

# Der Fahrschul-Profi

FACHINFORMATION FÜR DEN ERFOLGREICHEN FAHRLEHRER

Ausgabe Nr. 2/2020

NOVEMBER 2020

DEGENER Verlag GmbH

## INHALT

### PROF. DR. DIETMAR STURZBECHER:

Verkehrswahrnehmung ist ein zentrales Thema in der zukünftigen Fahranfängervorbereitung ..... 1

### DR. SUSANN MÖRL:

Der Fahraufgabenkatalog als Bindeglied zwischen der Fahrausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung ..... 4

### AKTUELL:

Karl-Rederer-Preis an Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher – Vordenker der Fahranfängervorbereitung ..... 7

### AKTUELL:

Das neue Brennstoffzellen-Konzept für Lkw ..... 7

### AKTUELL:

Elektromobilität und Mobilitätswandel? – TESLA bringt „Giga-Factory“ nach Brandenburg ..... 8

## EDITORIAL

### Den Überblick behalten!

Neben den rechtlichen Änderungen und Einschränkungen, die uns alle in diesem Jahr beschäftigt haben, gilt es auch die spezifischen rechtlichen Anpassungen im Fahrschulbetrieb 2020/21 im Blick zu behalten. Die ab Januar geltenden, umfangreicheren Prüfungsrichtlinien und der neue Fahraufgabenkatalog – angepasst an das elektronische Prüfprotokoll werden die Fahrlehrerschaft in Zukunft begleiten. Die Verbesserung der Fahranfängervorbereitung steht dabei im Fokus.

Die „Fahrschulung“ B196 ist hinzugekommen, parallel die Möglichkeit eine Fahrerlaubnis AM mit 15, nicht in allen Bundesländern, zu erwerben! – Mobilität soll gefördert werden, aber nur auf Grundlage einer hochwertigen Ausbildung in einer Fahrschule. Nutzen Sie die Chancen guter Beratung für Ihre Kunden. Immer noch in der Diskussion, die Änderungen der StVO. Der Bundesrat hat nicht alles, was im Entwurf aufgeführt war, befürwortet und umsichtig abgewägt. Die letztendliche Entscheidung steht noch aus.

Wir wünschen Ihnen Gesundheit, einen guten Geschäftsverlauf und viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe.

Ihre DEGENER-Redaktion

## ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

### Erstmals mehr als 500.000 Oldtimer mit H-Kennzeichen in Deutschland zugelassen



Erstmals wurden zu Beginn des Jahres mehr als 500.000 Pkw mit H-Kennzeichen gemeldet. Damit stieg der Bestand innerhalb eines Jahres von 474.516 auf 525.968 Pkw mit H-Kennzeichen. Das entspricht inklusive Motorrädern und Nutzfahrzeugen einem Zuwachs von 11 Prozent (595.046). Das ergab eine aktuelle Auswertung des Oldtimer-Bestandes in Deutschland durch den Verband der Automobilindustrie (VDA) und BBE Automotive GmbH auf Grundlage von Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes.

## EXKLUSIV IM INTERVIEW: PROF. DR. DIETMAR STURZBECHER

# Verkehrswahrnehmung ist ein zentrales Thema in der zukünftigen Fahranfängervorbereitung

» **FRAGE:** Seit mehr als 20 Jahren beschäftigen Sie sich mit der Fahrausbildung. Gibt es nach über einhundert Jahren Fahrschulgeschichte noch ungehobene Schätze bei der Verbesserung der Ausbildungsqualität?

Auf jeden Fall: Der Straßenverkehr ändert sich stetig, und mit ihm wandeln sich auch die notwendigen Inhalte und die fachdidaktischen Möglichkeiten der Fahrausbildung. Drei Felder bieten sich derzeit an, deren Bearbeitung die Ausbildung und damit auch die Verkehrssicherheit weiter verbessern könnte. Da sind erstens die faszinierenden Möglichkeiten des E-Learning – in Verbindung mit fachdidaktisch qualifiziertem Präsenzunterricht – zur Visualisierung von Lerninhalten, zur Anpassung des Lernens an die Lernmöglichkeiten und Lernvoraussetzungen der Fahrschüler sowie zur Verlängerung der Lernzeit. Das zweite Feld eröffnet sich mit der Durchsetzung der fachdidaktischen Qualitätskriterien guter Ausbildung (z. B. Strukturierung des Unterrichts, Binnendifferenzierung, Festigung, interaktive Unterrichtsformen) und der besseren Verzahnung von Theorieunterricht und Fahrpraktischer Ausbildung. Drittens schließlich stellen der Ausbau und die Regionalisierung der Gefahrenlehre vermutlich das größte unerschlossene Potenzial für die Verbesserung der Verkehrssicherheit dar.



Dr. habil. paed. Dietmar Sturzbecher, Professor a. D. für Familien-, Jugend- und Bildungssoziologie an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Potsdam; Direktor des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung (IFK) an der Universität Potsdam. Arbeitsschwerpunkte: pädagogisch-psychologische und testpsychologische Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Bereich der Fahrausbildung, Fahrerlaubnisprüfung, Fahrlehrerausbildung und Nachschulung verkehrsauffälliger Kraftfahrer, Entwicklung von Qualitätsmanagementsystemen für Bildungseinrichtungen.

Magazin „Der Spiegel“ unter dem Slogan „Fahrschule: Lern mal was fürs Überleben“ sogar, den Theorieunterricht um sechs bis acht Ausbildungseinheiten zur Gefahrenlehre aufzustocken. Diese Vorarbeiten und Forderungen sind bis heute nicht ausreichend umgesetzt bzw. eingelöst worden. Allerdings höhlt steter Tropfen bekanntlich den Stein, und die „Leichtsinnthese“ geriet immer mehr ins Wanken. So

heiten erprobt. Bisherige Auswertungen legen nahe, dass die Teilnehmer an den beiden Ausbildungseinheiten bedeutende Leistungsvorteile gegenüber herkömmlich ausgebildeten Fahrschülern u. a. im Gefahrenwissen, in der Verkehrsbeobachtung und im schnellen Reagieren auf Gefahrenhinweise haben. Weiterhin laufen derzeit Forschungs- und Entwicklungsarbeiten für einen computerbasierten Verkehrswahrnehmungstest. Woher kommt die Renaissance der Gefahrenlehre? Es erscheint klar, dass man Lernenden die Bewältigung von Gefahrensituationen kaum in der Realität vermitteln kann, denn es ist ethisch nicht vertretbar, Gefahrensituationen zu Lehrzwecken herbeizuführen oder in Kauf zu nehmen. Daher hat sich die Zielrichtung der Verkehrssicherheitsarbeit von – teils kontraproduktiven – „Schleudertrainings“ auf die Förderung von Verkehrswahrnehmung, Gefahrenvermeidung und einer realistischen Selbsteinschätzung eigener Fahrkompetenzen verlagert. In der Fachöffentlichkeit besteht heute Konsens darüber, dass man Fahranfängern schon vor der fahrpraktischen Ausbildung im Theorieunterricht und durch selbständiges Theorielernen belastbares Wissen über potenzielle Gefahren, erkennbare Gefahrenhinweise und funktionierende Strategien zur Gefahrenvermeidung vermitteln sollte. Die Möglichkeiten dazu erhielten mit der Verbreitung von Laptops, Smartphones und darauf basierenden E-Learning-Möglichkeiten gewaltigen Auftrieb. So konnte in zahlreichen Studien gezeigt werden, dass durch PC-gestützte Trainingsprogramme und mit Fahrsimulatoren signifikante Leistungsverbesserungen bei der Gefahrenantizipation erzielt werden können.

» **FRAGE:** Sie haben die Vorstellung von der „Fahranfängervorbereitung“ als ein Bildungssystem mit dem Kernelement „Fahrausbildung“ entwickelt. Diese Vorstellung ist heute weitgehend akzeptiert, und auch die Verbindung

mit anderen Elementen wie der Fahrerlaubnisprüfung und der Fahrschulüberwachung gelingt immer besser. Welche Aufgaben müssen vordringlich gelöst werden, um das System weiter voran zu bringen?

Die zentralen Herausforderungen der kommenden Jahre liegen in der Bewältigung von drei übergreifenden (Steuerungs-)Aufgaben:

(1) Im Sinne einer besseren Systemintegration sollte eine engere inhaltliche Verzahnung von Maßnahmen wie der Fahrausbildung, der Fahrerlaubnisprüfung, dem Begleiteten Fahren und edukativen Maßnahmen nach dem Beginn des selbständigen Fahrens angestrebt werden. Dies lässt sich durch Bildungsstandards erreichen, die den gesellschaftlichen (Aus-)Bildungsauftrag des Bildungssystems „Fahranfängervorbereitung“ konkretisieren und gewünschte (Lern-)Ergebnisse beschreiben. Selbstverständlich ist hierbei auch die weitere Professionalisierung von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern einzubeziehen: Ihre Rolle für die effiziente Vermittlung von Fahrkompetenz ist gar nicht hoch genug zu schätzen und muss durch die Bereitstellung geeigneter Konzepte und Materialien unterstützt werden (s. Kasten S. 2).

(2) Für die einzelnen Maßnahmen des Systems gilt es dann, durch die staatliche Qualitätssicherung und das unternehmensspezifische Qualitätsmanagement eine hohe Umsetzungsgüte zu gewährleisten. Dies schließt ein, dass Neues wie auch Bestehendes durch wissenschaftliche Evaluationen begleitet, bei Bedarf verbessert und in seiner Wirksamkeit für die Verkehrssicherheit bewertet wird.

(3) Schließlich ist eine angemessene Balance zwischen der notwendigen staatlichen Maßnahmen- und Systemsteuerung einerseits und der unverzichtbaren Eigenverantwortung der zahlreichen Akteure im Bereich der Verkehrssicherheit bei der Maßnahmenentwicklung andererseits zu finden. Dies erscheint nicht zuletzt deshalb so wichtig, weil unser Verkehrssystem von immer kürzeren technologischen Innovations- und Entwicklungszyklen bestimmt wird. Die Bewältigung von abzusehenden Herausforderungen in Bereichen wie der Automatisierung, der vernetzten Mobilität sowie der IT-Sicherheit und dem Datenschutz kann nur gelingen, wenn hierzu notwendige staatliche Rahmenbedingungen rechtzeitig gesetzt werden und zugleich die Expertise und Innovationskraft aus der Praxis vollumfänglich einbezogen wird.

weiter auf SEITE 2

## Unfall-Schadensuhr – Junge Fahrer



Alle 1,3 Stunden verursacht ein junger Fahrer einen Unfall.

Alle 1,4 Tage verursacht ein junger Fahrer einen Unfall mit Schwerverletzten.

Alle 3,9 Wochen verursacht ein junger Fahrer einen Unfall mit Todesfolge.

Alle 12,6 Stunden verursacht ein junger Fahrer einen Unfall aufgrund nicht angepasster Geschwindigkeit.

Alle 2,7 Tage verursacht ein junger Fahrer einen Unfall unter Alkohol- oder Drogeneinfluss.

Alle 1,7 Tage verursacht ein junger Fahrer einen Baumunfall.

» **FRAGE:** Die Gefahrenlehre bildet doch seit Beginn der Fahrausbildung den Kern des Lehrens und Lernens in Theorie und Praxis. Wo sehen Sie das neue Entwicklungspotenzial?

Bis in die 2000er Jahre stand die Vorstellung, dass das hohe Unfall- und Todesrisiko der Fahranfänger durch jugendlichen Leichtsinns bedingt ist, im Mittelpunkt der Fahrausbildung. Weniger Gehör fanden Wissenschaftler und Praktiker, die in der Erkennung und Bearbeitung anfangerspezifischer Leistungsdefizite einen Schlüssel zur Absenkung des Unfallrisikos sahen. Dabei wiesen bereits in den 1970er Jahren Verkehrspädagogen wie Gerhard Munsch vom TÜV Bayern darauf hin, dass das Vorhersehen und Vermeiden potenziell gefährlicher Situationen im Zentrum des Fahrenlernens stehen müsse. Der Verkehrspsychologe Bernhard Hampel vom TÜV Rheinland entwickelte zu dieser Zeit einen audiovisuellen Verkehrswahrnehmungstest. Und der Kölner Prof. Walter Schneider forderte am 26.04.1976 im

leitete Deery 1999 aus einer Analyse von Forschungsbefunden zu fahranfänger-spezifischen Kompetenzdefiziten und zu Leistungsunterschieden zwischen Fahranfängern und erfahrenen Fahrern ab, dass bei Fahranfängern vor allem Kompetenzen zur kognitiven Suche, Aufnahme, Verarbeitung und Bewertung von handlungsrelevanten Verkehrsinformationen – diese Kompetenzen sind Teil der „Verkehrswahrnehmung“, die damit weit über die Verkehrsbeobachtung hinausgeht – unzureichend ausgeprägt sind.

Die erfolgversprechenden internationalen Erfahrungen haben uns veranlasst, in den letzten Jahren Ausbildungsinhalte zur Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung auszuarbeiten und ihre Verankerung in den verkehrspädagogischen und verkehrsrechtlichen Steuerungsdokumenten zu empfehlen. So wurden in einem Modellprojekt in den Ländern Berlin, Brandenburg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen zwei entsprechende Referenzausbildungsein-

www.degener.de



**DEGENER**  
Kompetenz für Fahrschulen

## EXKLUSIV IM INTERVIEW: PROF. DR. DIETMAR STURZBECHER

Fortsetzung von SEITE 1

» **FRAGE:** Sie empfehlen, die Ergebnisse von Unfalldatenauswertungen in die Fahrausbildung einzubinden. Kreative Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer haben doch schon immer Informationen über Fahranfängerunfälle in die Ausbildung einfließen lassen. Was ist denn das Neue an Ihrem Ansatz?

Das Neue besteht darin, dass die Einbindung der Unfälle systematisch mit der Schulung der Verkehrswahrnehmung und Gefahrenvermeidung verbunden wird und in eine regionalisierte Gefahrenlehre mündet. Aber schauen wir zuerst noch einmal zurück auf den Anfang unserer Beschäftigung mit dem Thema. Mitte der 1990er Jahre starben in jedem Jahr mehr als eintausend 18- bis 20-jährige Fahranfänger bei Straßenverkehrsunfällen auf Deutschlands Straßen. In dieser bedrückenden Lage haben wir 1998 eine Studie zu den psychosozialen Folgen von Fahranfängerunfällen durchgeführt. Hierbei wurden Interviews mit 37 Unfallbeteiligten – alles schwerstverletzt Überlebende oder nahe Angehörige von Getöteten – geführt. Diese Erfah-

polizeilichen Unfalldaten regionale „Fahranfänger-spezifische Gefahrenstrecken“, auf denen sich in den letzten drei Jahren auf einem kurzen Streckenabschnitt mindestens zwei von Fahranfängern verursachte schwerwiegende Unfälle des gleichen Unfalltyps ereignet haben. Diese Gefahrenstrecken stellen wir zusammen mit Detailinformationen zum Unfallgeschehen und Streckenvideos für die Fahrausbildung bereit, damit die Lernenden am Beispiel von Gefahrenstrecken in der Nähe ihrer Fahrschule – zunächst im Theorieunterricht und dann auch in der fahrpraktischen Ausbildung – das Erkennen und Vermeiden von Gefahren erlernen können.

» **FRAGE:** Der Regio-Protect-Ansatz erscheint erfolgversprechend für die Verbesserung der Fahranfängersicherheit. Warum sind Sie damit trotz des Starts im Jahr 2008 bislang nicht über das Land Brandenburg hinausgekommen?

Eine deutschlandweite Nutzung setzt voraus, dass man die Unfalldaten aus allen oder zumindest den meisten Bundesländern erhält. Hierfür haben wir lange und mit großem Aufwand gekämpft. Nun ha-

fenkte wurden auch in einer zweiten Studie nachgewiesen, mit der zwei Ausbildungseinheiten für den Theorieunterricht (eine zu Grundlagen der Verkehrswahrnehmung und eine zu „Regio-Protect“) in vier Bundesländern erprobt wurden. Nun wollen wir zusammen mit interessierten Anbietern ein Konzept zur Integration von „Regio-Protect“ in die Lehr-Lernmaterialien für die Fahrausbildung erarbeiten. Im Ergebnis soll es den in den Fahrschulen Lehrenden und Lernenden deutschlandweit möglich sein, die Materialien ohne großen Aufwand zu nutzen. Der Ansatz, aus Unfallanalysen Gewinn für die Verkehrssicherheitsarbeit zu ziehen, trägt auch anderweitig Früchte. Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und verschiedene Berufsgenossenschaften haben – basierend auf den Erfahrungen des brandenburgischen Projekts – die Maßnahme „Sicher in meiner Region“ entwickelt, um das hohe Unfallrisiko von jungen Arbeitnehmern auf ihren Arbeitswegen zu reduzieren. Nicht unerwähnt bleiben soll auch, dass wir unlängst Straßenverkehrsunfälle mit Pferde-beteiligung analysiert haben, um die Unfallprävention beim Pferdesport zu verbessern.

» **FRAGE:** Das müssen Sie uns näher erklären ...

Sport- und Freizeitaktivitäten mit Pferden erfreuen sich in Deutschland wachsender Beliebtheit, sind aber auch mit Unfallgefahren für Mensch und Tier verbunden. Letzteres gilt vor allem für die Nutzung von Pferden im öffentlichen Straßenverkehr. Bislang wusste man aber zu wenig über die Straßenverkehrsunfälle mit Pferde-beteiligung, um die Verkehrssicherheitsarbeit in diesem Bereich zielgerichtet weiterzuentwickeln. Wir haben deshalb für die Deutsche Reiterliche Vereinigung das Unfallgeschehen in sieben Bundesländern im Zeitraum von 2015 bis 2017 ausgewertet. Im Untersuchungszeitraum ereigneten sich 238 Unfälle mit Reitenden und/oder geführten Pferden, 195 Kutschenunfälle sowie 135 Unfälle mit entlaufenen Pferden. Insgesamt erlitten 327 Personen leichte und 144 Personen schwere Verletzungen; 9 Personen starben in Folge der Unfälle. Die Unfälle mit Reitenden und mit geführten Pferden wurden in der Mehrheit von motorisierten Verkehrsteilnehmern hauptsächlich verursacht. Daher dürfen sich Maßnahmen zur Prävention von Straßenverkehrsunfällen mit Pferde-beteiligung nicht nur an Pferdennutzende bzw. an die



Übungsaufgabe zur Verkehrsbeobachtung

Ausbilder und Lernenden im Bereich des Pferdesports richten. Vielmehr müssen auch die Fahrschülerinnen und Fahrschüler für die Gefahren sensibilisiert werden, die durch die Pferdenutzung im Straßenverkehr und nicht zuletzt durch entlaufene Tiere gegeben sind. Für die Fahrausbildung sollten Realfilme und Computersimulationen genutzt werden, mit denen die Lernenden das korrekte Verhalten beim Begegnen von Pferden bzw. Reitenden, Kutschfahrenden und Pferdeführenden im Straßenverkehr trainieren können. Die Deutsche Reiterliche Vereinigung stellt dafür Lehr- und Informationsfilme bereit, die einerseits die Ausbildung für die sogenannten „Pferdeführerscheine“ und „Kutschführerscheine“ bereichern und andererseits auch den Fahrschulen zur Verfügung stehen. Mit diesen Filmen wird Verständnis für das tierspezifische Verhalten von Pferden und Wissen über das Verhalten von Tieren im Straßenverkehr vermittelt, das gerade in der jüngeren Generation häufig fehlt. Unangemessenes Verhalten gegenüber Pferden kommt im Straßenverkehr sehr häufig vor und beruht meist auf Unwissenheit; dies schützt aber bekanntlich nicht vor einer (Mit-)Haftung bei Unfallschäden.

» **FRAGE:** Das IFK hat am 02.10.2020 sein 30-jähriges Bestehen gefeiert, und seit 20 Jahren arbeitet das IFK mit dem DEGENER-Verlag zusammen. Ein solches Jubiläum ist immer ein guter Anlass, um wichtige Ereignisse Revue passieren zu lassen und in die Zukunft zu blicken. Was fällt Ihnen ein, wenn Sie an den Start unserer Zusammenarbeit und die Zukunftsperspektiven denken?

Am Beginn unserer Zusammenarbeit stand die Reihe „Empirische Studien zur Verkehrssicherheit“, in der die o. g. Studie zum „Verkehrsrisiko Mensch“ wie auch die Studie „Einflussfaktoren auf den Erfolg bei der theoretischen

Fahrerlaubnisprüfung“ – als Fundament der pädagogisch qualifizierten Fahrschulüberwachung – erschienen. Der DEGENER Verlag hat damit wesentlich dazu beigetragen, eine Brücke zwischen der Wissenschaft und der Praxis des Fahrlehrerberufs zu bauen. Wenn wir in die Zukunft schauen, möchte ich kurz auf die „elektronische Lernstandsbeurteilung“ (eLBe) zu sprechen kommen. Diese Software ermöglicht es der Fahrlehrerschaft künftig, den Ausbildungsverlauf ihrer Fahrschülerinnen und Fahrschüler



Materialien für den Fahrschulunterricht

mit wenig Aufwand zu dokumentieren und ihre Fahrkompetenz systematisch einzuschätzen. Dabei wird auf die Fahraufgaben und Kompetenzbereiche der ab dem 01.01.2021 geltenden Optimierten Praktischen Fahrerlaubnisprüfung Bezug genommen – so entsteht eine wünschenswerte Verknüpfung von Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung. Auf diese Weise soll die fortlaufende Erfassung der sich im Ausbildungsverlauf verbessernden Fahrleistungen mit der eLBe-Software auch dazu beitragen, Lernanreize für Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu setzen, Prüfungsangst zu verringern und die Bestehensquoten zu verbessern.

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

#### Entwicklungsaufgaben im Bildungssystem der Fahranfängervorbereitung

1. Entwicklung und Erprobung fachdidaktischer Konzepte für die Fahrausbildung unter besonderer Berücksichtigung von Blended-Learning und den Qualitätskriterien guter Ausbildung;
2. Erarbeitung von medienpädagogischen und softwareergonomischen Qualitätskriterien für Ausbildungsmedien;
3. Erarbeitung und Erprobung von Musterkonzeptionen für die Fahrlehrer-Fortbildung;
4. Weiterentwicklung der Berufseignungsdiagnostik für den Fahrlehrernachwuchs;
5. Weiterentwicklung der Fahrlehrer-Prüfung mit Bezug zum Kompetenzrahmen der Fahrlehrerausbildung;
6. Weiterentwicklung und bundesweite Harmonisierung der Fahrschulüberwachung;
7. Weiterentwicklung und Qualitätssicherung der Aufbau-seminare;
8. Unfalldatenauswertungen und Ableitung von Schlussfolgerungen für die Weiterentwicklung der Fahrausbildung und Fahrlehrerausbildung.

rungsberichte, die das Leid und andere Unfallfolgen offenbarten, fanden 2001 Eingang in die Lehr-Lernmaterialien für die Fahrausbildung. Dies war der erste Erfolg auf unserem Weg, Verkehrsunfälle in Materialien für die Fahrausbildung und Verkehrssicherheitsarbeit umzumünzen.

Der zweite Schritt wurde 2007 mit dem brandenburgischen Projekt „Regio Protect 21“ gegangen. An der Projektentwicklung wirkten Experten der TÜV | DEKRA arge tp 21, der BVF und verschiedener Landesverbände der Fahrlehrerschaft mit. In diesem Projekt ermitteln wir aus

ben wir als wissenschaftliches Institut dankenswerter Weise von fast allen Innenministerien die Unfalldaten erhalten, um zur Verkehrssicherheit beizutragen. Dieser Erfolg hängt sicherlich auch mit den inzwischen durchgeführten Evaluationsstudien zusammen. Dabei zeigte sich nämlich, dass in Brandenburg mit „Regio-Protect“ ausgebildete Fahrschülerinnen und Fahrschüler über signifikant mehr Gefahrenwissen verfügen als herkömmlich ausgebildete Fahranfänger. Zudem wiesen sie bessere Fähigkeiten in der Verkehrswahrnehmung und Gefahreinschätzung auf. Ähnliche Ef-

# GRUNDLAGENWERK FÜR FAHRLEHRER

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.

Fahrlehrer  
bibliothek

» WWW.DEGENER.DE/FAHRLEHRERBIBLIOTHEK



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 rückt verstärkt in den Fokus der Gutachter, das Stichwort lautet:

„Pädagogisch Qualifizierte Fahrschul-Überwachung“ (PQFÜ).



LESEPROBEN  
aller Werke  
auch online!





# Macht Fahrschüler zu Fans

## Der Golf als Fahrschulfahrzeug.

So macht lernen Spaß! Der Golf ist als Schulungsfahrzeug besonders beliebt – weil er so vielseitig ist wie kaum ein anderes Fahrzeug.

Viele optionale Ausstattungsdetails, Fahrerassistenzsysteme nach Wunsch und eine junge Designsprache begeistern in Theorie und Praxis. Von Ihren Fahrschülern gibt's dafür: Daumen hoch! [volkswagen-fahrschule.de](http://volkswagen-fahrschule.de)

Stand 11/2020



## FAHRSCHULPRAXIS

von Dr. Susann Mörl

# Der Fahraufgabenkatalog als Bindeglied zwischen der Fahrausbildung und der Fahrerlaubnisprüfung

Zum 01.01.2021 wird bundesweit die optimierte Praktische Fahrerlaubnisprüfung (PFEP) als ein wissenschaftlich begründetes und empirisch erprobtes Verfahren zur Erfassung der Fahrkompetenz von Fahrerlaubnisbewerbern eingeführt. Mit der Einführung der optimierten PFEP tritt auch der Fahraufgabenkatalog als Bestandteil der Prüfungsrichtlinie in Kraft. Der Fahraufgabenkatalog wurde im Rahmen langjähriger Optimierungsarbeiten zur PFEP entwickelt. An der Erarbeitung waren Fachexperten der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), der Technischen Prüfstellen, der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF), der Bundeswehr, der TÜV | DEKRA arge tp 21 sowie des Instituts für Prävention und Verkehrssicherheit (IPV) und des Instituts für angewandte Familien-, Kinder- und Jugendforschung e.V. an der Universität Potsdam (IFK) beteiligt. In diesem Fahraufgabenkatalog, der für alle Fahrerlaubnisklassen vorliegt, wurden erstmalig – im Zusammenspiel von Fachexperten und Fachwissenschaftlern – die bewerberbezogenen Anforderungsstandards zur Ausgestaltung der Prüfungsfahrt umfassend beschrieben. Die Grundfahraufgaben wurden inhaltlich nicht verändert, aber der grundsätzliche Struktur des Fahraufgabenkatalogs angepasst. Die im Fahraufgabenkatalog definierten Anforderungen stellen gemeinsame Kompetenzstandards für die Fahrausbildung und Fahrerlaubnisprüfung sowie für weitere Maßnahmen der Fahranfängervorbereitung dar. Der Fahraufgabenkatalog ist also keineswegs ausschließlich ein Instrument der PFEP!

Warum wurde der Fahraufgabenkatalog entwickelt? Die PFEP nimmt aufgrund ihrer Steuerungs- und Selektionsfunktion im Gesamtsystem der Fahranfängervorbereitung eine zentrale Rolle ein. Die Steuerungsfunktion besteht darin, dass mit den Prüfungsstandards und den Bewertungskriterien wichtige Orientierungspunkte für die Fahrschulbildung vorgegeben werden. Die Selektionsfunktion zeigt sich darin, dass die PFEP den Zugang zum selbständigen Fahren im Straßenverkehr regelt: Anhand der Prüfungsleistungen wird überprüft, ob der Bewerber die Ausbildungsziele erreicht hat und ob er über ein Mindestmaß an Fahrkompetenz verfügt. Die dafür notwendigen verkehrswissenschaftlich begründeten Mindeststandards hinsichtlich der geforderten Ausprägung von Fahrkompetenz und die dazugehörigen Bewertungskriterien finden sich im Fahraufgabenkatalog. Somit kann von Fahrlehrern, Bewerbern und Fahrerlaubnisprüfern genau nachgelesen werden, welche wesentlichen Fahrkompetenzen zum Zeitpunkt der PFEP auf welchem Niveau ausgebildet sein müssen. Dies erhöht einerseits die Anforderungs- und Bewertungstransparenz für alle Beteiligten. Andererseits werden dadurch die Fahrausbildung und die Fahrerlaubnisprüfung stärker miteinander verzahnt. Mit dem Fahraufgabenkatalog existieren bundesweit einheitliche und aufeinander bezogene Standards für Ausbildung und Prüfung die (1) durch situationsbezogene Anforderungsstandards für gutes Fahren (sog. „Fahraufgaben“), (2) durch Kompetenzstandards (sog. „Kompetenz-



bereiche“) und (3) durch situationsbezogene Bewertungskriterien für die Beurteilung der Fahraufgabenbewältigung gekennzeichnet sind.

Zu (1): Im Fahraufgabenkatalog werden die verkehrssicherheitsrelevanten und daher auch prüfungsrelevanten Anforderungsstandards im Sinne von situationspezifischen Fahraufgaben beschrieben. Bei den Fahraufgaben handelt es sich um „musterhafte“ Klassen von ähnlichen Verkehrssituationen, die beim Autofahren wiederholt zu bewältigen sind. Die Ähnlichkeit dieser Verkehrssituationen bezieht sich auf die gemeinsamen äußeren Strukturen der Situationen (z. B. straßenbauliche Gegebenheiten wie Kreuzungen), auf die situationsspezifischen Anforderungen und auf die notwendigen Handlungsabläufe zur Situationsbewältigung. Die Fahraufgaben umfassen (1) Befahren von Ein- und Ausfädelungstreifen sowie Durchführen von Fahrstreifenwechseln, (2) Annähern an und Befahren von Kurven, (3) Vorbeifahren an Hindernissen und Engstellen sowie Überholen, (4) Überqueren von Kreuzungen und Einmündungen sowie Rechts- oder Linksabbiegen an Kreuzungen und Einmündungen, Einfahren (5) Befahren von Kreisverkehren, (6) Heranfahren an und Überqueren von Bahnübergängen, Annäherung an Straßenbahnen sowie Überholen und Überholtwerden von Straßenbahnen, (7) Annähern an und Passieren von Haltestellen für Busse und/oder Straßenbahnen sowie Fußgängerüberwegen, (8) Geradeausfahren. Die Fahraufgaben sind nicht grundsätzlich neu; sie wurden lediglich neu strukturiert und durch Erkenntnisse wissenschaftlicher Forschung ergänzt.

Zu (2): Von den situationspezifischen Fahraufgaben sind die situationsübergreifenden kompetenzbezogenen Anforderungen zu unterscheiden, die es bei jeder Fahraufgabe zu bewältigen gilt (Kompetenzbereiche). Dazu gehören die Verkehrsbeobachtung, die Fahrzeugpositionierung, die Geschwindigkeitsanpassung, die Kommunikation sowie die Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise. Zu jeder Fahraufgabe ist beschrieben, welche Handlungsanforderungen im Hinblick auf die fünf Kompetenzbereiche zur Bewältigung der jeweiligen Fahraufgabe notwendig sind. Damit wird einerseits genau festgelegt, welche grundlegenden Kompetenzen

vom Bewerber verlangt werden. Andererseits wird genau vorgegeben, welche Verhaltensweisen vom Fahrlehrer während der Fahrpraktischen Ausbildung und vom Fahrerlaubnisprüfer während der Prüfungsfahrt insbesondere zu beobachten und zu bewerten sind.

Zu (3): Die konkrete Beschreibung der Handlungsanforderungen für die korrekte Bewältigung einzelner Fahraufgaben im Sinne von Mindeststandards erlaubt eine nachvollziehbare und transparente Festlegung des möglichen Fehlverhaltens. Im Fahraufgabenkatalog wurden neben Beispielen für „Überdurchschnittliche Leistungen“ die „Leichten Fehler“ und „Schweren Fehler“ definiert. Diese Bewertungskriterien für die Beurteilung der Prüfungsleistungen weisen sowohl einen konkreten Bezug zu den einzelnen Fahrsituationen (Fahraufgaben) als auch

zu den übergreifenden Fahrkompetenzbereichen auf.

Um die bereits angesprochene verbesserte Verzahnung von Ausbildung und Prüfung und von Theorie und Praxis zu erreichen, sollte der Fahraufgabenkatalog auch in der Fahrausbildung eingesetzt werden. Wie könnte eine sowohl für die Fahrschüler als auch für die Fahrlehrer gewinnbringende Einbindung des Fahraufgabenkatalogs im Fahrschulalltag aussehen?

Der Fahraufgabenkatalog eignet sich nicht nur zur verbesserten Verzahnung von Ausbildung und Prüfung, sondern innerhalb der Ausbildung auch als Verbindungselement zwischen den inhaltlichen Aspekten der theoretischen und praktischen Ausbildung. Im Zuge der Fahrausbildung sollen Bewerber die

Fähigkeit erwerben, theoretisches Wissen situationsangemessen anzuwenden, d. h. das Wissen muss auf vielfältige Verkehrssituationen (Fahraufgaben) bezogen werden können. Die Lernmotivation steigt mit der Wahrscheinlichkeit, das Erlernte später in der Praxis auch anwenden zu können. So trägt es positiv zum Lernerfolg bei, wenn Bewerber bereits im Theorieunterricht erfahren, wofür dieses Wissen später in der Praxis nützlich ist. Die theoretische Bearbeitung der fahraufgabenspezifischen Handlungsanforderungen und der dazugehörigen Fahrfehler kann dazu einen wesentlichen Beitrag leisten: Das notwendige Wissen zur Bewältigung von einzelnen Fahraufgaben wird zunächst theoretisch erarbeitet und kann später in den jeweiligen realen Verkehrssituationen angewendet werden. Zum Zeitpunkt der ersten Praxisübungen haben Fahrschüler die Fahraufgaben also bereits in der Theorie kennengelernt. Auch mit Blick auf die Gefahrenwahrnehmung und Gefahrenvermeidung finden sich zahlreiche Hinweise in den Fahraufgabenbeschreibungen, die im Theorieunterricht thematisiert werden können: So sind beispielsweise im Zusammenhang mit der Verkehrsbeobachtung situationspezifische Aspekte beschrieben, auf die der Bewerber besonders zu achten hat (z. B. Besonderheiten an Haltestellen). Die theoretische Bearbeitung kann somit genutzt werden, um für mögliche Gefahren in der späteren Fahrpraktischen Ausbildung zu sensibilisieren. Die Fahraufgaben können in Verbindung mit wissenschaftlichen Befunden zum

weiter auf SEITE 6

## VERKEHRSVERHALTENSLEHRE FÜR FAHRLEHRER II

### Fahraufgaben in der Fahranfängervorbereitung

(Dr. Susann Mörl, Dr. Dietmar Sturzbecher)

Im Straßenverkehr gilt es vielfältige und komplexe Aufgaben und Anforderungen zu bewältigen. Wer dies erfolgreich meistern will, braucht zu Beginn seiner Fahrkarriere einen „Fahrplan“, anhand dessen er für verschiedene wichtige Fahrmanöver die richtigen Handlungsschritte kennenlernen und üben kann. Solche Fahrpläne heißen in der Fahranfängervorbereitung „Fahraufgaben“. Eine der wichtigsten Aufgaben des Fahrlehrers besteht darin, dafür zu sorgen, dass seine Fahrschüler diese Fahraufgaben korrekt bewältigen und sich dabei realistisch einschätzen können. In diesem Buch erfahren (angehende) Fahrlehrer alles, was sie über Fahraufgaben und ihre Bewertung wissen müssen. Ihre Bedeutung in der Fahranfängervorbereitung, wie sie vermittelt, beurteilt und in der Theoretischen und Praktischen Fahrerlaubnisprüfung geprüft und ausgewertet werden.

Fachwissen wird hier verständlich erklärt und durch zahlreiche Abbildungen und Praxisbeispiele veranschaulicht. Fahrlehrer erhalten das notwendige Wissen für den Fahrschulunterricht und Fahrlehreranwärterinnen und Fahrlehreranwärter die nötigen Grundlagen für die Ausbildung zur Fahrlehrerin/zum Fahrlehrer.

Das Grundlagenwerk zu den Fahraufgaben in der Fahranfängervorbereitung der neuen DEGENER-Fachbuchreihe für die neue Fahrlehrerausbildung ist für die Vorbereitung auf die Fahrlehrerprüfung sowie als Unterstützung im Berufsalltag und in der Weiterbildung gleichermaßen geeignet.

Verkehrsverhaltenslehre für Fahrlehrer II  
92 Seiten, 17 x 24 cm, Klebebindung.  
Artikel-Nr. 23802



pro Stück nur

€ 29,90

# Coolster Schwarm

## Ihrer Fahrschüler

# Die Z125



Wie für Ihre Fahrschule gemacht: die Z125. Weil Kawasaki extrem beliebt bei der jungen Zielgruppe ist. Weil unsere Motorräder zuverlässig und robust sind. Und weil Sie die begehrte Z125 mit unserem **Fahrschulrabatt von 16 %\* plus kostenlosem Learning-Edition-Paket** (niedrige Sitzbank und Sturzpad) erhalten. Holen Sie sich gleich Ihre Z125. Eine bessere Werbung für Ihre Fahrschule gibt es nicht.

Fragen Sie Ihren Kawasaki-Vertragspartner nach allen Details, anderen Modellen und den speziellen Finanzierungsangeboten. Alle Vertragspartner finden Sie unter [kawasaki.de](http://kawasaki.de)

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



Weitere Top-Angebote für Ihre Fahrschule: Die neue Z650, inklusive kostenlosem Learning-Edition-Paket. Oder die angesagte Z900 70 kW (drosselbar auf 35 kW) sowie die extrem niedrige Vulcan S. Alle mit satten **20 % Fahrschulrabatt\*** zu haben. Unsere Vertragspartner beraten Sie gerne!

# Kawasaki

## FAHRSCHULPRAXIS

## ■ Fortsetzung von SEITE 4

didaktischen Aufbau der Fahrausbildung auch genutzt werden, um die gesamte Fahrpraktische Ausbildung zu strukturieren. Im Fokus stehen hierbei die sinnvolle Reihenfolge der Trainingseinheiten zu bestimmten Fahraufgaben und der Schwierigkeitsgrad einer Fahraufgabe. Im Hinblick auf die Reihenfolge sollten bestimmte Fahraufgaben erst trainiert werden, wenn bestimmte Grundlagen bereits geschaffen wurden. Die detaillierten Beschreibungen der Fahraufgaben im Fahraufgabenkatalog können hierbei genutzt werden, um die Trainingseinheiten zu den Fahraufgaben entsprechend aufeinander aufzubauen: So erscheint es beispielsweise zielführend, zunächst die Teilfahraufgabe „Fahrstreifenwechsel“ zu trainieren, bevor die Teilfahraufgabe „Überholen“ geübt wird.

Zur Strukturierung der Fahrstunde gehört insbesondere auch die Wahl der Schulungsstrecke. Die Wahl der Schulungsstrecke hängt einerseits von den geplanten Inhalten der Fahrstunde und andererseits vom Ausbildungsstand des Fahrschülers ab. Über die Wahl der Strecke kann der Schwierigkeitsgrad einer Aufgabe möglicherweise – sofern die Infrastruktur es erlaubt – geändert und angepasst werden. Alle Fahraufgaben sollten zunächst auf verkehrsarmen Straßen durchgeführt werden; erst im Verlauf der Ausbildung und mit zunehmender Fahrerfahrung sollten schwierige Verkehrsführungen einbezogen und die Fahraufgaben in ihrer Komplexität gesteigert werden (z. B. Einspuriger Kreisverkehr vs. Mehrspuriger Kreisverkehr). Die mit den fahraufgabenspezifischen Besonderheiten einhergehenden Anforderungen finden sich im Fahraufgabenkatalog. Auch hinsichtlich der Anforderungen in den Kompetenzbereichen sollte bezüglich der selbständigen Ausführung auf



Dr. Susann Mörl, Geschäftsführerin des Instituts für Prävention und Verkehrssicherheit GmbH, sie leitete die Expertengruppe „Fahraufgabenbeschreibung“, in welcher der Fahraufgabenkatalog erarbeitet wurde.

eine sinnvolle Reihenfolge geachtet werden. Fahrschüler sollten sich zu Beginn der Fahrpraktischen Ausbildung zunächst auf die Beherrschung des Fahrzeugs konzentrieren. Dies betrifft vor allem die Kompetenzbereiche „Fahrzeugbedienung/Umweltbewusste Fahrweise“, „Fahrzeugpositionierung“ und „Geschwindigkeitsanpassung“. Um den Fahrschüler zu entlasten, sollten die Verkehrsbeobachtung und die Kommunikation anfangs noch verstärkt vom Fahrlehrer unterstützt werden. Sobald der Fahrschüler aufgrund zunehmender Fahrerfahrung in der Lage ist, das Fahrzeug sicher zu bedienen und zu positionieren, sollte verstärkt auf die effiziente Verkehrsbeobachtung und die Kommunikation eingegangen werden. Welche Anforderungen im Einzelnen in den jeweiligen Kompetenzbereichen zu bewältigen sind, ist dem Fahraufgabenkatalog zu entnehmen. Konkrete Beispiele zur Einbindung des Fahraufgabenkatalogs in den Theorieunterricht und in die Fahrpraktische Ausbildung sind in dem Lehrbuch „Fahraufgaben in der Fahranfängervorbereitung“ (Mörl & Sturzbecher, 2019) der Degener Reihe „Verkehrsver-

haltenslehre für Fahrlehrer II“ erläutert. Mit der Präzisierung und Festlegung von Kompetenzstandards werden die Prüfungsinhalte geschärft und Schwerpunkte im Ausbildungsprozess der Fahrschulen bzw. im Lehr-Lernprozess der Fahranfänger noch besser gesetzt. Diese Standards stellen die Grundlage für eine einheitliche Bewertung der Prüfungsleistungen des Bewerbers in der PFEP dar; sie kennzeichnen somit die gewünschten prüfungsrelevanten Lernergebnisse der Fahrausbildung. Für die Überprüfung der Fahraufgaben in der PFEP wurden die notwendigen Inhalte gemäß Fahraufgabenkatalog in einem elektronischen Prüfprotokoll von der TÜV | DEKRA arge tp 21 programmiert. Dabei handelt es sich um eine tabletgestützte Softwareanwendung zur Erfassung und Dokumentation der Prüfungsleistungen. Der Prüfer dokumentiert während der Fahrt sowohl positive Leistungen als auch Fehlverhalten anhand der festgelegten Bewertungskriterien. Sofern die Ausführung der Fahraufgaben die beschriebenen Mindestanforderungen erfüllen, ist keine Dokumentation notwendig. Somit bleibt ausreichend Zeit für die Hauptaufgabe der Fahrverhaltensbeobachtung durch den Prüfer. Ausgehend von den dokumentierten Prüfungsleistungen bewertet der Prüfer abschließend die acht Fahraufgaben und die fünf Fahrkompetenzbereiche zusammenfassend. Auf Basis dieser kompetenzbezogenen Bewertung trifft der Prüfer letztlich seine Prüfungsentscheidung. Wie bisher auch entscheidet allein der Prüfer. Im Zuge der Ausbildung muss die Bewältigung von weit mehr Fahr(er)-Aufgaben erlernt und durch eine Lernstandsbeurteilung überprüft werden, als in der PFEP tatsächlich bewertet werden können. Die Beurteilung der Fahraufgaben durch den Fahrlehrer sollte dabei anhand der gleichen Anforderungsstandards und Bewertungskriterien erfolgen wie in der PFEP. Mit der

„elektronischen Lernstandsbeurteilung“ (kurz eLBe) liegt das entsprechende Instrument bereits vor. Darin sind auch Lernbereiche berücksichtigt, mit denen die Fahraufgaben gemäß Fahraufgabenkatalog beurteilt werden können. Was das elektronische Prüfprotokoll für die PFEP ist, ist eLBe für die Lernstandsbeurteilung in der Fahrausbildung.

Die elektronische Erfassung der Prüfungsleistungen ermöglicht künftig eine kontinuierliche Evaluation der PFEP und damit ihre wissenschaftsgestützte Weiterentwicklung. Beispielsweise kann analysiert werden, welche Fahraufgaben geprüft werden und welche Fahrfehler dabei besonders häufig auftreten. Im Ergebnis können die Fahrausbildung und die Fahrerlaubnisprüfung zielgerichtet und wechselseitig aufeinander bezogen weiterentwickelt werden. In diesem Zusammenhang ist auch die kontinuierliche Evaluation des Fahraufgabenkatalogs vorgesehen. Die Pflege und Weiterentwicklung gelten künftig als feste Aufgaben der Arbeitsgruppe „Praktische Prüfung und Fahraufgabenentwicklung“ unter Leitung der TÜV | DEKRA arge tp 21, in der neben den Technischen Prüfstellen auch die Fahrlehrerschaft vertreten ist.

Der Fahraufgabenkatalog als Teil des optimierten Prüfungsverfahrens wurde unter Verwendung des elektronischen Prüfprotokolls in insgesamt ca. 9.000 realen Fahrerlaubnisprüfungen in verschiedenen Modellregionen im Rahmen eines BAST-Projekts erprobt. Das Projekt wurde gemeinsam mit den Technischen Prüfstellen umgesetzt und von der Fahrlehrerschaft unterstützt. Die Ergebnisse bestätigen die Tragfähigkeit des Fahraufgabenkatalogs und die Einsatztauglichkeit des elektronischen Prüfprotokolls im Prüfungsalltag. Die Erprobung zeigte auch, dass die Prüfer mit zunehmender

Übung schnell einen routinierten Umgang mit dem elektronischen Prüfprotokoll entwickelten. Neben dem Fahraufgabenkatalog und dem elektronischen Prüfprotokoll wurde auch das optimierte Rückmeldesystem erprobt.

Die Festlegung von konkreten Anforderungsstandards und die Definition von einheitlichen Bewertungskriterien sowie die elektronische Dokumentation der Prüfungsleistungen erfüllen die Voraussetzungen für eine lernförderliche Rückmeldung an den Fahrerlaubnisbewerber. Eine präzisere Erfassung des Fahrkompetenzniveaus ermöglicht eine differenziertere Rückmeldung zu den Stärken und Schwächen der Bewerber. Dadurch sollen einerseits die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der einzelnen Prüfungsentscheidungen verbessert und andererseits die Potenziale einer Leistungsrückmeldung besser genutzt werden. Bisher blieben diesbezügliche Möglichkeiten unzureichend ausgeschöpft. Zum Zeitpunkt der Ergebnisbekanntgabe sind die Bewerber aufgrund der emotionalen Belastung – sowohl bei Freude als auch bei Frust – nur begrenzt aufnahmefähig für Informationen des Prüfers. Aus diesem Grund erhalten künftig alle Bewerber – unabhängig vom Prüfungsergebnis – auch eine schriftliche Rückmeldung mit Lernhinweisen, die im Nachgang der Prüfung genutzt werden können. Mit dieser Rückmeldung können sich die Bewerber wie bisher auch im Austausch mit ihrem Fahrlehrer – im Falle des Nichtbestehens der Prüfung – zielgerichtet auf die Wiederholungsprüfung vorbereiten. Erfolgreiche Bewerber erhalten darüber hinaus wertvolle Hinweise für das Weiterlernen in der Anfangsphase des selbstständigen Fahrens (z. B. beim Begleiteten Fahren). Dies ist vor allem vor dem Hintergrund wichtig, dass der Fahrkompetenzerwerb nicht mit dem Ablegen der PFEP endet.

## Fahrlehrerausbildung dort, wo andere Urlaub machen – BOLZENIUS



Fahrausbildung im Familienbetrieb Bolzenius – ein moderner Fuhrpark ist selbstverständlich.

Hoch im Norden, nah der Küste – in der Ortschaft Heide, legte Theodor Bolzenius 1966 den Grundstein des heutigen Bildungsunternehmens mit der gleichnamigen Fahrschule Bolzenius. Im Laufe der Jahre gliederte sich die Bolzenius KG und nun auch das Verkehrs-Pädagogische Institut mit ein. Mit sieben Fahrlehrern, vier Dozenten und diversen Gastdozentinnen und -dozenten ist die Bolzenius GmbH bis heute ein familiär geführtes Unternehmen, in dem modernste Methodik und Didaktik im Vordergrund stehen.

Sowohl in der Fahrschulausbildung als auch in der Fahrlehrer-Fahrschule setzen wir mit großem Erfolg den Lkw- und Bus-Simulator des DEGENER Verlags ein. Im Bereich der Fahrlehrer-Fahrschule unter anderem als Workshop, wie in der Fortbildung laut § 53 Fahrerlegengesetz festgesetzt. In dieser Fortbildung nach § 53 hat der Kunde immer die Wahl zwischen verschiedenen Workshops in den Bereichen der Klassen BE, CE oder DE. Er kann bei der Buchung selbst entscheiden, in welcher Klasse er sich fortbilden

lassen möchte.

Unser Verkehrs-Pädagogisches Institut ist mit modernster Technik ausgestattet und unsere Dozentinnen und Dozenten sind immer auf dem aktuellsten Stand in den geforderten Fachkompetenzen rund um; Technik, Recht, Pädagogik/Psychologie und Ausbildung. Innovativen und zeitgemäßen Unterricht anzubieten – ein hoher Anspruch, an dem wir laufend arbeiten! Dabei unterstützt uns unser Kooperationspartner, der DEGENER Verlag – mit moderne Lehr- und Lernmitteln; wie der Unterrichtssoftware SCAN & TEACH®, aktuellen Fachbüchern für den Fahrschulunterricht aller Fahrerlaubnisklassen, der DEGENER-BKF-Bibliothek für die BKF-Weiterbildung und -Ausbildung – mit dazu abgestimmten Unterrichtsvorlagen in SCAN & TEACH® und nicht zu vergessen, mit der neuen Fahrlehrerbibliothek – Fahrlehrerausbildung nach den gesetzlich vorgeschriebenen Kompetenzbereichen. Für den Unterricht nutzen wir SMART-Displays und Samsung-Geräte, das gesamte Gebäude sowie alle Schulungsräume verfügen über freies WLAN. All dies, um ein modernes Lehr- & Lernumfeld für unsere Kunden zu schaffen. Wir sind uns sicher: Der Erfolg unserer Fahrlehrer-Fahrschule liegt in der Summe der Erfolge unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Diesen Erfolg geben wir durch fundierte und zielgerichtete Schulung und Ausbildung an unsere Kunden weiter.

Verkehrs - Pädagogisches Institut



**Bolzenius**

Fahrlehreraus- & Weiterbildung

30.11. 2020

14.12. 2020

24.03. 2021

05.04. 2021

15.03. 2021

03.05. 2021

§ 53 FahrlG

Bei uns haben Sie die Wahl ob BE oder CE/DE  
Den Schwerpunkt in der Fortbildung bestimmen  
**Sie in den Workshops !**

Fahrlehrer-Lehrgang CE  
Fahrlehrer-Lehrgang DE  
Fortbildung § 53 FahrlG  
Ausbildungsfahrlehrer  
Fahrlehrer-Lehrgang A  
Fahrlehrer-Lehrgang BE

Die Fahrlehrer- Fachschule an der Nordsee

www.vpi-bolzenius.de

VPI-Bolzenius  
Rungholtstr. 4-6  
25746 Heide  
0175 26 88 494  
0481 - 71794

## AKTUELL

## Karl-Rederer-Preis an Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher – Vordenker der Fahranfängervorbereitung

Stuttgart, im Oktober 2020 –

Mit dem im Jahr 1993 erstmals verliehenen Karl-Rederer-Preis wurde in diesem Jahr Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher gewürdigt. Der Preis erinnert an den Ulmer Fahrlehrer und Fahrschulpädagogen Karl Rederer (07.07.1911 – 23.07.1989) und wird von der Deutschen Fahrlehrer-Akademie in Stuttgart für besondere Verdienste um die Verkehrspädagogik und die Verkehrssicherheit sowie für herausragende wissenschaftliche Leistungen zur Verbesserung der Fahrausbildung in Deutschland verliehen.

Dietmar Sturzbecher ist Professor a. D. für Familien-, Jugend- und Bildungssoziologie an der Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät der Universität Potsdam und seit 1991 Direktor des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam (IFK).

Seit Jahren bereichert Prof. Dr. Sturzbecher mit seiner fachlichen Expertise die Diskussionen verschiedener Facharbeitsgruppen (z. B. bei der Bundesanstalt für Straßenwesen oder bei der TÜV | DEKRA arge tp 21). Dabei bringt er v. a.



Im Rahmen der Mitgliederversammlung der Deutschen Fahrlehrer-Akademie (DFA) verlieh Präsident Gerhard von Bressendorf den Karl-Rederer-Preis, im Jahr des 30-jährigen Bestehens der DFA, an Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher. – Parallel dazu feierte Prof. Dr. Sturzbecher in diesem Jahr ein eigenes Jubiläum, nämlich das 30-jährige Bestehen des Instituts für angewandte Familien-, Kindheits- und Jugendforschung an der Universität Potsdam (IFK).

die wissenschaftliche Betrachtung der Fahranfängervorbereitung, die Berücksichtigung pädagogisch-psychologischer Aspekte und die Darstellung der wichtigen Aufgabe der Fahrlehrerschaft wäh-

rend der Fahrausbildung als Themen ein. Im letzten Jahrzehnt stand die Analyse von Unfallrisiken der vornehmlich jugendlichen Zielgruppe der Fahranfänger im Fokus. Mit Regio-Protect 21 integrierte das IFK erstmals systematisch Befunde aus Unfallanalysen in den Fahrschulunterricht. – Mit den im DEGENER Verlag erschienenen „Materialien für den Fahrschulunterricht“ gelang es Prof. Dr. Sturzbecher im Jahr 2004, die abstrakte Unfallthematik in ein didaktisches Konzept zu konvertieren. – Weiterhin ist an das BAST-Gutachten für die neue Fahrlehrerausbildung zu denken, in dem er als einer von drei Gutachtern seine Erfahrungen einbrachte. Darüber hinaus hat sich der Verkehrswissenschaftler im letzten Jahrzehnt um die Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung (OPFEP) in Deutschland verdient gemacht. Wir gratulieren Herrn Prof. Dr. Sturzbecher zu seiner Auszeichnung sehr herzlich und wünschen ihm noch viele erfolgreiche und kreative Jahre im Rahmen der wissenschaftlichen Arbeit für die Verbesserung der Verkehrssicherheit in Deutschland.

## AUF EIN WORT

von Rafael Kurz

## Mit der Lebensversicherung finanzielle Engpässe überwinden

**Viele Fahrlehrer sind immer noch im Krisenmodus und kämpfen weiter um ihre Existenz. Um finanzielle Engpässe überbrücken zu können, kündigen sie deshalb vorschnell ihre Lebensversicherung. Dabei gibt es Möglichkeiten, schnell und sicher Mittel aus den Verträgen zu bekommen und dabei die Altersvorsorge zu erhalten.**

Die Bundesbank warnt bereits vor den Folgen einer Pleitewelle. Laut Deutschem Industrie- und Handelskammertag (DIHK) kämpft fast die Hälfte aller Betriebe mit Finanzierungsproblemen. Gerade personenbezogene Dienstleister klagen immer noch über äußerst schlecht laufende Geschäfte. Die Krise der letzten Monate hat auch selbständige Fahrlehrer in einen existentiellen Notstand gebracht. Der Lockdown kam vielerorts einem Berufsverbot gleich: Tausende Fahrstunden pro Schule mussten ausfallen, der Schaden ging bereits im Mai bei einigen in den sechsstelligen Bereich. Inzwischen läuft der Fahrschulbetrieb zwar wieder. Allerdings wird es Jahre dauern, den finanziellen Verlust aufzuholen. Fahrlehrer dürfen monatlich nämlich nur eine begrenzte Anzahl an „Fehlstunden“ nachholen, und die aufwändigen Hygienemaßnahmen wie beispielsweise die Fahrzeugdesinfektion nach jeder Fahrstunde, kosten zusätzlich Zeit und damit auch Geld.

Mit Maßnahmen wie Senkung der Mehrwertsteuer und Überbrückungshilfen für Unternehmen hat die Bundesregierung inzwischen für etwas Entlastung gesorgt. Für viele Fahrschulen und -lehrer reicht dies jedoch nicht aus. Die Wege zu den finanziellen Hilfen sind oft zu restriktiv gestaltet. Deswegen müssen sie an ihre Reserven und lösen mitunter vorschnell ihre private Lebensversicherung vorzeitig auf.

Aber Vorsicht: Wer einfach beim Versicherer kündigt, verliert die Altersvorsorge, den Hinterbliebenenschutz und verzichtet auch noch auf einen wichtigen finanziellen Mehrwert. Deutsche Verbraucher verschenken jedes Jahr insgesamt fast 100 Millionen Euro, weil sie kündigen, anstatt die Police am Zweitmarkt für Lebensversicherungen zu verkaufen. Dort gibt es außerdem weitere Möglichkeiten, mithilfe der Lebensversicherung schnell an Geld zu kommen.

Kurze Engpässe kann man zum Beispiel mit einer Beitragspause und einem Dispokredit überbrücken. Mittelfristig können Unternehmer auch Ihre eigene Police beleihen. Das Policendarlehen gibt es bei Zweitmarktunternehmen zu besonders günstigen Konditionen und – wichtiges Argument für Selbstständige – ohne Schufa-Eintrag. Zudem bleibt der komplette Versicherungsschutz (auch Berufsunfähigkeitschutz) erhalten, genau wie bei einem Verkauf mit Rückwerbsoption.

Lebensversicherung verkaufen für bestmöglichen Mehrwert

Wer keine Optionen hat und seine Reserven auflösen muss, sollte seine Police bestmöglich zu Geld machen. Denn hier geht es um jeden Euro. Wer seine Police kündigt, hat schon verloren. Die Lebensversicherung verkaufen ist hier immer die bessere Alternative. Dabei profitieren Sie nämlich von 3 bis 7 Prozent Mehrwert gegenüber dem Rückkaufswert beim Versicherer, in Einzelfällen sogar bis zu 15 Prozent. Bei einem Rückkaufswert von 50.000 Euro kann das leicht 3.000 Euro ausmachen. Der Aufwand unterscheidet sich dabei nicht von der Kündigung.



Rafael Kurz ist Chefredakteur bei Policen Direkt und dort verantwortlich für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit. Er leitet auch den Online-Ratgeber, der 2018 zum Versicherungsblog des Jahres gekürt wurde.

Wichtig ist es, die Lebensversicherung in jedem Fall an ein Unternehmen zu verkaufen, das sich an die strengen Standards des BVZL hält. Diese zahlen den Kaufpreis immer sofort und komplett aus.

## AKTUELL

## Das neue Brennstoffzellen-Konzept für Lkw

Daimler Trucks präsentierte mit ihrem neuen Brennstoffzellen-Lkw, dem GenH2 einen CO<sub>2</sub>-Neutralen 40 t Lkw mit 1000 km Reichweite. Der Truck ist ein mit Wasserstoffbrennstoffzellen angetriebener schwerer Lkw. Damit macht Daimler einen großen Schritt, um die Klimaziele vom Pariser Abkommen sowie der EU umzusetzen. Daimler setzt dabei auf flüssigen Wasserstoff anstatt des gasförmigen Wasserstoffes als Kraftstoff. Aufgrund der höheren Energiedichte und des niedrigeren Drucks des flüssigen Wasserstoffes werden kleinere und leichtere Tanks möglich. Hierdurch soll eine Nutzlast von 25 Tonnen ermöglicht werden. Ein weiteres Kernelement ist das ausgeklügelte Heiz- und Kühlsystem, das alle Komponenten auf Betriebstemperatur hält. Das erhöht die Betriebsdauer erheblich und senkt somit die Betriebskosten nachhaltig.

Daimler hat mit diesem Konzept gezeigt, dass auch klimaneutrale Antriebe die Möglichkeit hoher Reichweite und hoher Nutzlast vereinen können. Durch den schnell nachtankbaren Kraftstoff ist der GenH2 eine optimale Alternative im Fernverkehr.

Die Brennstoffzellen sollen 2 x 150 kW liefern, eine zusätzliche relativ kleine und leichte Batterie von 70 kWh kann kurzfristig bei Bedarf nochmal 400 kW bereitstellen. Die beiden E-Motoren können, in einer Vorserienversion, dauerhaft mit 2 x 230 kW und kurzfristig mit 2 x 330 kW betrieben werden. Dabei liegt das Drehmoment bei 2 x 1577 Nm beziehungsweise bei 2 x 2071 Nm.



Der GenH2 © Daimler AG

Zur Senkung der Entwicklungskosten ist Daimler in der Brennstoffzellentechnologie ein Joint Ventures, zur Entwicklung, Produktion und Vermarktung, mit der Volvo Group eingegangen. Daimler kann dabei auch von den Erfahrungen und Entwicklungen des Brennstoffzellen SUVs (GLC F-Fuel) profitieren.

Zusammen mit dem Lkw Mercedes-Benz eActros für den urbanen Verteilerverkehr (Reichweite etwa 200 km) sowie dem Lkw Mercedes-Benz eActros LongHaul für Linienverkehre und planbare Fernverkehre (Reichweite etwa 500 km) bietet Daimler dann auf allen Distanzen CO<sub>2</sub>-Neutrale alternativen an. Überdies hat Daimler das ambitionierte Ziel bis 2039 nur noch CO<sub>2</sub>-Neutral fahrende Neufahrzeuge anzubieten.

Nun liegt es an der Politik, für einen Ausbau der Infrastruktur, die Weichen zu stellen. Eine ausreichende Anzahl und Verteilung von Wasserstofftankstellen sowie die klimaneutrale Herstellung von Wasserstoff sind ohne steuerliche Vorteile (z. B. bei der Maut) und Investitionsprogramme von Bund und EU wohl nicht zu erreichen.

## AKTUELL

## 125er schießen durch die Decke

Während der Pkw-Markt in Deutschland nach wie vor unter der Corona-Krise leidet, verbuchen die Motorradhersteller zum zweiten Mal in Folge deutlich steigende Zulassungszahlen. Vor allem die 125er-Klasse schießt förmlich durch die Decke. Im Juni wurden laut Branchenverband IVM insgesamt 48,4 Prozent mehr Kraftroller und -roller verkauft als im Vergleichsmonat des Vorjahres. In Stückzahlen sind es 25.712 und damit über 8000 Fahrzeuge mehr als im Juni 2019. Den größten Anteil daran haben die Leichtkraftroller. Ihr Absatz legte um über 130 Prozent auf 5312 Fahrzeuge zu. Noch drastischer fiel prozentual das Ergebnis für die Leichtkraftroller aus, deren Neuzulassungen gegenüber Juni 2019 um 174,7 Prozent auf 4389 Stück stiegen. Hier spielt die Führerscheinneuregelung, die Autofahrern den Aufstieg in die kleine Motorradklasse erleichtert, eine große Rolle. Das klassische Motor-



© Kawasaki Motors Europe NV.

rad-Segment legte um 21,6 Prozent auf 14.010 Maschinen zu, die Neuzulassungen von Kraftrollern lag bei 2001 Einheiten (plus 4,7 Prozent).

Für das erste Halbjahr ergibt sich nach Angaben des Industrieverbands Motorrad ein Gesamtzuwachs von 5,5 Prozent auf 110.863 Zwei- und Dreiräder über 50 Kubikzentimeter Hubraum. Die beiden größeren Klassen sind dabei noch 5,8 Prozent (70.877 Kraftroller) bzw. 8,1 Prozent (9245 Kraftroller) im Minus.

**Wir suchen** für unsere Standorte  
in Berlin, Hannover, Minden, Detmold und Bielefeld

**Fahrlehrer**

Sie wollen sich verbessern,  
dann rufen Sie uns an: 0171 7104021

Wir kaufen oder kooperieren gern  
auch mit mittleren oder größeren  
Fahrschulen in Norddeutschland

FERIENFAHRSCHULE  
**ZOLLNER**  
www.ferienfahrschule-zoellner.de

## AKTUELL

# Elektromobilität und Mobilitätswandel? – TESLA bringt „Giga-Factory“ nach Brandenburg



Tesla mit der „Giga-Factory“ (Giga Berlin) – bringt zusätzliche Technologie ins Land. So soll die Tesla-Fabrik einmal aussehen. Innovativ ist sicher nicht nur der „gigaschnelle“ Baufortschritt. 7000 Arbeitsplätze sollen auf dem über 3 Mio m<sup>2</sup> großen Gelände (davon rd. 730.000 m<sup>2</sup> überbaut) in der Grünheide bei Berlin entstehen. Mit der Fertigstellung wird im Juni 2021 gerechnet.

Der Standort bei Berlin ist von der Historie gut gewählt: Mercedes-Benz produziert Vans ins Ludwigsfelde, Rolls Royce Flugzeugtriebwerke am Standort Dahlewitz, Bombardier in Hennigsdorf Schienenfahrzeuge. Übrigens wollte vor fast 20 Jahren BMW an gleicher Stelle ein Fahrzeugwerk errichten. Die Entscheidung fiel schlussendlich anders aus, den Zuschlag bekam damals Leipzig.

Die „Initiative“ Elektromobilität bedeutet insbesondere eine Förderung der Infrastruktur in Deutschland. Potentielle Käufer eines Elektrofahrzeugs stellen sich im Vorfeld der Kaufentscheidung viele Fragen: Ist die Nutzung regenerativer Energien, um der Investition die gewollte Nachhaltigkeit zu verschaffen, gewährleistet? Bin ich mit dem E-Fahrzeug angemessen flexibel, wenn es um die Fahrstrecke des täglichen Weges zum Arbeitsplatz hinausgeht?

Seit längerer Zeit bietet das Unternehmen Tesla auf seinem Internetportal, neben dem Angebot seiner E-Fahrzeuge, ebenfalls so genannte Hauskraftwerke

an – nachrüstbare Elektrospeicheranlagen unterschiedlichster Kapazität. – Hauskraftwerke, die permanent im 24-Stunden-Verlauf günstigen Strom speichern können, um ihn später an unterschiedlichste Verbraucher, z. B. an ein Elektrofahrzeug abgeben zu können. Intelligent Speichern und später Einspeisen je nach Bedarf.

Die Aufgabe eines Automobil- und/oder Elektrofahrzeugherstellers sollte neben der Aktivität des reinen Verkaufens ebenfalls die Beratung im häuslichen Umfeld seiner zukünftigen Kunden liegen. Grundsätzlich sollte eine Beratung, ob später die Elektromobilität tatsäch-

lich genutzt wird, am Anfang einer Lebensveränderung, z. B. einer Gebäudekonzeption im Rahmen eines Neu- oder Umbaus einer Immobilie liegen. Was ist in der Planung sinnvoll, wenn ich später ein Elektrofahrzeug nutzen möchte? Tesla beschäftigt sich mit diesen Fragen, um sich frühzeitig bei potentiellen Kunden zu platzieren. Nachhaltigkeit fängt mit umfangreicher Information vor einer Kaufentscheidung an!

Wie FAZ.net Mitte September berichtete, äußerte sich VW-Konzernchef Herbert Diess: „Verschärfte CO<sub>2</sub>-Vorgaben aus Brüssel können zusätzlich Arbeitsplätze kosten.“ – Weiterhin wurde berichtet, der Volkswagen-Chef fürchtet zusätzliche Arbeitsplatzverluste in der Autoindustrie, wenn die EU-Kommission die CO<sub>2</sub>-Vorgaben für die Autobauer verschärfen sollte. – „Eine schnellere Transformation bedeutet auch, dass mehr Arbeitsplätze und ganze Firmen in bestimmten Bereichen unter Druck geraten oder verloren gehen“, sagte Diess der Zeitung „Welt am Sonntag“.

Die Situation ist also alles andere als zukunftsicher. – An einen Technologieaustausch über die Entwicklung und Herstellung, z. B. von einheitlichen Batterieeinheiten, ist unter den Konzernen sicher nicht zu denken. Die Reichweite und Lebensdauer der Energiequelle eines batterieelektrischen Fahrzeugs ist das favorisierte Kriterium für eine Kaufentscheidung. Aber – könnten sich Konzerne, einmal ganz sensibel gefragt, in einem vertretbaren Rahmen nicht einmal über Erfahrungen austauschen, die mit dem einfachen „Zurechtkommen“ mit der Elektromobilität und somit dem Mobilitätswandel zusammenhängen?

Wie verschiedene Medien berichteten, trafen sich im Sommer Tesla-Gründer Elon Musk und VW-Vorstandschef Herbert Diess „spontan“ zu einem persönlichen Gespräch auf dem Gelände des Braunschweiger Flughafens. – Vielleicht war der Tag am Braunschweiger Flughafen ja doch ein historischer Moment, wir erfahren ja nicht alles ... – Eine „Ruckzuck“-Strategie beim Mobilitätswandel ist nicht zu empfehlen. Wichtig ist bestimmt, alle Beteiligten an diesem Prozess mit auf die „Reise“ zu nehmen. Deshalb nehmen die Fahrschulen im Bereich der Ausbildung zukünftiger Kraftfahrer (und potentieller Nutzer alternativer Antriebstechnologien) jetzt schon viele junge Menschen mit auf die Reise. Sie leisten schon jetzt einen wertvollen Beitrag zur Verbreitung neuer Antriebstechnologien und tragen parallel zum besseren Verständnis und der Bedeutung der Energiewende bei. Sie vermitteln z. B. den Fahranfängern wertvolles Wissen im Umgang mit neuen Fahrzeugen und einem veränderten Mobilitätsverhalten. HJR



Tesla-Gründer Elon Musk fuhr gemeinsam mit VW-Chef Herbert Diess den Volkswagen ID3 über das Gelände des Braunschweiger Flughafens. Der ID3 legte kürzlich bei einer Fahrt von Zwickau nach Schaffhausen (Schweiz) 531 km mit nur einer Batterieladung zurück. Die offizielle Reichweite des Modells beträgt bis zu 420 km (nach WLTP).

## AKTUELL

## Übergangsfristen und Sonderbestimmungen für Berufskraftfahrer

### Vor dem Hintergrund der aktuellen Ereignisse gelten neue Regelungen

Mit dem Ziel, die für die Versorgung der Bevölkerung und die Funktionsfähigkeit der Unternehmen unentbehrlichen Transportketten aufrechtzuerhalten, haben sich die Regelungen für Verkehr und Logistik innerhalb der letzten Monate geändert.

Wir haben hier die relevanten Informationen für Sie zusammengestellt: Die EU-Verordnung 2020/698 zur Festlegung besonderer, vorübergehender Maßnahmen im Hinblick auf den COVID-19-Ausbruch regelt in Artikel 2 und 3 EU-weit einheitlich u. a. das Prozedere zum Ablauf der Gültigkeit der Lkw- und Omnibus-Fahrerlaubnis und der Fahrerqualifikation (Schlüsselzahl 95) sowie in Artikel 4 die Ersatz- und Neuausstellung von Fahrerkarten und die Nachprüfung von Fahrtenschreibern. Jeder Fahrer, der Sonderregelungen in Anspruch genommen hat und dessen Arbeitgeber, sollten überprüfen, welche Fristen jetzt einzuhalten sind.

### Corona-Sonderbestimmungen

Nachdem zu Beginn der Coronakrise noch die einzelnen Nationalstaaten der europäischen Union die Problematik von auslaufenden Fahrerlaubnissen und Fahrerqualifikationen zu lösen versuchten, hat die EU zum 4. Juni 2020 mit der



Verordnung (EU) 2020/698 eine rechtlich zunächst einheitliche Lösung geschaffen. Im Gegensatz zu der anfänglich nationalen Regelung, bei der die Fahrerlaubnis und der Qualifikationsnachweis zunächst ohne Fortbildungsnachweise und Gesundheitsuntersuchung um 1 Jahr verlängert und neue Dokumente ausgestellt wurden, gibt es bei der EU-Verordnung keine neuen Dokumente, sondern die Gültigkeit der alten Dokumente wurde verlängert. Für die Fahrerlaubnis sowie der Fahrerqualifikation (Schlüsselzahl 95) sieht diese bei einer abgelaufenen Gültigkeitsfrist jeweils eine automatisch um sieben Monate verlängerte Gültigkeitsfrist vor. Diese automatische Verlängerung gilt aber nur, sofern der Ablauf der Gültigkeitsfristen zwischen dem 1. Februar 2020 und 31. August 2020 liegt. Für alle deren Fahrerlaubnis oder Qualifikationsnach-

weis nach dem 31. August 2020 abgelaufen ist, gelten keine Sonderbestimmungen mehr.

### Weiterbildung

Aufgrund der unterschiedlichen Übergangsfristen kommt es spätestens im Januar 2021 zu ersten Überschneidungen, mit Fahrerlaubnissen oder Qualifikationsnachweisen, die turnusmäßig ablaufen. In dieser Krisenzeit ist es aufgrund der Hygiene- und Abstandsregeln in vielen Bildungsstätten nicht möglich, die volle Kapazität an Weiterbildungsplätzen anzubieten. Da keine zuverlässige Prognose abgegeben werden kann, wann und wie viele Weiterbildungsplätze von den Bildungsstätten angeboten werden, sollten sich betroffene Berufskraftfahrer und deren Arbeitgeber unbedingt rechtzeitig um Weiterbildungsplätze und Termine kümmern.

### Arztbesuch

Hinsichtlich der ärztlichen Untersuchung ist zu empfehlen, sich frühzeitig um Termine zu bemühen. Laut Anlage 5 der Fahrerlaubnisverordnung darf die Untersuchungsbescheinigung bei Antragstellung nicht älter als ein Jahr sein.

### Fahrerkarte

Was die Fahrerkarte betrifft, war die Verlängerung der Gültigkeit aus technischen Gründen nicht umsetzbar. Deshalb wurde den Behörden mehr Zeit eingeräumt Fahrerkarten auszustellen. Zu diesem Zweck wurde die Zeit, in der Fahrer ohne Fahrerkarte fahren durften auf 2 Monate verlängert. Dieses aber nur unter der Voraussetzung, dass der Fahrer belegen konnte, eine neue Fahrerkarte beantragt zu haben. Mit dem Auslaufen dieser Regelung sind die ausstellenden Behörden und die Bundesdruckerei wieder aufgefordert, die Ausstellungsfristen gemäß VO (EU) 165/2014 einzuhalten. Für Fahrer sind in derselben Verordnung die Fristen zur Beantragung von Fahrerkarten geregelt. Für die Beantragung einer neuen Fahrerkarte bedeutet das spätestens 15 Tage vor Ablauf der alten Karte, bei defekten oder verlorenen Fahrerkarten spätestens nach 7 Tagen. Wichtig: Länger als 15 Tage darf man jetzt nicht mehr ohne Fahrerkarte fahren!

## WEITERBILDUNG

### Sozialvorschriften

Die Sozialvorschriften dienen dem Schutz der Fahrer und haben damit indirekt großen Einfluss auf die Verkehrssicherheit. Dieser Band hilft die komplexen und häufig auch schwer verständlichen Verordnungen und juristischen Zusammenhänge zu verstehen. Die schwierigen Formulierungen der Verordnungen und komplizierten Zusammenhänge werden anschaulich, verständlich und praxisnah dargestellt. Zahlreiche Praxisbilder, erklärende Grafiken und ein übersichtliches Layout tragen dazu bei. Darüber hinaus werden hier die wichtigsten Rechte und Pflichten des Berufskraftfahrers verständlich dargestellt. Damit eignet sich dieser Band sowohl für die Aus- als auch für die Weiterbildung. Durch die klare Gliederung kann dieses Werk aber auch wunderbar als Nachschlagewerk verwendet werden.



Frank Erhard · Dirk Wegner

- Anwendung d. Sozialvorschriften
- Kontrollgeräte und digitaler Tachograph
- Arbeitszeitgesetz
- Sonntagsfahrverbot
- Ferienreiseverordnung
- Pflichten des Fahrers in der Aus- und Weiterbildung
- Kenntnisse der Vorschriften für den Güterkraftverkehr
- zahlreiche Abbildungen und Übersichten
- Inhalte nach der neuen Verordnung (EU) 2020/1054

**DEGENER BKF-TEILNEHMERBAND  
SOZIALVORSCHRIFTEN  
Art.-Nr. 41105**

## IMPRESSUM

**Der Fahrschul-Profi  
Kostenlose Fachinformation**

**Herausgeber**  
DEGENER Verlag GmbH

**Eingetragen im Handelsregister beim  
Amtsgericht Hannover**  
Register-Nr. HRB 4133  
USt.-Ident-Nr. DE 115 676 709

**Geschäftsführung**  
Gloria Degener, Dr. Max-Georg Bühren,  
Michael Hühn

**Chefredaktion**  
Hans-Joachim Reimann

**Anzeigen**  
Amara Khalif

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

**Druck**  
Bruno Druckwelt GmbH & Co. KG  
Trippeldamm 20 · 32429 Minden

**Erscheinungsweise**  
vierteljährlich

**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 Druckexemplare hinausgeht, ist ausgeschlossen. Änderungen, insbesondere technischer Art oder rechtliche Änderungen, behalten wir uns vor.