

# Der Fahrschul-Profi

FACHINFORMATIONEN FÜR DIE ERFOLGREICHE FAHRSCHULE

Ausgabe Nr. 1/2026

MAI 2026

DEGENER Verlag GmbH

## INHALT

<b>AKTUELL</b> Der Führerschein muss billiger werden! ..... 3	<b>WISSENSWERT</b> Erweiterung der Fahrtenschreiberpflicht ..... 6
<b>POLITIK</b> Benzinpreisbremse unter Druck: ..... 3	<b>NEUHEIT</b> Neue Prüfungsfragen für die beschleunigte Grundqualifikation ..... 7
<b>AKTUELL</b> Für einen sicheren (Saison-)Start auf zwei Rädern ..... 4	<b>EXKLUSIV IM INTERVIEW:</b> Fakten der Fahrausbildung in Österreich ..... 7

## EDITORIAL

### Anstieg der Unfallzahlen einerseits und angedachte Laienausbildung andererseits macht keinen Sinn!

Laut DVR-Pressemitteilung vom 08. April 2026 überschritten die aus Straßenverkehrsunfällen resultierenden Kosten in der Bundesrepublik Deutschland im Jahr 2024 erstmals die 40-Milliarden-Euro-Marke. Die Zahl der Verkehrstoten stieg im Jahr 2025 im Vergleich zu 2024 von 2.770 auf 2.814. Der besondere Unfallschwerpunkt ist immer noch die Landstraße, hier soll seitens des Bundes und der Länder – siehe Protokoll der letzten Verkehrsministerkonferenz Ende März 2026 – dringend etwas unternommen werden.

Wie korrespondiert das mit der Experimentierklausel der vorgestellten Reform der Fahrausbildung, der avisierten und als Reformbestandteil fokussierten „Laienausbildung“? Nur durch eine professionelle Fahrausbildung sind Fahranfängerinnen und Fahranfänger in der Lage den Straßenverkehr ausreichend wahrzunehmen, Gefahren zu beurteilen, Verkehrsregeln anzuwenden und vorausschauend zu fahren. Zum Beispiel auf freier Strecke die gefahrene Geschwindigkeit richtig einzuschätzen und vor allem Tempolimits zu akzeptieren. Der Reformvorschlag „Laienausbildung“ und die gleichzeitige Behauptung, etwas für den Rückgang der Unfallzahlen unternemen zu wollen, widersprechen sich in hohem Maße!

Durch die vom BMV angestrebten Maßnahmen lassen gerade aufgrund von Deregulierung und Liberalisierung in der Fahrausbildung einen massiven Qualitätsrückgang und sogar – entgegen dem erklärten Zweck – einen Kostenanstieg befürchten.

Das politische Ziel, möglichst „billig“ durch die Fahrausbildung zu kommen, konterkariert die bisher vom Verfasser vorausgesetzte Verantwortung des Staates für die allgemeine Verkehrssicherheit und Unversehrtheit aller am Straßenverkehr Teilnehmenden. Die professionelle Ausbildung zu verantwortungsvollen Kraftfahrern und ihre Bestätigung durch eine staatsentlastende Prüforganisation sind nicht billig, aber sie erteilen nur den nach bestem Wissen und Gewissen ausgebildeten Menschen eine Erlaubnis, mit Kraftfahrzeugen auf unseren Straßen zu fahren. Denken wir an die viel zitierten und oft kollidierenden bürgerlichen Grundrechte auf körperliche Unversehrtheit und freie Entfaltung der Persönlichkeit. Wird durch eine möglichst „billig“ zu erreichende Qualifikation einer lebenslangen Fahrerlaubnis nicht das Grundrecht aller anderen Verkehrsteilnehmern auf körperliche Unversehrtheit verletzt? Sollte nicht durch einen gesetzlich vorgegebenen, bestmöglichen Rahmen weiterhin präventiv gehandelt werden?

Die Praxis kommt bei uns zu Wort! Wir freuen uns, dass sich Frau Dipl.-Päd. Claudia Maria Ewers-Lauer unseren Fragen stellt.

Bleiben Sie weiterhin interessiert und aufmerksam in Bezug auf die aktuellen und noch folgenden Herausforderungen im Rahmen der Fahrausbildung.

Hans-Joachim Reimann  
Chefredakteur

## NOSTALGISCH

### Historische Zweiradmobilität



Manchmal bringen unsere Redakteure von ihren Fototouren kleine „Geschenke“ mit – so wie dieses original „Moped“ aus den 50er Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Ohne Tacho, aber mit Gangschaltung, immerhin zwischen 40 und 55 km/h schnell. Für die NSU Quickly war

anfangs, in den 1950er Jahren, noch keine Fahrerlaubnis nötig. Man musste lediglich 16 Jahre alt sein – das änderte sich mit Einführung der Klasse V, Anfang der 60er Jahre. Heute fällt sie in die Kategorie Kleinkraftrad und erfordert eine Fahrerlaubnis der Klasse AM (ab frühestens 15 Jahren).

## EXKLUSIV IM INTERVIEW: DIPLOM-PÄDAGOGIN CLAUDIA MARIA EWERS-LAUER

### Eine Reform der Fahrausbildung sollte vor allem von der Praxis profitieren!

► Als langjähriges Mitglied im wissenschaftlichen Beirat der Deutschen Fahrlehrerakademie e. V. sind Sie im Jahr 2024 zur Präsidentin der DFA gewählt worden.

*Beschreiben Sie doch bitte aus Sicht der DFA-Präsidentin und des „wissenschaftlichen Arms“ des Berufsstandes der Fahrlehrerschaft den aktuellen Stand der Reform?*

Die Reform ist zwar politisch beschlossen, gleichzeitig auch sehr umstritten, scheint inhaltlich noch nicht vollständig ausgearbeitet zu sein und das Gesetzgebungsverfahren steht noch an. Die Aussage von BMV Patrick Schnieder „Alles kann, nichts muss“ führt bei mir und wohl dem Großteil der Branche immer noch zu großer Verunsicherung und wird als äußerst unverbindlich empfunden. Diese Beliebigkeit ist neu und für mein Verständnis auch etwas befremdlich.

► Die Ausbildung von Fahranfängern ist ein anspruchsvoller Prozess, er kann nicht einfach standardisiert werden. Die Aneignung von Wissen, ob in der Praxis oder in der Theorie erfolgt auf unterschiedlichsten Wegen. Neben der Vermittlung von kognitiven Fähigkeiten ist z. B. auch sozio-empathische Kompetenz von entscheidender Bedeutung für das spätere Verhalten im Straßenverkehr.

*Warum wird in der Ausbildungspraxis so viel von Gruppendynamik, Werten, Risikoeinstellung und Empathie im Straßenverkehr gesprochen?*

Kurz und knapp: weil das Straßenverkehrssystem ein sozialer Raum ist, der Werte wie Partnerschaftlichkeit, Verantwortungsbewusstsein, Gefahrenkenntnis/Gefahrenwahrnehmung und Empathie verlangt. Gefährliche Situationen und Unfälle entstehen selten durch fehlendes Können, sondern durch unpassendes Verhalten, kritische Einstellungen und falsche Entscheidungen.

► Neben Ihrer Tätigkeit als erfahrene Dozentin in der Fahrlehrerausbildung sind Sie ebenfalls als Fachautorin in diesem Bereich tätig. Im Rahmen Ihrer Funktionen in der DFA haben Sie die zurückliegenden OFSA-Projekte sehr früh kennengelernt, sich intensiv damit auseinandergesetzt und dann den Auftrag einer wissenschaftlich gestützten und praxisorientierten Ausarbeitung von Kompetenzrahmenplänen für alle Fahrerlaubnisklassen in einer Arbeitsgruppe umgesetzt.

*Täuscht der Eindruck zurzeit oder warum ist dem Bundesministerium dringend anzuraten mehr Praxisvertreter in den Beratungsrunden zuzulassen?*

Wenn man eine Reform ohne Praxisvertreter, und dazu gehört nicht nur die Fahrlehrerschaft, sondern auch Vertreter\*innen der TP und der Verwaltungen



und im weiteren Sinn vielleicht sogar die Kundschaft, plant, dann läuft man meiner Meinung nach Gefahr, dass Regelungen entstehen, die zwar gut gemeint, aber schlecht umsetzbar sind. Ich habe gerade bei OFSA II erkannt, dass Maßnahmen nicht nur didaktisch gut ausgearbeitet, sondern auch im Fahrschulalltag für alle am Prozess beteiligten Personen umsetzbar sein müssen.

► Im Zuge der Diskussion um eine Reform der Fahrausbildung wurde viel über Maßnahmen diskutiert. Das geht von Präsenzunterricht, Online-Präsenzunterricht bis hin zum völlig isolierten, asynchronen E-Learning.

*Wie stufen Sie die Unterrichtsformen ein? Warum werden zukünftig in der Fahrausbildung weiterhin kompetente Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in Präsenz gebraucht?*

Eine zukunftsfähige Fahrausbildung erfordert eine synergetische Verknüpfung verschiedener Lernformen. Das Konzept des Blended Learning – die funktionale Verknüpfung von asynchronen Selbstlernphasen, synchronen E-Learning-Sequenzen und dem Präsenzunterricht – bietet hierfür die ideale Basis. Jedes Format erfüllt dabei eine spezifische didaktische Funktion:

1. Während digitale Lernmedien hervorragend geeignet sind, um kognitives Faktenwissen (das „Was“) zu vermitteln, bleibt die Transferleistung (das „Wie“ und „Warum“) eine Domäne der Lehrkraft. Sie fungiert als kognitive Brücke: Im professionellen Dialog prüft die Lehrkraft, ob Lerninhalte lediglich oberflächlich reproduziert oder tiefgreifend verstanden wurden. Nur so lässt sich sicherstellen, dass Fahrschüler Logiken erkennen und Wissen flexibel auf komplexe Verkehrssituationen übertragen können.

2. Verkehrserziehung ist weit mehr als Regelkunde; sie ist ein wertorientierter Reifeprozess. Fahrschüler bringen individuelle, teils riskante Einstellungs- und Werthaltungen mit. Diese in einem moderierten, gruppendynamischen Prozess zu reflektieren und gegebenenfalls zu korrigieren, ist eine Kernaufgabe der Lehrkraft. Hier entfaltet das Peer-Lear-

ning seine volle Wirkung: In der Auseinandersetzung mit Mitschülern werden Dilemmata gelöst und soziale Verantwortlichkeit erprobt. Da hierbei die nonverbale Kommunikation eine Schlüsselrolle für die Empathiebildung spielt, ist dieser Prozess im digitalen Raum kaum ohne Qualitätsverlust abbildbar.

3. Wo Algorithmen lediglich Fehlerhäufigkeiten registrieren, agiert die Lehrkraft als Lernstandsdiagnostiker. Sie erkennt nicht nur das fehlerhafte Ergebnis, sondern analysiert die zugrundeliegenden Denkmuster und Fehlvorstellungen. Eine gezielte, pädagogische Intervention, die individuell auf die Ursache eines Lernhindernisses eingeht, ist und bleibt eine menschliche Fähigkeit.

4. Die Lehrkraft bildet den pädagogischen Anker des Blended Learning. Sie schafft den Rahmen, in dem das Selbststudium an Relevanz gewinnt. Ohne die Aussicht auf eine qualifizierte Vertiefung im Präsenzunterricht droht das E-Learning zum reinen „Pflicht-Klicken“ für die Prüfungsfreischaltung zu verkommen. Erst durch die Präsenzphase erhält die eigenständige Vorbereitung einen greif-

weiter auf SEITE 4



© C. M. Ewers-Lauer  
Dipl.-Pädagogin Claudia Maria Ewers-Lauer, Präsidentin der Deutschen Fahrlehrer-Akademie (DFA) e.V. Seit 1999 Dozentin für die Aus-, Fort- und Weiterbildung von Fahrlehrer\*innen am Verkehrs-Institut GmbH mit dem Schwerpunkt der Vermittlung pädagogisch-psychologischer Professionswissens. Sie ist seit 1992 Fahrlehrerin der Klassen A und B und seit 2010 auch der Klasse C.

**Der neue T-Roc  
für Fahrschulen:**  
Jetzt einsteigen!



## Ihr Mehrwert in der Praxis.

Der neue T-Roc ist eines der beliebtesten kompakten SUVs – und bietet als Schulungsfahrzeug zahlreiche Mehrwerte. So zeigt er sich mit einem leicht zu überblickenden Cockpit und unterstützt das intuitive Handling mit zahlreichen Assistenzsystemen. Seine Vordersitze sind ab Ausstattungslinie Style mit auflockernder Massagefunktion erhältlich – was Lernende und Lehrende gleichermaßen erfreuen dürfte. Und seine sparsamen Mild-Hybrid-Motoren können sich positiv auf die Betriebskosten auswirken. Fragen Sie Ihren Volkswagen Partner, er berät Sie gern.



T-Roc Style: Energieverbrauch kombiniert: 6,0-5,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert: 137-128 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: E-D. Das abgebildete Fahrzeug zeigt ggf. vom Angebot abweichende Sonderausstattung. Zusätzlich zu den bei Volkswagen bestellbaren Ausstattungen können die gezeigten/beschriebenen Umbauten von einem Drittanbieter (Umbauspezialisten) eingebaut werden. Die Ausstattung des Grundfahrzeugs muss in Abstimmung mit dem Umbauspezialisten für den gewünschten Aufbau und Einsatzzweck gewählt werden. Die Volkswagen AG übernimmt keine Haftung für die hier gezeigten/beschriebenen Umbauten des Umbauspezialisten.

POLITIK

# Benzinpreisbremse unter Druck: Preise steigen – Entlastung soll erst später kommen

Mit der neuen Benzinpreisbremse wollte die Bundesregierung die zuletzt extrem schwankenden Spritpreise eindämmen.

Seit dem 1. April gilt daher die **12-Uhr-Regel**: Tankstellen dürfen Benzin und Diesel nur noch einmal täglich – exakt um 12 Uhr – verteuern. Doch ein Blick auf die vergangenen Tage zeigt: Die Maßnahme hat bislang **keine Entlastung gebracht**.

Stattdessen kam es mehrfach zu **deutlichen Preissprüngen punktgenau zur Mittagszeit**. Am 8. April stieg der Preis für Super E10 innerhalb weniger Minuten von rund 2,15 Euro auf über 2,21 Euro pro Liter. Diesel legte am selben Tag um gut fünf Cent zu und erreichte etwa 2,47

Euro. Besonders auffällig war der 10. April: Zwischen 11:55 Uhr und 12:15 Uhr sprang der Dieselpreis um mehr als zehn Cent auf rund 2,39 Euro, Superbenzin verteuerte sich zeitgleich um fast zehn Cent auf etwa 2,17 Euro pro Liter.

Zwar gaben die Preise im weiteren Tagesverlauf teilweise leicht nach, **das durchschnittliche Preisniveau blieb jedoch hoch**. Kritiker sehen darin einen systematischen Effekt der Regelung: Da spätere Preiserhöhungen nicht mehr möglich sind, werden mögliche Risiken – etwa durch den Ölmarkt oder internationale Krisen – bereits mittags pauschal eingepreist.

Zusätzlich kündigte die Bundesregierung eine **befristete Senkung der Energiesteuer** an. Geplant ist eine Entlastung von rund 17 Cent pro Liter Benzin und Diesel für zwei Monate, voraussichtlich ab Mai. Ob diese Maßnahme vollständig an die Verbraucher weitergegeben wird, ist jedoch offen.

Fest steht: Die Benzinpreisbremse sorgt bislang für mehr Vorhersehbarkeit – **nicht jedoch für niedrigere Preise**. Die eigentliche Entlastung wird aufgeschoben, während viele Autofahrer weiterhin täglich steigende Kosten tragen. FeK



AKTUELL

# Der Führerschein muss billiger werden! Eine Geschichte von Illusionen – und von realen Kosten



Wir schreiben das Jahr 2026. Das Bundesministerium für Verkehr arbeitet mit großem kommunikativen Aufwand an einem Projekt mit einem eingängigen Namen: „Der Führerschein muss billiger werden“. Es klingt nach Entlastung, nach Fortschritt, nach sozialer Gerechtigkeit. Doch während auf politischer Ebene über Reformen, Digitalisierung und sogenannte Einsparpotenziale gesprochen wird, sieht die Realität in den Fahrschulen – und im Alltag insgesamt – völlig anders aus. Die Kosten steigen, und sie steigen überall. Seit dem Ausbruch des Krieges im Iran haben sich die Kraftstoffpreise massiv erhöht. Wo der Liter Diesel zuvor bei etwa 1,60 Euro lag und Super bei rund 1,70 Euro, bewegen wir uns inzwischen weit jenseits der 2-Euro-Marke, teilweise sogar bei 2,40 oder 2,50 Euro pro Liter. Diese Zahlen sind kein abstraktes Problem aus Wirtschaftsnachrichten, sie treffen Fahrschulen unmittelbar und täglich. Fahrschulfahrzeuge sind keine Wochenendautos, sie sind durchgehend

im Einsatz. Sie fahren im Stadtverkehr, im Stop-and-Go, auf Überlandstrecken und Autobahnen. Sie verbrauchen Kraftstoff, jeden Tag, planbar, aber nicht verhandelbar.

Wer diese Preissteigerungen auf Fahrschulebene einmal realistisch hochrechnet, stellt schnell fest, dass wir nicht über ein paar Euro im Monat sprechen. Ein Fahrzeug mit rund 30.000 Kilometern Jahreslaufleistung und einem Verbrauch von etwa sechs Litern auf 100 Kilometer benötigt ungefähr 1.800 Liter Kraftstoff pro Jahr. Steigt der Literpreis um 30 bis 40 Cent – und das ist aktuell eher die Untergrenze als die Ausnahme –, entstehen Mehrkosten von mehreren hundert Euro pro Fahrzeug und Jahr. In einer Fahrschule mit mehreren Fahrzeugen summieren sich diese Beträge schnell auf vierstellige Summen, Monat für Monat. Das sind keine theoretischen Rechenbeispiele, das sind reale Belastungen.

Diese Kosten verschwinden nicht, sie lösen sich auch nicht in politischer Rhetorik auf. Um wirtschaftlich arbeiten zu können – und das müssen Fahrschulen, da sie keine staatlich subventionierten Einrichtungen sind –, müssen diese Mehrausgaben zwangsläufig an den Endverbraucher weitergegeben werden. Die Folge sind steigende Fahrstundenpreise. Nicht aus Willkür, nicht aus Profitstreben, sondern aus rein betriebswirtschaftlicher Notwendigkeit. Die vielfach kolportierte Aussage, steigende Energiepreise würden den Einzelnen lediglich mit 20 oder 30 Euro im Monat belasten, verkennt die Realität des Fahrschulbetriebs vollständig. Doch der Kraftstoff ist nur ein Teil des Problems. Die allgemeine Inflation ist weiterhin hoch. Ersatzteile, Reifen, Werkstattkosten, Versicherungen, Fahrzeuganschaffung, Leasingmodelle, Energie – alles ist teurer geworden. Dazu kommen steigende Mitarbeiterkosten. Fahrlehrer sind hochqualifizierte Fachkräfte mit großer Verantwortung. Sie tragen maß-

geblich zur Verkehrssicherheit bei, arbeiten oft unter hoher Belastung und sind längst zu einem Engpassberuf geworden. Höhere Löhne, Sozialabgaben, bessere Arbeitsbedingungen und Ausfallzeiten sind keine Luxusforderungen, sondern notwendige Bedingungen, um Personal zu halten und Nachwuchs zu gewinnen.

In diesem Umfeld ernsthaft zu fordern, der Führerschein müsse billiger werden, wirkt realitätsfern. Kosten steigen nicht selektiv. Sie lassen sich nicht ausgerechnet bei der Fahrausbildung einfach ausblenden. Eine Fahrschule kann nicht gleichzeitig steigende Betriebskosten schultern, fair bezahlen, moderne Fahrzeuge unterhalten und die Preise künstlich senken, ohne an anderer Stelle Qualität einzubüßen.

An dieser Stelle wird häufig argumentiert, die Reform setze ja auf Effizienz, insbesondere durch eine Reduzierung oder Flexibilisierung theoretischer Inhalte. Weniger Theorie, mehr digitales Selbst-

lernen – so die Hoffnung – würde Kosten sparen. Doch genau hier liegt ein grundlegender Denkfehler. Der theoretische Unterricht ist nicht der Kostentreiber der Fahrausbildung. Im Gegenteil: Theorie findet in Gruppen statt, verursacht vergleichsweise geringe variable Kosten und ist betriebswirtschaftlich effizient. Die wirklich kostenintensiven Elemente sind die praktische Ausbildung, die Arbeitszeit der Fahrlehrer im Fahrzeug, der Kraftstoffverbrauch, der Verschleiß der Fahrzeuge und die laufenden Unterhaltskosten.

Eine Verknappung theoretischer Inhalte führt daher nicht zu einer spürbaren Kostenreduktion. Sie führt vielmehr zu schlechter vorbereiteten Fahrschülern, zu mehr Unsicherheiten in der Praxis, zu verlängerten Ausbildungszeiten und letztlich zu mehr Fahrstunden. Am Ende wird die Ausbildung nicht günstiger, sondern teurer – sowohl für die Fahrschule als auch für die Fahrschüler. Theorie ist kein überflüssiger Ballast, den man aus Spargründen reduzieren kann. Sie ist die Grundlage für effizientes, sicheres und zielgerichtetes Lernen.

Der politische Wunsch nach einem günstigeren Führerschein steht damit im klaren Widerspruch zur wirtschaftlichen Realität. Es ist ein Spannungsfeld zwischen Anspruch und Wirklichkeit, das sich nicht durch Schlagworte wie Digitalisierung oder Entbürokratisierung auflösen lässt. Mobilität ist wichtig, insbesondere für junge Menschen, für Auszubildende, für Menschen im ländlichen Raum. Aber Mobilität ist nicht kostenlos, und Sicherheit schon gar nicht.

Wenn der Führerschein billiger werden soll, dann braucht es eine ehrliche Diskussion über echte Hebel: staatliche Entlastungen, gezielte Fördermodelle oder strukturelle Unterstützung der Ausbildung, Digitalisierung mit Augenmaß. Was es nicht braucht, sind Reformen, die auf Kosten der Qualität gehen oder die wirtschaftliche Realität der Fahrschulen ignorieren.

Solange Kraftstoffpreise explodieren, Inflation anhält und alle betrieblichen Kosten steigen, bleibt die Forderung nach einem billigen Führerschein in ihrer jetzigen Form vor allem eines: eine politische Illusion, die an der Praxis vorbeigeht.

## EXKLUSIV IM INTERVIEW

**Eine Reform der Fahrausbildung sollte vor allem von der Praxis profitieren!**

Fortsetzung von SEITE 1

baren Wert. Für mich ist die durchschnittliche Ausbildungsdauer derzeit ein Thema, das mich wirklich sehr beschäftigt.

Die aktuelle durchschnittliche Ausbildungsdauer von über einem Jahr ist ein deutliches Warnsignal für Ineffizienzen im System. Eine echte Kostensenkung erreichen wir nicht durch die Reduktion pädagogischer Standards, sondern durch eine intensivere Lernbegleitung. Eine professionell gesteuerte Ausbildung verkürzt die Verweildauer im System, vermeidet teure Fehlversuche und macht den Fahrerlaubniswerb dadurch bezahlbarer – ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden.

► **Da ist es wieder, das Sprichwort: „Der Köder muss dem Fisch gefallen und nicht dem Angler!“ – Der Erfolg einer Reform profitiert doch eindeutig von der späteren Akzeptanz der Zielgruppe!**

**Warum befragt niemand die Zielgruppe der „Fahranfänger“, ob die bisher vorgestellten inhaltlichen Ergebnisse der Reform überhaupt im Sinne derselbigen ist? Insbesondere die Diskussionen um den Präsenzunterricht. Haben Sie andere Informationen für uns?**

Dazu habe ich natürlich keine validen Zahlen und ich weiß auch nicht, ob schon jemand eine Umfrage dazu initiiert hat. In Gesprächen wird aber schon eine Tendenz deutlich: Wenn der Präsenzunterricht effizient ist und einen Mehrwert hat, dann mögen junge Menschen ihn auch und kommen auch gerne. „On-Demand“-Basiswissen, also in Bezug auf Faktenwissen (Regeln, Verkehrszeichen, Technik) kann aus ihrer Sicht zeit- und ortsunabhängig im eigenen Tempo erarbeitet werden. In der Präsenz braucht es dann also keine „monologisierende Vorlesung“, sondern echten Austausch, die Möglichkeit des Nachfragens, auch (soziale) Bestätigung und die Vorbereitung auf die Praxis.

► **Das BMV spricht von der so genannten Experimentierklausur! Nahestehe Personen könnten zukünftig, unter bestimmten Auflagen, die praktische Fahrausbildung „mitgestalten“ dürfen!**

**Wie stehen Sie zu dem Vorschlag, dass zukünftig Laien die Fahrausbildung mitgestalten könnten?**

Nun, das hatten wir ja alles schon mal. Bis 1986 bestand keine Verpflichtung zum Besuch einer Fahrschule. Laien durften schon ausbilden – haben es aber kaum getan, weil sie die Gefahren, die damit einhergehen, erkannt haben. Die Gründe, warum vor 40 Jahren entschieden wurde, die Möglichkeit der Laienausbildung aus dem Gesetz zu streichen, könnten 1:1 auf heute übertragen werden. Das kann jeder gerne nachlesen unter „Gesetzesentwurf der Bundesregierung, Drucksache 10/4490 vom 05.12.1985“. Ich denke, dass die Fahrausbildung bei der professionellen Fahrlehrerschaft bleiben muss. Die Kompetenzillusion, dass man glaubt, man sei als gute Fahrerin oder als guter Fahrer gleichzeitig eine gute Lehrkraft, verbrühe ich unter „Kompetenzillusion“.

Und ehrlich: eine Experimentierklausur im Straßenverkehr halte ich für mehr als grenzwertig, denn in diesem Fall geht es ja nicht darum, unter Laborbedingungen Innovationen kontrolliert zu erproben, sondern darum, im Realverkehr Informationen darüber zu sammeln, inwiefern Laien in der Lage sind, Kompetenzen zu vermitteln. Ich habe Szenarien im Kopf, von denen ich hoffe, dass sie niemals Wirklichkeit werden.

**Welchen persönlichen Wunsch, der zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen würde, haben Sie, der sich kurzfristig und ohne besondere Gesetzesinitiativen umsetzen ließe?**

Da habe ich keinen spezifischen Wunsch oder doch, ist vielleicht etwas irrwitzig, aber egal: eine digitale, freiwillige Kooperation zwischen Fahrschüler\*innen, Eltern und Lehrkraft, eine Art Lerntransparenz. Ich denke, wenn alle am Prozess der Ausbildung beteiligten Personen enger zusammenarbeiten würden, dann könnte man die Ausbildungsdauer verkürzen. Wer intensiv und transparent und unterstützt lernt, vergisst weniger und ist motivierter. Wenn die Fahrschüler\*innen, Eltern und die Fahrlehrerschaft das Lernen gemeinsam aktiv gestalten, würde für mein Verständnis eine neue Ausbildungskultur entstehen, die sich positiv auf Lernerfolge und Verkehrssicherheit auswirken würde.

Zusammengefasst: ich plädiere schon stark für eine Reform. Dass wir auf Basis einer FahrschAusbO von 1998 arbeiten, die seit dem nur kleine Ergänzungen erfahren hat, zeigt, dass es Zeit wird, zu reformieren. Unter einer Reform verstehe ich aber, Änderungen, die, in diesem Fall die Ausbildung optimieren, effizienter machen – ich verstehe darunter keine Deregulierung und/oder Streichung von Vorgaben, die erfolgreich waren. Wir sind uns einig, dass Inhalte aktualisiert werden müssen, dass die Ausbildung sich stärker an den Bedürfnissen und Bedingungen der Kundschaft orientieren muss, dass der Fragenkatalog qualitativ und quantitativ angepasst werden darf.

Wir sind uns aber auch einig, dass die Qualität der Ausbildung weiterhin verbessert werden und die Verkehrssicherheit gestärkt werden muss. Das sehe ich mit den derzeitigen Reformplänen nicht. Und ich persönlich finde es schade, dass OFSA II und die darin enthaltenen wissenschaftlich fundierten Konzepte, die bis Ende 2024 ja eigentlich als Gesetz galten, nun gar keine Berücksichtigung mehr finden.

Wenn nun die geplante Reform umgesetzt wird, dann müssen alle, so wie ich gerne sage, „Fahrschule neu denken“. Das sind dann große Herausforderungen, die es zu meistern gilt. Eine uns allen bekannte Politikerin hat so oft gesagt: „Wir schaffen das“ und ich glaube auch, dass wir das schaffen, aber unter welchen Voraussetzungen?

Ich bin und bleibe beunruhigt und ich mag diese abwartende Situation überhaupt nicht. Alexandre Dumas hat mal geschrieben „Alle Weisheit der Menschen liegt in diesen zwei Wörtern: Harren und hoffen“. Geduld und Zuversicht sind ja zwei wichtige Tugenden, die uns auffordern, standhaft zu bleiben und an eine gute Zukunft zu glauben. Da ist wohl etwas Wahres dran ... HJR

## AKTUELL

**Für einen sicheren (Saison-)Start auf zwei Rädern**

© Adobe

Die Luft ist noch kühl, aber die Sonne strahlt bereits mit ihrer Kraft. Der Asphalt ist trocken, die Straßen sind ruhig und endlich wieder der vertraute Klang des startenden Motors. Für viele ist das nicht einfach nur ein Geräusch. Es ist ein Versprechen. Auf Freiheit, auf eine Saison voller neuer Abenteuer.

Gerade für angehende Motorradfahrer beginnt jetzt mehr als nur der Frühling. Es ist eine besondere Phase. Zwischen Vorfreude und Respekt wächst der Wunsch, endlich selbst aufzusitzen. Die ersten Gedanken kreisen um Kurven, Kontrolle und das Gefühl, mit der Maschine eins zu werden. Genau hier zeigt sich: Motorradfahren beginnt nicht erst auf dem Sattel, sondern bereits im Kopf.

Gerade Fahrlehrer wissen: Der entscheidende Unterschied liegt in der Vorbereitung. Mit anderen Worten: Jetzt ist die Zeit, Orientierung zu geben. Nicht nur technisch, sondern auch strukturell. Denn wer von Anfang an klare Abläufe lernt, entwickelt Sicherheit schneller und

nachhaltiger. Es geht darum, aus einzelnen Handgriffen ein stimmiges Gesamtbild zu formen. Aus Unsicherheit wird Routine. Aus Nachdenken wird Handeln.

Eine gute Ausbildung greift genau diesen Moment auf. Sie verbindet Theorie mit Praxis, Denken mit Tun und bereitet Fahrschüler darauf vor, Situationen nicht nur zu erkennen, sondern sicher zu lösen. Schritt für Schritt. Immer wieder. Bis die Abläufe sitzen.

**Print. Digital. Real.**

Hier kann das DEGENER Workbook 360° Fahraufgaben – Klasse A ein wertvoller Begleiter sein. Es überträgt die Anforderungen der Ausbildung konsequent in die Perspektive der Motorradfahrer und macht sichtbar, worauf es wirklich ankommt: die sichere Abfolge von Handlungen. Verständlich aufbereitet, praxisnah erklärt und direkt im Unterricht einsetzbar.

Mit konkreten Anleitungen zu allen Fahraufgaben sowie ergänzenden Szenarien

unterstützt es dabei, Inhalte nicht nur zu vermitteln, sondern erlebbar zu machen. Gerade im Unterricht entfaltet es seine Stärke: Abläufe werden nachvollziehbar, Zusammenhänge klar und die oft entscheidende Reihenfolge greifbar. Es bringt Struktur in das, was oft intuitiv vermittelt wird: die wiederkehrenden Handlungsabläufe beim Motorradfahren. In SCAN & TEACH 360° RED sind seit dem letzten Update nun auch die Interaktiven Folien zum Workbook enthalten, was eine Einbindung in den Unterricht noch intensiver gestaltet.

Doch am Ende geht es um mehr als ein Lehrmittel. Es geht um das gute Gefühl, vorbereitet zu sein. Um die Sicherheit, die entsteht, wenn man weiß, was wann und warum zu tun ist.

Wenn also draußen die Saison Fahrt aufnimmt, sollte im Unterricht alles klar sein, damit aus ersten Träumen echte Kompetenz wird – und aus dem ersten Start ein sicherer Weg nach vorn. PaS

**DEGENER WORKBOOK 360° FAHRAUFGABEN****FAHRPRAXIS BEISPIELHAFT ERKLÄRT**

Bereiten Sie Ihren Fahrschülern einen Auftakt nach Maß: Das 360° Workbook Fahraufgaben für Klasse A folgt dem Beispiel seines erfolgreichen Vorgängers für die Klasse B/BE.

Endlich werden jetzt auch alle Fahraufgaben aus Sicht der Motorradfahrer – inklusive detaillierter Anleitung – beschrieben, erklärt und nachhaltig vermittelt. Von Fahrlehrern mit Klasse A-Praxis, die wissen, worauf es ankommt:

Zum sicheren Motorradfahren gehört die gedanklich wie motorisch selbstverständliche Abfolge von oft wiederkehrenden Handlungen. Sie zu kennen, hilft nicht nur bei der Beantwortung von Fragen in der Theorieprüfung, sondern auch und erst recht in der praktischen Fahrprüfung.

**DEGENER WORKBOOK 360°**

- » 152 Seiten
- » 16 Fahraufgaben (mit Varianten 32)
- » 9 Grundfahraufgaben
- » Mehr als 50 Übungsaufgaben



Artikel.-Nr. 11147

# Von der **THEORIE** in die **PRAXIS**

**Eliminator 500 abzgl. 20 % Fahrschul-Rabatt:**

**nur 4.366 €\***



**+ kostenloses Learning-Kit\*\***



Z125: abzgl. 20 % Fahrschul-Rabatt  
**nur 3.358 €\***



Z650: abzgl. 20 % Fahrschul-Rabatt  
**nur 5.005 €\***

Motorräder von Kawasaki haben genau das, was den Motorradführerschein für Ihre Schüler so begehrenswert macht. Das moderne Styling und ein besonderes Marken-Image machen den Unterschied. Für Ihren Schulbetrieb zählt einfaches Handling, niedrige Sitzhöhe (z. B. Eliminator 500: nur 735 mm) und ein gutmütiger Motor noch mehr. Und dazu gibt's 4 Jahre Garantie! Lange Wartungsintervalle und höchste Zuverlässigkeit runden unser Angebot perfekt ab. Übrigens: Für jeden von Ihnen vermittelten Kawasaki-Käufer bekommen Sie eine Partnerprämie von 50 €!

Fragen Sie Ihren Kawasaki-Vertragspartner nach allen Details, weiteren Modellen und den besonderen Fahrschul-Konditionen.

\* Betrag entspricht der unverbindlichen Preisempfehlung abzüglich 20 % Fahrschulrabatt, zzgl. MwSt., Überführung und Nebenkosten (Stand: Februar 2026)

\*\* Learning-Kits bestehen aus: Motorschutzbügel, Handschutzbügel (Eliminator 500); abgepolsterter Sitz, Motorschutz, Sturzpad hinten, Leistungsumrüstkit (Z650); abgepolsterte Sitzbank, Motorschutz, Sturzpad-Kit (Z125)

**4 JAHRE GARANTIE**

kawasaki.de   

**Kawasaki**  
Let the Good Times Roll

## WISSENSWERT

# Erweiterung der Fahrtschreiberpflicht zum 01.07.2026

Mit Verabschiedung des EU-Mobilitätspaketes im Jahr 2020 wurde auch der Stichtag für die Erweiterung der Fahrtschreiberpflicht auf Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zur Güterbeförderung mit mehr als 2,5 t zHM rechtlich seitens der EU verankert. Und wie so oft im Leben, rückt der 01. Juli 2026 ganz plötzlich in greifbare Nähe.

Die EU-Kommission hat die Fahrtschreiberpflicht für grenzüberschreitende Güterbeförderungen mit Fahrzeugen der Transporter-Klassen einschließlich Anhänger definiert, was die einzelnen Mitgliedsstaaten jedoch nicht darin einschränkt, gleiche Festlegungen auf nationaler Ebene zu treffen. So plant man in Deutschland schon seit längerem die Abschaffung des mehr als 90 Jahre alten Tageskontrollblattes für Fahrzeuge zur Güterbeförderung von mehr als 2,8 t bis 3,5 t zHM, weil es nur sehr ungenaue zeitliche Angaben zu den Fahreraktivitäten ermöglicht. Ferner wird seitens des Gesetzgebers offenbar intensiv an der Novellierung des Fahrpersonalrechts gearbeitet, sodass vermutet werden darf, dass neben der Absenkung der zulässigen Fahrzeuggewichte auch die Fahrtschreiberpflicht auf nationaler Ebene mit eventuellen Ausnahmen für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen zur Güterbeförderung zur Anwendung gelangen könnte.



Zum **01.07.2026** sind Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen mit mehr als 2,5 t zHM mit einem digitalen Fahrtschreiber Gen2 V2 auszurüsten und



dieser ist zu benutzen, wenn sie in der grenzüberschreitenden Güterbeförderung zum Einsatz kommen. **Damit ist der gewerbliche Güterkraftverkehr wie auch der Werkverkehr von der Aufzeichnungspflicht betroffen.**

Zu den Unternehmen, die sofort unter die Neuregelung fallen, zählen u. a. die Kurier-, Express- und Postdienstleister (KEP). Aber auch Handwerksbetriebe zählen zu den Betroffenen. Arbeiten z. B. Handwerker von Deutschland aus in einem der Nachbarländer, hat die Firma ihre Transporter mit digitalen Fahrtschreibern auszurüsten, die Fahrer benötigen Fahrerkarten, der Unternehmer eine Unternehmenskarte sowie die entsprechende Auswertungssoftware. Selbst wenn Fahrzeuge nur im Transit ein Nachbarland durchqueren (z. B. Deutschland – Frankreich –

Deutschland oder Deutschland – Tschechien – Deutschland), sind nach gegenwärtiger Rechtslage Fahrtschreiber Gen2 V2 notwendig.

Ebenso betroffen von der Aufzeichnungspflicht sind Fahrzeugkombinationen, bestehend aus einem SUV oder Pick-up mit Anhänger, wenn im Anhänger gewerblich Güter über eine Grenze befördert werden.

Viele betroffene Branchen sind sich allerdings nicht bewusst, welche Herausforderungen im richtigen Umgang mit Tachografen auf sie warten.

Unter diesem Aspekt eröffnen sich **neue Geschäftsfelder für Fahrschulen und Ausbildungsstätten** in der Kenntnisvermittlung an die Zielgruppe der Fahrer im Transporterbereich. Fahrer von Fahrzeugen, die mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden können, unterliegen nicht der Aus- und Weiterbildung nach dem BKrFQG. Das heißt, dass sich diese Personengruppe bisher keine Kenntnisse im Umgang mit Fahrtschreibern angeeignet hat. Es ist somit Grundlagenwissen zu Lenk- und Ruhezeiten, zu Sozialvorschriften einschließlich des Arbeitszeitrechtes zu vermitteln. In Kombination mit einem Basis-kurs Ladungssicherung können neue Bildungsangebote generiert werden. Ferner sollten auch Angebote für Firmeninhaber vorhanden sein, die ebenfalls dieses komplexe Wissen benötigen, um Fahrer- und Massenspeicherdaten auswerten zu können.

Das 10. Deutsche Fahrtschreiberforum befasst sich auf seiner diesjährigen Fachtagung am 03. Juni 2026 ebenfalls mit dieser Thematik. Das öffentliche

Symposium steht interessierten Fahrlehrern zur Erweiterung ihres Wissens offen und wird als Fortbildung im Sinne § 7 BKrFQV angerechnet. Weitere Informationen zum Forum und zum Verein sind unter [www.dff-ev.de](http://www.dff-ev.de) zu finden.

Als Fahrlehrer mit dem entsprechenden Know-how können wir der Politik beweisen, dass unser Berufsstand gebraucht wird und nicht durch eine KI oder ausschließliches Online-Lernen zu ersetzen ist. Je nach den zu erwartenden Änderungen im Fahrpersonalrecht könnten perspektivisch Themen zur Benutzung von Fahrtschreibern in die Ausbildung zum Erwerb einer Fahrerlaubnis der Klasse BE einfließen. Chancen müssen erkannt und wahrgenommen werden. Der DEGENER Verlag unterstützt mit seinem

Medienangebot interessierte Fahrschulen und Ausbildungsstätten bei der Wissensvermittlung. **Neu im Sortiment ist der Teil 10 der BKF-Profiweiterbildung „Fahrtschreiber in Transportern“ zu finden.** Hier können kurz und präzise die wichtigsten Grundlagen für die Benutzung von Fahrtschreibern nachgelesen werden. Die Fachinformation passt in jede Fahrermappe und in jedes Handschuhfach. Im **SCAN & TEACH 360° RED** befinden sich alle Themen mit detaillierten Inhalten zu Fahrtschreibern und den dazugehörigen Rechtsvorschriften, die jederzeit an den Bedarf der neuen Kundengruppen angepasst werden können. Konsultieren Sie Ihren DEGENER-Fahrschulfachberater vor Ort! **GÖK**

## BKF-PROFIWEITERBILDUNG

### TEIL 10 – FAHRTSCHREIBER IN TRANSPORTERN DEGENER

**1. Grundlagen zur Anwendung von Fahrtschreibern**

In der EU gilt die Pflicht zur Verwendung von digitalen Fahrtschreibern in Fahrzeugen von mehr als 2,5 t zulässiger Höchstmasse (zHM) in der grenzüberschreitenden Güterbeförderung zum 01. Juli 2026. Gleiches gilt für Fahrzeugkombinationen mit mehr als 2,5 t zHM, die mit einem Anhänger grenzüberschreitend Güter befördern. Kabotagebeförderungen fallen ebenfalls unter die Anwendungspflicht.

Im Rahmen der anstehenden Novellierung des Fahrpersonalrechts plant der deutsche Gesetzgeber Güterbeförderungen mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen größer 2,5 t zHM ebenfalls einer nationalen Anwendungspflicht digitaler Fahrtschreiber zu unterziehen. Ob und welche Ausnahmen diesbezüglich in Deutschland gelten werden, ist bisher offen. In diesem Zusammenhang könnte das nicht mehr zeitgemäße Tageskontrollblatt abgeschafft und Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb bis 4,25 t zHM könnten von der nationalen Fahrtschreiberpflicht ausgenommen werden.

Fahrer von Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen der zuvor genannten Gewichtsklasse müssen sich in kurzer Zeit das notwendige Wissen zur sicheren Bedienung der Kontrollgeräte einschließlich der dazu gehörenden Rechtsvorschriften aneignen. Da sie nicht unter das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht fallen, haben Unternehmer geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um dieses branchenübergreifende Wissen an ihre Fahrer zu vermitteln.

**2. Voraussetzungen für die Verwendung von digitalen Fahrtschreibern**

Für eine rechtssichere Anwendung digitaler Fahrtschreiber werden benötigt:

- Fahrtschreiber mit all seinen Komponenten und einer gültigen Kalibrierung,
- Fahrer- und Unternehmenskarten, Werkstatt- und Kontrollkarten für spezielle Nutzer
- Software zur Auswertung aufgezeichneter Daten von Fahrerkarten und aus dem Massenspeicher
- fachkundiges Personal zur Auswertung und Archivierung
- aktenkundige Fahrerunterweisung nach Artikel 33 (1) VO (EU) Nr. 165/2014

Die Komponenten des digitalen Fahrtschreibers und des benötigten Zubehörs sind dem nebenstehenden Bild zu entnehmen.

Quelle: Continental - VDO

© DEGENER Verlag GmbH | Artikel-Nr. 41830 | Stand 04/2026

## DIE FAHRSCHULE DER NATION

## 60 Jahre „Der 7. Sinn“



Aus der DEGENER-Geschichte: Bei späteren Videoproduktionen standen Alfred Noel (hinter der Kamera) und DEGENER-Redakteure gemeinsam am Set. Wie eng doch die klassische Verkehrssicherheitsarbeit, professionelle Fahrausbildung und moderne Unterrichtsmethoden zusammengehören.

In den 1960er-Jahren veränderte sich die Mobilität in der Bundesrepublik grundlegend. Das Auto wurde zum alltäglichen Verkehrsmittel und immer mehr Pkw wurden für immer mehr Menschen erschwinglich. Parallel dazu stiegen die Unfallzahlen auf unvorstellbare 17.000

Verkehrstote pro Jahr, von den vielen Schwer- und Schwerstverletzten ganz zu schweigen. Es musste also dringend etwas unternommen werden. Am 4. Februar 1966 wurde erstmals die Sendung „Der 7. Sinn“ ausgestrahlt. Von der Verkehrswacht an den Westdeutschen Rundfunk

delegiert, entstanden von diesem Zeitpunkt an unter der Regie von Alfred Noel, begleitet von der markigen Sprecherstimme Egon Hoegens, einprägsame Kurz-Lehrfilme zum Thema richtiges Verhalten und besondere Gefahren im Straßenverkehr. Neben solchen Aufklärungsmaßnahmen waren auch gesetzliche Veränderungen notwendig. Viele Sicherheitsregeln, die heute selbstverständlich sind, existierten damals noch nicht oder wurden erst später eingeführt. Die Gurtpflicht wurde beispielsweise erst 1976 eingeführt, die Kindersitzpflicht sogar erst 1993. Auch die Promillegrenze wurde schrittweise verschärft, von ursprünglich 1,3 Promille (1966) auf heute 0,5 Promille\*. Zudem wurde 1986\*\* die sogenannte Laienausbildung gesetzlich abgeschafft und damit die Rolle der Fahrlehrerschaft sowie der professionellen Fahrausbildung gestärkt. Zu einer Fortsetzung des Konzepts „Der 7. Sinn“ kam es nicht mehr, die Reihe wurde 2005 eingestellt. Dennoch bleibt sie bis heute ein prägendes Beispiel dafür, wie wichtige Inhalte zur Verkehrssicherheit einer breiten Öffentlichkeit nahegebracht werden konnten. **CoE**

\*0,0 Promille für Fahranfänger während der Probezeit und Fahrer unter 21 Jahren striktes Alkoholverbot

\*\*siehe auch Deutscher Bundestag - Drucksache 10/4490 (05. Dez. 1985)

### Wir expandieren weiter:

Für die Fahrlehreraus- und weiterbildung suchen wir in Bielefeld und Hannover.

► **Lehrkräfte (m/w/d)**  
(Technik, Pädagogik, Fahrschulwesen)

► Wir stellen an allen Standorten **Fahrlehrer (m/w/d)** ein

► **Wir kaufen Fahrschulen**  
ab 10 Mitarbeiter im Bereich C und D

**FERIENFAHRSCHULE**  
**ZOLLNER** Lemgo | Bielefeld | Minden | Hannover  
[www.fahrschule-zoellner.de](http://www.fahrschule-zoellner.de)  
Norddeutschlands größte Fahrschule.

NEUHEIT

# Neue Prüfungsfragen für die beschleunigte Grundqualifikation

Bei der beschleunigten Grundqualifikation gibt schon heute eine hohe Bestehens-Quote von mehr als 90 Prozent. Dieser Erfolg soll so bleiben oder noch weiter erhöht werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde der Fragenfundus der Prüfungsfragen verschlankt und vereinfacht.

Im Januar 2026 hat die DIHK den überarbeiteten Fragenfundus für die Prüfung zum Berufskraftfahrer im Güter- und Personenkraftverkehr veröffentlicht. Bei der Aktualisierung durch die Bildungs-GmbH der DIHK sind bis zu 50 Prozent der Fragen entfallen. Von 566 Fragen sind nur noch 384 Fragen im Güterkraftverkehr und im Personenkraftverkehr sind von 492 nur noch 230 übriggeblieben.

Es sind vor allem die nicht mehr zeitgemäßen Inhalte weggefallen. Fragen, die vom Analogen Fahrtenschreiber handeln oder auch Doppelnennungen wurden aus dem Fragenfundus herausgenommen.

Viele Fragen blieben unverändert und nur eine Handvoll ist ganz neu dazugekommen.

Des Weiteren wurde die Reihenfolge der Fragen in den jeweiligen Kenntnisbereichen verändert.

- **Kenntnisbereich 1:** Verbesserung des rationellen Verhaltens
- **Kenntnisbereich 2:** Anwendung der Vorschriften
- **Kenntnisbereich 3:** Gesundheit, Verkehrs- und Umweltsicherheit, Dienstleistung, Logistik



Die Fragen sind erhältlich als Teilnehmerband mit und ohne Lösungen sowie als E-Book. Neu seit der letzten Auflage ist der Teilnehmerband als E-Book. Einfach den Download-Code bestellen und im Degener Onlineshop jederzeit auf das E-Book zugreifen.

### Lernen mit E-Books

Der Vorteil des E-Books liegt darin, dass die Teilnehmenden auf allen netzwerkfähigen Endgeräten wie zum Beispiel Smartphone, Tablet, Laptop oder PC zuhause über die Homepage auf die IHK-Prüfungsfragen zugreifen, lernen, ihre eigenen Notizen an der jeweiligen Stelle einfügen, Lesezeichen setzen sowie Markierungen hinzufügen können. So ist das Lernen immer und überall möglich.

Auch die Ansicht und somit die Schriftgröße kann mit dem Zoom schnell und effektiv nach den eigenen Bedürfnissen angepasst werden. Ganz einfach kann auch die Darstellungsweise geändert werden – vom Vollbild zur doppelseitigen Anzeige mit einem Klick. Auch das Drehen der Seite ist möglich. Mit dem Tafelbild können die Teilnehmenden außerdem zusätzliche Skizzen anfertigen.

Darüber hinaus steht eine Suchfunktion zur Verfügung, mit der beim Lernen wie auch im Unterricht Fragen gezielt aufgerufen und bearbeitet werden können. Durch die optimierte Schlagwortsuche findet man schnell die gewünschten Inhalte.

### Nicht nur als Teilnehmerband...

Selbstverständlich wurde ebenfalls das DEGENER Lernprogramm SCAN & TEACH 360° RED mit den neuen Fragen aktualisiert. Seit Ostern können nun die aktuellen IHK-Fragen gemeinsam mit den Teilnehmenden im Unterricht gelernt und auch diskutiert werden.

Und wem das noch nicht ausreicht, der kann im BKF-TRAINER 360° weiter trainieren und in den Prüfungssimulationen sein Wissen testen.

Mit den aufbereiteten IHK-Prüfungsfragen von DEGENER können Ihre Teilnehmenden strukturiert, schnell, ortsunabhängig effektiv lernen, um die Prüfung erfolgreich zu bestehen. FrG/LaK

WEITERBILDUNG

### Weiterbildungsband „Fahrsicherheit im Blickpunkt“

Die Zielbeschreibung im Themenfeld „Fahrsicherheit im Blickpunkt“ steht nicht für sich allein, sondern berührt auch andere Themenfelder aus dem Kenntnisbereich 3. Denken Sie auch perspektivisch, irgendwann werden Sie vielleicht nicht mehr als Berufskraftfahrer/in tätig sein und mit viel Glück sind Sie während Ihrer Berufsausübung nicht mit dem Thema Fahrsicherheit im Blickpunkt konfrontiert worden. Dieser Teilnehmerband soll praxisorientiert informieren, aufklären, Kenntnisse vertiefen und helfen Kraftfahrende vor dem Haftungs-, Ordnungswidrigkeiten- und Strafrecht zu bewahren und dafür Sorge tragen, dass Leib und Leben unversehrt bleiben.



- Allgemeine Regeln zum Schutz gegen Kriminalität
- Kriminalitätsfeld Lkw- und Ladungsdiebstahl
- Kriminalitätsfeld Schleusung und ungewollte Mitfahrt
- Kriminalitätsfeld Waffen und Schmuggel
- Kriminalität rund um den Bus
- Kriminalität und ihre Folgen
- Gesetze und Vorschriften für den Kraftverkehrsunternehmerstreit

DEGENER WEITERBILDUNGSBAND  
FAHRSICHERHEIT  
IM BLICKPUNKT ART.-NR. 41137

EXKLUSIV IM INTERVIEW: DIPL.-ING. DR. STEFAN EBNER

## Einige Fakten der Fahrausbildung in Österreich

### ► Welches sind die gesetzlichen Vorgaben für die Fahrausbildung in Österreich?

Den Führerscheinerwerb regeln kraftfahrrechtliche Vorschriften. Das Begleitete Fahren kennen wir in Österreich nur während der Ausbildung, d. h. vor der Prüfung und nicht danach wie in Deutschland.

Unser Kraftfahrgesetz (§ 122) und die Kraftfahrgesetz Durchführungsverordnung KDV (§ 64b) regeln die Details.

### ► Was zeichnet das Begleitete Fahren in Österreich aus und wie groß ist das Einsparpotential an regulären Fahrstunden?

Im Vergleich zu den 18 UE Vollausbildung in der Fahrschule dürfen die Lernenden bei diesem Modell nach den ersten 6 UE in der Fahrschule die mittleren 6 UE (ersatzweise) mit den Eltern begleitet absolvieren, danach gibt es die restlichen 6 UE in der Fahrschule als Abschlussausbildung.

Im Anschluss an die Gesamtausbildung und die Prüfung gibt es in Österreich zusätzlich noch die Zweite Phase mit 2 Perfektionsfahrten in der Fahrschule und einem ganztägigen Fahrsicherheitstraining im ersten Jahr des Führerscheinbesitzes. Das Begleitete Fahren ersetzt natürlich Fahrstunden mit dem Fahrlehrer. Aber, vor Prüfungsantritt kann es notwendig sein, weitere Fahrstunden zu fahren. Die 1000 Kilometer sind ebenfalls eine Mindestregelung, es kann oder muss gegebenenfalls mehr gefahren werden. Im Ergebnis, es fallen 6 Fahrstunden weg, dafür fallen die Treibstoffkosten etc. für mindestens 1.000 km an!

### ► Wie wird der theoretische Unterricht durchgeführt? Gibt es eine Wahlfreiheit zwischen Digitalem, Blended- oder E-Learning?

Nein. In Österreich gilt für den Theorieunterricht: 100 Prozent Präsenz in allen 32 Unterrichtseinheiten (20 + 12 UE).

### ► Während der Corona-Maßnahmen gab es eine quasi erzwungene Hinwendung zum Digitalen Unterricht auch in den Fahrschulen. Einige sahen und sehen darin ein zukunftsweisendes Potenzial: Warum ist Österreich gleichwohl zum Präsenzunterricht zurückgekehrt?

Es gab tatsächlich während der Coronazeit eine Phase des synchronen Digitalen Unterrichts für einige Wochen, das ist aber Jahre her und abgehakt. Unsere Ansicht ist: Die Motivation, sich im Verkehr sicher zu verhalten, wird besser durch Präsenz vermittelt. Kurz gesagt: Wissen und Können schützen nicht vor Verkehrsunfällen, wie die Unfallursachenforschung gerade bei jungen Fahrern zeigt.

Zu wissen, dass man die Geschwindigkeit auf Sicht wählen muss; zu wissen, dass man nicht betrunken, übermüdet, bekifft etc. fahren darf, das nützt alles nichts, wenn man nicht ausreichend motiviert ist, sich an diese erlernten und abgeprüften Regeln halten zu WOLLEN (GDE-Matrix der Unfallforschung, Ebene drei).

Jeder, der zu schnell fährt, sich vom Handy ablenken lässt, betrunken etc. einen Unfall verursacht, weiß, dass er

das nicht darf. Aber es fehlt an gewissem Gefahrenbewusstsein und intrinsischer Motivation. Durch Auswendiglernen am PC und das richtige Ankreuzen auswendig gelernter Prüfungsfragen kann kaum Motivation zu gefahrenbewusstem Verhalten geschaffen werden.

Dazu braucht es eine positive zwischenmenschliche Beziehung, im Idealfall zwischen Schüler und Lehrer, in der ein hinterfragender Dialog möglich ist. HJr



© Stefan Ebner

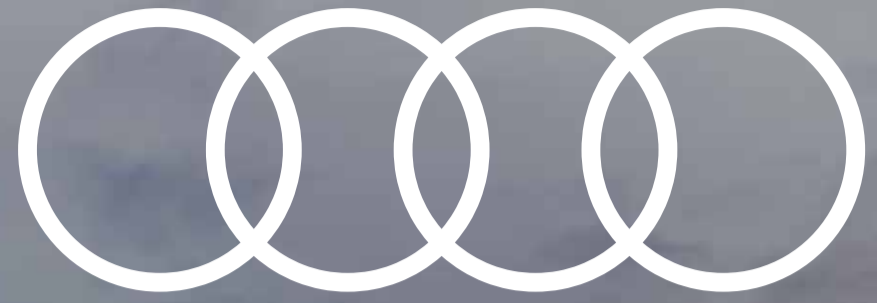
Dr. Stefan Ebner, Geschäftsführer des Fachverbandes der Fahrschulen in der Wirtschaftskammer Österreich, Wien und Vizepräsident des Europäischen Fahrschulverbandes (EFA).

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. oec. HSG Max-Georg Büchner, Michael Hühn  
**Chefredaktion**  
Hans-Joachim Reimann  
**Anzeigen**  
Franziska Großjohann  
**Verlag und Redaktion**  
Sydney Garden 7 · 30539 Hannover  
Tel. 0511 96360-0  
info@degener.de · www.degener.de  
**Druck**  
DruckHaus Delmenhorst GmbH  
Sulinger Straße 66 · 27751 Delmenhorst  
**Erscheinungsweise**  
halbjährlich

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. Alle in dieser Ausgabe verwendeten Personenbezeichnungen gelten für alle Geschlechter.

**Info:** In Österreich gibt es 500 Fahrschulstandorte, in denen 80.000 B-Führerscheine jährlich gemacht werden (ohne Umschreiber). Fahrschulen sind typische mittelständische Betriebe (keine Ein-Personen-Fahrschulen). Alle sind per Gesetz Mitglied des Verbandes.



# Designed für das Leben.

Die Audi Fahrschulfahrzeuge.



Mehr erfahren



Bereit für den ersten großen Schritt – mit Audi. Der Einstieg in die Welt des Fahrens beginnt mit einem besonderen Moment: dem ersten Mal selbst am Steuer. Die Audi Fahrschulfahrzeuge begleiten diesen Weg mit innovativer Technik, intuitiver Bedienung und einem Design, das Eindruck hinterlässt. Für Fahrschüler, die nicht nur das Fahren lernen, sondern gleichzeitig auch das Fahrgefühl entdecken wollen.

Jetzt mehr erfahren unter [www.audi.de/fahrschule](http://www.audi.de/fahrschule)

**Audi** Vorsprung durch Technik