Der Fahrschul-Profi

FACHINFORMATIONEN FÜR DIE ERFOLGREICHE FAHRSCHULE

Ausgabe Nr. 2/2026 | OKTOBER 2026 | DEGENER Verlag GmbH

INHALT

AKTUELL
Begleitetes Lernen – es geht aufs College 3

KOMMENTAR
Man muss die Chance auch mal als Krise sehen. 3

BKF
IAA Transportation 2026 4

WISSENSWERT
Berufskraftfahrerqualifikation gesetzlich neu gefasst 6

NEUHEIT
BKF-Herbst-Update – Ein Update mit vielen Antworten 7

EDITORIAL

Qualitätserhalt trotz Reformen in Fahrschule und BKF-Weiterbildung

Gegen das effektvolle „Billiger-Argument“ des BMV hilft nur eines: Preis und Wert klar gegenüberstellen. Das Zauberwort ist Marketing: Betonen Sie offensiv die Qualität Ihrer Fahrausbildung!

Sie bieten schließlich eine wertvolle Dienstleistung für alle, Ihr Einsatz betrifft nicht nur die zukünftigen Fahranfängerinnen und Fahranfänger, er wirkt auch präventiv für alle anderen Teilnehmenden am Straßenverkehr. Wir geben Ihnen die volle Unterstützung: Auf der DEGENER-Homepage finden Sie alle relevanten Informationen zum Stand der Gesetzgebung und den sich daraus ergebenden Lösungen für Ihren Fahrschulbetrieb oder Ihre Ausbildungsstätte.
→ **www.degener.de/reform-aktuell**

Gestärkt aus der Reform hervorgehen, indem Sie Ihre Chancen nutzen: Entscheidend ist neben der Ausstattung (z. B. CAMPUS, COLLEGE, SIMDRIVE) vor allem Ihre methodische Kernkompetenz. Das Begleitete Lernen, asynchron mit punktueller Präsenz, bei dem selbständig bearbeitete E-Learning-Elemente im Präsenz-Unterricht geprüft und bestärkt werden. Eine motivierende Abwechslung im Lernprozess – mit Rückkopplung durch echtes „human feedback“.

Die Schüler bleiben eingebunden in das Gesamtsystem Ihrer Fahrschule. Sie halten den Kontakt, werden einerseits nicht allein gelassen und können andererseits frei Lernen. Gleichzeitig kann der individuelle Lernfortschritt zuverlässig eingeschätzt und angemessen gefördert werden. So führt Ihre Professionalität Ihre Fahrschülerinnen und Fahrschüler erfolgreich in die Theorieprüfung.

Mehr Flexibilität und Digitalisierung in der BKF-Weiterbildung!
In § 4 Absatz 1 ist folgender Satz 4 in der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (Änderung vom 12.08.2026) gestrichen worden: *Eine einmalige Wiederholung von Unterkenntnisbereichen unter Einhaltung von Satz 2 ist zulässig.* Zitieren wir Satz 2 aus Absatz 1: *Aus den Kenntnisbereichen 1, 2 und 3 der Anlage 1 muss jeweils mindestens ein Unterkenntnisbereich abgedeckt sein.* Das bedeutet, dass Sie mit SCAN & TEACH 360° RED jetzt noch flexibler dem Weiterbildungsbedarf gerecht werden.
Begründet wird das in der **Richtlinie (EU) 2022/2561** vom 14. Dezember 2022, Artikel 7 – Weiterbildung: *Die Kenntnisbereiche der Weiterbildung müssen der einschlägigen Gesetzgebung und der Technik Rechnung tragen und so weit wie möglich dem konkreten **Weiterbildungsbedarf** des Fahrers gerecht werden.*
Der außerdem im **BKrFQG** (Änderung vom 03.02.2026) neben dem Präsenzunterricht ermöglichte digitale Unterricht *„in anderer als der synchronen Form“* muss allerdings erst noch in einer weiteren Verordnung konkret definiert werden: Das bedeutet, dass Unterrichte in Aus- und Weiterbildung nach bestehendem Recht (vorerst) ausschließlich in Präsenz oder digital-synchron zu erteilen sind.
Hier informieren wir schnell und einfach über alle aktuellen Entwicklungen:
→ **www.degener.de/produkt-kategorie/berufskraftfahrer**
Bleiben Sie interessiert an den aktuellen und folgenden Herausforderungen.

Hans-Joachim Reimann
Chefredakteur

AKTUELL

Reform in Anhörung umstritten

Die von der Bundesregierung angekündigte Führerscheinreform wird von Sachverständigen unterschiedlich eingeschätzt, wie die öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss am 5. Oktober eindrücklich gezeigt hat.
Eine Modernisierung und teilweise Digitalisierung der Ausbildung wurde zwar von allen Teilnehmenden begrüßt. Ungeteilte Zustimmung gab es jedoch nur vom ADAC und der BASt. Dem Vertreter des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) ging die Reform mit Blick auf Brancheninteressen in der Berufskraftfahrer-Ausbildung nicht weit genug. – Skeptisch zeigten sich dagegen die Vertreterinnen und Vertreter der Fahrlehrerschaft, der Fahrlehrerausbildung und des ACE. Besonders kritisch wurden die Entwürfe zur privaten „Fahrpraxisanleitung“ (Laienausbildung) und zur vollständigen Digitalisierung der Theorieausbildung eingeschätzt.
Der daraus resultierende Verlust der persönlichen Lernbegleitung und die Geringschätzung der pädagogisch qualifizierten Fahrlehrerschaft stellten aus Sicht der Kritiker sowohl die Verkehrssicherheit als auch das ursprüngliche Reformziel der Kostenersparnis grundlegend in Frage: Stattdessen gebe es Kostenverlagerung ins Private sowie zusätzliche Fahrstunden aufgrund von Wissenslücken.
Laut Vorsitzendem Jürgen Kopp stehe die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände bereit, eine Reform zur Kostensenkung durch bessere Abläufe und Ausbildungsstrukturen konstruktiv zu begleiten. DiH

EXKLUSIV IM INTERVIEW: MdB SWANTJE HENRIKE MICHAELSEN

Junge Menschen in Fahrausbildung nicht allein lassen – Mindestpräsenz in Theorie!


© Adobe
AI GENERATED

▶ Sie sind seit 2021 Mitglied des Deutschen Bundestages und bereits seit der 20. Legislaturperiode bis heute u. a. ordentliches Mitglied im Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages. Wo liegen Ihre persönlichen Prioritäten, wenn es um die Erhöhung der Verkehrssicherheit geht?

Verkehrsräume müssen für alle sicher sein, nicht nur für den Autoverkehr. Dazu gehören sichere Fuß- und Radwege und eine gerechtere Aufteilung des öffentlichen Raums. Gerade Kinder brauchen gute Sichtbeziehungen, damit sie den Verkehr einsehen und selbst gut gesehen werden. Dafür haben wir in der vergangenen Legislaturperiode die StVG-Reform erkämpft und umgesetzt. Jetzt muss sich nicht mehr alles am Verkehrsfluss des Autoverkehrs orientieren, Radwege, Zebrastreifen und Tempo 30 lassen sich jetzt leichter anordnen – ein Meilenstein für die Verkehrssicherheit innerorts. Wir wollen, dass auch auf Landstraßen geringere Geschwindigkeiten leichter angeordnet werden können. Für ein Tempolimit auf deutschen Autobahnen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit haben wir erst kürzlich einen Gesetzentwurf in den Bundestag eingebracht, der leider abgelehnt wurde. Aber wir bleiben dran, denn angemessene Geschwindigkeiten sind ein sehr zentraler Hebel für die Verkehrssicherheit.

Haben Sie sich bereits in der Vergangenheit mit der Fahrschulbranche befasst oder befassen müssen?

Ja. Bereits in der vergangenen Legislatur habe ich mich mit der Fahrschulbranche befasst, insbesondere mit den Wartezeiten bei Führerscheinprüfungen und der Überarbeitung der EU-Führerscheinrichtlinie.

▶ Das Fahrlehrergesetz soll kurzfristig die parlamentarischen Hürden nehmen. Leider wurden die Anmerkungen des Bundesrates bisher kaum berücksichtigt, z. B. die wahrscheinlich mit dem Gesetz einhergehende Überlastung der Fahrerlaubnisbehörden. Die Bundesregierung leitete die Drucksache 21/7404 unverändert an den Bundestag weiter. Sollten diese wichtigen Erkenntnisse des Bundesrates nicht unbedingt Berücksichtigung finden?

Ich sehe die geplante Reform der Fahrausbildung in weiten Teilen kritisch und appelliere an die Koalitionsfraktionen, im parlamentarischen Verfahren die Risiken für die Verkehrssicherheit deutlich zu reduzieren. Sollte eine Laienausbildung wirklich kommen, braucht es aus meiner Sicht ein bundeseinheitliches Modell, wie es auch der Bundesrat fordert.

▶ In den aktuellen Drucksachen rund um das Fahrschulreformpaket findet keine strukturierte Aufteilung mehr zwischen Theorie und Praxis statt. Angestrebt wird eine drastische Reduzierung des Theorieunterrichts, weil dieser „angeblich“ einen zu hohen Kostenfaktor darstellt. Stattdessen wird der Fokus allein auf das Bestehen der unterschiedlichen Theorieprüfungen gelegt. Zum Thema Bildung: Bei der Vermittlung von Themen wie dem Vertrauensgrundsatz der Straßenverkehrsteilnehmer oder der gegenseitigen Rücksicht und Vorsicht im Straßenverkehr (StVO), werden die Fahranfängerinnen und Fahranfänger, wenn es nach dem Reformentwurf geht, sprichwörtlich allein gelassen. Wie stehen Sie zu einer gesetzlich vorgegebenen Mindest-Präsenzpflicht der Fahrschülerinnen und Fahrschüler für wichtige Theoriethemen im Rahmen der Fahrausbildung?

Ich unterstütze eine gesetzliche Mindestpräsenz im Theorieunterricht, besonders bei sicherheitsrelevanten Inhalten. Junge Menschen dürfen mit ihrer Fahrausbildung nicht allein gelassen werden. Digitales Auswendiglernen ersetzt keine sicherheitsrelevanten Kompetenzen und eine App ersetzt keine pädagogische Begleitung. Gerade diese Inhalte werden im Präsenzunterricht und im Austausch mit anderen besser vermittelt und verinnerlicht. Das schafft mehr Handlungssicherheit und kann außerdem dazu beitragen, die Zahl der nicht bestandenen Praxisprüfungen zu senken.

weiter auf **SEITE 3**


© Stefan Kaminski
Swantje Henrike Michaelsen, Jahrgang 1979, wurde in Mainz geboren und lebt mit ihrer Familie in Hannover. Seit 2021 ist sie Mitglied des Deutschen Bundestages und des Verkehrsausschusses, seit 2025 verkehrspolitische Sprecherin der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen. Die studierte Historikerin ist seit 2015 Mitglied bei Bündnis 90/Die Grünen. Vor ihrem Bundestagsmandat hat sie sich als Geschäftsstellenleiterin beim ADFC Hannover und als Mitglied der Regionsversammlung Hannover für die Verkehrswende eingesetzt.



Alles Gute zur Mobilität.
Der Golf
für Fahrschulen.

volkswagen.de/fahrschule

Golf Style 1.5 eHybrid: Energieverbrauch gewichtet kombiniert: 12,9-12,1 kWh/100 km plus 1,3-1,1 l/100 km; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert: 5,3-5,0 l/100 km; CO_2-Emissionen gewichtet kombiniert: 29-25 g/km; CO_2-Klasse gewichtet kombiniert: B; CO_2-Klassen bei entladener Batterie: D-C.
Fahrzeugabbildung zeigt Sonderausstattung.

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Junge Menschen in Fahrausbildung nicht allein lassen – Mindestpräsenz in Theorie!

Fortsetzung von SEITE 1

▶ Fahrschulen und Ausbildungsstätten haben eine zentrale Bedeutung für Kraftverkehrsunternehmen im Güter- und Personenkraftverkehr. Bei der Nutzfahrzeugausbildung spielt die Theorie, aufgrund der technischen, rechtlichen und sozialkompetenten Anforderungen des Berufes, durchaus eine besondere Rolle. Die kontinuierliche Ausbildung von Fahrerinnen und Fahrern, die Weiterbildung von erfahrenen, gestandenen aber auch jüngeren Kraftfahrenden, z. B. beim Berufseinstieg, ist für die Branche unerlässlich und existenziell wichtig. Wir sprechen weiterhin vom Fahrermangel!
Ist die dargelegte Fahrschulreform für die Nutzfahrzeug-Fahrausbildung überhaupt hinreichend anwendbar?

Auch die Änderungen bei der Fahrausbildung für Nutzfahrzeuge sehen wir sehr kritisch. Gerade bei schweren Fahrzeugen müssen sicherheitsrelevante Inhalte in der Theorie vermittelt und verinnerlicht werden. Kritisch ist auch der Wegfall einer Mindestzahl an Sonderfahrstunden für die Klassen C und D. Eine Orientierung am individuellen Ausbildungsstand ist sinnvoll, aber nur, wenn ausreichend Fahrten außerorts, auf Autobahnen sowie bei Dämmerung und Dunkelheit sichergestellt sind. Für die Attraktivität des Berufs sind neben der Ausbildung vor allem auch die Arbeitsbedingungen entscheidend. Berufskraftfahrerinnen und Berufskraftfahrer brauchen an Raststätten Zugang zu kostenlosem Trinkwasser, Toiletten und Duschen sowie Sicherheit während ihrer Ruhezeiten.

▶ Könnten Sie sich Ideen/Lösungen vorstellen, die vor allem zu einer langfristigen Verbesserung der Verkehrssicherheit führen würden und in der Folge zu einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung der Fahrausbildung beitragen könnten?

Wir brauchen eine Fahrausbildung, die Sicherheit konsequent in den Mittelpunkt stellt. Sicherheitsrelevante Inhalte gehören in den Präsenzunterricht und die pädagogische Begleitung durch Fahrschulen in Theorie und Praxis muss erhalten bleiben. Gleichzeitig müssen wir die Ausbildung pädagogisch und digital weiterentwickeln. Unfallschwerpunkte sollten stärker vermittelt und praktisch geübt werden, etwa bei Überlandfahrten, aber hier kann auch das Üben im Simulator eine gute Ergänzung sein.

Auch die Perspektive ungeschützter Verkehrsteilnehmer:innen muss stärker einbezogen werden, auch hier kann ein Simulator eine gute Ergänzung sein. Verpflichtende Lernstandkontrollen schaffen Transparenz und verhindern, dass Fahrschülerinnen und Fahrschüler zu früh zur Prüfung antreten. Weniger Wiederholungsprüfungen senken die Ausbildungskosten. Ein Mobilitätsbudget für Auszubildende kann zusätzlich einen Teil der Kosten gezielt abfedern. Bei allem Respekt für die Debatte um die Kosten ist aber wichtig: es geht beim Führerschein nicht nur darum, möglichst günstig eine Prüfung zu bestehen. Es geht darum, (junge) Menschen darauf vorzubereiten, mit einem großen, schnellen und schweren Fahrzeug sicher und verantwortungsvoll am Straßenverkehr teilzunehmen. HjR

AKTUELL

Begleitetes Lernen – es geht aufs College

E-Learning – ein Begriff, der mittlerweile in vielen Bereichen der Bildung Einzug gehalten hat. Egal ob während des Studiums, in der Berufsausbildung, der Weiterbildung oder im Alltag – z. B. bei der jährlichen UVV-Unterweisung – überall treffen wir mittlerweile auf E-Learnings.
E-Learnings sind heute so beliebt, weil sie zwei Dinge miteinander verbinden: hohe Flexibilität für Lernende und eine immer bessere Lernwirksamkeit durch Technologie. Vor 15 oder 20 Jahren galten Online-Kurse oft als langweilige PDF-Sammlungen. Heute nutzen moderne Lernplattformen Methoden aus Pädagogik, Psychologie und Datenanalyse, wodurch sie deutlich effektiver geworden sind.
Doch warum sind E-Learnings mittlerweile so beliebt? Schauen wir uns das gemeinsam an: Ein großer Vorteil ist die Flexibilität, von der Berufstätige und Schüler besonders profitieren: Ich kann von überall aus lernen, wann und wie es in meinen Alltag passt, in meinem eigenen Lerntempo – und wenn ich etwas nicht verstehe, kann ich es beliebig oft wiederholen, ganz ohne soziale Kosten.
Es gibt viele Menschen, denen ein Nachfragen vor größerem Publikum schwerfällt, weil sie Spott und Ablehnung fürchten. Dieser soziale Stress entfällt bei E-Learnings komplett.
Zeit- und Kostenersparnis – ja, die gibt es auch. Fahrtkosten und Anfahrtszeiten entfallen vollständig. Auch wenn es sich dabei meist nur um kleine Beträge handelt: Wie sagt man so schön, Kleinvieh macht auch Mist.

Modernes Lernen, passend zur aktuellen Lebenswelt
Der Mensch lernt, recherchiert oder löst Probleme heute in den allermeisten Fällen online. Wir hören Podcasts, scrollen uns durch die sozialen Medien.
Funktioniert etwas nicht, schauen wir uns das passende Tutorial auf YouTube an, um das Problem zu lösen. Haben wir Alltagsfragen, wird auch schnell die jeweils präferierte KI befragt.

Ey, aber funktioniert das denn wirklich?
Kurz: **Ja!**
Wir dürfen den aktuellen Stand nicht mit dem digitalen Lernen während Corona vergleichen. Damals ging alles von jetzt auf gleich. Heute haben wir wissenschaftlich fundierte Methoden, diverse Studien und – das Wichtigste – Erfahrung. Moderne E-Learning-Kurse wie das DEGENER COLLEGE setzen auf kurze Lerneinheiten (snackable content), viele gezielte Wissensabfragen zu gerade erlernten Inhalten, praktische Übungen und Wiederholungen in sinnvollen Abständen. So bleibt das Wissen länger im Gedächtnis, der Zugang ist äußerst barrierefrei, und genau das trifft die Generation TikTok an ihrem Nerv: kurzweilig und alltagstauglich muss es sein.
Interaktivität statt Frontalunterricht: Den strikten Frontalunterricht kennen wir alle noch aus der eigenen Schulzeit. Mittlerweile ist sich die Wissenschaft einig, dass es eine der schwächsten Methoden ist, Wissen zu vermitteln – zumindest, wenn nicht das volle Potenzial ausgeschöpft wird.



In einem modernen E-Learning finden sich Gamification, Quizze und praxisnahe Übungen, dadurch wird das Lernen aktiver. Auch der Lernfortschritt bzw. der Lernstand lässt sich digital viel genauer ermitteln. Das sofortige Feedback nach dem Absolvieren einer Aufgabe gibt dem Schüler direkten Aufschluss über seinen Wissensstand und sein Verständnisniveau. In der Schule oder Fahrschule ergibt sich daraus eine optimale Vorbereitung auf anstehende Prüfungen.

Hat der Nutzen von E-Learning auch Grenzen?
E-Learning eignet sich z. B. überhaupt nicht für die Vermittlung handwerklicher Tätigkeiten oder Teamtrainings und nur bedingt für das Erlernen sozialer Kompetenzen. Das ist das größte Manko in Bezug auf die Fahrausbildung: Online-Lernen heißt meist auch allein lernen im Sinn von einsam. Dabei kommen positive Eigenschaften der direkten Kommunikation zu kurz. Nachfragen, empathische Erklärung, erfahrungsgestütztes Verständnis für Unsicherheiten, kurz: Die angemessene Moderation durch den Fahrlehrer. Diese auch für die praktische Fahrausbildung wichtige soziale Kompetenz kann E-Learning nicht ersetzen. Letztlich hat die Teilnahme am Straßenverkehr selbst auch mit sozialer Interaktion zu tun. Darum ist der Verbund von Präsenz und E-Learning – das begleitete Lernen – der Königsweg zu modernem Lernen, der sprichwörtlich das Beste aus zwei Welten zusammenbringt: soziale Kompetenz in Präsenz festigen, Regelwissen online aufbauen. Man könnte von einem Dreamteam sprechen. FeK

KOMMENTAR VON VICTORIA ULLMANN

Man muss die Chance auch mal als Krise sehen



Ein Kommentar über politische Versprechen und wirtschaftliche Realität und die Frage, wer die Rechnung am Ende bezahlt.

Die meisten Fahrschulinhaber sind Fahrlehrer. Aber vor allem sind sie Unternehmer.
Der Führerschein ist zu teuer. Diesen Satz hört man derzeit an jeder Milchkanne. Er fällt in Elterngesprächen, in Talkshows, in Leserbriefen. Und ihm folgt fast automatisch der nächste: Der Führerschein muss günstiger werden.
Zwischen beiden Sätzen fehlt erstaunlich oft ein Blickwinkel: die Fahrschule. Genauer: Das Unternehmen Fahrschule.
„Der Führerschein soll billiger werden", so wurde die Reform kommuniziert. Die Rede war von sinkenden Kosten, bezahlbarer Ausbildung und finanzieller Entlastung. Die lange Zeit ungenannte Summe hat von Anfang an die Erwartungen geschürt. Politische Kommunikation endet nicht beim Absender. Was gesagt wird und was gemeint ist, sind zwei Dinge. Entscheidend ist, was ankommt. Bei vielen jungen Menschen und ihren Eltern ist keine komplizierte Botschaft über Einsparpotenziale angekommen, sondern etwas sehr viel Einfacheres und Greifbareres: Der Führerschein wird günstiger.
Der Markt und seine Gegebenheiten sowie das Unternehmen Fahrschule bestimmen den Preis einer Fahrstunde – kein Ministerium und keine Politik. Wer aber öffentlich, in allen Medien wiederholt, von „bis zu 1000 €" schwadroniert, weckt Erwartungen. Politik darf präzisieren, was sie gemeint hat. Ungeschehen machen kann sie nicht, was die Bevölkerung verstanden hat: „1000 Euro".

Und damit zur Frage, die in der Debatte kaum gestellt wird: Auf wessen Rechnung soll der Führerschein eigentlich günstiger werden? Ein politischer Wunsch ändert keine betriebswirtschaftliche Kalkulation und keine wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.
Fahrschulen sind keine Wohlfahrtsorganisation. Sie sind Unternehmen.
Eine Fahrstunde besteht wirtschaftlich nicht aus 45 Minuten Fahrlehrer plus etwas Kraftstoff. Dahinter steht ein Unternehmen: ein Fahrzeug, das finanziert, versichert, gewartet und ersetzt werden muss. Mieten, Energie, Software, Verwaltung. Mitarbeiter, die bezahlt werden wollen – auch dann, wenn das Auto gerade nicht mit einem zahlenden Fahrschüler unterwegs ist.
An der Tankstelle gibt es keinen Fahrschultarif. In der Werkstatt keinen Rabatt, weil das Fahrzeug der Verkehrserziehung dient. Und wenn Personal, Energie, Fahrzeuge oder Versicherungen teurer werden, überprüfen Unternehmen ihre Preise; das gilt für Handwerksbetriebe, Restaurants, Werkstätten, für jede Branche. Warum sollte ausgerechnet für die Fahrschulen eine andere Logik gelten?
Alles wird teurer. Nur der Führerschein soll günstiger werden. Da hat offenbar jemand seine Kalkulation nicht zu Ende gedacht.
Vielleicht liegt genau hier ein Teil des Missverständnisses: In der öffentlichen Wahrnehmung sitzt der Fahrschulinhaber auf dem Beifahrersitz oder im Büro und verlangt Geld für Fahrstunden. Tatsächlich führt er Mitarbeiter, investiert Kapital, trägt Risiken, kalkuliert Preise, bildet Rücklagen – und muss am Ende dafür sorgen, dass mehr Geld hereinkommt als hinausgeht. Das klingt banal. In der aktuellen Debatte scheint es das nicht zu sein. Denn ein Fahrschulinhaber darf nicht nur seine Kosten decken, er darf mit seinem Unternehmen Geld verdienen. Gewinn finanziert Investitionen, schafft Rücklagen, federt Risiken ab. Ohne Gewinn gibt es auf Dauer kein gesundes Unternehmen. Gewinn ist kein unanständiges Wort, auch nicht in einer Fahrschule.

Natürlich ist der Führerschein gefragt, gerade außerhalb großer Städte, wo er über Ausbildungsplatz, Job und Familienalltag mitentscheidet. Und die Alternative ist selten kostenlos, denn auch der Nahverkehr hat seinen Preis. Aber gesellschaftliche Bedeutung hebt wirtschaftliche Realität nicht auf. Notwendigkeit macht eine Leistung nicht kostenlos.
Das heißt nicht, dass jede Preiserhöhung gerechtfertigt ist. Auch Fahrschulen stehen in der Verantwortung: Kosten kennen, vernünftig kalkulieren, Prozesse vereinfachen, Digitalisierung nutzen, sich dem Wettbewerb stellen. Wo Fahrschulen effizienter werden können, müssen sie es werden. Effizienz ist keine Magie, mit der Kosten einfach verschwinden.
Deshalb lohnt es sich, die politische Forderung zu Ende zu denken. Der Führerschein soll günstiger werden – wo genau? Beim Fahrlehrergehalt? Beim Fahrzeug? Bei Kraftstoff, Versicherung, Verwaltung? Oder durch effizientere Ausbildungsstrukturen? Darüber kann man reden. Kosten verschwinden nicht, weil man zuerst das gewünschte Ergebnis formuliert.

Und ja: Wenn ein Führerschein mehrere Tausend Euro kostet, ist das für junge Menschen und Familien eine erhebliche Belastung. Die Frage nach Bezahlbarkeit ist legitim, vielleicht sogar eine der wichtigsten dieser Reform. Gerade deshalb verdient sie eine ehrliche Antwort statt einer einfachen Gleichung: Führerschein zu teuer, also Fahrausbildung billiger. Zwischen diesen beiden Sätzen liegt ein ganzes (Fahrschul-) Unternehmen.
Bezahlbarkeit ist eine gesellschaftliche Frage. Wirtschaftlichkeit ist eine unternehmerische Notwendigkeit. Beides gehört in dieselbe Debatte, aber beides ist nun mal nicht dasselbe.

Ein (Fahrschul-) Unternehmen kann vieles auffangen. Schlechte Monate. Steigende Kosten. Unsichere Prognosen. Nur eines kann es nicht auffangen: ein politisches Versprechen, für das niemand die Rechnung übernimmt. ViU

BKF

IAA Transportation 2026 – Richtungweisende Technologien für Nutzfahrzeuge

Die Nutzfahrzeugbranche professionalisiert sich und richtet Ihre Aktivitäten auf den Elektroantrieb aus. Parallel werden auch der Brennstoffzellenantrieb und weitere CO_2-einsparende Antriebskonzepte nicht außer Acht gelassen. Wieder einmal zeigt sich auch, wie wichtig eine qualifizierte Aus- und Weiterbildung für den Berufsstand der Kraftfahrer ist und welche bedeutende Schlüsselrolle weiterhin die Fahrschulausbildung spielen wird.

Für die Aus- und Weiterbildung im Nutzfahrzeugbereich konnte man auf „Schatzsuche“ gehen, um herauszufinden, welche Themen aktuell in der Nutzfahrzeugbranche relevant sind und welche neuen Aufgaben für eine zukunftsorientierte Fahrausbildung im Nutzfahrzeugsektor zu beachten sind.

Alle Hersteller haben sich auf Elektroantriebe konzentriert. Die Konzepte für die Kunden sind vollumfänglich: Rundumpakete von der Finanzierung bis zur Planung von Ladestationen auf Betriebshöfen – ohne geeignete Infrastruktur geht es nicht. Dazu kommt eine vorausschauende und langfristige Planung von Ressourcen in den Unternehmen der Logistikbranche. Die Nutzfahrzeughersteller sind schon lange Unternehmensberater.

Fahrzeugantrieb Diesel und HVO 100.
Zu den alternativen Kraftstoffen, die in der heutigen Weltwirtschaftslage stetig an Bedeutung gewinnen, zählt HVO 100. Dabei steht HVO für „Hydrotreated Vegetable Oil“.



Es handelt sich um einen synthetischen Dieselkraftstoff, der aus gebrauchten Pflanzenölen und tierischen Fetten hergestellt wird. Dieser Kraftstoff kann ohne Anpassungen in herkömmlichen Dieselmotoren verwendet werden. Er ist problemlos mit Diesel mischbar. Bei seinem Einsatz reduziert sich der CO_2 Ausstoß um ca. 90 % gegenüber dem fossilen Diesel. Er verbrennt wesentlich sauberer und nahezu rückstandsfrei, was die Regenerationen der Rußpartikelfilter in Dieselfahrzeugen reduziert und sie deutlich länger nutzbar macht.

Ein Nachteil ist die Verfügbarkeit von pflanzlichen und tierischen Altfetten und -ölen. Gesammelt werden diese Produkte u. a. in der Gastronomie, als Abfallprodukte der Lebensmittelindustrie und über Sammelstellen für Privathaushalte. Größter Produzent von HVO 100 ist die Firma Neste mit Hauptsitz in Finnland.

Seit Mai 2024 kann HVO 100 an öffentlichen Tankstellen, die in das Versorgungsnetz eingebunden sind, auch von Privatkunden erworben werden. HVO 100 bleibt als alternativer Kraftstoff auch in den kommenden Jahren attraktiv, zumindest solange die Infrastruktur für Elektrofahrzeuge flächendeckend fehlt. Wer mit seiner Dieselflotte CO_2 einsparen möchte, kann bereits eine Vielzahl von Dieselmotoren mit HVO 100 betreiben.



Erste Fahrzeuge von Mercedes-Benz Trucks sollen Ende 2026 in den Serientest gehen *© Daimler Truck AG*

MAN eTGX 20.600 – Weltpremiere auf der IAA Transportation.



MAN eTGX 20.600 *Foto: © MAN Truck & Bus SE*

Fahrzeugantrieb – BEV.
Technisch hat die batterieelektrische Ultra-Sattelzugmaschine viel zu bieten. Die aerodynamisch optimierte Fahrzeugfront reduziert den Energieverbrauch um bis zu drei Prozent. Gleichzeitig steht zehn Prozent mehr nutzbare Batterieenergie zur Verfügung. Das neue Tiefsichtfenster verbessert die direkte Sicht und erhöht die Sicherheit im täglichen Einsatz. Die Sattelzugmaschine mit einem Leergewicht von 10,4 Tonnen ermöglicht dabei eine hohe Nutzlast.
Alle Fahrzeughersteller haben sich mehr und mehr auf den Elektroantrieb eingestellt. Neben der bewährten Dieseltechnologie fanden sich elektrisch angetriebene „Boliden“, wohin man schaute.

eTGX 20.600:
- Bis zu 3 % weniger Energieverbrauch.
- Neue Batteriegeneration: + 10 % nutzbare Energie.
- Bis zu 660 km Reichweite.
- Verbesserter Fußgängerschutz dank verbesserter direkter Sicht durch das Tiefsichtfenster.
- Praxisgerechte Bodenfreiheit, niedrige Aufsattelhöhe für Volumentransport.
- Nur 10,4 t Leermasse: Hohe Nutzlast.[1)]



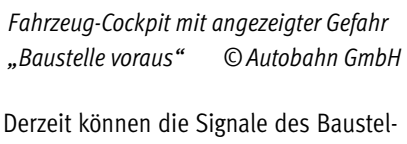
MAN eTGX – Direkte Sicht auf Fußgänger oder Radfahrer durch das Tiefsichtfenster im neuen TGX. Was bei DAF schon lange im Programm ist, jetzt auch im neuen MAN. © MAN Truck & Bus SE

Was hat der Fahrer bei der Benutzung eines BEV zu beachten – Stichwort „Hochvolttechnik“ – sollte stärker in den Focus der Weiterbildung rücken. Wer elektrisch angetriebene Fahrzeuge führt, hat gemäß DGUV Information 209-093 eine Unterweisung für Bediener von Fahrzeugen mit Hochvoltsystemen, sogenannte sensibilisierte Personen, in der Qualifizierungsstufe „S“ vom Unternehmer zu erhalten. Die Unterweisung ist aktenkundig zu dokumentieren. Die Unterweisungspflicht gilt auch für Fahrlehrer und Fahrschüler – ein neuer Ausbildungsinhalt in der Fahrausbildung.

Die Unterweisung beinhaltet Informationen zum Benutzen von Bedienelementen mit neuen Symbolen und Gefahrenkennzeichnungen oder neuen Anschlüssen (z. B. Ladevorrichtung am Fahrzeug) sowie die Lage und Benutzung von Not-Aus-Schaltern am Fahrerplatz. Weitere Inhalte beziehen sich auf die Außen- und Innenreinigung des Fahrzeuges, damit bei der Benutzung von Hochdruckreinigern keine Hochvoltkomponenten beschädigt werden. Hier sind die speziellen Herstellervorgaben zu beachten.

Im Falle von Unfällen, Beschädigungen und beim Bergen/Abschleppen können zusätzliche Gefährdungen auftreten, zu denen Fahrer zu sensibilisieren sind. Ferner gehören auch Servicearbeiten, die vom Fahrer auszuführen sind, zur Fahrzeugführung. Dazu zählen z. B. Auffüllen von Wischwasser, Kühlflüssigkeit, ergänzen von Schmierölen oder -fetten und spezielle Tätigkeiten zum Aufrüsten des Fahrzeuges im Rahmen der Abfahrtkontrolle.

Bundesweites Warnsystem des Bundes.
Wer trotz geballter Nutzfahrzeugpräsenz den Weg zum Stand des Bundesministeriums für Verkehr (BMV) fand, konnte sich dort u. a. von der Autobahn GmbH über das so genannte „C-ITS“ informieren lassen. C-ITS steht für die Vernetzung von Fahrzeugen, Verkehrsteilnehmenden, Dienstanbietern und Infrastruktur. Wichtige Daten können so in Echtzeit ausgetauscht werden. Z. B. im Falle eines Baustellenwarners sind fahrbare Absperrtafeln an Kurzzeitbaustellen mit einer kombinierten Anwendungs- und Kommunikationseinheit für die Fahrzeuginfrastrukturkommunikation, sogenannten ITS Roadside Units (IRS), ausgestattet. Diese senden über eine spezielle W-LAN-Technologie (ETSI ITS G5) die Informationen an herannahende Fahrzeuge, die auf diese Weise gewarnt werden.



Fahrzeug-Cockpit mit angezeigter Gefahr „Baustelle voraus“ © Autobahn GmbH

Derzeit können die Signale des Baustellenwarners nur von bestimmten Fahrzeugen empfangen werden. Wann ist mit einer großflächigen Verbreitung des Dienstes zu rechnen?
Bis Ende 2022 waren knapp eine Million Fahrzeuge in Europa unterwegs, die mit dieser Technologie ausgestattet sind. Jeder Hersteller kann Teil dieses Systems werden, die Technik ist einsatzbereit und europaweit vorhanden. Seit Ende 2025 senden 1.200 Warnsysteme Echtzeitdaten an Fahrzeuge.[2)]

Fazit: Die IAA Transportation 2026 zeigte nicht nur Kraftverkehrsunternehmen Innovationen für den Straßentransport, sondern bot Gelegenheit sich aktiv auf neue Ausbildungsinhalte in der Nutzfahrzeugausbildung – Fahrschule und BKF-Qualifizierung – vorzubereiten.

1) © MAN (Textabschnitte)
2) © Autobahn GmbH
3) © Daimler Truck AG (Textabschnitte)

Fahrzeugantrieb – Brennstoffzelle.
Bereits Anfang 2026 stellte Daimler Truck den Mercedes-Benz NextGenH_2 Truck vor. Dieser Truck zeichnet den nächsten Entwicklungsschritt auf dem Weg zum wasserstoffbasierten Lkw-Transport. Eine Kleinserie von 100 Fahrzeugen soll ab Ende 2026 in den Kundeneinsatz gehen.

Die bewährten Komponenten Brennstoffzelle von cellcentric und die Flüssigwasserstofftechnologie werden vom ersten Prototyp des Mercedes-Benz NextGenH_2 Truck übernommen und in Bezug auf innovativen technischen Lösungen im Bereich Sicherheit, eine kompaktere Bauweise und eine breite Kompatibilität mit Aufliegern weiterentwickelt, die den Kundennutzen erhöhen. Neu im NextGenH_2 Truck sind Serienkomponenten des Mercedes-Benz eActros 600 wie z. B. die aerodynamisch optimierte ProCabin, die integrierte E-Achse, das Multimedia Cockpit Interactive 2 sowie moderne Sicherheitsassistenzsysteme.

Zuverlässig und effiziente Brennstoffzellentechnologie.
Die Brennstoffzelle BZA 150 von cellcentric, dem Joint Venture zwischen Daimler Truck und der Volvo Group, bildet auch im NextGenH_2 Truck das Herzstück des Antriebs. Hier sind zwei Brennstoffzellenaggregate als Twin-System mit in Summe 300 kW Systemleistung (zweimal je 150 kW) platzsparend im Motorraum unterhalb der Kabine in den Truck integriert. Das wasserstoffbasierte Antriebskonzept überzeugte dabei in den vergangenen Jahren bereits bei intensiven Test- und Entwicklungsfahrten durch Zuverlässigkeit und Effizienz unter Realbedingungen.

So lag beispielsweise der durchschnittliche Wasserstoffverbrauch der Brennstoffzellen-Lkw bei ersten kundennahen Erprobungen mit dem Mercedes-Benz GenH2 Truck je nach Einsatz zwischen 5,6 kg/100 km und 8 kg/100 km, bei einem durchschnittlichen Gesamtzuggewicht zwischen 16 und 34 Tonnen. In der Brennstoffzelle entsteht durch die Reaktion zwischen Wasserstoff (H_2) und Sauerstoff (O_2) elektrische Energie. Diese treibt zusammen mit einer Pufferbatterie die in die E-Achse integrierten E-Motoren an und sorgt so für einen kraftvollen Vortrieb. Einzige Emission dieses Prozesses ist reiner Wasserdampf.[3)]

Stoneridge zeigt, was in der Fahrzeugbedienung maximal möglich ist
Hier befand sich das wohl mit den meisten Außenkameras und den meisten Bildschirmen und Touchscreens in der Fahrerkabine ausgestattete Exponat auf der IAA. Inklusive Kamerablick aus dem Cockpit in den Laderaum, in der Mitte der Frontscheibe angebrachtem Spiegelersatzsystem, Bildschirm mit Sichtfeld auf den hinteren Verkehrsraum des Fahrzeugs und die Räume rechts und links vom Fahrzeug. Kritisch bleibt dabei das real verkleinerte Sichtfeld des Fahrers und die Reizüberflutung durch optische Wahrnehmungen.

HJR/GöK



Digitale Spiegelersatzsystem kombiniert mit einer Vielzahl an Bedienelementen auf einem Touchscreen. © DEGENER

Von der THEORIE in die PRAXIS

Eliminator 500 abzgl. 20 % Fahrschul-Rabatt:

nur 4.366 €*

+ kostenloses Learning-Kit**

A2

A2

A1

Z125: abzgl. 20 % Fahrschul-Rabatt
nur 3.425 €*

Z650 S: abzgl. 20 % Fahrschul-Rabatt
nur 5.139 €*

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: September 2026)
** Learning-Kits bestehen aus: Motorschutzbügel, Handschutzbügel (Eliminator 500); abgepolsterter Fahrersitz, Motorschutzbügel, Sturzpads hinten, Leistungsumrüstkit (Z650 S); abgepolsterte Sitzbank, Motorschutz, Sturzpad-Kit (Z125)

4 JAHRE GARANTIE

kawasaki.de

Kawasaki
Let the Good Times Roll

WISSENSWERT

Berufskraftfahrerqualifikation gesetzlich neu gefasst

In den letzten Monaten kam die Fahrschulbranche einschließlich der Ausbildungsstätten für die Qualifikation von Berufskraftfahrern durch vielseitig und kontrovers geführte Diskussionen zu Änderungen in den Rechtsvorschriften nicht zur Ruhe. Umso erfreulicher ist die Tatsache, dass im Sommer dieses Jahres das Berufskraftfahrerqualifikationsrecht in novellierter Form des Gesetzes und der dazugehörigen Verordnung vorliegen.



Berufskraftfahrerqualifikation in Zukunft flexibler gestalten. *Foto: © DEGENER*

Welche wesentlichen Änderungen sind vorhanden und welche Auswirkung haben diese auf die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern? Die Grundlage für die neuerliche Anpassung des Rechtsgebietes befindet sich in der Richtlinie (EU) 2022/2561, die es national umzusetzen galt.

Unter § 1 Abs. 7 Ziffer 7 BKrFQG wurde eine sprachliche Anpassung in Abgleich mit anderen Rechtsvorschriften vorgenommen. So werden die Begriffe **„gewerblich“** für den lizensierten Güter- und Personenkraftverkehr, **„nicht gewerblich“** für den Werkverkehr bei der Güter- und Personenbeförderung und **„nichtgewerblich“** für private Fahrten verwendet. Insbesondere im Fahrpersonalrecht führen diese drei Unterscheidungen häufig zu Verwirrung.

Der deutsche Gesetzgeber sieht für die **beschleunigte Grundqualifikation (bGQ) ausschließlich Präsenzunterricht in einer anerkannten Ausbildungsstätte** und eine theoretische Prüfung bei einer IHK (Wohnortbezug) vor.

Für die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern gelten neue Anerkennungsgrundsätze für Ausbildungsstätten nach § 9 des Gesetzes. **Präsenzunterricht darf nur in** von der zuständigen Behörde **anerkannten Unterrichtsräumen** und nur **durch das anerkannte Lehrpersonal** angeboten und durchgeführt werden. Ein **digitaler Unterricht** darf innerhalb der **Weiterbildung** in **synchroner und asynchroner Form** durchgeführt werden. Damit schließt der Gesetzgeber den digitalen Unterricht für die beschleunigte Grundqualifikation aus.
In den Anzeigen zur Durchführung der Unterrichte gegenüber der zuständigen Behörde sind u. a. Ortsangaben für den Präsenzunterricht oder die Zugangsdaten zum Onlineunterricht für die Weiterbildung rechtzeitig vor Durchführung zu übermitteln.

Die Änderungen der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung (BKrFQV) sind vom 12. August 2026. Bisher sind weitere Vorgaben zur Durchführung von synchron/asynchronen Lernformen gesetzlich noch **nicht** im Einzelnen geregelt. So bleiben Details u. a. zu Schnittstellen, Lernprogrammen, Anwesenheitsnachweisen und Dokumentation bisher offen.

Das Berufskraftfahrerqualifikationsregister (BQR) wird beim Kraftfahrt-Bundesamt geführt. Die hier hinterlegten Fahrerdaten können u. a. an Kontrolleure bei Straßen-, Grenz- und Verkehrskontrollen sowie an Strafverfolgungsbehörden übermittelt werden.

Der Erwerb der Grundqualifikation enthält im § 1 Absatz 3a der Verordnung die Neuerung, dass der **Prüfungsteilnehmer** für die praktische Prüfung **das entsprechende Prüffahrzeug mit einem Fahrlehrer,** der im Besitz einer gültigen Fahrlehrerlaubnis sein muss, **bereitzustellen hat.** Vor Prüfungszulassung zur beschleunigten Grundqualifikation muss der Prüfungsteilnehmer gegenüber der IHK den vollständigen Besuch des Unterrichts inkl. der mindestens 10 Unterrichtseinheiten zur praktischen Fahrzeugführung nachweisen. Die schriftliche Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation umfasst eine Dauer von 90 Minuten und kann in Deutsch und neun weiteren Sprachen abgelegt werden.

Für die Durchführung der Weiterbildung ergeben sich neue Ansätze zur Unterrichtsgestaltung. Aus der Richtlinie (EU) 2022/2561 wurde der Grundsatz übernommen, dass Kenntnisbereiche der Anlage 1 zu vertiefen und aufzufrischen sind. Damit können Unterkenntnisbereiche bedarfsgerecht (mit Branchenbezug), bei Defiziten der Teilnehmenden auch mehr als einmal wiederholend, vermittelt werden. Gültige Nachweise über die Befähigung des Fahrers zum Transport gefährlicher Güter oder zum Transport lebender Tiere können mit jeweils sieben Unterrichtseinheiten für die Weiterbildung angerechnet werden.

Die Festlegung nach § 4 Abs. 2 BKrFQV, dass eine Ausbildungseinheit von mindestens sieben Unterrichtseinheiten à 60 Minuten aufgeteilt auf zwei aufeinanderfolgende Tage vermittelt werden kann, bietet die Chance, sobald **entsprechende Regelungen** (noch offen) **gesetzlich fixiert sind,** synchronen und asynchronen Onlineunterricht mit Präsenzunterricht zu kombinieren. So könnte eine Ausbildungseinheit z. B. in einen digitalen Anteil mit drei Stunden und dem Präsenzteil mit vier Stunden aufgeteilt werden. Nach EU-Richtlinie dürfen maximal 12 Unterrichtseinheiten in digitaler Form vermittelt werden. **Dieser Part ist in Deutschland ebenfalls noch nicht umgesetzt.** Eine Splittung von 3x4 oder 4x3 synchronen Unterrichtseinheiten mit dem ergänzenden Präsenzunterricht könnte eine sinnvolle Erweiterung der bisher bekannten Unterrichtsformen darstellen.

Werden sieben Unterrichtseinheiten als eine Online-Ausbildungseinheit verplant, bleiben noch maximal fünf weitere Stunden für das digitale Lernen übrig. In diesem Zusammenhang müsste ein anschließender Unterricht für zwei Präsenzstunden geplant werden.

Wird der Online-Teil als synchroner Unterricht differenziert mit speziellen Themen des Güter- bzw. Personenverkehrs (Kenntnisbereich 2.2 und 2.3 oder 1.4 und 1.6 oder 3.7 und 3.8) geplant und durchgeführt, können die teilnehmenden Fahrer anschließend gemeinsam den Präsenzunterricht mit Themen für beide Verkehrsarten besuchen. Ein interessanter Ansatz, um Weiterbildungsveranstaltungen mit wirtschaftlichem Erfolg für die Ausbildungsstätte zu realisieren.

Ein gut geplanter Unterricht ist für alle Beteiligten bereichernd. Einem Dozenten über mehrere Stunden konzentriert zu folgen – am Bildschirm, Tablet oder auch in Präsenz – ist eine Herausforderung, um alle Teilnehmenden im Unterricht zu aktivieren und einzubinden.

Der DEGENER Verlag schafft alle notwendigen Voraussetzungen, um die Weiterbildung von Fahrern im synchron/asynchronen Digital- als auch im Präsenzunterricht durchführen zu können. Die Teilnehmerbände ab Runde 4 enthalten Texte und Arbeitsblätter, ergänzt um die Teile der BKF-Profiweiterbildung, die die Teilnehmenden selbst bearbeiten können, wenn sie von einem Ausbilder z. B. online begleitet werden. Die **Unterrichtsinhalte im Lehrprogramm SCAN & TEACH 360° RED** lassen sich **flexibel an die eigenen Bedürfnisse der Wissensvermittlung anpassen** und als individuelle Ausbildungseinheiten (entsprechend der Beantragung gegenüber der zuständigen Behörde) vermitteln. Die Ausbildungsstätte kann je nach erworbenen Programmen die Inhalte der Runden BKF, BKF-W, Runde 2, Runde 3, Runde 4 und Spezialwissen selektieren und miteinander kombinieren.

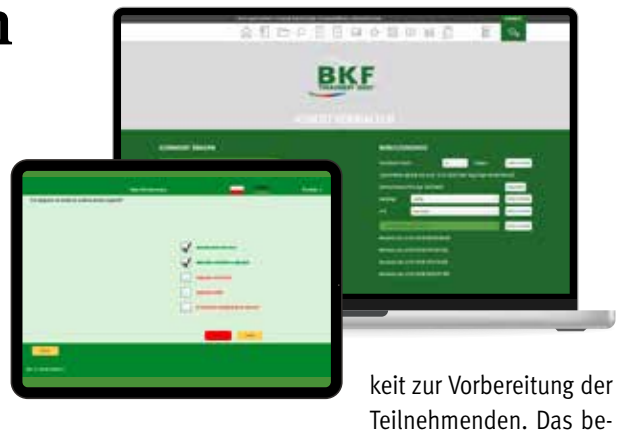
Alle bisherigen Runden werden vom Verlag stetig aktualisiert. Als besonderes Plus können in die Weiterbildungsthemen auch Kapitel oder Einzeldarstellungen aus den Fahrschulprogrammen der Klassen B, C und D integriert werden, um den Unterricht mit Auffrischungen zum Straßenverkehrsrecht zu bereichern. Die Einbindung selbst erstellter Inhalte erweitert die Möglichkeiten zusätzlich.

Ausbildungsstätten der BKF-Qualifikation werden vom DEGENER Verlag mit allen benötigten Unterrichtsprogrammen, den dazu passenden Lehr- und Lernmedien ausgestattet, um einen begeisternden, praxisbezogenen und interessanten Unterricht gestalten zu können. Bei Fragen zu den Programmen oder Lerninhalten stehen ihnen die regionalen DEGENER-Fahrschulfachberater sehr gern mit Rat und Tat zur Seite.

Die BKF-Redaktion des DEGENER Verlags hält ihre Kunden weiterhin auf dem Laufenden und informiert, sobald weitere Detail zu den digitalen Unterrichtsformen seitens des Gesetzgebers veröffentlicht werden. GöK/LaK/HJR

AKTUELL

Der BKF-Trainer 360° löst die Fragen in allen zugelassenen Sprachen



Alle haben darauf gewartet und waren gespannt, wann sie endlich kommen: die Fremdsprachen für die IHK-Prüfung der Berufskraftfahrer.

Diese Änderung trat am 18.08.2026 in Kraft. Mit der Verordnungsänderung wird die Prüfung zur Beschleunigten Grundqualifikation gilt schon neben Deutsch auch in weiteren Prüfungssprachen angeboten. In folgenden Sprachen werden die Berufskraftfahrer seit September 2026 geprüft: Albanisch, Englisch, Hocharabisch, Kroatisch, Polnisch, Rumänisch, Russisch, Türkisch und Ukrainisch – und DEGENER liefert Ihnen die passende Lösung dazu. Der DEGENER BKF-Trainer 360° bietet Ihnen ab sofort alle aktuellen Fragen der DIHK inkl. Musterlösungen auch in den Fremdsprachen. Dabei ist zu beachten, dass es sich nicht um amtliche Übersetzungen handelt.
Die von der DIHK für die fremdsprachigen Prüfungen verwendeten Übersetzungen werden nach aktuellem Kenntnisstand nicht veröffentlicht. Die mit KI übersetzten Fragen bieten jetzt auch in allen neun Fremdsprachen eine optimale Möglichkeit zur Vorbereitung der Teilnehmenden. Das beinhaltet alle im BKF-Trainer vorhandenen Fragen, nicht nur eine Auswahl.
Die Teilnehmenden können ganz einfach in den Einstellungen des BKF-Trainers ihre gewünschte Sprache auswählen. So kann von Anfang an ohne Sprachbarriere gelernt werden. FrL

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
Norddeutschlands größte Fahrschule.

NEUHEIT

BKF-Herbst-Update – Ein Update mit vielen Antworten

Im DEGENER BKF-Herbst-Update geht es nicht immer nur um Prüfungsfragen. Denn wer diese gut und richtig beantworten möchte, muss erst mal etwas lernen.
Damit die zu lernenden Inhalte immer auf dem neuesten Stand sind, hat sich die DEGENER BKF-Redaktion wieder einiges einfallen lassen. Diese Neuheiten ziehen sich in dem Herbst-Update durch alle BKF-Klassen. In allen Klassen wurden neue Inhalte geschaffen und bewährte Inhalte überarbeitet. Was dahintersteckt, entdecken Sie jetzt hier.



Volle Fahrt voraus in die Aus- und Weiterbildung von Berufskraftfahrern im Herbst 2026

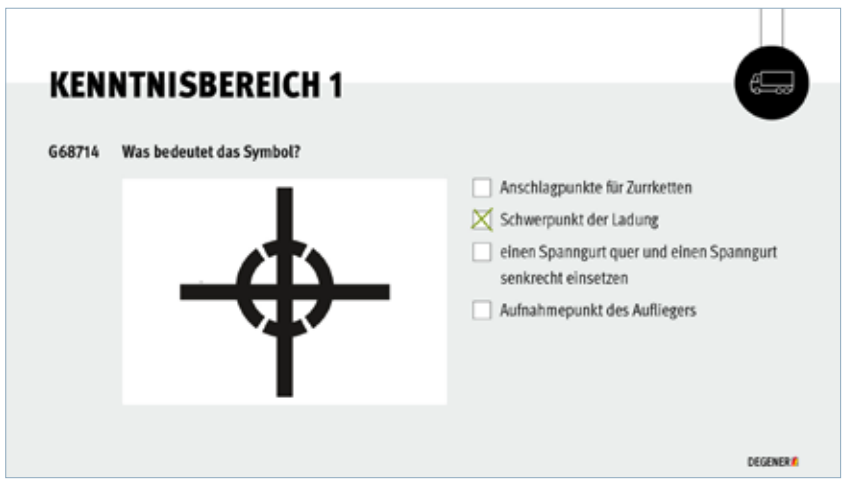
Die richtige Prüfungsvorbereitung
Die richtige Antwort – das ist das, wonach jeder angehende Kraftfahrer in der Abschlussprüfung bei der IHK sucht. Und diese Antwort beginnt immer mit einer Frage: Welche Prüfungsfrage ist die richtige, welchen Stand haben die IHK-Fragen und wie viele Fragen müssen gelernt werden? Damit hat das Jahr 2026 begonnen, mit der Veröffentlichung der Änderungsverordnung und der Ankündigung, dass Fragen zukünftig nicht mehr nur auf Deutsch, sondern auch in neun Fremdsprachen geprüft werden können. Aber egal wie viele Fragen es zukünftig noch werden, SCAN & TEACH 360° RED steht Ihnen bei und mit allen Prüfungsfragen und -antworten zur Seite. In diesem Update sind wieder alle offiziellen DIHK-Prüfungsfragen mit redaktionell erstellten Antworten enthalten. Das umfasst dieses Jahr ca. 1.000 Prüfungsfragen und Antworten. Natürlich erscheinen dazu passend auch wieder die Teilnehmerbände in deutscher Sprache. Der BKF-Trainer 360° als Trainingsprogramm für die Teilnehmenden ist in allen erforderlichen Fremdsprachen mit Prüfungsfragen und Antworten wieder am Start und bereit die Lernenden bei Ihrer persönlichen Vorbereitung auf die IHK-Prüfung, also beim Lernen der einzelnen Fragen, zu unterstützen.

Doch in dem diesjährigen Update steckt noch viel mehr...



Einstieg in die BKF-Aus- und Weiterbildung
In allen BKF-Klassen steht Ihnen ab sofort ein neuer Vortrag zum Einstieg in die BKF-Aus- und Weiterbildung zur Verfügung. Damit können Sie den Teilnehmenden zu Beginn der Schulung nicht nur die klaren Ziele präsentieren, sondern zeigen auch, welche Möglichkeiten Sie in der Schulung haben. Dieser Einstieg steht, anders als wahrscheinlich erwartet, in den Klassen nicht ganz oben, sondern ist bewusst als letztes Thema ergänzt worden. Ihnen soll die Möglichkeit gegeben werden zu entscheiden, ob und an welcher Stelle Sie dieses Wissen in Ihrem Unterricht nutzen.

Emissionsfreie Fahrzeuge
Neben den vielen Neuerungen in SCAN & TEACH 360° RED sind natürlich auch gesetzliche Änderungen wieder dabei. Im Bereich der Maut wurde das Thema der emissionsfreien Fahrzeuge mit aufgenommen. Die Emissionen eines Fahrzeugs sind bei der Berechnung der Maut bzw. der Mautbefreiung ein wichtiges Thema. Zu finden ist diese Ergänzung in



„Unternehmensbild und Marktordnung“ Güterkraftverkehr.
Hier wird gezeigt, wie man die Maut richtig bucht und welche Medien die Kraftfahrenden dafür nutzen können.

Ergänzung zum Kenntnisbereich 1.3a
In dem Vortrag „Kinematische Kette, Energie und Umwelt“ ist jetzt der Kenntnisbereich 1.3a erweitert worden. D. h. dieser Kenntnisbereich kann jetzt auch innerhalb des Vortrages umfassend unterrichtet werden, ohne auf die Ergänzung aus der BKF-Runde 3 zurückgreifen zu müssen. Konkret wurden in diesem Bereich die Themen „Risikobewusstsein und Verhalten“ und „Risiken erkennen und ihnen entgegenwirken“ ergänzt. Damit wird in der Grundqualifikation schon thematisch der Grundstein gelegt auf dem später eine Weiterbildung aufbauen kann. Der dazugehörige Teilnehmerband „Kinematische Kette, Energie und Umwelt“ ist inkl. dieser Ergänzung ist bereits im Frühjahr erschienen.



Neue Kurzvorträge für die Klasse Spezialwissen
Weiterbildung besteht nicht nur aus der Wiederholung und Vertiefung von bekannten Themen. Die Anforderungen im Transportgewerbe sind vielfältig – von der Art der zu transportierenden Güter bis hin zum Einsatz spezieller Fahrzeugtypen. Dieser Anspruch trägt sich weiter bis in die BKF-Weiterbildung der Kraftfahrer. Es müssen nicht nur Grundlagen wiederholt, sondern auch Fachwissen aufgebaut werden. Dabei unterstützt Sie in diesem Herbst-Update erneut die Klasse Spezialwissen gleich mit zwei neuen Kurzvorträgen. Die Themen **Absetzkipper** sowie **Abroll-/Abgleitkipper** vermitteln praxisnahes Fachwissen für den sicheren und fachgerechten Umgang mit diesen speziellen Fahrzeugtypen.
Die Kurzvorträge eignen sich ideal als Fahrzeugeinweisung, zur Vertiefung vorhandener Kenntnisse oder als praxisorientierte Ergänzung Ihrer BKF-Schulungen. So bereiten Sie Teilnehmende gezielt auf die Anforderungen ihres Arbeitsalltags vor und fördern einen sicheren sowie professionellen Fahrzeugeinsatz.

Viel Vergnügen beim Entdecken des Updates wünscht Ihnen die Berufskraftfahrer-Redaktion des DEGENER Verlags.



WEITERBILDUNG

Beschleunigte Grundqualifikation

Am Ende der Ausbildung steht die Prüfung bei der IHK und die will gründlich vorbereitet sein. Die Gesamtbände beinhalten alle gesetzlich vorgeschriebenen Kenntnisbereiche! Ideal für die Vorbereitung auf die IHK-Prüfung zur beschleunigten Grundqualifikation und auch als Nachschlagewerk für die Weiterbildung geeignet. Es gibt jeweils einen Band für den Güterkraftverkehr und einen für den Personenkraftverkehr mit abgestimmten Inhalten. Beide Bände enthalten eine Premiumlizenz für den BKF-Trainer 360°, der alle offiziellen Fragen der DIHK zum Lernen zur Verfügung stellt und das in neun Sprachen. Entdecken Sie das Komplettpaket für Ihre Ausbildung.



- Gesundheit und Fitness
- Kinematische Kette, Energie und Umwelt
- Bremsanlagen
- Ladungssicherung/Sicherheit der Fahrgäste
- Sozialvorschriften
- Vorschriften für den Güter- oder Personenkraftverkehr
- Pannen, Unfälle, Notfälle und Kriminalität
- Unternehmensbild und Marktordnung
- Fahrpraktische Übungen, Wartung und Pflege
- Rahmenplan-Übersicht
- Liste der Kenntnisbereiche

Dieses Buch enthält zusätzlich einen Lizenzcode für den DEGENER BKF-Trainer 360°.

DEGENER
BESCHLEUNIGTE GRUNDQUALIFIKATION
ART.-NR. 41151 oder 41152

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 Lier

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. Kenntlich 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.

Bereit für jeden Tag.

Die Audi Fahrschulfahrzeuge.



Es gibt für alles ein erstes Mal: die ersten Schritte, der erste Schultag – und das erste Mal selbst Auto fahren. Für einen idealen Start Ihrer Schüler stehen die Audi Fahrschulfahrzeuge bereit. Begleiten Sie Ihre Schüler mit eindrucksvollem Design, begeisternder Kraft und Zuverlässigkeit.

Steigen Sie ein unter www.audi.de/fahrschule

Audi Vorsprung durch Technik

Mehr erfahren