

# Wegweiser

## Newsletter

Ausgabe 8  
Nov. 2010

■ DEUTSCHE FAHRLEHRER-AKADEMIE E.V.

[www.dfakad.de](http://www.dfakad.de)

DFEA

### Fahrerlaubnis

## Ist der Automateintrag im Führerschein noch zeitgemäß?

Die deutsche Fahrzeugindustrie zeichnet sich durch eine kontinuierliche und hohe Innovationskraft aus und ist dabei Trendsetter in Europa. Im letzten Jahrzehnt wurden Komponenten und Systeme entwickelt und verbaut, die man noch vor 30 Jahren als Science Fiction abgetan hätte, wie beispielsweise die elektronische Deichsel bei Nutzfahrzeugen oder Fahrzeuge, die vollautomatisch fahren können.

In Deutschland werden heute Kraftomnibusse und schwere Lkw überwiegend mit automatischen Getrieben ausgeliefert. Sie stellen wirtschaftliche und kraftstoffsparende Fahrweise sicher und entlasten die Fahrer im zunehmend komplexer werdenden Verkehrsalltag. Bei vielen Sicherheitssystemen von Pkw der Premiumklasse sind automatische Getriebe Voraussetzung für deren Funktionalität, etwa bei der automatischen Abstandsregelung. Diese Systeme werden auch in den anderen Klassen zunehmend Einzug halten.

Die bewährte professionelle Ausbildung von Kraftfahrern in Deutschland muss diesem Trend Rechnung tragen. Voraussetzung für das Führen von modernen Nutzfahrzeugen ist die Kenntnis automatischer Getriebe und deren sichere und routinierte Bedienung. Zwar sollte auch das Schalten mit der Hand sitzen, es ist jedoch heute nicht mehr die Regel. Die Ausbildung muss dem Trend – auch bei Pkw – Rechnung tragen, und die Lösung liegt aus meiner Sicht auf der Hand: Der Automateintrag sollte entfallen.

Warum? Dazu ein kurzer Blick in die Historie. Von 1972 bis 1986 durfte die Fahrerlaubnisprüfung auf Pkw mit automatischem Getriebe abgelegt werden, wenn ein Nachweis von mindestens 6 Ausbildungsstunden mit Schaltgetriebe vorlag. Der Führerschein erhielt den Eintrag „Prüfung der Klasse 3 auf Automatik abgelegt“, der „frische“ Kraftfahrer durfte jedoch sowohl Handschalter als auch Automatikfahrzeuge führen. Ab 1. April 1986 war die Fahrerlaubnis grundsätzlich auf Automatik beschränkt, wenn die Prüfung auf einem Automatikfahrzeug abgelegt wurde.

Mit der Änderung der Richtlinie 91/439/EWG vom 27. Juni 2008 zeigen sich zwar bereits erste Ansätze von Erleichterungen. Das EU-Recht sieht nun keinen Automateintrag mehr vor, wenn „das Kupplungspedal den Antriebsstrang trennen kann“. Das Kupplungspedal muss dabei nur bedient werden, wenn dies technisch erforderlich ist. Der eigentliche „Geist der EU-Richtlinie“ scheint dabei jedoch immer noch nicht richtig getroffen zu sein.



Horst Schneider

Die aktuellen Entwicklungen stellen neue Herausforderungen, wie z. B. bei der Nutzung von Elektrofahrzeugen. Diese Fahrzeuge haben keine Kupplung und würden damit zwangsläufig einen Automateintrag im Führerschein mit sich bringen. Sicherlich wäre es nicht zukunftsorientiert, wenn aufgrund dessen Elektrofahrzeuge bei der praktischen Ausbildung nicht genutzt werden könnten.

Zu überlegen ist, wie es sich in den 70er-Jahren bewährt hat, dass die Fahrschule innerhalb der Ausbildung der Klasse B eine sinnvolle und noch festzulegende Anzahl an Ausbildungsstunden auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe durchführt und dokumentiert. Die restliche Ausbildung wie auch die Prüfung könnte dann auf einem Fahrzeug „ohne Kupplung“ abgelegt werden. In den Klassen C und D sollte bei Vorliegen einer nicht auf Automatik beschränkten Klasse B-Fahrerlaubnis auf diese Restriktionen ganz verzichtet werden. Dies wäre ein bedeutender Beitrag zur Ausbildung von Bewerbern auf zeit- und marktgerechten Fahrzeugen.

*Horst Schneider, TÜV SÜD*

**Dipl.-Ing. Horst Schneider** ist Mitglied des Vorstandes der TÜV SÜD AG. Dank seiner langjährigen Tätigkeit als Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr und später als Geschäftsführer der TÜV SÜD Auto Service GmbH ist Schneider ein profunder Kenner des Führerscheinwesens. Die Förderung der Verkehrssicherheit liegt ihm besonders am Herzen. Das findet durch sein ehrenamtliches Engagement als Vizepräsident der Deutschen Verkehrswacht und Vorstandsmitglied des Deutschen Verkehrssicherheitsrates besonderen Ausdruck. Schneider wurde für seine Verdienste um die Objektivierung der Fahrerlaubnisprüfung und ein partnerschaftliches Verhältnis von Fahrlehrern und Prüfern im Mai dieses Jahres mit dem Karl-Rederer-Preis der Deutschen Fahrlehrer-Akademie e. V. ausgezeichnet.

Renate Bartelt-Lehrfeld

# Eckpunkte der Umsetzung der sog. Dritten EG-Führerscheinrichtlinie in das deutsche Recht

**Die Umsetzung erfolgt mit der Fünften Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften, die am 26. November 2010 abschließend vom Bundesrat beschlossen werden soll.**

Die Verordnung sieht folgende wesentliche Änderungen vor:

1. Ab dem 19.01.2013 ausgestellte Führerscheine, die bisher unbefristet erteilt wurden, werden auf den maximal zulässigen Zeitraum von 15 Jahren befristet. Der Umtausch wird nicht mit einer ärztlichen oder sonstigen Untersuchung verbunden. Bis 2033 sind zusätzlich alle bisher unbefristet ausgestellten Führerscheine erstmalig umzutauschen.
2. Erstmals wird europaweit eine Mindestqualifikation für Fahrerlaubnisprüfer vorgeschrieben. Bislang gab es in einigen Mitgliedstaaten keine oder nur geringfügige Anforderungen an die Prüfer. In Deutschland wird das geforderte Niveau bereits erfüllt, sodass grundsätzlich nur eine formale Umsetzung der Vorschriften erforderlich ist.
3. Mit der Einführung der neuen Fahrerlaubnisklasse AM (alt Klasse M = Mopeds sowie Klasse S = drei- und vierrädrige Kleinkraftfahrzeuge bis 45 km/h) und den damit verbundenen Mindestanforderungen an die Prüfung wird eine weitere Fahrerlaubnisklasse europaweit harmonisiert. Die Richtlinie sieht für diese Klasse ein Mindestalter von 16 Jahren vor, ermöglicht aber eine Abweichung durch Absenkung bis auf 14 Jahre bzw. durch Anhebung bis auf 18 Jahre. Aufgrund der Ergebnisse einer aktuellen Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) sowie aufgrund der vorliegenden hohen Unfallzahlen in Österreich, die seit der Einführung eines „Mopedführerscheins mit 15“ sprunghaft angestiegen sind, wird aus Gründen der Verkehrssicherheit das Mindestalter von 16 Jahren beibehalten. Die Entscheidung wird von allen Verkehrssicherheitsverbänden sowie von der überwiegenden Mehrheit der Bundesländer mitgetragen.
4. Bewerber um eine Fahrerlaubnis der Klasse A2, die Inhaber einer Fahrerlaubnis der Klasse B oder einer ihr entsprechenden Fahrerlaubnis sind, die bis zum 31. März 1980 erteilt worden ist, wird diese Fahrerlaubnis unter der Voraussetzung erteilt, dass sie ihre Befähigung in einer praktischen Prüfung nachgewiesen haben.



Renate Bartelt-Lehrfeld

5. Zum Erwerb der Fahrerlaubnisklasse B (Zugkombinationen bis 4250 kg) mit der Schlüsselzahl 96 (Anhang V der Richtlinie), die überwiegend für Wohnwagengespanne interessant ist, wird auf eine Prüfung verzichtet und die bürgernahe und unbürokratische Lösung einer Fahrerschulung gewählt. Diese kann nur von Fahrlehrern, die die Fahrerlaubnis der Klasse BE nach § 1 FahrlG besitzen, durchgeführt werden.
6. Im Bereich des stufenweisen Zugangs zu den Zweiradklassen (Anhang VI der Richtlinie) wird dagegen aus Gründen der Verkehrssicherheit von der Klasse A1 zu A2 und von A2 zur umfassenden Klasse A eine praktische Prüfung vorgeschrieben. Fragen der Ausbildung sind außerhalb der Fahrerlaubnis-Verordnung in der Fahrschüler-Ausbildungsordnung zu regeln.

## Impressum

**Herausgeber: Deutsche Fahrlehrer-Akademie e. V.,**  
gemeinnütziger Verein  
Verantwortlich für den Inhalt:  
Prof. Dr.-Ing. Klaus Langwieder, München  
Beiträge: Horst Schneider, Renate Bartelt-Lehrfeld,  
Verkehrs-Verlag Remagen, Gebhard L. Heiler  
Redaktion: Gebhard L. Heiler und Maria Reufer,  
Kornal-Münchingen  
Sekretariat: Zuffenhauser Str. 3, 70825 Kornal-Münch.  
Fon: 0711/80 688-64, Fax: 0711/80 688-65  
E-Mail: [hotline@dfakad.de](mailto:hotline@dfakad.de)  
Rechtssitz des Vereins ist Stuttgart  
Register: AG Stuttgart VR 4896  
Steuernummer: 70054/38624  
Finanzamt: 71229 Leonberg  
Druck: Ehrler Druck, Ditzingen

[www.dfakad.de](http://www.dfakad.de)

**Renate Bartelt-Lehrfeld** ist Juristin und seit 1995 im Bundesministerium für Verkehr tätig. Zunächst arbeitete sie in der verkehrspolitischen Grundsatzabteilung an wichtigen gesetzgeberischen Aufgaben mit. Später war sie Persönliche Referentin des früheren Bundesverkehrsministers Matthias Wissmann. Seit vier Jahren ist Frau Bartelt-Lehrfeld in der Abteilung Straßenverkehr für Fragen des Fahrerlaubnisrechts und des Fahrlehrerrechts zuständig.

# Wie Stress hinter dem Lenkrad das Fahrverhalten beeinflusst

Ein wichtiges und schwieriges Thema innerhalb der zweiten Lektion „Grundstoff“.

Was ist dran am Stress im Straßenverkehr und welche Auswirkungen haben tatsächliche oder vermeintliche Stress-Situationen auf unser Verhalten hinter dem Lenkrad?

## Der Körper macht mobil

Stressreaktionen treten im Straßenverkehr immer bei bestimmten Belastungen auf. Jeder spürt in solchen Situationen, dass der Körper auf diese Belastungen und Reize reagiert.

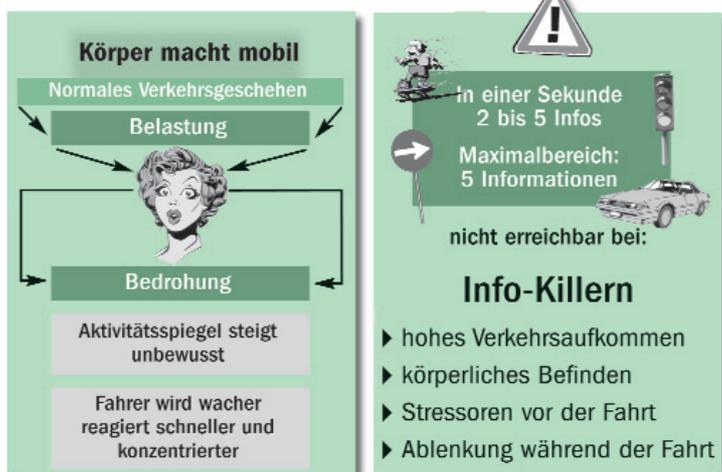
*Eingehende Reize aktivieren zunächst die Wachheitszentrale des Fahrers. Sie besteht aus einem dichten Netz von Nervenzellen in der Hirnrinde. Der Fahrer spürt eine Bedrohung, sein Aktivitätsspiegel steigt unbewusst. Er wird zunächst wacher, reagiert schneller und konzentrierter.*

Nun kann das Gehirn aber nur eine begrenzte Anzahl von Informationen und belastenden Reizen verarbeiten. Maximal 2 bis 5 Infos in der Sekunde.

*Wird diese Schwelle erreicht oder überschritten, gerät der Aktivitätsspiegel in den Maximalbereich.*

Ist dieser erreicht, erhöht sich die Muskelspannung und bewirkt eine Versteifung der Bewegungsfähigkeit.

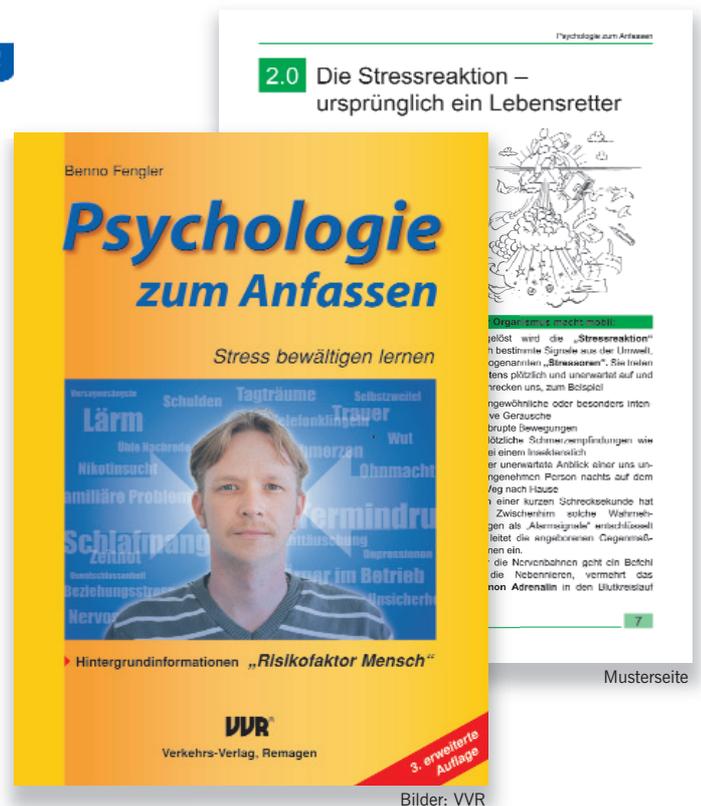
*Die Bewegungsgenauigkeit und -geschwindigkeit erleiden spürbare Einbußen.*



Die eingehenden Reize lassen das Herz verstärkt arbeiten und die Augenpupillen erweitern sich. Daraus folgt eine Beeinträchtigung des Nahsehens, Herzflattern sowie Schweiß an Handflächen, Fußsohlen und Stirn.

## Stress in Maßen ist durchaus förderlich

Schädlich und gefährlich wird Stress im Straßenverkehr erst, wenn die eingehenden Reize nicht mehr verarbeitet werden können.



## Stress als Informationskiller

Negative Belastungssituationen, die zum Stress führen, beeinflussen in erster Linie die Informationsverarbeitung. Wächst die Belastung, reduziert sich auch die Geschwindigkeit der Informationsaufnahme.

Nicht nur die direkte Verkehrssituation belastet uns während der Fahrt. Die optimale Informationsaufnahme und Informationsverarbeitung wird darüber hinaus durch viele weitere Faktoren beeinflusst, die außerhalb des direkten Verkehrsgeschehens liegen.

### Hierzu gehören zum Beispiel:

- ⇒ familiäre und berufliche Probleme
- ⇒ Zeitdruck
- ⇒ Ablenkung
- ⇒ körperliches Befinden
- ⇒ Wettersituationen

Diese komplexen Zusammenhänge müssen den Fahrschülern – aber auch den Fahrlehrer-Anwärtern – näher gebracht werden.

Um dem Stress als Informationskiller zu begegnen müssen wir sorgsam mit unserem Informationshaushalt umgehen. Ist er überlastet, werden andere Verkehrsteilnehmer, Schilder oder Signale nicht mehr vollständig wahrgenommen.

## Anti-Stressfaktoren

Dem Stress als Informationskiller kann man dadurch begegnen, dass man mit seinem Informationshaushalt sorgsam umgeht. *Es sind also Informationsreserven zu schaffen.*

### Anti-Stress-Faktoren können sein:

- ⇒ Wissen und Erfahrung
  - ⇒ Routinehandlungen im Fahrablauf
  - ⇒ rücksichtsvolles Verhalten
  - ⇒ Toleranz gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern
  - ⇒ aktive körperliche Bewegung, z. B. Laufen, Walking, Wandern
- Maßnahmen gegen den Stress und seine negativen Folgen setzen sich aus vielen unterschiedlichen Bausteinen zusammen. Erst gemeinsam ergeben sie einen stabilen Schutzwahl.

Weiteres hilfreiches Hintergrundwissen zu diesem Thema bietet die Broschüre: „Psychologie zum Anfassen“ von Benno Fengler, im Vertrieb des Verkehrs-Verlag, Remagen.

# Rückblick auf die Anfänge und das Werden III

**Mitte der 90er-Jahre hob in der Fahrlehrerschaft eine rege Diskussion über neue computergestützte Fahrsimulatoren an. Ein mit Mitteln des Landes NRW subventioniertes Unternehmen namens AITEK aus Dortmund entwickelte solche Geräte und verkündete, seine Simulatoren würden die praktische Fahrausbildung revolutionieren.**

Die Nachricht von der fantastischen neuen Simulatoren-Generation breitete sich wie ein Lauffeuer aus, zumal aus der Bundeswehr ähnliche Signale kamen, wenn auch weniger euphorisch. Viele Fahrlehrer trieb die Sorge um, die neue Technologie könnte den Berufsstand in eine tiefe Krise rechtlicher, wirtschaftlicher und sozialer Unsicherheit stürzen. Hier ging es nicht mehr um den primitiven „Fahrstand“, wie ihn der Berliner Pädagogikprofessor Bongard noch in den späten 80er-Jahren lautstark propagiert hatte, sondern um Hightech mit einer geradezu verblüffenden bildlichen Auflösung der virtuellen Fahrbahn und ihrer unmittelbaren Umgebung sowie einem synchronisierten, aber freilich noch nicht unbedingt wirklichkeitsnahen Bewegungs- und Soundsystem. AITEK plante, all überall im Lande Stützpunkte mit Mehrplatzsimulatoren einzurichten, in die sich die Fahrschulen einkaufen oder stundenweise einmieten sollten. Doch der Plan ging viel weiter: Die Stützpunkte sollten auch für „Laufkundschaft“ zugänglich sein: Speziell ausgebildete „Instruktoren“ würden ohne Formalitäten jedem, der mal rasch vorbeikommt, gegen eine zuvor zu entrichtende Gebühr „Fahrunterricht“ erteilen.

## Was kann der AITEK-Simulator?

Diese Ankündigungen ließen die Gremien der Deutschen Fahrlehrer-Akademie aufhorchen, zumal in der organisierten Fahrlehrerschaft großes Interesse an einer neutralen Klärung der Frage bestand, ob – und wenn ja, inwieweit – der AITEK-Simulator (oder ähnliche Entwicklungen) den herkömmlichen praktischen Fahrunterricht ergänzen oder gar ersetzen könnte. Der Wissenschaftliche Beirat maß dem Thema erhebliche Bedeutung bei und rief 1997 unter Leitung von Peter Glowalla, Berlin, den Arbeitskreis *Fahrsimulatoren in Fahrschulen* ins Leben. Nach einer gründlichen „Bestandsaufnahme“ der am Markt angebotenen Geräte und deren Leistungsfähigkeit veranstaltete die DFA im September 1997 in Hohenroda einen Workshop für das Führungspersonal der deutschen Fahrlehrerverbände unter dem Titel *„Fahrsimulatoren in der praktischen Fahrausbildung – Zukunftsrealität oder Phantom“*. Das Ergebnis war ernüchternd:

*Für die praktische Grundausbildung sind die aufwendigen Maschinen unnötig und überdies gegenüber dem Auto unwirtschaftlich. Ein Einsatz zur Ergänzung des praktischen Unterrichts im Sinne der Simulation von in der Realität nicht willkürlich herbeiführbaren Situationen – etwa witterungsbedingten Gefahren, Überholmanöver etc. – ist zum einen wegen der noch mangelhaften Simulationsfähigkeit, zum Zweiten wegen der unverhältnismäßig hohen Kosten der Maschinen auszuschießen. Gerade Letzteres aber könnte, wirtschaftlich vertretbare Gestehungs- und Betriebskosten vorausgesetzt, bei realitätsnaher Abbildung der Gefahren zur Optimierung der Fahrausbildung beitragen.*

Mitte 1999 lud die DFA in Zusammenarbeit mit Dornier und Daimler-Chrysler den Gesamtvorstand der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. zu einer Informationsveranstaltung mit dem Thema *„Simulatoren – aktueller Stand der Technik/Einsatzmöglichkeiten“* ein. Auch dabei zeigte sich, dass Fahrsimulatoren noch einen weiten Weg der Optimierung vor sich haben würden, bevor sie in der zivilen Fahrausbildung maßgeblich Platz greifen können. Die von AITEK dank angeblicher Alleskönner-Simulatoren angekündigte Revolution der Fahrausbildung war nicht zum Ausbruch gekommen. Apropos: AITEK ging Anfang 2000 in Konkurs. Das bedeutet nicht, dessen war und ist sich die Führung der DFA bewusst, dass der Gedanke einer förderlichen Anwendung von Fahrsimulatoren in der zivilen Fahrausbildung für alle Zeiten ad acta zu legen ist.

## Verknüpfung:

### Schulische Verkehrserziehung und Fahrunterricht

In Niedersachsen war 1997 auf Anregung eines Ministerialbeamten und unter dem Einfluss der Thesen des Berliner Schulprofessors Bon-

gard der Versuch gestartet worden, die schulische Verkehrserziehung mit der Fahrausbildung nach dem Fahrlehrergesetz zu verknüpfen. Wer könnte schon gegen gute schulische Verkehrserziehung sein? Doch das Projekt war nicht mit der angemessenen Sorgfalt vorbereitet worden und barg u. a. die Gefahr erheblicher Wettbewerbsverzerrungen. Welche Fahrlehrer dürfen in den weiterführenden und den Berufsschulen unterrichten und welche nicht? Das wenig durchdachte Projekt hatte überdies einige organisatorische, pädagogische und wirtschaftliche Haken und war insgesamt praxisfern angelegt. Der hierzu etwas vage formulierte Passus im Straßenverkehrsgesetz (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe p) ist sehr auslegungsfähig, zumal die Blankettnorm noch heute einer praktikablen Ausführungsbestimmung harret. Die Gremien der DFA sahen in den niedersächsischen Bestrebungen jedenfalls keinen Ansatz für eine Optimierung der Fahrausbildung und haben diese Auffassung seinerzeit auch – u. a. in einem Workshop mit Vertretern der Fahrlehrerverbände – eingehend begründet. Aus heutiger Sicht ist zu berichten, dass das Projekt ohne Bedeutung geblieben ist.

## Manko

Dass die Führung einer Fahrschule kaufmännische Kenntnisse erfordert, war im Grunde nie bestritten worden. Über Jahrzehnte hinweg hatte die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V. vergeblich die Forderung nach einer gesetzlich geregelten betriebswirtschaftlichen Schulung der angehenden Fahrschulinhaber gestellt. Doch der Bundesgesetzgeber wollte da nicht rangehen. Es fehlte offenbar die Einsicht, dass betriebswirtschaftliche Fehler zu erheblicher Minderung der Ausbildungsqualität führen und somit die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können. Anfang der 90er-Jahre begann die Abwehrfront der Gesetzesmacher zu bröckeln, und schließlich brachte das Änderungsgesetz vom 24. April 1998 die längst überfällige Regelung. Danach müssen Bewerber um die Fahrschülerlaubnis an einem mindestens 70 Stunden dauernden Lehrgang über Fahrschulbetriebswirtschaft teilnehmen. Von diesem Crashkurs ist zwar bis heute niemand entzückt, zumal eine Erfolgskontrolle nicht verlangt wird. Doch der Anfang, dieses lang beklagte Manko der Fahrlehrerausbildung zu überwinden, war immerhin gemacht. Auf Anregung des Bundesverkehrsministeriums erarbeitete die DFA ein Eckdatenpapier über die Inhalte des betriebswirtschaftlichen Lehrgangs. Angesichts der kurzen Lehrgangsdauer fiel den Wirtschaftsexperten der DFA die Abwägung und Gewichtung der einzelnen Themen nicht leicht. Dennoch kam ein den Umständen entsprechend brauchbares Ergebnis zustande, das in einer im Verkehrsblatt veröffentlichten Richtlinie zusammengefasst wurde und bis heute Bestand hat. Die DFA hat in der Vergangenheit nie ein Geheimnis aus ihrer Enttäuschung über die seinerzeitige Rechtssetzung gemacht. Pädagogische und sachliche Gründe sprechen für mindestens eine Verdoppelung der Lehrgangsdauer und eine Abschlussprüfung. Überdies sollten anlässlich einer hoffentlich baldigen Neufassung der Bestimmung die Verordnungsermächtigung nach § 11 Abs. 4 FahrIG ausgenutzt und die Inhalte statt als Richtlinie in einem Rahmenplan festgezurrert werden.

## Ein spannendes Jahrzehnt

Im Mai des Jahres 2000 blickte die DFA auf das erste Jahrzehnt ihres Bestehens zurück. Das Experiment, dem Berufsstand der Fahrlehrer ein wissenschaftliches Forum zu schaffen, war geglückt. Die Aufgabe erwies sich von Beginn an als sehr anspruchsvoll. Besonders spannend für die DFA waren die letzten Jahre des alten Jahrhunderts gewesen: Die Mitarbeit bei der Vorbereitung der am 1. Januar 1999 in Kraft getretenen Jahrhundertreform des Führerscheins und zahlreicher begleitender legislativer Maßnahmen hatten konzentrierte Anstrengungen verlangt. GLH