





Das MitarbeiterMagazin

Jahrgang 3

Bielefeld/Düsseldorf, im Mai 2017

05/2017

Liebe Leserin! Lieber Leser!

Simca? Ließe sich auch als eine   kleine  internationale  Gemengelage beschreiben... Gegründet im Jahr 1934, fertigte die Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobiles, kurz Simca, als französischer Automobilhersteller in Nanterre bei Paris zunächst ausschließlich Fiat-Fahrzeuge in Lizenz: zuerst den Fiat 500 Topolino (Cinquecento) – in Frankreich unter dem Namen Simca 5 vertrieben, später den Simca 8, dann den Simca 6. Für die Baulizenzen erhielt Fiat im Gegenzug Simca-Anteile. Nach dem II. Weltkrieg kamen eigene Modelle von Simca hinzu. Dann kaufte Simca Automobiles die französische Marke Talbot.

1954 übernahm Simca von Ford Frankreich Anteile am Automobilwerk Poissy (Paris), das in den Folgejahren zur modernsten Autofabrik Europas umgestaltet wurde. Die eigenen Baureihen Simca Aronde (1951), Simca Ariane (1957), Simca 1000 (1961) und Simca 1100 (1967) konnten die Käuferschaft überzeugen, denn in den 1960er-Jahren stieg Simca nach Renault und Citroën zur drittstärksten französischen Automarke auf: vor Peugeot.



Bild: REI



Nach Jahren der Kooperation übernahm der US-amerikanische Automobilhersteller Chrysler (Chrysler Europe) im Jahre 1971 den Konzern Simca. Zunächst wurden die Modelle unter dem Markennamen Talbot weiter vertrieben. Nach dem Weiterverkauf an die Peugeot S.A. im Jahr 1978 vertrieb der neue Eigentümer die Fahrzeuge noch bis 1986 unter dem Label Talbot. Dann war Schluss mit diesem Namen. Aus dem Simca-Chrysler-Nachlass gingen viele neue Modelle hervor – u. a. der Peugeot 309 (vormals Talbot Horizon, davor Chrysler Arizona). Der Durchbruch für Familien- und Großraum-Limousinen in Europa auf Grundlage des Prototypen von Chrysler aus den USA, dem Voyager, gelang schließlich in Zusammenarbeit mit Matra. Das Ergebnis, der Espace, ging jedoch nicht bei Peugeot in Serie, sondern bei Renault. C'est la vie...

Prenez plaisir à lire numéro cinq de notre magazine VIVI – mai 2017, s. v. p. !
Sincèrement votre Dr. Bernhard F. Reiter

Interview mit Bernd Rimpl

Dipl.-Ing. Bernd Rimpl ist Leiter der Technischen Prüfstelle der TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG, unter anderem im Bundesland Nordrhein-Westfalen. Er hat diese Aufgabe 2015 von Rainer Cyganski übernommen und arbeitet an der Schnittstelle von Ausbildung, Prüfung und Politik eng zusammen mit dem Berufsstand.

Als amtlich anerkannter Sachverständiger für den Kraftfahrzeugverkehr, früherer Fachkoordinator Fahrerlaubnis in der Region Essen und langjähriges Mitglied im Fahrlehrerprüfungsausschuss bei der Bezirksregierung Detmold kennt Rimpl die tägliche Arbeit von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern genau.

VIVI Sehr geehrter Herr Rimpl, in den vergangenen Wochen und Monaten sind viele Änderungen, die Fahrlehrer/innen und Sachverständige gleichermaßen betreffen, in Kraft getreten. Wie bewerten Sie diese Entwicklung?

Rimpl Gerade in der heutigen schnelllebigen Zeit ist es besonders wichtig, gemeinsam in

Expertenkreisen Anregungen zu notwendigen gesetzlichen Änderungen zu geben und an der Umsetzung aktiv mitzuarbeiten. Vorschnelle, mit der heißen Nadel gestrickte Änderungen sind nicht zielführend und treffen bei den direkt Beteiligten auf Unverständnis.



Bild: Rimpl

VIVI Sie haben – gemeinsam mit anderen Experten – an der Beschreibung von Fahraufgaben im Rahmen des BAST-Projekts „Revision zu einer Optimierte Praktischen Fahrerlaubnisprüfung“ mitgewirkt. Was hat es damit auf sich?

Rimpl Zuerst möchte ich hier ausführen, dass seit langem Experten der Verkehrsbehörden, der Wissenschaft, der Prüforganisationen und der Fahrlehrerschaft harmonisch und zielorientiert an der Weiterentwicklung von Fahrausbildung und Prüfung – beides ist engstens miteinander verbunden – zusammenarbeiten. Im BAST-Revisionsprojekt zur *Optimierung der Praktischen Fahrerlaubnisprüfung* (OPFEP) ist nun durch den Expertenkreis ein Katalog von Fahraufgaben und Kompetenzbereichen für alle FE-Klassen erarbeitet worden, der nicht nur die Ausbildungsziele definiert, sondern konkret beschreibt, durch welche Handlungen ein/e Fahranfänger/in in der Praktischen Prüfung zeigt, dass er/sie die so genannte Fahraufgabe kompetent beherrscht bzw. mit welchem Fehlverhalten bzw. Fahrfehlern er/sie signalisiert, dass weiterer Ausbildungsbedarf besteht. Das gesamte Anforderungsprofil wird in einem systematischen, elektronischen Prüfprotokoll abgebildet. Dieses bietet einerseits die Möglichkeit einer systematischen Auswertung; andererseits gibt es eine individuelle Rückmeldung an den/die Fahranfänger/in. So können daraus sowohl generelle Schlussfolgerungen für die Weiterentwicklung der Ausbildung aller Fahranfänger/innen als auch direkte Schwerpunkte für die ergänzende Ausbildung in der Fahrschule abgeleitet werden. Mit diesem BAST-Projekt sind wir im Hinblick auf eine wissenschaftlich fundierte Ausbildung (und Prüfung) einen bedeutenden Schritt voran gekommen. Wenn ich mich zurückerinnere an einen der letzten Fahrlehrerkongresse, so wurde dort völlig zu Recht die Frage gestellt: „Was heißt das, ‚man‘ kann Autofahren mit Bezug auf die erwarteten Kompetenzen, d. h. mit Bezug auf Verkehrsbeobachtung, Fahrzeugpositionierung, Geschwindigkeitsanpassung, Kommunikation oder Fahrzeugbedienung/umweltbewusste Fahrweise. Wir haben im Expertenkreis sozusagen die ‚Basics‘ festgelegt, und ich bin stolz darauf, daran mitgewirkt zu haben. Es würde mich freuen, wenn seitens der Gesetzgebung einer kurzfristigen Einführung zugestimmt wird.“

VIVI Die Themenfelder Fahrerassistenzsysteme und Elektromobilität rücken immer mehr in den Fokus. Welche Stellung soll diesen Inhalten Ihrer Meinung nach in der Fahrerlaubnisprüfung der Zukunft zukommen?

Rimpl Fahrerassistenzsysteme und Elektromobilität sind klare Themen der Zukunft, die immer mehr Gewicht bekommen. Assistenzsysteme sind schon jetzt Bestandteil der Ausbildung und der Prüfung, z. B. Einpark- oder Bremsassistenten. Die Technik wird immer mehr Unterstützungssysteme für die Fahrer anbieten, die diese auch beherrschen müssen. Also gehört sie in die Ausbildung.

Leider gibt es bei den Fahrerassistenzsystemen (noch) keine vereinheitlichten Standards: Jeder Hersteller verwirklicht seine eigenen Bedienphilosophien: Genau das macht es schwierig.

VIVI Was wünschen Sie Sich von angehenden und berufserfahrenen Fahrlehrer/inne/n?

Rimpl Ich wünsche mir und vor allem den auszubildenden Fahranfänger/inne/n eine klare Ausrichtung auf höchste Ausbildungsqualität und die damit verbundene Erkenntnis, dass hohe Qualität niemals mit niedrigen Preisen zu erreichen ist. Das Erfolgsrezept der deutschen Wirtschaft zeigt doch, dass mit bester Qualität auch dauerhaft beste wirtschaftliche Erfolge zu erzielen sind.

VIVI Welche Zukunftsthemen beschäftigen Sie zurzeit noch?

Rimpl Industrie 4.0 sowie Digitalisierung sind momentan in aller Munde und beschäftigen uns natürlich auch. In diesem Zusammenhang denken wir momentan intensiv über die weitere Digitalisierung der Fahrerlaubnisprozesse nach. So könnte z. B. eine Fahrerlaubnis nach bestandener Prüfung zukünftig eventuell über einen QR-Code auf das Smartphone des Bewerbers übertragen werden. Eine papierlose Prüfung sollte unser aller Ziel sein.

VIVI Zum Schluss noch eine persönliche Frage: Wie erinnern Sie sich an Ihre Ausbildung in der Fahrschule?

Rimpl Seltsamerweise erinnert sich fast jeder an mindestens eine Situation innerhalb der Ausbildung in der Fahrschule oder an die Prüfung selbst, auch wenn es schon lange her ist. Umso wichtiger ist es, das sowohl die Berufsgruppe Fahrlehrer/innen als auch die Prüfer/innen ein positives Bild abgeben müssen. Ich gehörte zu den Fahrschülern, die 1981 die Klasse 1b erworben haben und 1983 die Klasse 1 und 3 an einem Tag absolvierten. Theorie morgens und die Praktischen Prüfungen zum Nachmittag. Es war eine ‚alt eingesessene‘ Fahrschule, die eigentlich von allen Schülern meiner Schulklasse besucht wurde. Somit traf man zum Theorieunterricht bzw. zu Praktischen Fahrstunden immer Freunde, die das gleiche Ziel hatten: „Endlich mobil zu sein!“

VIVI Sehr geehrter Herr Rimpl, wir bedanken uns für das interessante Gespräch.

Die Fragen stellte Günter Kölzer.



Bild: TÜV NORD Mobilität GmbH & Co. KG

Prüfungsfrage des Monats

[Fehlerpunkte: 4]

Sie fahren auf dieser Straße außerhalb geschlossener Ortschaften. Worauf stellen Sie sich ein?

- (A) Fußgänger nutzen die Fahrbahn
- (B) Die Fahrbahn ist verengt
- (C) Fußgänger laufen nur außerhalb der Fahrbahn



Hagen Meißner ist seit 40 Jahren Dozent in Düsseldorf

Hagen Meißner absolvierte zunächst die Ingenieurschule und war dann jahrzehntelang Lehrer in einer Berufsschule. Die Arbeit in der Erwachsenenbildung machte ihm so viel Freude, dass er bald – zusätzlich zu seinen dienstlichen Verpflichtungen – auch als Fachdozent für Fahrzeugtechnik zur damaligen Fahrlehrer-Fachschule Erkens in Düsseldorf, der Vorgängerin des jetzigen VERKEHRS-INSTITUTS DÜSSELDORF, fand.

Hagen Meißner hat Generationen von Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern aus- und weitergebildet und sie an die Grundlagen der Fahrzeugtechnik und der Fahrphysik herangeführt. Die Begeisterung für das Fach und die Arbeit mit Menschen sind ihm dabei nie abhandengekommen. Jede/r, die/der seinen Unterricht erleben konnte oder als Dozent/in mit ihm zusammenarbeiten darf, weiß von ebendieser Begeisterung zu berichten. Einige nachfolgende Dozent/innen des VERKEHRS-INSTITUTS DÜSSELDORF sind sogar ehemalige Student/inn/en von Hagen Meißner.

Auf der Dozentenbesprechung vom 21. April 2017 würdigte der Verantwortliche Leiter des VERKEHRS-INSTITUTS DÜSSELDORF, Ulrich Wibbeke, die Arbeit des Jubilars: „Sie haben das Haus geprägt, und Sie haben es immer verstanden, Menschen, die bislang nichts oder nur sehr wenig mit Fahrzeugtechnik zu tun hatten, neugierig zu machen auf diese Materie“, so Wibbeke, der Herrn Meißner eine Urkunde, verbunden mit den besten Wünschen unseres Geschäftsführers, Dr. Bernhard F. Reiter und der Kolleginnen und Kollegen überreichte. Herr Meißner bedankte sich für die Würdigung und betonte, dass er sich sehr darüber freue, er aber so viel Aufhebens um seine Person gar nicht gewohnt sei.

Wichtige Stationen im Bereich der Fahrlehrerausbildung waren gesetzliche Neuerungen, Weiterentwicklungen im Bereich der Fahrzeugtechnik – Stichwort ‚Fahrerassistenzsysteme‘ – und die sich verändernde Zielgruppe von angehenden Fahrlehrer/inn/en und Fahrlehrer/inn/en. Technisches Vorwissen – oder zumindest Interesse daran – könne (im Gegensatz zu früher) heute nicht mehr vorausgesetzt werden. Umso wichtiger ist es, die unterschiedlichen Lernvoraussetzungen der Studentinnen und Studenten im Blick zu behalten. Deswegen betonte Meißner, dass die seit letztem Jahr in den Düsseldorfer BE-Lehrgängen praktizierten Exkursionen im Technikunterricht – beispielsweise zu einer Prüfstelle des TÜV RHEINLAND – so wichtig seien, da sie konkret und anschaulich sind: Unterricht zum Anfassen eben! Meißner kann sich auch Exkursionen in Lehrwerkstätten vorstellen. Die Dozentenbesprechung klang beim gemeinsamen Grillen aus.



Bild und Text: KÖL

Zitat des Monats

***Der Mensch ist auf Erden,
sich selbst zu bilden –
und dann wieder sich selbst.***

Clemens Brentano (1778-1842)



Gericht des Monats

**Salat vom Senner Stangenspargel
mit hausgebeiztem
Lachs und Flusskrebsschwänzen**



Bild: BEL

Bild des Monats

**§ 23 Abs 1 StVO sehr
frei interpretiert ...**



Bild: KÖL

Student des Monats

Gerhard Bücher ist Fahrlehrer aller Klassen. Im Jahr 2010 übernahm er zusammen mit seinem Bruder Armin Bücher die 1961 gegründete Fahrschule Ausserwinkler. 2013 starb Armin überraschend. Seitdem führt Gerhard die Fahrschule Bücher GmbH in Saarbrücken allein mit seiner Ehefrau Kerstin, die gleichzeitig Kauffrau für Bürokommunikation und Qualitätsmanagementbeauftragte des Betriebes ist.

VIVI Lieber Gerhard, du bist seit 1996 Fahrlehrer und führst eure Fahrschule als Familienbetrieb. Kannst du etwas zur Historie eures Betriebes sagen?

Gerhard Bücher Wir haben die Fahrschule Ausserwinkler 2010 übernommen. Ich hatte dort seit 1996, mein Bruder seit 1999 als angestellter Fahrlehrer gearbeitet. Da mein damaliger Chef keinen Nachfolger aus seinem Umfeld fand, lag es auf der Hand, dass wir die Fahrschule übernehmen: damals als Fahrschule für Auto und Motorrad. Meine Frau als gelernte Kauffrau wurde zuständig für den Bürobereich.



Bild: Bücher

VIVI Seit 2010 habt ihr auch die Aus- und Weiterbildung von LKW- und Busfahrern im Programm. Wie hat die Erweiterung eures Portfolios eure Arbeit verändert?

Gerhard Bücher Gerade der Bereich der Nutzfahrzeugklassen und die damit verbundenen Weiterbildungen unterscheidet sich schon von der reinen Ausbildung in der Klasse B. Du bist viel mehr auf Erwachsenenbildung eingestellt, deine Arbeit ist – wie ich finde – noch abwechslungsreicher und zugleich weniger nervenaufreibend. Ausnahmen bestätigen natürlich auch hier die Regel.

VIVI Du bist seit vielen Jahren ein treuer Kunde des VI Düsseldorf. Nach Saarbrücken ist es nicht gerade ein Katzensprung ...

Gerhard Bücher Ja, das ist wohl wahr: Es sind exakt 292 km von meiner Haustür aus zu euch. Das erste Mal war ich 2003 zur Seminarleiterinweisung ASF und ASP da. Das ergab sich daraus, dass die zu meinem Wohnort näher gelegene Ausbildungsstätte zu diesem Zeitpunkt hierzu nichts anbot. Düsseldorf war damit am nächsten dran. Die Art, wie hier ausgebildet wird, gefiel mir auf Anhieb gut: kompetent, zielführend und doch entspannt. Für mich war klar: alles Weitere in Düsseldorf! Dem folgten dann alle Seminarleiterweiterbildungen, BWL, Fahrlehrer CE und DE und sogar einmal die 33-er.

VIVI Welche Themen interessieren dich besonders? Welche würdest du gerne einmal hier hören?

Gerhard Bücher E-Mobilität, Autonomes Fahren und die Frage, wie sie sich auf unseren Fahrlehrerberuf auswirken werden?

VIVI Wobei kannst du ausspannen?

Gerhard Bücher Ausspannen kann ich, wenn ich mit meiner Familie zusammen bin: bei Campingurlaube mit meiner Frau und unserem Hund. (Meine Söhne sind 18 und 20 Jahre alt: Die fahren da nicht mehr mit...) Und bei meiner nun doch schon 29 Jahre währenden Zeit als Ehrenamtler im THW.

VIVI Was wünschst du dir für die Zukunft?

Gerhard Bücher Glück und Gesundheit für meine Lieben und mich, viele nette FahrschülerInnen und dass der Automateintrag (Schlüsselnummer 178) bei der Klasse B endlich fällt.

VIVI Lieber Gerhard, hab Dank für das nette Gespräch!

Die Fragen stellte Günter Kölzer.



Bild: Gerhard Bücher

Impressum

Unternehmensgruppe VERKEHRS-INSTITUT GmbH Bielefeld/
VERKEHRS-INSTITUT DÜSSELDORF GmbH

Furtwänglerstraße 52

33604 Bielefeld

Tel.: 05 21/29 94-0

E-Mail: info@verkehrs-institut.de

Umsatzsteuer-ID: DE 124019074

Handelsregister: HRB 32020 (Amtsgericht Bielefeld)

Aufsichtsbehörde:

Stadt Bielefeld – Fahrerlaubnisbehörde

Ravensberger Park 5

33607 Bielefeld

Münsterstraße 241

40470 Düsseldorf

Tel.: 02 11/641 36 29-0

E-Mail: mail@fahrlehrer-fachschule.de

Steuernummer: 105/5848/2538

Handelsregister: HRB 69571, (Amtsgericht Düsseldorf)

Aufsichtsbehörde: Stadt Düsseldorf

Geschäftsführer Dr. Bernhard F. Reiter

Chefredakteur Günter Kölzer (KÖL), verantwortlich im Sinne

von § 55 Abs. 2 RStV für redaktionelle Inhalte

Stellvertretender Chefredakteur Stefan Kuphal (KUP)

Lektorat Dr. Bernhard F. Reiter (REI)

Prüfungsfragen Winfried Wagner (WAG), aaS, Projektmanager

TÜV|DEKRA arge tp 21 (Dresden)

Herstellung/Verlag Klaus Peter-Altheide (PET)

VIVI Das MitarbeiterMagazin erscheint kostenlos im Eigenverlag der VIs.

Jahrgang/Monat/Jahr 03/05/2017

Publikationszyklus monatlich zum 15.

Erscheinungsort/e Bielefeld/Düsseldorf

Auflagenhöhe 1.300 Exemplare



