

Der Fahrschul-Profi

FACHINFORMATIONEN FÜR DIE ERFOLGREICHE FAHRSCHULE

Ausgabe Nr. 1/2021

MAI 2021

DEGENER Verlag GmbH

INHALT

THOMAS VOLAND

„K.I.T.T., bitte kommen!“ –
BMVI legt Entwurf zum autonomen
Fahren vor 4

ÖPNV

Bus, Bahn, Taxi und Uber –
verschärftes Gerangel um die
Personenbeförderung 6

REISEN

Tempo 100 für Kombinationen? –
Gilt nur in Deutschland! 6

GÜTERTRANSPORT/TRANSPORTGEWERBE

Transportbedingungen durch
den Brexit 8

EDITORIAL

Mobilitätsverhalten – nicht immer vorhersehbar

Der Individualverkehr, die Nutzung des eigenen Fahrzeugs, gewinnt immer mehr an Bedeutung – und das nicht nur, um „einfach“ von A nach B zu kommen.

Am besten, man begegnet während der Beförderung keinem anderen, kommt niemandem zu nahe und verbringt möglichst wenig Zeit in einem öffentlichen Personen-Beförderungsraum. – Diese Voraussetzungen erfüllt vornehmlich das Automobil! Aber die Zunahme des Individualverkehrs fördert nicht nur andere Mobilitätsarten, sie fordert auch ihren besonderen Tribut.

Es sind z. B. mehr Radfahrende auf den Straßen unterwegs. Mehr Sicherheit und Anpassung an die zunehmende Anzahl der anderen Verkehrsteilnehmer ist notwendig. – Das exklusive Interview mit Siegfried Brockmann, dem Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV), eröffnet Ihnen einmal mehr eine andere Sichtweise der Dinge und gibt den Blick frei auf die damit einhergehenden Überlegungen zur Gefahrenvermeidung in einer sich aktuell verändernden Straßeninfrastruktur.

Mobilität hat aber vor allem, neben dem Zweck der Beförderung von Personen, auch etwas mit zuverlässiger Versorgung der Bevölkerung zu tun, notwendige Transporte sind schnell und unkompliziert durchzuführen. Temperaturgeführte Transporte von hochsensiblen Impfstoffen zum Beispiel kann und darf nicht jedes Speditionsunternehmen durchführen. Hier sind Spezialisten am Werk, die Ihren Job beherrschen und eine hervorragende Logistik, in Zusammenarbeit mit zahlreichen Institutionen und Organisationen gewährleisten. – Das alles ist nur möglich, weil die Fahrschulbildung, der Fahrschulbetrieb zu einem großen Teil den Grundstein für diese Spezialisierung gelegt und weiterführende Ausbildungen und Qualifizierungen durchgeführt hat.

Wieder einmal mehr zeigt sich, dass die Grundlagenarbeit von so vielen Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern eine Mobilitätsstütze und unverzichtbar für die Gesellschaft ist. In guten wie in schlechten Zeiten!

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

Ihre DEGENER-Redaktion



www.degener.de

EXKLUSIV IM INTERVIEW: SIEGFRIED BROCKMANN

Verkehrsunfallforschung und Urbanisierung

» **FRAGE:** Die „Straße der Zukunft“ soll mehr sicherheitsfördernde Eigenschaften aufweisen. Wie sieht der Verkehrsunfallforscher diese Entwicklung?

Wo das relativ gut zutrifft, ist die Landstraße, da sprechen wir ja immer von der fehlerverzeihenden Straße. Das sind insbesondere Straßen, bei denen im Seitenraum nichts ist, wogegen man stoßen könnte. Das zu verbinden mit den Innenstädten und der Urbanisierung, damit habe ich sehr viel größere Schwierigkeiten. Meine Fantasie reicht vielleicht nicht aus, mir einen anderen Verkehr vorzustellen als den, den wir heute haben, aber für mich gibt es in naher Zukunft keinen absolut sicheren Straßenverkehrsraum. Wir haben unterschiedliche Verkehrsträger, die miteinander nicht oder nur begrenzt kompatibel sind. Also ein Pkw, der mit einem Radfahrer oder Fußgänger kollidiert, wird unweigerlich Verletzungen produzieren und das vor allem beim schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Bei neuen Vorschlägen bin ich immer dafür, erst einmal in kleinem Rahmen Testphasen vorzuschalten, um mal zu schauen, ist das wirklich besser, als das was wir haben. Getrennte Verkehrswege hatten wir in den 70er und 80er Jahren schon einmal, das waren die alten Hochbordradwege. Die sind in Ungnade gefallen, weil sie viel zu schmal konzipiert waren, mit viel zu schlechten Oberflächen, auf denen der Fahrradfahrer nicht ausreichend komfortabel fahren konnte. Deshalb hat man jetzt viele Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn angelegt.

Da hat der Radfahrende den angenehmen Straßenasphalt und die Wege wurden auch gleich breiter. Die Kehrseite war von Anfang an, dass sehr viele Radfahrende, insbesondere ältere Semester, diese Wege einfach ablehnen. Wenn beide Anlagen nebeneinander liegen, benutzen die Leute zu achtzig Prozent den alten Hochbordradweg.

Was in diesem Zusammenhang noch wichtig ist, die meisten schweren Unfälle passieren nicht im Streckenverlauf, sondern an Kreuzungen, Einmündungen und Grundstücksein- und -ausfahrten. Der alte und zu schmale „Ein-Meter-Radweg“ war natürlich Unfug, vor allem wenn er im Kreuzungsbereich zu weit von der Fahrbahn abgesetzt war. – Jetzt gibt es als Vorschlag die sogenannte Protected Intersection (geschützte Kreuzung), die nun den Konflikt mit abbiegenden Kraftfahrzeugen entschärfen soll, indem die Radfahrenden von der Fahrbahn wegverschwenkt werden. Das soll dafür sorgen, dass Radfahrende im Aufstellbereich besser gesehen werden.

Unsere Versuche zeigen nun aber, dass die Sicht aus der Bewegung heraus sogar schlechter wird, weil die Radfahrer*innen aus dem Spiegel verschwinden. Es zeigte sich auch, dass die Abbiegeassistenten des Lkw das nicht „verstehen“. Dadurch, dass der Fahrradfahrende beim Geradeausfahren eine Schwenkbewegung nach rechts macht,



Enorme Herausforderung für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer – komplexer Kreuzungsbereich.

© Barbara Franke

wird dem Abbiegeassistenzsystem signalisiert, dieses Fahrzeug biegt nach rechts ab. Hier sollte auf jeden Fall noch mal nachgedacht und nachjustiert werden, bevor man die ganze Infrastruktur in diesem Bereich ändert.

» **FRAGE:** Inwieweit werden die geplanten Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur Thema der Unfallforschung?

Wir kommen immer erst ins Spiel, nachdem eine kritische Situation im realen Verkehrsgeschehen auftritt. – Es existieren inzwischen zwar auch virtuelle Szenarien, digitale Modelle der präventiven Verkehrsforschung, gespeist mit „beginnender“ künstlicher Intelligenz, die aus meiner Sicht aber noch keine befriedigenden Ergebnisse liefern. – Es mag sein, dass sich das irgendwann ändert, aber bis dahin schauen wir uns die Vorgänge retrospektiv und real an. Das ist unsere klassische Forschungsmethode.

Regelwerke, die wir in Deutschland für die zukünftige Straßeninfrastruktur haben, entstehen aus der Beratung der Forschungsgesellschaft Straßen und Verkehrswesen e. V., (FGSV). Experten, die wir in Deutschland haben, finden sich



Schematische Darstellung einer Schutzkreuzung (nicht regelwerksgerecht).

© DEGENER

dort in Arbeitskreisen und Ausschüssen zusammen. Sie versuchen, auf vorhandenem Forschungsstand die Regelwerke zu entwickeln oder zu verbessern. Für viele Anwendungsfälle, die wir standardmäßig auf den Straßen haben, sind halt Regelwerke da und die gelten auch immer. Wenn Kommunen es anders handhaben, ist bei Unfällen die Gefahr einer Amtshaftung groß. Einschlägige umfangreiche Regelwerke sind z. B. die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und die Richtlinie für die Anlage von Lichtsignalanlagen (RILSA). Die Richtlinien und Regelwerke sind natürlich einem ständigen Wandel unterworfen. In den 70er Jahren hat man Radwege nach anderen Richtlinien gebaut, da gab es ganz andere Radverkehrsstärken, der Stellenwert war einfach ein anderer.

Dann ändert sich natürlich auch die Sichtweise auf die Dinge, der gesellschaftliche Wandel spielt eine große Rolle – nichts ist festgeschrieben. Gerade beim Thema Radverkehr hat sich ja in den letzten Jahren sehr viel verändert. Das Thema Schutzstreifen und Radfahrstreifen z. B.: Bei Radfahrstreifen soll eine 0,5 Meter breite Abstandszone zu parkenden Fahrzeugen markiert werden,

bei Schutzstreifen wird oft darauf verzichtet. Nun stellt sich aber heraus, dass wir sehr viele Tür-Unfälle (Dooring-Unfälle) haben. Brauchen wir also immer einen Sicherheitsabstand zu parkenden Autos und sind die 0,5 Meter Abstand vielleicht viel zu wenig? Dann haben wir in der Richtlinie eine Regelbreite von 1,85 Meter für Radfahrstreifen. Das reicht weder für sichere Überholmanöver der Radfahrenden untereinander innerhalb des Radfahrstreifens aus noch kann dadurch der in der StVO vorgeschriebene Überholabstand von mindestens 1,5 m zwischen Kfz und Radfahrenden sichergestellt werden. Im Sinne der aktuellen Verkehrsentwicklung müssen hier Anpassungen erfolgen.

» **FRAGE:** Nehmen wir die Benutzung der Bussonderfahrstreifen, die für andere Verkehrsteilnehmer geöffnet werden können. Was passiert, wenn unterschiedliche Verkehrsteilnehmer hier aufeinandertreffen?

Das sind für die Unfallforschung Grenzbereiche, weil die Beschleunigung des ÖPNV nicht nur Sicherheitsfragen berührt. Aber, wenn Sie schon fragen: Ich empfehle hier äußerste Zurückhaltung. Wir haben sowieso schon etliche legale Nutzer wie Krankenwagen, Taxen oder Radfahrer. Hinzu kommen viele „illegale“ Nutzer der Busspur, die sich dadurch animiert fühlen dürften, dass hier keine hohen Bußgelder drohen, wenn man mal zufällig dabei erwisch würde. Gerade wenn ich einen Rückstau an der Ampel habe, „schießen“ Fahrer über die Busspur nach vorne. Jetzt können die Kommunen auch E-Fahrzeuge zulassen. Aber was passiert, wenn die da auch noch fahren? Was alles auf dem Kennzeichen ein „E“ trägt, ist nicht unbedingt ein reines Elektrofahrzeug, sondern das sind auch Hybride. Erstens steigt deren Zahl ja

weiter auf SEITE 2

EXKLUSIV IM INTERVIEW: SIEGFRIED BROCKMANN

■ Fortsetzung von SEITE 1

schnell an und zweitens haben wir auf der Busspur dann massive Nachzieheffekte, weil sich jeder fragt, warum er links daneben im Stau stehen soll.

Damit sind die Vorteile für den ÖPNV dahin, die Vorrangschaltung der Ampel an

Kreuzungen funktioniert dann auch nicht mehr. Radfahrer, die die Spur mitbenutzen, sind natürlich durch die vielen Fahrzeuge zusätzlich gefährdet. Von der auch diskutierten Idee, die Busspur auch für mit mehreren Personen besetzte Kraftfahrzeuge freizugeben, halte ich deshalb gar nichts.

FRAGE: Welchen spontanen Wunsch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit hätten Sie – im Hinblick auf die schwächeren Verkehrsteilnehmer?

Das ist jetzt wirklich schwierig, weil schwächere Verkehrsteilnehmer nicht alle in einem Topf sind, sie haben unterschiedliche, sehr spezifische Probleme! – Ich entscheide mich mal für die Fuß-

gänger. Hier wäre mein großer Wunsch, dass die Kommunen das machen, was schon seit vielen Jahren für den Autoverkehr ganz selbstverständlich ist, nämlich sich die Verkehrsströme einmal anzuschauen und die Planung darauf aufzubauen. Denn was uns fehlt, ist vielerorts die sichere Querung. Es ist wichtig, dass Fußgänger möglichst mit einem Zebrastreifen, der Anforderungsampel oder zumindest mit einer Mittelinsel versorgt werden, und zwar an der richtigen Stelle. Denn in circa 20 Jahren wird jeder dritte Einwohner über 65 Jahre alt sein, und je älter man wird, desto unwahrscheinlicher wird es sein, dass man größere Umwege in Kauf nimmt, um eine sichere Querung zu finden. Und deswegen muss die ganze Entwicklung dahin gehen, die sichere Querung dorthin zu bauen, wo ich sie auch unmittelbar brauche, dort wo die Ströme am größten sind. Das wird gelegentlich gemacht, aber immer noch zu selten. Der Fußgängerunfall wird einer sein, der uns in den nächsten Jahren noch maßgeblich beschäftigen wird.

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



Siegfried Brockmann, Jahrgang 1959, studierte nach seiner Ausbildung zum Kfz-Mechaniker Politische Wissenschaften in Berlin. 1998 übernahm Siegfried Brockmann die Kommunikation für den Bereich Schaden- und Unfallversicherung des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV). Seit 2006 ist er Leiter der Unfallforschung der Versicherer (UDV). Er ist ehrenamtlich Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats und beratendes Präsidiumsmitglied der Deutschen Verkehrswacht (DVW), Vorstandsmitglied des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) und Mitglied des Kuratoriums der Deutschen Seniorenliga (DSL).



Auf einem vorbildlich angebrachten Sonderfahrstreifen für den Linienverkehr sollte man sich nicht in „die Quere“ kommen. © DEGENER

AKTUELL

Das Fahrradjahr 2020: Die Branche boomt in allen Bereichen

Im Corona-Jahr 2020 galt das Fahrrad als einer der wenigen Gewinner – das unterstreichen die aktuellen Zahlen des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV). So wurden in Deutschland im vergangenen Jahr 5,04 Millionen Fahrräder verkauft, das sind rund 17 Prozent mehr als 2019. Gefragt waren Räder aus allen Segmenten – vom E Bike bis zum Kinderrad, vom City-Rad bis zum Mountainbike, wie der Pressedienst Fahrrad meldet. Der Umsatz im deutschen Zweiradhandel stieg 2020 um 61 Prozent auf 6,44 Milliarden Euro.

Von den über fünf Millionen Fahrrädern des vergangenen Jahres wurden 3,73 Millionen importiert. Länder wie Kambodscha (22 Prozent) und Bangladesch (acht Prozent) liegen an der Spitze. Mittlerweile lässt sich aber eine verstärkte Rückholung der Produktion nach Europa feststellen. So haben sich Produktionsstätten in Portugal, Ungarn, Bulgarien oder Polen als lukrative Alternativen mit kurzen Transportwegen herausgestellt. Der Anteil der in Deutschland produzierten Räder lag im letzten Jahr bei 2,2 Millionen Stück.

Der Boom der Elektroräder blieb ungebrochen und erreichte mit 1,95 Millionen verkauften Exemplaren erneut ein Re-



Fahrradtourismus – eine willkommene Alternative zu bekannten Reiseaktivitäten.

© Adobe Stock

kordergebnis. Das bedeutet eine Wachstumsrate von 43,4 Prozent und deutlich mehr Pedelecs als neu zugelassene Pkw mit Benzinmotor oder Hybridantrieb (ca. 1,89 Millionen Stück). Elektrifiziert werden mittlerweile so gut wie alle Radgattungen. „Wir rechnen damit, dass in etwa zwei Jahren jedes zweite in Deutschland verkaufte Fahrrad ein E Bike sein wird“, prognostiziert Dr. Thomas Leicht, Leiter E Bike-Systeme bei

Brose. Insgesamt 7,1 Millionen Pedelecs und S-Pedelecs sind mittlerweile in Deutschland unterwegs.

Im Schnitt 1279 Euro

Die E Bikes gewinnen im Stadtverkehr an Bedeutung, das zeigt sich auch am Absatz. Der Durchschnittspreis für ein neu gekauftes Fahrrad liegt in Deutschland laut ZIV mittlerweile bei 1279 Euro und hat erstmals die 1000-Euro-Marke ge-

knackt. 2014 lag der Durchschnittspreis beispielsweise noch bei 528 Euro. Das liegt einerseits an der wachsenden Nachfrage nach E Bikes, aber auch an einem wachsenden Qualitätsverständnis der Kunden. „Preise von 2500 Euro aufwärts sind bei E Bikes bereits Normalität und werden von Kundinnen gerne und bereitwillig bezahlt, da sie Qualität wollen“, sagt Anja Knaus, Pressesprecherin beim E Bike-Pionier Flyer.

Die Zahl der verkauften Cargobikes bezieht die Branche mit über 103.000, davon rund 78.000 mit Elektromotor. Deutschland ist damit der größte Markt für diese Gattung in Europa, so der Pressedienst Fahrrad. Nicht nur bei Privatpersonen, auch bei Logistikern wird das Lastenrad immer beliebter. Rund 76 Millionen Euro Umsatz sollen im zurückliegenden Jahr von Lastenrad-Logistikern erzielt worden sein. Aktuell sollen rund 100 Unternehmen mit 2600 Beschäftigten in der Radlogistik tätig sein, Tendenz steigend.

Urlaub auf zwei Rädern

Eine Fahrradtour war im vergangenen Jahr für viele Menschen eine willkommene Urlaubsalternative zur ausfallenden Auslandsreise. Für 2020 fehlen noch Zahlen, aber bereits 2018 betrug der Umsatz im Fahrradtourismus laut der Studie der Westfälischen Hochschule 11,6 Milliarden Euro. Darin enthalten sind Leistungen wie Umsatz vor Ort in Form von Übernachtung oder Verpflegung sowie die An- und Abreise per Auto oder Bahn. „Fahrradtourismus war in der Vor-Corona-Zeit schon ein wachsender Markt.“

© Auto-Medienportal.net

FAHRLEREVERBAND

Führungswechsel: Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände wählt neuen Vorstand



Dieter Quentin © Fahrlehrerverband Niedersachsen e.V.

Mit viel Engagement führte der 2018 gewählte Bundesvorstand Dieter Quentin das Amt des 1. Vorsitzenden der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF). Nun steht er aus persönlichen Gründen nicht mehr für das Amt zur Verfügung.

Der seit 1980 selbstständige Fahrlehrer aller Klassen und im Güterkraft- und Personenverkehr tätige BKF-Experte ist seit fünfzehn Jahren 1. Vorsitzender des Fahrlehrerverbands Niedersachsen und seit 2011 Mitglied des geschäftsführenden Vorstands der BVF.



Jürgen Kopp © Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Als neuen Bundesvorstand wählte die BVF in ihrer Mitgliederversammlung am 11. März 2021 Jürgen Kopp zu ihrem neuen Vorsitzenden. Kopp war zuvor 2. Stellvertretender BVF-Vorsitzender und ist seit mehr als zehn Jahren im Vorstand des Landesverbandes Bayerischer Fahrlehrer (LBF) aktiv. Als Fahrlehrer aller Klassen und erfolgreicher Leiter seiner eigenen Fahrschule bringt der neue Vorsitzende bei der Ausbildung der Klasse B, bei Zweiradthemen und auch bei den schweren Klassen viel Erfahrung und Know-how mit.

Die Position des 1. stellvertretenden BVF-Vorsitzenden bleibt weiterhin mit Kurt Bartels besetzt. Seit 15 Jahren ist der Fahrlehrer der Klassen A und B bereits im Vorstand des Fahrlehrerverbandes Nordrhein und seit sieben Jahren deren Vorsitzender.

Ralf Nicolai wurde von der Versammlung zum 2. Stellvertretenden gewählt. Er ist seit acht Jahren 2. Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg. Als Fahrlehrer der Klassen A und B und Volljurist wird er für seine Erfahrung und juristische Expertise geschätzt.



Macht Fahrschüler zu Fans

Der T-Roc als Fahrschulfahrzeug.

Weil Eintönigkeit einfach nicht zu Ihnen passt: Mit Schulungsfahrzeugen wie dem Volkswagen T-Roc begeistern Sie ab Stunde eins mit einem ganz eigenen Unterrichtsstil. Da werden aus Ihren Fahrschülern schnell echte Fans. [volkswagen-fahrschule.de](https://www.volkswagen-fahrschule.de)
Stand 05/2021



EXKLUSIV IM INTERVIEW: THOMAS VOLAND

Thomas Voland

„K.I.T.T., bitte kommen!“ – BMVI legt Entwurf zum autonomen Fahren vor

In der Erfolgsserie „Knight Rider“ aus den 1980er-Jahren war ein selbstfahrendes, mit künstlicher Intelligenz ausgestattetes Auto noch Science-Fiction. Inzwischen ist aus dieser Vision aber Wirklichkeit geworden. Viele Fahrzeuge verfügen bereits über hochintelligente Systeme, die ein automatisiertes oder sogar autonomes Fahren ermöglichen. Darauf reagiert auch die Politik: Am 10. Februar 2021 hat das Bundeskabinett einen Referentenentwurf zum autonomen Fahren des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gebilligt und im Anschluss dem Deutschen Bundestag und Bundesrat zugeleitet. Das Gesetz soll bis Mitte 2021 beschlossen werden. Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist, vollautomatisierte Fahrzeuge bis zum Jahr 2022 im Regelbetrieb zuzulassen. Mit diesem Gesetz wäre Deutschland das erste Land der Welt, das einen gesetzlichen Rahmen für eine solche Zulassung ermöglichte. Doch es ist nur als Übergangslösung gedacht. Deutschland strebt harmonisierte Regelungen auf europäischer und internationaler Ebene an.

Teil-, hoch-, vollautomatisiert oder autonom

Das automatisierte Fahren ist gemäß einer Kategorisierung der „Society of Automotive Engineers“ (SAE) in die Stufen 1 bis 5 unterteilt, die sich aufsteigend nach dem Grad der Übernahme der Fahraufgabe durch Fahrzeugsysteme voneinander unterscheiden. Während Fahrzeuge der Stufe 1 lediglich über Assistenzsysteme verfügen, ermöglicht das teilautomatisierte Fahren (Stufe 2) bereits eigenständige Fahrmanöver wie das automatische Parken. Fahrzeuge der Stufe 3 können mehr: Sie übernehmen selbstständige Fahrleistungen wie Bremsen, Lenken, Spurwechsel oder Überholen. Die für Stufe 3 erforderlichen Rahmenbedingungen traten am 21. Juni 2017 mit dem Gesetz zum automatisierten Fahren in Kraft. Seitdem können automatisierte Systeme Fahraufgaben unter bestimmten Voraussetzungen übernehmen, ein Fahrer ist aber weiterhin notwendig.

Das soll sich nun ändern. Der Gesetzesentwurf der Bundesregierung fasst sich mit dem vollautomatisierten Fahren (Stufe 4). In dieser Stufe wird das System nicht mehr durch einen physisch anwesenden Fahrer überwacht, es übernimmt vielmehr eigenständig die komplette Fahrzeugführung. Eine technische Aufsicht durch eine von außen handelnde natürliche Person (etwa aus einem Kontrollzentrum) bleibt aber erforderlich.

Von dem Gesetz ausdrücklich nicht erfasst, auch wenn es mitunter vom autonomen Fahren spricht, ist das gänzlich autonome Fahren der Stufe 5. Auf dieser Stufe bewegt sich das Fahrzeug wie auf Stufe 4 fahrerlos, bedarf jedoch keinerlei Überwachung mehr.

Vielzahl von Einsatzszenarien in festgelegten Betriebsbereichen

Der Betrieb führerloser Kraftfahrzeuge soll im örtlich und räumlich vorher festgelegten öffentlichen Straßenraum erfolgen. Die Betriebsbereiche werden dabei



Hochintelligente Systeme ermöglichen einen immer höheren Grad der Automatisierung.
© Continental AG

nicht zuvor abschließend durch Gesetz, sondern durch den Halter des Fahrzeuges bestimmt und durch die zuständige Landesbehörde genehmigt. Als mögliche Einsatzbereiche im Blick hat die Bundesregierung laut Gesetzesentwurf unter anderem fahrerlose Fahrgastransportsysteme für kurze Strecken (People-Mover) sowie den Transport von Gütern, etwa von einer Produktionsstätte zu Verteilerzentren (Hub2Hub-Verkehr). Aber auch die Post- oder Dokumentenverteilung zwischen verschiedenen Standorten durch führerlose Kraftfahrzeuge ist denkbar.

Anforderungen an Fahrzeuge und Akteure

Der Gesetzesentwurf sieht eine umfassende Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) vor. Dabei sollen einerseits die technischen Anforderungen an die automatisierten Fahrzeuge normiert werden. Zudem sollen Pflichten der verschiedenen Akteure, die an Herstellung und Betrieb der Fahrzeuge beteiligt sind, festgeschrieben werden. Da ein physisch anwesender Fahrer nicht mehr notwendig ist, setzt das Gesetz eine technische Aufsicht von außen durch eine natürliche Person voraus. Diese muss die Fahrzeuge nicht ständig überwachen, aber jederzeit zur Deaktivierung der Fahrzeuge oder Freigabe von Fahrmanövern bereit sein.

Die Hersteller sollen insbesondere verpflichtet werden, eine stets sichere Funkverbindung nachzuweisen und sicherzustellen, dass diese vor unerlaubtem Zugriff geschützt ist. Zudem müssen die Fahrzeuge in der Lage sein, die Verkehrsvorschriften selbstständig einzuhalten und über Systeme der Unfallvermeidung zu verfügen. Diese Systeme müssen auf Schadensvermeidung und Schadensreduzierung ausgelegt sein.

In Fällen, in denen eine Schädigung unvermeidbar ist, hat die Bundesregierung Rahmenvorgaben getroffen, wie in sogenannten Dilemma-Situationen zu verfahren ist. Dabei wurden den wesentlichen Feststellungen der Ethik-Kommission Rechnung getragen und die verfassungsrechtlichen Anforderungen an eine solche gesetzliche Regelung berücksichtigt. Hierbei ist in erster Linie die Menschenwürdegarantie aus Artikel 1 Absatz 1 Grundgesetz (GG) sowie das Recht auf

gen. Etwa dann, wenn eine technische Störung auftritt, die die Ausübung der autonomen Fahrfunktion beeinträchtigt oder die Fortsetzung der Fahrt nur durch eine Verletzung des Straßenverkehrsrechts möglich wäre. Risikominimal ist dabei ein Zustand, der größtmögliche Straßenverkehrssicherheit bedeutet.

Weitere Anforderungen an die technische Ausstattung, die Datenspeicherung und die Betriebssicherheit des Fahrzeugs sollen auf der Grundlage einer oder mehrerer vom BMVI zu erlassenden Verordnung(en) näher geregelt werden.

Streit um den Datenschutz

Innerhalb der Regierung weiterhin umstritten sind die Regelungen zum Datenschutz. Mit dem Gesetz soll der Halter verpflichtet werden, eine Vielzahl von Informationen zu speichern. Diese sollen verschiedenen Behörden übermittelt werden. Wem diese Daten zu welchem Zweck zur Verfügung gestellt werden müssen, ist weiterhin Gegenstand heftiger Diskussionen. Einen vorherigen Entwurf des Gesetzes hat das Bundesjustizministerium abgelehnt, weil sensible personenbezogene Daten dem Bundeskriminalamt und dem Verfassungsschutz hätten zugeleitet werden können. Eine solche Regelung sieht der neue Entwurf nicht mehr vor. Es erscheint dennoch wahrscheinlich, dass sich im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens beim Datenschutz noch Änderungen ergeben werden.

Fazit und Ausblick

Andreas Scheuer strebt für Deutschland nichts Geringeres als die Weltspitze



Thomas Voland ist Rechtsanwalt und Partner bei Clifford Chance Deutschland LLP.
(Foto: Clifford Chance)

beim autonomen Fahren an. Tatsächlich wäre Deutschland das erste Land der Welt, das einen Rechtsrahmen für vollautomatisiertes Fahren schafft. Hildegard Müller, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie, begrüßt den Gesetzesentwurf: „Dass die Bundesregierung jetzt den Weg für den Einstieg in das autonome Fahren frei macht, ist gut für den Standort Deutschland.“ Fraglich bleibt, ob bis zum Jahr 2022 Fahrzeuge mit autonomen Fahrfunktionen im Regelbetrieb für den normalen Verkehr zugelassen werden. Peter Liggesmeyer, Leiter des Fraunhofer-Instituts für Experimentelles Software Engineering in Kaiserslautern, hält eine solche Annahme jedenfalls für völlig irrational, da sie nicht dem Status quo der Technik entspreche.

DEGENER
Kompetenz für Fahrschulen

ANZEIGE

TECHNIK FÜR FAHRLEHRER II

Alternative Antriebe, Elektromobilität, Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren

(Egon Matthias)

Die technischen Möglichkeiten zur Automatisierung von Fahrzeugen schreiten stets voran. Immer mehr Fahrerassistenzsysteme können Aufgaben des Fahrers übernehmen und ebnen den Weg zum autonomen Fahren. In diesem Band werden die aktuellen technischen Entwicklungen rund um alternative Antriebe, Elektromobilität, die Funktionsweisen unterschiedlicher Fahrerassistenzsysteme thematisiert. Dabei werden ausführlich der Sicherheitsgewinn und auch die Gefahrenpotentiale des automatisierten und vernetzten Fahrens mit den rechtlichen und moralisch-ethischen Hintergründen erläutert.

Die Lerninhalte des zweiten Technik Bandes der DEGENER-Fachbuchreihe für die neue Fahrlehrerausbildung beinhalten die nach Rahmenplan genannten Kompetenzbereiche. Die technischen Weiterentwicklungen sind optimal auf die Fahrlehreraus- und -weiterbildung abgestimmt, mit zahlreichen Abbildungen und eingängigen Erläuterungen sind die Inhalte verständlich vom Autor praxis- und lerngerecht aufbereitet worden. Zu den einzelnen Kapiteln werden Seiten für Notizen und Skizzen bereitgestellt, um die Arbeit mit diesem Buch zu optimieren. Das Werk ist für die Ausbildung und vor allem auch für Weiterbildung gestandener Fahrlehrer unerlässlich.

Technik für Fahrlehrer II
84 Seiten, 17 x 24 cm, Klebebindung.
Artikel-Nr. 23807

NUR BEI
DEGENERDIE DEGENER-REIHE
NACH DEM NEUEN
FAHRLEHRERGESETZ

TECHNIK FÜR FAHRLEHRER II

Alternative Antriebe, Elektromobilität, Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren

Fachwissen B/BE | Technik | Kompetenzbereiche BE1, BE4

DEGENER

Coolster Schwarm

Ihrer Fahrschüler

Die Z125

Kawasaki
Let the good times roll



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 Sturzpads) 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

* auf die unverbindliche Preisempfehlung, zzgl. Überführung und Nebenkosten

Weitere Top-Angebote für Ihre Fahrschule: Die beliebte Z650, inklusive kostenlosem Learning-Edition-Paket. Oder die angesagte Z900 70 kW. Oder die Vulcan S mit extrem niedriger Sitzhöhe. Alle drei übrigens drosselbar auf 35 kW und mit satten **20 % Fahrschulrabatt*** zu haben. Unsere Vertragspartner beraten Sie gerne!

kawasaki.de

YouTube f Instagram

ÖPNV

Bus, Bahn, Taxi und Uber – verschärftes Gerangel um die Personenbeförderung

Kann der Wettbewerb zwischen öffentlichem Personennahverkehr, Taxiunternehmen und neuen Mobilitätsangeboten durch die Reform des Personenbeförderungsgesetzes geregelt werden?

In größeren Städten gibt es inzwischen verschiedene Alternativen zum eigenen Kraftfahrzeug. Der öffentliche Nahverkehr mit Bus und Bahn, Carsharing-Angebote und Taxis bieten Möglichkeiten ohne eigenes Auto von A nach B zu gelangen. Dazu kommen inzwischen auch neue Anbieter, wie zum Beispiel Uber oder Free now, die meist mittels App schnell und einfach Fahrgelegenheiten bereitstellen. Bisher befanden sich die neuen Verkehrsdienste in einer rechtlichen Grauzone auf der Basis von einer Auffangvorschrift bzw. einer Experimentierklausel, eine rechtliche Regelung durch das Personenbeförderungsgesetz gab es dazu aber nicht. Durch die Reform des Gesetzes, die der Bundestag mit den Stimmen von CDU/CSU, SPD und den Grünen gebilligt hat, soll sich das nun

ändern. Um die neuen Anbieter, die den Taxis künftig Konkurrenz machen, zu regulieren, haben sich die Regierungsfraktionen auf eine Neuregelung des Fahrdienstmarktes geeinigt. So soll der Anfang März beschlossene Gesetzesentwurf digitale Geschäftsmodelle innerhalb und außerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) auf den Straßen regeln. Bei diesen Geschäftsmodellen spricht man auch von „On-Demand-Diensten“, sowie von „Ride-Pooling“ und „Ride-Sharing“. Bei letzterem Modell bestellt der Nutzer über eine App ein Fahrzeug, das ihn an einem geplanten Ort abholt und über einen Algorithmus eine Route erstellt, so dass weitere Personen mit ähnlicher Fahrstrecke ansteigen können. Dies wird im modernisierten Gesetz als „gebündelter Bedarfsverkehr“ bezeichnet. Mit dieser Neuregelung des Personen Beförderungsgesetzes reagiert die Politik auf die in den vergangenen Jahren neu entstandenen Mobilitätsangebote und will den Wettbewerb zum ÖPNV und dem

Taxi-Bereich somit regulieren und Dumping zum Nachteil von Bus, Bahn, Taxi und Pooling ausschließen. Dabei haben die Kommunen die Möglichkeit Anbieter wie Uber oder Free Now selbst zu regulieren, denn diese Dienste müssen nun genehmigt werden. Zudem müssen alle Fahrerinnen und Fahrer einen Nachweis der Fachkunde erbringen. Auch schärfere Regelungen und Mindestpreise können von den Kommunen erlassen werden – unter der Voraussetzung, dass der Anteil der Fahrdienste in einer Stadt (mit mindestens 100.000 Einwohnern) mehr als ein Viertel des Personenverkehrs einnimmt.

Die Taxibranche ist mit den neuen Regelungen nicht zufrieden, auch weil die von ihr geforderte Vorbestellfrist für Mietwagen nicht kommt. Die Koalitionäre und auch die Grünen hingegen zeigen sich zufrieden mit der Öffnung für neue Mobilitätsformen und der Verhinderung von Dumpingangeboten. Der zwischen Union, SPD und Grünen gefundene Kompromiss soll die Mobilitätsangebote klar



Fahrdienste mithilfe einer App in Anspruch nehmen – rechtliche Rahmenbedingungen für neue Mobilitätsangebote.
© Uber Technologies Inc

voneinander abgrenzen, doch die Befürchtung, dass in großen Städten von einer erhöhten Gefahr eines ruinösen Wettbewerbs und einer folgenden Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses ausgegangen werden muss, besteht.

Auch von den neuen Anbietern kommt Kritik, weil die Rückkehrpflicht für ihre Wagen nicht abgeschafft wurde. So muss jeder Mietwagen nach Abschluss der Fahrt eigentlich zum Betriebsitz zurück – was in der Praxis jedoch kaum kontrolliert werden kann.

REISEN

Tempo 100 für Kombinationen? – Gilt nur in Deutschland!



Plakette allein genügt nicht: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Gespanne ist in Europa unterschiedlich geregelt.

Wohnwagen erleben ein neues Comeback – in den letzten Jahren erfreuen sie sich einer ansteigenden Beliebtheit – vermehrt auch beim jüngeren Publikum. Der Urlaub kann individuell und flexibel gestaltet und Massentourismus vermieden werden. Das gilt für einen kurzen Trip übers Wochenende oder einen Roadtrip über die Grenzen hinaus. Wer mit seinem Wohnwagen im Ausland unterwegs ist, kann nach seiner Heimkehr unter Umständen jedoch unangenehme Post im Briefkasten finden. Denn nicht in jedem europäischen Land gelten die gleichen Verkehrsregeln. Schon gar nicht in Sachen Geschwindigkeit. Und solche teils mit sehr hohen Bußgeldern belegte Verstöße werden inzwischen europaweit verfolgt.

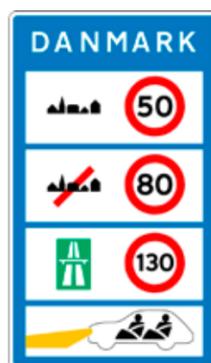
Darauf weist der Auto Club Europa (ACE) hin: „Wer mit seinem Wohnwagen besonders schnell ans Urlaubsziel kommen möchte, kann für sein Gespann eine Tempo-100-Plakette bei der Straßenverkehrsbehörde beantragen. Die Ausnahmegenehmigung, nach der Pkw-Anhänger-Kombinationen, wenn sie ein paar Auflagen erfüllen, bis zu 100 Kilometer pro Stunde schnell fahren dürfen, gilt nur in Deutschland und dort wiederum nur auf Autobahnen und Kraftfahrstra-

ßen.“ In anderen europäischen Ländern gelten eigene Regeln. Grundsätzlich dürfen Gespanne mit Anhängern auch auf Autobahnen meist nur 80 km/h schnell sein. Eine Übersicht gibt es zum Beispiel auf den Webseiten des Automobilclubs von Deutschland (AvD) oder des ACE sowie anderer Automobilclubs.

Doch selbst in Deutschland sei diese Regelung ausschließlich auf die Autobahnen und Kraftfahrstraßen beschränkt: „Auf allen anderen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften, also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, gilt weiter Tempo 80.“

Auch in anderen Ländern gibt es durchaus Regelungen, die Wohnwagen-Reisenden die Fahrten über weite Strecken erleichtern. In manchen Ländern darf mit einer solchen Kombination sogar schneller als 100 km/h gefahren werden. Generell sollten Reisende sich angesichts der europaweiten Verfolgung bestimmter Verkehrsverstöße mit Kraftfahrzeugen (und Anhängern), sich über die Grundregeln informieren. Grobe Hinweise finden sich auf den Grenzübergangstafeln. Wer aber in Ruhe verreisen will, sollte sich vorher beim Auswärtigen Amt oder über die Automobil- und Caravanklubs erkundigen.

Ein Beispiel ist die Tempo-100-Plakette für (Wohn-) Anhänger. So berichtet der Auto Club Europa (ACE), dass die deutsche Plakette zwar im Ausland nicht gilt, aber einige Länder ähnliche Regelungen eingeführt haben, z. B. Dänemark: „Wer dort mit dem Gespann Tempo 100 fahren möchte, muss Kontakt mit einer dänischen Prüfstelle aufnehmen und dort eine Plakette beantragen. Ansonsten gilt weiter Tempo 80 auf der Autobahn, außerhalb und auf Schnellstraßen sogar nur Tempo 70.“



In einigen Ländern dürfe mit einer Kombination deutlich schneller gefahren werden: Laut ACE-Informationen liegt das Geschwindigkeitslimit für Gespanne in der Türkei bei 110 km/h, in Belgien bei 120 km/h und Frankreich erlaubt sogar Tempo 130. Von so hohem Tempo rät ACE-Rechtsexperte Hannes Krämer jedoch ab: „Auch wenn mehr als Tempo 100 erlaubt ist: Mit einem Gespann sollte niemand schneller unterwegs sein. Problematisch ist nicht nur, dass die Gespanne für so hohe Geschwindigkeiten nicht ausgelegt sind; kommt es aufgrund der hohen Geschwindigkeit zu einem Unfall, kann die Versicherung ihre Leistungen gegenüber dem Versicherungsnehmer sogar einschränken. Der geringe Zeitgewinn ist das Risiko nicht wert.“

NACHRUF

BAST-Präsident Strick verstorben

Am 27. Februar 2021 verstarb Stefan Strick, Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), im Alter von 61 Jahren nach kurzer schwerer Krankheit. Der Jurist leitete die BAST seit 2011.

Seine berufliche Laufbahn in der Bundesverkehrsverwaltung begann 1990 in der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Mitte in Hannover. Bereits 1991 wechselte er zum Bundesverkehrsministerium. Hier sammelte er vielfältige Erfahrungen, bevor er 2008 in der Abteilung Straßenbau die Leitung der Unterabteilung „Straßenbaupolitik, Straßenplanung, Straßenrecht“ übernahm.

2011 wurde Stefan Strick zum Präsidenten der BAST bestellt. Er war Mitglied in verschiedenen nationalen und internationalen Gremien: z. B. Vorstand der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV), Gesamtvorstand des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), Council der World Road Association (PIARC), Beirat der DEKRA, Kuratorium des Deutschen Straßenbaumuseums, GDV Brainpool sowie Beirat der Landesverkehrswacht NRW. Von 2010 bis 2012 war er Chairman im Easy-Way Supervisory Programme Board. Die internationale Zusammenarbeit war ihm ein besonderes Anliegen, für das er sich insbesondere von 2014 bis 2016 als Präsident des Forum of European Highway Research Laboratories (FEHRL) einsetzte. Er hat zahlreiche länderübergreifende Kooperationen aufgebaut, beispielsweise mit Australien, Belgien, Frankreich, den Niederlanden und Dänemark, mit Österreich und der Schweiz sowie Polen und Tschechien.

Strick hat das Ansehen der BAST als innovative Ressortforschungseinrichtung maßgeblich geprägt. So wurde unter sei-



Im Februar 2021 verstarb BAST-Präsident Stefan Strick.
(Bild: BAST)

ner Leitung eine weltweit einzigartige Versuchseinrichtung – das Demonstrations-, Untersuchungs- und Referenzareal der BAST (duraBAST) – errichtet. Er etablierte das Förderprogramm „Innovationsprogramm Straße“ als Instrument zur Stärkung innovativer Entwicklungen im Straßenbau und verfolgte konsequent das Ziel einer zukunftsweisenden und umfassenden Digitalisierung in allen Bereichen der BAST-Forschung.

Sein besonderes Augenmerk widmete er dem wissenschaftlichen Nachwuchs, beispielsweise durch die Förderung von Promotionen.

Mit Stefan Strick verliert die BAST nicht nur ihren Präsidenten, sondern auch einen geschätzten und aufmerksamen Kollegen, der zuhören konnte und wollte.

DEGENER
Kompetenz für Fahrschulen

www.degener.de



Wir vermieten, was Ihr Kerngeschäft belebt: Nutzfahrzeuge. An 4 Standorten in Deutschland. Also bestimmt auch in Ihrer Nähe.



Da wir aus Leidenschaft mobilisieren, bieten wir dazu auch den professionellen Rund-Um-Service für Ihr Unternehmen.

- Zeitgemäße Fahrzeuge in Form von Fahrschul-LKW und -Bussen je nach Bedarf in **Kurz- oder Langzeitmiete** zu Top-Konditionen
- Klassen: B-C1-C1E -C-CE-0-01, **Bundesweite Zustellung**
- **Unsere Mietstützpunkte in Ihrer Nähe:** Zentralstützpunkt: Bergheim, Niederlassung Süd: Gersthoven, Niederlassung Ost: Dessau, Niederlassung Mitte: Heilbronn

Neben der Vermietung bieten wir auch Nutzfahrzeuge zum Kauf, Leasing oder Finanzierung an.



Aus unseren aktuellen Angeboten:

**MAN TGX 26.430 XXL,
Neufahrzeug**

fahrschultrucks.de

Pfeiffer & Bündgens GmbH | Tel. 02271 - 49 64 00 | info@fahrschultrucks.de | www.fahrschultrucks.de



ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

Zahl der Pedelecs steigt – damit aber auch die Unfallzahlen

Trotz insgesamt sinkender Unfallzahlen steigt die Zahl der verunglückten Pedelec-Fahrer deutlich an.

Das Statistische Bundesamt (Destatis) gab an, dass im November 2020 die Zahl der Verletzten gegenüber dem Vorjahresmonat um 21,9 Prozent sank. In den ersten elf Monaten des vergangenen Jahres 2020 erfasste die Polizei insgesamt 2,1 Millionen Straßenverkehrsunfälle (minus 15,5 Prozent gegenüber 2019). Darunter waren 247.300 Unfälle mit Personenschaden (-11,1 Prozent), bei denen 2523 Menschen starben. Das waren 294 Unfalltote (-10,4 Prozent) weniger als in den ersten elf Monaten 2019. Damit ging die Zahl der Verletzten im Straßenverkehr um 14 Prozent auf

305.900 zurück. Was mitunter auf das geringe Verkehrsaufkommen durch die Corona-Pandemie zurückzuführen ist.

Während die Unfallzahlen insgesamt herunter gingen, stieg die Zahl der verunglückten Pedelec-Fahrer im letzten Jahr an – was einerseits auf die weiter steigende Anzahl der immer beliebter werdenden E Bikes zurückzuführen ist aber auch auf die fehlende Übung und Unsicherheit im richtigen Umgang mit den elektrisch unterstützten Fahrzeugen.

Batterien und Motor machen ein E Bike bis zu zehn Kilogramm schwerer als ein normales Fahrrad, zudem verändert der hohe Batteriesitz den Schwerpunkt ungünstig, was das Handling erschweren

kann. Der Verkehrssicherheitsreport der Prüfgesellschaft DEKRA zeigt, dass 2019 mehr als ein Drittel (37 Prozent) der tödlichen Unfälle von Fahrradfahrern in der Stadt ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer geschehen ist, es sich also um sogenannte Alleinunfälle handelte. Als Hauptgrund hierfür nannten die DEKRA-Experten Selbstüberschätzung und mangelnde Fahrkenntnis der Radler. Bei Unfällen mit Pedelecs sind 30 Prozent der Unfälle Alleinunfälle, bei unmotorisierten Radlern sind es hingegen nur 19 Prozent.

Die Verletzungen bei Unfällen mit Pedelecs sind durchschnittlich schwerer als bei Fahrradunfällen. Fast doppelt so oft kommt es zu Brüchen des Ober- oder

Unterarms, des Handgelenks oder der Hand. Sie mussten öfter operiert oder auf der Intensivstation behandelt werden. Das ist vor allem kritisch im Hinblick darauf, dass Pedelecs bei älteren Fahrern immer beliebter geworden sind, diese sind allerdings durch etwaige Vorerkrankungen oder die Einnahme von Medikamenten noch gefährdeter.

Trainings und Beratungen könnten hier einen Lösungsansatz bieten. Spezielle Fahrtrainings, Kundenberatung und Probefahrten könnten einen Sicherheitsgewinn beim Umgang mit den Bikes sein. Ein weiterer Ansatz könnte es sein, die Endgeschwindigkeit an die Tretkraft zu koppeln – so dass die Geschwindigkeit an die Muskelkraft gekoppelt wäre.



Die Geschwindigkeit möglicher E-Bikes oder Pedelecs wird oft unterschätzt!

© DEGENER

Wir expandieren weiter:

Fahrlehrerkurse:

- ▶ **Berlin:** B 23.08.2021
- ▶ **Hannover:**
Grundkurs CE und DE: 26.06.2021 - 06.09.2021
- ▶ **Hannover:**
CE Teilzeit: 11.09.2021 - 27.11.2021
- ▶ **Hannover:**
DE Teilzeit: 08.01.2022 - 19.03.2022

FERIENFAHRSCHULE ZOLLNER Deutschlands größte Fahrschule.
www.fahrschule-zoellner.de
Lemgo | Detmold | Bielefeld | Minden | Hannover | Berlin

Transportbedingungen durch den Brexit

Der im Januar vollzogene Brexit zieht für Handel und Transport schwere Folgen nach sich – die Einfuhr aus und nach Großbritannien ist erschwert. Dazu kamen für die Fahrerinnen und Fahrer die nationalen und internationalen Vorschriften zur Bekämpfung der Covid-19-Pandemie.

Das Vereinigte Königreich (United Kingdom) unter Einschluss von Nordirland verließ die EU als Folge eines Volksentscheids am 31.01.2020 (sog. ‚Brexit‘). Damit ging auch die Mitgliedschaft in der Zollunion verloren. In der Folge wird Großbritannien seit diesem Datum von der Europäischen Union grundsätzlich als Drittstaat betrachtet – mit allen Konsequenzen.

Im Anschluss galten für den Zeitraum bis zum 31.12.2020 Übergangsvorschriften, die das Verhältnis zwischen der Union und dem Vereinigten Königreich regeln. Nach langen Beratungen während dieser Phase wurde kurz vor dem Jahresende 2020 ein ‚Partnerschaftsvertrag‘ geschlossen. Gegenstand des Vertrags ist ein Freihandelsabkommen, welches den beiderseits befürchteten ‚harten‘ Brexit mit allen Handelshemmnissen vermeiden und einen fairen Wettbewerb garantieren soll (z. B. Subventions- und Umweltschutzrecht, Verbraucher- und Arbeitnehmerschutzstandards).

Folgende Auswirkungen hat der ‚Partnerschaftsvertrags‘ zwischen der EU und dem Vereinigten Königreich (United Kingdom) auf den Güter- bzw. den Personentransport.

Für den Gütertransport gilt:

Das Abkommen enthält umfangreiche Regeln für den Transport von Gütern auf der Straße (unter ‚Road‘), tritt aber ausdrücklich nicht in Konkurrenz zu den CEMT-Regeln der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister. Inländische Verkehre durch inländische Verkehrsunternehmer bleiben unberührt.

Für die Beförderung von Fahrgästen gilt:

Das Abkommen enthält umfangreiche Regeln für die Beförderung von Fahrgästen mit Kraftomnibussen auf der Straße (unter ‚Road‘). Dabei werden die Beförderungsformen des Gelegenheits- und des Linienverkehrs sowie dessen Sonderformen behandelt. Es soll für eine kontinuierliche Anbindung bei der Beförderung von Fahrgästen in oder zwischen den Gebieten der Vertragsparteien sor-



© DEGENER

gen und die Regeln für solche Beförderungen festlegen. Inländische Verkehre durch inländische Verkehrsunternehmer bleiben unberührt.

So werden die Bedingungen festgelegt, unter denen gewerbliche Gütertransporte und Personenbeförderungen inklusive Kabotage oder Leerfahrten von Unternehmen aus den Vertragsstaaten mit Kraftfahrzeugen/Zügen durchgeführt werden dürfen. Der Stellung Nordirlands und der Durchführung des grenzüberschreitenden Verkehrs mit dem EU-Mitgliedsland Irland gilt aus politischen Gründen bei diesen Regelungen die besondere Aufmerksamkeit.

Schon nach Inkrafttreten des Partnerschaftsvertrags führten die neuen Regeln zu großer Unzufriedenheit bei vielen Beteiligten. Es gab größere Rückstaus an den Grenzen bzw. Fährhäfen/den Terminals des Eurotunnels. Spediteure und Fahrer beklagten zu viele steuerliche Vorgaben, die vor allem ein Ausfüllen von ihrer Ansicht nach zu komplizierten und zu zahlreichen Zollpapieren erforderten. Auch die Vorgaben zur Lebensmittelsicherheit wurden bemängelt. In vielen Teilbereichen des Brexit-Übereinkommens gibt es inzwischen Nachjustierungen, damit sich Szenen wie zum Jahreswechsel 20/21 nicht wiederholen.

UMWELTSCHUTZ

Klimafreundlichkeit im Straßengüterverkehr 2.0



© Weyen

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, die sektorübergreifenden Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) bis zum Jahr 2050 um 80 bis 95 Prozent zu reduzieren. Darüber hinaus sieht der Klimaschutzplan 2050 eine Reduktion der THG-Emissionen im Verkehr bis 2030 um 40 bis 42 Prozent vor. Für die Erreichung dieser Ziele kommt dem Straßengüterverkehr eine besondere Rolle zu. Dies soll aber nicht nur durch bereits in langer Entwicklungszeit effizienter gewordene Dieselmotoren geschehen. Ein Lastzug endet ja nicht hinter der Stoßstange der Zugmaschine, sondern betrifft auch Auflieger oder Anhänger. Auch hier wurde in den letzten Jahren viel entwickelt, geforscht und optimiert.

Im Sommer 2020 geisterte der Begriff „Lkw-Abwrackprämie“ durch die Transportbranche. Bereits am 19. März 2021 startete nun ein separates Förderprogramm für intelligente Trailertechnologie. Eine Reihe von Branchenvertretern hat gemeinsam mit dem BGL Innovationen aufgezeigt, die mit einer Summe von 5.000 € gefördert werden können. Dies wird auch Lkw-Abwrackprämie genannt.

Doch was bedeutet „intelligente Trailer-Technologie“ im Einzelnen? – Intelligente Trailer-Technologie ist gemäß der Richtlinie der sogenannten Lkw-Abwrackprämie solche Technologie am Lkw-Auflieger oder Anhänger, „deren Einsatz erhebliche Effizienzreserven im Betrieb bietet und damit den Energieverbrauch mindert“. Das Bundesamt für Güterverkehr nennt als Beispiele für im Rahmen der Lkw-Abwrackprämie förderfähige intelligente Trailer-Technologie:

- Technologien zur Reifendruckmessung am Auflieger oder Anhänger
- Technologien zur digitalen Achssteuerung für Auflieger oder Anhänger
- aerodynamische Anbauteile für Auflieger oder Anhänger
- Kranbarkeit von Trailern: Mehrkosten, um die Voraussetzung zur Nutzung eines Trailers im kombinierten Verkehr zu schaffen
- Systeme zur Bahntauglichkeit der Auflieger, umweltfreundliche Kühlfahrzeuge und intelligente Transportkälteaggregate u.v.m.

Das wirft die Frage auf, ob für die Förderung grundsätzlich ein neuer Auflieger

oder Anhänger angeschafft werden muss. Hier erweist sich die Lkw-Abwrackprämie als ganzheitlich konstruiertes Förderprogramm: So können auch bereits vorhandene Auflieger oder Anhänger nachträglich mit intelligenter Trailer-Technologie ausgestattet werden. Voraussetzung für den Zuschuss für intelligente Trailer-Technologie ist die Gewährung des Zuschusses aus der Lkw-Abwrackprämie für die Anschaffung eines neuen Lkw bei Verschrottung eines alten Lkw: Für jeden angeschafften neuen Lkw in Verbindung mit einem verschrotteten alten Lkw kann zusätzlich ein Auflieger oder ein Anhänger im Rahmen der Lkw-Abwrackprämie mit intelligenter Trailer-Technologie gefördert werden. Der alte Lkw, also der, der verschrottet wird, muss dabei unter anderem diese Bedingungen erfüllen:

- der alte Lkw muss für die Inanspruchnahme der Lkw-Abwrackprämie min-

destens 12 Monate in Deutschland zugelassen gewesen sein;

- der alte Lkw muss für die Lkw-Abwrackprämie eine Schadstoffklasse Euro V oder schlechter haben;
- der alte Lkw muss im Rahmen der Abwicklung (nicht vorher!) ordnungsgemäß entsorgt werden; diese ordnungsgemäße Entsorgung des alten Lkw muss hinreichend nachgewiesen werden;
- die ordnungsgemäße Entsorgung des alten Lkw muss spätestens zwei Monate nach der Erstzulassung des neuen Lkw erfolgen um einen Anspruch auf die Lkw-Abwrackprämie zu haben.

Insgesamt ist dieses Verfahren zwar verbunden mit einem großen behördlichen Aufwand, der sich aber auf lange Sicht auf jeden Fall lohnen und der Umwelt und Zukunft der Transportbranche zugute kommen wird.

POLITIK

Bundesverkehrsministerium fördert klimafreundliche Lkw-Antriebe

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat heute im Rahmen der ersten Wasserstoffvollversammlung Fördergelder in Höhe von insgesamt 24,4 Millionen Euro an drei Projekte übergeben, die klimafreundliche Antriebe für Nutzfahrzeuge entwickeln. „Die Frage ist nicht, ob, sondern wann batterieelektrische und Wasserstoff- sowie Brennstoffzellen-Antriebe im Straßengüterverkehr wettbewerbsfähig sein werden“, so der Minister.

Den größten Teil der Fördersumme erhält mit rund 16,9 Millionen Euro das Projekt SELV der RWTH Aachen. Dabei steht die Umrüstung von schweren Lkw auf Brennstoffzellenantrieb im Fokus. Dafür wird

ein modularer Antriebsbaukasten entwickelt, der dies herstellerunabhängig für alte und neue Fahrzeuge ermöglichen soll.

Rund 5,7 Mio. Euro Förderung gehen an das Opel-Projekt HylightCOM. Hier geht es um die Entwicklung eines leichten Nutzfahrzeuges mit Wasserstoff-Brennstoffzellenantrieb und die Erprobung von fünf Prototypen als Grundlage für die Großserienfertigung ab 2025. Das Projekt Scale-e-Drive der Daimler Truck AG mit der Universität Kassel, in dem batterieelektrische Nutzfahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von 3,5 und 7 Tonnen entwickelt und erprobt werden, wird mit rund 1,8 Millionen Euro unterstützt.

WEITERBILDUNG

Weiterbildungsband „Wirtschaftliches Fahren“

Immer mehr Güter werden befördert – am besten auf möglichst energiesparende und wirtschaftliche Weise. Fahrerassistenzsysteme, modernes Motormanagement sowie die Verbesserung des Luftwiderstands helfen dabei. Die beste Technik allein ist aber noch lange kein Garant für wirtschaftliches Fahren – es ist der Fahrer, der mit seinen Kenntnissen und Fähigkeiten letztlich den Unterschied macht. Das Fachbuch zeigt, was wirtschaftliches Fahren ausmacht, wie man sich diesen Fahrstil aneignet und ihn bewusst einsetzt. So werden nicht nur Umwelt und Fahrzeug geschont, sondern auch der Fahrer.



Volker Weyen & Karl-Peter Engels

- Wirtschaftliches Fahren – Was ist das?
- Physische und psychische Voraussetzungen
- Assistenzsysteme

Sie profitieren von dem praxisnahen Hintergrundwissen, das die Autoren in jahrelanger Lehrtätigkeit und bei der Entwicklung von Nutzfahrzeugen gesammelt haben. Mit Grafiken und Bildern beschreiben sie die Anforderungen an Fahrer und Fahrzeug. Grundlagen wie Streckenplanung oder Überlegungen zur Anschaffung eines Fahrzeugs werden ebenfalls beleuchtet.

**DEGENER WEITERBILDUNGSBAND
WIRTSCHAFTLICHES FAHREN
Art.-Nr. 41122**

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
Sydney Garden 7 · 30539 Hannover
Tel. 0511 96360-0
Fax 0511 635122
info@degener.de · www.degener.de

Druck
Bruns 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.