

Der Fahrschul-Profi

Ausgabe Nr. 2/2018 • DEGENER Verlag GmbH • Hannover

FACHINFORMATION FÜR DEN ERFOLGREICHEN FAHRLEHRER

www.degener.de

JULI 2018

INHALT

Dieter Quentin:

„Gesellschaftliche Veränderungen sind eine Chance für die Fahrlehrerschaft!“1

Bundesvereinigung:

Mitgliederversammlung wählt einen neuen Vorstand2

Frank Walkenhorst:

„Fahrschüler wollen die neuen Technologien gern ‚erfahren!‘“4

Rechtsprechung:

Bundesgerichtshof erlaubt „Dashcam als Beweismittel“6

Berufskraftfahrer:

Ladespuren für Elektro-Lkw auf Autobahnen werden aufgebaut8

EDITORIAL

Entwicklungen in Gesellschaft und Technik schreiten zügig voran!

Sehr verehrte Leserinnen und Leser, freuen wir uns, dass der neue Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., Dieter Quentin, die Zeit gefunden hat, dem Fahrschul-Profi kurzfristig ein exklusives Interview zu geben! Lesen Sie, welche Themen den neuen Vorsitzenden, den neuen geschäftsführenden Vorstand der BVF bewegen und in nächster Zeit in Atem halten.

An dieser Stelle danken wir ebenfalls Gerhard von Bressendorf, als langjährigem Vorsitzenden der BVF, für seine immer dagewesene Bereitschaft, dringende Fragen der Redaktion zeitnah und stets inhaltlich gehaltvoll zu beantworten.

Die Entwicklung von Fahrzeugtechnik und Gesellschaft schreiten rasant voran – schneller als Gesetze und Verordnungen verabschiedet werden! Die Reparaturverordnung zum neuen Fahrlehrerrecht steht vor der Tür, kaum dass sich die Fahrlehrerschaft an das überarbeitete Recht gewöhnt hat. Es gibt kaum Zeit zum Sammeln und Orientieren, deshalb wünschen wir allen Beteiligten ein gutes „Händchen“, auf allen Ebenen der Diskussionen und Entscheidungsfindungen.

Doch zunächst wünschen wir Ihnen Zeit, diese Ausgabe in Ruhe zu lesen!

Ihre DEGENER-Redaktion

DEGENER
Kompetenz für Fahrschulen

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Dieter Quentin nach der Wahl zum Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF):

Gesellschaftliche Veränderungen sind eine Chance für die Fahrlehrerschaft!

Am 16. Juni 2018 wurde Dieter Quentin einstimmig zum Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände gewählt! Dieter Quentin tritt die Nachfolge von Gerhard von Bressendorf an. Seit 2011 ist er bereits Mitglied des geschäftsführenden Vorstandes der BVF, seit zwölf Jahren ist er Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes Niedersachsen.

„Der Fahrschul-Profi gratuliert Dieter Quentin ganz herzlich zu seiner Wahl zum Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V.“

Frage: Herr Quentin, was sagen Sie zu Ihrer Wahl?

Antwort: Zunächst bedanke ich mich nochmals für das Vertrauen, das die Bundesvereinigung in Form der Vorsitzenden der Landesverbände in mich legt! Es gab keine Gegenkandidaten, ich wurde einstimmig in das Amt gewählt! Das hat mich emotional sehr bewegt! – Kurt Bartels vom Fahrlehrerverband Nordrhein, ist zum 1. stellvertretenden Vorsitzenden aufgerückt, Jürgen Kopp vom Fahrlehrerverband Bayern, wurde in das Amt des 2. stellvertretenden Vorsitzenden der BVF gewählt. Gerhard von Bressendorf danke ich persönlich für die gemeinsame Zeit und die Erfahrungen, die ich mit ihm auf allen fachlichen und politischen Gebieten bisher sammeln konnte.

Den Kurs, den die Bundesvereinigung eingeschlagen hat, halte ich persönlich für den richtigen. Eine „180°-Kehrtwende“ wird es deshalb aus heutiger Sicht auch nicht geben. Es sind einige „Klippen“ zu überwinden, die Verkehrssicherheit ist unbestritten weiter zu erhöhen und an der Ausgestaltung der theoretischen und praktischen Ausbildung ist weiterhin zu arbeiten.

Frage: Was steht jetzt ganz oben auf der Agenda des Bundesvorsitzenden?

Antwort: In Bezug auf die „Klippen“ möchte ich einiges nennen, das wir kurz-, mittel- oder auch langfristig auf der Agenda haben: Ganz aktuell, der Referentenentwurf zur Änderung des



Dieter Quentin wurde zum Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF) gewählt. Der vorher 1. stellvertretende Vorsitzende der BVF und langjährige 1. Vorsitzende des Fahrlehrerverbands Niedersachsen bringt seine Erfahrungen und sein Praxiswissen als selbstständiger Fahrlehrer aller Klassen in das Amt ein.

Foto: DEGENER

Anfang des Jahres neu in Kraft getretenen Fahrlehrerrechts. „Die Reform der Reform“ steht ins Haus. Die Meinung der BVF ist hier gefragt, damit meine ich die Stellungnahme von uns an das BMVI, in der Hoffnung, dass bestimmte Dinge noch Berücksichtigung finden werden. – Das andere nicht zu vergessen!

Frage: Was meinen Sie da zum Beispiel?

Antwort: Drei Dinge: Elektromobilität, Dieselskandal und Automatikerregulierung!

Mit dem Dieselskandal werden wir uns weiterhin befassen und damit zusammenhängend auch mit der Elektromobilität. Es ist der Branche ja bekannt, dass wir auf einen Förderbescheid warten, zum Thema „elektrifizierte Fahrschule“. Das Interesse der Kolleginnen und Kollegen in diesem Bereich ist sehr groß. Um Elektromobilität in der Fahrschule zu testen, zu checken und um auch für uns festzustellen, wo Anpassungen erfolgen müssen: In Bezug auf den rechtlichen festgelegten Rahmen, (Fahrschüler-Ausbildungsordnung), die Prüfungsrichtlinie, da gibt es ganz ganz viele Fragestellungen, die diese moderne Antriebstechnologie mit sich bringen wird.

Was uns vor allem beschäftigt ist die Fahrschüler-Ausbildungsordnung, sie benötigt meiner Ansicht nach eine

Erneuerung. Das veränderte Ausbildungswesen in der Bundesrepublik Deutschland, die Fahrschüler wollen ganz einfach andere Formen des Lernens. Blockunterrichte, Intensiv- oder Ferienkurse. Das man Step-by-Step den Weg zur Fahrerlaubnis gehen kann, weil einfach schulisch zu viel zu tun ist. Da gibt es unterschiedliche Ansichten der Verzahnung des Unterrichts. Hier muss der Gesetzgeber dringend informiert werden, wie es in der Praxis aussieht und was benötigt wird. Bei allem Verständnis für unser Lehren und Lernen in der heutigen Form, müssen wir offen für Neues sein und auch die Bedürfnisse der Fahrschüler berücksichtigen.

Frage: Es gibt ein „Mehr“ an Wissen – was bedeutet das für die Fahrschulen?

Antwort: Man sollte sich grundsätzlich Gedanken machen über die Inhalte, die wir vermitteln. Ich halte das Ausbildungssystem in Deutschland grundsätzlich für das Richtige! Wir haben die Fahrschülerinnen und Fahrschüler im theoretischen Unterricht, der als Präsenzunterricht vorgeschrieben ist. Es können Fragen gestellt werden, der persönliche Kontakt zum Fahrlehrer ist wichtig. Denn das Unterrichtsthema kann und soll nicht allein „erlesen“ werden. Der Fahrschüler kann sich in der Gruppe aktiv einbringen. Der direkte Austausch zwischen Fahrschüler und Fahrlehrer muss gegeben sein.

Wir haben eine grundsätzlich erfolgreiche Führerscheinausbildung und eine angemessene Fahrerlaubnisprüfung. Wir müssen, insbesondere was den theoretischen Bereich anbelangt, aber auch über veränderte Unterrichtsinhalte nachdenken. Die Verlage bieten heutzutage erstklassiges Lernmaterial, der Fahrschüler ist so in der Lage, verschiedene Lernformen wahrzunehmen. Ich kann mir vorstellen, dass z. B. ein stures Pauken von Maßen und Gewichten im theoretischen Unterricht der Vergangenheit angehört – wie hoch, wie breit oder auch wie schwer eine Zugkombination sein kann, das kann man sich selbst anlesen. Das Verhalten im Straßenverkehr, der soziale Umgang, da müssen wir ansetzen. Was nützt das Regelwissen, wenn ich zu wenig Zeit habe auf das partnerschaftliche Verhalten einzugehen?

Das Nächste ist, sich zu fragen, ob die praktische Ausbildung, wie wir sie zurzeit durchführen, grundsätzlich in Ordnung ist? Wir müssen auch hier mal analysieren, was wir an besonderen Ausbildungsfahrten in den verschiedenen Klassen haben. Wir stellen fest, dass die meisten schweren Unfälle auf den Landstraßen passieren. Aber die Anzahl der besonderen Ausbildungsfahrten ist identisch geblieben. Wir sollten mal den Mut haben, die Anzahl der Stunden Überlandfahrt von fünf auf sieben zu erhöhen, um hier mehr Ausbildung zu gewährleisten.

■ weiter auf SEITE 2

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Dieter Quentin

Fortsetzung von SEITE 1

Wenn wir auf die Fahrer-Assistenzsysteme (FAS) im Bereich Ausbildung und Prüfung schauen, dann hat der Berufsstand in Zukunft nicht weniger, sondern wir haben mehr zu tun! – Die praktische Ausbildung wird umfangreicher, weil die Anforderungen an die Systemnutzung in Zukunft einfach abgebildet werden müssen. Der Berufsstand fordert mittelfristig den Einzug der FAS in Ausbildung und Prüfung. Wir müssen uns natürlich darüber im Klaren sein, was wir meinen, wenn wir von FAS reden! Es geht um den Abstandsregeltempomat, Spurassistent u. s. w. – im Moment werden diese technischen Helfer noch nicht ausreichend in Praxis und Theorie berücksichtigt. Dafür muss man sich Zeit nehmen. Hier wird der Berufsstand Wege und Regelungen vorschlagen, wie mit diesem Thema professionell umgegangen werden kann. Denn diese technischen Helfer sind echte „Unfallvermeider“ und keine „Bequemlichkeitsassistenten“. Das wird ganz sicher eine umfangreichere, praktischere Ausbildung nach sich ziehen! Die Prüfungsrichtlinie wird in der Zukunft auch angepasst werden müssen. Hier wird aber noch etwas Zeit vergehen, es gilt, Übergangsfristen zu beachten und es wird eine ganz andere Beschreibung der Prüfungsfahrzeuge geben. – Und dabei stellt sich immer wieder die Frage, warum müssen wir immer noch auf einem Schaltwagen ausbilden?

Frage: Bedarf es eines intensiveren Brückenschlags nach Brüssel?

Antwort: Die BVF ist als stärkster nationaler Verband in der Europäischen Fahrlehrer-Assoziation e. V. (EFA) durch den geschäftsführenden Vorstand gut vertreten und spielt dort eine gewichtige Rolle. Wir sind in diesem großen Getriebe allerdings auch nur ein Zahnrad von vielen und müssen auch dort feststellen, dass die deutschen Interessen nicht die einzigen sind. Hier unterstützt uns beispielsweise auch das BMVI bei einigen Zielen, zum Beispiel dem Kippen der Automatikregelung. Erinnern wir uns nur kurz an die Automatikregelung im Lkw- und Busbereich, das hat zehn Jahre gedauert. Da hat Gerhard von Bressensdorf rund ein Jahrzehnt dran gearbeitet. Da werden wir auch weiterhin ganz intensiv dran arbeiten, die Aktivitäten in Brüssel sollen ausgeweitet und verstärkt werden – Brüssel braucht Zeit.

Frage: Wird es eine 5. Führerscheinrichtlinie geben?

Antwort: Die wird es garantiert geben. Auch da ist ein starker berufsständischer Verband wichtig, um präsent zu sein und Praxiswissen einzubringen. Die Bundesvereinigung ist von der Mitgliederzahl, von der Repräsentanz der stärkste Verband innerhalb des europäischen Verbands. Unsere Themen und Anliegen sind bei der EFA bisher immer auf offene Ohren gestoßen. Auch hier hat Gerhard von Bressens-

dorf als langjähriger Vorsitzender viel bewegt, z. B. in Richtung professioneller Fahrausbildung. Viele europäische Staaten haben in irgendeiner Art und Weise immer noch einen Teil Laienausbildung, das gebe ich hier einmal zu bedenken. Da sind wir in Deutschland schon einen erheblichen Schritt weiter und darauf können wir auch stolz sein!

Frage: Und die neue EU-Berufskraftfahrerrichtlinie?

Antwort: Die geänderte EU-Berufskraftfahrerrichtlinie liegt vor, Deutschland hat zwei Jahre Zeit, das Ganze in ein nationales Gesetz und eine Verordnung zu überführen. Wir werden uns dabei selbstverständlich einbringen, um auch dort die Interessen der Fahrlehrerschaft zu vertreten. Es gibt dort einige brisante Punkte, z. B. die Formulierung „IKT“ – Informations- und Kommunikationstechnologie. Stichworte dazu sind Online-Seminare, E-Learning, Blended-Learning, in welcher Form auch immer. Hier werden wir ganz klar den Qualitätsgedanken von persönlich durch Dozenten durchgeführte Schulungen hervorheben. Was ich für zulässig und auch überlegenswert erachte, ist die Möglichkeit zuzulassen, auch andere Inhalte, wie z. B. ADR oder Sach- und Fachkundennachweis Lebendviehtransport, als vollwertiges Weiterbildungsthema zuzulassen und zu einem gewissen Teil anzuerkennen. Das halte ich für überlegenswert. Die Kenntnisbereiche müssten dann um diese Spezialthemen entsprechend angepasst bzw. erweitert werden. Das Thema Berufskraftfahrer haben wir fest auf der Agenda.

Frage: Ein Wort zum Fahrlehrermangel?

Antwort: Ja gern! – Die Demografie haben wir fest im Blick! Im Moment haben wir in der Branche ein Durchschnittsalter von über 50 Jahren und wenn wir da nichts tun, sind die Fahrlehrer schnell mal zehn Jahre älter. Wir haben in der letzten Zeit gut über das Thema informiert, die Agenturen für Arbeit, die verschiedenen Medien und die Politik wurden von uns auf die Problematik hinreichend aufmerksam gemacht. Die mir bekannten Fahrlehrerausbildungsstätten sind derzeit gut gefüllt und haben ordentlich zu tun. Wir sind auf dem Weg, dass wir uns „verjüngen“. Dennoch, den Fahrlehrermangel werden wir nicht von heute auf morgen beheben! Wir haben einen hohen Prozentsatz an Fahrerlaubnisprüfungen im Nutzfahrzeugbereich – das sind circa 20 bis 25 Prozent. Uns werden in der Zukunft Nutzfahrzeugausbilder fehlen. Der Nachwuchs, die sich jetzt in der Ausbildung befindlichen B/BE-Fahrlehrerinnen und -Fahrlehrer, sollte sich überlegen, ob er nicht zusätzlich Nutzfahrzeugausbilder werden wollen. Dabei geht es nicht ausschließlich um die Führerscheinausbildung, sondern auch um die Gewährleistung der BKF-

Aus- und Weiterbildung. Ich weiß, dass die mir bekannten Fahrlehrerausbildungsstätten bereits sehr gut beraten und einen wirklich guten Job machen. Vielleicht kann man das in Zukunft nochmals intensivieren und die Beratung auch in diese Richtung verstärken.

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

AKTUELL

Verkehrsminister wollen Begleitetes Fahren mit 16

Die Verkehrsminister der Länder haben sich jetzt darauf verständigt, Heranwachsende künftig schon mit 16 Jahren ans Steuer zu lassen.

Darauf einigten sich die Länderverkehrsminister auf ihrer Konferenz in Nürnberg. Der Initiative – sie geht auf einen Vorstoß Schleswig-Holsteins und Niedersachsens zurück – muss noch die EU-Kommission zustimmen. Bislang gilt in der Europäischen Union für den Autoführerschein ein Mindestalter von 17 Jahren. Die Zustimmung der Kommission wird es frühestens im Herbst dieses Jahres geben, dann tagt der EU-Führerschein-Ausschuss.

„Begleitetes Fahren ab 16 Jahren rückt ein Stück näher“, sagte der Kieler Staatssekretär für Verkehr, Thilo Rohlf. Grundlage des Vorstoßes sei der Erfolg des im Jahr 2010 eingeführten Begleiteten Fahrens mit 17. Die Teilnehmer hätten nachweislich deutlich weniger Unfälle verursacht, als andere Fahranfänger. Niedersachsen hatte sich bereits im vergangenen Jahr dafür ausgesprochen, einen Modellversuch „BF16“ anzuschließen. Ziel ist, die Phase des begleiteten Fahrens zu verlängern. Unabhängig vom Einstiegsalter dürfen die Teilnehmer erst mit dem Erreichen der Volljährigkeit alleine mit dem Fahrzeug unterwegs sein.

AKTUELL

Gurtverweigerung kostet 200 Menschen das Leben

Wären alle Pkw-Insassen zu jeder Zeit ordentlich angeschnallt, gäbe es im Jahr 200 Verkehrstote und etwa 1500 Schwerverletzte weniger in Deutschland. Zu diesem Ergebnis kommt die Unfallforschung der Versicherer (UDV) in einer aktuellen Auswertung zur Verkehrssicherheit. Den Verkehrsexperten zufolge waren 28 Prozent aller in Deutschland im Straßenverkehr tödlich verunglückten Menschen gar nicht oder falsch angegurtet. Mehr als zwei Drittel der Getöteten waren Männer, das Durchschnittsalter lag bei 32 Jahren.

Quelle: UDV

AKTUELL

Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände wählt neuen Vorstand!



Dieter Quentin ist der neu gewählte Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. Foto: DEGENER

Der Niedersachse Dieter Quentin ist von der Mitgliederversammlung der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) zum neuen Vorsitzenden gewählt worden. Dieter Quentin, seit mehr als einem Jahrzehnt steht er an der Spitze des Fahrlehrerverbands Niedersachsen, folgt auf den langjährigen Vorsitzenden Gerhard von Bressensdorf, der die Geschicke der Bundesvereinigung insgesamt 24 Jahre lenkte. Von Bressensdorf stellte sich nicht wieder zur Wahl. In den vergangenen Jahren arbeiteten



Kurt Bartels wurde zum 1. stellvertretenden Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF) gewählt, der vorher 2. stellvertretende Vorsitzende der BVF und 1. Vorsitzende des Fahrlehrerverbands Nordrhein, bringt seine Erfahrung als berufständischer Vertreter mit in den geschäftsführenden Vorstand der BVF. Kurt Bartels ist Fahrlehrer in zweiter Generation – sein „Steckenpferd“ ist die Motorradausbildung. Aktuell thematisiert er klar und punktgenau für die Fahrlehrerschaft die Auswirkungen des automatisierten Fahrens auf die Fahrausbildung.

AKTUELL

Mehrheit fährt selbst in den Urlaub

Die überwiegende Mehrheit (66 %) der deutschen Sommerurlauber fährt mit dem eigenen Auto zu ihrem Reiseziel. Zu diesem Ergebnis kommt eine forsa-Umfrage im Auftrag des Direktversicherers CosmosDirekt. Das liege unter anderem an der hohen Flexibilität sowohl auf dem Weg zum und am Urlaubsort. Auch der Transport von großen Gepäckstücken und

Gerhard von Bressensdorf und Dieter Quentin bei der Verbandsarbeit Hand in Hand – als Vorsitzender und 1. Stellvertreter. Jetzt übernimmt der 59-jährige Fahrlehrer aller Klassen als Bundesvorsitzender das Steuer des Berufsstands. Dieter Quentin ist ein ausgewiesener BKF-Experte. Zum neuen 1. stellvertretenden Vorsitzenden wählten die Mitglieder der BVF den Rheinländer Kurt Bartels, Vorsitzender des Fahrlehrerverbands Nordrhein. Bartels, in den vergangenen zwei Jahren bereits als 2. Stellvertreter im BVF-Vorstand tätig, verfügt über langjährige verbandspolitische Erfahrung und taucht als ausgewiesener Experte in den Medien auf – vor allem wenn es darum geht, komplexe Sachverhalte im Rahmen der Fahrausbildung zu erläutern.



Jürgen Kopp wurde zum 2. stellvertretenden Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. gewählt. Seit kurzem ist er außerdem der 1. Vorsitzende des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer e. V. Jürgen Kopp ist Lkw- und Omnibusexperte, Inhaber einer Fahrschule aller Klassen und nach eigenen Angaben mit Leib und Seele bayerischer Landfahrlehrer.

Jürgen Kopp wurde zum 2. stellvertretenden Vorsitzenden gewählt. Jürgen Kopp ist dieses Jahr zum 1. Vorsitzenden des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer gewählt worden – er folgt auf den langjährigen Verbandsvorsitzenden Dr. Walter Weißmann, der nicht wieder zur Wahl angetreten war. Kopp ist Fahrlehrer aller Klassen und hat sich in den vergangenen Jahren vor allem bei der Ausbildung von Sachverständigen einen Namen gemacht.

Quelle: www.cosmosdirekt.de

www.volkswagen-fahrschule.de



Macht Fahrschüler zu Fans.

Der Polo als Fahrschulfahrzeug.

Augen auf den neuen Polo als Schulungsfahrzeug! Mit seinen Fahrerassistenzsystemen kann er den Straßenverkehr innerhalb der Systemgrenzen im Blick behalten. Kaum zu übersehen ist auch sein frisches Design mit tief liegender Seitenlinie und neu gestalteten Scheinwerfern. Der neue Polo bringt Ihrer Fahrschule also deutlich mehr Aufmerksamkeit – und macht aus Fahrschülern echte Fans.

Mehr unter: www.volkswagen-fahrschule.de



Volkswagen

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Frank Walkenhorst, Vorsitzender des Fahrlehrer-Verbands Schleswig-Holstein:

Fahrschüler wollen die neuen Technologien gern „erfahren“!

Frage: Immer mehr Fahrschulen bilden ihre Fahrschüler neben konventionellen Antrieben ebenfalls auf Elektrofahrzeugen aus. Vor dem Hintergrund, dass es noch kein verbindliches Unterrichtskonzept (Curriculum) gibt – was empfehlen Sie Ihren Kolleginnen und Kollegen?

Antwort: Grundsätzlich steht es uns Fahrschulen sicher gut zu Gesicht, uns mit allen alternativen Mobilitätskonzepten auseinanderzusetzen und unseren Kunden deren Vor- und Nachteile zu vermitteln. Umfragen haben gezeigt, dass Fahrschüler diese Erwartung durchaus auch haben. Es geht sogar noch weiter: Sie möchten neue Technik gern „erfahren“, also in der praktischen Ausbildung testen, auch wenn (noch) keine Prüfung mit den meisten dieser Fahrzeuge möglich ist. An dieser Stelle ist der Gesetzgeber gefordert, möglichst schnell die rechtlichen Rahmenbedingungen und Voraussetzungen für den Betrieb von alternativen Antrieben wie Elektrofahrzeugen in Fahrschulen zu schaffen, damit nicht nur wirtschaftlich besonders gut aufgestellte Großfahrschulen ihren Kunden diese Erfahrung bieten können. Kollegen, die bereits Elektrofahrzeuge einsetzen, berichten schon jetzt von sehr guter Resonanz bei den Fahrschülern, was zwangsläufig auch einen wirtschaftlichen Nutzen nach sich zieht. Meine Empfehlung geht also dahin, ruhig einmal mutig voran zu gehen und auszuprobieren. Ein erster Schritt wäre vielleicht zunächst ein Hybrid, um die Reichweitenproblematik der reinen Elektrofahrzeuge zu eliminieren. Spätestens wenn der erhoffte Wegfall der Automatikbeschränkung endlich auf EU-Ebene realisiert wird, werden die Fahrschulen um den Einsatz von Elektrofahrzeugen nicht mehr herumkommen. Gut, wenn man sich dann schon einen Namen bei diesem Thema gemacht hat. Ein spezielles Curriculum halte ich übrigens vorerst für entbehrlich, da die grundsätzlichen Regeln des Autofahrens auch für Elektrofahrzeuge Gültigkeit haben. Wichtiger wäre mir, dass der Umgang mit Fahrerassistenzsystemen in Fahrschülerausbildungsordnung und Prüfungsordnung vernünftig geregelt wird, denn die zunehmende Digitalisierung der Fahrzeuge wird genauso wenig aufzuhalten sein wie die Elektromobilität. In die neue Fahrlehrerausbildung hat die Vermittlung von digitalen Kenntnissen ja bereits Einzug gehalten. Ein erster wichtiger Schritt!

DEGENER
Kompetenz für Fahrschulen

Frage: Die pädagogischen Anforderungen sind mit der Reform des Fahrlehrerrechts gestiegen. Welche Herausforderungen kommen aus Sicht des „Praktikers“ auf die Fahrschulbranche zu?

Antwort: Das neue Fahrlehrerrecht fordert tatsächlich nicht nur von den angehenden Fahrlehrern umfassende pädagogische Kompetenzen, sondern auch von den sogenannten „alten Hasen“. Im Rahmen der Überwachung sollen formale Aspekte in den Hintergrund treten und die für Lehrende unabdingbaren Kenntnisse und Fähigkeiten im Fokus stehen. Jeder Fahrlehrer tut also gut daran, sein Ausbildungskonzept erst einmal selbst kritisch zu hinterfragen und gegebenenfalls zu optimieren. Ein ehrliches Feedback der Fahrschüler kann hier sehr hilfreich sein und sollte daher unbedingt eingeholt werden. Wer seine pädagogischen Kompetenzen stärken möchte, sollte die besonderen Fortbildungen der Verbände wahrnehmen, die zu diesem Thema sehr attraktive Veranstaltungen anbieten. Eine gewisse Bereitschaft einmal etwas Neues, Ungewohntes auszuprobieren ist sicherlich auch nötig, um langfristig eine Steigerung des eigenen pädagogischen Niveaus zu erreichen. Nur die Unterrichtsmethoden, die man einmal ausprobiert hat, kann man auch beurteilen und vor allem einschätzen, ob sie einem liegen oder eher nicht! Eines steht aber für mich fest: Auch der wirtschaftliche Erfolg einer Fahrschule hängt zu einem nicht unerheblichen Teil von den pädagogischen und psychologischen Fähigkeiten der in der Fahrschule tätigen Personen ab. Märchenstunden nach dem Motto „Wenn alles schläft und einer spricht, das nennt man Unterricht“, können zwar ganz unterhaltsam sein, werden aber auf Dauer keinen Erfolg bringen.

Frage: Auf welche Weiterbildungsangebote setzen Sie zukünftig, um den neuen gesetzlichen „Kompetenzen“, die nicht nur für Fahrlehreranwärterinnen und -anwärter gelten, zu begegnen?

Antwort: Neben den bereits erwähnten pädagogisch geprägten Fortbildungen versuchen wir auch attraktive Angebote in dem Bereich der Digitalisierung zu erarbeiten. Betrachtet man die rasend schnelle Entwicklung der elektronischen Helfer in den Fahrzeugen, dann liegt es auf der Hand, dass sich die Tätigkeiten des Fahrlehrers und damit auch dessen erforderliche Kompetenzen in der Zukunft stark verändern werden. Bei Fortbildungen spürt man



Frank Walkenhorst, Vorsitzender des Fahrlehrer-Verbands Schleswig-Holstein, ist unter anderem Fahrlehrer aller Klassen, studierter Deutsch- und Sportlehrer, Sachverständiger für Fahrschulüberwachung und Mitglied im Fahrlehrer-Prüfungsausschuss.

häufig eine gewisse Skepsis vor allem bei den älteren Kollegen, was den Einsatz von Fahrerassistenzsystemen in Ausbildung und Prüfung angeht. Das hat heute noch keine gravierenden Folgen, da die derzeitige Rechtslage einen Einsatz dieser Systeme zwar zulässt, ihn aber nicht zwingend vorschreibt. Das wird sich aber in naher Zukunft mit Sicherheit ändern! Sowohl die Prüforganisationen als auch die Fahrlehrerschaft arbeiten intensiv an Konzepten, wie die sinnvolle Nutzung von Fahrerassistenzsystemen und alternativer Antriebskonzepte in Ausbildung und Prüfung integriert werden kann. Da die Fahrlehrerausbildung, wie bereits erwähnt, um diese Komponenten schon erweitert wurde, tun die „alten Hasen“ gut daran, in diesem Bereich auf dem Laufenden zu bleiben. Da junge Menschen heutzutage ganz selbstverständlich mit der digitalen Technik umgehen, werden sie schnell merken, ob ein Fahrlehrer in diesem Gebiet „up to date“ ist oder nicht. Auch hier hängt also der wirtschaftliche Erfolg einer Fahrschule entscheidend von den Fähigkeiten des Fahrlehrers ab und die älteren Kollegen müssen aufpassen, dass sie nicht von dem Nachwuchs überholt werden!

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

Antwort: Ich würde mir wünschen, dass die Gesetzgebung wieder mehr Praktiker in den Erarbeitungsprozess wichtiger verkehrssicherheitsrelevanter Vorschriften einbezieht. Immer häufiger zeigt sich erst in der täglichen Praxis, dass gesetzliche Regelungen

nicht funktionieren oder zumindest Probleme in der Umsetzung bringen. Das erkennt man an den in immer kürzeren Abständen nötigen „Reparaturverordnungen“, die für alle Beteiligten einen erheblichen Mehraufwand bedeuten.

AKTUELL

Verordnung zu E-Kleinstfahrzeugen in der Abstimmung

Die Verordnung zur Genehmigung von Elektro-Kleinstfahrzeugen befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung. Die Verordnung soll noch dieses Jahr in Kraft treten. Sogenannte Elektro-Kleinstfahrzeuge sind unter anderem Hoverboards, E-Tretroller, E-Skateboards, elektrische Einräder und auch Segways. Im Entwurf der Verordnung werden Elektro-Kleinstfahrzeuge mit einer bauartbedingten Geschwindigkeit von 12 km/h bis maximal 20 km/h definiert. „Elektro-Kleinstfahrzeuge sind Kraftfahrzeuge im Sinne des § 1 Absatz 2 Straßenverkehrsgesetz (StVG). Für Skateboards, Rollschuhe und Inlineskates hingegen gelten als nicht motorbetriebene Fortbewegungsmittel nach § 24 Absatz 1 StVO die Vorschriften für den Fußgängerverkehr entsprechend.“ „Elektro-Kleinstfahrzeuge sollen zukünftig verkehrsrechtlich wie Fahrräder mit der Maßgabe besonderer Vorschriften behandelt werden“, so die Vorlage. Es werde eine neue „Fahrzeugklasse der Elektro-Kleinstfahrzeuge“ eingerichtet.

FAHRSCHULPRAXIS

Überarbeitete 8. Auflage „Leitfaden für die Fahrschule“

Kompetent, klar, aktuell – der seit vielen Jahren bewährte und sachkundige Ratgeber „Leitfaden für die Fahrschule“ gibt umfassende Antworten auf alle Fragen rund um die theoretische und praktische Führerscheinausbildung. In der aktuellen 8. Neuauflage ist die 12. Änderungsverordnung zur Fahrerlaubnisverordnung (FeV) sowie die aktuelle Prüfungsrichtlinie enthalten. Der „Leitfaden für die Fahrschule“ ist der unentbehrliche Helfer für das Fahrschul-Büro. Insgesamt haben die Autoren 144 Seiten geändert – so kommt das Standardwerk auf einen Umfang von 312 Seiten. Dort ist unter anderem nachzulesen, welche Fahrzeuge mit welcher Fahrerlaubnisklasse gefahren werden dürfen, was alles zur Ausbildung gehört und welche amtlichen Fahrschul-Formulare vorgeschrieben sind.



Eine Auswahl der Änderungen in der 8. Auflage:

- Durchführung der praktischen und theoretischen Prüfung
- die Fahrerlaubnisklasse AM wurde geändert
- Anpassung Fahrtenschreiber (Prüfungsfahrzeuge)
- Amtlich vorgeschriebene Muster (Ausbildungsbescheinigungen)
- Ausbildungsnachweise und Aufzeichnungen der Arbeitszeit
- Besitzstände

„Leitfaden für die Fahrschule“, Loseblattsammlung, 312 Seiten, Ringordner, DIN A5, Artikel-Nr. 23000

Kompletter Austauschsatz mit Register. Artikel-Nr. 23004

Fragen Sie Ihren DEGENER-Fahrschul-Fachberater!

AKTUELL

„7. Sinn“: Egon Hoegen ist verstorben

Mit seinem Tod endet ein Stück deutscher Verkehrsgeschichte: Am 1. Juni ist Egon Hoegen, die Stimme der Sendung der „7. Sinn“, gestorben. Die Verkehrssicherheitsendung der „7. Sinn“ lief von 1966 bis 2005 in der ARD. Egon Hoegen war bekannt für seine sonore Stimme – und seine Intonation. Niemand sprach das Wort „gefährlich“ derart bedrohlich aus. Egon Hoegen wurde am 28. September 1928 in Düsseldorf geboren – er wurde 89 Jahre alt.

ANZEIGE

AUSBILDUNG – FORTBILDUNG – VERTIEFUNG UNVERZICHTBARE FACHBÜCHER

DIE DEGENER-REIHE
NACH DEM NEUEN
FAHRLERREGESETZ



NEU UND EXKLUSIV BEI DEGENER!

DAS GRUNDLAGENWERK FÜR FAHRLERER: AUSBILDEN, NACHSCHLAGEN, WEITERBILDEN

Kompetenzbereich VERKEHRVERHALTEN



Verkehrsverhaltenslehre für Fahrlehrer I
(Dr. Birgit Kollbach, Mathias Franke, Jens Meier, Alessandro Destradis)

Komplexe Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten aus Psychologie und Pädagogik sind hier optimal für die „Verkehrsverhaltenslehre“ in Fahrunterricht und Fahrerschulung aufbereitet.

Artikel-Nr. 23801

€ 29,90

Die Zukunft der Gefahrenlehre in der Fahrschulbildung
(Bianca Bredow)

Bianca Bredow untersucht, wie eine solide Gefahrenwahrnehmung der Fahrschüler wirksam verbessert werden kann.

Artikel-Nr. 23425

€ 19,50

Kompetenzbereich RECHT



Recht für Fahrlehrer
(Renate Bartelt-Lehrfeld, Ingo Buchardt, Dieter Quentin, Uwe Zdzarsky)

Den kompetenten Autoren dieses Bandes ist eine lesbare und verständlich dargestellte Einführung in die Rechtssystematik gelungen. Übungs- und Kontrollfragen sorgen für eine praxis- und lerngerechte Aufbereitung. Schwerpunkte sind: Das Fahrlehrerrecht und angrenzende Rechtsgebiete.

In allen fahrlehrerrechtlichen Gebieten.
Artikel-Nr. 23805

€ 45,90

Kompetenzbereich TECHNIK



Technik für Fahrlehrer I
(Egon Matthias, Hans Bremer, Lothar Taubert, Alessandro Destradis)

Technische Grundlagen, von renommierten Autoren, optimal auf die Fahrlehrer- und Fahrerschulerausbildung abgestimmt und verständlich aufbereitet. In Teil I geht es um moderne Fahrzeug-Technik, Besonderheiten der Fahrphysik und um Umweltschonung.

Artikel-Nr. 23806

€ 29,90

Technik für Fahrlehrer II
(Egon Matthias, Hans Bremer, Lothar Taubert, Alessandro Destradis)

Technische Weiterentwicklung, optimal auf die Fahrlehrer- und Fahrerschulerausbildung abgestimmt und verständlich aufbereitet. In Teil II der Technik-Bände geht es um alternative Antriebe, E-Mobilität, Fahrerassistenzsysteme, Vernetzung und das Automatisierte Fahren.

Artikel-Nr. 23807

€ 29,90

Kompetenzbereich UNTERRICHTEN



Fahrschulpädagogik – Blickschulung im praktischen Unterricht
(Josef Heindörfer)

Autor Josef Heindörfer stellt in praktischen Übungen eine wertvolle Methodik für den Unterricht von Fahrerschülern vor. Eine Anleitung zur nachhaltigen Ausbildung.

Artikel-Nr. 23420

€ 19,90

Theoretischen Fahrschulunterricht erfolgreich gestalten
(Pia Klammer)

Autorin Pia Klammer geht der Frage nach, wie es gelingen kann, den theoretischen Fahrschulunterricht so erfolgreich zu gestalten dass sich die Fahrschüler auf die nächste Stunde freuen!

Artikel-Nr. 23410

€ 25,20

Kompetenzbereich ERZIEHEN



Wie ticken wir Menschen?
(Isolde Lang)

„Wie ticken wir Menschen?“, heißt Isolde Langs „pädagogisch-psychologischer Ratgeber für ein besseres Miteinander in der Fahrschule“.

Die Autorin macht wissenschaftliche Erkenntnisse aus der Temperamenten-Lehre für größtmögliche Lernerfolge in der Fahrlehrer- und Fahrschulbildung nutzbar.

Artikel-Nr. 23502

€ 45,90

HINTERGRUND

Die neue DEGENER Fahrlehrer-Bibliothek bündelt das gesamte Knowhow für die Aus- und Weiterbildung von Fahrlehrern nach dem neuen Fahrlehrergesetz in kompakter Form.

Den Anstoß gab die Reform des Fahrlehrerrechts, durch die sich die Ausbildung und Prüfung von Fahrlehrern nachhaltig verändert hat – nicht nur, was die Länge, den Inhalt oder die Zugangsvoraussetzungen angeht. Insgesamt wird vor allem die pädagogische Ausbildung in den Fahrlehrerausbildungsstätten ausgedehnt.

Grundsätzlich sollen dadurch vor allem die Kompetenzen als Lehrer in der Fahrschule gestärkt werden. So steigt der Anteil der pädagogischen Ausbildung von ca. 30 % auf über 50 %.

Ein Fakt, der sich auch in der regelmäßigen Überprüfung der Fahrschulen niederschlägt: Die pädagogische Qualität des Unterrichts gestärkt künftig verstärkt in den Fokus der Gutachter, das Stichwort lautet: „Pädagogisch Qualifizierte Fahrschul-Überwachung“ (PQFU).

DIE DEGENER FAHRLERER-BIBLIOTHEK

ALLE WERKE IN EINEM PAKET –
FÜR NUR

Art.-Nr. 23430
statt € 225,10

€ 199,00

Telefon (05 11) 963 60-0 | Telefax (05 11) 63 51 22 | info@degener.de | www.degener.de | www.degener-onlineshop.de

Telefon (05 11) 963 60-0 | Telefax (05 11) 63 51 22 | info@degener.de | www.degener.de | www.degener-onlineshop.de



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

Fahrlehrer/innen (auch C und D)

Zusätzlich suchen wir für unseren neuen Standort in Hannover:

5 Fahrlehrer m/w und 2 Bürokräfte mit Branchenerfahrung

**Unsere Fahrlehrerausbildungen jetzt an 3 Standorten
Beginn Fahrlehrerausbildung BE:**

01. 10.2018 Hannover

29.10.2018 Bielefeld

05.11. 2018 Berlin

Weitere Informationen, zu den Ausbildungen Fahrlehrer A, CE und DE und den umfangreichen Fortbildungen finden Sie unter www.ferienfahrschule-zoellner.de

Wir kaufen in Norddeutschland Fahrschulen oder bieten Kooperationen an.

**FERIENFAHRSCHULE
ZOLLNER**
Deutschlands größte Fahrschule

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



4. VDK Symposium

unter Mitwirkung der
Deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin

9./10. November 2018 in Recklinghausen

Thema: Mobilitätserhalt im Alter

FAHRSCHULPRAXIS

Polizei sucht Videos gegen Steinewerfer, BGH erlaubt „Dashcam als Beweismittel“

Als hätten sie sich abgesprochen: Gerade hat der Bundesgerichtshof (BGH) entschieden, „Dashcam-Aufnahmen als Beweismittel im Unfallhaftpflichtprozess“ in bestimmten Fällen zuzulassen, da bittet die Polizei auch schon um Videoaufnahmen zur Unterstützung ihrer Ermittlungen.

Seit ihrer Markteinführung sind sie umstritten, die kleinen automatischen Kameras in der Frontscheibe, die nicht zur Werksausrüstung der Fahrzeuge (z. B. Assistenzsysteme) gehören. Mit extremem Weitwinkel nehmen sie das Geschehen vor dem eigenen Fahrzeug kontinuierlich auf und speichern auf Wunsch ein Video nicht nur der näheren Umgebung in erstaunlicher Bildschärfe. Bekannt sind sie vor allem in den sozialen Netzwerken durch kurze Videoclips haarsträubender Unfallszenen – inzwischen aus aller Welt (einfach auf www.youtube.de nach dem Stichwort „Unfall“ oder „Dashcam“ suchen).

In Deutschland verstößt das permanente Filmen Anderer ohne deren Einverständnis gegen das Persönlichkeitsrecht, das Recht am eigenen Bild und gegen das Bundesdatenschutzgesetz, daher haben Gerichte solche Aufnahmen bisher nur in wenigen Ausnahmefällen zugelassen. Die BGH-Entscheidung ist offenbar ein erster Schritt, die in Deutschland vorherrschende Rechts-Unsicherheit zu beenden. In dem „auslösenden“ Fall ging es um eine Kollision zweier Fahrzeuge



Immer wieder werfen Menschen Steine und andere schwere Gegenstände von Autobahnbrücken auf die Fahrbahn – die Polizei bittet Dashcam-Besitzer um ihre Aufnahmen.

© DEGENER

beim Linksabbiegen auf zwei parallel verlaufenden Linksabbiegespuren. Der Streit der Beteiligten, wer von beiden seine Spur verlassen und so den Unfall verursacht habe, konnte trotz Gutachter nicht geklärt werden. So wurde dem Fahrer des Kamera-Autos vom Gericht nur die Hälfte seines Gesamtschadens zugesprochen. Der bot sein Video als Beweis an: Die Fahrt vor der Kollision und die Kollision selbst waren von einer Dashcam aufgezeichnet worden. Die Aufnahme wurde aber sowohl vom Amts- als auch vom Landgericht als Beweis abgelehnt.

Aufgrund seiner Klage hat der BGH entschieden, dass „die vorgelegte

Videoaufzeichnung“ zwar „nach den geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen unzulässig“, aber „dennoch als Beweismittel im Unfallhaftpflichtprozess verwertbar“ ist. Über die Frage der Verwertbarkeit sei nicht grundsätzlich, sondern aufgrund einer Interessen- und Güterabwägung nach den im Einzelfall gegebenen Umständen zu entscheiden. – Eine solche Abwägung ist aus Sicht der Polizeidirektion Flensburg offenbar gar nicht so schwer. Der Bundesgerichtshof (BGH) hat sich in seiner aktuellen Entscheidung weder für die grundsätzliche Freigabe von Dashcamvideos noch für ein klares Beweisverwertungsverbot ausgesprochen, es gilt das Prinzip der

Einzelfallbetrachtung: Die Abwägung zwischen dem allgemeinen Persönlichkeitsrecht in seiner Ausprägung als Recht auf informationelle Selbstbestimmung und ggf. als Recht am eigenen Bild einerseits und dem Interesse des Beweisführers an der Durchsetzung seiner zivilrechtlichen Ansprüche sprachen in diesem Fall für den Videobeweis. Besonders, so die Pressemitteilung des Gerichtshofs weiter, wegen der „besonderen Beweisnot, die der Schnelligkeit des Verkehrsgeschehens geschuldet ist.“ Außerdem seien nur Vorgänge auf öffentlichen Straßen aufgezeichnet worden, die grundsätzlich für jedermann wahrnehmbar sind.

In diesem Sinne wendet sich derzeit die Kriminalpolizei Flensburg erneut an die Öffentlichkeit und „bittet um Hinweise, die zur Aufklärung der Steinwürfe von den Autobahnbrücken vom Dienstagabend führen können.“ Zwischen 22 und 22:30 Uhr wurde Steine von zwei Autobahnbrücken auf die A7 geworfen. Eine Frau wurde laut Pressemitteilung der Polizei schwer verletzt: „Insbesondere werden Fernfahrer angesprochen, die in der Zeit von 21 bis 23 Uhr auf der Autobahn A7 in südlicher als auch in nördlicher Richtung unterwegs gewesen sind. Bewusst werden hier auch Lkw-Fahrer angesprochen, die aus Dänemark gekommen sind. Die Polizei fragt, ob in den Fahrzeugen möglicherweise Videotechnik verbaut ist und eingeschaltet war. Wurden die Fahrwege aufgezeichnet? Die Fahrer oder die Firmen werden gebeten, sich mit der Polizei Flensburg in Verbindung zu setzen.“

Während sich die Polizei offenbar mit der Verbreitung von Dashcams arrangiert und sie für ihre Ermittlungen nutzbar machen will, bleibt es vor Gerichten in Deutschland voraussichtlich bei Einzelfallentscheidungen. „Eine einheitliche Regelung, wann und inwiefern Dashcam-Aufzeichnungen gerichtsverwertbar sind, gibt es jedoch weiterhin nicht“, kritisiert Hannes Krämer, Verkehrsrechtsexperte des Automobilclub Europa (ACE) und „bemängelt die fehlende Grundsatzentscheidung und die inhaltliche Begründung des BGH-Urteils.“

AKTUELL

Schlafstörungen erhöhen das Unfallrisiko im Verkehr

Auf deutschen Straßen kommen drei mal so viele Menschen aufgrund von Übermüdung ums Leben, als durch Alkohol am Steuer. Das sagen Schlaf-Forscher aus Peine. Dr. Peter-Maximilian Müller-Marhenke, Leitender Oberarzt der Abteilung für Kardiologie und Pneumologie sowie Leiter des Schlaflabors am Klinikum Peine, berichtete, dass es in der Bundesrepublik ein wachsendes Problem mit Schlafstörungen gebe.

In den vergangenen 100 Jahren habe beispielsweise die Schlafdauer in den westlichen Demokratien um gut eine Stunde abgenommen. Ein Grund dafür könnte sein, dass (vor allem in den Städten und Metropolen) rund um die Uhr das „Licht an“ ist. Ein natürlicher Schlaf, der an den Tag-Nacht-Rhyth-

mus angepasst ist, ist kaum möglich, wenn vor dem Fenster eine Straßenlaterne leuchtet. Dank Smartphone und E-Mail sind wir immer und überall erreichbar. Wir lassen uns gerne Ablenken – beispielsweise durch das Internet oder TV – und kommen so immer seltener zur Ruhe. Laut einer Studie der Deutschen Angestellten Krankenkasse (DAK) klagten rund 80 Prozent der befragten Erwerbstätigen zwischen 35 und 65 Jahren über Probleme mit dem Schlaf.

Besonders betroffen von Schlafproblemen sind Beschäftigte mit unregelmäßigen Arbeitszeiten und klassische Schichtarbeiter. Eine Studie der Techniker Krankenkasse (TK) förderte zutage, dass 40 Prozent der Befragten über Schlafschwierigkeiten klagten. Etwa

die Hälfte davon schlief laut eigenen Angaben weniger als fünf Stunden pro Nacht.

Die Müdigkeit könne oft auf ungünstige Arbeitsbedingungen zurückgeführt werden, berichten die Schlaf-Forscher. Schlafstörungen hätten negative Auswirkungen unter anderem auf das Immunsystem der Menschen, förderten Depressionen und begünstigten Übergewicht. Geschätzte 1,5 Millionen Menschen benötigen zum Einschlafen Medikamente oder seien sogar von diesen abhängig.

Laut DAK-Gesundheitsreport 2017 (Schwerpunktthema Schlafstörungen) ist besonders in einer Branche der Krankenstand überproportional oft auf Schlafstörungen zurückzuführen. „Die Branche ‚Verkehr, Lagerei und

Kurierdienste‘ lag mit einem Krankenstandwert von 4,6 Prozent an der Spitze und somit eindeutig über dem Durchschnitt aller Branchen“, ist dort nachzulesen.

Bei Schichtarbeit habe es sich als sinnvoll erwiesen, eine vorwärts rotierende Schichtabfolge zu etablieren: also Früh, Spät, Nacht und so weiter. „Dabei sollten die unterschiedlichen Schichten in kurzer Abfolge aufeinander folgen. Es ist ungünstig, wenn die einzelnen Schichten über fünf oder sieben Tage andauern, da sich dann bereits die innere Uhr des Menschen umstellt“, sagt Schlaf-Forscher Dr. Peter-Maximilian Müller-Marhenke.

Quellen: DAK Gesundheitsreport 2017; Peiner Allgemeine Zeitung; FAZ.

AKTUELL

Elektroautos gewinnen an Attraktivität

Mehr als jeder vierte befragte Autofahrer (28%) zieht beim nächsten Autokauf ein Fahrzeug mit Elektroantrieb (auch Hybridautos) vor.

Das ist das Ergebnis einer repräsentativen Umfrage der Gesellschaft für Konsumforschung im Auftrag der Autobahn Tank & Rast Gruppe. Insgesamt befragten die Konsumforscher 1400 Autofahrer. Bei einer GfK-Umfrage im Vorjahr hatte sich nur jeder Fünfte für ein Elektroauto ausgesprochen. In der aktuellen Studie ist nur der Benziner beliebter als Fahrzeuge mit Elektroantrieb – 60% der potenziellen Autokäufer würden sich für ein Auto mit Benzinmotor entscheiden. Fahrzeuge mit Diesel- (9%), Erdgas- (8%) oder Wasserstoffantrieb (7%) folgen auf den Plätzen. Drei von zehn Autofahrern erwarten, dass Hybridfahrzeuge im Jahr 2025 den Markt bestimmen.

ONLINE VORTESTEN IN DER FAHRSCHULE!



NEU!

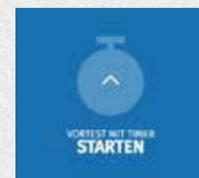
BEI DEGENER



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

Die Lkw-Maut wird ab Juli auf allen Bundesstraßen fällig!

Mit Stichtag 1. Juni 2018 wird die Lkw-Maut in Deutschland auf allen autobahnähnlichen Bundesstraßen erhoben. Das Kabinett stimmte einem Gesetzentwurf von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer zu. Dann sind insgesamt rund 40.000 Kilometer Bundesstraße in Deutschland mautpflichtig.

Zum Jahreswechsel müssen sich die Spediteure wohl auf weitere finanzielle Belastungen einstellen – es wird erwartet, dass der Mautsatz steigt. Derzeit kostet ein Kilometer für einen Lastwagen der Euro 6 Norm mit fünf Achsen 13,5 Cent. In einem vom Bundesverkehrsministerium (BMVI) beauftragten Gutachten sind Mehrkosten für Erhalt und Ausbau der Infrastruktur aufgeführt – in der Regel folgt das BMVI den Ratschlägen der Verkehrsexperten.

Durch die Lkw-Maut wurden 2017 rund 4,7 Milliarden Euro eingenommen. Diese Summe wird laut BMVI ausschließlich für Bundesfernstraßen eingesetzt. In den kommenden Jahren werden die erwarteten Einnahmen auf rund 7,2 Milliarden Euro taxiert – das liegt zum einen an den zusätzlichen Mautstrecken auf den Bundesstraßen und zum anderen an steigenden Maut-



Diese Säule ist kein „Flitzer-Blitzer“ sondern eine neue Mautsäule.

© Toll Collect

sätzen im kommenden Jahr. Die neuen Gebührensätze sollen zum 1. Januar 2019 in Kraft treten. Für schwerere Lastkraftwagen zahlen die Betreiber dann höhere Gebühren als für Leichtere: Je schwerer das Fahrzeug, desto höher die Belastung der Straße, so die Logik. Auch die Lärmentwicklung spielt bei der Festlegung der Mautsätze künftig eine Rolle: Für laute Lkw zahlen die Betreiber mehr, für leisere Lastwagen

weniger Maut. Befreit von der Maut sind Elektro-Lkw – davon fahren allerdings auch kaum welche auf Deutschlands Straßen. „Wir passen die Mautsätze an und sorgen damit für mehr Gerechtigkeit bei den Tarifen, indem wir schwerere Fahrzeuge, die unsere Straßen stärker beanspruchen, auch stärker zur Kasse bitten. Außerdem schaffen wir Anreize für die Nutzung umweltfreundlicher, leiser Lkw. Wir

befreien Elektro-Lkw von der Lkw-Maut und rechnen bei den Mautsätzen erstmals die Lärmkosten mit ein“, sagte Verkehrsminister Scheuer.

Eine Zusammenstellung der mautpflichtigen Straßen für Lastkraftwagen in Deutschland hält die Bundesanstalt für Straßenwesen (bast) vor. Sie kann im Internet aufgerufen werden: www.mauttabelle.de/maut.html

AKTUELL

Das kosten Verkehrsdelikte im europäischen Ausland

Wer mit dem eigenen Auto in den Urlaub fährt, sollte sich vorab über die Verkehrsregeln im Reiseland informieren – sonst drohen empfindliche Strafen und Geldbußen. Besonders zu schnelles Fahren und Trunkenheit am Steuer werden schnell teuer!

Schnellfahrer müssen in Italien, den Niederlanden und in den skandinavischen Ländern vorsichtig sein. So kostet eine Tempoüberschreitung von 20 km/h in Norwegen 420 Euro, in Italien werden 170 Euro fällig und in den Niederlanden beträgt das Bußgeld 165 Euro.

Unterschiedlich gehandhabt werden in Europa die Promillegrenzen: in Tschechien und Ungarn liegt die Grenze bei 0,0. In Norwegen, Schweden und Polen darf man maximal mit 0,2 Promille fahren. Wer in Großbritannien mit 0,8 (Schottland 0,5) oder mehr Promille Auto fährt, riskiert eine Geldbuße von bis zu 6.500 Euro! In Dänemark und Finnland bemisst sich das Bußgeld am verfügbaren Einkommen. Inzwischen ist in fast ganz Europa das Handy am Steuer tabu – am teuersten wird es in Italien: bis zu 594 Euro werden fällig.

AKTUELL

Ladespuren für Elektro-Lkw aufgebaut

Der Bau der Teststrecke für Elektro-Lkw zwischen Darmstadt und Frankfurt/Main geht zügig voran. Entlang der Autobahn 5 stehen bereits die rund 230 Masten für Lastwagen mit Stromabnehmer – fehlen nur noch die Ausleger für die stromführenden Drahtleitungen in Richtung Süden. „Wir sind komplett im Zeitplan“, informierte Achim Reusswig, Projektkoordinator von der Verkehrsbehörde Hessen mobil. Voraussichtlich Ende November soll die in beide Richtungen jeweils fünf Kilometer lange Teststrecke in Betrieb gehen. Der eigentlich Feldversuch könne im kommenden Jahr starten. Weitere Teststrecken sind in den Bundesländern Schleswig-Holstein und Baden-Württemberg geplant.

Anfang 2019 soll auf der Teststrecke auf der Autobahn 5 zunächst eine Einführungsphase starten. Sie soll bis etwa Mitte 2019 dauern und die Testteilnehmer wie Spediteure und Fahrer mit der Technologie der sogenannten Oberleitungs-Hybrid-Lkw vertraut machen. „In dieser Phase werden schon mehrere Fahrzeuge eingesetzt“,

berichtete Siemens-Sprecher Stefan Wagner. Der Konzern baut und betreibt die Teststrecke auf der Autobahn 5. Im Anschluss – so die Planungen – soll der sogenannte Realbetrieb einsetzen. Dann sind insgesamt fünf Speditionen mit ihren Fahrzeugen von der Partie. An der Autobahn 1 in Schleswig-Holstein sollen die Bauarbeiten im Oktober 2018 starten und im Mai 2019 abgeschlossen werden. Zwischen der Autobahnanschlussstelle Reinfeld und dem Autobahnkreuz Lübeck entstehen pro Richtung jeweils fünf Kilometer lange Oberleitungsstrecken für schwere Lastkraftwagen. Die Kosten für die insgesamt zehn Kilometer betragen laut Medienberichten rund 19 Millionen Euro und werden zu 100 Prozent vom Bund getragen. Für den Testbetrieb zeichnet dann eine Spedition aus Reinfeld verantwortlich.

Für die dritte Teststrecke in Baden-Württemberg laufen derzeit noch die Planungen. Sie ist auf der Bundesstraße 462 (Rastatt-Rottweil) geplant und soll in beide Richtungen rund sechs Kilometer lang werden. Während auf den

Autobahn-Teststrecken potenziell auch Elektro-Busse zum Einsatz kommen können, ist die Route auf der B 462 ausschließlich für den Güterverkehr gedacht. Auf dieser Strecke würden jährlich mehr als 500.000 Tonnen Papier und Pappe transportiert – im Rahmen des Testbetriebs legten die Oberleitungs-Lkw mit dieser Last dann circa 250.000 Kilometer zurück, informierte die Landesregierung Baden-Württembergs.

Alle drei Feldversuche werden vom Bundesumweltministerium mit insgesamt 43,5 Millionen Euro gefördert. Auch der Testbetrieb ab dem kommenden Jahr soll mitfinanziert werden. „Für die Energiewende ist dieses Projekt von besonderer Bedeutung. Wir müssen auch im Verkehr auf erneuerbare Energien umsteigen, wenn wir unsere Klimaschutzziele erreichen wollen. Dabei werden wir nur erfolgreich sein, wenn wir schon jetzt innovative Projekte wie den eHighway auch realisieren“, ließ sich Schleswig-Holsteins Umweltminister Robert Habeck beim offiziellen Startschuss Ende Juni zitieren.

AUS- UND WEITERBILDUNG

Kinematische Kette, Energie und Umwelt

Moderne Lkw sind komplexe technische Produkte und beinhalten eine ganze Reihe von bemerkenswerten Innovationen. Autor Jochen Seifert zeigt in diesem Band die Verbindung zwischen der richtigen Handhabung der einzelnen Komponenten eines Lkw sowie Grundlagenwissen über Mechanik, Physik, Chemie und Elektronik auf. Mit verständlichen Beschreibungen und erläuternden Darstellungen bietet dieser Teilnehmerband die Möglichkeit, sich über den aktuellen Stand der Nutzfahrzeugtechnik zu informieren und sich darüber hinaus auch im weiteren Umfeld des Fahrzeugeinsatzes und im Bereich der gesetzlichen Vorgaben weiterzubilden.



Das Werk „Kinematische Kette, Energie und Umwelt“ aus der DEGENER BKF-Bibliothek von Jochen Seifert liefert Informationen und Hintergrundwissen unter anderem zu:

- moderner Motorentechnologie
- Bewertung der technischen Daten eines Antriebsaggregats
- unterschiedlichen Getriebebauarten
- Eigenschaften von Kraftstoffen
- Emissionen und Abgasnachbehandlung

SOFORT LIEFERBAR!

DEGENER BKF-TEILNEHMERBAND KINEMATISCHE KETTE
Art.-Nr. 41102

IMPRESSUM

Der Fahrschul-Profi
Kostenloses Informationsfachblatt

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

Der Fahrschul-Profi und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Jede 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 Druckexemplare hinausgeht, ist ausgeschlossen. Änderungen, insbesondere technischer Art oder rechtliche Änderungen, behalten wir uns vor.