

Der Fahrschul-Profi

FACHINFORMATIONEN FÜR DIE ERFOLGREICHE FAHRSCHULE

Ausgabe Nr. 2/2022

NOVEMBER 2022

DEGENER Verlag GmbH

INHALT

BUNDESVERKEHRS MINISTER DR. V. WISSING auf dem 60. Deutschen Verkehrsgerichtstag... 3
HEINER ETZKORN Gebietsleiter TÜV Rheinland Anstieg der Täuschungsversuche... 4
PEDELECS: Anteil in Unfallstatistik nimmt zu und die **StVO** mit Blick auf den demografischen Wandel... 5

REPORTAGE: IAA Transportation 2022 6
BKF NEWS: „Angles Morts“ und die Frist für die Anerkennung 7
BKF-REPORTAGE: Spedition Otto: Hans-Dieter Otto Speditionsunternehmer aus Tradition und Leidenschaft 8

EDITORIAL

Sicherheit geht vor!

Wiesbaden – Die Verkehrsunfallzahlen sind nach dem Corona-Tief wieder gestiegen. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2022 sind in Deutschland 1.238 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ums Leben gekommen. Nach vorläufigen Ergebnissen des Statistischen Bundesamtes (Destatis) waren das 131 Personen oder 12 % mehr als im 1. Halbjahr 2021. Die Zahl der Verletzten ist um 20 % auf knapp 163 800 Personen gestiegen. Im Vergleich zum 1. Halbjahr 2019, dem Jahr vor der Corona-Pandemie, wurden 238 Personen weniger getötet (-16 %) und 18.285 (-10 %) Menschen weniger verletzt.

© Statistisches Bundesamt (Destatis).

Seit 2018 werden innerhalb der neuen Fahrlehrer*Innenausbildung die so genannten Kompetenzen „Gefahrenvermeidung und Verkehrswahrnehmung“ einerseits und „Fahrkompetenzdefizite und Unfälle“ andererseits unterrichtet. Innerhalb dieser Kompetenzbereiche erlernen Fahrlehrer*Innenanwärter*Innen die Vermittlung präventiver Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Rahmen des theoretischen Fahrschulunterrichts.

Die sichere Teilnahme am Straßenverkehr zu ermöglichen und zu fördern, ist das oberste Ziel der Fahrausbildung. Daraus resultierend soll die Zahl der Verkehrsunfalltoten und Schwer- oder Schwerstverletzten (besonders in der

Gruppe der jungen Kraftfahrer*Innen) sinken. Am besten erreichen wir dies durch einen gut vorbereiteten, in räumlicher Präsenz stattfindenden theoretischen Fahrschulunterricht und durch Verzahnung der theoretischen und praktischen Ausbildung. Durch die räumliche Präsenz sind die Fahrlehrer*Innen in der Lage, die Körpersprache, Emotionen, Fragen und Probleme der Fahrschüler*Innen zu deuten und auf ihre Bedürfnisse einzugehen. Des Weiteren ist es möglich, durch spontane Diskussionen im Plenum mit allen Anwesenden viele Blickwinkel zu beleuchten und zu hinterfragen. Dadurch kommt es zum ganz entscheidenden Prozess der Einstellungsveränderung, die Fahrschüler*Innen werden zum Nachdenken angeregt, wägen ab, überdenken so bisherige Verhaltensweisen und lösen erteilte Aufgaben miteinander.

Entsprechende Ausführungen und Erkenntnisse finden sich in der OFSA II – Studie M330, der Schriftenreihe der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST-Bericht – Ausbildungs- und Evaluationskonzept zur Optimierung der Fahrausbildung in Deutschland).

Bleiben Sie interessiert und aufmerksam in Bezug auf Ihre zukünftigen Aufgaben im Rahmen der Fahrausbildung und der ständigen Entwicklung der Fahrschulbranche insgesamt.

Hans-Joachim Reimann
Chefredakteur

ZAHLEN DATEN FAKTEN

E-Scooter: Hohe Dunkelziffer bei Unfällen

Immer mehr E-Scooter finden ihren Weg in unser heutiges Straßenbild. Sie sind kompakt, vergleichsweise günstig und schnell. Diese Schnelligkeit und die damit verbundene Gefahr wird allerdings oft unterschätzt.

Laut offiziellen Unfallzahlen des Statistischen Bundesamtes ereigneten sich im Jahr 2020 2155 E-Scooter-Unfälle mit Personenschaden. Eine Studie der Universitätsklinik Essen geht von einer deutlich höheren Dunkelziffer aus. Im Zeitraum vom 15. Juni 2019 bis Oktober 2020 wurden alle E-Scooter-Fahrenden telefonisch befragt, welche sich nach einem Unfall in der Notaufnahme des Klinikums eingefunden haben.

73,5 % der Befragten gab an, dass der Unfall nicht polizeilich gemeldet worden sei, somit sind diese auch nicht in der Unfallstatistik hinterlegt.

Ein Helm rettet Leben

Auf dem E-Scooter gilt genau wie auf dem Fahrrad: Ein Helm schützt vor schweren Verletzungen und schwerwiegenden Folgen bei Stürzen und Unfällen.



Foto: Adobe Stock

Leider ist die Quote der Helmträger auf dem E-Scooter noch wesentlich geringer als auf dem Fahrrad.

Frisierte E-Scooter als Gefahr

Der Drang zur Modifikation macht auch vor den Besitzern der E-Scooter nicht halt. Ein Schweizer hat es hier aber gehörig übertrieben. In einer Verkehrskontrolle kam Bemerkenswertes zutage, der Scooter war in der Lage, eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 120 km/h statt der vorgeschriebenen 20 km/h zu erreichen und wurde umgehend sichergestellt. FeK

EXKLUSIV IM INTERVIEW: KIRSTEN LÜHMANN

Qualität in der Fahrschulausbildung muss weiterhin garantiert werden!



Foto: Adobe Stock

» **FRAGE:** Seit 2021 sind Sie Vizepräsidentin der Niedersächsischen Landesverkehrswacht, von 2009 bis 2021 waren Sie für die SPD Mitglied des Deutschen Bundestages. Aus der räumlichen Distanz zu Berlin betrachtet, welche Schwerpunkthemen der Verkehrspolitik haben Sie mit nach Niedersachsen genommen?

Antwort: Die sichere Benutzung von **Fahrrädern, Pedelecs, E-Bikes**, ist politisch gewollt, gesund, klimaneutral und hat einen hohen Freizeitwert. Pedelecs mit sogenannter Tretunterstützung bewirken, dass auch Personen, die vorher keine langen Strecken mehr fahren konnten, jetzt wieder mobil werden. Allerdings fehlt vielerorts noch die passende und sichere Infrastruktur. Die Unfallzahlen der verunglückten Fahrradfahrer*Innen, auch mit Pedelecs oder E-Bikes sind viel zu hoch, obwohl sie im Vergleich von 2019 zu 2022 etwas abgenommen haben.¹⁾ Bei den mit Elektroantrieb unterstützten Fahrrädern ist es die Geschwindigkeit, die viele Radfahrende überfordert. Denken wir an die zunehmende Anzahl von Lastenrädern, z. B. von Lieferdiensten, hier besteht Handlungsbedarf. Gemeinsam mit dem Land Niedersachsen und dem ehemaligen Minister Dr. Bernd Althusmann haben wir die Initiative „Kampagne Radverkehr“ mit dem Ziel 20 % weniger Radfahrnfälle zu erreichen gestartet. Es werden z. B. weithin gut sichtbare, große und bekannte Verkehrszeichensymbole auf die Straßen gesprüht oder mit Signalfarben lackierte Fahrräder samt Hinweistafeln an Gefahrenstellen im Seitenraum positioniert. Damit

wollen wir darauf aufmerksam machen, dass hier Radfahrende unterwegs sind! Was noch erwähnt werden muss, ist, dass 57 % der im Straßenverkehr verunglückten Kinder im Alter von zehn bis 14 Jahren im Jahr 2020 mit dem Fahrrad unterwegs waren. Die Verkehrswacht bietet Programme für Schulen und mit dem Titel „Fit mit dem Pedelec“ auch für ältere Radfahrende an. Neben der Geschwindigkeit sind ein ausreichender Seitenabstand bei Überholvorgängen sowie Abbiegeunfälle mit Nutzfahrzeugen ohne Abbiegeassistent die Hauptproblematik des Radverkehrs. Hier fehlt es an einer Vorgabe der Nachrüstpfllicht für alle Nutzfahrzeuge, die bisher nicht über einen Abbiegeassistenten verfügen.

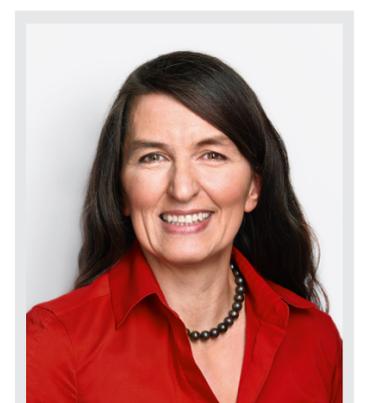
Abbiegen mit dem Lkw

Es stellt sich die Frage, warum immer noch so viele Assistenzsysteme auf Freiwilligkeit beruhen und nicht nachgerüstet werden müssen, wie der Abbiegeassistent im Lkw. Warum können vorgeschriebene Systeme, wie der Notbremsassistent, von den Fahrer*Innen deaktiviert werden? Dies ist weder mit sozialer Verkehrspolitik noch mit der Vision Zero vereinbar.

Geschwindigkeitsvorschriften und Verkehrszeichen

Der ständige Wechsel der Geschwindigkeitsvorschriften, bedingt durch örtliche Gegebenheiten wie z. B. eine Beschränkung auf 30 km/h vor Schulen, Kindertagesstätten, Seniorenwohnanlagen oder aus Lärmschutzgründen und der Norm

von 50 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften, führt zu Überforderung bei einigen Verkehrsteilnehmenden. Diese Problematik findet sich auch außerhalb geschlossener Ortschaften, auf Landstraßen findet häufig ein Wechsel zwischen 70 km/h und 100 km/h innerhalb kürzester Strecken statt. Eine flexible Regelung, die vorsieht, dass kurze Strecken auch ohne Vorliegen eines Grundes in das Verbot bzw. die Einschränkung einbezogen werden dürfen, würde den Verkehrsteilnehmenden die Fortbewegung erleichtern und die Regelakzeptanz erhöhen, welche durch den ständigen Wechsel in Mitleidenschaft gezogen worden ist. Als Beiwerk könnten so diverse Verkehrszeichen demontiert werden und die Verkehrssicherheit würde erhöht.



© SPD-Parteivorstand/ Benno Kraehahn

Kirsten Lümann:
Stellvertretende Bundesvorsitzende im DBB Beamtenbund und Tarifunion (seit 2007), Mitglied im Deutschen Bundestag für die SPD (2009 bis 2021), Verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion (2014 bis 2021), Mitglied im Bundestagsausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur (2009 bis 2021), Vizepräsidentin der Niedersächsischen Verkehrswacht (seit 2021), Mitglied im Präsidium der Deutschen Verkehrswacht (seit 2022), Mitglied im Vorstand der Verkehrsunfall-Opferhilfe Deutschland e. V. VOD (seit 2022).

„Wir müssen uns um alle Verkehrsteilnehmenden kümmern, das gelingt nur in Interaktion, gemeinsam mit den Ortsverbänden der Landesverkehrswacht, den vielen Freiwilligen, Hauptamtlichen und der Polizei. Die Programme für die Älteren und Jüngeren laufen wieder recht gut an, z. B. „Fit mit dem Pedelec“, „Fit im Auto“ (für die über 65-Jährigen), „Sicher mobil“ und vieles mehr. Alle Programme und Aufgaben wären nicht zu leisten, gäbe es keine Zuwendungsgebenden! Die Verbindung zwischen der dringenden Notwendigkeit einer Wissensvermittlung für besonders gefährdete Zielgruppen und der Konzeption, Kalkulation von passenden Kampagnen mit Maßnahmen, muss aufrechterhalten bleiben und stets gepflegt werden!“

¹⁾ Im Jahr 2020 verunglückten insgesamt 130.488 Kraftrad- und Fahrradnutzer, davon 978 tödlich (Destatis). Unter den Todesopfern waren 426 Menschen auf einem Fahrrad unterwegs, darunter 142 auf einem Pedelec. Verglichen mit 2019 hat die Zahl der verunglückten Radfahrenden (einschl. Pedelec) um 5,6% zugenommen. Von insgesamt 91.533 Fahrradunfällen mit Personenschaden bildeten 28,3% Alleinunfälle, mit 71,9% war ein Pkw der häufigste Unfallgegner. Insgesamt zählten 49,4% aller verunfallten Radfahrenden im Straßenverkehr als Hauptverursacher des Unfalls, bei Unfällen mit Fußgängern waren es sogar 56,7%.

EXKLUSIV IM INTERVIEW: KIRSTEN LÜHMANN – VIZEPRÄSIDENTIN DER NIEDERSÄCHSISCHEN VERKEHRSWACHT

■ Fortsetzung von SEITE 1

Die Verkehrsinfrastruktur muss in ländlichen Regionen fehlertoleranter und in urbanen Räumen durch die Neuaufteilung der Verkehrsflächen sicherer und inklusiver gestaltet werden.

» **FRAGE:** Beschäftigt Sie weiterhin das Thema „Fahrerlaubniserwerb“ – wie sehen Sie die Zukunft der Fahrerschul-Branche?

Antwort: Vor einigen Jahren habe ich bereits den Begriff „Modulare Fahrausbildung“ beschrieben, den präventiven Ansatz der Ausgestaltung der Fahrerlaubniserwerb halte ich immer noch für zielführend. Die Fahrlehrer*Innenschaft spielt dabei die entscheidende Rolle!

Neben der Phase des „Begleitenden Fahrens“ bietet sich nach dem Fahrerlaubniserwerb eine Überprüfung der Kenntnisse und Einstellungen der Fahrer*innen an. Nach einer gewissen Zeit des „Alleinfahrens“, z. B. nach einem Jahr, sollte eine Feedbackrunde stattfinden.

Diese Aufgabe ist prädestiniert für Fahrlehrer*innen, sie übernehmen die Rolle der Moderierenden. Reflektieren ist das Gebot der Stunde. Wichtig ist hier, dass es ein und dieselbe Lehrperson ist, die diese Funktion ausübt und die Fahrer*innen begleitet! Das Vertrauensverhältnis ist von größter Wichtigkeit. Im theoretischen Fahrerschulunterricht geht es doch insbesondere um die Menschen, denen das Lernen nicht so leicht fällt, um diese Gruppe müssen sich die Fahrlehrer*innen besonders kümmern! Regelsicherheit ist zwingend erforderlich aber ihr Nachweis sollte auf die Lernenden abgestimmt werden z. B. was Sprache und Didaktik angeht. Für viele junge Menschen ist der Führerschein die Voraussetzung und der Einstieg in das Berufsleben, um z. B. zum Ausbildungs- oder Arbeitsplatz zu gelangen oder von Kunde zu Kunde zu fahren.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen richtete von 2014 bis 2018 die Projektgruppe „Hochrisikophase Fahrer*innen“ ein, das war ebenfalls ein guter Ansatz. Über Jahre trafen sich Verkehrsexpert*innen aus Bund und Ländern, Praxisverbänden, externe Wissenschaftler*innen und die Fachreferent*innen der BAST. Die Ergebnisse sind 2019 in einem Abschlussbericht „Hochrisikophase“ veröffentlicht worden. Im Zentrum der Ergebnisse stand ein gemeinsamer Vorschlag für eine zukünftige Ausrichtung des deutschen Systems zur Fahrerlaubniserwerb in der Hochrisikophase, das sogenannte Optionsmodell. Dabei geht es nach erfolgreichem Fahrerlaubniserwerb um eine generelle Probezeitverlängerung auf drei Jahre und Probezeitreduzierung nach begleitetem Fahren oder der Teilnahme an qualifizierten Maßnahmen auf zweieinhalb oder zwei Jahre. Das waren bereits Prozesse und geleistete Arbeit von vielen Beteiligten, das darf in der jetzigen Diskussion nicht in Vergessenheit geraten. Die Ergebnisse und daraus gewonnene Erkenntnisse sind in Berichte überführt worden, OFSA I und II, das sind gute Beispiele für die zielführend geleistete Arbeit.

Der Kontakt mit den Fahrlehrer*innen in den Fahrstunden ist für die Fahr Schüler*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 Fahr Schüler*innen. Das sture Auswendiglernen von Prüfstoff im Rahmen der Fahrausbildung hilft absolut nicht, das darf auch nicht sein und reicht auch bei weitem nicht aus! „Bulimie-Lernen“ statt Verstehen geht an der Realität im Straßenverkehr weit vorbei! Schauen wir auf die Unfallzahlen und den immer noch zu hohen Anteil der verunglückten jungen Verkehrsteilnehmenden! – Nochmals: Feedbackrunden bringen hier sicher eine Verbesserung! – Ich bin davon überzeugt, dass die oben dargestellte Maßnahme eines „Modularen Systems“ eine Verbesserung bringen würde.

» **FRAGE:** Was sagen Sie zu der oft benutzten Feststellung: „Ohne Bindung keine Bildung!“ – Gilt das auch für die Gestaltung der Ausbildung vieler hunderttausend junger Fahrer*innen? – Welche Rolle spielt Ihrer Meinung nach die Empathie zwischen Schüler*innen und den Lehrpersonen?

Antwort: Digitale Online-Vermittlung von Wissen kommt hier nicht in Frage!

Die Fahr Schüler*innen brauchen den Kontakt zu Fahrlehrer*innen, sehr viel Empathie ist ganz wichtig! Fahr Schüler*innen, die BF17 absolvieren, sind 16 Jahre, denken Sie bitte an das jetzt diskutierte Modell BF16, diese Fahr Schüler*innen sind erst 15!

Digital komme ich an diese Leute gar nicht heran, ich habe gar kein Gefühl dafür, was

aufgenommen wurde und was nicht. Qualitativ guter Präsenzunterricht ist hier die Formel, auf die es ankommt. Wissen muss zwischen Fahrlehrer*innen und Fahr Schüler*innen, in Interaktion zwischen Theorie und Praxis und möglichst durch ein und dieselbe Lehrperson vermittelt werden. Digital also nur als Notlösung z. B. in einer Pandemie, aber niemals als Regelausbildung!

Die Anforderungen an Fahrlehrende werden immer größer, die Herausforderungen, die Fahr Schüler*innen an sie stellen, auch. Es gibt immer noch Fahrlehrer*innen, die nicht ausreichend geschult sind, diese müssen stetig weitergebildet



Am Präsenzunterricht führt in der Fahrerlaubniserwerb kein Weg vorbei.

Foto: Adobe Stock

werden! Deshalb wurde in den letzten Jahren sehr viel mehr Wert auf den Kompetenzbereich der Pädagogik in der Fahrlehrer*innen-ausbildung gelegt.

Ich sprach von der „Formel“: Sehr viel Empathie zwischen den Fahr Schüler*innen und den Fahrlehrer*innen, dazu kommt natürlich als Voraussetzung eine vernünftige und angemessene Bezahlung der Fahrlehrer*innen. Da ist in der Branche ja vielerorts schon etwas passiert. Die Kosten gehen in allen Bereichen des Lebens nach oben, für die Leistung, jemandem das Fahren beizubringen, ist das auch so. Leistung und vor allem Qualität in der Ausbildung müssen bezahlt werden!

Es gibt viele Menschen, deren Führerschein vom Jobcenter bezahlt wird, da sie sonst nicht die Möglichkeit hätten, einen Führerschein zu erwerben. Das ist der richtige Weg, um Mobilität für die Zukunftsgestaltung zu nutzen. Fehlendes Geld soll und darf nicht der Grund sein, keinen Führerschein zu besitzen.

Der Führerschein ist ein Allgemeingut und muss es auch bleiben, niemand darf benachteiligt werden, indem ein Führerschein nicht erworben werden kann. Der Zugang zu einer Fahrschule sollte einfach sein bzw. bleiben, die Teilnahme an qualitativ hochwertigem theoretischem und praktischem Unterricht sollte ebenfalls einfach zugänglich sein. Das bedeutet natürlich auch, dass Fahrschulen in der Fläche präsent sein sollten. Für viele Menschen ist der Führerschein bzw. die Fahrerlaubnis der Einstieg, z. B. in eine berufliche Zukunft und Existenzsicherung. Davon profitiert im Übrigen später die ganze Gesellschaft!

Einen Vorschlag hätte ich, z. B. zu dem doch schwer zu vermittelnden Thema Unfälle oder wie es demnächst in der Fahrerlaubniserwerb heißen wird: „Fahrkompetenzdefizite und Unfälle“: Speziell geschulte jüngere Polizist*innen könnten am Fahrerlaubniserwerb teilnehmen und aktiv die Darstellung des Themas Unfälle unterstützen, Erfahrungen aus der Realität heraus berichten. Die Sensibilisierung junger Menschen ist schwierig, der Polizei wird hier aber Kompetenz zugeschrieben.



Kirsten Lümann während des 60. Verkehrsgerichtstags in Goslar.

Foto: HJR

» **FRAGE:** In den Fachgremien wird in der letzter Zeit sehr viel darüber diskutiert, ob Präsenzunterricht in der theoretischen Fahrerlaubniserwerb, in zugelassenen Fahrerlaubniserwerb, durch digital synchronen Unterricht ersetzt werden kann. Angesichts erneut steigender Unfallzahlen und einer hohen Nichtbestehens-Quote in der Theoretischen Fahrerlaubniserwerb-Prüfung, was meinen Sie dazu?

Antwort: Einmal sehr deutlich gesagt: Der Präsenzunterricht ist in der Fahrschule nicht durch digital synchronen Theorieunterricht zu ersetzen! Wir reden hier nicht etwa über eine Schulung z. B. über den Gebrauch einer „intelligenten Küchenmaschine“, ohne den Anspruch an den korrekten Gebrauch eines interaktiven Haushaltsgeräts jetzt abwerten zu wollen! Wir reden hier über das Autofahren, es geht um das Leben der jungen Menschen und der vielen anderen Straßenverkehrsteilnehmenden. Während der Pandemie war das gerechtfertigt, an synchronem Online-Theorieunterricht teilzunehmen. Wir sehen es aber an Nichtbestehensquoten in der theoretischen Prüfung, dass das vielerorts nicht zielführend war. Online-Theorieunterricht darf nur die Ausnahme bleiben.

Ich brauche daher Fahrschulen, die im ländlichen Raum ansässig sind. Denn Fahr Schüler*innen kommen nicht mal eben so vom Land in die Mittelzentren. Der ländliche Raum ist in Sachen Erreichbarkeit einer Fahrschule, z. B. durch den ÖPNV immer noch nicht ausreichend erschlossen. Ländlicher Raum ist immer noch das Problem, und die Ausweitung des ÖPNV ist notwendig, das ist nichts Neues. Der ÖPNV hat im Rahmen seiner gesetzlichen Vorgaben und der Auslegung auf die Regionalität begrenzte Umsetzungsmöglichkeiten bei der Optimierung von Strecken und Preisen. Ziel ist immer ein bedarfsgerechter und bezahlbarer ÖPNV.

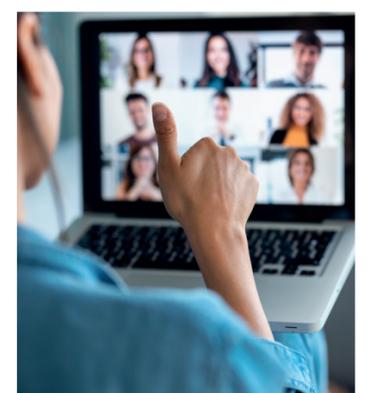
» **FRAGE:** Der jetzt durch das Statische Bundesamt bekanntgegebene erneute Anstieg der Unfallzahlen an Toten und Schwerverletzten ist erschreckend, wir haben das „Vor-Corona-Niveau“ längst wieder erreicht! Was müsste aus Ihrer Sicht getan werden – damit die Vision Zero nicht nur eine Vision bleibt?

Antwort: Es sei kurz nochmals erwähnt: Seit Jahrzehnten haben 18- bis 24-jährige Verkehrsteilnehmer kontinuierlich das mit Abstand höchste Risiko im Straßenverkehr zu verunglücken. Häufiger als andere Altersgruppen verunglücken sie als Benutzende von Pkw. Über die letzten drei Jahrzehnte lässt sich ein Rückgang erkennen.

Im Vergleich zu 1991 (99187 Personen) ist die Zahl der verunglückten Pkw-In-sassen dieser Altersgruppe um mehr als die Hälfte (vgl. 2018, 40515 Personen) zurückgegangen. Damit die Unfallzahlen – allgemein und speziell in dieser Zielgruppe – weiter nach unten gehen, muss die Qualität in der Fahrerlaubniserwerb auch weiterhin garantiert werden! Die ortsansässigen Fahrlehrer*innen wissen am besten über die regionalen Besonderheiten und die Unfallschwerpunkte Bescheid und müssen diese Kenntnisse auch weiterhin präventiv und zielgruppen-gerecht im theoretischen und praktischen Unterricht einsetzen!

Eine sinnvolle Ergänzung wäre z. B. der Einsatz von Pkw-Fahrsimulatoren. Hier können Fahr Schüler*innen ihre fahrerischen Grenzen testen, bevor Sie im öffentlichen Verkehrsraum ihre ersten Erfahrungen machen, zum Beispiel als Option vor der ersten praktischen Fahrstunde. Durch tutorielle Anleitung innerhalb der Simulator-Software und ganz wichtig pädagogische Unterstützung, Anleitung der Fahrlehrer*innen, vor, während und nach der Unterrichtseinheit. Dazu kommen die Übungsmöglichkeiten, um das Fahrzeug später auch beim Anfahren, Einparken, und im Rahmen der so genannten Grund-fahrübungen richtig zu bedienen. Denken wir ebenfalls an die Unterstützung bei der Absolvierung der Sonderfahrten, Schulungen bei Dämmerung oder Dunkelheit, auf Landstraßen und Autobahnen. Ausschlaggebend ist hier sicher, dass die jungen Menschen hier schon im Vorfeld ihre Grenzen und Möglichkeiten erfahren und schwierige Situationen wiederholen können! Auch das würde die eher lernschwächeren Fahr Schüler*innen unterstützen, später zu sicheren Fahrer*innen zu werden.

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



Digitale Konferenzen als Notlösung.

Foto: Adobe Stock

AKTUELL

Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing anlässlich der Eröffnung des 60. Deutschen Verkehrsgerichtstages

Vision Zero ist Selbstverpflichtung des Bundes!

Der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing, FDP begann seine Rede auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar mit ganz entscheidenden Worten: „Im Straßenverkehr brauchen wir vor allem drei Dinge: Rücksicht, gesunden Menschenverstand und ganz wichtig, **klare Regeln.**“

Auch die Entwicklung auf unseren Straßen, die wir tagtäglich sehen, ist ein Thema der Verkehrsgerichtstage. „In den knapp 60 Jahren seit Gründung des Deutschen Verkehrsgerichtstages hat sich der Verkehr auf unseren Straßen stark gewandelt.“, so Wissing. Straßen und Fahrzeuge sind in dieser Zeit deutlich sicherer geworden, dies lässt sich durch die Unfallzahlen belegen.

Dr. Volker Wissing führt dazu aus: „Im vergangenen Jahr ist die Zahl der Verkehrstoten erneut gesunken. Zur Einordnung: 1963, also im Jahr, in dem der Deutsche Verkehrsgerichtstag zum ersten Mal tagte, starben bei uns im Straßenverkehr noch mehr als 14.513 Menschen (Bundesgebiet vor der Wiedervereinigung, ohne ehemalige DDR), 2021 waren es 2.562. Klar ist aber auch: Die Zahl ist auch heute noch zu hoch, unser Ziel lautet Vision Zero!“ Auch die Bundesregierung trägt ihren Teil in Form von rund 180 Einzelmaßnahmen innerhalb des Verkehrssicherheitsprogrammes bei.

Im Alltag finden immer mehr Mobilitätsformen Anklang, angefangen bei E-Scootern bis hin zum S-Pedelec. Die Technik in unseren Fahrzeugen schreitet immer weiter voran, neue Assistenzsysteme und Sicherheitsfeatures erhöhen die Verkehrssicherheit und tragen Ihren Teil zur „Vision Zero“ bei. Innerorts sind Radfahrende als ungeschützte Verkehrsteilnehmende noch immer besonders gefährdet, besonders bei Überholmanövern, die mit zu geringem Seitenabstand durchgeführt werden.

Ihren Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten auch die Förderprojekte und Präventionsmaßnahmen, die das BMDV gemeinsam mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) sowie der Deutschen Verkehrswacht auf die Beine gestellt hat. Dazu Dr. Volker Wissing: „Viele Aktionen sind in enger und guter Kooperation entstanden. In den Angeboten werden verschiedene Zielgruppen, von Jugendlichen bis hin zu Senioren, angesprochen. Wichtig sind hierbei die passenden Medien. Da vor allem ältere Radfahrende und hier besonders Pedelec-Fahrende ein erhöhtes Risiko tragen, im Straßenverkehr zu verunglücken, fördert das BMDV hierzu gezielt Maßnahmen und Projekte.“

Diese Maßnahmen sind sehr vielseitig, angefangen bei einer Kampagne, die das Tragen von Fahrradhelmen in den Vor-

dergrund rückt bis hin zu Autobahnplakaten (Kampagne: Runter-vom-Gas), anscheinend mit Erfolg. Die Helmtragequote ist laut aktuellen Daten des Bundesamtes für Straßenwesen im Jahr 2021 weiter gestiegen auf immerhin bereits 32%. Bei Pedelec-Fahrenden sieht es noch besser aus, hier entscheiden sich bereits 56 % für das Tragen eines Fahrradhelmes.

Dr. Volker Wissing sieht die Verkehrssicherheit in Deutschland auf einem sehr guten Weg: „Ich gehe sogar so weit, zu sagen, dass wir heute in Deutschland, was die Verkehrssicherheit angeht, zu den Top-Performern im europäischen und weltweiten Vergleich gehören.“

Doch er sieht auch weiterhin wichtige Aufgaben: Die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten Personen ist im Jahr 2021 weiter rückläufig. Auch bei den Radfahrenden verzeichnen wir einen Rückgang von 12,7 %. Dies sei eine „gute Nachricht, wenngleich wir auch im Blick haben müssen, dass die Zahl der verunglückten Radfahrenden zwischen den Jahren 2000 und 2021 um mehr als 10 % gestiegen ist.“

Die Sicherheit der Radfahrenden in unserem Land zu erhöhen ist eine zentrale Aufgabe der Politik in den nächsten Jahren: „Deutschland soll Fahrradland werden!“.



Dr. Volker Wissing, FDP
Von 2020 bis 2022 Generalsekretär der FDP und seit dem 8. Dezember Bundesminister für Digitales und Verkehr.
Bildquelle: bmdv.bund.de

Doch dafür ist noch einiges zu tun, mit Blick auf Radinfrastruktur und Verkehrssicherheit! Auch Dr. Wissing sieht hier Handlungsbedarf: „Je besser die Bedingungen für die Radfahrenden sind, desto sicherer, nachhaltiger und energieeffizienter wird der Verkehr insgesamt gestaltet. Viele haben heute schlichtweg Angst, Rad zu fahren. Fahrradwege sind häufig zu schmal, enden plötzlich, haben keine intuitive Führung. Es gibt zu viele gefährliche Kreuzungen ohne getrennte Ampelschaltung, freie Abbieger oder Einmündungen ohne Sichtachsen.“

Hiermit spielt Dr. Wissing auch ganz klar auf die bevorstehende Verkehrswende an: „Wenn für den Pendler das Fahrrad gar nicht erst infrage kommt, weil es keinen sicheren, durchgehenden Radweg in die nächste Stadt gibt oder das Rad nicht sicher am Bahnhof abgestellt werden kann, dann stimmt etwas nicht. Wenn die Radverkehrsinfrastruktur vielerorts einem Hindernisparcours gleicht, dann stimmt etwas nicht. Deshalb wollen und müssen wir dringend noch mehr für den Radverkehr tun!“

FeK

AKTUELL

Unterschiede zwischen Online- und Präsenzunterricht

Prof. Manfred Spitzer ist ein deutscher Neurowissenschaftler und Psychiater, er ist Professor für Psychiatrie an der Universität in Ulm. In der Zeitschrift Fahrschule, Ausgabe Nr. 8/2022 findet sich ein höchst interessantes Interview, aus welchem hier einige Kernaussagen aufgegriffen werden. Auf die Frage: „Gibt es für die spätere Verkehrsteilnahme Unterschiede zwischen Online- und Präsenzunterricht, wenn es um die Verarbeitung und Anwendung des Gelernten geht?“ Gibt er folgende Einblicke:

»Die für Lernen und insbesondere soziales Lernen so wichtige Interaktion zwischen Lehrern und Schülern würde deutlich reduziert, und die wichtige Interaktion zwischen den Schülern untereinander würde gänzlich entfallen. Damit würde eine deutliche Verminderung erstens der Nachhaltigkeit des Erlernten und zweitens der Vermittlung von allem sozialer Kompetenz für das Verhalten im Straßenverkehr einhergehen. Beides würde mittelfristig die Sicherheit im Straßenverkehr gefährden.«

Prof. Spitzer führt auf die Aussage „Fahrausbildung sei ein „sozialer Prozess“ weiter aus: »Der Straßenverkehr ist zunächst einmal ganz grundsätzlich ein soziales Phänomen. Wäre man allein auf der Straße, bräuhete man keine Straßenverkehrsordnung. Es geht also nicht um Motoren, Bremsen und Reifen, sondern eben auch um Sozialverhalten. Und das erlernt man nun einmal – ganz prinzipiell – im sozialen Miteinander. Weil hier Form und Inhalt sich wechselseitig er-

gänzen und sogar verstärken, bedarf es kaum eigens der Erwähnung oder gar der Rechtfertigung, dass Sozialverhalten im sozialen Kontext gelernt wird. Hier spielt nicht nur das „Lernen im Dialog“ sondern vor allem auch das „Lernen am Modell“ eine große Rolle, für das die persönliche Beziehung und Bindung zum Fahrlehrer eine hohe Bedeutung haben.« Lernen am Modell bedeutet, dazu Prof. Spitzer: »Durch die Identifikation mit dem Fahrlehrer oder der Fahrlehrerin wird die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Teilnehmer erhöht.«

Die Verkehrssicherheit muss weiter im Vordergrund stehen und darf trotz des Dranges zur Digitalisierung nicht in den Hintergrund rücken. HJR FeK



Prof. Manfred Spitzer, Ärztlicher Direktor der Psychiatrischen Universitätsklinik in Ulm. Er gründete 2004 das Transferzentrum für Neurowissenschaften und Lernen (ZNL).

Fahrlehrer
bibliothek

DIE PERFKETE VERBINDUNG ZWISCHEN THEORIE UND PRAXIS



DEGENER PRAXISBUCH 360° FAHRAUFGABEN

» Fahrerisches Professionswissen
Fahraufgaben & Grundfahraufgaben

Fachwissen B/BE | Fahrerisches Professionswissen | BE1 bis BE8 und BE1 bis BE6 DEGENER

DIE
DEGENER-
REIHE

NACH
DEM NEUEN
FAHRLERER-
GESETZ

» DEGENER PRAXISBUCH 360° FAHRAUFGABEN

Fahrerisches Professionswissen, Fahraufgaben & Grundfahraufgaben
(Volker Kessler, Daniel Voss)

Die Komplexität des Handelns im Straßenverkehr verlangt eine praxisorientierte Vorbereitung mit einprägsamen Beschreibungen der alltäglichen, sich stetig wiederholenden Handlungsabläufe – weit über die abstrakten Definitionen und Bewertungen der amtlichen Fahraufgabenkataloge hinaus. Eine praxisnahe Darstellung und anschauliche Kommentierung sorgt für eine nachhaltige Vermittlung in der Fahranfängervorbereitung. Dazu haben die Autoren ein neuartiges Praxis-Arbeitsbuch zu den praktischen Fahraufgaben zusammengestellt – für Fahrlehrer inklusive Musterlösungen.

Mit Fallbeispielen und Szenarien, die die amtlichen Vorgaben deutlich erweitern und zum Beispiel um praxisnahe Beschreibungen der Assistenzsysteme ergänzen.

In diesem Buch erfahren Sie alles, was sie zur professionellen Vermittlung und zur kompetenten Durchführung der Fahraufgaben und Grundfahraufgaben wissen müssen: So können Sie jede Fahraufgabe kommentierend begleiten und das dazugehörige Fahrverhalten angemessen begründen und bewerten.

DEGENER Praxisbuch 360° Fahraufgaben

148 Seiten, 17 x 24 cm

Artikel-Nr. 23808

AKTUELL

Anstieg der Täuschungsversuche

Die Manipulation bei der theoretischen Fahrerlaubnisprüfung kennt keine Grenzen und gefährdet die Verkehrssicherheit. In die FFP2-Masken werden hochauflösende Mini-Kameras, Sender und Empfänger eingenäht, aufwändig verklebt und möglichst im fast nicht erkennbaren Originalzustand belassen.

Beim Wiegen einer solchen veränderten Maske wurde ein Gewicht von circa 60 Gramm ermittelt, normal sind 6 Gramm. Viele sehen in der Maske die Chance zu betrügen.

Amtliche Fragen und Antworten werden abgefilmt und das Videosignal dann an externe Dritte übertragen, diese sorgen dann für die entsprechend „richtige“ Beantwortung, indem Sie z. B. ein definiertes Vibrationssignal an den zu Prüfenden zurücksenden.

Heiner Etzkorn, amtlich anerkannter Prüfer und Gebietsleiter TÜV Rheinland für Koblenz und Westerwald, TRK-Mitte, schildert das Dilemma: „Bei der Identitätsprüfung darf und wird die Maske nur kurz heruntergenommen, wir haben nicht die Möglichkeit, direkt dort hinein zu schauen oder in anderer Weise das eingebrachte Equipment zu erfühlen oder anderweitig zu erkennen. Allein in Nordrhein-Westfalen hatten wir laut TÜV Rheinland-Statistik bis zum 1. Juni diesen Jahres bereits knapp 130 Täuschungsversuche in 2022. Insgesamt sprechen wir für die Bundesländer und den Zuständigkeitsbereich des TÜV Rheinland von rund 240 Täuschungsversuchen.“

Heiner Etzkorn, Gebietsleiter
Fahrerlaubnis im Gebiet Koblenz
(TRK-Mitte),

„Dem Prüfer sind die Hände gebunden. Manipulationen bei der Prüfung werden oftmals als Kavaliärsdelikt angesehen und nicht ausreichend geahndet, es sei denn, es liegt auch die Androhung körperlicher Gewalt vor.“

Foto: Heiner Etzkorn



Heiner Etzkorn: „Wir gehen davon aus, dass die Zahlen noch höher sind – ein wirkliches Dilemma für die Verkehrssicherheit, denn wir müssen davon ausgehen, dass noch nicht einmal die Bedeutung von Verkehrszeichen oder Fragen zur Vorfahrt ansatzweise richtig beantwortet werden können und wir von einer echten Gefahr für den Straßenverkehr ausgehen müssen!“

Elektronische Signale können durch Detektoren erkannt werden – was allerdings für alle Anwesenden nicht entspannend wirkt. Die bisher zuverlässigste Möglichkeit des Prüfers besteht darin, während der laufenden Prüfungen durch die Reihen zu gehen und ausgehende Videosignale, Datenquellen oder andere elektronische Aktivitäten abzuscannen und anzeigen zu lassen. Die Technologien werden immer besser, sodass die Signale und Anzeichen von versteckten elektronischen Geräten oftmals nicht erkannt werden.

Anmerkung:

Völlig außer Acht gelassen wird bei diesem Vorgehen die potenzielle Gesundheitsgefährdung anderer durch manipulierte FFP2-Masken. Die Vorschrift der Prüfinstitution (hier TÜV Rheinland), während der Prüfung die Maske zu tragen, um sich und andere vor einer Infektion zu schützen, wird missbraucht und untergraben.

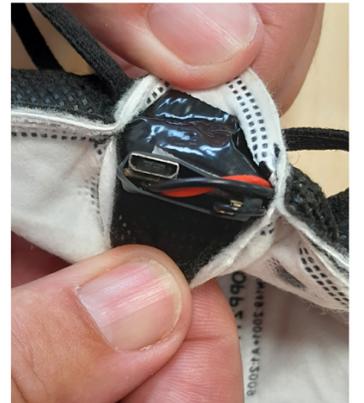
Heiner Etzkorn: „Wir informieren die Polizei und die Fahrerlaubnisbehörde über jeden Täuschungsversuch. Nach Inkrafttreten der 15. Änderungs-Verordnung, seit dem 1. Juni, kann nach einem Täuschungsversuch eine Sperrfrist von bis zu 9 Monaten verhängt werden. Wichtig für eine abschreckende Wirkung wäre aber, dass die zuständigen Fahrerlaubnisbehörden diese Frist auch ausschöpfen!“

Die Zahl der so genannten Stellvertreterprüfungen ist gegen die dargestellte Manipulationsmaske eher gering. Im Zuständigkeitsbereich des TÜV Rheinland wurden im gleichen Zeitraum bis Juni 2022 rund 45 Vergehen dieser Art festgestellt. HJR



Das Equipment wird immer kleiner und feiner. Längst nicht alle Gerätschaften können mit dem Detektor erkannt werden. Oberhalb des Stecknadelkopfes kaum erkennbar, die Kameralinse.

© Heiner Etzkorn



Minikamera und Sender/Empfänger schränken die Maske in Ihrer Funktion ein und erhöhen das Gewicht auf die beträchtliche Zahl von 60 Gramm.

© Heiner Etzkorn

TECHNIK

Fahrerassistenzsysteme spielen eine immer größere Rolle im modernen Straßenverkehr

Die Fahrerassistenzsysteme in modernen Kraftfahrzeugen werden immer leistungsfähiger und vielfältiger, noch vor einigen Jahren war das anders. In der Fahrzeugentwicklung führt kein Weg mehr an ihnen vorbei, ganz gleich, ob es sich um Nutzfahrzeuge oder Personenkraftwagen handelt. Die Systeme werden immer komplexer, technologisch anspruchsvoller und können inzwischen vielseitigste Fahraufgaben bewältigen.

Fahrerassistenzsysteme in der Fahrschulausbildung

In Fahrschulfahrzeugen haben Fahrerassistenzsysteme immer mehr an Relevanz hinzugewonnen. Sie sollen das Autofahren effizienter, bequemer und sicherer machen sowie schwere Fahrmanöver erleichtern. Inzwischen steht ein mannigfaltiges Repertoire an Systemen zur Verfügung: Angefangen bei der Einparkhilfe bis hin zum Adaptiven Tempomaten (Adaptive Cruise Control – ACC). Für Fahrschüler ist es wichtig, dass sie den Umgang mit ihnen erlernen. Die verschiedenen Fahrerassistenzsysteme funktionieren auf unterschiedlichste Arten, daher ist es wichtig, dass Fahrschüler in der Lage sind, folgende Fragen zu den konkret vorhandenen Systemen (vgl. Datenblatt für den Prüfer) zu beantworten:

- Woran erkenne ich, ob das FAS aktiv ist?
- Muss das FAS eingeschaltet werden?
- Warnt das FAS oder greift es ein, wenn ja, wie?
- Unter welchen Bedingungen kann das FAS aktiviert werden?



Assistenzsysteme gibt es in vielerlei Form z. B. Kameragestützt oder Radarbasiert

© DEGENER

- Wann stellt das FAS seine Arbeit ein (z. B. aufgrund der Witterung)?
- In welchen Situationen stößt das FAS an seine Grenzen?

Der korrekte Umgang ist ausschlaggebend

Eigentlich sollen die Fahrerassistenzsysteme im Auto den Straßenverkehr sicherer machen, das ist jedoch nur möglich, wenn der Umgang mit Ihnen vertraut und intuitiv erfolgt. Muss noch lange nach dem richtigen Knopf, Hebel oder Kontrolllampchen gesucht werden, kann das Betätigen auch ablenkend wirken.

Die verschiedenen Nutzertypen

Im Idealfall ist der Fahrzeugführende mit den zur Verfügung stehenden Assistenzsystemen vertraut und kann diese im

richtigen Moment kontrolliert verwenden. Leider ist das aber nur selten der Fall.

Der „Unwissende“

Er kann Signale und Informationen der Assistenten nicht deuten. Er weiß nicht, welche Assistenzsysteme in seinem Fahrzeug vorhanden sind.

Der „Selbstsichere“

Er deaktiviert (wenn möglich) die Systeme, er vertraut der Technik nicht. Seinem Empfinden nach kann er mit den Augen besser einschätzen, was gerade passiert und reagiert aus Erfahrung früher als das System.

Der „Ängstliche“

Er hegt ständige Zweifel am „Funktionieren“ der Systeme.

Was ist für Fahrschulen und Fahrlehrer besonders zu beachten?

Das Schulungsfahrzeug sollte über die wichtigsten Fahrerassistenzsysteme verfügen. Der Fahrlehrer sollte sie zu jeder Zeit beherrschen. Für viele mag das selbstverständlich wirken, aber mal ehrlich: Wissen Sie tatsächlich lückenlos, welche Systeme in Ihren Fahrzeugen verbaut und wie sie zu bedienen sind?

Fahrerassistenzsysteme in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung

Auch für die Arbeit der amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfer haben die Fahrerassistenzsysteme an Bedeutung gewonnen. Wie soll eine Fahraufgabe wie z. B. der Spurwechsel bewertet werden, wenn er mit Hilfe des Spurwechselassistenten durchgeführt

worden ist, lautet eine der Fragen, die nach einer Antwort verlangen.

Das ist jetzt in Form von Anwehnhinweisen zur Bewertung der Nutzung von Fahrerassistenzsystemen und teilautomatisierten Fahrfunktionen in der praktischen Fahrerlaubnisprüfung geschehen. Hier finden sich unter anderem Richtlinien zu den rechtlichen Rahmenbedingungen sowie Bewertungsgrundsätze zu diversen Fahrerassistenzsystemen.

Diese Fahrerassistenzsysteme sind seit dem 6. Juli 2022 vorgeschrieben

Am 6. Juli ist eine neue EU-Verordnung in Kraft getreten, die eine Vielzahl von Regelungen bezüglich der Fahrerassistenzsysteme enthält. Ohne diese Assistenten (überwiegend handelt es sich um Sicherheitsfeatures), gibt es innerhalb der EU keine Typenzulassung mehr. Doch jetzt keinen Schreck bekommen, dies gilt nicht etwa für Neuwagen (diese sind erst ab dem Jahr 2024 betroffen), sondern zuerst für neu entwickelte Fahrzeuge.

Um welche Assistenten handelt es sich?

Folgende Systeme sind vorgeschrieben:

- Notbremsassistenten
- Notfall-Spurhalteassistenten
- Geschwindigkeitsassistenten
- Notbremslicht
- Unfalldatenspeicher
- Müdigkeits- und Aufmerksamkeitswarner
- Rückfahrassistenten
- Reifendrucküberwachung und eine Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperr

In Zukunft wird es erforderlich sein, dass ältere Fahrer den Umgang mit diesen Systemen erlernen. Fahrschulen und Fahrsicherheitszentren sollten hier mit der Schulung betraut werden. FeK

AKTUELL

Pedelects: Anteil in Unfallstatistik nimmt zu

Die Zahl der Unfälle ist in den Jahren vor Corona stetig gestiegen und erreichte im Jahr 2019 mit rund 2,69 Millionen Verkehrsunfällen einen neuen Höchststand.

Durch Lockdown, Homeoffice und Kurzarbeit hat die Corona-Pandemie großen Einfluss auf die Mobilität in Deutschland genommen. Im zweiten Jahr der Pandemie sind die Menschen noch nicht wieder so mobil wie zuvor, jedoch ist eine deutliche Steigerung zum Jahr 2020 zu erkennen. Das führt unweigerlich auch zu höheren Unfallzahlen. Waren es 2020 noch rund 2,2 Millionen Verkehrsunfälle sind es im Jahr 2021 bereits wieder rund 2,3 Millionen. Bei knapp 90 % der Unfälle blieb es bei Sachschäden, bei den verbleibenden 10 % wurden Menschen getötet oder verletzt. Erfreulich ist jedoch, dass die Zahl der Verkehrstoten insgesamt weiterhin rückläufig ist, haben im Jahr 2020 noch 2719 Menschen bei Straßenverkehrsunfällen ihr Leben verloren, waren es ein Jahr später „nur“



Besonders ältere Radfahrende sind besonders gefährdet © Adobe Stock

noch 2562. Die gesteigerte Mobilität und die Anzahl der Verkehrstoten des bisherigen Jahres 2022 lassen allerdings vermuten, dass wir in diesem Jahr wieder mit einer steigenden Anzahl Verkehrstoter rechnen müssen.

Das Pedelec – Mobilität der Zukunft
Auf deutschen Straßen haben bereits mehr als 8,5 Millionen elektrisch unterstützte Fahrräder ein Zuhause gefunden. Neben all den Vorteilen, die ein Pedelec im modernen Straßenverkehr bietet,

sollte man aber nicht aus den Augen verlieren, dass diese Form der Mobilität auch Gefahren mit sich bringt.

Jeden 3. Tag stirbt ein Pedelec-Fahrer

Wie aus den Daten des Statistischen Bundesamtes hervorgeht, wurden von der Polizei im vergangenen Jahr insgesamt 17.045 Unfälle mit Pedelecs registriert. Für 131 Fahrer endeten, die Unfälle tödlich.

Wie entstehen diese Unfälle und wer ist besonders gefährdet?

Pedelects werden oft von älteren Verkehrsteilnehmern bewegt. Diese haben statisch gesehen eine höhere Unfallwahrscheinlichkeit. Im Jahr 2020 waren mehr als 50 % der tödlich verunglückten Radfahrer 65 Jahre oder älter, dies geht aus Zahlen des Statistischen Bundesamtes hervor. Neben der im Alter deutlich nachlassenden Robustheit des menschlichen Körpers mangelt es den Umsteigern (vom Fahrrad auf das Pedelec) häu-

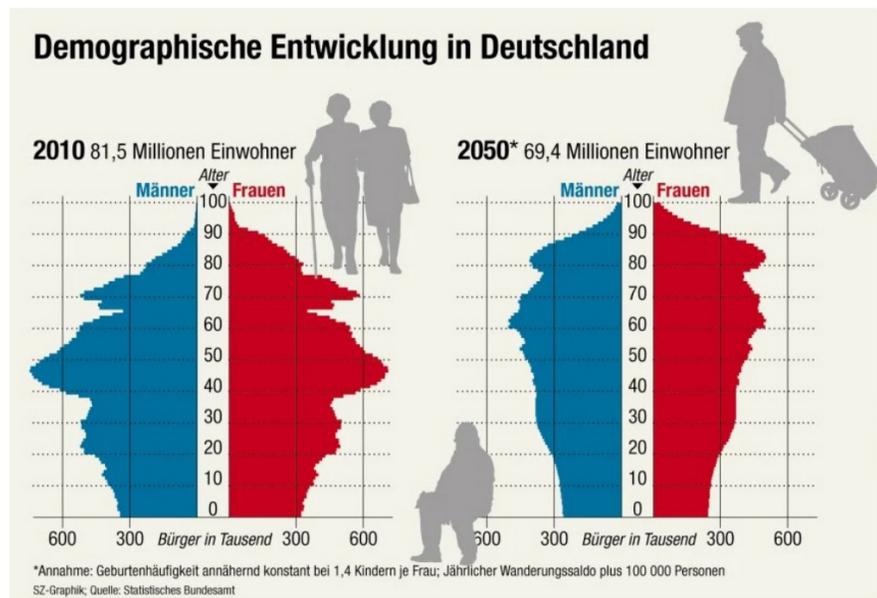
fig an technischem Verständnis und dem Gefühl für die Geschwindigkeit. Das ist auch an der Art der Unfälle ersichtlich. Es handelt sich zu einem überproportional großen Teil um sogenannte Fahrnfälle. Ein Fahrnfall ist ein Unfall, bei dem der Fahrer die Kontrolle über sein Fahrzeug verliert, weil die Geschwindigkeit nicht entsprechend der Verkehrssituation angepasst wurde. Dabei bleibt es jedoch nicht immer bei „Allein-Unfällen“, denn durch das Abkommen von der Fahrbahn kann es auch zu einer Kollision mit anderen Verkehrsteilnehmern kommen.

Lösungsansätze

Einige Fahrschulen, Institutionen und Mobilitätsclubs wie z. B. der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club bieten mittlerweile Fahrsicherheitstrainings für Fahrer*innen von Pedelects an. Es gilt – wie bei anderen Verkehrsmitteln auch – die Nutzer müssen sich vor der Fahrt mit dem Fahrzeug vertraut machen. Auch eine Abfahrtskontrolle, bei der insbesondere die Bremsen und lichttechnischen Einrichtungen überprüft werden sollten, kann für mehr Sicherheit sorgen. FeK

AKTUELL

Die StVO mit Blick auf den demografischen Wandel und die strukturelle Entwicklung unserer Städte



Ist heute einzig nur das Fahrrad der wichtigste Verkehrsträger der Zukunft für den wichtigen Sektor Individualverkehr? Werden die demografische Entwicklung und die daraus entstehenden Bedürfnisse unserer immer älter werdenden Bevölkerung nicht hinreichend beachtet? Deutschland verfügt über einen aus geografischer Sicht sehr vielschichtigen Aufbau, es gibt große Städte (Ballungszentren), den ländlichen Raum. Aber auch Flachland, Mittel- und Hochgebirge. Zudem haben Menschen ganz individuelle Bedürfnisse und Vorstellungen, wie und in welcher Zeit sie eine gewisse Strecke zurücklegen wollen. Durch die besonders im ländlichen Raum noch verbesserungswürdige Infrastruktur mit Blick auf den ÖPNV und den Personenkraftverkehr auf der Schiene muss der zeitliche Aspekt Berücksichtigung finden, so kann die gleiche Strecke oft doppelt oder sogar mehrfach so viel Zeit in Anspruch nehmen wie mit dem Pkw.

Demografische Altersstruktur in Deutschland

Ein Blick auf die Grafiken, welche die demografische Altersstruktur in Deutschland abbilden, zeigt, dass bereits im Jahr 2050 Frauen und Männer im Alter

von ca. 60 Jahren den größten Bevölkerungsanteil bilden werden. Betrachtet man dazu die Bevölkerungsdichte, wird schnell klar, dass die gegenwärtige Infrastruktur der Verkehrswege und die vorangegangene Verkehrsplanung einen Fahrradverkehr im ländlichen Raum außer Acht lassen. Hier stellt sich die Frage, ob Bus, Bahn oder Fahrrad gegenwärtig und in naher Zukunft den Pkw als Mittel des individuellen Verkehrs ersetzen können? Die Arbeitszeiten werden in der heutigen Zeit immer flexibler, Arbeitnehmern werden Freiheiten eröffnet, welche noch vor einigen Jahren undenkbar waren. Die Fahrpläne des ÖPNV schränken die Flexibilität der Anpassung an die Bedarfe von Arbeitnehmern wie Arbeitgebern allerdings wieder stark ein. Viele Produktionsbetriebe können nicht auf mobiles Arbeiten umgestellt werden, Werkwohnungen nahe der Betriebsstätte, wie sie noch bis zu den 1970er-Jahren üblich waren, sind nicht mehr oder nur in geringem Umfang vorhanden.

Menschen über 50 Jahren werden i.d.R. auf Grund des höheren Unfallrisikos durch nachlassendes Reaktions- und Leistungsvermögen sowie gesundheitli-

cher Einschränkungen (z. B. Bewegungsapparat, reduzierte Sehleistung, Herz-Kreislauf-Erkrankungen) nicht das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel wählen, wenn sie auch im gehobenen Alter noch mobil und selbstbestimmt leben wollen. Ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht, wie in § 1 der Straßenverkehrsordnung vorgegeben, sind vielen Radfahrenden aufgrund der fehlenden Fahrausbildung unbekannt oder

werden beim Radfahren ignoriert. Die Unfallstatistiken von Radfahrunfällen mit ausschließlicher Beteiligung von Radfahrenden und Unfällen von Radfahrenden und zu Fuß gehenden belegen das. Die Gefahr, mit einem Fahrrad, E-Bike, Pedelec oder E-Scooter zu verunfallen, schwer zu stürzen und somit an Lebensqualität einzubüßen, spricht daher neben Zeitbedarf ebenfalls eher für die Nutzung des Pkw.

Infrastruktur des ÖPNV und der Schiene

Der Personenkraftverkehr auf der Schiene lässt sich klar vom Güterkraftverkehr differenzieren, da Ausweichstellen und Schienenwege für Güterzüge seit den 1970er-Jahren in der damaligen Bundesrepublik und nach 1990 auch auf dem Gebiet der ehemaligen DDR massiv zurückgebaut worden sind. Während im Jahr 1926 die maximale Distanz zwischen einer Ortschaft und dem nächstgelegenen Bahnhof nicht mehr als 20 Kilometer betrug, ist diese Entfernung heutzutage oft um ein Vielfaches gewachsen. Viele Orte sind weder mit Bus noch Bahn erreichbar wenn die Fahrt nicht zu einer Tagesreise mutieren soll. Personen im Rentenalter wollen ihre täglichen Wege vom Arztbesuch über den

Einkauf bis zur Kulturveranstaltung weiterhin selbstständig gestalten und sich nicht durch den ÖPNV einschränken lassen: Damit ist sowohl die Nicht-Verfügbarkeit der Verkehrsmittel als auch die abgesehen vom 9-Euro-Tickets sehr hohen Preisen gemeint.

Pendelverkehr

Arbeitswege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln außerhalb des urbanen Raumes erfordern häufig ein Vielfaches an Zeit im Gegensatz zum Individualverkehr. Das reduziert die Lebensqualität - Freizeit und Flexibilität werden drastisch eingeschränkt. Gleichzeitig ist jedoch der Wohnraum in Ballungsräumen begrenzt, des Weiteren ist er teuer und kaum erweiterbar. Junge Familien ziehen oft in den ländlichen Raum, um bezahlbaren, bedarfsdeckenden Wohnraum zu finden. Das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel kann hier nicht oder nur sehr selten herangezogen werden, um eine Ar-

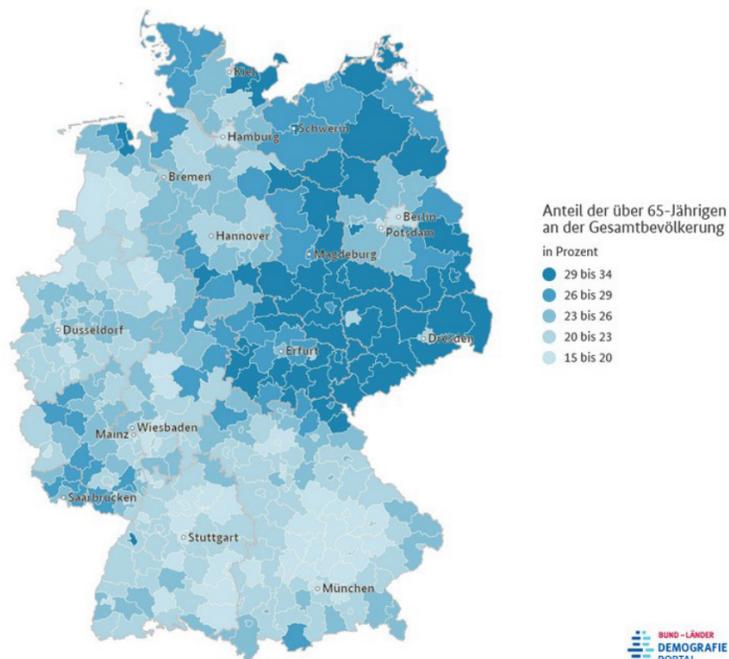
beitsstätte im Innenstadtbereich zu erreichen. Neben der Ladeinfrastruktur für E-Autos scheint auch in Vergessenheit zu geraten, dass für Pedelects und E-Bikes ebenfalls eine solche Infrastruktur erforderlich ist, um einen reibungslosen Betrieb im Alltag zu gewährleisten, diese ist bisher nur selten und nicht im erforderlichen Umfang vorzufinden.

Ein Ausblick in die Zukunft

Die gesellschaftliche Entwicklung in Verbindung mit der Altersstruktur und dem Bau bzw. der Erweiterung der Infrastruktur in Einklang zu bringen ist eine der großen Herausforderungen unserer Zeit. Unter Einbeziehung aller umweltschonenden Faktoren möchten die Menschen auch zukünftig selbstständig bleiben und entscheiden, wann und wohin sie sich individuell fortbewegen. Sei es die Fahrt zum wöchentlichen Einkauf oder die Urlaubsreise.

FeK GÖK

Bevölkerung im Alter von über 65 Jahren, 2020



Datenquelle: Statistisches Bundesamt; Berechnungen: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung
Geometrische Grundlage: © GeoBasis-DE / BKG (2021)
Bildlizenz: CC BY-ND 4.0 (Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung 2022)
© Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung 2022

REPORTAGE

IAA Transportation 2022 – Ein Report live vor Ort!

Neuer Name – neues Konzept

Die IAA Nutzfahrzeuge hat in diesem Jahr zum ersten Mal unter dem Namen IAA Transportation auf dem Messegelände Hannover stattgefunden. Das neue Konzept umfasst das gesamte Spektrum von Transport und Logistik, vom Lastenrad bis zum vollelektrischen Lkw. Insgesamt präsentierten 1.402 Aussteller aus 42 Ländern ihre neuen Produkte, Innovationen und Lösungen. Dabei lag das Hauptaugenmerk eindeutig auf der klimaneutralen Mobilität von morgen. Viele namhafte Hersteller wie die Volkswagen AG oder Mercedes-Benz und andere präsentierten ihre elektrifizierten Lösungen für den Güterkraftverkehr der Zukunft. Unsere Pakete könnten in Zukunft nicht nur auf der Straße transportiert werden, auch Paketdrohnen und Lastenräder sind eine Option für die „letzte Meile“.

Antriebsstränge der Zukunft

Eines ist ganz klar, die Zukunft fährt elektrisch, doch wie genau? Da gibt es vielerlei Lösungsansätze. Ein Batterieelektrischer-Antrieb oder doch die Brennstoffzelle in Verbindung mit Wasserstoff? Eine abschließende Entscheidung ist hier noch nicht gefallen, die Infrastruktur spielt allerdings eine tragende Rolle. Ladeinfrastruktur und Wasserstofftankstellen sind oft, gerade in ländlicher Umgebung rar gesät: Hier besteht Handlungsbedarf. Einige wenige Hersteller setzen weiterhin auf mit LNG und CNG betriebene Verbrennungsmotoren, mit Blick auf die momentanen Gaspreise erscheint dies ein immer unwahrscheinlicherer Lösungsansatz.

Was ist mit Bestandsfahrzeugen?

Hier wurden Lösungen entwickelt, in Form von Austauschbausätzen, welche die nachträgliche Elektrifizierung der Fahrzeuge ermöglichen. Da allerdings das Äußere der Fahrzeuge die Karosserie nicht so einfach verändert werden kann, stellt sich hier die Frage der Effizienz. Ein hoher Cw-Wert führt zu sehr hohem Verbrauch, der Luftwiderstand spielt in der Elektromobilität eine große Rolle.

Wie sieht es mit der Reichweite aus?

Die Fahrzeugkonzepte orientieren sich an Reichweiten von bis zu 300 Kilometern mit einer Batterieladung. Die Kapazität der Batterien liegt dabei bei 250 bis 300 KW. Die Dauer eines Ladestopps dürfte bei ca. 2 Stunden liegen, wie beim Pkw empfiehlt sich auch hier eine Ladung bis 80 %.



Innovative Fahrerassistenzsysteme - Continental

© Gök

Was bedeutet das für Fahrschulen und Aus- bzw. Weiterbildungsstätten?

Mit einer neuen Form der Mobilität entsteht auch Bedarf an Aus- und Weiterbildung. Um zukünftigen Fahrschülern und Berufskraftfahrern den effizienten Einsatz und die teilweise doch stark abweichende Art der Bedienung nahezubringen, braucht es Fachpersonal. Ein wichtiger Punkt ist in diesem Zusammenhang z. B. das One-Pedal-Driving, das Fahren mit nur einem Pedal, wodurch das Gaspedal zum Fahrpedal wird. Das ist für alle vom Verbrenner Kommenden eine Umstellung. Das Fahrverhalten besonders von Lkw, verliert durch den elektrischen Antrieb ein hohes Maß seiner Trägheit, das direkt anliegende Drehmoment hat großen Einfluss auf das Anfahren und in Steigungen.

Faktor Zeit

Zeit ist das zentrale Thema im Güterkraftverkehr. Einige Aussteller haben sich der Aufgabe gestellt, das Be- und Entladen sowie die Trailerwechsel deutlich zu beschleunigen. Dies kann z. B. mit Hilfe eines Kamera-



Innovatives Kuppeln von Aufliegern.

Gök

systems, einer automatischen Kupplung der Luft- und Elektroanschlüsse sowie dem automatisierten elektrischen Ein- und Ausfahren der Stützen passieren. Damit ist das Verbinden und Trennen der Fahrzeugkombinationen nicht nur schneller, sondern auch sicherer für den Berufskraftfahrer. Wichtig ist, dass alle diese Hilfen die Abfahrtkontrolle nicht erset-

zen können, ein geschulter Blick ist weiterhin unersetzlich.

Fahrerassistenzsysteme

Die Continental AG, mit Hauptsitz in Hannover, hat neue Formen von Fahrerassistenzsystemen vor. Eines dieser Systeme (besonders für Berufskraftfahrer), projiziert Informationen an die Frontscheibe (wie ein Head-up Display) mit spezifischen Informationen, die es dem Fahrer ermöglichen, besonders kontinuierlich und effizient zu fahren.

Neues zum Fahrtenschreiber

Das Jahr 2022 steht zudem ganz im Zeichen der Entwicklungsarbeit der 2. Generation (Version 2). Leider wurde kein aktueller Entwicklungsstand präsentiert, wir werden uns wohl bis zur Veröffentlichung im Jahr 2023 gedulden müssen. Die Marke VDO überrascht mit einem neuen Plug-and-Play-Konzept, dem VDO Link. Durch ein Modul, welches am Interface (der Frontschnittstelle) angesteckt wird, kommuniziert der Fahrtenschreiber mit dem zuvor über einen QR-Code verbunden Messengerdienst des Smartphones des Fahrers wie Telegram oder WhatsApp. Hier werden ihm nun Informationen zur Verfügung gestellt wie z. B. Hinweise zur Länge der Pausen, zum Fahrverhalten oder auch eine Belobigung für eine regelkonforme Fahrt. Dies geschieht in Form von adaptivem Feedback mit Hilfe kurzer Videosequenzen. Als weiteres Feature ist das Einspielen kurzer Schulungsvideos möglich. Der VDO Link verfügt über eine magnetische Steckverbindung zwischen Interface und Kommunikationseinheit, so ist es ohne Probleme möglich den Drucker jederzeit zu verwenden.



VDO Link

Gök

Batterie-Fahrzeug und Pausenplanung

Beim Führen von Fahrzeugen mit einer batterieelektrischen Antriebseinheit wird eine Reform der Lenk- und Ruhezeiten nötig werden. Das Fahrpersonal wird bei der Pausenplanung den Ladestand der Batterie berücksichtigen müssen. Derzeit ist es kaum möglich, während der 15-minütigen Pause dem Fahrzeug so viel Energie zuzuführen, dass lange Fahrstrecken ermöglicht werden. In Zukunft wird der Fah-



Der neue eTruck von MAN

© Gök



Der VOLVO FL Electric - ein batterieelektrischer Lkw

© Gök

rer seine 45-minütige Pause an einer Schnellladesäule (HPC – Hypercharger) verbringen müssen, damit das Fahrzeug über genug Energie für den Rest des Arbeitstages verfügt. Für den Güterkraftverkehr muss daher die Ladeinfrastruktur entlang der Autobahn noch deutlich ausgebaut werden. Für Pkw funktioniert dies schon ganz gut, allerdings sind die Platzverhältnisse selten bis gar nicht für einen Lkw geeignet.

Wie steht es um den Personenverkehr?

Im Linienverkehr bis 50 km Streckenlänge können Busse womöglich an den Endhaltestellen nachgeladen werden, wenn diese mit Schnellladesäulen ausgestattet sind. Eine weitere Alternative ist der O-Bus (Oberleitungsbus), der bei Verkehrsplanern wieder an Beachtung gewinnt, da es sich hier um ein erprobtes System handelt, das keine Standzeiten und Ladevorgänge erfordert. Der OBus ist bereits in einigen deutschen Städten wie Eberswalde, Esslingen und Solingen sowie in europäischen Städten wie Bern oder Lyon anzutreffen.

Und Reisebusse?

Für die Tourismusbranche im Segment der Busreisen spielt die Elektromobilität allerdings bisher noch keine Rolle. In dieser Branche setzt man aufgrund der weiten Fahrstrecken vorerst weiter auf konventionelle Antriebstechnik. Weder die Infrastruktur noch die sichere Verfügbarkeit von Strom und Wasserstoff können momentan die uneingeschränkte Reisefreiheit von Reisebussen auf Langstrecken garantieren.

Ausblick in die Zukunft

Die hier vorgestellten Highlights sind natürlich nur eine kleine Auswahl von Neuheiten und Innovationen der IAA Transportation sowie der InnoTrans 2022. Die Hersteller von Lkw und Bussen befinden sich bereits auf einem guten Weg in Richtung klimaneutraler Mobilität. Diese Entwicklung in der Verkehrsbranche verändert auch die Anforderungen an den Kenntnisstand der Fahrlehrerschaft, die selbst die neuen Fahrzeugtechnologien beherrschen muss, um dem Fahrermangel mit guter Ausbildung von Fachkräften entgegenzuwirken. Das Ansehen des Berufskraftfahrers muss steigen, um den Beruf attraktiver für junge Menschen zu machen. Wichtig ist auch zu erwähnen, dass nicht nur die Fahrzeughersteller ihren Teil zu leisten haben, besonders die Infrastruktur muss nun nachlegen, damit E-Mobilität im Güter- und Personenkraftverkehr eine echte alltagstaugliche Alternative zum traditionellen Verbrennungsmotor entstehen kann. Klar ist, dass die momentane Situation die Energieversorgung, die hohen Energie- sowie die ebenfalls hohen Fahrzeugpreise die Verkehrswende stark ausbremsen. Die Kraftverkehrsbranche agiert derzeit sehr zurückhaltend, wenn es um die Anschaffung neuer Fahrzeuge geht. Das haben die Hersteller von Reisebussen bereits schmerzlich zu spüren bekommen, als in den vom Corona-Virus geprägten Jahren 2020 & 2021 massenhaft Bestellungen storniert wurden und der Absatz eingebrochen ist. Ähnliches scheint auch für das von Krisen geprägte Jahr 2022 alles andere als ausgeschlossen. FeK Gök



SCANIA CITYWIDE - Batterieelektrischer Linienbus

© Gök

EUROPA AKTUELL

„Angles Morts“ – was hat es damit auf sich?



Foto: Adobe Stock

Bestimmt sind sie Ihnen schon aufgefallen, die gelben Sticker hinten am Auflieger und an den Seiten des Fahrerhauses zahlreicher Lkws. Auf ihnen prangt in Versalien die Aufschrift „Angles Morts“, zu Deutsch „tote Winkel“.

Seit Anfang 2021 müssen Fahrzeuge mit einer zulässige Gesamtmasse über 3,5 t auf ihren Fahrten durch Frankreich mit einem Sticker, Aufkleber oder Magnetschild mit der Aufschrift „Angles Morts“ gekennzeichnet werden.

Die vorgeschriebene Positionierung an Fahrzeug und ggf. Auflieger soll hier noch einmal besonders während des Abbiegevorgangs auf die Gefahr des toten Winkels hingewiesen werden.

Wo und wie viele?

Je nachdem, welche Art von Fahrzeug bewegt wird, müssen zwischen drei und sechs Aufkleber angebracht werden. So sind es z. B. bei einem Lkw mit Kasten Aufbau und einer zGM von maximal 7,5 t drei Aufkleber und einem Lkw mit einer zGM von 40 t werden sogar sechs erwartet. Diese müssen nicht nur direkt am Zugfahrzeug, sondern auch am Auflieger angebracht werden, die genaue Positionierung ist ebenfalls vorgeschrieben. Die Regularien hierzu können in Artikel R.313-32-1 der französischen Straßenverkehrsordnung eingesehen werden.

Wie hoch ist das Bußgeld?

Frankreich erhebt bei einem Verstoß ein empfindliches Bußgeld in Höhe von 90€

bis 750€. Bis in das Jahr 2022 war nur das vollständige Fehlen der Kennzeichnung strafbar, mittlerweile wird auch bei nicht korrekter Positionierung bereits ein erhebliches Bußgeld fällig.

Wo kann man „Angles Morts“ kaufen?

Im Online-Handel gibt es viele Möglichkeiten, aber auch Tankstellen kurz vor und hinter der Grenze bieten neben diversen Automobilklubs die Aufkleber bzw. Magnetschilder an. Doch Achtung, gerade online kursieren auch einige nicht zugelassene Abwandlungen, so ist die Abbildung eines Wohnmobils (auch, wenn diese bei entsprechender Masse gekennzeichnet werden müssen), unzulässig. Sollte es zu einer Kontrolle kommen, würde dies bestraft werden. FeK

AKTUELL

Die Frist für die Anerkennung unbedingt beachten!

Die Anerkennung von Fahrschulen und Ausbildungsstätten wird im neuen Berufskraftfahrerqualifikationsgesetz (BKrFQG) anders geregelt als bisher. Alle Veranstalter von Weiterbildungen oder (beschleunigter) Grundqualifikation müssen bis Anfang Dezember 2022 staatlich anerkannt werden. Eine alleinige Anerkennung auf Basis der Fahrschülerlaubnis oder als Ausbildungsbetrieb für Berufskraftfahrer/Fachkraft im Fahrbetrieb reicht nicht. Die Anerkennung erfolgt durch die nach Landesrecht zuständige Behörde. Die Frist für die Anerkennung endet am 2. Dezember 2022. Die Anerkennung kann erteilt werden, wenn:

- Sie über die personellen und sächlichen Voraussetzungen für die Vermittlung der für die beschleunigte Grundqualifikation und/oder Weiterbildung erforderlichen Kenntnisse und Fertigkeiten verfügen,
- Sie im angemessenen Verhältnis zur Zahl der Aus- und Weiterbildungsteilnehmer ausreichendes Lehrpersonal beschäftigen,
- geeignete Unterrichtsräume sowie für jeden Teilnehmer geeignete und ausreichende Lehrmittel für die Durchführung des Unterrichts vorhanden sind,
- eine fortlaufende Fortbildung des Lehrpersonals gewährleistet wird und
- keine Tatsachen vorliegen, die gegen die persönliche Zuverlässigkeit des Antragstellers sprechen.

Schulungen dürfen erst dann abgehalten werden, wenn die staatliche Aner-

SCAN & TEACH 360° RED –
ERFAHRUNG MACHT STARK

Ihr Vorteil: Alle unsere Unterrichtsmaterialien entsprechen den Erfordernissen für die Anerkennung. Mit unserem innovativen Unterrichtsprogramm SCAN & TEACH 360° RED können Sie sich Ihre Vorträge für die Weiterbildungstage individuell und bedarfsgerecht zusammenstellen.

kennung erfolgt ist. Die je nach Landesrecht anerkennenden Behörden fordern im Regelfall detaillierte Rahmenlehrpläne und sachlich-zeitliche Gliederungen für die Durchführung der Weiterbildungen ab. Die Antragsteller können dabei wählen zwischen verlagsseitig ausgearbeiteten Themeninhalten, welche die spezifischen Kenntnisbereiche enthalten und eigenen Weiterbildungsinhalten unter Einbindung von verlagsseitig angebotenen Unterrichten. Dabei führt die Zulassung eigener Themenabschnitte (Module) zu mehr Flexibilität und einer höheren Kundenbindung, weil die Inhalte auf den Bedarf regional agierender Unternehmen des Güter- und Personenkraftverkehrs abgestimmt werden können, und nicht auf fünf standardisierte Themenabschnitte beschränkt bleiben.

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

Unternehmer aus Tradition und Leidenschaft

Ein Mercedes Actros wird souverän auf dem Betriebshof der Spedition von Hans-Dieter Otto abgestellt, die Tour ist beendet. Am Steuer sitzt die 22-jährige Kira, Auszubildende im 2. Jahr zum Beruf der Kraftfahrerin. „Lkw-Führerschein im 2. Lehrjahr – so sollte es sein“, bemerkt Hans-Dieter Otto stolz. Wenig später sitzt Kira mit bei uns im Besprechungsraum. Sie ist eine von sieben Auszubildenden der Spedition Otto aus Nordhausen. Die Medien haben großes Interesse an Kira, es sind bereits einige Artikel in der Regionalpresse, aber auch überregional erschienen, Facebook nicht zu vergessen. Kira vermittelt glasklar ihren Spaß an der Tätigkeit als Kraftfahrerin und bereichert den Betrieb kommunikativ und persönlich nach innen und außen.

Die Spedition Otto verfügt über einen stabilen Mitarbeiterstamm, egal ob im Fahrzeug, in der Lagerlogistik und in der Verwaltung. Hans-Dieter Otto bewegt darüber hinaus einiges für seine Leute, das fängt bei der Berufskleidung an und

geht über das regelmäßig modernisierte Speditiionsgebäude mit erneuerten Duschen, gemütlichen Sozialräumen bis zum jüngst fertiggestellten, geräumigen Seminarraum für die Durchführung der vorgeschriebenen Weiterbildungsveranstaltungen. Die stets erneuerte Fahrzeugflotte mit guter Extra-Elektronik-Ausstattung der Fahrzeuge, natürlich inklusive Abbiegeassistenten, gehören für Otto dazu. Jeder Fahrende fährt dazu nach Möglichkeit immer auf seinem eigenen Fahrzeug.

Wir kommen auf die abwechslungsreichen Tätigkeiten und Themen im Rahmen der Berufsausbildung zum Kraftfahrer zu sprechen. Ausbilden ist eine Pflicht, die der Chef seit jeher als eigene verpflichtende Aufgabe sieht. Online-Unterricht für BKF kann sich Hans-Dieter Otto für Kiras Ausbildung kaum vorstellen, Kira bekräftigt die Meinung vom Chef und bemerkt dazu: „Den Lkw von innen zu betrachten, die ganze Bedienung, Technik, Bremsanlage, Ladungssicherung, das muss man erst einmal begreifen! Der



Hans-Dieter Otto, Jahrgang 1964, Spediteur mit Leib und Seele, setzt sich nicht nur für die Entwicklung seines Familienunternehmens ein, sondern auch überregional für seine Branche - als Vizepräsident des LVSA (Landesverband des Verkehrsgewerbes Sachsen-Anhalt) oder im Vorstand des DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat).

Fahrlehrer war mir während der Ausbildung sehr wichtig. Da identifiziert man sich mit der Person, die einen über diese lange Zeit begleitet hat!“

Übrigens, die Frauenquote in Kiras BKF-Klasse beträgt rund 10 Prozent. Die persönliche Bindung zum Unternehmen ist Kira sehr wichtig, das ist eine Grundvoraussetzung für ihre Zufriedenheit! Kira: „Der Chef sollte immer ein offenes Ohr haben und die Probleme der Mitarbeiter*innen ernst nehmen!“

Otto beschäftigt zurzeit 60 Mitarbeiter*innen, davon fast 50 Fahrer*innen auf 45 Lkw. Dazu kommen momentan sieben Auszubildende, ein guter Schnitt, wie er findet. Die „Bewerbung“ um neue Auszubildende hört nie auf, erklärt der Unternehmer: „In diesem Jahr haben wir bereits den 10. Berufsaktionstag gemeinsam mit dem Berufsbildungszentrum

Nordhausen durch geführt. Das ist eine Veranstaltung, die regional einen hohen Stellenwert hat und sehr viel Aufmerksamkeit hervorruft. Vielleicht wecken wir auf diese Art und Weise erneut bei den jungen Besucher*innen das Interesse an diesem Beruf! Wünschenswert wäre das auf jeden Fall!“

Um Auszubildende halten zu können, sei die jetzt diskutierte und die im Koalitionsvertrag erwähnte Fahrerlaubnis mit 16 „BF16“ eine hervorragende Sache. Das Ergebnis wäre ein „BKF-BF17“, was bedeutet, die Auszubildenden in den Betrieben könnten bereits ab 17 von erfahrenem Kraftfahrer*innen begleitet werden und mit 18 oder 19 Jahren die ersten kleinen Touren fahren. Otto: „Ein Anreiz wäre das für junge Leute allemal, diesen Beruf zu ergreifen!“ Hans-Dieter Otto lebt seinen Beruf und so soll es auch bleiben. HJR



Tradition verpflichtet. Das Familienunternehmen wurde im Jahr 1849 in Benneckenstein (Harz) gegründet. Nach der Wende lag der Bestand bei vier Lkw. 2004 dann die Niederlassung und Erweiterung in Nordhausen auf 16.000 m² Betriebsgelände. Otto: „Wir sind mit unseren Kunden gewachsen!“

WEITERBILDUNG

Weiterbildungsband „FIRMA – FAHRER – FAHRZEUG“

Dieses Fachbuch unterstützt interessierte Kraftfahrerinnen und Kraftfahrer, fachliche Zusammenhänge zu erkennen und die eigene Verantwortung in Beförderungsprozessen besser wahrnehmen zu können. Das Fachbuch „Firma – Fahrer – Fahrzeug“ ergänzt die bereits im DEGENER Verlag erschienenen Medien zur „Technik digitaler Tachograph“ und den Vorschriften für den Güterkraft- und Personenverkehr mit direktem Praxisbezug.



Autor: Göran Kronberg:

„Das Werk „Firma – Fahrer – Fahrzeug“ unterstützt Fahrlehrer, Ausbilder, Referenten und andere verantwortliche Personen in der Aus- und Weiterbildung aktiv dabei, die Komplexität der Sozialvorschriften in Verknüpfung mit anderen Rechtsgebieten zu vermitteln und Anwendungsfälle der Fahrtschreibertechnologie ihres Fuhrparks rechtskonform zu bewerten und zu dokumentieren.“

- Kraftverkehrsunternehmen im Markt
- Kombination von Rechtsvorschriften
- Digitale Fahrtschreiber und Anwendungen in der Praxis
- EU-Mobilitätspaket
- 2. Generation Smart-Tachograph
- LKW-Maut auf deutschen Straßen
- Quizfragen
- Liste der Kenntnisbereich

DEGENER BKF-BAND
FIRMA – FAHRER – FAHRZEUG
Art.-Nr. 41144

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
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
Brunns 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 eingesandene 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.



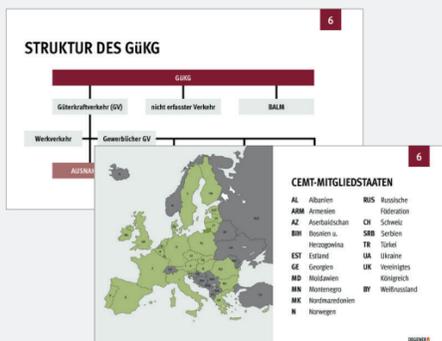
BKF – UPDATE 2022



» Neue Inhalte für SCAN & TEACH 360° «

VORSCHRIFTEN GÜTER- UND PERSONENKRAFTVERKEHR

Komplexe Inhalte auf die es gerade bei den Vorschriften für den Güter- bzw. Personenkraftverkehr ankommt, werden übersichtlicher und strukturierter dargestellt.



WIRTSCHAFTLICHES FAHREN

Wer vorausschauend fährt, fährt meist wirtschaftlicher. Damit dieser Zusammenhang deutlich wird gibt das neue Format den Bildern aus der Praxis den Platz für Übungen im Unterricht.

TECHNIK DIGITALER TACHOGRAPH

Dieser Vortrag kommt nicht nur im neuen Layout, sondern auch komplett überarbeitet.