt auch eine Gefahr für andere Unbeteiligte dar.

So heißt es beispielsweise in einem Medien-Bericht über einen schweren Unfall auf der A5: „Gaffer verursachen weitere Unfälle [...] Bei einem schweren Verkehrsunfall auf der Autobahn A5 kamen am Montag mindestens vier Menschen ums Leben. Nach dem Unglück ereignete sich auf der Gegenfahrbahn ebenfalls ein schwerer Zusammenstoß. Der Grund: Das beste Foto der Opfer zu erhalten ...“ („Stern Online“)

Bereits seit Sommer vergangenen Jahres können Schaulustige, die den

Einsatz von Rettungskräften behindern, wegen unterlassener Hilfeleistung bestraft werden. Das Herstellen und Verbreiten von bloßstellenden Fotos und Videos Verstorbener ist jedoch nach wie vor straffrei. Das soll durch die Erweiterung des Gesetzes geändert werden: „Unbefugte Aufnahmen von Toten und deren Verbreitung könnten dann mit Geldstrafen oder Freiheitsentzug von bis zu zwei Jahren geahndet werden. Auch der Versuch soll strafbar sein“ (Bundesrats-Drucksache 41/18, Beschluss).

Zunächst kann die Bundesregierung zu dem Entwurf Stellung nehmen. Anschließend leitet sie ihn an den Bundestag weiter. Wann und ob dieser sich mit dem Vorschlag des Bundesrates beschäftigt, entscheidet der Bundestag. Ein Termin steht noch nicht fest.

DiH (Redaktion)

## AKTUELL

## DLR-Forscher wollen Radfahrer besser schützen

Wissenschaftler vom Institut für Verkehrssystemtechnik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR) wollen Radfahrer an Straßenkreuzungen besser vor abbiegenden Fahrzeugen und damit kritischen Situationen schützen. Deshalb haben die Forscher das sogenannte „Amber Light“ an einer Straßenkreuzung in Braunschweig installiert.

Das „Amber Light“ ist ein Schutzblinker mit Radfahrersymbol, der „prototypisch auf Basis einer Baustellenampel mit einem Signalgeber aufgebaut worden ist“, informiert das DLR. Bildkameras erfassen anonymisiert sowohl den motorisierten Verkehr auf der Kreuzung als auch die Zweiräder auf dem Fahrradweg. Erkennt das System – der programmierte Algorithmus – eine drohende Kollision zwischen Auto und Fahrrad

löst das „Amber Light“ aus und warnt den Autofahrer vor dem querenden Radfahrer. Je kritischer die Situation, desto schneller das Blinken. Das „Amber Light“ zeichnet seine Aktivitäten auf, so können die Wissenschaftler untersuchen, ob es zu einer Reduzierung von kritischen Situationen im Verkehr beiträgt. Zur Auswertung des Feldversuchs gehört auch eine Umfrage unter Verkehrsteilnehmern. Im Internet unter <http://verkehrsforschung.dlr.de> findet sich ein Link zu der Erhebung der Wissenschaftler.

Das DLR forscht seit 2015 gemeinsam mit internationalen Projektpartnern an der drahtlosen, intelligenten Vernetzung von Fahrzeugen, Radfahrern und intelligenter Infrastruktur im EU-Projekt XCYCLE. Im Fokus steht dabei die Untersuchung von Gefahrensitua-



„Amber Light“ warnt abbiegende Autofahrer vor einer Kollision mit Radfahrern.

© DLR

tionen in Bereichen, in denen ungeschützte Verkehrsteilnehmer, vor allem Fahrradfahrer, mit motorisiertem Verkehr, vor allem Schwerlastverkehr, zusammentreffen. Mit Hilfe der Projektpartner testen die Wissenschaftler auch andere Warnsysteme wie beispielsweise Leuchtelemente auf

dem Armaturenbrett der Lkw oder an den Lenkern der Fahrräder.

**DEGENER**  
Kompetenz für Fahrschulen

# 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](http://www.verkehrsakademie.koeln)

**Sprechen Sie uns einfach an:**  
**0221 759 833 70**

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



AKTUELL

Martin Steinmann, DEGENER-Autor

# Praxistipps – Zukunft als Autofahrer

Mit „Praxistipps – Zukunft als Autofahrer“ ist auch das Kapitel 15 im DEGENER-Lehrbuch für die Klasse B überschrieben. Auf 20 Seiten werden zwei aktuelle Themen behandelt, die auch für die Zukunft von Fahrschulen bedeutend sind.



Die Titelseite für das Thema 15 im Lehrbuch Klasse B „Assistenzsysteme“.

© Volkswagen

## Fahranfängerspezifische regionale Unfallschwerpunkte

Einzelne Bundesländer starten dazu ein Projekt, orientiert am Brandenburger „Regio-Protect“. Wie es in den Fahrschulunterricht einbezogen werden kann, dazu liegen aber noch kaum Erfahrungen vor.

## Fahrer-Assistenzsysteme

Dass Assistenzsysteme in die Fahrschulerausbildung einbezogen werden, gehören für die Bundesvereini-

gung (BVF) zu den „Hausaufgaben“ für die nächsten vier Jahre („Fahrschule“ 10/2017).

Beide Themen werfen in der Fahrschule Fragen auf, die nicht unbeantwortet bleiben sollten. Der DEGENER Verlag will deshalb jetzt mit dem neuen Kapitel dazu einen Beitrag leisten:

- Anregungen für Fahrlehrer, die beiden komplexen Themen mit geringem organisatorischem und zeitlichem Aufwand einzuführen.

- Die Fahrschüler mit gut verständlichen Texten, Aufgaben und attraktiven Bildern zu aktiver Beschäftigung mit den aktuellen Themen motivieren.

**Thema 1** heißt im Lehrbuch „Gefahrenerkennung – Gefahrenvermeidung“. Die Bild-Aufgaben fordern die Fahrschüler dazu auf, typische Gefahrstellen in ihrer Umgebung zu „entdecken“ und zu analysieren.

Tragen Sie (in Stichworten) ein: **1.** Ort, Straße oder Strecke einer ähnlichen Gefahrstelle, **2.** die Gefahr, die Sie erkennen, **3.** wie Sie sich verhalten, um die Gefahr zu vermeiden.



1. \_\_\_\_\_  
2. \_\_\_\_\_  
3. \_\_\_\_\_

### Lösungstext:

- 2** Erst auf der Kuppe sehe ich den weiteren Straßenverlauf, den Gegenverkehr, Fußgänger, Radfahrer oder einen Traktor.
- 3** Ich vermindere das Tempo schon vor der Kuppe und bleibe bremsbereit. Ich stelle mich auf Unvorhergesehenes ein.

Das Bild zeigt die einführende Aufgabe der neuen Bild-Aufgaben mit typischen Gefahrstellen. Die eigenen Überlegungen zum Erkennen und Vermeiden der Gefahr (mit den Erklärungen und Tipps auf der Lösungsseite) sollen mit der konkreten Vorstellung örtlicher Kurven, Kuppen oder Kreuzungen verknüpft werden.

Lernziel ist, hinzuführen zur (Selbst-) Erkenntnis, dass Unerfahrenheit und Selbstüberschätzung die größten Gefährdungen und häufigsten Unfallursachen von Fahranfängern sind.



## Der Spurwechsel-Assistent



Der Spurwechsel-Assistent heißt auch Totwinkel-Assistent – und dieser Name passt fast noch besser. Denn das Hauptproblem beim Spurwechsel ist dieser „Winkel“, der Bereich neben dem eigenen Auto, in dem man andere Fahrzeuge im Außenspiegel nicht sieht (im Bild rot).



In der Fahrschule lernen und üben Sie den Schulterblick, bevor Sie den Blinker zum Abbiegen setzen. Behalten Sie diese gute Gewohnheit bei! Leider sind viele Autofahrer mit dem Schulterblick recht nachlässig. Sie bedenken nicht, dass Kollisionen beim Spurwechsel – vor allem auf der Autobahn – oft zu sehr schweren Unfällen führen, weil sie bei hohen Geschwindigkeiten erfolgen.

Der Spurwechsel-Assistent kann solche Unfälle verhindern. Mit seinen Sensoren überwacht er ständig (ohne jemals nachlässig zu werden) den Bereich hinter und neben dem Auto.

Blinkt der Fahrer, obwohl ein Fahrzeug herankommt oder neben seinem Auto fährt, warnt das System, z. B. durch eine Warnleuchte im Seitenspiegel.



Der Spurwechsel-Assistent ist nicht nur für „nachlässige“ Fahrer eine gute Hilfe. Auch und gerade verantwortungsbewusste Fahrer schätzen die zusätzliche Sicherheitskontrolle durch den Assistenten.

**Spurwechsel-Assistent – Meine Erfahrung**  
 als Mitfahrer     als BF17-Fahrer  
 Datum: \_\_\_\_\_ Pkw: \_\_\_\_\_  
 Wichtiges: \_\_\_\_\_

## Assistenzsysteme

Die Vielfalt des Angebots der Hersteller, die unterschiedlichen Kombinationen und Bezeichnungen machen die Übersicht nicht leicht.

Ziel der Texte und Bilder im Lehrbuch ist, die Fahrschüler über Art, Funktion und Aufgaben der Assistenten und über den Sicherheitsgewinn beim (späteren) eigenen Fahren zu informieren. Die (etwas verkleinerte) Seite „Der Spurwechsel-Assistent“ und die Ausschnitte der Lehrbuchtexte zeigen dies exemplarisch.

Die Schüler werden (mit Kurz-Aufgaben) aktiviert, Kenntnisse über Assistenten zu erwerben – auch durch Beobachtungen als Mitfahrer oder erste Erfahrungen als BF17-Fahrer.

### Auszüge aus der Einführungsseite im Lehrbuch:

Als junger Fahranfänger gehören Sie zu der Generation, die sicher schon bald von Anfang an ein Auto mit mehreren serienmäßig eingebauten Assistenten fahren wird.

Assistenzsysteme sind keine „Auto-Piloten“. Sie übernehmen die „Kontrolle“ meist nur für Sekunden und erledigen Aufgaben, die sie besser bewältigen als der Fahrer Mensch.



Einparkassistent

- Assistenten reagieren sofort ohne Verzögerung,
- sie sind nie und durch nichts abgelenkt
- und sie ermüden nicht.

Die neuen Inhalte von Thema 15 sind nicht nur für die Fahrausbildung gedacht, sondern vor allem für die erste Zeit nach der Fahrschule, für das erste Alleinfahren und das erste eigene Auto.

### Assistenten für das erste Auto

Überlegen Sie bei der Wahl möglicher Assistenten für Ihr Auto:

- Was leistet dieses Assistenzsystem für meine Sicherheit und die meiner Mitfahrer?
- Mit welchen Fähigkeiten ist es mir als Fahrer überlegen?
- Welche nützlichen Hilfen und Entlastungen erhalte ich als Fahrer?

### Sicherer Umgang mit den Assistenten

Machen Sie sich gründlich vertraut mit der Funktion Ihrer Assistenten. „Studieren“ Sie die (Betriebs-)Anleitung. Der Einsatz der Assistenzsysteme darf Sie keinesfalls ablenken, weil Sie sich z. B. noch nicht damit auskennen. Auch mit Assistenten tragen Sie als Fahrer die volle Verantwortung.

Die letzte Seite informiert über teil- und hochautomatisiertes Fahren als nächste Entwicklungsstufen und gibt einen Ausblick auf die Zukunft: Diese Stufen werden Sie „durchfahren“ und neue Erfahrungen und Wissen erwerben. Dann sind Sie vorbereitet, wenn die vierte Stufe der Entwicklung beginnt: Das „Autonome Fahren“, bei dem das Auto die volle Kontrolle übernimmt – und Sie zeitweise zum Mitfahrer macht.

# Perfekt für Ihre Fahrschule.

## Z650



Motorradfahren ist wieder angesagt. 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 Z650 – leicht, handlich, geringe Sitzhöhe, viel Kraft bei niedrigen Drehzahlen. Dieses Motorrad zieht die Blicke auf sich und ist damit für Sie die beste Werbung. 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](http://www.kawasaki.de/haendler)

\* auf die unverbindliche Preisempfehlung, zzgl. Fracht und Nebenkosten



Weiteres Top-Angebot für Fahrschulen: Vulcan S. Unschlagbar niedrige Sitzhöhe (705 mm), robust und mit satten **20 % Fahrschulrabatt\*** zu haben.

## Kawasaki

## FAHRSCHULPRAXIS

# Niederländische und deutsche Fahrlehrer beraten spontan über Reformen!

Deutsche und niederländische Fahrlehrer haben sich Ende des vergangenen Jahres im niederländischen Vals (bei Aachen), auf Anregung der Niederländer, spontan zu einem lockeren Gedankenaustausch getroffen, um sich über die Reform der Fahrlehrerausbildung auszutauschen. Von deutscher Seite nahmen Rainer Zeltwanger, Vorsitzender des Bundesverbandes Deutscher Fahrlehrer (BDFU), Bernd Brenner, Vorsitzender der Bundesarbeitsgemeinschaft der Fahrlehrerausbildungsstätten (BAGFA) sowie Andreas Böhm, geschäftsführender Gesellschafter vom Bildungszentrum Tönisvorst, an dem spontan organisierten Gedankenaustausch teil. Auf niederländischer Seite waren u. a. Ruud Rutten, Vorstand Federatie Autorijschool Management (FAM), sowie Vertreter der Fahrerlaubnisbehörde, Fahrlehrerverbände und weitere beteiligte Personen mit von der Partie.

Nachdem Andreas Böhm über den Stand der Reformumsetzung in Deutschland informiert hatte, berichteten die Niederländer von ihren vorrangigsten Problemen: Viele niederländische Fahrlehrer sind bereits im fortgeschrittenen Alter, der Wett-

bewerb zwischen den Fahrschulen werde immer härter und die Einstiegsbedingungen den Fahrlehrerberuf zu ergreifen, bedürfen der Überarbeitung. Ein gravierender Unterschied zu Deutschland: Das es zur Zeit in Holland keiner höheren schulischen Ausbildung bedarf, um Fahrlehrer zu werden, man muss nur eine sogenannte „Grundschulausbildung“ haben, einer Allgemeinbildung vergleichbar dem Hauptschulabschluss. Auch berichteten die niederländischen Fahrlehrer den deutschen Teilnehmern von wettbewerbswidrigen Angeboten, vielfach qualitativ schlechter Ausbildung und Dumping-Angeboten. Die Nicht-Bestehensquote, z. B. bei der Fahrerlaubnisklasse B, liegt in den Niederlanden bei etwa 50 Prozent! Derzeit bestünde keine gesetzliche Vorgabe für Dauer und Inhalt der theoretischen Fahrausbildung, eine verpflichtende Anzahl von praktischen Fahrstunden sei nicht festgeschrieben und eine Art Vorprüfung zur Lernstandsbeurteilung sei ebenfalls nicht vorgesehen. Vielmehr meldeten sich stattdessen die Schüler bei der staatlichen Führerscheinbehörde selbstständig und dann an, wenn sie sich selbst prüfungsreif fühlten.



Andreas Böhm, geschäftsführender Gesellschafter des Bildungszentrums in Tönisvorst – erfahrener niederländisch/deutscher „Netzwerker“, moderierte die niederländisch-deutsche Veranstaltung in Vals. Mit am Tisch, Vertreter unterschiedlicher niederländischer Fahrlehrerverbände. © Foto A. Böhm

Es ist also höchste Zeit, sich an die Reform des niederländischen Fahrlehrerrechts zu machen, davon zeigten sich die Branchenvertreter überzeugt! Die holländische Seite, so wurde berichtet, ist zur Zeit mit dem Ministerium dabei, die Fahrlehrerausbildung sowie die Gesetzgebung grundlegend zu überarbeiten.

Zusammenfassend lässt sich berichten, dass die niederländischen Fahrlehrer die deutsche Reform mit großem Interesse verfolgen und von den bisher getroffenen gesetzlichen Maßnahmen durchaus überzeugt seien. Erste Veränderungen habe es bereits gegeben, so würde z. B. in Kürze ein polizeiliches Führungszeugnis für Be-

werber um den Fahrlehrerberuf eingeführt. Damit erhoffen sich die niederländischen Behörden im Vorfeld mehr Transparenz über die Bewerberinnen und Bewerber des Fahrlehrerberufs. Andreas Böhm hofft auf Nachfrage des FP auf einen weiteren regen Gedankenaustausch mit den holländischen Kolleginnen und Kollegen.

## FAHRSCHULUNTERNEHMER

## Hannover: Deutschlands größte Fahrschule expandiert

Die Ferienfahrschule Zöllner, laut eigener Aussage Deutschlands größte Fahrschule, expandiert in die niedersächsische Landeshauptstadt Hannover. Das gab der geschäftsführende Gesellschafter Dr. Harald Pohlmann bekannt. In den neuen Räumlichkeiten an der Schulenburg Landstraße 132 stehen im Zöllner Fahrlehrerzentrum jetzt rund 1000 Quadratmeter für Schulungen zur Verfügung.

Neben der Fahrausbildung in allen Fahrerlaubnisklassen findet im neuen Schulungszentrum auch die Aus- und Weiterbildung im boomenden Logistikbereich statt. Interessenten können sich beispielsweise als Gabelstaplerfahrer oder zum Gefahrgutbeauftragten ausbilden lassen.

Die ebenfalls zur Zöllner-Unternehmensgruppe gehörende Norddeutsche Fahrlehrerakademie bildet am neuen Standort in Hannover den Fahrlehrernachwuchs aus.



Die Erfolgsgeschichte der Ferienfahrschule Zöllner machen die Verantwortlichen an ihrem Konzept fest. So findet an jedem Werktag Theorieun-

terricht statt. Außerdem setzt Zöllner auf modernste Schulungsmaterialien wie Fahrsimulatoren der neuesten Generation. Mit diesen Vorausset-

zungen sei es möglich, die Fahrerlaubnisbewerber schnell, sicher und preiswert zum Führerschein zu bringen.

## KURZMELDUNG

### Verkehr nimmt zu – aber die Zahl der Verletzten sinkt

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschäden in Deutschland ist 2017 vermutlich leicht zurückgegangen. Gleichzeitig ist die Gesamtfahrleistung um rund 2 Prozent gestiegen. Dadurch sinkt das sogenannte „fahrleistungsbezogene Risiko“ im Straßenverkehr getötet zu werden, um fast 2 Prozent auf etwa 4,1 Getötete je eine Milliarde Fahrzeugkilometer. Das berichtet die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt).

Nach Schätzungen der BASt wird die Zahl der Unfälle mit Personenschäden im Vergleich zum Vorjahr um etwa 5.000 auf rund 303.000 sinken – ein Rückgang um circa 1,5 Prozent. Die Anzahl der bei diesen Unfällen Verunglückten wird nach aktuellen Schätzungen ebenfalls um rund 5.000 sinken – etwa 395.000 Personen wurden 2017 bei Verkehrsunfällen verletzt oder getötet. Unverändert bleibt die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten: Sie liegt mit circa 3.210 Personen ähnlich hoch wie im Vorjahr. Die Unfallentwicklung auf Autobahnen und Landstraßen ist leicht rückläufig – innerorts wird eine leichte Steigerung erwartet.

# ONLINE VORTESTEN IN DER FAHRSCHULE!



NEU!

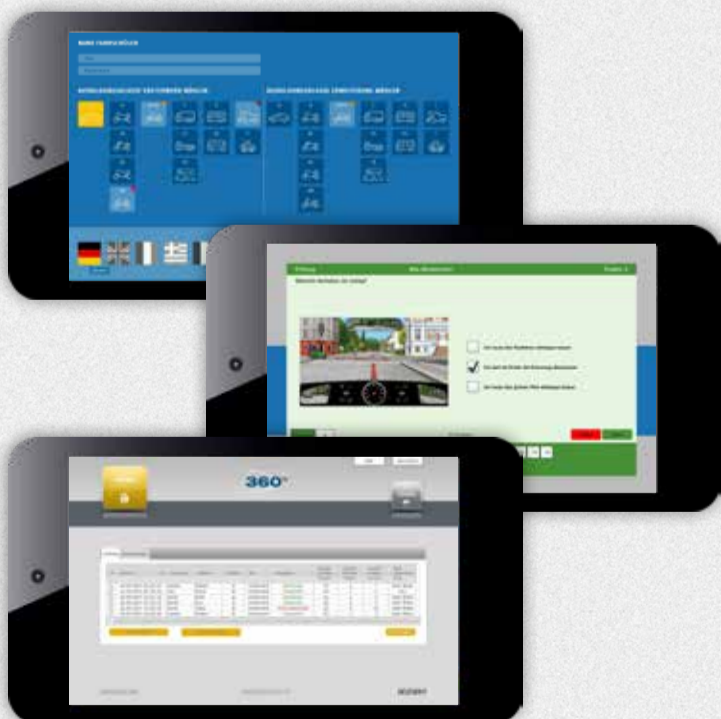
BEI  
DEGENER



**SICHER IST SICHER – MIT DEN DEGENER VORTESTS OPTIMAL VORBEREITET IN DIE PRÜFUNG**

- » Flatrate – keine Begrenzung, Fragen unendlich oft aufrufbar
- » Geräte- und Betriebssystemunabhängig. Egal ob Windows, iOS, Android, Notebook, PC oder Tablet.
- » Alle amtlichen Fremdsprachen und Klassen **inklusive**
- » Ergebnisse der Schüler werden gespeichert. Einfache Kontrolle der Vorprüfung in der 360° online-Verwaltung
- » Keine Installation notwendig
- » Prüfungsvorbereitung mit oder ohne Zeitlimit

Artikel-Nr. 26035



VIDEO  
ANSCHAUEN!



## BERUFSKRAFTFAHRER

# BKF-Trainer 360°: Zukunftsorientiert, schnell und einfach zu bedienen

Berufskraftfahrer von heute sind weit mehr als „nur Fahrer“ – sie müssen sich in Rechtsfragen auskennen, sind Techniker, repräsentieren ihr Unternehmen in der Öffentlichkeit, sind Gesundheitsexperten in eigener Sache und vieles mehr. Um stets auf dem aktuellen Stand zu sein, braucht es einen verlässlichen und kompetenten Partner in Sachen Verkehrssicherheit – wie den DEGENER Verlag.

Mit dem aktuellen Update des BKF-Trainers 360° hat dieser nun mehr Inhalte und neue Schaltflächen. Mehr als 400 Fragen je Klasse, insgesamt über 850 Fragen finden Sie im Tool des BKF-Trainers 360°. In Anlehnung an die IHK-Prüfung können die angehenden Berufskraftfahrer sich sehr gut auf ihre Prüfungen vorbereiten. Auch „Freitextfragen“ sind neu enthalten. Das heißt, dass Teilnehmer, wie in der realen IHK-Prüfung Fragen beantworten muss, bei denen keine Antworten vorbereitet sind. Das macht die Prüfungsvorbereitung zeitgemäß und sachlich umfangreich.

Auf der bewährten „CLICK & LEARN 360°“-Plattform zeigen die Erfahrungen eindeutig, dass Teilnehmer immer wieder die „E-BOOK“-Schaltflächen-Funktion nutzt, um bei kniffligen Angelegenheiten noch einmal nachlesen zu können. Der Sach-



verhalt wird so besser verstanden und verinnerlicht. Bei einer Wiederholung genau dieser Frage kann die Antwort leicht gegeben werden. So macht das Lernen Spaß, das Fachwissen wird gefestigt und eventuelle Prüfungsängste werden minimiert. Die „E-BOOK“-Schaltflächen-Funktion ist nun auch im BKF-Trainer 360° integriert. Eine nützliche Erweiterung für Nutzer beider Plattformen. Logisch ist auch, dass via „Lernkartei“ geübt werden kann. Somit ergibt sich ganz nebenbei eine tiefe Nachhaltig-

keit beim Lernen. Das „Lernen nach Themen“ sowie die „Prüfungssimulation“ lassen sich einfach per Mausklick starten. So entscheiden die Teilnehmer selbst, wie sie üben, lernen oder geprüft werden möchten. Ein „Fragenfilter“ lässt mehr als sieben verschiedene Möglichkeiten zum Recherchieren nach bestimmten beziehungsweise falsch beantworteten Fragen zu. So ist ein schnelles Wiederfinden dieser Fragen und der dazugehörigen Antworten leicht und ohne langes Suchen möglich.

Fazit: Zukunftsorientiert, schnell und einfach zu bedienen – das bietet der BKF-Trainer 360° schon heute. Vor allem die Inhalte wurden von den BKF-Autoren und der BKF-Redaktion überarbeitet und neu gestaltet. Der BKF-Trainer 360° setzt Maßstäbe in der Berufskraftfahrer-Qualifikation. Damit das auch so bleibt, ist die BKF-Redaktion stets dabei, Neuerungen und Gesetzesänderungen möglichst aktuell einzupflegen. Damit der BKF-Trainer 360° auch künftig „up to date“ ist und bleibt! StA

## BERUFSKRAFTFAHRER

# Abfahrtskontrolle – Korrekte Dokumentation ist ein Muss für alle!

Bei Kontrollen durch die Polizei und das Bundesamt für Güterverkehr (BAG) stellt sich immer wieder heraus, dass viele Fahrer hinsichtlich der Dokumentation der täglichen Abfahrtskontrolle Probleme haben. Das überrascht angesichts der Tatsache, dass eine vorschriftsmäßige, lückenlose Dokumentation der vorangegangenen 28 Kalendertage für jeden Fahrer inzwischen zur Routine gehören dürfte und müsste.

Zwar ist der digitale Fahrtenschreiber mittlerweile mehr als weit verbreitet, und dass ein Fahrer heute noch ohne Fahrerkarte fährt, ist kaum vorstellbar – dennoch fühlen sich viele Fahrer offenbar mit der korrekten Anwendung überfordert. Besonders in Bezug auf die Sozialvorschriften und den richtigen Nachtrag im digitalen Fahrtenschreiber gibt es sehr großen Informationsbedarf nicht nur bei den Fahrern, sondern auch bei Disponenten oder sonstigen Verantwortlichen. Aussagen der Kontrolleure im Hin-

blick auf die Nachträge beim digitalen Fahrtenschreiber bestätigen diesen Eindruck: Da heißt es zum Beispiel seitens der Landespolizei in Bremen, dass viele Fahrer selbst nach einer Weiterbildung, die nicht länger als ein paar Tage oder Wochen zurückliegt, nicht oder nicht richtig mit ihren Geräten umgehen können! Woran liegt das? Ist es die technische Schnellebigkeit? Sind es die unterschiedlichen Hersteller? Oder sind es etwa die vielen unterschiedlichen Versionen des digitalen Fahrtenschreibers, die es der Fahrerschaft so unheimlich schwer machen?

Sicher, Zeit und Geld spielen auch in der Weiterbildung eine gewichtige Rolle, aber bei diesem Ergebnis stellt sich klar die Frage nach der Ausbildungs- oder Weiterbildungs-Qualität: Wie kommt es, dass Berufskraftfahrer bei Lkw- und Bus-Kontrollen heute nicht wissen, dass eine mehrminütige Abfahrtskontrolle nicht nur ausgeführt, sondern auch als „Arbeitszeit“

vor der Abfahrt im Fahrtenschreiber dokumentiert werden muss?

Die Vorgehensweise ist klar vorgeschrieben: Der Fahrer legt als Erstes, zu Beginn seiner Arbeitsschicht beim analogen ein Schaublatt bzw. beim digitalen Fahrtenschreiber die Fahrerkarte ein, macht seine Nachträge, die ebenfalls von der Art des Fahrtenschreibers unabhängig sind und stellt das Gerät anschließend auf Arbeitszeit. Erst danach beginnt er mit seiner tägliche Abfahrtskontrolle. Die Dauer einer Abfahrtskontrolle ist nicht festgelegt! Sie variiert je nach Fahrzeug und Aufbau, mit oder ohne Anhänger und beispielsweise der Jahreszeit. Das Dach des Lkw muss immer auf Gegenstände kontrolliert und davon befreit werden, denn neben Schnee und Eis im Winter gibt es Stürme in jeder Jahreszeit. Äste können auf dem Dach des Lkw oder Anhängers liegen und zu gefährlichen Geschossen auf der Autobahn werden.

Die Nachhaltigkeit der punktuellen Schulungen für das Fahrpersonal spielt dabei eine sehr wichtige Rolle. In den Fahrtenschreiber-Schulungen nach Artikel 33 der Verordnung (EU) Nr.165/2014 ist klar definiert, dass „...angemessen geschult und unterwiesen werden...“ muss. Nur wiederkehrende Schulungen können diesen Zweck erfüllen und das Fahrpersonal für diese wichtigen Themen sensibilisieren.

Nicht dokumentierte tägliche Abfahrtskontrollen kosten mindestens 50 Euro je Verstoß!

Also lassen Sie es nicht darauf ankommen. Erhöhen Sie die Verkehrssicherheit, seien Sie ein Fachmann auf dem Gebiet der Dokumentationen und verhindern Sie Bußgelder oder sogar Unfälle und Schäden. DEGENER-Produkte unterstützen Sie optimal bei der Qualifizierung Ihrer Fahrer. StA

## AUSBILDUNG

## Optimal vorbereitet für die IHK-Prüfung

Der Band „Prüfungsfragen“ enthält eine Vielzahl von prüfungsähnlichen Fragen zu allen relevanten Themengebieten. Die Fragen sind entsprechend der Bände der DEGENER BKF-Bibliothek gegliedert. Darüber hinaus finden Sie Auszüge aus IHK-Musterprüfungen: Jeweils ein Beispiel für den Güterkraft- und den Personenverkehr. Der Band „Prüfungsfragen“ ist die optimale Vorbereitung auf die Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation.



Der Band „Prüfungsfragen“ aus der DEGENER BKF-Bibliothek von Uwe Brauner.

- Gesundheit und Fitness
- Kinematische Kette, Energie und Umwelt
- Bremsanlagen
- Ladungssicherung
- Sicherheit der Fahrgäste
- Sozialvorschriften
- Vorschriften für den Güter- und Personenverkehr
- Pannen, Unfälle, Notfälle und Kriminalität
- Unternehmensbild und Marktordnung

## SOFORT LIEFERBAR!

**BKF-TEILNEHMERBAND  
PRÜFUNGSFRAGEN**  
Art.-Nr. 41110

## 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.