

Wegweiser

www.dfakad.de

Newsletter, Ausgabe 2
November 2007

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

Fahrlehrer – Meisterberuf für sichere Mobilität

Mobilität ist eine zentrale Grundlage unserer Gesellschaft, ohne Mobilität ist der Zugang zum Wirtschaftsleben und zur sozialen Kommunikation nicht möglich. Für den jungen Menschen ist der Schritt in die „große Welt der mobilen Freiheit“ durch den Erhalt der Fahrerlaubnis der Meilenstein von der eingrenzenden Abhängigkeit zu einer erheblich erweiterten Freizügigkeit und Eigengestaltung des Lebensraums.

Dies ist aber auch ein Schritt in eine neue Dimension der sozialen Verantwortung. Keine Technologie verlangt so viel vorausschauendes und partnerschaftliches Handeln in jeder Sekunde wie das Automobil; kein technisches Hilfsmittel bestraft eine Unachtsamkeit oder ein Fehlverhalten so hart wie das Automobil – das Risiko schwerer und tödlicher Verletzungen führt uns die Unfallstatistik immer wieder vor Augen. Die hohe Unfallbeteiligung der jungen Fahrer/innen und ihrer Mitfahrer ist dabei in Deutschland (rund 950 Unfalldoten pro Jahr) ein zentrales Problem wie in allen Ländern.

Erziehung zu sozialer Verantwortung

Die Aufgabe des Fahrlehrers stellt höchste Ansprüche, die vielen in unserer Gesellschaft nach wie vor nicht bewusst sind. Sie erfordert nicht nur wie die Schulausbildung die Vermittlung von umfangreichem Fachwissen, sondern sie verlangt auch die Vermittlung und Erziehung zu sozialem Verantwortungsbewusstsein und partnerschaftlichem Verhalten. Neben der Schule ist die Zeit der Fahrausbildung die entsprechende Prägung des Sozialverhaltens und die letzte Intervention vor dem Eintritt in das selbstbestimmte Lebensumfeld.

Fahrlehrerausbildung:

Umfangreicher interdisziplinärer Bildungsgang

Die Ausbildung des Fahrlehrers ist heute ein äußerst umfangreicher interdisziplinärer Bildungsgang. In dreizehn Monaten werden den Fahrlehreranwärtern in Deutschland Kompetenzen auf den Gebieten Recht, Verkehrspädagogik, Psychologie, Verkehrsverhalten und Technik vermittelt. Teil der Ausbildung ist ein 4½-monatiges Praktikum in einer Ausbildungsfahrschule, das der pädagogischen Abschlussprüfung vorausgeht. Das Prinzip des lebenslangen Lernens ist beim Fahrlehrerberuf längst Realität, die Weiterbildung ist exakt geregelt, ebenso die ständige Kontrolle der Qualität. Die Hierarchie der Darstellung beruflicher Qualifikationen gibt in Deutschland die hohen Anforderungen an den Fahrlehrerberuf nicht wieder, ganz zu schweigen vom übrigen Europa. Die Berufsbezeichnung „Fahrlehrer“

lässt nicht ohne weiteres erkennen, dass die Ausbildungsanforderungen denen des Handwerksmeisters oder Bachelors vergleichbar sind.

Keine Gleichstellung per Dekret

Die immer noch stark unterschiedlichen Anforderungen an die Fahrlehrerqualifikation in den Staaten der EU sind nicht mehr zeitgemäß. Solange aber Inhalte und Dauer der Ausbildung und auch die Prüfungsanforderungen signifikante Unterschiede – um nicht zu sagen Defizite – aufweisen, dürfen Fahrlehrer aus den anderen Ländern der EU nicht per Dekret den in Deutschland ausgebildeten Fahrlehrern gleichgestellt werden. Das EU-Projekt „MERIT“, an dem auch Vertreter der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. (DFA) und der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. (BVF) maßgeblich mitwirkten, hat für die Kommission konkrete Empfehlungen zur Harmonisierung der Fahrlehrerausbildung erarbeitet. Diese müssen nun umgehend umgesetzt werden, denn nur so kann eine den Erfordernissen der Verkehrssicherheit adäquate Ausbildung der Fahrlehrer und somit der Fahrschüler sichergestellt werden.

Ein Beispiel, das Schule machen muss

Die Europäische Kommission hat jüngst die Prüfung des deutschen Handwerksmeisters im europäischen Vergleich dem Fachhochschulabschluss gleichgestellt. Die hohe Ausbildungsqualität in Deutschland wurde damit anerkannt und in den fünf Stufen der europäischen Berufsqualifikation in die Ausbildungsstufe drei eingeordnet, die direkt unter den universitären Abschlüssen liegt.



Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder

Die Ausbildungsanforderungen der deutschen Fahrlehrer entsprechen voll den Anforderungen an den Meisterbrief anderer Berufsbilder. Die Eingangsqualifikationen werden im Berufsstand immer höher. Die DFA hat einen Berufseignungstest entwickelt und eingeführt, und die Fahrschulen werden in Zukunft einem QSS unterworfen, mit dem die Ausbildungsqualität ständig überprüft werden kann. Derartige Anforderungen gehen weit über das Ausbildungsprofil und die Anforderungen in anderen Berufszweigen hinaus. Denn beim Fahrlehrerberuf geht es neben dem technischen Fachwissen um soziale Kompetenz und die Hinführung der jungen Menschen zu verantwortungsvollem Mobilitätsverhalten - entscheidend für verringerte Unfallrisiken und erhöhtes Umweltbewusstsein.

Es ist dringend zu fordern, dass – gerade auch im Hinblick auf die vergleichbaren europäischen Einstufungen – der Fahrlehrerberuf die ihm zustehende Anerkennung findet und auch hier ein „Meistertitel für Mobilitätserziehung“ geschaffen wird. Der hohe Ausbildungsstand der deutschen Fahrlehrer rechtfertigt die Einordnung in die Qualifikationsstufe drei. Die langjährigen Bemühungen des Fahrlehrerberufs müssten so in Deutschland und auch in Europa die angemessene Anerkennung finden. Nur so kann der notwendige hohe Ausbildungsstandard erhalten und kontinuierlich verbessert werden.

Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder

Tanja Korn

Berufseignungstest für Interessenten am Fahrlehrerberuf (BET-F)

Erste Erfahrungen aus der Praxis

Seit Januar 2007 führt die DEFA-ZERT GmbH mit Sitz in Stuttgart im gesamten Bundesgebiet den von der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. (DFA) entwickelten Berufseignungstest für Fahrlehrer (BET-F) durch. Auftraggeber sind verschiedene Leistungsträger für berufliche Fortbildung, u. a. die Deutsche Rentenversicherung.



Bild: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V., Bonn

Mit dem BET-F kann ermittelt werden, ob ein Interessent die notwendigen Schlüsselqualifikationen besitzt, um die komplexe Fahrlehrerausbildung erfolgreich zu absolvieren und der anspruchsvollen Tätigkeit als Fahrlehrer gewachsen zu sein. Der BET-F ist ein für die Leistungsträger zweckvolles Instrument, um für den Fahrlehrerberuf geeignete Bewerber auswählen und damit öffentliche Förderungsmittel gezielt einsetzen zu können. Die Durchführung der Berufseignungstests ergab bisher interessante Ergebnisse, die vorerst einen Erfahrungsbericht aus der Praxis darstellen. Die statistische Erhebung und repräsentative Auswertung der Testergebnisse sind für 2008 geplant.

Alter und Schulabschluss: Ziemlich homogene Gruppe

Hinsichtlich Alter und Schulabschluss bilden die von den Leistungsträgern zum Test angemeldeten Probanden eine ziemlich homogene Gruppe. Die meisten Kandidaten gehörten der Altersgruppe der 31- bis 40-Jährigen an und hatten als Schulabschluss die Mittlere Reife. Heterogen zeigte sich die Probandengruppe hinsichtlich der Berufsbiographien, da die unterschiedlichsten Ausbildungsberufe vertreten waren. Beim Einführungsgespräch wurde oft deutlich, dass viele nur eine vage Vorstellung von der anspruchsvollen Tätigkeit des Fahrlehrers besitzen. Ihre Motivation für den Fahrlehrerberuf sahen sie beispielsweise darin, dass sie ihre Arbeitszeit flexibel gestalten können; auch die Möglichkeit, permanent Auto fahren zu dürfen („was mir großen Spaß macht“), wird als Beweggrund genannt. Diese zum Teil unrealistischen Vorstellungen sind vermutlich darauf zurückzuführen, dass der Öffentlichkeit die hohen Anforderungen an den Fahrlehrerberuf leider immer noch nicht ausreichend bekannt sind.

Der erste Subtest „Schlussfolgerndes Denken“ stellt einen Intelligenztest dar, der u. a. numerische Fähigkeiten überprüft. Dabei fiel auf, dass einige Kandidaten Schwierigkeiten mit einfachen Grundrechenaufgaben hatten. Gerade aber mathematische Grundkenntnisse sind notwendig, um während der Fahrlehrerausbildung beispielsweise wichtige fahrphysikalische Zusammenhänge wie Anhalte-, Brems- und Überholwege erfassen und deren Bedeutung später auch den Fahrschülern plausibel erklären zu können. Im zwei-

Drei Subtests für näheren Aufschluss

Im Anschluss an das Einführungsgespräch werden die Bewerber in den drei Subtests:

- ◆ Schlussfolgerndes Denken
- ◆ Textanalyse und Kurzvortrag
- ◆ Situationsanalyse und Diskussion

geprüft. Bei den Subtests waren unterschiedliche Leistungsniveaus der Bewerber erkennbar. Während ca. die Hälfte der getesteten Kandidaten den BET-F bestanden hat, wurden bei den anderen Kompetenzdefizite deutlich, die mit hoher Wahrscheinlichkeit zu Problemen bei der Fahrlehrerausbildung und auch bei der Ausübung des Fahrlehrerberufs führen würden.

Der erste Subtest „Schlussfolgerndes Denken“ stellt einen Intelligenztest dar, der u. a. numerische Fähigkeiten überprüft. Dabei fiel auf, dass einige Kandidaten Schwierigkeiten mit einfachen Grundrechenaufgaben hatten. Gerade aber mathematische Grundkenntnisse sind notwendig, um während der Fahrlehrerausbildung beispielsweise wichtige fahrphysikalische Zusammenhänge wie Anhalte-, Brems- und Überholwege erfassen und deren Bedeutung später auch den Fahrschülern plausibel erklären zu können. Im zwei-

Tanja Korn, 31, ist Diplom-Pädagogin (Univ.) und seit 1999 als Lehrbeauftragte am Lehrstuhl für Erwachsenenbildung der Kath. Universität Eichstätt-Ingolstadt und als selbstständige Dozentin in der Erwachsenenbildung tätig. Als Mitglied des Fahrlehrer-Prüfungsausschusses in Baden-Württemberg und Lehrgangleiterin für die Einweisung und Fortbildung von Seminarleitern (Aufbauseminare nach §§ 35 und 42 Fahrerlaubnis-Verordnung) sowie als Dozentin für Pädagogik in der Fahrlehrerausbildung hat Frau Korn profunden Einblick in das Aus- und Fortbildungswesen der Fahrlehrer erworben. Frau Korn ist seit Einführung des BET-F als Prüfungsbeauftragte tätig.

ten Subtest „Textanalyse und Kurzvortrag“, mit dem Textverständnis, Textbearbeitung und Vortragsfähigkeit überprüft werden, wurden ebenfalls Schwächen deutlich. Einigen Kandidaten fiel es schwer, einen vorstrukturierten Text abschnittsweise zusammenzufassen und zentrale Aussagen wiederzugeben. Es gelang ihnen kaum, die wesentlichen Inhalte des Textes zu erfassen und Schwerpunkte zu setzen. Ungenügendes Textverständnis kann während der Fahrlehrerausbildung zu erheblichen Problemen führen, weil die Interpretation von Gesetzestexten und die Analyse pädagogischer Fachtexte wichtige Bestandteile der Fahrlehrerausbildung sind. Für eine gezielte Wissensvermittlung im Rahmen der Fahrschülerausbildung ist die Fähigkeit, Texte verstehen und analysieren zu können, unerlässlich. Auch beim letzten Subtest „Situationsanalyse und Diskussion“ wurden Kompetenzdefizite deutlich, die die Fahrlehrerausbildung ernsthaft in Frage stellen. Bei der praxisnahen Diskussion kritischer Verkehrssituationen hatten einige Kandidaten Probleme, unterschiedliche Argumente gegeneinander abzuwägen und Schlussfolgerungen zu ziehen. Diese Fähigkeit ist aber eine wichtige Voraussetzung für die Fahrlehrerausbildung und die spätere Berufsausübung, um unterschiedliche Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer unter rechtlichen, ethischen und Sicherheitsaspekten bewerten zu können.

Rechtzeitige Transparenz der Qualifikationsdefizite

Die ersten Praxiserfahrungen haben gezeigt, dass durch den BET-F vorhandene Qualifikationsdefizite, die der Ausbildung zum Fahrlehrer entgegenstehen (wie Rechenschwierigkeiten, erschwertes Textverständnis und mangelnde Diskussionsfähigkeit) transparent werden; dies geschieht rechtzeitig, also bevor wichtige Entscheidungen über die Förderung oder den Antritt der Ausbildung getroffen werden. Somit ist der BET-F nicht nur für die von den Leistungsträgern angemeldeten Probanden, sondern auch für jeden anderen Interessenten am Fahrlehrerberuf eine Chance herauszufinden, ob er für diesen Beruf geeignet ist. Wer den BET-F besteht, hat gute Aussichten, die Fahrlehrerausbildung und die Fahrlehrerprüfung erfolgreich zu durchlaufen und im Fahrlehrerberuf dauerhaft Fuß fassen zu können.



Tanja Korn

Daimler AG: Umweltschutz wird groß geschrieben

Der Umweltschutz gehört zu den wesentlichen Zielen des Daimler-Konzerns. Er ist fester Bestandteil der Unternehmensstrategie. Mit den vom Vorstand verabschiedeten Umwelt-Leitlinien definiert Daimler seine Umweltpolitik und bekennt sich zu einem integrierten Umweltschutz, der an den Ursachen für Umweltbeeinträchtigungen ansetzt und die Auswirkungen von Produktionsprozessen und Produkten auf die Umwelt bereits im Voraus beurteilt und in die unternehmerischen Entscheidungen einbezieht. Die Leitlinien sind für alle Mitarbeiter und Standorte des Konzerns verbindlich.

DiesOtto und BLUETEC: Strategie für nachhaltige Mobilität

Die Verbrauchs- und CO₂-Reduktion sowie die Reduktion der Schadstoffemissionen sind die zentralen Herausforderungen zur nachhaltigen Mobilität. Daimler ist sich diesbezüglich seiner Verantwortung bewusst. Bereits in den vergangenen Jahren hat das Unternehmen einen maßgeblichen Beitrag zur Verwirklichung einer umweltverträglichen und nachhaltigen Mobilität geleistet und die CO₂-Emissionen wie auch den Ausstoß von Schadstoffen innerhalb der Flotte deutlich gesenkt. Künftig wird eine weitere konsequente Verbrauchs- und Emissionsenkung der Fahrzeuge im Fokus der Entwicklungsarbeit liegen. Kernziel war und ist, die CO₂-Emissionen und den Verbrauch fossiler Kraftstoffe weiter zu verringern. Um dieses Ziel zu erreichen, ist Daimler in zwei Handlungsfeldern aktiv: bei den Fahrzeugen und Antriebssystemen (Kernaktivitäten) sowie bei den Kraftstoffen (unterstützende Aktivitäten). Mit technischen Innovationen im Fahrzeug- und Antriebsbereich verfolgt das Unternehmen zudem das Ziel, die Abgasemissionen seiner Produkte weiter zu senken. Leistungsfähig wie ein Benziner, drehmomentstark und sparsam wie ein moderner Diesel und dabei extrem sauber: Alle diese Vorteile der beiden Motortypen hat Mercedes-

Benz in dem DiesOtto-Antrieb vereint. Das neue Technologiepaket, das für die Zukunft des Ottomotors steht, beinhaltet unter anderem Direkteinspritzung, Turboaufladung und eine variable Verdichtung. Kern der Innovation ist die Raumzündverbrennung, ein hocheffizientes, dem Diesel ähnliches Brennverfahren. Entscheidender Vorteil: Im Gegensatz zu vergleichbaren Entwicklungen benötigt das Mercedes-System keinen synthetischen Kraftstoff, sondern kann mit handelsüblichem Benzin betrieben werden. Der Leistung von 175 kW/ 238 PS und dem maximalen Drehmoment von 400 Newtonmetern steht ein Verbrauch zusammen mit der Hybridkomponente von weniger als sechs Liter Benzin pro 100 Kilometer gegenüber. Dieser Wert bezieht sich nicht etwa auf einen Klein- oder Kompaktwagen, sondern auf ein Fahrzeug mit Mercedes-typischem Komfort- und Sicherheitsniveau im Format einer heutigen S-Klasse. Mit BLUETEC ist es den Mercedes-Ingenieuren bereits gelungen, den kraftvollen und sparsamen Diesel so sauber wie den Benziner zu machen. Die Technologie wird bereits seit 2006 in den USA in der E-Klasse angeboten und wird Ende 2007 auch in Europa verfügbar sein. Der E 300 BLUETEC wird mit Abstand der sauberste Diesel seiner Klasse sein und in vollem Umfang die Anforderungen der Euro 5-Abgasgrenzwerte erfüllen.



Bild: Daimler-Presse

MPU: Der Fahrer-TÜV für einen Neuanfang am Lenkrad

Jedes Jahr nehmen in Deutschland rund 100.000 Menschen an der Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) teil. Häufigster Auslöser: Alkohol am Steuer. Doch der Anteil der Drogenauffälligkeiten im Straßenverkehr steigt in hohem Tempo. Und auch die „Punktesammler“ stellen unter den MPU-Kandidaten eine stattliche Zahl. Für sie alle bedeutet die MPU eine beträchtliche Herausforderung – aber auch die große Chance für einen Neustart ohne Führerscheinsorgen. Dank stetiger wissenschaftlicher Weiterentwicklung, einheitlicher Beurteilungskriterien und einem sehr strengen System der Qualitätssicherung (mit TÜV SÜD startete 1999 das Akkreditierungsverfahren durch die Bundesanstalt für Straßenwesen) ist die MPU heute, nach mehr als 50 Jahren Bewährung, ein wirksameres Verkehrssicherheitsinstrument denn je.

Die Geburtsstunde der MPU in Deutschland hatte schon früh geschlagen – gleich in der Nachkriegszeit galt es die Frage zu klären: Können Kriegsverletzte mit körperlichen Behinderungen ein Auto sicher fahren? Diese Aufgabe übernahmen die TÜV und schon damals wirkten dabei Mediziner und Psychologen zusammen. Alkohol wurde in der Folge immer mehr die Hauptursache für schwere Verkehrsunfälle, für Führerscheinverlust und die Anordnung einer MPU – der Anteil beträgt heute rund 65%. Dabei setzte sich allerdings auch die Ansicht durch: Selbst wer sich am Steuer immer wieder grob fahrlässig gezeigt hat, kann sein Verhalten sehr wohl dauerhaft ändern. Folgerichtig werden seit der zweiten Hälfte der 70er Jahre ergänzend zur MPU Nachschulungskurse angeboten, die sich bereits in frühen Studien bewährten: Es zeigt sich eine enorme Senkung des Rückfallrisikos. Diese Kurse gibt es seit einigen Jahren auch für Drogenauffällige und Punktesünder.

Die Bürger können sich darauf verlassen, dass ihre MPU unter klaren gesetzlichen Rahmenbedingungen abläuft und transparenten Regeln folgt. Sie beinhaltet mehrere Schritte, die sich insgesamt über zwei bis drei Stunden erstrecken. Zunächst wird an einem Testgerät die Konzentrations- und Reaktionsfähigkeit des Fahrers überprüft. Als zweiter Schritt folgt die körperliche Untersuchung durch einen Verkehrsmediziner, je nach Anlass wird eine Blut- oder Urinprobe genommen. Schließlich bildet das persönliche Gespräch mit dem Verkehrspsychologen, das in der Regel eine Stunde dauert, den Schwerpunkt der Untersuchung. Darin beurteilt der Gutachter, ob der betroffene Fahrer sein früheres Fehlverhalten eingesehen und selbstkritisch aufgearbeitet hat. Und natürlich besonders wichtig: Liegt eine stabile Verhaltensänderung, zum Beispiel Beendigung des Drogenkonsums, vor? Das Ziel ist, dass der Untersuchte den Führerschein nicht nur zurückbekommt – er soll ihn auch auf Dauer behalten.

Der „kritische Blick“ der Gutachter bei der MPU ist also durchaus ein echter Dienst am betroffenen Bürger. Bei einer Rückfallquote von rund 40% bei den Alkoholfahrern ist niemandem gedient, wenn einige Jahre nach der Neuerteilung der nächste Entzug der Fahrerlaubnis folgt. Stichwort Bürger- oder Kundenservice: Hier hat sich besonders im letzten Jahrzehnt enorm viel getan. So begann TÜV SÜD schon in den neunziger Jahren mit kostenlosen Infoabenden und individuellen Beratungsgesprächen. Schulungsmaßnahmen von Verkehrspsychologen ergänzen heute die Möglichkeiten, sich aktiv mit seinem Führerscheinproblem und der MPU auseinander zu setzen. Und angesichts kursierender Stammtischweisheiten und Fehlinformationen ist auch die Kommunikationsoffensive unter dem TÜV SÜD-Motto „Lassen Sie sich keinen Bären aufbinden“ enorm wichtig.

Und noch etwas erleichtert den Start in ein neues und unbeschwertes Führerscheinleben: neuartige medizinische Methoden zum Nachweis von Verhaltensänderungen. An die Seite der seit langem etablierten Drogenscreenings (zum Nachweis erfolgreicher Drogenfreiheit) ist nun für Alkohol der „Abstinenz-Check“ getreten. Dies ist eine Möglichkeit, den Nachweis zu erbringen: Ich trinke keinen Alkohol mehr. TÜV SÜD konnte 2006 als erste Begutachtungsstelle für Fahreignung einen Abstinenz-Check anbieten, der durch eine Messung von Ethylglucuronid (EtG) – eines direkten Alkoholabbauprodukts – im Urin diesen Abstinenznachweis ermöglicht.

Die Dienstleistungen für den Bürger wurden also kontinuierlich weiterentwickelt mit dem Ziel: Schutz vor gefährlichem Verkehrsverhalten, Chance für die Betroffenen zum Wiedereinstieg ins mobilisierte Leben. Und ihre Wirksamkeit ist erwiesen. Im Rahmen des Road Safety Performance Index, des ersten europäischen Ländervergleichs in Sachen Verkehrssicherheit, veröffentlichte der Europäische Verkehrssicherheitsrat jüngst eine Studie, die belegt, dass der in Europa verzeichnete, positive Trend bei der Bekämpfung des Problems "Alkohol am Steuer" einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der allgemeinen Sicherheit im Straßenverkehr leistet. Deutschland liegt bei diesen Erfolgen ganz weit vorne. Dies ist eine Bestätigung dafür, dass das Zusammenwirken der in Deutschland praktizierten Verkehrssicherheitsmaßnahmen eine enorme positive Wirkung entfaltet. Beratung, MPU und Nachschulungskurse tragen dazu einen wesentlichen Teil bei.



Bild: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V., Bonn

Zahlen und Fakten rund um die MPU

Zahl der Medizinisch-Psychologischen Untersuchungen 2006: 105.461; davon wegen Alkohol: 63.141 (60%)
Anteil der Alkoholfahrer bei der MPU, die bereits wiederholt mit Alkohol oder mit Alkohol in Verbindung mit anderen Verkehrsverstößen auffielen: 25%
Anteil der Männer an allen Alkoholauffälligen im Straßenverkehr: 96%
Anteil der Drogenauffälligkeiten 2006 als Grund für eine MPU: 18%
Zunahme der Drogenauffälligkeiten im Straßenverkehr gegenüber dem Vorjahr: 10%
Negative Gutachten bei der MPU (alle Anlässe): 36%

Literaturtip: „Der Testknacker bei Führerscheinverlust“ von Theodor Rieh und Thomas Wagenpfeil; Goldmann

www.tuev-sued.de/mpu – Der Führerschein-TÜV bietet ausführliche Infos rund um das Thema MPU

www.fuehrerscheinberater.de – Angebote zu den Nachschulungskursen (sog. § 70-Kurse)

www.fit-to-drive.com – 2. Internationale Fit-to-Drive-Kongress, der sich auch mit dem Thema MPU auseinander setzt