FahrSchulPraxis April 2017 - Ausgewählte Artikel dieser Ausgabe im WWW > mehr ...



Durch Auswahl eines Links wird unterhalb dieser Auflistung der vollständigen Artikel bzw. weitere Informationen dazu angezeigt:

222 Inhalt
221 Dieselverbot – Schonfrist muss sein!
226 Update: Geistige Pleite Statt mittlerer Bildung / Der Lang-Lkw kommt
228 Geschäfts- und Kassenbericht (PDF hier ist vollständig - in der gedruckten Ausgabe: Teil I)
244 Reform des Fahrlehrerrechts – Auf der Zielgeraden?
246 Prüfungsfahrzeuge der Klasse BE – Was wiegt mein Anhänger?
248 Fahrverbot für Diesel bei Feinstaub – BVF fordert Übergangsfrist
253 Praktische FE-Prüfung – Videoaufzeichnungen zulässig?
255 Anlage 11 zu § 31 FeV – Serbische Führerscheine prüfungsfrei umschreiben
256 StVO – Verschärftes Handyverbot kommt – Auch für ausbildende Fahrlehrer?
262 Ralf Schütze: Ablenkung gefährlicher als Alkohol am Steuer
268 25 Jahre gemeinsame Arbeit für die Verkehrssicherheit
278 Gerichtsurteile: (2388) Alkoholfahrt mit Segway - Führerschein adieu!

Mitglieder des FLVBW finden die FPX als PDF-Datei im Downloadbereich des internen InternetForums...

Update: Geistige Pleite statt mittlerer Bildung / Der Lang-Lkw kommt

Geistige Pleite statt mittlerer Bildung

Mit Drucksache 801/1/16 vom 30.01.17 empfahlen die maßgeblichen Ausschüsse des Bundesrates der Bundesregierung, in ihren „Entwurf eines Gesetzes über das Fahrlehrerwesen und zur Änderung anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften" eine Anhebung der Bildungsvoraussetzungen für Bewerber um die Fahrlehrerlaubnis der Klasse BE aufzunehmen. Wörtlich: „[... der Bewerber mindestens über einen mittleren Bildungsabschluss mit abgeschlossener Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf oder über die Fachhochschulreife verfügt ...]." Die Begründung war schlüssig und hob vor allem darauf ab, dass mit der Verlängerung der Berufsausbildung das Ziel einer höheren pädagogischen Kompetenz nicht erreicht werden könne, sofern es an den Bildungsvoraussetzungen mangle. Zugleich werde das Berufsbild des Fahrlehrers aufgewertet und die Attraktivität für gut qualifizierte Interessenten erhöht.

Abgelehnt Die Bundesregierung lehnte den Vorschlag mit einer ins Absurde tendierenden Begründung ab: Die im Gesetzentwurf enthaltene Formulierung, nach der der Bewerber mindestens eine abgeschlossene Berufsausbildung in einem anerkannten Lehrberuf oder eine gleichwertige Vorbildung besitzen muss, öffnet den Erwerb einer Fahrlehrerlaubnis bewusst auch für Bewerber ohne Schulabschluss jedoch mit einer möglicherweise langjährigen Berufserfahrung mit Ausbilderbefugnis. Außerdem werde damit dem Umstand der unterschiedlichen und sich ständig ändernden Bezeichnung von Schulabschlüssen durch Verzicht auf die Nennung eines bestimmten Schulabschlusses Rechnung getragen. Hinzu komme, dass die Zugangsvoraussetzungen nicht zu hoch sein dürfen, um dem Nachwuchsmangel in diesem Berufsfeld mit geringen Verdienstmöglichkeiten begegnen zu können.

Dazu ein paar Fragen: Wo findet man so exotische Typen, die es als Schulversager zu langjähriger Berufserfahrung und Ausbilderbefugnis gebracht haben und überdies noch lernfähig sind? Warum behebt man in Deutschland den notorischen Mangel an Ingenieuren nicht einfach durch die Streichung von Abitur und Fachhochschulreife? Schreckt die Bundesregierung in ihrer Sorge um den Nachwuchs nicht einmal davor zurück, den Fahrlehrerberuf in den Niedriglohnsektor zu verweisen? Werden nach diesen Antworten der Bundesregierung begabte junge Menschen den Fahrlehrerberuf noch attraktiv finden? *GLH*

Der Lang-Lkw kommt

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums den Feldversuch mit Lang-Lkw wissenschaftlich begleitet. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und zur Schonung der Straßenverkehrsinfrastruktur wurden für den Einsatz von Lang-Lkw erforderliche Rahmenbedingungen gesetzt. Ein zentrales Ergebnis der Untersuchungen ist, dass durch diese Rahmenbedingungen das Marktpotenzial von Lang-Lkw nur zu einem geringen Anteil ausgeschöpft wird, was maßgeblich für viele der durchgeführten Risikobetrachtungen ist. Für das Jahr 2030 wird eine Jahresverkehrsleistung der Lang-Lkw von rund 100 Millionen Kilometern prognostiziert. Ausgehend von den durchgeführten empirischen Fahrtenerhebungen lässt sich grob schätzen, dass diese von rund 1.000 Lang-Lkw erbracht werden wird. Für den Haupteinsatzort dieser Lang-Lkw, die Autobahn, konnte mithilfe der Berechnungen abgeschätzt werden, dass auf über 99 Prozent aller Autobahnen der Anteil der bis zu 25,25 Meter langen Lkw am Schwerverkehr weniger als ein Prozent betragen wird. Insbesondere vor diesem Hintergrund können die identifizierten Herausforderungen als hinnehmbar oder beherrschbar eingestuft werden. In den speziellen Einsatzfeldern des Lang-Lkw konnten positive Effekte – Effizienzgewinn und Kraftstoffersparnisse zwischen 15 und 25 Prozent – festgestellt werden. Weitere Informationen unter www.bast.de/lang-lkw *BASt/GLH*