

# Der Fahrschul-Profi

FACHINFORMATIONEN FÜR DIE ERFOLGREICHE FAHRSCHULE

Ausgabe Nr. 3/2021

NOVEMBER 2021

DEGENER Verlag GmbH

## INHALT

### AKTUELL

Unfallrisiko und Präventionsmaßnahmen für junge Pkw Fahrer\*innen. .... 2

### UNTERSCHÄTZTES RISIKO

Im Zweifel nie! ..... 4

### RECHTLICHE ÄNDERUNG

StVO – Novelle, Änderungen, Bußgeld ..... 3

### GÜTERTRANSPORT/TRANSPORTGEWERBE

Berufskraftfahrerqualifikationsregister (BQR) – wie geht es weiter mit den Teilnahmebescheinigungen? ..... 8

## EDITORIAL

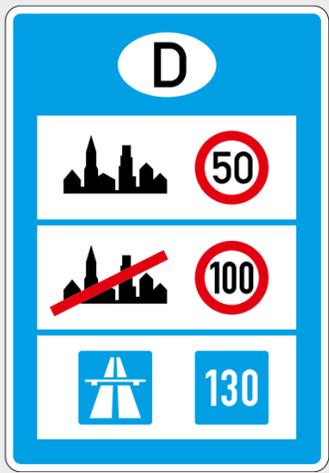
### Die richtige Wahl der Geschwindigkeit – außerhalb geschlossener Ortschaften

In Paragraph 3 „Geschwindigkeit“, Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung heißt es im ersten Satz: „Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird. Die Geschwindigkeit ist insbesondere den Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Witterungsverhältnissen sowie den persönlichen Fähigkeiten und den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen. (...)“ – Bei der Diskussion um eine neue Einheits- bzw. zulässige Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h außerhalb geschlossener Ortschaften (a. g. O.), also auf „Landstraßen“, sollte im Vorfeld berücksichtigt werden, auf welche Streckenabschnitte sich solch eine Maßnahme bzw. Regelung bezieht. Die Frage lautet: Wie verhält es sich mit den Streckenabschnitten, die schon jetzt mit Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit belegt sind oder auf denen Verkehrsbeeinflussungsanlagen (mit Matrixzeichen) den Verkehr regeln? Welche Strecken sind genau betroffen und welche Kriterien werden zur Beurteilung einer Geschwindigkeitsobergrenze zu Grunde gelegt?

Aufl. 8/2020) beschreibt R. Schurig zu § 3 – StVO – unter 2 Erläuterungen: „Fahren auf Sicht – nur so schnell zu fahren, dass innerhalb der übersehbaren Strecke vor einer Gefahrenstelle angehalten werden kann; Straßenverhältnisse – eine Straße nur so schnell zu befahren, wie es ihr Zustand erlaubt; Verkehrsverhältnisse – auch bei Anpassung an den Verkehrsfluss darf die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden; Gefahrenstellen und Wetterverhältnisse – bei Gefahrenstellen und ungünstiger Witterung richtet sich die zulässige Geschwindigkeit nach der Sicht und der Verpflichtung, noch vor Hindernissen rechtzeitig anhalten zu können.“ Weiterhin steht dort unter 2.4 Erläuterungen „Verkehrsbehinderndes Langsamfahren“: „Voraussetzung ist nicht die Behinderung eines Einzelnen, sondern des Verkehrsflusses, z. B. Fahren mit 80 km/h, wenn sich der Verkehrsfluss bei 100 km/h bewegt. Andernfalls würden Verkehrsteilnehmer zu sonst nicht gebotener Temporeduzierung oder riskanten Überholmanövern genötigt.“ – Dieser Teil der Erläuterung steht



Das Verkehrszeichen 380 soll bis 31.10.22 ersatzlos gestrichen werden. Eine sofortige Entfernung der Schilder soll jedoch vermieden werden. In Zukunft wird das Zeichen für die Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn weiterhin auf dem Verkehrszeichen 393 zu sehen sein.



Noch gibt es z. B. auf einigen Autobahnabschnitten das Hinweisschild Richtgeschwindigkeit „130“ – entstanden aus der so genannten Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung<sup>1)</sup> – zuletzt geändert im Jahre 2009 – dort ist ein Richtwert festgeschrieben, der den auf diesen Strecken befindlichen Kraftfahrzeugfahrenden ihre Verantwortung zur Überprüfung der eigenen gefahrenen Geschwindigkeit regelmäßig ins Gedächtnis ruft. Eine gute Idee!

Was sagt die StVO über die richtige Wahl der Geschwindigkeit? Sie zählt viele Faktoren auf, die für die richtige Wahl der zu fahrenden Geschwindigkeit entscheidend sind. Angefangen mit den persönlichen Fähigkeiten des Fahrers über die Straßenbeschaffenheit und Witterung bis zu den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung. Im StVO-Kommentar (17.

in Schurigs StVO-Kommentar zwar in einem anderen Kontext, so viel ist klar! – Zumindest für gut ausgebaute Strecken wirft diese Betrachtung aber die bange Frage auf: Könnte die Wahrscheinlichkeit überaus riskanter Überholmanöver durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des gesamten Verkehrsflusses auf z. B. 80 km/h (a. g. O.) am Ende sogar zunehmen? – Statt pauschal zu regulieren, sollte man vielleicht stärker berücksichtigen, auf welche Streckenabschnitte sich die Regelung jeweils bezieht ...

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

Ihre DEGENER-Redaktion

<sup>1)</sup> Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-Verordnung), zuletzt geändert im August 2009.

## EXKLUSIV IM INTERVIEW: JÜRGEN KOPP – VORSITZENDER DER BUNDESVEREINIGUNG DER FAHRLERHREVERBÄNDE E. V. (BVF)

### 8. Deutscher Fahrlehrerkongress: Dialoge beginnen, Prozesse steuern, Chancen erkennen!

» FRAGE: Warum ist der Branchentreff so wichtig für die Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer?

In diesem Jahr ist der – leider pandemiebedingt – schon mehrfach verschobene Branchentreff besonders wichtig. Der Berufsstand vermisst seit Monaten den persönlichen Kontakt und den Erfahrungsaustausch. Neben den teilweise sehr schwierigen Auswirkungen der Pandemieauflagen und -einschränkungen finden laufend bedeutende Rechtsänderungen für unseren Berufsstand statt. Die Welt dreht sich unaufhaltbar weiter. Wir erwarten mit Spannung die Auswirkungen des Regierungswechsels, der auch eine neue politische Führung des Bundesverkehrsministeriums mit sich bringt. Die Maßnahmen zum Umweltschutz, zur Digitalisierung, die Veränderung unserer Mobilität und vieles mehr werden gerade jetzt zu viel Gesprächsstoff und intensivem Meinungsaustausch unserer Mitglieder führen.

Im Übrigen bin ich stolz auf die Kolleginnen und Kollegen, sie haben nicht aufgegeben und die schwierigen Situationen in der letzten Zeit gemeistert. Es war äußerst schwierig, aber aufgegeben hat keiner, seinen Ausbildungsauftrag durchzuführen und das finde ich wirklich unglaublich anerkennenswert! – Eine starke Leistung! – Ja, ich sage es bewusst, Ausbildungsauftrag – die Eltern und alle anderen, die für die Kinder Verantwortung tragen, haben das Vertrauen in die Fahrlehrer\*innen und verlassen sich auf uns, weil sie wissen, dass ihre Kinder in den Fahrschulen bestmöglich ausgebildet werden, damit sie sich später sicher im Straßenverkehr bewegen können! Die Fahrschüler\*innen erwarten von uns, in allen Bereichen ausgebildet zu werden, vom reinen Regelwissen über die sinnvolle Anwendung bis einschließlich der Fahrerassistenzsysteme, worauf es eben heutzutage immer mehr ankommt. – Lassen Sie mich sagen, mehr Digitalisierung bedeutet nicht automatisch sicherer zu fahren. Die Verantwortung liegt immer noch beim Fahrer bzw. Fahrzeugführenden.

Wie bei jedem Fahrlehrerkongress geht ein besonderer Dank an die zahlreichen Aussteller, die es sich auch dieses Mal nicht haben nehmen lassen, die Gelegenheit des Branchentreffs wahrzunehmen, um wieder einmal eine qualitativ hochwertige Fachausstellung zu bieten. Ich kann die Kolleginnen und Kollegen nur auffordern, diese einzigartige Gelegenheit wahrzunehmen, die Fülle und Vielfalt an fachlichen Informationen zu nutzen!

» FRAGE: Auf welche inhaltlichen Schwerpunkte setzen Sie beim 8. Deutschen Fahrlehrerkongress?

Wir haben diesmal ganz besonders auf praxisnahe und sehr aktuelle Themen gesetzt. Die Forschungsergebnisse zur Optimierung der Fahrschul-Ausbildung, kurz OFSA, in diesem Fall OFSA II, ist ein bedeutender und wichtiger Teil, der jetzt als „Dialog“ bezeichneten Arbeitskreise innerhalb des Fahrlehrerkongresses. Wir haben namhafte



Jürgen Kopp

© Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e.V.

Der im März 2021 neu gewählte Vorsitzende der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., Jürgen Kopp, hat gleich ein „dickes Brett“ zu bohren. Nach nunmehr drei Jahren findet diesmal erneut der 8. Deutsche Fahrlehrerkongress in Berlin statt. – Die Branche trifft sich wieder und es wird Zeit, den fachlichen Austausch persönlich wieder zu pflegen! –

Jürgen Kopp ist verheiratet und hat zwei Kinder. Hobbys sind das Motorradfahren, Skifahren, die Berge und das Meer. Seit 1982 ist er Fahrlehrer aller Klassen, ab 2008 im geschäftsführenden Vorstand des Fahrlehrerverbands Bayern u. a. als Fachreferent Nutzfahrzeuge und Berater für Bildungsträgerzulassungen tätig. Im Jahr 2018 übernahm er den Vorsitz des Landesverbandes Bayern.

Referenten und Dialog-Partner wie Prof. Dr. Dietmar Sturzbecher, Direktor des IFK und den DFA-Präsidenten Gerhard von Bressendorf gewinnen können, die hier einerseits Input geben und andererseits für einige Fragen und Diskussionen zur Verfügung stehen.

OFSA II wird in die Fahrschülerausbildung und die Fahrlehrerausbildung Einzug halten und in den nächsten Jahren die theoretische und praktische Fahrausbildung somit nachhaltig beeinflussen. Bestehendes wird sicher verbessert. Einiges wird erneuert und auch völlig neue Aspekte werden in die Fahrausbildung eingebracht sowie inhaltlich neu gegliedert und geordnet. Die Fahrlehrerschaft hat ein Interesse daran, so ist meine Einschätzung, weiterhin wissenschaftliche Erkenntnisse in eine professionelle Fahrschulerausbildung mit einzubringen. Zu diesem Zeitpunkt ist es wichtig und seitens des Gesetzgebers auch gewollt, sich als Bundesvereinigung dort zu positionieren, vorhandenes Praxiswissen einzubringen und gern beratend tätig zu sein. Warten wir die Ergebnisse des Kongressdialogs ab, mehr können wir im Moment nicht sagen. Der Forschungsbericht wird dann in den zuständigen Gremien beraten und beschlossen und in eine neue Rechtsverordnung gebracht. – Ein Wort noch zu Europa: Betrachten wir die Fortschritte zum Thema Weiterentwicklung der Fahrausbildung in Europa insgesamt, so können wir mit den laufenden Vorhaben in Deutschland mit Recht und Respekt zufrieden sein. –

Ein äußerst wichtiger Schritt ist die digitale Dokumentation mit verbundener Lernerfolgskontrolle in der praktischen

Fahrausbildung – kurz eLBe. Das nehmen wir natürlich auf in unseren diesjährigen Dialogen. Die Optimierung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung kurz OPFEP, die Erstellung einer neuen Prüfungsrichtlinie mit Fahraufgabenkatalogen, all das ging der Entwicklung von eLBe voraus. Die Fahraufgaben sollen komplett und transparent durchgeführt und prüfungsreif trainiert werden. Nun geht es an die breite Praxis. Vielleicht erfahren wir sogar etwas über die ersten Erfahrungen. Wir müssen in Zukunft eben stärker an die Lernverlaufsbeurteilung denken – die Vernetzung zwischen der Theorie und der Praxis findet hier statt. Hier hat die Fahrlehrerschaft die Möglichkeit, ein sinnvolles neues Werkzeug zu nutzen. Bianca Bredow (IPV), Mathias Rüdell (arge tp 21) und Harry Bittner, Vorsitzender des Thüringer Fahrlehrerverbandes, werden diesen Dialog bestens führen.

Seit in den Fahrschulen die Berufskraftfahreraus- und -weiterbildung angeboten wird, hatten wir immer einen BKF-Workshop im Angebot. Die derzeitige Situation mit den gesetzlich geforderten staatlichen Anerkennungen von Fahrschulen/Ausbildungsstätten, erfordert erneut die Diskussion mit Fachleuten. Es geht um das Thema Berufskraftfahrer-Qualifikations-Register aus Sicht der Gesetzgebung, Verwaltung und Praxis. Die „Sanduhr“ für betroffene Fahrschulen läuft. Was die praktische Umsetzung und z. B. die Dateneinspeisung in das Fahrer-Qualifikations-Register – FQR – anbelangt. Die BKF-Kunden verlangen von uns Fahrschulen, dass auch die Ausstellung der Fahrer-Qualifikations-Nachweise – FQN weiter auf SEITE 2

## EXKLUSIV IM INTERVIEW: JÜRGEN KOPP – VORSITZENDER DER BUNDESVEREINIGUNG DER FAHRLEHRERVERBÄNDE E. V. (BVF)



Fahrlehrerkongress 2018

© DEGENER

## ■ Fortsetzung von SEITE 1

– reibungslos funktioniert und wir eine optimale Unterstützung bei der Beratung und Dienstleistung bieten. Es besteht aktuell Klärungsbedarf bei der Umsetzung der neuen gesetzlichen Inhalte bis Ende 2022.

Eine wichtige Frage ist, warum die betroffenen Fahrlehrer weiterhin spezifische BKF-Weiterbildungen absolvieren müssen, obwohl Sie mit Ihrer Qualifikation bereits alle Kenntnisbereiche abdecken? Hoffen wir,

dass wir diesen Punkt ebenfalls diskutieren können. Als Fachleute stehen uns zur Verfügung, Volker Uflacker von der Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld und Dieter Quentin, Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes Niedersachsen. Sie geben wertvollen Input und stellen sich den Fragen der Teilnehmer\*innen.

**Betriebs- und Unternehmensführung:** Hier geht es um betriebswirtschaftliche Angelegenheiten und Personalfragen im Fahrschul-

betrieb. Corona hat zahlreiche Unternehmen ohne Vorwarnung und unverschuldet in eine finanzielle Krise gestürzt. Viele Kollegen haben während der Pandemie Zuwendungen beantragt und erhalten. Wie aus den Medien auch zu erfahren war, führte das in vielen Branchen zu Unklarheiten, z. B. bei der Besteuerung. Es gibt also Klärungsbedarf, was die steuerlichen Konsequenzen angeht. Wir erwarten auch hier spannende Diskussionen und aufklärende Ergebnisse aus der Praxis. Gemeinsam mit Steuerfach-

mann Ansgar Brendel (Brendel & Collegen GmbH, Steuerberatungsgesellschaft) und Moving-Präsident Jörg-Michael Satz.

## » FRAGE: Wo legen Sie den Schwerpunkt bei den externen Referenten, welche Themen haben Sie selektiert?

Wie auch schon bei den vergangenen Fahrlehrer-Kongressen hat sich das Profil des „Premium Speakers“ sehr bewährt. Die Anzahl der Referenten\*innen haben wir etwas reduziert, dafür die Themen stärker selektiert. Wir haben geschaut, was zu unseren Kongressteilnehmern passt, um den „Nagel auf den Kopf“ zu treffen! –

**Prof. Dr. Gerald Lembke, Medienexperte, sein Thema ist die digitale Zukunft:** Er ist als Berater in Industrie und Wirtschaft unterwegs, hat durch zahlreiche Projekte branchenübergreifendes Wissen gesammelt. Somit ist sein Vortrag für den Fahrschul Sektor von höchstem Nutzen. Sozusagen wieder einmal der Blick über den sogenannten Tellerrand.

**Philipp Hahn, Strategieexperte und Transformer:** Sagen wir so, er spricht seinem Publikum Mut zu, indem er seine eigenen unternehmerischen Erfahrungen, auch international, zugänglich macht. Ohne seine Persönlichkeit zu formen, Veränderungsprozessen offen gegenüberzustehen, Wissen anzusammeln und persönliche Kompetenz aufzubauen, geht es nicht.

**Anja Blacha, Extremsportlerin und Managerin:** Nur wer seine Grenzen kennt, kann anderen Menschen davon berichten und etwas bewirken. Den Mount Everest zu bezwingen oder den Südpol zu Fuß zu durchqueren, das sind sicher nur einige Referenzen, weshalb wir uns Anja Blacha anhören sollten. Wie es gelingt, den inneren Antrieb immer wieder zu „zündeln“, erfahren die Kongressteilnehmer\*innen in ihrem Vortrag.

Während der Abendveranstaltung erwarten wir als Key-Note Speaker Cem Özdemir, zuletzt Vorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages. Der Grünen-Politiker sagte bereits vor der Wahl seine Teilnahme zu. Wir sind gespannt, was es an diesem Abend von diesem brillanten Redner für Neuigkeiten gibt!

Am Ende der Veranstaltung erwartet die Kongressteilnehmerinnen und Kongressteilnehmer eine spannende Podiumsdiskussion zum Thema Prüfplatzkapazitäten. Vertreter des VD TÜV sind dazu eingeladen. Wir erwarten eine kompetente und sachdienliche Diskussion aller Protagonisten.

Zum Abschluss darf ich mich dann nochmals persönlich an das Publikum wenden, mit einem Ausblick der BVF und anschließend den Kongress beendend.

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

## AKTUELL

## Unfallrisiko und Präventionsmaßnahmen für junge Pkw Fahrer\*innen

Junge Fahrer\*innen sind nach wie vor die herausragende Risikogruppe im Unfallgeschehen auf deutschen Straßen. Auch wenn sich in den vergangenen Jahren ein positiver Trend erkennen lässt, müssen weitere Anstrengungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit junger Fahrer\*innen unternommen werden.

Junge Fahrer\*innen sind besonders gefährdet, da sie noch über wenig Fahrerfahrung verfügen (Anfängerrisiko) und gleichzeitig risikobereiter sind als Erwachsene (Jugendlichenrisiko).

Das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko junger Fahrer\*innen ist in den letzten 10 Jahren erheblich gesunken. Das ist auf Maßnahmen wie das Begleitete Fahren mit 17, das Alkoholverbot in der Probezeit und für Personen unter 21 Jahren sowie Verbesserungen in der Fahrausbildung und -prüfung zurückzuführen.



Risikogruppe junge Fahrer und Fahrerinnen

© Adobe Stock

Doch nach wie vor haben junge Fahrer\*innen das höchste Unfallrisiko. In der Gruppe der 21- bis 24-jährigen Fahrer\*innen zeigt sich zwar auch ein

Rückgang der Unfälle mit Personenschaden, das fahrleistungsbezogene Unfallrisiko ist jedoch gestiegen. Auch bei den alkoholisierten Hauptverursacher\*innen

von Unfällen mit Personenschaden sind sie überrepräsentiert. Deshalb hat die UDV als Teil der BAST-Projektgruppe weiterführende Maßnah-

men zur Absenkung des Unfallrisikos in der Hochrisikophase vorgeschlagen:

- Verlängerung der Probezeit von derzeit zwei auf drei Jahre
- Probezeitreduzierungen von maximal zwölf Monaten bei freiwilliger Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen (z. B. Begleitetes Fahren mit 17 Jahren (mit vereinfachten Regelungen u. a. für die Begleitung) und edukative Maßnahmen)
- Öffnung des Begleiteten Fahrens auch für über 18-Jährige
- Kontinuierliche wissenschaftliche Weiterentwicklung von Fahrausbildung und Fahranfängervorbereitung.

Darüber hinaus empfiehlt die UDV eine Ausweitung des Alkoholverbots auf die 21- bis 24-jährigen Fahrer\*innen.

© Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V. (GDV)

## AKTUELL

## Handy-Nutzer neigen zu größeren Risiken

Laut einer aktuellen gemeinsamen Studie der TH Köln und der irischen Universität Limerick zum Thema „Smartphone Use While Driving: An Investigation of Young Novice Driver (YND) Behaviour“ (übersetzt in etwa „Smartphone-Nutzung am Steuer – Verhaltensforschung bei jungen Fahranfängern“) neigen junge Autofahrer, die während der Fahrt ihr Smartphone benutzen, auch zu weiterem riskanterem Fahrverhalten. Dazu gehören Fahrten unter Alkohol- oder Drogeneinfluss, fahren ohne Führerschein, ignorieren roter Ampeln oder die Mitnahme von zu vielen Passagieren im Kraftfahrzeug.



Junge Fahrer die das Smartphone nutzen, neigen zu riskanterem Verhalten. © DEGENER

Rund 700 junge Autofahrerinnen und Autofahrer in Deutschland wurden befragt. Auffällig war, dass eine ganze Gruppe der Teilnehmer verschiedene Ar-

ten von hochriskantem Verhalten an den Tag legt. Diese gaben an, nicht nur während der Fahrt zu telefonieren, die Smartphone-Nutzer unter den Fahran-

fängern wiesen generell eine höhere Risikobereitschaft im Straßenverkehr auf. 44 Prozent der Befragten räumten ein, ihr Smartphone zu verstecken, wenn sie

es während der Fahrt benutzen. Ganze 55 Prozent der Befragten gibt sogar an, während der Fahrt Musik-Titel auf dem Smartphone zu suchen oder zu wechseln. Dieses Verhalten wird erstaunlich oft bei Fahranfängern beobachtet, die ansonsten zu keinerlei risikobehaftetem Verhalten tendieren. Dabei kann dies, während der Fahrt, genauso wie das Lesen oder Schreiben von Textnachrichten, zu starker Ablenkung führen und das Risiko von Unfällen im Straßenverkehr deutlich erhöhen.

Aufgrund der Studienergebnisse appelliert das internationale Forschungsteam an die zuständigen Verkehrssicherheitsbehörden, sich gezielt an jüngeren Autofahrer und Fahranfänger zu wenden. Dies könnte durch Kampagnen, finanzielle Anreize bei der Versicherung oder gezieltem Feedback zu einer vorsichtigeren Fahrweise realisiert werden. (AnK)

## ZAHLEN DATEN FAKTEN

## Straßenverkehr in Zahlen

Das deutsche Straßennetz ist in der Summe mehr als doppelt so lang wie der Abstand zwischen der Erde und dem Mond.

Darunter nehmen Bundesfernstraßen eine Länge von **51.033** km ein – aufgeteilt auf **13.191** km Bundesautobahnen und **37.842** km Bundesstraßen. Landes- und Staatsstraßen nehmen eine Länge von **86.924** km ein und alle Kreisstraßen ergeben eine Strecke von **91.826** km. Dazu kommen noch sonstige Straßen mit einem Schätzwert von rund **600.000** km (Stand 01. Januar 2020, Quelle BMVI).

[www.degener.de](http://www.degener.de)



RECHTLICHE ÄNDERUNG

# StVO – Novelle, Änderungen, Bußgeld



Verbotswidriges Parken zieht schwerere Bußgelder nach sich.

© DEGENER

Gut ein Jahr nach der Verkündung der geänderten StVO haben sich Bund und Länder auf einen neuen Bußgeldkatalog geeinigt. Der Bundesrat stimmte am 8. Oktober 2021 der BKatV-Novelle einstimmig zu. Seit dem 9. November gelten unter Anderem verschärfte Strafen und höhere Bußgelder bei zu hoher Geschwindigkeit, fürs Falschparken und Autoposing. Damit wird ein von der Verkehrsministerkonferenz und Bundesminister Andreas Scheuer einstimmig getroffener Beschluss umgesetzt. Die Änderungen der Buß- und Verwarngelder sollen der Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr im Allgemeinen und insbesondere für den Rad- und Fußverkehr dienen. Mit der aktuellen Verord-

nung hat das lange Ringen zwischen Bund und Ländern nun ein Ende. Die erste Version war bereits im Frühjahr 2020 wegen eines Formfehlers gescheitert. Die Änderungen der Reform lassen das Schnellfahren, das Missachten der Pflicht, eine Rettungsgasse zu bilden und das Falschparken deutlich teurer werden.

### Halten und Parken

Für das verbotswidrige Parken auf Geh- und Radwegen sowie das unerlaubte Halten auf Schutzstreifen und das Parken und Halten in zweiter Reihe sieht die Novelle des Bußgeldkatalogs abschreckende Geldbußen vor. Dafür können ab sofort Geldbußen von bis zu 110 Euro fällig

werden. Bei schwereren Verstößen kann dazu auch ein Punkt im Fahreignungsregister hinzukommen, wenn durch das verbotswidrige Parken oder Halten in zweiter Reihe und auf Fahrschutzstreifen oder dem Parken auf Geh- und Radwegen andere Verkehrsteilnehmer behindert oder gefährdet werden, eine Sachbeschädigung erfolgt oder das Fahrzeug auf dem Geh- oder Radweg länger als eine Stunde parkt. Für das unberechtigte Parken auf einem Schwerbehinderten-Parkplatz oder auch das unberechtigte Parken auf einem Parkplatz für elektrisch betriebene Fahrzeuge oder auf einem Parkplatz für Carsharing-Fahrzeuge wird ein Bußgeld von 55 Euro fällig. Rechtswidriges Parken an engen oder unübersichtlichen Straßenstellen oder im Bereich einer scharfen Kurve ruft ein Bußgeld von 35 Euro ab und für allgemeine Halt- und Parkverstöße können bis zu 25 Euro fällig werden. Die Einstufung der verschiedenen Verstöße erfolgt durch die zuständigen Behörden vor Ort.

### Rettungsgasse

Wer unerlaubt eine Rettungsgasse nutzt, muss sich darauf einstellen, dass dies jetzt genauso verfolgt und geahndet wird wie das Nichtbilden einer Rettungsgasse. Hier drohen Bußgelder zwischen 200 und 320 Euro sowie ein Monat Fahrverbot. Dazu kommen noch zwei Punkte im Fahreignungsregister.

## Der neue Bußgeldkatalog enthält folgende Sanktionen für Geschwindigkeitsverstöße

Für normale Pkw bis 3,5 t gelten bei Geschwindigkeitsüberschreitungen künftig folgende Geldbußen in Euro

### innerorts:

Bis zu 10 km/h zu schnell:	30 Euro	(bisher 15 Euro)
11 bis 15 km/h zu schnell:	50 Euro	(bisher 25 Euro)
16 bis 20 km/h zu schnell:	70 Euro	(bisher 35 Euro)
21 bis 25 km/h zu schnell:	115 Euro	(bisher 80 Euro)
26 bis 30 km/h zu schnell:	180 Euro	(bisher 100 Euro)
31 bis 40 km/h zu schnell:	260 Euro	(bisher 160 Euro)
41 bis 50 km/h zu schnell:	400 Euro	(bisher 200 Euro)
51 bis 60 km/h zu schnell:	560 Euro	(bisher 280 Euro)
61 bis 70 km/h zu schnell:	700 Euro	(bisher 480 Euro)
Über 70 km/h zu schnell:	800 Euro	(bisher 680 Euro)

### außerorts:

Bis zu 10 km/h zu schnell:	20 Euro	(bisher 10 Euro)
11 bis 15 km/h zu schnell:	40 Euro	(bisher 20 Euro)
16 bis 20 km/h zu schnell:	60 Euro	(bisher 30 Euro)
21 bis 25 km/h zu schnell:	100 Euro	(bisher 70 Euro)
26 bis 30 km/h zu schnell:	150 Euro	(bisher 80 Euro)
31 bis 40 km/h zu schnell:	200 Euro	(bisher 120 Euro)
41 bis 50 km/h zu schnell:	320 Euro	(bisher 160 Euro)
51 bis 60 km/h zu schnell:	480 Euro	(bisher 240 Euro)
61 bis 70 km/h zu schnell:	600 Euro	(bisher 440 Euro)
Über 70 km/h zu schnell:	700 Euro	(bisher 600 Euro)

### Sonstige Regelverstöße

Weitere Verstöße ziehen zudem von nun an ein höheres Bußgeld nach sich. So kann die vorschriftswidrige Nutzung von Gehwegen, linksseitig angelegten Radwegen und Seitenstreifen durch Fahrzeuge nun mit bis zu 100 Euro Geldbuße geahndet werden, genauso wie das sogenannte Auto-Posing mit unnötigem Lärm und einer vermeidbaren Abgasbe-

lastigung sowie das unnütze Hin- und Herfahren. Zudem ist für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t innerorts eine Schrittgeschwindigkeit (4 bis 7, max. 11 km/h) vorgeschrieben. Verstöße dagegen können mit einem Bußgeld in Höhe von 70 Euro sanktioniert werden. Dazu kommt ein Punkt im Fahreignungsregister. (AnK)

ANZEIGE

## GUT INFORMIERT ÜBER DIE AKTUELLE RECHTSLAGE

Die StVO versteht sich als Gefahrenabwehr- und Unfallverhütungsvorschrift und will uns auf Gehwegen, Radwegen und Fahrbahnen vor Gefahren, Schäden und umweltbedingten Beeinträchtigungen bewahren. Um den Verkehrsentwicklungen gerecht zu werden, ändert sich die Rechts- und Vorschriftenlage – nicht schnell, aber beständig.

Die vollständig überarbeitete und erweiterte 17. Auflage unseres anerkannten und bewährten Kommentars zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) einschließlich der VwV-StVO berücksichtigt die aktuellen straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften. Inklusive der 54. Verordnung zur Änderung der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, der sogenannten StVO-Novelle.

In die 17. Auflage eingearbeitet wurden insbesondere folgende Sachverhalte:

- das Absteigen Rad fahrender Kinder auf Gehwegen vor Kreuzungen gilt auch für Begleitpersonen,
- rechts abbiegende Kraftfahrzeuge über 3,5 t dürfen innerorts nur mit Schrittgeschwindigkeit abbiegen,
- besserer Radfahrerschutz durch Mindestüberholabstände von 1,5 m inner- und 2 m außerorts,
- Einführung eines nur für Radfahrer geltenden Grünpeils,
- 13 neue Verkehrszeichen, Symbole und Plaketten,
- ein neues Piktogramm „mehrfach besetzte Pkw und Krafträder mit Beiwagen“,
- Einführung eines neuen Verkehrszeichens „Fahrradzone“,
- ein neues Überholverbotszeichen untersagt das Überholen einspuriger Fahrzeuge durch mehrspurige Kfz,
- die Zulassung des Befahrens auch von Grundstückszufahrten bei einer durchgehenden Fahrstreifenbegrenzung auch über angeordnete Radfahrstreifen hinweg,
- auf Radfahrerschutzstreifen gilt statt Parkverbot jetzt Haltverbot,
- bei Radfahrerschutzstreifen auf schmalen Fahrbahnen wird bei Gegenverkehr das Ausweichen auf Schutzstreifen erlaubt,
- ein neues Verkehrszeichen zur Kennzeichnung von Parkflächen für Carsharingfahrzeuge,
- ein neues Verkehrszeichen mit grünem Piktogramm macht Rad-schnellwege kenntlich,
- Haifischzahn-Markierungen als neues Verkehrszeichen sollen auf die Rechts-vor-Links-Regelung hinweisen.

Die vier Anlagen zur StVO sind auch in der 17. Auflage zur besseren Übersicht und Anwendbarkeit direkt in die §§ 40 bis 43 eingebunden. Die Zusatzzeichen befinden sich bei § 39. Die weit verstreuten Halt- und Parkverbote werden durch eine Gesamtdarstellung aller Vorschriften für den ruhenden Verkehr, einschließlich Parksonderrechten und Umsetzen verbotswidrig abgestellter Fahrzeuge, in den §§ 12 und 13 zusammengefasst.

### StVO Taschenausgabe

Die aktuelle Fassung der Straßenverkehrsordnung mit neuen Regelungen und Verkehrszeichen. Inklusive übersichtlich gestalteter Auszüge aus dem aktuell geänderten Bußgeld- und Punkteverzeichnis. Mit farblich hervorgehobenen Neuerungen.

152 Seiten, DIN A6, Art.-Nr. 15021



### StVO – Kommentar zur Straßenverkehrs-Ordnung mit VwV-StVO

Autor: Roland Schurig

Art.-Nr. 1516-17D



UNTERSCHÄTZTES RISIKO

## Alle zwei Minuten kollidiert ein Auto mit einem Tier

### Wildunfälle: Die unterschätzte Gefahr



Wildunfälle und Schadenshöhe

© Autoren-Union Mobilität/GDV

Die deutschen Autoversicherer haben im vergangenen Jahr rund 272.000 Wildunfälle registriert. Trotz der Einschränkungen in der Corona-Pandemie sank die Zahl der Zusammenstöße mit Wildschweinen, Rehen und anderen Wildtieren nur leicht. „Rein rechnerisch kollidiert alle zwei Minuten ein kaskoversicherter Pkw mit einem Wildtier. Besonders hoch ist das Risiko in den Monaten April und Mai und von Oktober bis Dezember. Gerade in den kommenden Wochen sollten Autofahrer also besonders vorsichtig sein“, sagt Anja Käfer-Rohrbach, stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV).

Wie die Daten des GDV weiter zeigen, sind zudem die Reparaturen nach Wildunfällen teurer geworden: Für einen Unfall zahlten die Versicherungsgesellschaften 2020 im Durchschnitt über 3100 Euro, rund fünf Prozent mehr als im Vorjahr. Ein Grund für den Anstieg sind höhere Preise für Karosserieteile, die nach Wildunfällen häufig ausgetauscht werden müssen. Insgesamt kosteten

Wildunfälle die Autoversicherer im vergangenen Jahr rund 853 Millionen Euro. Autofahrer sollten die Warnschilder vor Wildwechseln beachten und ihre Fahrweise entsprechend anpassen: „Am Rand von Wiesen, Feldern und Wäldern sollten Fahrer vor allem in der Dämmerung die Geschwindigkeit verringern. Wenn Wild auf der Straße oder am Straßenrand auftaucht, sollten Autofahrer – sofern genutzt – das Fernlicht abblenden und langsam fahren. Riskante Ausweichmanöver sind nicht ratsam. Die Kollision mit einem anderen Auto oder einem Baum ist in der Regel gefährlicher als der Zusammenprall mit einem Wildtier“, sagt Käfer-Rohrbach. Schäden am eigenen Fahrzeug, die durch Haarwild – wie Rehe und Wildschweine – verursacht werden, begleicht die Voll- bzw. Teilkaskoversicherung. Einige Versicherungsunternehmen haben den Teilkasko-schutz zusätzlich auf Unfälle mit bestimmten, weiteren oder auch Tieren aller Art ausgeweitet. Auf den persönlichen Schadenfreiheitsrabatt hat ein Wildschaden keinen Einfluss.

© (Auto-Medienportal.net aum)

## UNTERSCHÄTZTES RISIKO

# Im Zweifel nie!



Viele Unfälle durch riskantes Überholen.

© DEKRA

Riskante Überholmanöver waren im Jahr 2020 die Ursache von Verkehrsunfällen, bei denen mehr als 16.000 Personen verletzt und 277 getötet wurden. Oft waren dabei Fehleinschätzungen, Fahrlässigkeit und Leichtsin im Spiel. Im Jahr 2020 starb knapp ein Drittel aller auf deutschen Landstraßen getöteten Menschen bei einem Unfall mit dem Gegenverkehr. Die Sachverständigen von DEKRA erinnern daran, beim Überholen unter allen Umständen die zentrale Regel zu beherzigen: „Im Zweifel nie!“

- Hohes Risiko auf Landstraßen
- Bei geringster Unsicherheit aufs Überholen verzichten
- Benötigte Strecke wird oft unterschätzt

„Wer zum Überholen ansetzt, muss wissen: Überholen darf er nur, wenn während des gesamten Überholvorgangs jede Behinderung oder Gefährdung anderer sicher ausgeschlossen ist“, sagt Stefanie Ritter, Unfallforscherin bei DEKRA, mit Verweis auf Paragraph 5 der Straßenverkehrs-Ordnung. Überholende müssen zudem deutlich schneller fahren als die zu Überholenden, und sie dürfen ein bestehendes Tempolimit nicht überschreiten.

#### Strecke frei und voll einsehbar?

„Klar ist auch: Überholt werden darf nur dort, wo es erlaubt ist. Also nicht im Geltungsbereich von Überholverbotsschildern“, betont die Unfallforscherin. „Eine durchgezogene weiße Linie zwischen den Fahrstreifen darf nicht überfahren werden, auch nicht teilweise.“ Ebenso ist das Überholen im Bereich von Fußgängerüberwegen und Zebrastreifen tabu. Hinzu kommt: Wer sicher überholen will, braucht Talent als Multi-Tasker. „Bevor ich ausschiere, muss ich nach hinten schauen und prüfen, ob nicht schon ein nachfolgendes Fahrzeug zum Überholen angesetzt und Vorrang hat“, erklärt Ritter. „Gleichzeitig muss ich die Strecke vor mir genau im Blick behalten: Ist sie frei von Gegenverkehr? Kann ich sie voll einsehen? Wie verhalten sich die zu Überholenden? Ist die freie Strecke zum Überholen lang genug? Außerdem darf ich nicht vergessen zu blinken.“

Unterschätzt wird oft, wie viel Strecke man zum Überholen braucht. „Vielen ist nicht bewusst, dass insgesamt ungefähr doppelt so viel Strecke benötigt wird wie für den reinen Überholvorgang“, erklärt

Ritter. „Man muss sich klar machen, dass Gegenverkehr jederzeit möglich ist, dass Sicherheitsabstände einzuhalten sind und dass auf Landstraßen ein Tempolimit von 100 km/h gilt. Zum Überholen eines 60 km/h fahrenden Lkw braucht man dort von Überholbeginn an eine freie Strecke von knapp 600 Metern.“

Diese Tatsache und die hohen Fahrgeschwindigkeiten machen das Überholen auf Landstraßen so gefährlich. Riskante Überholmanöver sind hier die zweithäufigste Ursache von tödlichen Unfällen. „Schon beim geringsten Zweifel darf unter keinen Umständen überholt werden“, betont Ritter. „Das gilt ohne Ausnahme, wenn Kurven oder Kuppen die Sicht nehmen oder im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen.“ Auch vom „Kolonnenspringen“ rät die Unfallforscherin dringend ab. „Damit bringt man nicht nur sich, sondern auch andere in Gefahr. Der geringe Zeitgewinn ist es nicht wert, sich auf lebensgefährliche Manöver einzulassen.“

#### Überholte dürfen nicht schneller werden

Beim Wiedereinscheren muss zum überholten Fahrzeug genügend Abstand gehalten werden. Es darf nicht geschnitten oder zum Abbremsen genötigt werden. Für Fahrzeuge, die überholt werden, wiederum gilt: Sie dürfen während eines Überholvorgangs nicht beschleunigen und müssen einem Überholenden das Einscheren ermöglichen. Hier ist gegenseitige Rücksichtnahme gefragt.

Größte Vorsicht ist beim Überholen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen geboten. Vor allem dann, wenn deren Blinkleuchten verschmutzt oder durch Arbeitsgeräte verdeckt und für den nachfolgenden Verkehr nicht erkennbar sind; ein Traktor könnte somit „unangekündigt“ abbiegen. Und manchmal wird es durch überbreite oder beladene Fahrzeuge auf schmalen Straßen so eng, dass zum Überholen nicht genügend Sicherheitsabstand bleibt.

Wichtig auch: Radfahrer, Krafräder und andere einspurige Fahrzeuge dürfen innerorts nur mit mindestens 1,5 Meter, außerorts mit 2 Meter Abstand überholt werden, wobei sich die größere Distanz bei Kindern auch innerorts empfiehlt.

Beim Vorbeifahren an wartenden Linien- und Schulbussen sind ebenfalls 2 Meter Mindestabstand zu halten. Beim Heranfahren von Bussen an Haltestellen mit eingeschaltetem Warnblinker besteht Überholverbot. Haltende Bussen mit eingeschaltetem Warnblinker dürfen nur in Schritttempo passiert werden.

#### Rechtsfahrgebot auf Autobahnen

Und was gilt auf der Autobahn? „Vielen ist offenbar nicht bewusst, dass sie nach dem Überholen wieder auf die rechte Spur wechseln müssen, denn auch hier gilt das Rechtsfahrgebot“, sagt Ritter. Eine Faustregel besagt: Kann man bis zum nächsten Überholen auf der rechten Spur länger als 20 Sekunden fahren, muss man sie auch nutzen. Rechts zu überholen ist auf Autobahnen in der Regel untersagt. Ausnahmen gelten für Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen. Ebenso für Kolonnen bis Tempo 80 km/h, wenn es auf dem rechten Fahrstreifen maximal 20 km/h schneller vorgeht als links.

© DEKRA

## AKTUELL

## Synthetische Kraftstoffe sind keine Vision mehr

Umweltfreundliche Kraftstoffe, die in jedem Verbrennungsmotor eingesetzt werden können und dennoch dem Klima nicht schaden. Was eine Zukunftsvision war, haben das Institut für Energieverfahrenstechnik und Chemieingenieurwesen (IEC) der TU Bergakademie Freiberg und Chemieanlagenbau Chemnitz (CAC) bereits umgesetzt. Mit ihrem marktreifen Verfahren können sie bereits jetzt synthetisches Benzin aus Methanol herstellen, das aus Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) und „grünem“ Wasserstoff (H<sub>2</sub>) erzeugt wird – ganz ohne fossile Rohstoffe. Das haben die beiden Partner jetzt dem „e-Fuels-Forum“ im Rahmen einer Deutschlandtour an der Demonstrationsanlage der TU Bergakademie Freiberg präsentiert.

Die e-Fuels sind nicht nur klimaneutral in der Herstellung. Mit ihnen können auch die weltweit rund 1,4 Milliarden Fahrzeuge im Bestand problemlos als Zumischung betankt werden. Die Demonstrationsanlage an der TU Bergakademie Freiberg stellt heute 100 Liter pro Stunde her. In einer ersten industriellen Anlage sollen es bis zu 50.000 Tonnen pro Jahr werden, ab 2024 dann bis zu 250.000 Tonnen. Ziel ist bis 2030 jährlich eine Million Tonnen synthetisches Benzin. „Diese Menge leistet bei einem jährlichen Verbrauch in Deutschland

von etwa 16 Millionen Tonnen Ottokraftstoff einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele“, erklärt Jörg Engelmann, Geschäftsführer CAC.

Um große Mengen an regenerativ gewonnener Energie für die Energiewende in Deutschland zur Verfügung zu stellen, ist Import aus energiebegünstigten Ländern mit viel Sonne und Wind notwendig. Hier kommt ein weiterer Vorteil von strombasierten synthetischen Kraftstoffen ins Spiel: Umgewandelt in e-Fuels beziehungsweise deren Rohstoffe Wasserstoff und Methanol ist „grüner“ Strom in großen Mengen transportierbar und damit auch hierzulande nutzbar.

CAC und das IEC arbeiten bereits seit 2008 auf dem Gebiet „Power-to-X“. „Das X kann dabei vieles sein: Neben Benzin lassen sich auch Diesel, Kerosin, Methanol, Ammoniak, Gas oder Flüssiggas aus CO<sub>2</sub> und Wasser herstellen. Alles, was man braucht, sind Strom, Katalysatoren und Reaktoren“, erklärt Prof. Dr. Martin Gräbner, Direktor des IEC. Die Demonstrationsanlage für synthetisches Benzin wurde 2009 als bundesweit erste ihrer Art auf Basis der Laborergebnisse zu Kohlenwasserstoffsynthesen der TU Bergakademie Freiberg errichtet.

© (Auto-Medienportal.NET aum)



e-Fuels – Klimaneutrale Energie

© Detlev Müller/TU Bergakademie Freiberg

## Wir expandieren weiter:

### Fahrlehrerkurse:

#### ▶ Hannover:

BE: 15.11.21 – 23.12.22; 07.03.22 – 07.04.23;  
01.06.22 – 07.07.23

#### ▶ Hannover:

Grundkurs CE/DE Teilzeit: 26.03.22 – 18.06.22

#### ▶ Hannover:

DE Teilzeit: 08.01.22 – 19.03.22

#### ▶ Hannover:

CE Teilzeit: 25.06.22 – 03.09.22

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

# 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 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](http://kawasaki.de)



**Kawasaki**  
Let the good times roll

## ANZEIGE

# Wenig Aufwand für mehr finanzielle Sicherheit

„Beim Geld“, stellt ein Sprichwort lakonisch fest, „hört die Freundschaft auf“. – Deshalb sollte man Geldgeschäfte den Profis überlassen. Das gilt auch für Dienstleister wie Fahrschulen, die sich neben der kundennahen Ausbildung auch noch die unerfreuliche Auseinandersetzung mit säumigen Zahler\*innen zumuten.

## LAUFEN SIE NICHT IHREM GELD HINTERHER

Ihre Zeit ist kostbar und Ihre Nerven können von dem einen Fahrschüler und der anderen Fahrschülerin im Unterricht oder auch im Fahrzeug auf der Straße schon mal ganz schön strapaziert werden. Da ist es dann wenig hilfreich – und auch pädagogisch nicht sonderlich wertvoll – im Anschluss an die Unterweisungen auch noch den Hinweis auf Außenstände unterzubringen.

In der Gruppensitzung, im Unterricht, gehört es sich nicht und auch im direkten Dialog im Auto ist es ein Unbehagen, dass mit Ihrer Arbeit ja eigentlich nichts zu tun hat. „Geben Sie das Unbehagen einfach ab“, ist daher der ultimative Ratsschlag für den sprichwörtlichen „inneren Frieden“ – und ausgeglichene Konten.



Arbeitsentlastung und mehr finanzielle Sicherheit mit Fahrschuloffice CASH.

© Adobe Stock

## FAHRSCHULOFFICE 360° CASH ÜBERNIMMT DEN FLOW

Die neueste Version der DEGENER Verwaltungssoftware FAHRSCHULOFFICE 360° kann nicht nur digitale Kommunikation, modernes Dokumentenmanagement, optimierte Abrechnungsverfahren und die effektive Einbindung der Fahrlehrer-App per Live Synchronisation – sondern auch dafür sorgen, dass die Kasse stimmt. Mit der neu implementierten Erweiterung CASH senden Sie die Kundenrechnung einfach an unseren Kooperationspartner FinTegrity GmbH. Schon werden Ausdruck und Versand der Rechnungen übernommen und Sie erhalten eine 100%ige Ankaufszusage, sollten Ihre Fahrschüler\*innen einmal nicht rechtzeitig bezahlen. Ihr Geld haben Sie sicher!

tierten Erweiterung CASH senden Sie die Kundenrechnung einfach an unseren Kooperationspartner FinTegrity GmbH. Schon werden Ausdruck und Versand der Rechnungen übernommen und Sie erhalten eine 100%ige Ankaufszusage, sollten Ihre Fahrschüler\*innen einmal nicht rechtzeitig bezahlen. Ihr Geld haben Sie sicher!

[www.degener.de](http://www.degener.de)



**SO KOMMT JEDER EURO BEI IHNEN AN**  
Weniger persönlicher Stress bei gleichzeitig mehr finanzieller Sicherheit – welche besseren Argumente kann es geben? Die Arbeitsentlastung durch Auslagerung Ihres Rechnungsmanagements (inklusive Rechnungsversand, Mahn- und Inkassowesen) werden Sie sofort spüren – und auch wieder nach außen ausstrahlen. Genießen Sie das positive Image, dass das „Geld“ kein

Thema zwischen Ihnen und Ihren Fahrschülern ist, nutzen Sie die frei werdende Zeit für Ihr Kerngeschäft und freuen Sie sich über die finanzielle Sicherheit einer professionellen Ankaufszusage. So senken Sie die eigenen Kosten und verbessern zudem die Liquidität Ihres Unternehmens. Wir übernehmen unangenehme und lästige Aufgaben! Und Sie bekommen in jedem Fall Ihr Geld!

## EINFACHER IST SCHNELLER

Die Zukunft gehört der Digitalisierung. Machen Sie jetzt den entscheidenden Schritt in diese Richtung und entlasten Sie Ihre Bürokräfte! Erleichtern Sie sich und Ihren Angestellten die Arbeit und sorgen Sie für mehr Zufriedenheit im Team und klare, schnellere und rechts-sichere Abläufe. Geben Sie die unangenehmen Pflichten einfach aus der Hand. Informieren Sie sich in Ruhe, z. B. im Gespräch mit unseren praxisorientierten Außendienst-Mitarbeitern über die Möglichkeiten, mit denen Sie die entscheidenden Vereinfachungen in Ihren Arbeitsabläufen erzielen und in den Firmenalltag integrieren. Verlassen Sie sich auf die zeitnahe Ausschüttung der Zahlungseingänge sowie faire Konditionen – wir machen das für Sie!

**FAHRSCHULOFFICE 360° CASH**

**DAMIT JEDER EURO BEI IHNEN ANKOMMT.**

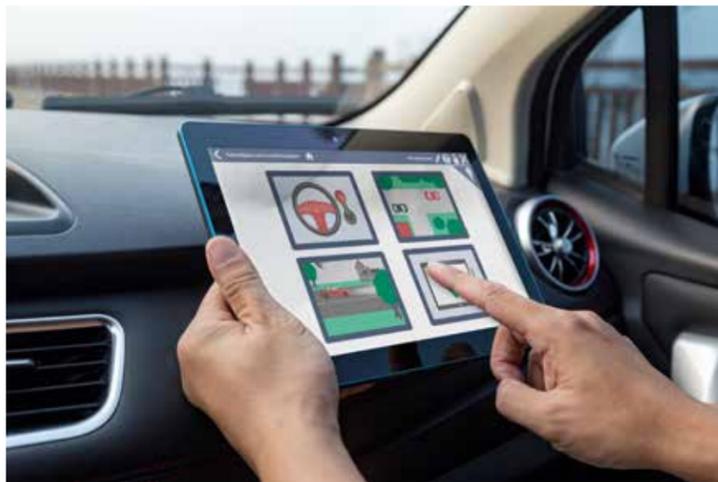
**100 % SICHER!**

*Wir halten Ihnen den Rücken frei und kümmern uns um die Formalitäten.*

© DEGENER

## ANZEIGE

# Elektronische Lernstandsbeurteilung – Ausbilden, was geprüft wird



Mit der elektronischen Lernstandsbeurteilung (eLBe) können die Leistungen der Fahrschüler dokumentiert und beurteilt werden – und das transparent und rechtssicher!

© Adobe Stock

## ZIELGERICHTETE VORBEREITUNG

Seit 1. Januar 2021 wird die Optimierte Praktische Fahrerlaubnis-Prüfung (OP-FEP) mit dem Fahraufgabenkatalog und dem neuen elektronischen Prüfprotokoll angewendet. Damit sollen verbindliche Standards geschaffen werden, um sicherzustellen, dass bundesweit alle Absolventen dazu befähigt werden, auf allen Strecken (auch international) ein Kraftfahrzeug „sicher, verantwortungsvoll und umweltbewusst“ zu führen. Den einheitlichen Rahmen dazu bilden für

die Prüforganisationen die Fahraufgabenkataloge und das „elektronische Prüfprotokoll“ (ePp). Auf dieser Basis arbeitet auch das neue Tool „eLBe“.

Grundlage für die neue Durchführung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung mittels elektronischem Prüfprotokoll (ePp) sind die „Fahraufgabenkataloge der praktischen Fahrerlaubnisprüfung“. Sie sind ein umfangreicher Teil der neuen Prüfungsrichtlinien. Durch sie soll die individuelle Fahrkompetenz der Bewerber

ber nach neuen Standards bewertet werden. Den Sachverständigen dient dazu als Werkzeug das „elektronische Prüfprotokoll“, mit dem sie in der Lage sind, zu dokumentieren und eine Rückmeldung zu geben. Dazu kann das Werkzeug für die Fahrlehrer, die „elektronische Lernstandsbeurteilung“, in diesem Prozess eine wesentliche Rolle spielen.

## OBJEKTIV UND TRANSPARENT

In den für jede Klasse einzeln beschriebenen Fahraufgabenkatalogen sind nicht nur die sicherheitsrelevanten Fahraufgaben selbst, sondern auch die Anforderungen an die Fahrerlaubnisbewerber für die Bewältigung der Aufgaben detailliert definiert. Die inhaltliche Festlegung von Fahrkompetenzbereichen, Fahraufgaben und den dazugehörigen Bewertungs- und Entscheidungskriterien dient der Erhöhung der Objektivität und Transparenz des Prüfungsverfahrens. Deshalb wird der Fahraufgabenkatalog zu einer der zentralen Grundlagen für die Ausbildung in den Fahrschulen – und verbindlicher Bestandteil jeder praktischen Prüfung: Die Durchführung aller Fahraufgaben ist rechtlich verbindlicher Prüfungsinhalt. Dabei muss der amtlich anerkannte Sachverständige oder Prüfer (aaSoP) alle Fahraufgaben aufsuchen, sofern dies durch die

äußeren Bedingungen möglich ist. Im Sinne der adaptiven Prüfstrategie erfolgt dies gegebenenfalls wiederholt. Das heißt, er muss sich vergewissern, ob ein beobachtetes Verhalten des Bewerbers nur situativ war oder als systematisch einzustufen ist.

## DIREKTER WEG ZUR PRAKTISCHEN PRÜFUNG

Nachdem die aaSoP zur Bewertung der praktischen Prüfung die standardisierten elektronischen Prüfprotokolle (ePp) einsetzen, ist es nur konsequent, wenn die Fahrschulen ihre Kundschaft mit einer ganz ähnlichen Software intensiv auf die Prüfung vorbereiten. Mit der theoretischen Grundlage in den Fahraufgabenkatalogen sowie der praktischen Software zur Lernstandsbeurteilung bereiten Sie Ihre Kundschaft zielgerichtet auf die erwartete „Bewältigung sicherheitsrelevanter Fahraufgaben“ vor, ohne Umwege, eben „Ausbilden, was geprüft wird“!

## TRANSPARENZ IN DER AUSBILDUNG

Erst recht, wenn das neue Werkzeug so perfekt in die Fahrschulverwaltung eingebunden ist wie „eLBe“ in das DEGENER Fahrschuloffice 360°. Der Vorteil: Ausbildung und Bewertung der Fahrkompetenzen folgen nicht nur demselben Katalog wie in der amtlichen Prüfung. Zudem werden die „eLBe“-Daten direkt an das Fahrschuloffice übertragen. Dadurch sind die Daten nicht nur jederzeit für den Fahrlehrer abrufbar. Gleichzeitig können Sie Ihren Schülerinnen und Schülern jederzeit eine objektive Einschätzung des Lernstandes sowie eine genaue Dokumentation der Ausbildung geben: Denn Ausbildungsdokumentation und elektronische Lernstandsbeurteilung werden direkt an Ihr Fahrschuloffice 360° übertragen und sind sofort verfügbar im Büro, für die Fahrlehrer (mobil) und für den Fahrschüler im Fahrschulcampus 360°. – Näher an der praktischen Prüfung!



Vorbereitung und Bewertung gemäß dem Fahraufgabenkatalog – So haben Sie den Lernverlauf Ihres Schülers im Blick!

© DEGENER

## NEU: OPTIMALE PRAXIS-VORBEREITUNG MIT DEN FAHRAUFGABENKATALOGEN VON DEGENER!

Übersichtlich, gut lesbar und in strukturierter Form bieten diese Bücher Auszüge der entsprechenden Klassen aus der neuen amtlichen Prüfungsrichtlinie für die praktische Prüfung, gültig seit Januar 2021. Sie eignen sich sowohl für Anwärter als auch für gestandene Fahrlehrer, ideal zur Planung, Vorbesprechung und Analyse der in einer Prüfung zu fahrenden Aufgaben.

Zudem bieten die Bücher einen Zugang zum elektronischen Prüfprotokoll, mit dem die aaSoP die praktischen Prüfungen ab sofort dokumentieren.



Klasse A  
Art.-Nr. 11146

Klasse B  
Art.-Nr. 11136



Klasse C  
Art.-Nr. 11086

Klasse D  
Art.-Nr. 11096



Wesentliche Neuerungen sind die Bewertungskriterien und der – die Grundfahraufgaben ergänzende – neue Fahraufgabenkatalog der praktischen Fahrerlaubnisprüfung. Hier werden detailliert die „Anforderungsstandards“ an die Fahraufgaben, die damit geprüften Fahrkompetenzbereiche bzw. „Beobachtungskategorien“ und fünf „Bewertungskriterien“ zur Einschätzung der Fahraufgabebewältigung beschrieben.

Mit diesen Fachbüchern gewährleisten Sie eine ideale Verzahnung von Fahrschulbildung und Fahrerlaubnisprüfung und bieten somit eine umfassende Prüfungsvorbereitung!

## RECHT AKTUELL

# Fahrschulsimulatoren und das Problem mit der Werbung

Als 2014 auf dem 5. Deutschen Fahrlehrerkongress vor den mehr als 1500 Teilnehmern die für Fahrschulen speziell entwickelten Fahrsimulatoren für die Führerscheinausbildung präsentiert wurden, war das Echo noch eher zurückhaltend. Wie bei der Frage nach der Anschaffung eines Thermomix reichten die Reaktionen von „braucht man nicht“ bis hin zu „muss man unbedingt haben“.

Passend war, dass auf dem Kongress Flugkapitän Manfred Müller, Leiter der Flugsicherheitsforschung der Lufthansa, über seine Erfahrungen berichtete, der ja aus einer Berufsgruppe kommt, aus der die Simulatoren nicht wegzudenken sind. Er ging in seinem Vortrag auf die neuen Simulatoren für Fahrschulen und Fahrschüler ein und deren Einsatzmöglichkeiten.

Heute gehören die Simulatoren für viele Unternehmen zum Ausbildungsangebot dazu und in den einschlägigen Fachzeitschriften gibt es informative Überblicke über das Angebot am Markt. Im Hinblick auf die zunehmende Dichte des Verkehrs und die große Zahl der in den Fahrzeugen heute eingebauten Fahrsistenzsysteme stellt die Bedienung eines Fahrzeuges im realen Straßenverkehr zunehmend immer höhere Anforderungen. Dazu lassen die haptischen Fähigkeiten der jungen Fahranfänger im Zeitalter der Digitalisierung immer mehr nach. Da kann es also

durchaus Sinn machen, vor dem Eintauchen in den realen Straßenverkehr die ersten Trockenübungen auf einem Simulator zu absolvieren.

Ich habe allerdings bereits damals festgestellt, dass es bei der Werbung für den Einsatz der Geräte im Rahmen der Ausbildung Probleme geben könnte. Ich habe insbesondere die Hersteller/Anbieter davor gewarnt, in den Werbematerialien, die den Fahrschulen zur Verfügung gestellt werden, pauschale und irreführenden Aussagen zu machen.

Ich habe mir die Werbematerialien auch regelmäßig angesehen, um für die Fahrschulunternehmer, die diese Geräte einsetzen und Werbung dafür machen wollen, Probleme zu vermeiden. An dieser Stelle auch noch mal der immer wieder wichtige Ratschlag, gekaufte Werbematerialien, von denen der Fahrschulunternehmer ausgehen kann, dass sie rechtlich überprüft worden sind, nicht mit eigenen Aussagen zu verändern.

Es ist Fahrschulen völlig unbenommen, die Vorteile der Durchführung von Übungsstunden auf einem Simulator in der Werbung darzustellen. Dazu gehören die Verminderung des Stresses, den der reale Straßenverkehr für den Fahranfänger gerade in der Anfangsphase einer Ausbildung darstellt. Außerdem können neben vielen anderen Vorteilen der Simulatorfahrten besondere Gefahren-

situationen im Straßenverkehr mehrfach und in Ruhe geübt werden.

Es gibt allerdings bis heute keine wissenschaftlichen validen Untersuchungen, wie sich die Ergänzung der praktischen Ausbildung durch die Übungsstunden auf einem Simulator auf die dann folgende praktische Ausbildung im realen Straßenverkehr konkret auswirkt. Es gibt also keinen Nachweis, dass in einem solchen Fall weniger Fahrstunden im praktischen Unterricht erforderlich sind und die Kosten für eine Ausbildung durch den Einsatz des Simulators sinken. Von daher ist es auch nicht möglich, in der Werbung für Simulatorstunden auf eine wie auch immer geartete Kostenersparnis hinzuweisen.

Schon im Geschäftsbericht der Wettbewerbszentrale 2016 wird auf diesen Punkt und die dazu von der Wettbewerbszentrale erstrittenen Urteile des LG Bielefeld und des LG Gera in zwei Grundsatzerfahren hingewiesen. In zahlreichen weiteren dazu im Internet und in Fachzeitschriften veröffentlichten Beiträgen habe ich immer wieder auf diesen Gesichtspunkt hingewiesen. Sowohl in meinen Vorträgen bei den Weiterbildungen der Fahrlehrerverbände, in den Geschäftsberichten der Wettbewerbszentrale, aber auch bei meinen Beiträgen in Rahmen der DEGENER Infotage habe ich anhand von Werbebeispielen aus der Praxis immer wieder vor solchen irrefüh-

renden Werbeaussagen gewarnt.

Das ist auch von den meisten der in Deutschland arbeitenden Fahrschulen, die Simulatoren einsetzen und bewerben, umgesetzt worden. Allerdings hat eine nach einem Hinweis aus der Fahrlehrerschaft durchgeführte Überprüfung der Wettbewerbszentrale ergeben, dass doch einige Fahrschulen mit einer Reduzierung der Fahrstunden im praktischen Unterricht oder pauschal mit einer Reduzierung der Ausbildungskosten für ihren Simulator werben.

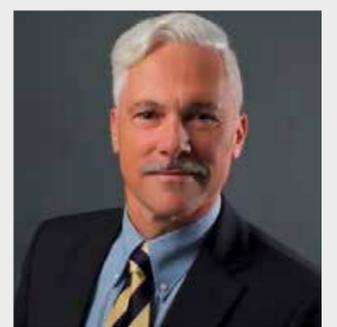
Die Wettbewerbszentrale hat in 21 Fällen die Werbung von Fahrschulen mit irreführenden Hinweisen zur Kostenersparnis im Zusammenhang mit einem Fahrsimulator beanstandet. In 2 Fällen wurden auf den Internetseiten der Fahrschulen die Aussagen von Fahrschülern und bzw. ein Presseartikel wiedergegeben, die konkret eine Einsparung von Fahrstunden im praktischen Unterricht behaupteten. Mit der Übernahme dieser Aussagen in den eigenen Internetauftritt machten sich die Fahrschulunternehmer diese Aussagen zu eigen.

In den anderen Fällen wurden auf den Internetseiten bei der Vorstellung der Simulatoren in der ein oder anderen Form pauschale Behauptungen aufgestellt, die Ausbildung würde „günstiger“ oder der Fahrschüler könne „Kosten sparen“. In nahezu allen Fällen konnte eine außergerichtliche Einigung erzielt werden

und die Werbung wurde geändert. In 3 Fällen hat die Wettbewerbszentrale inzwischen Klage erhoben.

Es kann daher auch weiterhin Fahrschulen nur dringend geraten werden, sich in der Werbung für den Einsatz von Simulatoren sich auf die positiven Aspekte des Lernens auf dem Simulator zu beschränken und auf Hinweise auf (mögliche) Kostenersparnisse für den Fahrschüler zu verzichten.

Leider kann ich aus ganz persönlichen Gründen in diesem Jahr erstmals nicht am Fahrlehrerkongress in Berlin teilnehmen. Ich wünsche den Veranstaltern, den Ausstellern und den Teilnehmern jedoch viel Erfolg und viele interessante Erfahrungen.



Peter Breun-Goerke, Rechtsanwalt, seit 1993 Mitglied der Geschäftsführung der Wettbewerbszentrale, Syndikusrechtsanwalt und Fachautor.



## PERFEKTE SIMULATION

### MOTION SENSOR

Überwacht die Blickführung und registriert z. B. den „vergessenen“ Schulterblick.



### RUNDUM-ANSICHT

Rückfahr-Monitor wird durch Einlegen des Rückwärtsgangs aktiviert.

### LENKRAD

Griffige Force Feedback-Lenkradeinheit

### PEDALE

Optimal abgestimmte Pedalerie

### GEHÄUSE

Ansprechendes, modernes Gehäusedesign

### OPTIMIERTES, INTEGRIERTES SOUNDSYSTEM

Vermittelt die Illusion der Bewegung mit realistischen Fahrgeräuschen.

### VERSTELLBARER SPORTSITZ

Bequem-ergonomische Sitzposition.



### INTUITIVE BEDIENUNG

Touchscreen macht Zusatzgeräte wie Maus oder Tastatur überflüssig!



### FREMSPRACHEN

Englisch, Russisch, Türkisch, Französisch, Arabisch, Rumänisch

# Berufskraftfahrerqualifikationsregister (BQR) – wie geht es weiter mit den Teilnahmebescheinigungen?

Aufgrund der am 18. April 2018 erlassenen Richtlinie (EU) 2018/645 zur Änderung der Richtlinie 2003/59/EG über die Grundqualifikation und Weiterbildung der Fahrer bestimmter Kraftfahrzeuge für den Güter- oder Personenkraftverkehr und der Richtlinie 2006/126/EG über den Führerschein, informierte das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die Ausbildungsstätten über die Einstellung und den Abruf von Teilnahmebescheinigungen durch Ausbildungsstätten. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wurde mit der Errichtung des BQRs beauftragt, dies erfolgte aufgrund einer Vorgabe in der genannten Richtlinie.



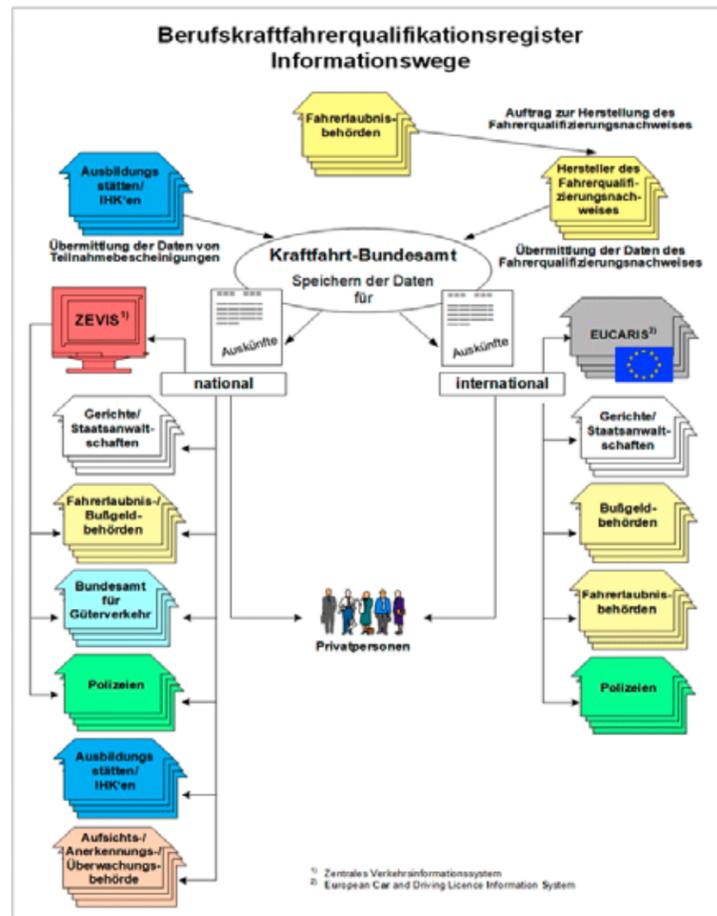
Muster eines Fahrerqualifizierungsnachweises © Bundesdruckerei

Damit ersetzt der Fahrerqualifizierungsnachweis (FQN) ab dem 23.05.2021 sukzessive den bisher im Führerschein eingetragenen Unionscode „95“. Der FQN durch den/die Berufskraftfahrer/in erfolgt bei der nach Landesrecht zuständigen Behörde, die nach Vorliegen der notwendigen Voraussetzungen die Bundesdruckerei mit der Produktion und Personalisierung des FQN beauftragt. Er weist dann eine bestehende (beschleunigte) Grundqualifikation nach. Die Teilnahmebescheinigungen in Papierform zur (beschleunigten) Grundqualifikation bzw. Weiterbildung sollen

in einem automatisierten Verfahren von den anerkannten Ausbildungsstätten in das BQR eingetragen werden, dies soll soweit geplant ab dem 29.11.2021 möglich sein. Somit kann künftig auf die Papierbescheinigungen verzichtet werden. Nach erfolgreichem Bestehen der Prüfung(en) zur Erlangung der (beschleunigten) Grundqualifikation können ebenfalls Einträge in das Register vorgenommen werden. Auch gilt dies für: Quer- und Umsteigerprüfungen sowie für Prüfungen zum Abschluss einer Berufsausbildung zum/zur Berufskraftfahrer/in oder zur Fachkraft im Fahrbetrieb.

Um die entsprechenden Eintragungen und Abrufe im Register zu tätigen, müssen Sie sich vorab bei der für Sie zuständigen Anerkennungsbehörde staatlich anerkennen lassen, sofern Sie noch nicht über eine staatliche Anerkennung verfügen. Bislang gesetzlich anerkannte Ausbildungsstätten gelten längstens bis zum 02.12.2022 als anerkannt (vgl. § 30 Abs. 1 BKrFQG). Gesetzlich anerkannte Ausbildungsstätten können bis zum Erhalt einer staatlichen Anerkennung lediglich Papierbescheinigungen ausstellen, sie erhalten keinen Registerzugriff. Der Erhalt einer staatlichen Anerkennung kann auch vor Ablauf der Frist am 02.12.2022 beantragt werden, um einen Registerzugriff zu erhalten. Die Anerkennungsbehörde wird unmittelbar nach der staatlichen Anerkennung die notwendigen Kontaktdaten der Ausbildungsstätte an das KBA übermitteln. Die staatlich anerkannten Ausbildungsstätten erhalten sowohl einen lesenden als auch einen schreibenden Zugriff auf das BQR.

Die Eintragungen in das Register und die Auskünfte aus dem Register können dann über eine vom KBA bereitgestellte Webanwendung übermittelt werden. Diese kann dann über einen standardmäßigen Internet-Browser aufgerufen werden. Der Zugriff auf die Webanwendung erfordert eine zuvor erfolgreiche



Die Informationswege des Berufskraftfahrerqualifikationsregisters

© KBA

Authentifizierung mithilfe des Elster-Unternehmenszertifikats. Hierzu dient die Schnittstelle „NEZO“ des Elster-Unternehmenskontos in der Webanwendung zum BQR. Die Nutzung des Elster-Unternehmenskontos ist kostenfrei und verpflichtend (Weitere Details zum Elster-Unternehmenskonto finden Sie auf der Website des KBA). Ihre abgegebenen Daten gegenüber der Anerkennungsbehörde sollten dabei den Unternehmensdaten gleichen, die bereits im Elster-Zertifikat hinterlegt sind, da ansonsten der Zugriff auf das BQR nicht gewährleistet werden kann. Damit haben Sie dann die Möglichkeit,

über das Internet die Webanwendung aufzurufen, um auf das Register zuzugreifen. Eine Maschine-zu-Maschine-Kommunikation (Webservice) wird damit noch nicht zur Verfügung gestellt, somit wird es vorerst nicht möglich sein, eine eigene (möglicherweise bei Ihnen bereits existierende) Softwarelösung zu integrieren. Das liegt an der mangelnden Fähigkeit des Authentifizierungsverfahrens mit Webservices zu kommunizieren. Dies wird zeitnah zur Verfügung gestellt, sofern das Authentifizierungsverfahren in einen Webservice eingebunden werden kann. (AnK)

# Brummis sollen künftig Erdgas tanken

Die Brummi-Flut steigt weiter: Die Lkw-Branche transportiert beinahe viermal so viele Güter wie die Bahn und hat 72,5 Prozent Anteil am deutschen Güterverkehr. Aber auch die CO<sub>2</sub>-Belastung wächst. Zwar sind die schweren Sattelzüge heute deutlich sparsamer unterwegs und verbrauchen mit 30 Litern auf 100 Kilometer rund ein Viertel weniger als noch vor 15 Jahren. Aber der Absatz nimmt zu. 2020 wurden in der EU 1,71 Millionen Lastwagen verkauft, bei uns ist der Bestand auf 3,4 Millionen gewachsen. Um die Klimaauswirkungen zu reduzieren, setzen Iveco und Shell jetzt auf den Lkw-Betrieb mit LNG und Bio-LNG. 80 Stationen werden hierfür entlang des europäischen Fernstraßennetzes bis 2024 eingerichtet. Liquefied Natural Gas wird aus herkömmlichen Erdgas gewonnen, Bio-LNG entsteht in sogenannten Verflüssigern aus Abfällen.

Iveco-Direktor Giandomenico Fioretti sieht in der Erneuerung des Antriebskonzepts durchweg Vorteile. Nicht nur Verbrauch und Schadstoffbelastung, berichtete er Teilnehmern einer Podiumsdiskussion, ließen sich in vergleichsweise kurzer Zeit deutlich reduzieren, auch



Der Iveco S-Way LNG-Truck

© Autoren-Union Mobilität/Iveco

das Geräuschniveau der Gas-Trucks ließe sich dabei um drei Prozent senken. Heute schon liegt der Anteil der so betriebenen Lastwagen bei vier Prozent, bis 2030 rechnet Fioretti mit einem Anstieg auf 30 Prozent. Weitere 30 Prozent der Lkw könnten dann zunehmend batterieelektrisch fahren oder mit einer Brennstoffzelle bestückt werden. Außerdem ließe sich die LNG-Lösung sehr

kurzfristig umsetzen, da die Technik bereits bekannt und bewährt ist. Auch der Umstieg auf Wasserstoffbetrieb sei in greifbarer Nähe, im Hafen von Los Angeles würden heute schon Lastwagen mit diesem Energieträger betankt.

CO<sub>2</sub>-Reduzierungen ließen sich jedoch auch über Digitalisierung und die Steigerung der Transportlogistik realisieren. Vor

allem der Einsatz von Gigalibern sei vielversprechend, meint der Unternehmensberater Christoph Domke. Diese Lastzüge haben statt der üblichen knapp 19 Meter eine Länge von mehr als 25 Meter und können so deutlich mehr Güter laden, ohne dass der Verbrauch maßgeblich steigt. Deutsche Lastkraftfahrzeuge haben im Rahmen des Güterverkehrs 2018 insgesamt rund 419 Millionen Fahrten durchgeführt, mehr als 155 Millionen davon waren Leerfahrten ohne Fracht. Das entspricht einer Quote von 37 Prozent, so eine Statistik des Kraftfahrt-Bundesamts. Mit verbessertem Flottenmanagement könnten diese unnützen Fahrtstrecken deutlich reduziert werden.

Außerdem rückt zunehmend der Trucker selbst in den Fokus der CO<sub>2</sub>-Wächter. Zwar unterstützt die Technik heute schon die Menschen am Brummi-Lenkrad, dennoch haben sie einen Einfluss auf den Verbrauch, der bis zu zehn Prozent ausmachen kann. Intensives Eco-Training der Fahrer sei daher ein adäquates Mittel, um den Konsum der Asphalt-Frachter zu senken und die Umwelt zu entlasten. Was im harten Wettbewerb der Spediteure deren Konkurrenzfähigkeit wesentlich verbessern könnte.

(© Auto-Medienportal.NET aum/mk)

## 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

Inhalte:

- Anwendung d. Sozialvorschriften
- Kontrollgeräte und digitaler Tachograph (DTCO 4.0)
- 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  
**Eintragung im Handelsregister beim**  
Amtsgericht Hannover  
Register-Nr. HRB 4133  
USt.-Ident-Nr. DE 115 676 709  
**Geschäftsführung**  
Gloria Degener, Dr. Max-Georg Büchner,  
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**  
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.