

# Der Fahrschul-Profi

FACHINFORMATIONEN FÜR DIE ERFOLGREICHE FAHRSCHULE

Ausgabe Nr. 1/2022

MÄRZ 2022

DEGENER Verlag GmbH

## INHALT

### AKTUELL

Zur Digitalisierung der Fahrausbildung und zum Online-Theorieunterricht..... 2

**IM INTERVIEW:** Marcus Oeser BAST-Präsident  
Bei digitalen Lernangeboten kennen  
Fahrlehrer\*innen die Wissenslücken der  
Fahrschüler\*innen sehr genau! ..... 6

### GÜTERTRANSPORT/TRANSPORTGEWERBE

Beantragen Sie rechtzeitig Ihre staatliche  
Anerkennung für die Fortsetzung der  
Berufskraftfahreraus- und Weiterbildung!  
– Bleiben Sie weiterhin systemrelevant! – ..... 7

### GÜTERTRANSPORT/TRANSPORTGEWERBE

„War doch kein Risiko“ ..... 8

## EDITORIAL

### Doppelt kompetent aus einer Hand

Sowohl der neue parlamentarische Staatssekretär im BMDV, Oliver Luksic, als auch der neue Präsident der BAST, Prof. Dr.-Ing. Markus Oeser, beantworten in dieser Fachinformation ausführlich einige relevante Fragen rund um den Berufsstand der Fahrlehrerschaft.

Die Qualität in der Fahrausbildung und das bisher Erreichte müssen beibehalten werden, das Ziel der „Vision Zero“ steht hier über allem, was an Möglichkeiten auf den zukünftigen Tagesordnungen stehen wird!

Aber nicht nur ein Thema steht auf der Agenda, denken Sie bitte auch an den durch das Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz vorgegebenen und bevorstehenden Ablauf der pauschalen, gesetzlichen Anerkennung für Berufskraftfahrerausbildungsstätten. Für die staatliche Anerkennung wurde ein Übergangszeitraum von zwei Jahren vorgesehen. Dieser endet am 02.12.2022.

Fahrerlaubnisse und die dazu passenden Erweiterungen und Qualifikationen für den Güter- und Personenkraftverkehr werden weiterhin dringend benötigt! Die Systemrelevanz ist absolut gegeben, unterstrichen wird diese Tatsache nicht nur durch die Auswirkungen der Pandemie, sondern insbesondere leider auch besonders durch die Ereignisse der letzten Wochen!

Wir wünschen uns Frieden in Europa und der gesamten Welt! Ihnen liebe Leser\*innen weiterhin viel Erfolg, vor allem aber Kraft und Zuversicht für 2022!

Ihre DEGENER-Redaktion

## ZAHLEN DATEN FAKTEN

### Motorräder erleben starken Start ins neue Jahr



Starker Zuwachs an Neuzulassungen

© Kawasaki

Die Motorradbranche verzeichnet in diesem Jahr einen deutlichen Zuwachs, so meldet es der Industrieverband Motorrad (IVM).

Im Januar 2022 wurden 5556 Kraftroller und -roller über 50 Kubikzentimeter Hubraum neu zugelassen – 87,2 % mehr als im Jahr davor. Im Jahr 2021 musste die Branche einen Rückgang von 9,7 % verzeichnen. Den größten Zuwachs erhielten die Leichtkraftroller, hier haben sich

die Zulassungen verdreifacht. Insgesamt stiegen im Motorradsegment die Auslieferungen um 57,7 %.

Kraftroller kamen mit 451 Einheiten auf ein Plus von 160,7 Prozent. Die Leichtkraftroller kamen auf 818 Neuzulassungen (plus 160,5 Prozent), während die sogenannten 125er-Roller auf 784 Stück kamen. Das sind 202,7 Prozent mehr als zu Jahresbeginn 2021.

EXKLUSIV IM INTERVIEW: OLIVER LUKSIC –  
PARLAMENTARISCHER STAATSEKRETÄR BEIM BUNDESMINISTERIUM FÜR DIGITALE UND VERKEHR

## Die Ausbildung von Fahrschülern\*innen wird noch digitaler und herausfordernder werden als schon bisher!

Herzlichen Glückwunsch! Sie sind seit der Regierungsbildung – neben Michael Theurer – einer der neuen parlamentarischen Staatssekretäre im Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Daniela Kluckert als parlamentarische Staatssekretärin ist ebenfalls zu nennen. Sie sind Verkehrsexperte und waren verkehrspolitischer Sprecher der Freien Demokraten.

» **FRAGE:** Wie gefällt Ihnen Ihre neue Aufgabe als parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium für Digitales und Verkehr u. A. für den Bereich Straßenverkehr?

Die Aufgabe ist interessant, abwechslungsreich und herausfordernd, da Mobilität und eine gute Anbindung, ob per Verkehrsträger oder digital, Grundlage für individuelle Freiheit wie auch wirtschaftliche Wertschöpfung sind. Eines meiner ersten Themen beim Einstieg in die Politik war das begleitete Fahren ab 17. Bereits damals hat mir dieses Thema, stellvertretend für viele andere Bereiche, die Bedeutung der Verkehrspolitik für den Alltag vor Augen geführt.

Im vergangenen Jahrzehnt gab es viele Studien und Konzepte zur Optimierung der theoretischen und praktischen Fahrschul-ausbildung. Wir werden das Thema weiterhin vorantreiben, denn wir wollen unser Land moderner und digitaler machen. Das gilt auch für die Fahrschul-ausbildung. Aktuell gibt es auf der Homepage der BAST online eine OFSA II-Vorabveröffentlichung zum „Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrschul-ausbildung in Deutschland“.

» **FRAGE:** Wie wird – nach Ihrer Einschätzung – die Fahrschul-ausbildung mittelfristig aussehen?

Die Ausbildung von Fahrschülern wird noch digitaler und herausfordernder werden als schon bisher. Digitaler, da aufbauend auf dem Erfahrungsschatz der bereits vorliegenden digitalen Lehr- und Lernmittel auch der Unterricht digitaler wird, unabhängig von der konkreten Form als Blended-Learning oder synchronem E-Learning. Herausfordernder, da sich nicht nur die Antriebsarten der Kraftfahrzeuge weiterentwickeln werden. Außerdem wird auch der Straßenverkehr an sich komplexer, in dem sich Kraftfahrzeuge mit und ohne Assistenzsystemen, mit Schalt- oder Automatikgetriebe, angetrieben von Brennstoffen oder mit alternativen Antrieben bewegen.

Der Gesetzgeber hat das Fahrlehrergesetz mit Inkrafttreten 2018 mit einer neuen Fahrlehrer-Prüfungsverordnung ausgestattet! Der Anteil der pädagogischen Qualifikation wurde nahezu verdoppelt, um die Qualität des theoretischen und praktischen Unterrichts zu erhöhen.

Gerade erst hat der Bundesrat einem weiteren wichtigen Schritt zugestimmt: Mit der 15. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer



Seit Dezember 2021 Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Digitales und Verkehr – Oliver Luksic, geb. 9. Oktober 1979 in Saarbrücken. Er hat sein Studium (mit den Schwerpunkten Europa und Volkswirtschaft) an der Grande Ecole Sciences Po (IEP) in Paris mit Master-Abschluss absolviert und studierte ein Jahr am King's College London. Seit 2000 ist er Mitglied der Freien Demokraten und seit 2011 Vorsitzender der F.D.P. Saar. Bis zu seiner Ernennung zum Staatssekretär war Oliver Luksic verkehrspolitischer Sprecher der F.D.P. – Seine Themenschwerpunkte: Planungsbeschleunigung, Logistik, Bundesfernstraßen, Straßenverkehr, Radverkehr, Fußgänger, Luftfahrt, Wasserstraßen. Zudem ist er neuer Koordinator der Bundesregierung für Güterkraftverkehr und Logistik und zentraler Ansprechpartner der Bundesregierung für die deutsche Logistikbranche.  
Foto: Bundespresseamt/BPA

straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften hat das BMDV gemeinsam mit dem Bundesministerium des Innern und für Heimat insbesondere einheitliche Rahmenbedingungen für Ausnahmen für Online-Angebote in der Fahrschulerausbildung geschaffen, die sich während der Corona-Pandemie bewährt haben.

» **FRAGE:** Welche Eigenschaften sollten die Fahrlehrer\*innen der Zukunft haben? Grundsätzlich sollten Fahrlehrer Freude an der Ausbildung junger Menschen und an ihrem Beruf haben. Sie sollten ihn nicht nur als Job verstehen.

Im Rahmen der Pandemie haben viele Fahrschulen Ihr Unterrichtsangebot (nach vorheriger Genehmigung der zuständigen Überwachungsbehörden) um einen digitalen synchronen Distanzunterricht erweitert.

» **FRAGE:** Sollte OFSA II nicht schnellstens um eine repräsentative Studie erweitert werden, um die Erfahrungen der zurückliegenden zwei „Pandemie“-Jahre wissenschaftlich objektiv beurteilen zu können, um zuverlässige Entscheidungskriterien zu bekommen?

Die Dauer der Pandemie hat alle überrascht und was als Übergangsregelung geplant war, nämlich die Möglichkeit zu schaffen, im Wege der Ausnahme theoretischen Fahrschulunterricht in Form von synchronem E-Learning durchzuführen, hat sich verstetigt.

Der OFSA II-Bericht wie auch die gemachten Erfahrungen in den Fahrschulen bilden eine ausreichende Grundlage, in den anstehenden Beratungen mit Ländern und Verbänden zu entscheiden, in welchen Formen theoretischer Fahrschulunterricht zukünftig stattfinden soll. In jedem Fall wird es zu einer Evaluierung der getroffenen Entscheidung kommen.

Die Digitalisierung ist für Fahrschulen nichts Unbekanntes. Angefangen bei einer leistungsfähigen Cloud-basierten Fahrschulverwaltung über Fahrsimulatoren, multimediale Vortragssysteme, umfangreiche Lernplattformen für die amtliche Prüfstoffvermittlung bis eLBe (elektronische Lernstands-Beurteilung) für die digitale Dokumentation der praktischen Ausbildung: Alle diese Beispiele sind längst im Tagesgeschäft einer Fahrschule angekommen.

» **FRAGE:** Wie sollte der Theorieunterricht der kommenden Jahre gestaltet werden? Ich bitte um Verständnis dafür, dass ich dem Ergebnis der Beratungen mit Ländern und Verbänden zur Umsetzung des OFSA II-Berichts nicht vorgehen möchte. Es wird diesen Beratungen vorbehalten bleiben, das Für und Wider der verschiedenen E-Learningformen abzuwägen.

Die Herausforderungen im Logistikbereich sind enorm! – Seit kurzem sind Sie zudem Koordinator der Bundesregierung für Güterkraftverkehr und Logistik.

» **FRAGE:** Welche Aufgaben haben Sie da zusätzlich übernommen, ist das überhaupt in wenigen Sätzen zu beschreiben?

Ich habe die Aufgabe des Koordinators der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik sehr gerne übernommen. Es ist klar, dass eine leistungsstarke Logistik sowohl Rückgrat der Wirtschaft als auch Grundlage der Versorgungssicherheit ist. Das trifft ganz besonders auf Deutschland als Exportnation im Herzen Europas zu. In meiner Funktion als Koordinator habe ich mir zum Ziel gesetzt, gemeinsam mit der gesamten Branche dafür zu sorgen, dass wir in Deutschland weiterhin eine moder-

weiter auf SEITE 2

**IM INTERVIEW: OLIVER LUKSIC – PARLAMENTARISCHER STAATSEKRETÄR BEIM BUNDEMINISTERIUM FÜR DIGITALE UND VERKEHR**

■ Fortsetzung von **SEITE 1**

ne und wettbewerbsfähige Transportwirtschaft haben. Dafür wollen wir vor allem Digitalisierung, Intermodalität und eine klimaschonende Logistik voranbringen. Ich sehe es als meine Aufgabe, jederzeit Ansprechpartner für die deutsche Logistik zu sein und gemeinsam mit der Branche die Zukunftsfähigkeit abzusichern.

**Durch seine geografische Lage ist Deutschland Logistikknotenpunkt Nr. 1 in Europa. Damit der Logistikstandort Deutschland weiter ausgebaut werden kann und führend bleibt, benötigen wir mehr gut ausgebildete Kraftfahrer\*innen.**

» **FRAGE:** Was kann die Branche attraktiver machen, um z. B. neue Fahrer\*innen zu gewinnen, wo setzen Sie Ihre Schwerpunkte?

Das Thema Fachkräfte- und Fahrermangel ist eine wachsende Herausforderung für

alle Transportbereiche. Mit der wichtigen Frage, wie der Beruf des Berufskraftfahrers attraktiver gemacht werden kann, hat sich bereits der wissenschaftliche Beirat des BMDV befasst und festgestellt, dass der maßgebliche Hebel zur Steigerung der Attraktivität vor allem in einer besseren Entlohnung und besseren Arbeitsbedingungen liegt – mithin Maßnahmen, die von der Branche überwiegend selbst anzugehen sind. Wenngleich der Markt hier also in erster Linie selbst in der Verantwortung steht, trägt das BMDV im Rahmen seiner Zuständigkeit durch Schaffung eines geeigneten ordnungspolitischen Rahmens dazu bei, den Beruf attraktiver zu machen und mehr Fachkräfte zu gewinnen. So wurden seitens des Bundes und insbesondere des BMDV bereits umfangreiche Maßnahmen (mit-)initiiert, wie Förderprogramme für Nachwuchskräfte, Qualifizierungsprogramme für Flüchtlinge oder Erleichterungen für Visaerteilungen für Fahrpersonal aus Drittstaaten. Speziell

um den Berufszugang zu erleichtern, unterstützt das BMDV insbesondere in den Bereichen Fahrerlaubnis- sowie Berufskraftfahrerqualifizierungsrecht und setzt klar auf weitgehende Modernisierung und Entbürokratisierung. Speziell für die Berufskraftfahrerqualifikation ist momentan eine Änderungsverordnung in Bearbeitung, wonach im Rahmen der – für die Praxis besonders bedeutsamen – beschleunigten Grundqualifikation auch eine Prüfung in Fremdsprachen möglich sein soll. Auf diese Weise soll speziell ausländischen Arbeitskräften der Berufszugang erleichtert werden. Zudem wird für die alle fünf Jahre vorgeschriebene Weiterbildung die Möglichkeit des E-Learnings eingeführt. Die Ausbildung wird mithin flexibler gestaltet und modernisiert. Als weiteren Schwerpunkt möchte ich die Verbesserung der Arbeitsbedingungen hervorheben. Dazu gehören zum Beispiel der Ausbau der Lkw-Parkplätze entlang der Bundesautobahnen und die Verbes-

serung der Sozialvorschriften für das Fahrpersonal im Rahmen des Mobilitätspakets Teil I seit dem Sommer 2020.

» **FRAGE:** Haben Sie einen persönlichen und spontanen Wunsch, der zu einer kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen würde?

Deutschland hat bereits heute ein hohes Niveau der Verkehrssicherheit erreicht, besonders vor dem Hintergrund einer stetig wachsenden Verkehrsleistung als Transitland Nr. 1 in Europa. Mein persönlicher Wunsch – der direkt zu einer schlagartigen Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen würde – wäre, dass sich jeder an die Regeln hält und sich nicht nur aufmerksam, sondern auch rücksichtsvoll gegenüber anderen und insbesondere den verletzlicheren Verkehrsteilnehmern verhält. Ich weiß, dass sich dieser Wunsch nicht kurzfristig erfüllen wird. Aber in diesem Sinne hat mein Haus im vergangenen Jahr den „Pakt für Verkehrssicherheit“ ins

Leben gerufen, der unter dem Motto steht „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit“. Wir müssen bedenken, dass Menschen mitunter auch einfach Fehler machen und diese Fehler leider oftmals zu schwerwiegenden Unfallfolgen führen. Deshalb lässt sich eine Vision Zero nur dann verwirklichen, wenn wirklich alle Akteure mit ihren Maßnahmen an einem Strang ziehen. Dazu haben wir als Bund die Länder und Kommunen, aber auch zahlreiche weitere Akteure rund um die Mobilität ins Boot geholt, um der Vision Zero näher zu kommen.

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

**DEGENER**



www.degener.de

**AKTUELL**

# Zur Digitalisierung der Fahrausbildung und zum Online-Theorieunterricht

Die Digitalisierung dringt in alle Lebens- und Arbeitsbereiche vor. Das gilt auch für die Pädagogik, für Lehren und Lernen in allen Ausbildungsbereichen. Es gibt eine lebhaft diskutierte Diskussion um das Für und Wider dieser unterschiedlichen Unterrichtsformen.

Die Vorteile zeigen sich schon länger in der Fahrschulausbildung, z. B. bei den digitalisierten Prüfungsfragen und bewegten Situationsdarstellungen, mit denen sich Fahrschüler\*innen standortunabhängig mit Smartphone-Unterstützung überall und in unterschiedlichster Weise befassen können, sei es durch Lernen nach Themen, Wiederholen falsch beantworteter Fragen oder realistische Prüfungssimulationen. Die Fahrlehrer können dank digitaler Lernstandsbeurteilung bei allen Schülern\*innen den Wissensstand zeitnah verfolgen. – Solche Entlastung brauchen die Fahrlehrer, denn der immer dichter und komplexer werdende Straßenverkehr stellt auch die moderne Fahrausbildung vor immer größere Herausforderungen. Lehrpläne werden umfangreicher, sie nehmen die notwendigen Erweiterungen für den praktischen und theoretischen Unterricht auf (z. B. Änderungen der Straßenverkehrs-Ordnung, Vermittlung der Funktion von Fahrerassistenzsystemen, alternative Antriebe, E-Mobilität). Für die Fahrlehrer wird es immer anspruchsvoller, den erweiterten Lehrstoff z. B. für Pkw-Fahrschüler in mindestens 14 Doppelstunden zu vermitteln.

Mit der Corona-Pandemie ist unerwartet eine völlig neue Situation, die alle Ausbildungsarten zu aufwändigen Veränderungen zwang aufgetreten. Online-Home-Learning wird zum Rettungsanker für alle Institutionen des Lehrens und Lernens, von der Grundschule bis zur Universität und ebenfalls für Fahrschulen. Digital synchroner Distanz-Theorieunterricht, wie er hier korrekt genannt wird, erfordert nicht nur mehr Organisation, vielerorts entstand eine Überforderung mit der Medientechnik, aber sicher auch Momente des pädagogischen Neuentdeckens und des Überdenkens bisheriger unterrichtstechnischer, methodischer Abläufe.



Ein lehrreicher und lebhafter Unterricht muss gewährleistet sein, um Inhalte nachhaltig zu vermitteln.

© DEGENER

Was z. B. beim Online-Home-Learning oder Home-Schooling fehlt, zeigen uns Schüler und Studenten, es geht dabei sehr viel verloren. Die Schüler vermissen ihre Lehrer\*innen, ihre Mitschüler und ihr Klassenzimmer. Den Studenten fehlen ihre Präsenz-Vorlesungen und -Übungen und der Kontakt zu den Professor\*innen, Dozent\*innen und Studienkolleg\*innen.

Der Kontakt mit der Fahrlehrerin oder dem Fahrlehrer in den Fahrstunden ist für die Fahrschüler\*innen auch wichtig im Theorieunterricht. Die Fahrlehrer\*innen verbinden die Theorie mit den Erfahrungen beim praktischen Fahren. Ihre Sichtweise des Straßenverkehrs, ihre Argumente und vor allem ihr Vorbild prägen die Einstellung der Fahrschüler\*innen.

Fahrlehrer\*innen können den Präsenz-Theorieunterricht zeitgemäß für alle Teilnehmenden gestalten und beleben mit Partner-/Gruppenarbeit, Rollenspielen, Experimenten und moderierten Diskussionen – nach pädagogischen Grundsätzen und eben auch für die Lernschwächeren. Im direkten Gedankenaustausch mit den Fahrschüler\*innen vermitteln sie das Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit durch vorausschau-

ende und vorausdenkende Fahrweise: Voraussicht, Rücksicht, partnerschaftliches, umweltschonendes und vor allem verantwortungsbewusstes Verhalten.

Da die Theorie als Präsenzunterricht besonders bedeutsam ist für die Einstellung der Fahranfänger, sollte diese auch während einer Ausnahmesituation, zumindest teilweise ermöglicht werden. Der persönliche Kontakt des Fahrlehrers, seine Sichtweise des Straßenverkehrs, seine Argumente und vor allem sein Vorbild prägen vornehmlich die Einstellung der Fahrschüler\*innen.

**Exkurs: Der Bundesrat hat am 11.02.2022 der 15. Änderungs-Verordnung zugestimmt!**

Nummehr sind bundeseinheitliche Rahmenbedingungen für Online-Theorieunterricht oder wie es korrekt heißt, für den „digitalen synchronen Distanz-Theorieunterricht“ geschaffen worden. Den obersten Landesbehörden wird in begründeten Ausnahmefällen, in denen ein Präsenzunterricht „nicht oder nur eingeschränkt“ möglich ist, nach vorheriger und eingehender Prüfung gestattet, eine Genehmigung zu erteilen.

Der Redebeitrag der neuen parlamentarischen Staatssekretärin Daniela Kluckert, den sie vor der Abstimmung des Tages-

ordnungspunktes während der Bundesratssitzung vom 11.2.2022 hielt, soll hier auszugsweise wiedergegeben werden [wörtliches Zitat aus dem Protokoll]:

■ Grundsätzlich sollte das Leben der Menschen mit der Digitalisierung besser gemacht werden. ... Mit der 15. Änderungsverordnung werde den Assistenzsystemen, die auch in der Fahrerlaubnisprüfung (Praxis) immer häufiger benutzt werden, Rechnung getragen. ... Die Erfahrungen mit digitalen Möglichkeiten resultierend aus der Corona-Krise seien jetzt Bestandteil der Verordnung. Diese Erfahrungen haben zu Änderungen geführt. Es gibt da eine breite Debatte. Die einen sagen, wir wollen das Digitale festschreiben, die anderen sagen, wir müssen noch abwarten. Natürlich ziehe sich diese Debatte auch entlang der Fahrschulen, die ebenfalls unterschiedlicher Meinung sind.

Mit dieser 15. Änderungsverordnung sollen demnach bei Online-Angeboten bundeseinheitliche Rahmenbedingungen geschaffen werden. Ziel dieser Verordnung sei ein erster Schritt, die bisher in den Ländern praktizierten Verfahren festzuschreiben. Einerseits werde im Einvernehmen mit den Fachbereichen der Länder festgelegt, dass der theoretische Unterricht die Präsenz voraussetzt,

andererseits aber auch, dass Ausnahmen möglich sind, und zwar nach bundeseinheitlichen Anforderungen. Das könne nur ein Anfang sein, auch der Führerschein, die Führerscheinprüfung, der Weg dorthin müsse digitaler werden.

Die Bundesregierung ist seit zwei Monaten im Amt, das Digitale werde im Ministerium noch verstärkt Einzug halten, aber die Verfahren der Gesetzgebung seien nicht ad hoc, sondern es gebe eine Gesetzgebung, bei der auch ein bestimmter Weg eingehalten werden muss, daher sei auch die Verordnung noch nicht das Ende der Fahnenstange. Der Prozess dauere und das sei auch richtig, denn die Verkehrssicherheit sei das hohe Gut, hier gelte es abzuwägen. Digital, da, wo es möglich ist, das müsse das Credo sein. Unter Beteiligung der Länder hätten bereits erste Besprechungen zur Umsetzung des kürzlich abgeschlossenen BAST-Projektes zur Optimierung der Fahrausbildung begonnen. Man beschäftige sich mit dem Einsatz von E-Learning, auf wissenschaftlicher Grundlage, das sei genau der richtige Weg, Vor- und Nachteile abzuwägen und am Ende zu einer guten Lösung zu bringen, die dem auch Rechnung trage. In weiteren Gesprächen mit den Ländern und auch der Fahrlehrerschaft, die hier eingebunden werden müsse, damit es auf Akzeptanz stoße, müsse geschaut werden, was umsetzbar und sinnvoll ist. Die Fahrausbildung solle auch weiterhin modernisiert, digitalisiert und ständig verbessert werden. Digital sei das neue Normal, das gelte auch beim Lernen und ganz besonders mit der Verbindung von Mobilität und Digitalität, das lasse sich überhaupt nicht mehr trennen. ■

Der Beitrag repräsentiert eine kompetente Stellungnahme, es ist vielleicht sogar denkbar, den OFSA II-Bericht als Grundlage zu verwenden, um eine weitere wissenschaftlich untermauerte Studie für eine Weiterentwicklung der Fahrschulausbildung in Deutschland zu nutzen! Könnten sich nicht alle an diesem Prozess verantwortlich beteiligten Personen vorstellen, eine repräsentative Untersuchung „nachzulegen“, in deren Verlauf die unterschiedlichen Meinungen zu reinem Präsenz- im Vergleich zu digitalem Online-Präsenz-Theorieunterricht klar differenziert dargelegt werden? – Der Wille zur wissenschaftlich gestützten und praxisorientierten Umsetzung sollte gegeben sein. HJR

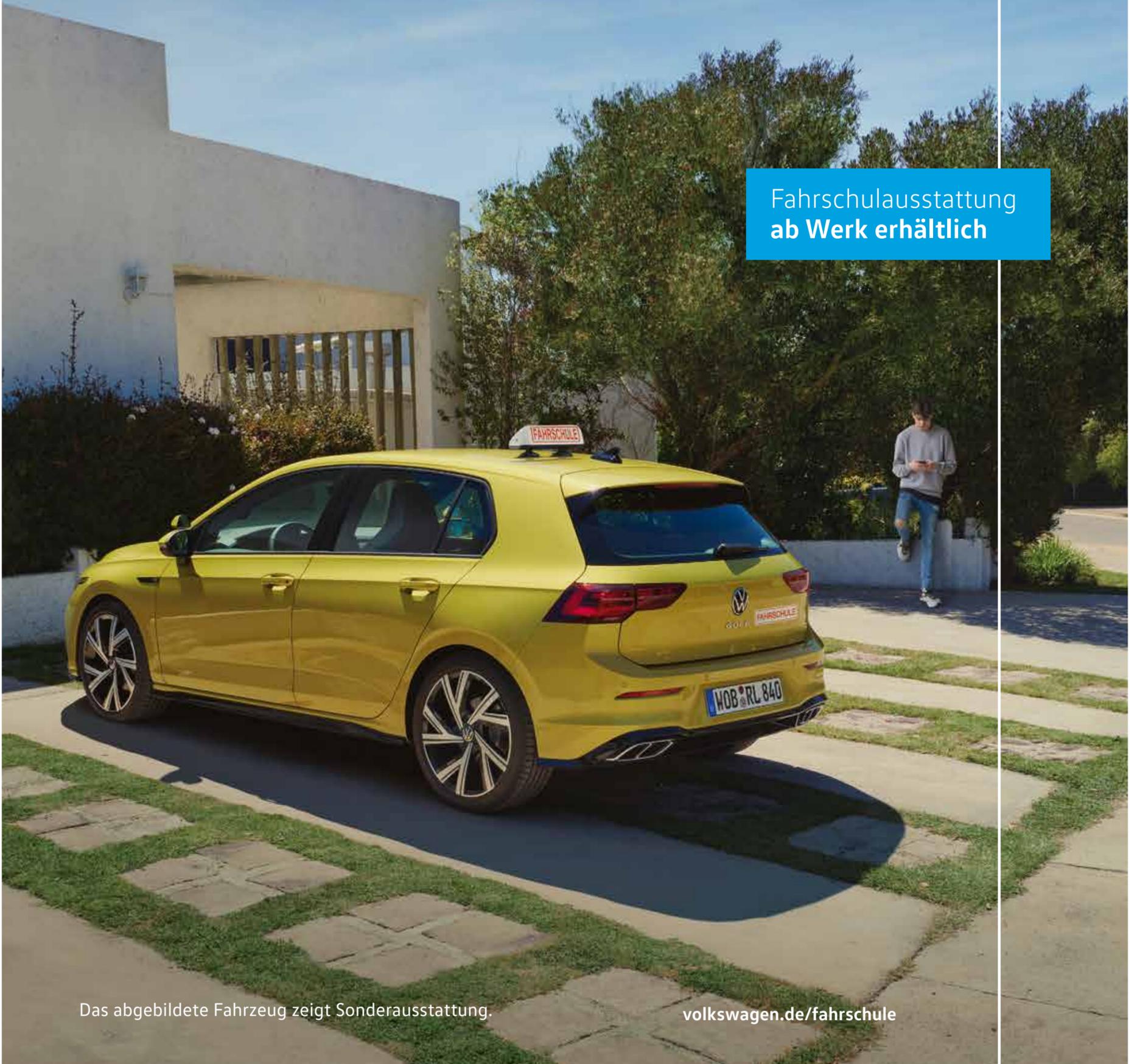
# Echtes Lehrstück

## Der Golf für Fahrschulen

Manche Dinge sind moderne Klassiker. Genau wie der Golf, der Fahrschülern schon seit Jahrzehnten die Freiheit der Mobilität vermittelt. Und dank digitalen Innovationen und effizienten Antrieben rundum überzeugt. Beim Praxisunterricht genauso wie bei den Betriebskosten. Fragen Sie Ihren Volkswagen Partner, er berät Sie gern.



Fahrschulausstattung  
ab Werk erhältlich



Das abgebildete Fahrzeug zeigt Sonderausstattung.

[volkswagen.de/fahrschule](https://volkswagen.de/fahrschule)

## ANZEIGE

## Die Fahrschüler von heute sind die Kunden von morgen Nachwuchsförderung von Louis



Seit 10 Jahren macht Louis Fahrschulen ein Kooperationsangebot, das mittlerweile über 10.000 Fahrschulen nutzen. Es beinhaltet zum einen eine Fahrschul-Kundenkarte. Mir der kaufen Fahrlehrer bei Louis um 15 % günstiger ein. Zum anderen unterstützt Louis Fahrschüler mit Rabatt-Aktionen und Info-Material beim Start ins Motorradleben.

Jedes Jahr zum Beginn der Ausbildungs-saison erhält jede der teilnehmenden Fahrschulen ein Paket aus der Hamburger Firmenzentrale. Darin finden sich neben einigen anderen nützlichen Din-

gen die „Startertipps“, eine Broschüre mit vielen nützlichen Infos für die Zeit nach der Prüfung sowie Info-Flyer, die den Fahrschülern später in der Louis Filiale als Gutschein dienen.

Diese Gutscheinflyer sind auch die wesentliche Neuerung für 2022. Louis hat das Prozedere radikal vereinfacht: Kein Ausfüllen von Formularen mehr, keine Übermittlung von Fahrschüler-Daten. Die Fahrschule stempelt nur noch den Gutscheinflyer ab, mit dem der Fahrschüler in der Louis Filiale einkaufen geht. Extravorteil für die Fahrschüler: Wer bei Louis

zum Beispiel eine prüfungstaugliche Erstausrüstung kauft, spart durch die 15 % Rabatt weit mehr als die bisherigen 25 Euro. Obendrauf gibt's noch eine Abdeckplane geschenkt.

Natürlich hat auch Louis etwas von der Zusammenarbeit. Für das Hamburger Traditionsunternehmen geht es um Imagepflege, um Steigerung des Bekanntheitsgrades, um konkrete Kontakte zu neuen Kunden und um direkte Nachwuchsförderung – die Fahrschüler von heute sind schließlich die Kunden von morgen. So haben letztlich alle etwas von der Kooperation, die Fahrschulen, die Fahrschüler und Louis. Wenn man so will, eine win-win-Situation.

Mitmachen geht übrigens ganz einfach: Mit einer E-Mail an: [kundenservice@louis.de](mailto:kundenservice@louis.de) oder per Telefon **+49 (0)40 – 734 193 60**.



## AKTUELL

## TÜV Rheinland: Neue Studie für Motorradhelme am Start



Mehr Sicherheit: ECE-R 22.6 mit verbesserten Prüfvorgaben für Motorradhelme / Prüfprogramm um fast ein Drittel erweitert / Bei Kauf sind Passform und Sitz am Wichtigsten / Auf korrekte Kennzeichnung und Etikett im Helm achten © TÜV Rheinland

Motorradhelme sind das wichtigste Stück einer optimalen Schutzausrüstung für Bikerinnen und Biker. Nicht nur die Einführung der Helmpflicht vor fast 50 Jahren, sondern auch die permanente Weiterentwicklung der Helme selbst sorgt für mehr und mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Jetzt steht eine weitere Optimierung an: die Sicherheitsnorm ECE-R 22.6. Sie löst schrittweise die fast zwanzig Jahre alte und derzeit noch geltende ECE-R 22.5 ab. Schrittweise heißt: Ab Juni 2022 dürfen in der Europäischen Union nur noch neu entwickelte Helmmodelle in den Markt gebracht werden, die die Anforderungen der Version 6 erfüllen. Ein Jahr später ist dann auch die Produktion „alter“ Helme der Norm ECE-R 22.5 untersagt.

Wichtig für Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer: „Niemand muss jetzt einen neuen Helm kaufen. Schutzhelme, die der Norm ECE-R 22.5 entsprechen, dürfen auch künftig getragen werden“, so TÜV Rheinland-Experte Peter Schaudt. Sie seien auch unverändert sicher, aller-

dings bringen die neuen Vorschriften wesentliche Neuerungen, die in der Praxis im Ernstfall zu einem Plus an Sicherheit führen können.

### Prüfprogramm für neue Helmmodelle erheblich erweitert

„Das Prüfprogramm für die Motorradhelme wird nach der neuen Sicherheitsnorm ECE-R 22.6 um fast ein Drittel erweitert. Wir führen auf unseren Testständen neue und zudem mehr Prüfungen durch als bislang“, erläutert Prüfingenieur Schaudt, der selbst an der Entwicklung der neuen Norm mitgewirkt hat. So werden unter anderem Aufpralltests in verschiedenen Varianten und mit drei verschiedenen Geschwindigkeiten zwischen rund 20 und 30 km/h (6 bis 8,2 m/s) vorgenommen. Nach der bisherigen Norm waren fünf so genannte Prüfpunkte am Helm vorgegeben, nun können diese von den Prüfingenieuren flexibler gewählt werden. Auch ein Rotationstest ist neu, der die Drehung des Kopfes beim möglichen Aufprall simuliert. Das Visier muss unter anderem

beim Beschuss mit einer Stahlkugel bei 60 Meter pro Sekunde entsprechenden Widerstand nachweisen – umgerechnet 216 km/h. Auch weitere Tests zu Kinnriemen, Verschluss sowie verschiedene Abstreiftests sind nach der ECE-R 22.6 vorgesehen. Eine wichtige Neuerung für Hersteller: Tests werden in der Umweltsimulation bei Temperaturen von -10 bis +50 Grad Celsius durchgeführt – solche Extremtests sind wichtig, weil die verschiedenen Materialien entsprechend unterschiedlich reagieren. In der bisherigen Norm ECE-R 22.5 waren sogar Tests bei -20 Grad Celsius vorgesehen. Diese sind nun nicht mehr erforderlich, was Herstellern andere Möglichkeiten bei der Materialwahl eröffnen wird.

### Passform und richtiger Sitz besonders wichtig

Unverändert wichtig beim Kauf eines neuen Helmes sind aus Sicht von Schaudt eine ausführliche Beratung und das eigene Gefühl. Deshalb sei auch der Kauf im Internet nur bedingt empfohlen: „Kopf und Helm müssen perfekt zueinander passen. Jeder muss sich beim Anprobieren und mit der Handhabung selbst wohlfühlen. Zudem gilt: Ein Etikett im Helm muss Auskunft darüber geben, nach welcher Norm und wo der Helm genehmigt wurde. Fehlt ein solches Etikett, ist ein Kauf nicht geraten.“ Auf dem Etikett bedeutet die Kennzeichnung „E1“, dass der Helm in Deutschland genehmigt wurde und beispielsweise bei TÜV Rheinland geprüft wurde, „E3“ steht für eine Genehmigung in Italien. Der Umfang der Prüfung ist an einer „05“ (für die bisher gültige Norm) sowie „06“ für die Zulassung nach der neuesten Sicherheitsnorm ECE- 22.6 erkennbar.

## MOTORRADSAISON

## Verkehrswahrnehmung – Motorrad- vs. Kraftfahrzeugfahrer



Motorradfahrer können schnell übersehen werden, vor allem wenn die Aufmerksamkeit auf größeren Fahrzeugen liegt. © DEGENER

Eine aktuelle Studie von DocBike und der Universität Bournemouth legt nahe, dass Motorradkollisionen mitunter dadurch verursacht werden, dass Motorrad- und Autofahrer den Straßenverkehr unterschiedlich sehen und wahrnehmen.

Dieses gemeinsame Forschungsprojekt hat Ursachen von Motorradkollisionen und Möglichkeiten zur Verletzungsprävention untersucht. Dabei fand das Forschungsteam heraus, dass es entscheidende Unterschiede in der visuellen Aufmerksamkeit von Motorradfahrern und Autofahrern gibt. Obwohl sich beide Teilnehmer auf demselben Straßenabschnitt befinden, ist es demnach möglich, dass sie völlig unterschiedliche Dinge wahrnehmen.

Das an der Bournemouth University, geleitete Projekt untersuchte die neurologischen und kognitiven Einflüsse von Motorradfahrern und Autofahrern. Das Ergebnis: Autofahrer und Motorradfahrer haben aufgrund der unterschiedlichen Arten von Gefahren je nach Fahrzeugtyp unterschiedliche visuelle Aufmerksamkeitsmuster. Zum Beispiel sieht das Gehirn größere Objekte wie Lastwagen natürlicherweise als Bedrohung an, im Gegensatz zu kleineren Objekten wie Motorrädern. Zudem ändern sich die Identifizierung, Wahrnehmung und das Wissen von Motorradfahrern über potenzielle Risiken in Abhängigkeit von ihren Erfahrungen. Diese Erkenntnis legt nahe, dass die Identifizierung von Risiken durch Schulungen und Materialien hilfreich ist, das Unfallrisiko zu mindern. Dabei geht es nicht um die Schulung von Fahrfertigkeiten, sondern darum, die Fähigkeit zu Schulen die Straße richtig „Lesen“ zu lernen.

Untersucht wurden Teilnehmer mit unterschiedlichen Fahrerfahrungen und Qualifikationen, thematisch gegliedert in vier Hauptteile:

- Ermittlung von Fahrpraxis, Ausbildung und Jahreskilometerleistung
- Fragebögen zur allgemeinen Risikobereitschaft und zum Bedürfnis nach Aufregung
- Eye-Tracking durch das Betrachten von Videos und Bildern von Straßen mit einer hohen Anzahl von Motorradkollisionen
- optionales halbstrukturiertes Interview für Motorradfahrer

Geleitet wurde die Studie von Shel Silva, einer promovierten Forscherin an der Universität Bournemouth mit einem Abschluss in Neuropsychologie. Sie selbst ist Motorradfahrerin seit ihrem 4. Lebensjahr. Die Studie brachte wichtige Erkenntnisse zu der Frage, warum Motorradfahrer im Straßenverkehr oft nicht gesehen werden: Zum einen kann es sein, dass Motorradfahrer optisch nicht wahrgenommen werden, so kann das Gehirn beim Fahren eine „Maskierung“ durch

rasche Blickbewegungen (medizinisch: Sakkaden) erfahren, das bedeutet, dass das Gehirn die fehlenden Informationen ausfüllt, wenn die Pupillen sich von einem Punkt zum anderen bewegen. Dadurch kann ein Motorradfahrer in der „sakkadischen Maske“ verdeckt werden. Auch hat das Auge einen natürlichen blinden Fleck, dort wo der Sehnerv das Auge verlässt. Und die Sicht kann auch durch die Nase verdeckt werden, vor allem an Kreuzungen.

Ein weiterer Faktor: Das Gehirn entwickelt evolutionär bedingt ein größeres Interesse an Dingen, die bedrohlich sind; historisch waren dies große Objekte oder Tiere. Im Straßenverkehr sind das Busse oder Lastwagen, keine kleinen Motorräder. Dadurch kann ein Motorrad innerhalb des Sichtfelds leicht verloren gehen, ganz besonders, wenn sich unmittelbar hinter dem Motorrad ein großes Fahrzeug befindet.

Ein zusätzlicher Punkt ist die Einschätzung der Geschwindigkeit. Ein Motorradfahrer kann die Geschwindigkeit eines Autos im Verhältnis zu einem Fixpunkt leichter feststellen als der Autofahrer das Tempo des Motorradfahrers. Das liegt auch daran, dass Motorräder kleiner sind. Zudem ist es im Rückspiegel bei einem zweispurigen Fahrzeug Dank der weit auseinanderstehenden Scheinwerfer einfacher, die Geschwindigkeit einzuschätzen, da sich der Abstand der Scheinwerfer vergrößert, wenn das Fahrzeug näherkommt. Je schneller sich der Abstand also vergrößert, desto schneller das Auto, der Lkw oder der Bus. Bei einem Motorrad ist das anders.

Shel schlägt vor, dass es hilfreich sein könnte, wenn Motorradfahrer an Kreuzungen eine seitliche Bewegung in Richtung zur Mitte machen. Diese Bewegung des Motorrads kann bei anderen Verkehrsteilnehmern eine visuelle Orientierungsreaktion auslösen und somit die Aufmerksamkeit auf die Motorradfahrer lenken.

Es wird noch weiter nach den Ursachen geforscht, warum Motorradfahrer im Straßenverkehr nicht gesehen werden oder gesehen werden, jedoch nicht in Erinnerung bleiben. Gerade jetzt zu Beginn der Saison könnte noch ein saisonaler Faktor dazu kommen, nämlich der der Erwartungshaltung. Dadurch, dass im Winter fast gar keine Motorradfahrer im Straßenverkehr gesehen wurden, rechnen viele Autofahrer auch jetzt nicht mit ihnen als Verkehrsteilnehmer.

Ein Tipp zum Trainieren der eigenen Achtsamkeit und zur Sensibilisierung von Mitfahrern oder anderen: Beobachten Sie sich selbst, z. B. nach einem Wechsel vom Motorrad oder Roller zum Auto oder umgekehrt und fragen Sie sich: Inwiefern verändert sich die eigene Wahrnehmung durch den Fahrzeugwechsel? (AnK)

# Lernen leichter gemacht.

## Die Z650 Learning Edition



### 1 Niedrigere Sitzbank

Die um ca. 30 mm abgepolsterte Sitzbank bringt mehr Sicherheit.



### 2 Leistungsreduzierung

Sie haben die Wahl: Ein Leistungsumrüstkit auf 35 kW (48 PS) ist inklusive.



### 3 Stabile Motorschutzbügel

Der robuste Motorschutzbügel sichert die edlen Teile Ihrer Fahrschul-Z650.



### 4 Robuste Sturzpads hinten

Sturzpads an der Schwinge sorgen für effektiven Schutz vor Beschädigungen.

Wie für Ihre Fahrschule gemacht: die Z650 oder Z125 Learning Edition. Neben einem attraktiven **Fahrschulrabatt** ist das **Learning-Edition-Paket** immer **kostenlos** an Bord. Außerdem können Sie jedes Fahrschul-Bike von Kawasaki zu besonders günstigen Monatsraten finanzieren.

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



Z125 (als Learning Edition mit niedriger Sitzbank, Motorschutz und Sturzpad-Kit)

Z900 70 kW

Vulcan S

Ebenso interessant für den Fahrschulbetrieb: die angesagte Z900 70 kW. Oder die Vulcan S mit extrem niedriger Sitzhöhe. Beide drosselbar auf 35 kW. Und fragen Sie auch nach günstigen Begleitbikes. Unsere Vertragspartner beraten Sie gerne!

[kawasaki.de](http://kawasaki.de)

YouTube f Instagram



**Kawasaki**  
Let the good times roll

IM INTERVIEW: PROF. DR.-ING. MARKUS OESER – BAST-PRÄSIDENT

# Bei digitalen Lernangeboten kennen Fahrlehrer\*innen die Wissenslücken der Fahrschüler\*innen sehr genau!



„Verzahnt zahlreiche Fachgebiete miteinander, der neue BAST-Präsident Prof. Dr.-Ing. Markus Oeser!“ – Professor Dr.-Ing. habil. Markus Oeser, seit November 2021 neuer Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST), geb. 1974. Seit 2011 Leiter des Lehrstuhls für Straßenwesen und Direktor des Instituts für Straßenwesen sowie seit 2015 Dekan an der Fakultät für Bauingenieurwesen der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule Aachen (RWTH). Zuvor promovierte er 2004 an der Technischen Universität Dresden, die Habilitation erfolgte im Jahr 2010. Prof. Oeser war als Universitätsdozent an der University of New South Wales in Sydney, Australien tätig, bevor er seine Arbeit an der RWTH Aachen aufnahm. Mit seiner wissenschaftlichen Expertise engagiert er sich als promovierter Bauingenieur in verschiedenen Forschungsgremien, Fachverbänden und -vereinigungen wie beispielsweise in der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV).

Foto: BAST Daniel – Carreño, hat&cap

» **FRAGE:** Seit November 2021 sind Sie neuer Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen.

Wie gefällt Ihnen Ihre neue Aufgabe und welche Prioritäten stehen auf Ihrer Agenda?

Meine neuen Aufgaben als Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen sind spannend und herausfordernd zugleich. Wir verstärken die Aktivitäten der BAST in den Bereichen Digitalisierung, aktive Mobilitätsformen und Interaktion der Verkehr, vernetztes und automatisiertes

Fahren, resiliente und agile Verkehrsinfrastrukturen und Nachhaltigkeit des Straßenwesens ohne die traditionellen Themengebiete zu vernachlässigen. Außerdem wollen wir einen messbaren Beitrag zur Qualifikation und Nachwuchsgewinnung für das Straßenwesen leisten. Die BAST wird auf diese Weise noch besser auf die Beantwortung der brennenden Zukunftsfragen vorbereitet. Das ist eine wirklich erfüllende Aufgabe und ich fühle, dass ich meine Schaffenskraft und mein Wissen für eine gute Sache einsetzen kann.

» **FRAGE:** Wie viele Mitarbeiter\*innen beschäftigten sich in der Bundesanstalt zurzeit mit dem Thema der Fahrausbildung und dem Fahrerlaubniswesen?

Die Kern-Forschungstätigkeiten übernehmen 3 Kollegen und Kolleginnen im Referat „Fahrerlaubnis, Fahrausbildung, Kraftfahrereignung“. Es gibt aber immer wieder Schnittpunkte zu anderen Referaten. So zum Beispiel zum Referat „Automatisiertes Fahren“ oder zur „Begutachtungsstelle Fahrerlaubniswesen“. Dies verdeutlicht wie weit die Thematik Fahrausbildung auch in andere Bereiche ausstrahlt.

» **FRAGE:** Bei der BAST liegt aktuell die OFSA II-Vorabveröffentlichung online vor („Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrschulerausbildung in Deutschland“). In den letzten beiden „Pandemie“-Jahren wurden unterschiedlichste Erfahrungen mit Online-Präsenz-Veranstaltungen im Bereich der Schulen, Universitäten und in den Fahrschulen gemacht. Sollte nicht eine zusätzliche, unabhängige Studie zeitnah durchgeführt werden, um die Auswirkungen dieser besonderen Situation auch in der theoretischen und praktischen Fahrausbildung aufzuarbeiten?

Das OFSA II-Projekt hat wichtige wissenschaftlich basierte Vorschläge für guten Unterricht erarbeitet. In den Jahren der Pandemie wurde in der Fahrschulerausbildung viel geleistet, um trotz sehr schwieriger Bedingungen die Ausbildung für die Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu ermöglichen. Es musste oftmals improvisiert werden, und die Lösungen waren vielfältig. Inwiefern diese zum Teil improvisierten Lösungen dauerhaft

in der Praxis Eingang finden können, ist im Sinne der Verkehrssicherheit sorgfältig zu prüfen.

» **FRAGE:** Die Fahrzeugtechnik schreitet mit der Digitalisierung unablässig voran, es ist eben mehr „Technik“ möglich: Fahrerassistenzsysteme, automatisiertes und autonomes Fahren, alternative Antriebssysteme und hier besonders die Elektromobilität, um nur einige Beispiele zu nennen. Parallel steigen die Erwartungen an eine gute Fahrausbildung! Wie definieren Sie als Wissenschaftler „digital“ und welche Möglichkeiten sehen Sie in der Digitalisierung, die Fahrlehrer\*innen in ihren Aufgaben zu unterstützen?

Digital bezeichnet ein elektronisches Verfahren, das Daten in zwei Zuständen erzeugt, speichert und verarbeitet. Das erste Binärsystem wurde schon von Gottfried Wilhelm Leibniz entwickelt, „digital“ ist also gar nicht so neu, wie wir oft denken.

Mit digitaler Technik kann der Fahrlehrer in seiner Rolle als Lernbegleiter seine Schüler beim Lernen deutlich individueller und damit besser unterstützen, z. B. mit sogenannten „flipped classroom-Modellen“, wo Präsenzlernen und selbstständiges Lernen mit digitalen Medien sich abwechseln. Die Fahrlehrerin oder der Fahrlehrer kennt bei den digitalen Lernangeboten den Wissensstand der Schüler und deren Wissenslücken sehr detailliert, und kann sie gezielter bei der Prüfungsvorbereitung unterstützen. Gefahrensituationen lassen sich digital deutlich besser und anschaulicher darstellen als mit Schautafeln und Büchern.

» **FRAGE:** Der Anteil der pädagogischen Qualifikation wurde in der Fahrlehrer-Prüfungsverordnung nahezu verdoppelt und mit psychologischen Inhalten ausgestattet. Die Qualität des theoretischen und praktischen Unterrichts soll dadurch erhöht werden. Welche Eigenschaften sollten die Fahrlehrer\*innen der Zukunft haben?

Die Fahrlehrerausbildung ist kontinuierlich an sich ändernde Anforderungen anzupassen. Moderner Fahrschulunterricht sollte auch die aus anderen Bildungsbereichen gewonnenen Erkenntnisse zum Lehren und Lernen berücksichtigen. Die Fahrschüler sind hinsichtlich ihrer Vorkenntnisse und Lernmöglichkeiten aber noch unterschiedlicher als es in den meisten anderen Bildungseinrichtungen der Fall ist. Der Wandel der Fahrlehrertätigkeit vom zunächst eher technisch orientierten Instruktor zum pädagogischen Beruf und individuellen Lernbegleiter ist im Gange und dieser Wandel wird in Anlehnung an das Konzept des lebenslangen Lernens beständig fortschreiten.

» **FRAGE:** Haben Sie einen persönlichen und spontanen Wunsch, der zu einer kurzfristigen Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen würde?

Ich würde mir wünschen, dass die Verkehrsteilnehmer mehr Rücksicht aufeinander nehmen. Davon könnte die Verkehrssicherheit auch sehr kurzfristig profitieren.



www.degener.de

AKTUELL

## Fristverlängerung Führerscheinumtausch

Rund 43 Millionen Führerscheine müssen ab 2022 in fälschungssicherere Dokumente umgetauscht werden!

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung am 11.02.2022 einer Fristverlängerung zum Führerscheinumtausch für Führerscheinbesitzer der Geburtsjahre von 1953 bis 1958 bis zum 19. Juli 2022 zugestimmt. Alle Führerscheine, die vor 2013 ausgestellt wurden, müssen bis zum 19. Januar 2033 umgetauscht werden. Dies geschieht in Deutschland schrittweise, gestaffelt nach Jahrgängen. Bereits im vergangenen Jahr hatte das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) die für den Vollzug der fahrlaubnisrechtlichen Regelungen zuständigen Länder befragt, ob eine Verschiebung der Umtauschfristen aufgrund der Corona-Pandemie sinnvoll und erforderlich sei – und am 11. Februar 2022 stimmte der Bundesrat einer Fristverlängerung bis zum 19. Juli 2022 zu.

Die Richtlinie 2006/126/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 über den Führerschein (3. EU-Führerscheinrichtlinie) verpflichtet alle Mitgliedstaaten der EU sicherzustellen, dass bis zum 19. Januar 2033 alle ausgestellten oder im Umlauf befindlichen Führerscheine den einheitlichen Anforderungen der Richtlinie entsprechen – und damit fälschungssicherer werden.



Umtauschfrist für Führerscheine

© BMDV

Bei Papier-Führerscheinen mit Ausstellungsdatum bis zum 31. Dezember 1998 richtet sich der Umtausch nach dem Geburtsjahr des Fahrerlaubnis-Inhabers. In einer zweiten Stufe erfolgt der Umtausch der zwischen dem 1. Januar 1999 und 18. Januar 2013 ausgestellten Kartenführerscheine.

Bei Papier-Führerscheinen mit Ausstellungsdatum bis zum 31. Dezember 1998

ist das Geburtsjahr des Fahrerlaubnis-Inhabers ausschlaggebend.

Bei Karten-Führerscheinen mit Ausstellungsdatum ab dem 1. Januar 1999 gilt das Ausstellungsdatum des Führerscheins: Die Fahrerlaubnisinhaber, die vor 1953 geboren sind, sind vom vorgezogenen Umtausch grundsätzlich ausgenommen. Sie müssen ihren Führerschein erst zum 19. Januar 2033 umtauschen. Damit soll verhindert werden, dass ein vorzeitiger

Umtausch erfolgen muss, obwohl altersbedingt nicht sicher ist, ob diese Fahrerlaubnisinhaber nach dem 19. Januar 2033 überhaupt noch Gebrauch von ihrer Fahrerlaubnis machen möchten.

Der Umtausch erfolgt gestaffelt und beginnt in der ersten Stufe mit den bis zum 31. Dezember 1998 ausgestellten Papierführerscheinen. Diese sind noch nicht im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER) gespeichert und ihre Fälschungssicher-

heit wird als gering eingeschätzt. Bis zum 19. Januar 2025 sollen die Daten des ZFER weitgehend vollständig sein.

Neu ausgestellte Führerscheine werden – unabhängig von der zugrundeliegenden Fahrerlaubnis – auf 15 Jahre befristet. Danach muss ein neuer Führerschein ausgestellt werden. Dadurch sollen insbesondere Lichtbild und Namen aktualisiert werden. Für den Umtausch sollten ein Identitätsnachweis (Personalausweis bzw. Pass oder sonstiges Ausweisdokument), 1 Lichtbild (aktuelles biometrisches Foto) sowie der alte Führerschein im Original mitgebracht werden.

Die Gebühr für den Umtausch beträgt grundsätzlich 25,30 Euro, gegebenenfalls fallen zusätzliche Kosten von 5,10 Euro für den Direktversand des neuen Kartenführerscheins durch die Bundesdruckerei an.

Am 17. Januar 2022 hat die Innenministerkonferenz (IMK) beschlossen, Verstöße gegen die Umtauschpflicht alter Führerscheine angesichts der aktuellen Belastungen durch die Corona-Pandemie vorerst nicht zu sanktionieren. Betroffen sind alle Fahrerlaubnisinhaber der Geburtsjahre 1953 bis 1958 mit alten Papierführerscheinen, die bis zum 31. Dezember 1998 ausgestellt wurden. Für sie galt bislang eine Umtauschfrist bis zum 19. Januar 2022.

## GÜTERTRANSPORT/TRANSPORTGEWERBE

## Beantragen Sie rechtzeitig Ihre staatliche Anerkennung für die Fortsetzung der Berufskraftfahreraus- und weiterbildung! – Bleiben Sie weiterhin systemrelevant!

Zählen Sie zu den Fahrschulen, die bisher nach dem Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz unter bestimmten Voraussetzungen automatisch als gesetzlich anerkannt galten? Damit Sie weiterhin Grundqualifikationen durchführen können, sollten Sie sich rechtzeitig um die staatliche Anerkennung kümmern.

Nach § 30 BKrFQG gilt: Die gesetzlich anerkannte Ausbildungsstätte gilt bis zu ihrer Anerkennung durch die nach Landesrecht zuständige Behörde als anerkannt im Sinne des § 9 Absatz 1, längstens jedoch bis zum 2. Dezember 2022. Nach § 5 BKrFQV Abs 1. sind dem Antrag u. A. insbesondere das Ausbildungsprogramm, in dem die unterrichteten The-

mengebiete auf der Grundlage der in Anlage 1 aufgeführten Kenntnisbereiche sowie die geplante Durchführung des Unterrichts und die Unterrichtsmethoden näher darzustellen sind, beizufügen. Die Verfahren der zuständigen Behörden können je nach Regierungsbezirk und Zuständigkeit durchaus unterschiedlich ausfallen. Zu empfehlen ist es, sich rechtzeitig bei Ihrer zuständigen Behörde über das Anerkennungsverfahren zu erkundigen.

Rechnen Sie bei der Beantragung für die staatliche Anerkennung bei Ihrer nach Landesrecht zuständigen Behörde gegebenenfalls mit längeren Bearbeitungszeiten.

Nicht nur große Logistik-Unternehmen bieten interne Grundqualifikationen an, in denen Mitarbeiter\*innen eine beschleunigte Grundqualifikation erwerben und an Weiterbildungen teilnehmen können. Kleinere Transporteure, Einzelunternehmer und Kleinbetriebe, die nicht unter eine so genannte Ausnahmeregelung fallen, sondern mit der „Absicht der Gewinnerzielung“ unterwegs sind und Transporte durchführen, teils mit wenigen angestellten Fahrern\*innen, bleiben „Suchende“ im BKF-Weiterbildungsmarkt! Sie sind aufgrund der räumlichen Nähe Stammkunden in den Fahrschulen vor Ort. – Hier darf keinesfalls ein Weiterbildungsstau entstehen!



© DEGENER

## AKTUELL

## Neue Regelungen für Lenk- und Ruhezeiten – Mobilitätspakete I und II



Seit dem 20.8.2020 sind zahlreiche neue Regelungen der Verordnung (EU) 2020/1054 in Kraft.

Für entsendete Kraftfahrer seit dem 2.2.2022: Kabotagebeförderungen und

grenzüberschreitende Beförderungen unterliegen vollumfänglich den Entsprechungsbestimmungen, solange sie keine bilateralen Beförderungen sind.

Seit dem 21.2.2022 zu den Kabotagebeförderungen: Anschlusskabotage – nach vollständiger Entladung der grenzüberschreitenden Beförderung in einem EU-/EWR-Staat können im Anschluss in diesem Aufnahmestaat maximal drei Kabotagebeförderungen innerhalb von sieben Tagen (3 in 7 Regel) durchgeführt werden. Transittkabotage – innerhalb von sieben

Tagen nach abgeschlossener grenzüberschreitender Beförderung dürfen die zulässigen Kabotagebeförderungen auch in anderen EU/EWR-Staaten durchgeführt werden, wenn der Lkw jeweils unbeladen über die Grenze in einen EU/EWR-Staat fährt (z. B. auf dem Rückweg in den Heimatstaat). In diesem Fall ist in jedem Staat jeweils eine der insgesamt drei Kabotagebeförderungen innerhalb von drei Tagen (1 in 3 Regel) erlaubt.

Ab dem 21.5.2022: Alle grenzüberschreitenden Beförderungen im gewerb-

lichen Güterkraftverkehr mit Fahrzeugen über 2,5 t zHM (bisher 3,5 t) werden genehmigungspflichtig.

Ab dem 21.5.2022 wird die Eingangsschwelle von 3,5 Tonnen auf 2,5 Tonnen herabgesetzt. Bislang waren auch Unternehmen, die unter die Freistellung nach Art. 1 Abs. 5 c) der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 fallen (Kraftfahrzeuge bzw. Kraftfahrzeugkombinationen bis 3,5 t zGM) berechtigt, entsprechend den in Art. 8 Abs. 2 und Abs. 3 der VO (EG) Nr. 1072/2009 festgelegten Bedingungen,

Kabotagebeförderungen durchzuführen. Für Kraftfahrzeuge inklusive Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 2,5 Tonnen ergeben sich keine Änderungen. Beim Einsatz von Kraftfahrzeugen inklusive Anhänger mit einer zulässigen Gesamtmasse über 2,5 Tonnen ist ab dem 21.05.2022 jedoch für den grenzüberschreitenden gewerblichen Güterverkehr auf den im Gebiet der EU zurückgelegten Wegstrecken eine Gemeinschaftslicenz erforderlich. (Abschnitt Kabotage u. 2,5 t-Fahrzeuge, Quelle: BAG)

## Ihr Premium-Partner in allen Fragen rund um die LKW- und Busvermietung AN 4 STANDORTEN IN DEUTSCHLAND – 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: Gersthofen
- Niederlassung Ost: Dessau
- Niederlassung Mitte: Heilbronn

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



Aus unseren aktuellen Angeboten:

Mercedes Benz Actros 2642 Gigaspace

# fahrschultrucks.de

GERNE KAUFEN WIR IHREN GEBRAUCHTEN FAHRSCHUL-LKW/-BUS

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



## GÜTERTRANSPORT/TRANSPORTGEWERBE

# „War doch kein Risiko“

Lkw-Fahren bedeutet nicht nur „Motor starten“ und „Auf Piste gehen“. Die Anforderungen eines Berufskraftfahrers oder einer Berufskraftfahrerin im Berufsalltag steigen: Ladungssicherheit, wirtschaftliches Fahren, Verständnis von Marktordnung und Straßenverkehrssicherheit sind nur einige wenige Schlagworte.

Nun könnten Berufskraftfahrer\*innen denken, dass sie sich ob der vielen Aufgaben und der Fülle an Verantwortung auch mal einen Schnitzer erlauben dürfen. – Als persönlicher Bonus, als gepflegte Ausnahme, die pure Selbstverständlichkeit sozusagen. Jeder hat das Recht auf Ausnahmen – könnte man meinen, aber: Eigenes Fehlverhalten bleibt eben auch durch „selbstgeschnittene“ Erklärungen und Entschuldigungen falsches Verhalten. „Das ist schon in Ordnung“, „Weil der Andere ...“ oder „Es war doch noch Gelb!“ soll allen anderen Glauben machen, man habe allenfalls vielleicht nicht korrekt aber auf jeden Fall bewusst und beabsichtigt gehandelt. – Solche und weitere Erklärungsentwürfe helfen ausschließlich dem sich falsch verhaltenden Verkehrsteilnehmer, um sich dessen Enttarnung psychologisch verträglicher zu machen.

Nicht immer hat falsches Verhalten ein folgenschweres Finale. Ein Unfall reicht bereits aus, um das Leben und nicht nur das eigene, nachhaltig zu verändern.

Jeder zehnte Verkehrstote, so evaluieren Verkehrsexperten, ist durch Ablenkung begründet. Die häufigste Ursache für Ablenkung während der Fahrt resultiert aus der Nutzung des Mobiltelefons am Lenkrad. Darüber besteht wohl Einigkeit: Was

für eine grausame Ironie des Schicksals, wenn ein Familienmitglied wegen einer während der Fahrt gelesenen Kurznachricht am Abend nicht mehr nach Hause kommt. Nie mehr.

Denken Sie daran, Ihr tägliches Schaffen versorgt Sie und Ihre Familie! - Das wird leichter, wenn Sie über gutes Fachwissen verfügen und sich bisherige Fragen und Unsicherheiten in Luft auflösen. Die Verbesserung der Verkehrssicherheit geht jeden an, der sich im Straßenverkehr bewegt.

Jährlich müssen in Europa 435.000 Beschäftigte nach einem Arbeitsunfall die Tätigkeit wechseln. Etwa 300.000 Beschäftigte tragen bleibende Schäden unterschiedlicher Schwere davon. Etwa 15.000 Beschäftigte können nie wieder einer festen Tätigkeit nachgehen.

Selten sind technische Mängel der Grund für Straßenverkehrsunfälle. Weniger als 5% der Straßenverkehrsunfälle liegen in den Straßen-, Verkehrs- und Witterungsbedingungen begründet. Allerdings sind 90% der Straßenverkehrsunfälle mit Verletzten und Toten durch vermeidbares und falsches Verhalten der Verkehrsteilnehmer begründet. – Deshalb muss jeder durch geeignetes Verhalten positiv auf das „Gesamtsystem Verkehrssicherheit“ einwirken.

In einer Presseinformation teilte das Bundesamt für Statistik (Statistisches Bundesamt mit Sitz in Wiesbaden) mit, dass im Jahr 2020 in Deutschland nach seinerzeit vorläufigen Ergebnissen 2724 Menschen ihr Leben im Straßenverkehr verloren haben. – Das sind zwar 10,6% weniger als im Jahr zuvor und soweit eine

erfreuliche Tendenz, ist aber noch weit entfernt von der „Vision Zero“. Ein schwerer Unfall ist nicht nur für die Opfer, sondern auch für die unmittelbar Beteiligten, Augenzeugen und Ersthelfer ein traumatisierendes Ereignis.

Der Gesetzgeber hat mit einem neuen Kenntnisbereich mit dem Unterrichtsziel: „Fähigkeit, Risiken im Straßenverkehr vorherzusehen, zu bewerten und sich daran anzupassen, ...“ – 1.3a der Anlage 1 zur Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKRFQV) einen Weg bereitet, der die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen kann. Er zeigt auf, dass alle Verkehrsteilnehmenden auf Basis der Gegenseitigkeit in der Verantwortung stehen, sich zu vertrauen und zu unterstützen. Neben all den individuellen Unterschieden in der Motivation und Art und Weise der Teilnahme am Straßenverkehr, bilden der Vertrauensgrundsatz, der Grundsatz der doppelten Sicherung und der Grundsatz der ständigen Sorgfalt, den kleinsten gemeinsamen Nenner für ein sicheres Bewegen im Straßenverkehr. Die ständige Sorgfaltspflicht aller Verkehrsteilnehmenden verlangt eine permanente Analyse des Geschehens (Verkehrsbeobachtung) und entsprechend vorausschauendes Fahren, eine Art „Vorausdenken“.

Vorausdenken ist eine Risiko-Vermeidungs-Strategie. Um sie anzuwenden, müssen alle relevanten Faktoren in Sichtweite und ein ungetrübbtes Situationsbewusstsein für das Verkehrsgeschehen vorhanden sein. Fahren ist bereits Multitasking und die individuelle Leistungsfähigkeit hat Grenzen. Deshalb: „Vorausdenken“ bedeutet, sich die bevorstehende Fahraufgabe bekannt zu machen, bevor sie gemeistert wird.



© DEGENER

Der Zeit voraus zu sein, erfordert Erfahrung und Training. Wenn es gelingt Gefahrensituationen oder mögliche Gefahrensituationen rechtzeitig zu erkennen, gibt es eine reelle Chance, diese durch richtiges Verhalten zu entschärfen oder sogar deren Entstehung zu verhindern. Es erscheint geradezu erstaunlich, dass der Straßenverkehr in den meisten Fällen absolut reibungslos funktioniert. Ein wesentlicher Grund dafür liegt in der Erfahrung der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Junge, unerfahrene Personen verursachen häufiger einen Arbeits- oder Verkehrsunfall als solche, bei denen das Fahren zur Routine geworden ist. Aber vorsichtig, auch Routine birgt Chance und Risiko zugleich.

Der routinierte Fahrzeugführende löst Probleme aufgrund seiner Kenntnisse, seiner erworbenen Fertigkeiten und seiner Erfahrung. – Nicht aufgrund seiner Qualifikation als Inhaber einer Fahrerlaubnis. Und auch nicht aufgrund von Ereignissen, die gerade nochmal gut gegangen sind. Wenn die Routine jedoch zur „blinden Gewohnheit“ geworden sein sollte, verliert das Gefahrenbe-

wusstsein an Bedeutung. In diesem Fall schadet die Routine im Straßenverkehr. Den Risiken des Berufsalltags kann mit Wissen über verschiedene Zusammenhänge begegnet werden. Den Beschäftigten von Transport- und Logistikunternehmen sollten deshalb auf speziellen Schulungen Kenntnisse über die Entstehung, den Verlauf und die Beeinflussung etwaiger Risiken für eine erfolgreiche Vermeidung dieser vermittelt werden. Aufbauend auf die erlernten theoretischen Grundlagen zur Risikovermeidung können Strategien entwickelt werden, mit deren Hilfe sowohl das Entstehen als auch eine gefährliche Situation selbst positiv beeinflusst werden kann. Eine solide Ausbildung, regelmäßige Fortbildung und unternehmensspezifische Unterweisungen der Angestellten sind deshalb eine wesentliche Voraussetzung für eine sichere Ausführung der Fahrtätigkeit. Zur erfolgreichen Teilnahme an regelmäßigen Fortbildungen ist Eigeninitiative erforderlich – jede Fortbildung erhöht die Kompetenz und macht Arbeitnehmer wertvoller.

Die zur Verbesserung der Sicherheit im Straßenverkehr dienenden Maßnahmen wirken sich zudem positiv auf die Transportunternehmen aus: ein konstant gutes Fahrverhalten fällt im Straßenverkehr auf und beeinflusst auf positive Art die kundenansprechende Außenwirkung, ganz nebenbei und kostenlos! – Davon profitieren der Kunde, das Unternehmen sowie die Arbeitnehmer gleichermaßen.



## BKF – RUNDE 3

» Weiterbildung mit neuen Themen «



### Alle fünf Jahre eine neue Weiterbildung

Das Berufskraftfahrerqualifikations-Gesetz (BKRFQV) sieht alle fünf Jahre eine BKF-Weiterbildung für Fahrpersonal im gewerblichen Güterkraft- und Personenverkehr im Umfang von 35 Stunden vor. Seit ihrer Einführung hat die EU-Berufskraftfahrer Weiterbildung bereits zwei 5-Jahres-Zeiträume hinter sich. Diese Weiterbildungen sollen für Fahrer und Fahrlehrer immer aktuell, gut gestaltet und mit neuen Inhalten bestückt sein.

### Neuer Input für die Weiterbildung

Hier kommt sie genau richtig – die neue Weiterbildung Runde 3 von DEGENER inklusive dem neuen Kenntnisbereich 1.3a mit dem erklärten „Ziel: Fähigkeit, Risiken im Straßenverkehr vorherzusehen, zu bewerten und sich daran anzupassen“. Damit wurden neue Unterrichtsschwerpunkte möglich, die sich direkt auf die Sicherheit im Straßenverkehr auswirken können.

Der Gesetzgeber hat mit dem neuen Kenntnisbereich 1.3a einer Unterrichtseinheit den Weg bereitet, die die Sicherheit im Straßenverkehr deutlich erhöhen kann. Die Teilnehmer lernen, Risiken im Straßenverkehr vorherzusehen, zu bewerten und sich daran anzupassen – eine Mammut-Aufgabe für jeden Dozenten.

### Eine Möglichkeit ist SCAN & TEACH 360° RED.

Die neuen Charts sind das aktuelle Unterrichtsmaterial für die Weiterbildung. Teilnehmer haben durch die pädagogisch geordneten Inhalte die Möglichkeit, erforderliches Wissen für den Beruf zu erlangen und auszubauen. Schnell erkennen sie dabei den persönlichen Vorteil, wenn sie erstmals das neue und erweiterte Wissen zielführend in ihrem Berufsalltag einsetzen.

Die Inhalte entsprechen der Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKRFQV) – Liste der Kenntnisbereiche – und sind nach dem Teilnehmerband geordnet. Die neuen Charts der Unterrichtssoftware SCAN & TEACH 360° RED bieten wertvolles Material für die BKF-Weiterbildung – und werden zudem laufend erweitert, um möglichst aktuelles Material für Ihren Unterricht zu bieten. Deshalb ist die ergebnisorientierte Integration des Teilnehmerbandes in Ihren Unterricht mit SCAN & TEACH 360° RED umgehend möglich.

Hinweis: Natürlich erweitert DEGENER ebenfalls den neuen Kenntnisbereich 1.3a innerhalb der beschleunigten Grundqualifikation. Der Rahmenplan für die Runde 3 unterstützt Sie auch bei der Anerkennung Ihrer Fahrschule bei den zuständigen Behörden. Hier sind alle Kenntnisbereiche und Unterkennntnisbereiche klar gegliedert aufgeführt.



## DEGENER

### 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 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**  
 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.