

Der Fahrschul-Profi

Ausgabe Nr. 3/2015 • DEGENER Verlag GmbH • Hannover

FACHINFORMATION FÜR DEN ERFOLGREICHEN FAHRLEHRER

www.degener.de

AUGUST 2015

INHALT

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann:
„Geprüft wird auf jeden Fall“ 1

Prof. Dr. Michael Schreckenberg:
Autonomes Fahren:
Stand der Entwicklung.....2

Tomas Ciura:
Führerscheinausbildung für
Menschen mit Handicap.....3

Dipl.-Ing. Jörg Biedinger:
Mehr Rücksichtnahme –
mehr Verkehrssicherheit.....3

Prof. Dr.-Ing. habil. Klaus O. Rompe:
Senioren am Steuer:
Befähigen statt Aussondern.....5

Dipl.-Ing. Rainer Cyganski:
Mobilität muss einen Sinn erfüllen,
sicher sein und Spaß machen7

EDITORIAL

Die Themen für die Weiterbildung finden sich auf den Autobahnen

...zum Beispiel Einfahrt in Baustellen: Das Einhalten der Höchstgeschwindigkeit von z. B. 60 km/h kurz vor der Baustelle und während der Fahrstrecke durch den Fahrbahnversatz am Beginn. Die Höchstgeschwindigkeit gilt übrigens auf allen Fahrstreifen, dabei darf rechts unter normalen Verkehrsverhältnissen nicht schneller als links gefahren oder gar überholt werden! – Das gilt besonders bei Regen, nasser Fahrbahn, schlechter Sicht oder Dunkelheit! – Schwere Fahrzeuge, wie z. B. Sattelzüge, können zudem die parallel im Fahrbahnversatzstück fahrenden Pkw einfach zur Seite drängen.



...zum Beispiel ist für Lkw über 3,5 t zulässiger Gesamtmasse und Busse die Einhaltung eines Mindestabstands von 50 Metern – bei Geschwindigkeiten über 50 km/h – zum vorausfahrenden Fahrzeug vorgeschrieben, siehe § 4 (3) der Straßenverkehrsordnung.

Die Themenliste lässt sich beliebig ergänzen, indem man das Verhalten der Verkehrsteilnehmer genau beobachtet! Viele weisen auf ihr Defizit selber hin. Die Liste der Kenntnisbereiche laut Anlage 1 der Berufskraftfahrerqualifikationsverordnung ist noch lange nicht erschöpft und die Aufgaben der Verkehrslehrer ebenfalls nicht.

Viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe! Wir wünschen Ihnen neben Ihrem Tagesgeschäft die dazu notwendige Zeit!

Ihre DEGENER-Redaktion.

...zum Beispiel gilt auch für Fahrer von Kleintransportern das Einhalten der Höchstbreiten und der angeordneten Höchstgeschwindigkeit beim Befahren von Baustellen! Auf dem linken Fahrstreifen gilt oftmals 2,1 m Gesamtbreite und eine Höchstgeschwindigkeit von z. B. 80 km/h. Spontanes Ausscheren in Baustellen, um einen Überholvorgang einzuleiten, bedeutet enorme Gefahr für den nachfolgenden Verkehr, abgesehen von der oftmals damit einhergehenden Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit!

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann:

Geprüft wird auf jeden Fall – egal welchen Antrieb das Fahrzeug hat!

Frage: Das automatisierte Fahren ist in der ständigen Diskussion, welche Meinung haben Sie zu dieser Thematik und wie weit ist man mit dieser Technologie?

Antwort: Die Nutzfahrzeugindustrie hat die ersten Schritte bereits getan. Anders als beim Pkw ist es hier im Grunde schon möglich, automatisiert zu fahren. Die Durchdringung mit technischen Assistenzsystemen ist einfach höher. Mit Hilfe einer „elektronischen Deichsel“ können sich Lastzüge hintereinander einreihen und automatisiert bis zu ihrer Zielabfahrt gekoppelt fahren und sich ausklinken. Warum soll das nicht auch mit dem Pkw möglich sein?

Frage: Spielt der Nutzfahrzeugbereich eine Vorreiterrolle?

Antwort: Die Nutzfahrzeugtechnik wird beim automatisierten Fahren Vorreiter werden. Wichtig ist hier natürlich auch ein umfassender Ausbau der Infrastruktur, es genügt nicht, nur einige Autobahnabschnitte für das automatisierte Fahren auszubauen. Beachtet werden müssen dabei auch die unterschiedlichen Stufen des automatisierten Fahrens, bis hin zum vollautomatisierten Fahren. Dazwischen liegt eine geballte Bandbreite Technologie und Wissen. Denken wir dabei auch an das Zusammenwirken der verschiedenen Assistenten und der Kommunikation der am Straßenverkehr teilnehmenden Fahrzeuge untereinander.

Frage: Kennen Sie ein System für automatisiertes Fahren?

Antwort: Durch Systeme wie das PPC (Predictive Powertrain Control) von Daimler, sind sie heute bereits in der Lage automatisch Energie sparend quer durch Europa zu fahren, ohne, dass der Fahrer eingreifen muss. Hinterlegte topografische Daten machen das möglich. Dem Fahrer werden Entscheidungen abgenommen, die zu einer energiesparenden Fahrweise beitragen. Das ist die Vorstufe zum völlig automatisierten Fahren.

Frage: Lohnt sich die Investition in neue Technologie und wie kommen die Nutzer damit klar?

Antwort: Spediteure mit großen Fahrzeugflotten investieren bereits in diese modernen Technologien. Es wer-



Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann, Bereichsvorstand Mobilität TÜV Rheinland und Mitglied des Vorstands TÜV Rheinland Berlin Brandenburg Pfalz e. V. Er ist seit 2008 Honorarprofessor an der Hochschule für Technik und Wirtschaft in Berlin, er doziert dort Fahrzeugtechnik und referiert über das Fahrerlaubniswesen in Deutschland und Europa. Seit 2014 an der Spitze des VdTÜV-Lenkungsgremiums im Bereich Mobilität tätig.

den Energie und Kosten gespart, der CO₂-Ausstoß reduziert. Die Fuhrparkbetreiber investieren turnusmäßig in neue Fahrzeuge und achten mittlerweile auf die richtige Ausstattung mit Fahrerassistenzsystemen. Die Berufskraftfahrer sind alle gut ausgebildet und kommen mit der Funktion von Assistenten gut klar, damit es bei einem Fahrzeugwechsel auch keine Probleme gibt. Funktioniert das System Fahrer/Assistenzsystem, verbessert sich ebenfalls die Qualität der Leistung des Fuhrunternehmens. – Kleinere Unternehmen hingegen können die Investitionen oft nicht ohne weiteres aufbringen und betreiben Fahrzeuge unterschiedlicher Hersteller mit unterschiedlichen Fahrerassistenzsystemen, die dann häufig nicht genutzt werden. –

Frage: Welche Schritte zur Umsetzung sind nötig?

Antwort: Die Durchsetzung des teil- oder vollautomatisierten Fahrens hängt auch vom Ausbau der Car-to-Car-Kommunikation unter den Fahrzeugen ab. Nur wenn sich die Fahrzeuge untereinander verständigen können, alle Fahrzeuge eine gemeinsame Sprache sprechen, sind die Daten für alle nutzbar, damit Strecken für das automatisierte Fahren absolut sicher sind.

Eine einheitliche Sprache für die Assistenten, Hersteller übergreifend,

das täte nicht nur der Nutzfahrzeugbranche gut, es würde sicher auf die Pkw-Flotten übertragen. Die Standardisierung der Systeme täte der Fahreraus- und Weiterbildung gut. – Ohne das der Gesetzgeber eingreift, wird es hier keine Änderung geben. Ein gutes Beispiel ist die europaweite Einführung und nationale Umsetzung der Vorschrift über das Verbauen des Notbremsassistenten für neu zugelassene Nutzfahrzeuge über 8 t zulässiger Gesamtmasse ab Ende 2015.

Frage: Im Zusammenhang mit der Fahrausbildung und -prüfung wird oft gefragt: Wie werden zukünftig die Prioritäten beim Lernen und Prüfen gesetzt? Welche Meinung haben Sie dazu?

Antwort: Die Aufgaben der Fahrlehrer werden meiner Meinung nach nicht weniger sondern mehr. Die Komplexität der Aufgaben nimmt zu. Die Ausbildung der Fahrlehrer müsste nach heutigen Gesichtspunkten erweitert und verlängert werden, um die jungen Menschen unter anderem auf die Nutzung neuer technologischer Systeme vorzubereiten. Der Anspruch an die Ausübung des Fahrlehrerberufs wird größer und nicht kleiner, das sei an dieser Stelle einmal erwähnt. Ergo müsste auch die Ausbildung in der Fahrschule verlängert werden.

ANZEIGE

360°
online

Einfache zeitgemäße Bedienung: So lernt man heute online.



INKLUSIVE APP FÜR iOS
UND ANDROID
Online und Offline lernen!

■ weiter auf SEITE 2

EXKLUSIV IM INTERVIEW

Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann

■ Fortsetzung von SEITE 1

Frage: Welche Themen gehören in die Fahrausbildung?

Antwort: Natürlich gehören die Themen rund um das automatisierte Fahren in seiner ganzen Bandbreite und die Besonderheiten des Fahrens mit Elektrofahrzeugen in die Fahrschulen. Es gehört aber auch die Vermittlung von Sozialkompetenz in die Fahrschulen. Die Sozialkompetenz der Fahrlehrer muss ergo erhöht werden, auch um den Herausforderungen der nächsten Jahre und Jahrzehnte gerecht zu werden.

Aus dem elektronischen Prüfprotokoll, kann, wenn es denn in der Praxis eingeführt ist, durch die Evaluation enorm viel für die Fahrschul-ausbildung abgeleitet werden. Die Theorie und Praxis bekommt in hohem Maße wertvolle Erkenntnisse für die Lehrpläne, Curricula etc. für die Fahrausbildung.



Prof. Dr.-Ing. Jürgen Brauckmann ist nah an der Fahrschulbranche. Er ist im Mai dieses Jahres zum Präsidenten der Landesverkehrs-wacht Nordrhein-Westfalen gewählt worden. Jürgen Brauckmann ist leidenschaftlicher Autofahrer, Technik und Rennsport begeistert.

Frage: Wie begründen Sie das mit der Sozialkompetenz?

Antwort: Es geht z. B. um den sicheren Umgang mit einer immer älter werden Bevölkerung, aufgrund des demografischen Wandels der Gesellschaft. Die ältere Generation benötigt einen Technik-Transfer, Fahrschulen könnten das leisten, die Sozialkompetenz von Fahrlehrern ist auch hier gefragt.

Wir sind aber auch Einwanderungsland! Zu uns kommen Menschen, die hier eine Fahrerlaubnis umschreiben, erweitern oder neu erwerben wollen. Menschen ohne ausreichende Sprachkenntnis, denen werden wiederum Generationen folgen, die in Deutschland mobil sein wollen. Die müssen das System Straßenverkehr kennenlernen. Die Einwanderungen nach Deutschland werden die Verkehrspolitik vor neue Herausforderungen stellen.

Frage: Wie stehen Sie zur Technik-Ausbildung in den Fahrschulen?

Antwort: Warum soll die Technik im theoretischen Rahmenplan heruntergefahren werden? Die Handhabung zum Beispiel eines Elektrofahrzeugs

unterscheidet sich technisch grundsätzlich von dem eines herkömmlichen Fahrzeugs, das mit Benzin oder Diesel betrieben wird und muss gut ausgebildet werden. Im Übrigen halte ich es leider nicht für wahrscheinlich, dass sich Elektrofahrzeuge in den Fahrschulen flächendeckend durchsetzen werden, die Investition, die eine Fahrschule leisten muss, ist hier einfach momentan noch zu hoch.

Frage: Wie wird denn die Zukunft der Prüfung aussehen?

Antwort: Ob der Prüfling eine Situation mit oder ohne Hilfe von Fahrerassistenzsystemen durchfährt, ist für die Beurteilung der Grundkompetenz eines Prüflings zunächst unerheblich. Diese Grundkompetenz muss allerdings stimmen, um auch in Zukunft die praktische Prüfung zu bestehen. Auch wenn ich z. B. ein Google-Car benutzte oder fahre, das ist ja hier noch die Frage, ist es doch nur

legitim und rechtens, eine spezielle Schlüsselnummer in einer Fahrerlaubnis vermerken zu lassen.

Nun gut, der TÜV wird alles Prüfen, egal, welchen Antrieb ein Fahrzeug hat oder welche Technologien dort immer auch verbaut sind! Wir folgen der Technik! Die Prüfung wird stetig den vorherrschenden Straßenverkehrssystemen angepasst!

Frage: Wenn Sie sofort einen persönlichen Wunsch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit frei hätten, welcher wäre das?

Antwort: Alle Fahrzeuge sollten mit einem Notbremsassistenten ausgerüstet sein. Was bei den neu zugelassenen Lkw jetzt Pflicht ist, dass sollte durch alle Fahrzeugkategorien hindurch gehen. Weiterhin wünsche ich mir eine verbesserte Ausbildung für die Fahranfänger – für die jungen Menschen! Den Teilnehmern muss die Funktion der Fahrerassistenzsysteme näher gebracht werden, damit sie sich gar nicht erst in kritische Situationen hinein manövrieren.

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

AKTUELL

Prof. Dr. Michael Schreckenber:

Autonomes Fahren: Stand der Entwicklung

Beobachtet man die automobilen Medienlandschaft der jüngeren Vergangenheit, so scheint Eines klar: Die Zukunft gehört den autonomen Fahrzeugen. Es ist anscheinend nur noch eine Frage der Zeit, bis sie unsere Straßen automatisch erobert haben. Wo man hinschaut beschäftigen sich Kongresse und Tagungen mit dem Thema. Es ist ein regelrechter Hype, ein „Burner“, wie man so schön sagt, praktisch aus dem Nichts entstanden.

Auch die Bundesregierung kann sich diesen Tendenzen nicht entziehen. Hieß das Zauberwort bis vor kurzem noch „Elektromobilität“, so scheint diese im Bereich der Forschungsförderung jedenfalls ihren Zukunftskredit aufgebraucht zu haben, der Markt solle es jetzt bitteschön selbst regeln (obwohl das Kabinett jetzt doch wieder über finanzielle Anreize in Form von bestimmten Steuererleichterungen für Dienstfahrzeuge nachdenkt). Aus der Enttäuschung mit der Elektromobilität (keine Million E-Fahrzeuge bis 2020) und dem dafür verantwortlich gemachten zu späten Einsteigen in entsprechende Projekte sollen nun spürbare Konsequenzen gezogen werden.

Bei den autonomen Fahrzeugen wollte und will Deutschland nun an vorderster Front mitfahren. Ein Teilstück der A9 in Bayern wird zum „Digitalen Testfeld Autobahn“ ernannt. Dort soll hauptsächlich die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur, aber auch anderen Fahrzeugen erprobt werden, und eben natürlich das autonome Selbstfahren.

Gerade wurden innerhalb des Fachprogramms „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) die Förderschwerpunkte „Automatisiertes Fahren“ und „Innovative Fahrzeuge“ vorgestellt. Damit ist die Forschungslinie für die nächsten Jahre klar. Antragsteller wird es zweifellos genug geben.

Dabei ist die Problemstellung durchaus attraktiv. Der Traum, Beifahrer im eigenen Fahrzeug zu werden, ist nicht nur eine Vision, die technischen Voraussetzungen entstehen allerdings in einem atemberaubenden Tempo. Assistenzsysteme für verschiedenste Aufgaben sind mittlerweile Standard in vielen Neufahrzeugen. Die Euphorie für das Zurücklehnen während der Fahrt ist groß. Doch bis zu Ende gedacht ist da Weniges. Insbesondere die Rolle dieser Systeme in der Kommunikation mit den (zukünftigen)



Michael Schreckenber wurde 1997 zum Professor für Physik von Transport und Verkehr an der Universität Duisburg-Essen berufen. Seit über 20 Jahren arbeitet er an der Analyse, Modellierung, Simulation und Optimierung von Transportsystemen in großen Netzwerken, besonders Straßenverkehr, und dem Einfluss von menschlichem Verhalten darauf.

Fahrern ist ungewiss. Das bekannte „Beifahrerproblem“ wird dann nicht auf menschliche Kontakte projiziert, sondern auf die für den Fahrer verantwortliche, unzugängliche Softwareinstallation.

Der Beifahrer ist im Regelfall sehr kritisch, beäugt sehr genau die Aktionen des aktiven Fahrers. Und wenn der nicht mehr menschlicher Natur ist, mit wem will er sich dann auseinandersetzen (streiten)? Nach bekannten Untersuchungen besteht die größte Ablenkung durch intensive oder Streit-Gespräche mit dem Beifahrer. Die noch größere Gefahr in der Zukunft geht aber von der multimedialen Vernetzung aus. Mit eCall wird spätestens 2018 das Internet massiv Einzug ins Auto halten. Aber was damit einhergeht, ist (leider) vollkommen unklar.

Es gibt da zumindest verschiedene Abstufungen in der Bewertung der Selbständigkeit. In einer fünfstufigen Skala ist vom Fahrer allein über Assistenzsysteme und Teilautomatisierung bis hin zu Hoch- und Vollautomatisierung die Rede. Realistisch gesehen sind wir auf Stufe zwei (Teilautomatisiert). Und streben nach Höherem. Wann welche Stufe erreicht wird, hängt eben auch von Forschung und Investitionen ab. Denn die Stufe Fünf, „Vollautomatisiertes Fahren“, ist noch so weit entfernt von uns wie der Zwergplanet Pluto. Daher geht es darum, die Zwischenstufen, wenn es denn jemals zur letzten Stufe kommt, so auszugestalten, dass sie diesen abschließenden Schritt überhaupt zulassen.

Aber je näher man dem Thema kommt, desto unklarer werden die

„Visionen“. Was soll also ein autonom, selbstfahrendes Auto leisten können? Wie lernt man, damit umzugehen (fahren)? Ein „automatisiertes“ Fahrzeug muss zu jeder Zeit und in jeder Situation eine Entscheidung programmiert haben. Das heißt im Umkehrschluss, dass jede mögliche Situation schon einmal virtuell durchgespielt worden ist. Wie verhalte ich mich beim Einfahren in eine Starkregenzelle oder Nebelbank? Bremsen, ausweichen, vielleicht Gas geben? Viel komplizierter noch sind die ethischen Fragen, die Menschen intuitiv beantworten, eine Software aber nur nach vorheriger Programmierung. Man muss hier eigentlich das in der Fahrschule gelernte in seine Grundbestandteile zerlegen und analysieren. Es darf keinen Freiraum mehr geben, insbesondere dann, wenn Entscheidungen unausweichlich zu Schäden führen, für den Fahrenden oder andere Unfallbetroffene.

Man stelle sich hier eine Art „Vermenschlichung“ des Autos vor. Würde ein Fahrzeug immer und überall die Verkehrsregeln einhalten? Zudem würden Kommunen fest eingeplantes Geld für entsprechende „Knöllchen“ nicht mehr einnehmen können. Eine einfache Rechnung zeigt, dass die „Bußgeldhinterziehung“, also die nicht geahndeten Überschreitungen der Verkehrsregeln, im Laufe eines Berufsjahres von 45 Jahren aufsummiert rund zehn Millionen Euro ausmacht. Ein hypothetischer Wert zwar, er spiegelt aber die Realität wieder. Und die würde sich natürlich drastisch ändern.

Bei aller Fantasie der Programmierer wäre hier eine Art Schalter denkbar, der die Risikobereitschaft in Form eventuell zu entrichtender Bußgelder in das Fahrverhalten einfließen lässt. Dazu müsste der Mensch in seinen Verhaltensweisen aber besser bekannt sein, als er heute ist. Und dann wären auch andere Lebensbereiche davon betroffen, man könnte viel daraus lernen.

Prof. Schreckenbergs aktuelle Aktivitäten umfassen Online-Verkehrsprognosen des Autobahnnetzwerkes von Nordrhein-Westfalen, die Reaktion von Autofahrern auf Verkehrsinformationen, die Entwicklung individueller Navigationssysteme, die Möglichkeiten der Fahrzeug-Fahrzeug-Kommunikation, Perspektiven der Elektromobilität sowie die Installation und Effizienz von Baustellen.

FAHRSCHULPRAXIS

Tomas Ciura:

Führerscheinausbildung für Menschen mit Handicap

Mehr als 330 Fahrlehrende und Prüfende haben sich in den letzten zehn Jahren zu dem Thema „Führerschein für Menschen mit Handicap“ im Verkehrs-Institut Bielefeld fortbilden lassen. Die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände (BVF) hat unter Federführung von Peter Glowalla und den Organisatoren Bernd Zawatzky, Uwe Thiele und Tomas Ciura mit dieser Thematik berufsständisch ein Zeichen in Richtung Inklusion, Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und in der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention gesetzt.



Tomas Ciura, geb. 1952 in Hamburg, verheiratet mit der Verkehrspädagogin und Fahrlehrerin Regina Ciura. Er ist Geschäftsführer im Verkehrs-Institut Hanse GmbH, Bönningstedt integrative Fahrschule. Ciura ist Verkehrspädagoge, Dozent für Verkehrsrecht, Fahrlehrer für Menschen mit Handicap, Behinderten-Beauftragter des Fahrlehrerverbandes Hamburg. Er organisiert bundesweite Fortbildungen im Behindertenbereich für die BVF.

Die Fahrschul-Profi-Redaktion hat das zum Anlass genommen, mit einem der Organisatoren, dem Hamburger Behindertenbeauftragten des Fahrlehrerverbandes, Tomas Ciura, ein ausführliches Gespräch über die Arbeit des Berufsstandes im Bereich der individuellen Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu führen.

Frage: Herr Ciura Sie organisieren seit 15 Jahren die Fortbildungen der Fahrlehrerschaft und der Prüforganisationen im Behindertenbereich. Wieso gibt es da einen so großen Bedarf?

Antwort: Es gibt in Deutschland laut Statistischem Bundesamt circa 7,5 Millionen Menschen mit einer Schwerbehinderung. Dies entspricht einem Bevölkerungsanteil von fast 9,5 Prozent. Ungefähr den gleichen Prozentsatz machen Lernende aus, die in irgendeiner Form eine Lernbehinderung haben. Viele dieser Menschen möchten gerne einen Führerschein erwerben und benötigen dafür eine geeignete Fahrschule.

Frage: Wie waren denn die Anfänge in diesem besonderen und so interessanten Arbeitsgebiet?

Antwort: Der Hamburger Fahrlehrerverband hat im Jahr 2000 eine bundesweite Fortbildung gemeinsam mit dem TÜV Nord und dem Landesbetrieb Verkehr unter Schirmherrschaft von Innensenator Hartmut Wrocklage angeboten. So ein Seminar hatte es noch nie gegeben. Es war in kurzer Zeit ausgebucht. Da wussten wir, dass da Bedarf ist. Weitere sechs Jahre Überzeugungsarbeit und viele Gespräche waren notwendig, um 2006 das erste Seminar unter Verantwortung der BVF durchzuführen.

Frage: Wie viele Fahrschulen gibt es denn in Deutschland, die sich der Ausbildung von Menschen mit Behinderung widmen?

Antwort: In den Fahrlehrerverbänden, die der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände angeschlossen

sind, gibt es ungefähr 160 Fahrschulen, die Menschen mit Handicap ausbilden.

Frage: Wie kommt eine Fahrschule zu der Bezeichnung „Fahrschule für Menschen mit Behinderung“?

Antwort: Es gibt keinen geschützten Begriff und auch keine besondere gesetzlich vorgeschriebene Qualifikation. Jeder Fahrlehrer und jede Fahrlehrerin darf sich die Bezeichnung „Behinderten-Fahrschule“ geben. Auch für die amtlich anerkannten Sachverständigen und Prüfer von den TÜV-Organisationen und der DEKRA gibt es keine besonders vorgeschriebene Qualifizierung.

Deshalb haben wir versucht, Gütekriterien zu entwickeln, eine geprüfte Liste der Behinderten-Fahrschulen zu erstellen und Fortbildungen für dieses Arbeitsfeld anzubieten. TÜV und DEKRA führen ebenfalls Fortbildungen zum Themenbereich „Menschen mit Handicap“ durch. So ist dafür gesorgt, dass sowohl die Ausbildung als auch die Prüfung beziehungsweise die Begutachtung im Behindertenbereich mit der notwendigen Fachkompetenz durchgeführt wird.

Frage: Welche Themen werden in den nach § 33a (1) Fahrlehrergesetz anerkannten Seminaren angeboten?

Antwort: In jedem Jahr werden verkehrsmedizinische, verkehrspsychologische, verkehrspädagogische, technische und rechtliche Themen angeboten, die von vielen Fachreferenten aus Medizin, Psychologie und Pädagogik betreut werden und den Teilnehmern die notwendigen Grundlagen vermitteln. Darüber hinaus gibt es spezielle Themen für erfahrene Ausbilder und Sachverständige. Es werden besonders komplexe Krank-

heits- und traumatische Schadensbilder, wie Schlaganfälle, Parkinson, Demenzen, Multiple Sklerose, Hirntumore und angeborene Hirnschädigungen behandelt. Seit Jahren versuchen wir im Bereich der Lernschwächen, der Lernbehinderungen und der Verhaltensauffälligkeiten den Ausbildern das pädagogische Rüstzeug zu vermitteln. Einen besonderen Raum haben wir auch der Ausbildung und Prüfung von gehörlosen Fahrschülern gewidmet.

Frage: Wann findet das nächste Seminar für die Ausbildung und Prüfung behinderter Menschen statt?

Antwort: Wir führen vom 22. bis 24. Februar 2016 das nächste Handicap-Seminar im Verkehrs-Institut Bielefeld durch. Die ersten Anmeldungen liegen uns bereits vor.

Frage: Herr Ciura, jemand, der so wie Sie, derart engagiert und nachdrücklich sich der individuellen Mobilität der vielen Menschen mit Behinderungen widmet, kann dies nur mit Visionen machen. Verraten Sie uns eine Ihrer Visionen.

Antwort: Ich werde den barrierefreien Zugang zur Fahrerlaubnis in Ausbildung und Prüfung erleben.

KURZMELDUNG

Mehr Getötete und Verletzte auf den Straßen

Vergangenes Jahr sind in Deutschland 3377 Menschen im Straßenverkehr ums Leben gekommen. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Anstieg um 1,1 Prozent (38 Personen) – die Zahl der Verkehrstoten lag aber immer noch auf dem zweitniedrigsten Stand seit 1950. Das geht aus der Unfallbilanz des Statistischen Bundesamts hervor.

Rund 389.500 Menschen wurden vergangenes Jahr auf Deutschlands Straßen verletzt, das waren 4,1 Prozent mehr als im Vorjahr. Im Jahr 2014 registrierte die Polizei insgesamt 2,4 Millionen Verkehrsunfälle, 0,3 Prozent weniger als im Jahr 2013.

Die Zahl der getöteten Radfahrer stieg um 11,9 Prozent auf insgesamt 396 Personen. Außerdem kamen 674 Benutzer motorisierter Zweiräder ums Leben. (KaD)

Quellen: DVR, destatis

DEGENER VERLAG
Kompetenz für Fahrschulen!

AKTUELL

Dipl.-Ing. Jörg Biedinger, TÜV Nord Gruppe, Geschäftsbereich Mobilität

Mehr Rücksichtnahme – mehr Verkehrssicherheit!

Mit dem VW Käfer machte sich Jörg Biedinger 1976 von Trier auf den Weg ins rund 500 Kilometer entfernte Hannover – Biedinger war vom damaligen TÜV Hannover e.V. zum Vorstellungsgespräch eingeladen worden. Nervös betrat er den vermeintlichen Warteraum und musste angesichts der rund 15 wartenden Personen erst einmal schlucken. Erst später stellte sich heraus, die Wartenden waren zur Medizinisch-Psychologischen-Untersuchung geladen – hatten mit dem ausgeschriebenen Job überhaupt nichts zu tun.

Seinen ersten Arbeitstag hatte Jörg Biedinger an einem sonnigen Freitag, 1. Oktober 1976. Der Technik begeisterte Maschinenbauer aus Trier startete damals in Hannover als Prüffingenieur und wurde in den folgenden zwei Jahren zum Sachverständigen ausgebildet.

Die 1. Fahrerlaubnisprüfung als amtlich anerkannter Sachverständiger mit Teilbefugnissen ging 1978 in Celle über die Bühne. Ab 1982 wurde er dann nach etlichen Zusatzprüfungen amtlich anerkannter Sachverständiger (aaS) und widmete sich außerdem Sonderaufgaben im Bereich der Zulassung von Fahrzeugen. Auch die Prüfung von Kettenfahrzeugen für die Berufsfeuerwehr war für Jörg Biedinger kein Problem. Von 1982 bis ins Jahr 1993 führte Jörg Biedinger als aaS nach eigenen Angaben mindestens 40.000 Fahrerlaubnisprüfungen durch, dazu die Aufgabe technischer Prüfungen unterschiedlichster Fahrzeugtypen und Bauarten, für beides konnte sich Jörg Biedinger begeistern. 1993 wurde er nach Umstrukturierungen beim TÜV Gruppenleiter der Technischen Prüfstelle Hannover. An der Seite von Dipl.-Ing. Heinrich Duenbostel, der vielen Lesern des Fahrschul-Profis noch bekannt sein sollte, lernte Jörg Biedinger in Hannover sein Handwerk.

Die eigene Mobilität war für Biedinger immer wichtig, das eigene Moped mit 15, Kleinkraftrad mit 16 Jahren und als erstes eigenes Fahrzeug ein VW Käfer. „Mobil sein, dass wollten wir damals alle, über Ökonomie und Ökologie haben wir uns wenig Gedanken gemacht!“

Jörg Biedingers wünscht sich vor allem die Verbesserung des sozialen Verhaltens der Verkehrsteilnehmer auf den Straßen, sie sollen rücksichtsvoller miteinander umgehen. Die Verstärkung der Vermittlung sozialen Verhaltens für die Menschen, die in die Fahrschulen gehen, müsse ausgebaut werden. „Daraus ergibt sich mehr Verantwortung, Selbstbewusstsein und vor allem eine Erhöhung der Verkehrssicherheit“, zeigt sich Biedinger überzeugt.



Automobil oder Eisenbahn, das waren und sind die beiden Leidenschaften von Dipl.-Ing. Jörg Biedinger. Er machte seine Passion zum Beruf. Seine internationale Tätigkeit bei der CIECA machte den Fahrerlaubnisexperten auch in Europa bekannt. Zuletzt war er im Auftrag des BMVI auch Berater in der Technischen Expertengruppe EU-Kommission Verkehr.

Im Rahmen der Umstrukturierung des TÜV Nord e.V. tritt Jörg Biedinger im Jahr 1998 die Nachfolge von Dipl.-Ing. Heinrich Duenbostel an und wechselt somit endgültig in den Fahrerlaubnisbereich. In dieser Zeit wird aus dem TÜV Nord e.V. und TÜV Hannover/Sachsen-Anhalt e.V. die TÜV Nord Gruppe mit der TÜV NORD Mobilität. Knapp drei Monate vor Inkrafttreten der neuen Fahrerlaubnisverordnung (FeV), im Rahmen der Umsetzung der 2. EU-Führerscheinrichtlinie, fängt Biedinger an, die gesamte Administration des TÜV dem neuen Recht anzupassen. Seit 1998 war er im Arbeitskreis für Führerscheinfragen (AK-FF) tätig, dort seit 2001 in federführender Position. Seit 2002 aktives Mitglied der CIECA, als offizieller Vertreter des VdTÜV (Verband der TÜV). Seine europaweiten Aktivitäten als Fahrerlaubnisexperte brachten ihn dort in die EAG (Expert Advisory Group), die das Fahrerlaubniswesen in den Mitgliedsländern begutachtet und bewertet sowie Empfehlungen für die Optimierung vorschlägt. 2011 wurde er vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als beratendes Mitglied in die Technische Expertengruppe der EU-Kommission Verkehr in Brüssel berufen. Die aktive Arbeit an der Umsetzung der 3. EU-Führerscheinrichtlinie gehörte zu seinen letzten Aufgaben.

Aus seiner internationalen Tätigkeit – stets im Sinne der Verkehrssicherheit – leitet Jörg Biedinger auch die Worte ab, die er der Fahrschulbranche mit auf den Weg gibt: „Einzigartig in Deutschland ist die systematische Einbindung der Fahrschulen in die gesetzgebenden Prozesse. Die Berufung in Arbeitskreise ist ein hohes Gut und als Chance zu verstehen, Wissen und Erfahrungen in praxisbezogene Prozesse umzusetzen.“

www.volkswagen-fahrschule.de

Deutschlands beliebtester Verkehrsübungsplatz: vorne links.



Der Golf. Fahrschulfahrzeug Nr. 1.

Mit dem Golf können Ihren Schülern die Stunden nie lange genug dauern. Schließlich verbindet er sportliches Design und Fahrspaß mit jeder Menge optionaler Ausstattung, die nicht nur Anfängern hilft: z. B. Spurhalteassistent, SignAssist oder City-Notbremsfunktion. Und neben den Nerven Ihrer Schützlinge schont er auch noch Ihren Geldbeutel – denn der Golf wurde im Gewicht reduziert und verbraucht dadurch deutlich weniger. Mehr Informationen erhalten Sie bei Ihrem Volkswagen Partner.

Abbildung zeigt Sonderausstattung gegen Mehrpreis.



Das Auto.

ANALYSE

Prof. Dr.-Ing. habil. Klaus O. Rompe:

Senioren am Steuer: Befähigen statt Aussondern



Befähigen statt Aussondern lautet das Motto der Aktion „Fit im Auto“ der Verkehrswacht Niedersachsen. Foto: Landesverkehrswacht Niedersachsen

Senioren am Steuer sind keine besondere Risikogruppe! Für das Jahr 2030 wird allerdings prognostiziert, dass diese Altersgruppe 35 Prozent der Führerscheinbesitzer ausmacht. Sie werden also maßgeblich die zukünftige Verkehrssicherheit beeinflussen. Die Auto-Mobilität der Senioren trägt dazu bei, ihre Lebensqualität zu erhalten und die mit hohen Kosten verbundene Hilfsbedürftigkeit möglichst lange zu vermeiden. Befähigen statt Aussondern muss deshalb höchste Priorität haben.

Personen im Alter von 65 und mehr Jahren mit Pkw-Führerschein verursachen jährlich weniger Unfälle mit Personenschaden als jede andere Altersgruppe (Rompe 2012, 2014, 2015). Dabei ist dieses Verhältnis bei den Frauen noch deutlich günstiger als bei den Männern. Die geringere jährliche Fahrleistung der Frauen ist dafür vermutlich ein wesentlicher Grund.

Dennoch werden die älteren Autofahrenden in der öffentlichen Wahrnehmung häufig als besondere Risikogruppe benannt. Einerseits, weil bekannt ist, dass mit zunehmendem Alter Leistungseinbußen auftreten können und andererseits, weil auch einige Kennwerte aus der Unfallstatistik dieses Bild zu bestätigen scheinen.

Mit höherem Alter steigt der Anteil, mit dem Seniorinnen und Senioren bei Beteiligung an Pkw-Unfällen mit Personenschaden als Hauptbeschuldigte erkannt werden, auf Werte von etwa 80 Prozent im Alter 85 Jahre und aufwärts (StBA 2014). Unklar ist, warum die Werte bei den Älteren seit vielen Jahren konstant sind, obwohl sich der Gesundheitszustand und die jährliche Fahrübung dieser Alters-

gruppe stetig verbessert. Während bei den jungen Fahrern Männer höhere Anteile für die Hauptbeschuldigung zeigen als Frauen, dreht sich das Verhältnis ab dem Alter von etwa 50 Jahren um, Frauen zeigen dann höhere Werte (StBA 2014). Ältere Frauen weisen gegenüber Männern geringere jährliche Fahrleistungen auf (MiD 2008). Diese geringere jährliche Fahrübung ist vermutlich die Ursache des höheren Anteils Hauptbeschuldigter bei einer Unfallbeteiligung. Fahrer mit geringeren jähr-



Prof. Dr.-Ing. habil. Klaus O. Rompe Nach Maschinenbau-Studium, Promotion und Habilitation an der TU Hannover war Prof. Rompe von 1975-2001 beim TÜV Rheinland in Köln tätig, verantwortlich für den Bereich Verkehrssicherheit. 1999 Mitbegründer der TÜV/DEKRA arge tp 21 in Dresden. Derzeit ist Prof. Rompe als Berater zu Fragen der Verkehrssicherheit tätig. Schwerpunktthema ist dabei die Sicherheit Auto fahrender Senioren/innen.

lichen Fahrleistungen haben nachgewiesener Weise höhere Unfallraten je gefahrenem Kilometer (Langford et al. 2006). Auch für die Hauptbeschuldigung bei Unfallbeteiligung kann ein solcher Zusammenhang aufgezeigt werden. Zu geringe jährliche Fahrübung ist eine wesentliche Ursache für Defizite beim sicheren Fahren. Weiterhin wird immer wieder darauf hingewiesen, dass bei Senioren mit

zunehmendem Alter gegenüber den mittleren Altersgruppen die Zahl der Unfälle bezogen auf die jährlich gefahrenen Kilometer ansteigen würde. Wegen der abnehmenden jährlichen Fahrleistungen und dem höheren Anteil von Stadtfahrten mit entsprechend größerem Unfallrisiko je gefahrenen Kilometer wäre das auch plausibel. Dabei ist es jedoch wichtig zu unterscheiden zwischen Unfällen mit Leicht- oder Schwerverletzten oder mit Getöteten. Holte (2012) konnte für Deutschland zeigen, dass die Rate der verunglückten Kraftfahrer je zurückgelegtem Kilometer ab 75 Jahren nur einen sehr geringen Anstieg aufweist. Ein deutlicher Anstieg der Unfallrate ab 75 Jahren ergibt sich nur dann, wenn die Getöteten – im Wesentlichen die Senioren selbst – betrachtet werden. Vergleichbare Verhältnisse wurden auch für Großbritannien (Mitchell 2013) und die Schweiz (Ewert 2013) herausgefunden.

Für den objektiven Vergleich des Unfallrisikos der verschiedenen Altersgruppen ist die Häufigkeit der Unfallbeteiligung allgemein und nicht die Häufigkeit der Beteiligung an schweren Unfällen mit Getöteten maßgeblich. Grund ist, dass das Risiko bei einer Unfallbeteiligung mit dem Pkw selbst getötet zu werden, mit zunehmendem Alter wegen der höheren Verletzlichkeit bis zum zehnfachen gegenüber jüngeren Autofahrern ansteigt.

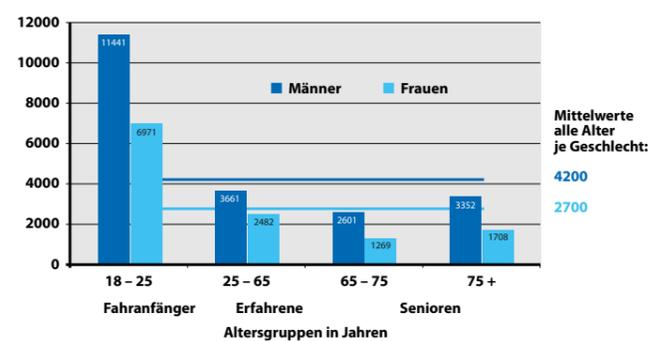
Eine häufig geäußerte Vermutung ist, dass die älteren Autofahrenden eine besondere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmer darstellen könnten. Für die Kollisions-Partner der Senioren ist das jedoch nicht der Fall. Betrachtet man die Getöteten je Unfall mit Personenschaden im Hinblick auf

das Alter des Verursachers, so sinkt dieser Wert deutlich von den jüngeren zu den älteren Fahrern. Das scheint auf eine geringere Kollisionsgeschwindigkeit der Älteren hinzuweisen. Bestätigt wird dieser Zusammenhang auch dadurch, dass die Rate der Getöteten Kollisions-Partner bei von Frauen als Pkw-Fahrende verursachten Unfällen nur etwa halb so groß ist wie bei männlichen Fahrern. Dennoch ist es wichtig, die Auswirkungen des demografischen Wandels genau zu beobachten. In der Gesamtbevölkerung ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr von 2004 bis 2013 um 43 Prozent gesunken. Bei den Senioren – der Altersgruppe mit 65 und mehr Jahren – sank sie nur um 17 Prozent (StBA 2014). Dies ist bedingt durch den wachsenden Bevölkerungsanteil und den zunehmenden Anteil von Senioren mit Führerschein. Damit ergibt sich, dass der Anteil der getöteten Älteren an allen Verkehrstoten in diesem Zeitraum von 21 auf 30 Prozent gestiegen ist. Ursache dieses großen Unterschieds ist das wesentlich höhere Risiko der Älteren im Vergleich mit Jüngeren bei einem bestimmten Unfall getötet zu werden. Dieser Trend des steigenden Anteils der Senioren an allen Verunglückten und Getöteten wird sich trotz des geringeren Unfallrisikos des einzelnen, älteren Autofahrenden fortsetzen, allein schon wegen der zunehmenden Zahl der Älteren. Weiterhin sind nur etwa 40 Prozent der

medizinischen und/oder psychologischen Testverfahren ermittelt werden, vom Verkehr fern zu halten. In den letzten Jahren sind verschiedene Studien zum Vergleich der Länder mit und ohne solche Prüfungen durchgeführt worden (z. B. CONSOL (EU-Studie) 2013, Fastenmeier 2014). Alle bekannten Studien kommen zu dem Ergebnis, dass eine Verbesserung der Verkehrssicherheit durch altersabhängige medizinisch und psychologische Pflichtprüfungen nicht zu erkennen ist. Es wurden sogar negative Effekte festgestellt. So führen der durch Testangst bestimmte freiwillige Verzicht oder der frühzeitige Entzug der Fahrerlaubnis zu einem Umstieg auf die gefährlichere, nichtmotorisierte Verkehrsteilnahme und damit insgesamt zu einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit.

Medizinische Befunde kommen dann zu einem klaren Ergebnis, wenn schwere Gesundheitsstörungen vorliegen, z. B. fortschreitende Demenz. Ältere Autofahrende zeigen sich allerdings bei den apparativen Leistungsmessungen der eignungsdiagnostischen Untersuchungen häufig überfordert. Diese Verfahren unterscheiden deshalb eher nach Lern- und Umstellungsfähigkeit und damit eher die Jüngeren von den Älteren (Fastenmeier 2015). Die Fähigkeit sicher Auto zu fahren lässt sich nur unzureichend mit einer Summe bisher bekannter Testwerte beschreiben.

Anzahl der Hauptverursacher als Beteiligte Pkw-Fahrer an Unfällen mit Personenschaden je 1 Mio. Pkw-Führerschein-Besitzer, 2008



im Straßenverkehr getöteten Senioren Autoinsassen, 50 Prozent sind zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Welche Möglichkeiten haben wir, um auf diese Entwicklung zu reagieren? Natürlich ist es notwendig, die älteren Autofahrenden über mögliche Defizite, ihre Auswirkungen und über Kompensationsmöglichkeiten zu informieren sowie auf ihre Verantwortlichkeit hinzuweisen. Auch die Empfehlung einer technischen Ausstattung der Pkw mit geeigneten Fahrerassistenzsystemen wie automatischer Notbremse oder Spurhalte- und Spurwechselassistenten kann wirksame Beiträge leisten.

Immer wieder wird dann darauf hingewiesen, dass eine Reihe von Mitgliedstaaten der EU altersabhängige Pflichtprüfungen einsetzt, um ältere Fahrer mit Defiziten, die meist mit

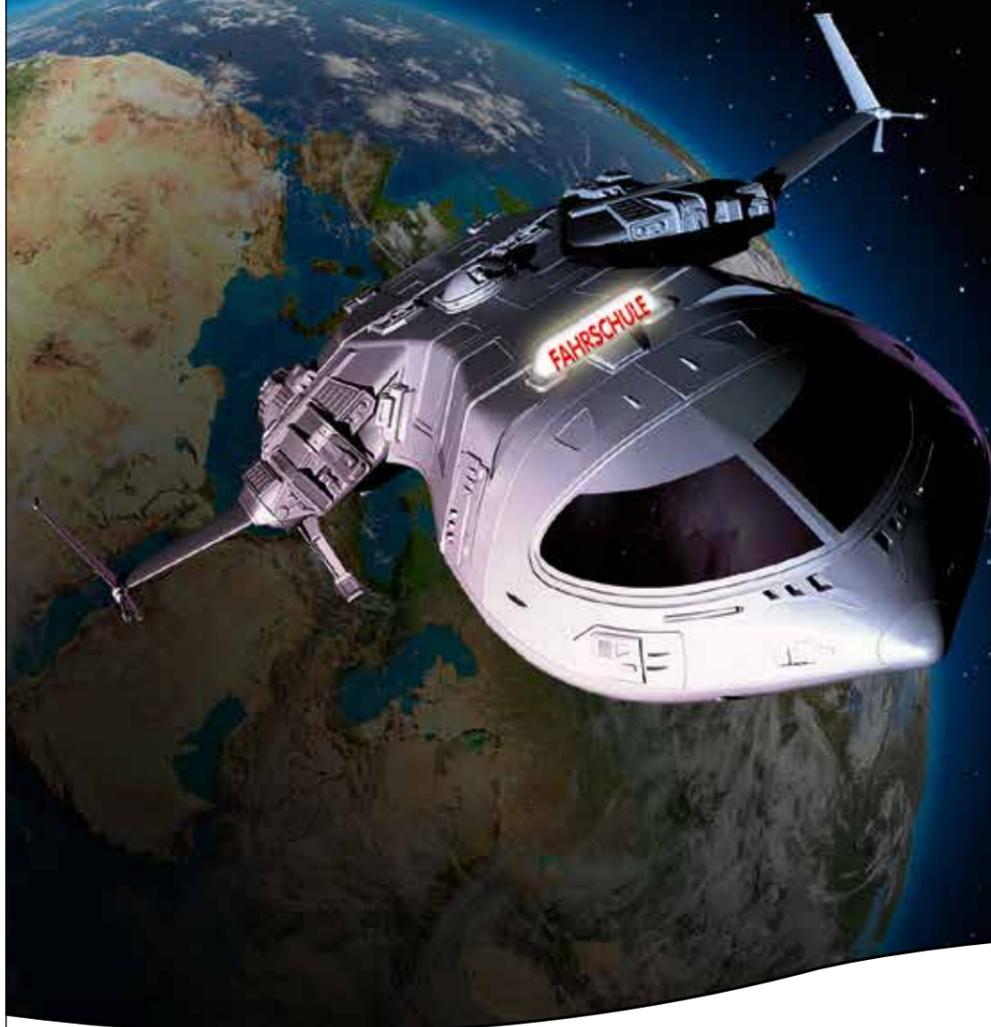
Als derzeit optimales Mittel zur Erkennung von Kompetenzdefiziten hat sich in den letzten Jahren eine Fahrverhaltensbeobachtung im realen Verkehr unter weitgehend standardisierten Bedingungen für die Durchführung und die Ergebnisbewertung erwiesen (Fastenmeier 2015). Bei solchen Beobachtungen schneiden die Älteren erheblich besser ab als nach den herkömmlichen Testverfahren.

Weiterhin haben solche Fahrverhaltensbeobachtungen eine hohe Akzeptanz bei den Betroffenen, wenn sie von unabhängigen Experten durchgeführt werden, und die Augenscheinvalidität spricht für einen direkten Zusammenhang mit der Verkehrssicherheit. Allerdings ist es nicht ausreichend, Leistungsdefizite der Älteren zu erkennen. Vielmehr ist es notwendig, Möglichkeiten zu ihrer Behebung bzw. Kompensation im

weiter auf SEITE 7

DAS NACHWUCHSPROGRAMM FÜR DEUTSCHE FAHRSCHULEN.

WWW.FAHRLEHRER-KARRIERE.DE



Machen Sie mit!

Nutzen Sie die Werbe-Maßnahmen, die Ihnen die „Mission Fahrlehrer Nachwuchs“ bietet. Veröffentlichen Sie Ihre freien Stellen auf der Plattform www.fahrlehrer-karriere.de. Profitieren Sie vom Online-Interessentest, der auf der Seite zur Verfügung steht. Einzigartig in Deutschland und natürlich kostenlos.

DVPi Gesellschaft für
Verkehrspädagogik mbH
Hamburg

Seela Verkehrs-Fachschule
GmbH & Co. KG
Braunschweig

VM Verkehrsinstitut
München Hunger GmbH
München

Verkehrs-Institut
Erkens GmbH
Düsseldorf

Verkehrsbildungs-
Centrum Comes
Berlin

DVPi Fahrlehrer Fachschule
Frankfurt am Main GmbH
Frankfurt am Main

Fahrlehrer-Akademie
Verkehrsinstitut Bielefeld GmbH
Bielefeld

Verkehrsinstitut Schielein
Günter und Jürgen Schielein GbR
Nürnberg

Vpa Verkehrs-
fachschule GmbH
Kirchheim unter Teck

ANALYSE

Prof. Dr.-Ing. habil. Klaus O. Rompe:

■ Fortsetzung von SEITE 5

Einzelfall zu benennen, um die Fähigkeit zu sicherem Fahren möglichst lange zu erhalten. Eine wesentliche Maßnahme ist entsprechendes Fahrtraining im realen Verkehr. Die Untersuchungen von Poschadel et. al. (2012) machen dazu deutlich: „Auch wenn die Fahrkompetenz im Alter zwangsläufig nachlässt, ist es möglich, durch geeignetes Training (im realen Verkehr) die Fahrkompetenz über 70-jähriger Fahrer wieder zu erhöhen – und das bis auf einen Stand, der mit dem jüngerer Autofahrer (Durchschnittsalter 44 Jahre) vergleichbar ist.“

Es ist an der Zeit, diese Erkenntnisse in größerem Maßstab in die Praxis umzusetzen und zwar zunächst auf einer mit Anreizen unterstützten freiwilligen Basis. Mit einer größeren Zahl älterer Autofahrer, die sich einem solchen Verfahren unterziehen, kann unter wissenschaftlicher Begleitung der bisher in kleinem Maßstab ermittelte Gewinn für die Verkehrssicherheit insgesamt nachgewiesen werden. Ein entsprechendes Verfahren könnte wie folgt aussehen:

Es ist ein Sicherheitszertifikat zu schaffen, das vergeben wird, wenn die Fahrverhaltensbeobachtung keine wesentlichen Beeinträchtigungen ergibt oder eventuelle Beeinträchtigungen benannt und durch entsprechende Fahrstunden im realen Verkehr weitgehend behoben wurden. Das dient nur zur Information des beobachteten Autofahrers und nur dieser bestimmt über die weitere Verwendung.

Für die Durchführung des Verfahrens bietet sich die bewährte und flächendeckende Zusammenarbeit zwischen den neutralen Technischen Prüfstellen und den Fahrschulen an. Die Sachverständigen der Technischen Prüfstellen, welche heute bereits jährlich flächendeckend 1,5 Mio. praktische Fahrerlaubnisprüfungen durchführen und dafür gerade ein weitgehend standardisiertes elektronisches Prüfprotokoll entwickelt haben (Rüdel 2015), führen die Fahrverhaltensbeobachtung zur Erteilung des Sicherheitszertifikates durch und benennen, falls vorhanden, etwaige Beeinträchtigungen. Wenn Beeinträchtigungen erkannt wurden, empfehlen die Sachverständigen, eine entsprechende Schulungs- und Trainingsmaßnahme in einer Fahrschule. Diese fußt auf den Ergebnissen der Fahrverhaltensbeobachtung.

Erst wenn die empfohlenen Maßnahmen erfolgreich abgeschlossen wurden, kann das Sicherheitszertifikat erteilt werden. Bei Problemen, welche die Eignung zum Autofahren betreffen, werden die bereits heute schon auf diesem Feld tätigen Verkehrsmediziner und -psychologen eingeschaltet.

Damit ein solches Sicherheitszertifikat auch angenommen wird, ist im Rahmen eines größeren (Pilot-)Projektes entsprechende Aufklärungsarbeit bei den älteren Autofahrenden und auch deren Familien notwendig. Das sollte im Zusammenwirken mit Organisationen und Berufsgruppen, die sich für die Verkehrssicherheit älterer Autofahrender einsetzen, geschehen. Anzustreben ist dazu auch eine Unterstützung aus Regierung und Politik. Ein erster Anreiz, ein solches Sicherheitszertifikat zu erwerben, könnte neben der persönlichen Bescheinigung einer sicheren Fahrweise, die positive Berücksichtigung des Zertifikats bei drohenden Entzugsverfahren der Fahrerlaubnis aufgrund leichter Verfehlungen sein. Wenn dann nach einem geeigneten Beobachtungszeitraum der Nutzen im Sinne geringerer Unfälle von Zertifikatsbesitzern belegt ist, werden auch Haftpflicht- und Kaskoversicherungen durch günstigere Tarife Anreize zum Erwerb schaffen.

Die Initiierung eines solchen Projektes könnte eine Antwort auf den demografischen Wandel und eine wichtige Maßnahme zu mehr Verkehrssicherheit in unserem Land sein.

KURZMELDUNG

Klassische Fahrzeuge werden immer beliebter

Klassische Fahrzeuge – sogenannte Young- und Oldtimer – werden immer beliebter. Laut Kraftfahrtbundesamt (KBA) verfügten am 1. Januar 2015 insgesamt 350.000 Fahrzeuge über das Historienkennzeichen (H-Kennzeichen). Im Jahr zuvor registrierte das KBA noch 314.000 Old- und Youngtimer, die über das H-Kennzeichen verfügten. Das ist eine Zuwachsrate innerhalb eines Jahres von mehr als zehn Prozent. Insgesamt schätzt das KBA die Gesamtzahl von Old- und Youngtimern in Deutschland auf circa 3,1 Millionen.

Historienkennzeichen werden allerdings nicht an alle Fahrzeuge vergeben, deren Erstzulassung länger als 30 Jahre her ist! Bei dem Fahrzeug muss es sich um „kraftfahrtechnisches Kulturgut“ nach Paragraph 23 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung handeln. Außerdem muss es sich in einem „erhaltenswerten Zustand“ befinden – darüber befindet ein Gutachter, beispielsweise bei den Technischen Prüfstellen.

Zwar ist die Erstzulassung der Historienfahrzeuge mehr als 30 Jahre her, in Vergessenheit geraten sind einige besonders markante Modelle jedoch nicht: So sind rund 50.000 VW Käfer mit einem historischen Kennzeichen unterwegs, etwas mehr als 25.000 Trabis knattern bis heute durch die Republik und in 12.617 Citroen 2CV träumen die Fahrer vermutlich vom französischen Lebensstil. (KaD)

Quellen: KBA, TÜV Rheinland

AKTUELL

Dipl.-Ing. Rainer Cyganski:

Mobilität muss einen Sinn erfüllen, sicher sein und Spaß machen!

In der Stadt Göttingen begann 1984 die TÜV-Karriere von Dipl.-Ing. Rainer Cyganski. Als er als amtlich anerkannter Sachverständiger (aaS) startete, hieß der Arbeitgeber noch TÜV Hannover. Später änderte sich der Name in Hannover Sachsen/Anhalt, danach folgte TÜV NORD Straßenverkehr, inzwischen heißt es TÜV NORD Mobilität. Seit 1996 war Cyganski als TÜV-Verantwortlicher auf vielen Jahreshauptversammlungen der Fahrlehrerverbände anzutreffen, angefangen mit Niedersachsen und Westfalen. Klare Berichterstattung und auch klare Worte zeichneten den Stil von Rainer Cyganski aus.

Gerade von einer Urlaubsreise mit dem Pkw zurück, berichtet er, mobil zu sein, bedeute für ihn auch, viel erleben zu können! „Mobilität heißt, seine Persönlichkeit weiter entwickeln zu können: zum Beispiel durch Urlaubsreisen mit dem Auto. Es muss doch möglich sein, Mobilität ohne Schäden an Körper, Seele, Umwelt oder rein materieller Art erleben zu können“, so Cyganski. Sicher mobil zu sein, als Gesamtergebnis – „Vision Zero“ als Gesamtziel! Der Straßenverkehr ist derart gegensätzlich: Von einer Sekunde auf die andere kann sich die Situation ändern und den Rest des eigenen Lebens gravierend verändern.

Sein Wunsch, neue Fahrschulmedien sollen neue Möglichkeiten schaffen, Gefahren für Fahranfänger greifbarer zu machen und im Gedächtnis zu verankern. Es sei eine große Aufgabe, den Theorieunterricht genau auf diese Belange hin zu gestalten.

Das Sicherheitspotenzial aus einer Profi-Ausbildung ist noch längst nicht ausgeschöpft! Gute Ausbildung kostet auch „gutes“ Geld, darum hat er in den zurückliegenden Jahren nie verstanden, dass Fahrschulen sich oftmals beim Preis einer angebotenen Leistung gegenseitig unterbieten. „Schließlich habe ich als Fahrschule auch die Pflicht, so zu arbeiten, dass ich eine Rendite erwirtschaften kann, um diese wieder reinvestieren zu können“, wundert sich Cyganski.

Als größte Herausforderung sieht er, die verschiedenen Generationen zum lebenslangen Lernen an die Fahrschulen zu binden. Weiterbildung für ältere Kraftfahrer, ist für Rainer Cyganski ein wichtiges Thema der Zukunft, gerade wenn es um Fahrerassistenzsysteme und automatisiertes Fahren geht. Die Fahrlehrer sind beim ständigen Upgrading ihrer Qualifikationen besonders gefragt, um stets auf dem Stand der Technik zu sein.

Die Potenziale der kommunizierenden Aktionsfelder „Mensch – Technik – Straßenverkehrsinfrastruktur“, sind für ihn noch längst nicht ausgeschöpft bezüglich der Erreichung des Zieles „Vision Zero“.

Während seiner aktiven Zeit als Sachverständiger (ab 1984) in Göttingen beschäftigten ihn viele Situationen. Dabei kommt Cyganski auf das Thema unbeschränkter Bahnübergang zu sprechen. Das Andreaskreuz ist für den Verkehrssicherheitsexperten im wahrsten Sinne das „gewichtige Verkehrszeichen“. „Missachte ich es, kann es katastrophale Folgen haben – was wir leider immer noch in unregelmäßigen Abständen erleben und in der Zeitung lesen müssen. Unfälle dieser Art enden meistens tödlich!“

Der Beruf des amtlich anerkannten Sachverständigen war für Rainer Cyganski immer Berufung. Der Umgang mit jungen Fahrschülern und der Fahrlehrerschaft hat ihm stets großen Spaß gemacht, Menschlichkeit wahren lassen und Selbstbewusstsein fördern, war immer sein Grundsatz. Dabei wollte er ursprünglich einmal in der Automobilindustrie tätig sein: Cyganski träumte vom Bereich Auto-Design.

Dass es doch anders kam, war gut so, sieht man sich heute Rainer Cyganski Vita an. So hat er sich an vielen Baustellen engagiert und gewinnbringend für den TÜV und vor allem an der Verbesserung der Verkehrssicherheit gearbeitet.

In den Jahren hat Rainer Cyganski einige Projekte geleitet, die später ver-

fahrenstechnisch Bundesstandard wurden:

- 1994, Pilotversuch „GÖTE“ (Göttinger Transfer von Elektronischen Daten), die Online-Übertragung der Prüfaufträge von der Fahrerlaubnisbehörde zur Prüfstelle und zurück.
- 1994 bis 1996, Osnabrücker Projekt eines wahlweise alternativen Inkasso-Systems zwischen Fahrschülern und Technischer Prüfstelle (TP).

Als verantwortlicher Ansprechpartner für die Fahrlehrerverbände und später auch als Leiter der Technischen Prüfstellen von TÜV NORD hat Cyganski seit 1996 maßgeblich beigetragen zu einer guten, partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen dem TÜV und der Fahrlehrerschaft. Nach Cyganskis Einschätzung ist das deutsche duale System – bestehend aus Profi-Fahrausbildung durch Fahrlehrer und Profi-Prüfungen durch Technische Prüfstellen mit einer klaren Aufgabentrennung, aber enger Zusammenarbeit bei der Optimierung und Weiterentwicklung der Aufgabebereiche – Vorbild für Europa. Seit Juli dieses Jahres ist Cyganski nun im wohlverdienten Ruhestand. Er hat den Staffelstab an Dipl.-Ing. Bernd Rimpl weitergegeben, der als anerkannter FE-Experte nun in der Funktion des TP-Leiters das „Erbe“ von Rainer Cyganski übernommen hat.

KURZMELDUNG

Niederländer bauen eine Straße aus Abfall

Das niederländische Konsortium VolkerWessels möchte im Straßenbau künftig neue Wege gehen. Statt eine Straße über Wochen und Monate aufwändig aufzuschichten, wollen die Niederländer in Zukunft komplette Module aus Kunststoff liefern. Diese Bauteile sind hohl und sollen Platz bieten für Kabel, Rohre und sollen auch das abfließen des Regenwassers gewährleisten. Zudem können die Straßenbauer Anforderungsschleifen, Messequipment, Anschlüsse für Laternen und weiteres mehr in die Straßenabschnitte einbauen, berichtet VolkerWessels. Außerdem sei die Straße praktisch wartungsfrei, unempfindlich gegenüber Wetter und Korrosion. Laut VolkerWessels widerstehen die Module Temperaturen von -40 bis +80 Grad Celsius. Läuft alles nach dem Planen der Niederländer, könne sich die durchschnittliche Lebensdauer einer Straße von derzeit 30 Jahren (vgl. Ingenieurbüro Lehmann + Partner, Erfurt) auf rund 90 Jahre verdreifachen. Allerdings steht das noch in den Sternen, denn bis dato existieren die Module nur auf dem Papier – Versuchsmodule sollen im nächsten Schritt gebaut werden. (KaD)

Für unsere Standorte Bielefeld, Minden, Hannover, Braunschweig, Salzgitter und Berlin suchen wir dringend:

- **Fahrlehrer/Innen**
- **erfahrener Bildungsreferent/Produktmanager (m/w)** für die Entwicklung von neuen Angeboten im Kraftfahrer- und Logistik-Bereich
- **Regionalleiter Berlin (m/w)** für den Vertrieb/Organisation von Fahrschul- und Bildungsprodukten und Entwicklung neuer Angebote für Firmenkunden und geförderte Weiterbildungen (SGB III)

Bewerbungen bitte nur per Mail an:
m.haake@va-online.de / 0171 7104021

Norddeutsche Fahrlehrerakademie:
Wir bilden aus zum Fahrlehrer m/w
Wir kaufen Fahrschulen mit mehr als
 5 Mitarbeitern in Städten ab 80.000 Einwohnern

FERIENFAHRSCHULE
ZOLLNER
 Deutschlands größte Fahrschule

AKTUALISIERTE AUFLAGE

Anzeige

Weiterbildungsband: „Sicherheit der Fahrgäste“

Der Fahrer ist für die Sicherheit der Fahrgäste verantwortlich. Um diese gewährleisten zu können, ist hoher Sachverstand erforderlich. Dieser Teilnehmerband liefert Ihnen das Wissen dazu. Es geht darum das Fahrzeug sicher zu manövrieren und in schwierigen Situationen richtig zu bedienen. Dabei werden auch Themen wie Fahrerassistenzsysteme im Bus mit einbezogen. Egon Matthias kombiniert als Dipl.-Ing. für Fahrzeugtechnik seine Berufserfahrung mit wertvollen Fachwissen von Rolf Dänekas, vereidigter Sachverständiger für Ladungssicherung.



Egon Matthias und Rolf Dänekas

- Fahrerassistenzsysteme (Bus)
- Ausführliche Darstellung der Fahrphysik von Omnibussen
- Pflichten des Fahrzeugführers
- Besonderheiten bei der Beförderung bestimmter Personengruppen
- Beladung und Ladungssicherung in Omnibussen

Dieser überarbeitete Weiterbildungsband erscheint inklusive DEGENER-Quizfragen. Die praktische Lernzielkontrolle für Sie als Ausbilder und Ihre Seminar-Teilnehmer.

SOFORT LIEFERBAR!

DEGENER BKF-Teilnehmerband
Sicherheit der Fahrgäste
 Art.-Nr. 41404

IMPRESSUM

Der Fahrschul-Profi
 Kostenloses Informationsfachblatt

DEGENER Verlag GmbH
 Ikarusallee 34, 30179 Hannover
 Tel. +49 (0)511 963 60-0
 Fax +49 (0)511 63 51 22
info@degener.de
www.degener.de

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 Druckstücke hinausgeht, ist ausgeschlossen. Änderungen, insbesondere technischer Art oder rechtliche Änderungen, behalten wir uns vor.

ANZEIGE

BKF-ProfiWeiterbildung – Muss man wissen!

Der bewährte Informations-Newsletter mit aktuellen BKF-Themen zu Technik und Recht liefert Ihren Kursteilnehmern fachbezogene Zusatzinformationen. Nutzen Sie dieses vierseitige Falblatt im Format A4 als Werbung für Ihre Ausbildungsstätte – mit Ihrem persönlichen Firmenlogo.

- Aktuelle Infos für Ihre Kursteilnehmer
- Print-on-Demand – mit Ihrem individuellen Firmenlogo
- Das Plus für Ihre Weiterbildung
- Informationen aus erster Hand von DEGENER-Fachautoren
- Passend zu den Kenntnissbereichen nach Anlage 1, BKrFQV



Fragen Sie Ihren DEGENER-Fahrschulfachberater

Das bewährte Lehrbuch „Traktor fahren“ mit der Software SCAN & TEACH®



- Unterrichtssoftware und Lehrbuch für die theoretische Ausbildung
- Für die Aus- und Fortbildung in land- oder forstwirtschaftlichen (lof) Bereichen



Das Lehrbuch „Traktor fahren“
 Ergänzungsband. Hochwertige Klebebindung
 Umfang: 132 Seiten, Format: DIN A4
 Artikel-Nr. 11052

Software SCAN & TEACH®
 Artikel-Nr. 66425

Fachautor Dipl.-Ing. Günter Heitmann verknüpft die Inhalte des amtlichen Rahmenplans präzise und praxisorientiert mit der anspruchsvollen lof Thematik.

- Begriffe der lof Fahrzeug-Bauarten
- Unterscheidung der Bauarten: Was darf gefahren werden?
- Beziehung der lof Fahrerlaubnisklassen zu vorhandenen Fahrerlaubnisklassen
- Ausführliche Technik-Beschreibungen
- Fahrphysik bei lof Fahrzeugen
- Hoher und verständlicher Bildanteil
- Ausführliches Stichwortregister

Zielgerichtet auf mehr Transparenz einer komplexen Ausbildungsthematik in Fahrschulen, landwirtschaftlichen Fachschulen oder Weiterbildungsinstitutionen.

Weitere Informationen: DEGENER Verlag GmbH • Tel. 05 11-9 63 60-0 • www.degener.de