

Das MitarbeiterMagazin

Jahrgang 3

Bielefeld/Düsseldorf, im Oktober 2017

10/2017

Liebe Leserin und lieber Leser!

Die Maybach-Manufaktur war eine Sparte der Daimler AG, die in den Jahren 2002 bis 2012 Limousinen der Marke *Maybach* produzierte und verkaufte. Das Markenemblem, ein verwobenes Doppel-M, war demjenigen nachempfunden, das zuvor die Maybach-Motorenbau GmbH für ihre Automobile verwandte: Diese hatte bereits von 1921 bis 1941 luxuriöse Automobile unter der Marke Maybach verkauft. 1960 übernahm Daimler-Benz das Unternehmen – und damit auch die Markenrechte. 1969 wurde die Maybach-Motorenbau GmbH zur MTU Friedrichshafen umfirmiert. Im Jahr 2000 kündigte der Daimler-Benz-Nachfolge-Konzern DaimlerChrysler (heute Daimler AG) an, wieder Fahrzeuge unter der Marke Maybach zu verkaufen. Ende 2002 wurden die ersten Fahrzeuge ausgeliefert: Die Modelle 57 und 62, gefolgt von 57S und 62S, später Exelero. Im Jahr 2005 verkaufte DaimlerChrysler die MTU Friedrichshafen, behielt aber die Markenrechte an Maybach. 2007 wurde eine Landaulet-Version des 62S als ‚Konzeptfahrzeug‘ präsentiert.



Bild: REI



Ende 2011 gab Dieter Zetsche, Daimler-Vorstandsvorsitzender, bekannt, die Marke Maybach 2012 zu Gunsten weiterer Modelle der Mercedes S-Klasse einzustellen. Am 17. Dezember 2012 verließ das letzte Fahrzeug die Maybach-Manufaktur im Daimler-Werk Sindelfingen. Ende 2014 gab Daimler dann die erneute Verwendung des Namens Maybach bekannt: nun unter Mercedes-Maybach. Mit der S-Klasse ab Baureihe 222 wurde dieser als exklusives Derivat mit besonders langem Radstand eingeführt.

Viel Spaß bei der Lektüre unserer neuen VIVI-Ausgabe Oktober 2017, herzlichst Ihr Dr. Bernhard F. Reiter (Quellen & Fotos: WIKIPEDIA, 04./05.10.2017)

* August Wilhelm Maybach (1846-1929) war ein deutscher Konstrukteur und Automobilpionier. Namensgeber der Automobilmарke Maybach, entwickelte er als Mitarbeiter Gottlieb Daimlers in dessen Konstruktionsbüro mit der Standuhr den ersten leichten, schnelldrehenden und damit als Fahrzeugmotor besonders geeigneten Verbrennungsmotor. Rückblick: Gerade fünf Jahre alt, zog seine Familie nach Stuttgart um, wo beide Eltern binnen drei Jahren verstarben. Als 13-Jähriger fand August Wilhelm dann im Reutlinger *Bruderhaus* Aufnahme, genoss eine ordentliche Ausbildung und wurde zum Technischen Zeichner und Konstrukteur ausgebildet. Im *Bruderhaus* lernte Maybach Gottlieb Daimler, den Leiter der Einrichtung, kennen: und wurde dessen Assistent. Daimler erkannte Maybachs Talent und förderte ihn. 1873 nahm er ihn mit zur Gasmotorenfabrik Deutz bei Köln, wo Maybach zum Leiter des Konstruktionsbüros aufstieg. Es sollte nicht lange dauern, bis er den von Nikolaus Otto entwickelten Verbrennungsmotor mit Fremdzündung zur Serienreife brachte. Als späterer Technischer Direktor Daimlers hatte Maybach maßgeblichen Anteil an der weiteren Automobilentwicklung.

MAYBACH



Interview mit Martina Ochel-Brinkschröder

Regierungsrätin Martina Ochel-Brinkschröder ist Stellvertretende Referatsleiterin im Referat LA 21 des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur in Bonn. Sie ist – gemeinsam mit der Referatsleiterin, Renate Bartelt-Lehrfeld – zuständig für die Bereiche Fahrlehrerrecht und Fahrerlaubnisrecht.

VIVI Sehr geehrte Frau Ochel-Brinkschröder, das Fahrlehrergesetz und die Durchführungs-Verordnung zum Fahrlehrergesetz haben nun alle Hürden genommen. Zum 1. Januar 2018 treten die neuen Regelungen in Kraft. Sind Sie erleichtert?

Ochel-Brinkschröder Auf jeden Fall, wenn man bedenkt, dass wir uns seit mehr als sechs Jahren intensiv mit den Reformvorschlägen beschäftigen und angesichts des Umfangs der rechtlichen Änderungen erst kurz vor Ende der laufenden Legislaturperiode zum Abschluss kommen konnten.

VIVI Ein wesentliches Ziel der Reform war die Stärkung des pädagogischen Profils der Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer. Der Anteil der pädagogischen Inhalte ist auf über 50% gestiegen. Was halten Sie Kritikern entgegen, die behaupten, dass andere Inhalte nun zu kurz kämen?

Ochel-Brinkschröder Ich denke nicht, dass andere Inhalte zu kurz gekommen sind. Sicherlich nehmen die pädagogischen Gesichtspunkte einen großen Bereich ein. Allerdings bestand auch großer Reformbedarf angesichts der seit 1999 fast unveränderten curricularen Grundlagen der Fahrlehrerausbildung. Wesentliches Ziel, das auch im letzten Koalitionsvertrag festgeschrieben wurde, war daher die Erhöhung der Qualität der pädagogischen Ausbildung der Fahrlehrer. Letztlich herrschte hier aber auch weitestgehend Einigkeit, während wir andere Reforminhalte wie z. B. die Zugangsvoraussetzungen oder den Tagesnachweis intensiv diskutiert haben.

VIVI Von den pädagogischen Inhalten abgesehen, sind auch neue Schwerpunkte hinzugekommen. Was war Ihnen hier besonders wichtig?

Ochel-Brinkschröder Mir war besonders wichtig, den Beruf des Fahrlehrers auch weiterhin attraktiv zu machen. Daher bin ich gespannt auf die Auswirkungen der geänderten Zugangsvoraussetzungen und hoffe, dass wir auch mit den Maßnahmen zum Bürokratieabbau Fahrschulen und Fahrlehrer/innen

VIVI Wie zufrieden sind Sie mit den Ergebnissen insgesamt?

Ochel-Brinkschröder Auch wenn sich nicht alle Wünsche realisieren ließen, so bin ich doch im Ergebnis mit den nun vorliegenden Regelungen zufrieden, da sie auf eine breite Akzeptanz stoßen. Sicherlich wird die Umsetzung der Regelungen in die Praxis und auch die Evaluierung der Reform noch Optimierungsbedarf aufzeigen. Große Änderungsbedarfe dürften aber fürs erste nicht bestehen.

VIVI Fahranfängerinnen und Fahranfänger sind leider noch immer überproportional häufig an schweren Verkehrsunfällen beteiligt. Gleichzeitig sind wir in Europa vom Erreichen der Ziele der Vision Zero noch weit entfernt. Welche Rolle sollten Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in der Verkehrssicherheitsarbeit der Zukunft – Ihrer Meinung nach – spielen?

Ochel-Brinkschröder Verkehrssicherheitsarbeit endet ja nicht mit der Ausbildung in der Fahrschule. Aus den zahlreichen technischen Möglichkeiten, die heute und in Zukunft zur Verfügung stehen werden, können sich meiner Meinung weitere Betätigungsmöglichkeiten z. B. in Form von Schulungsangeboten für neue Fahrzeuge und neue Technologien ergeben. Neben den bereits vielfach auch von Fahrschulen gemachten Angeboten für Senioren können Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer auch an der Integration von Ausländern in Deutschland mitwirken, indem sie Betroffene beim Erwerb einer deutschen Fahrerlaubnis unterstützen.

VIVI Die Digitalisierung schreitet mit großen Schritten voran. Durch die zunehmende Automatisierung wird sich auch die Fahrausbildung wandeln. Welche Anforderungen kommen auf Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer in diesem Bereich zu?



Bild: Ochel-Brinkschröder

Ochel-Brinkschröder Die Anforderungen an Fahrer und damit auch an die Fahrschulausbildung werden sich künftig ändern. Dabei darf allerdings nicht vergessen werden, dass noch lange Zeit auch ‚herkömmliche‘ Fahrzeuge den Verkehr bestimmen werden und es eine Vielzahl unterschiedlicher, noch nicht absehbarer Neuentwicklungen geben wird. Eine besondere Herausforderung wird es daher sein, Wissen und Fähigkeiten ‚bedarfsgerecht‘ zu vermitteln.

VIVI Noch eine persönliche Frage: Welche Erinnerungen verbinden Sie mit Ihrer eigenen Fahrausbildung?

Ochel-Brinkschröder

Mein Fahrlehrer hat mich mit lustigen Anekdoten und kleinen Geschichten auf besondere Gefahrensituation aufmerksam gemacht, an die ich mich an den jeweiligen Orten auch heute noch immer wieder schmunzelnd erinnere.

VIVI Sehr geehrte Frau Ochel-Brinkschröder, haben Sie herzlichen Dank für das angenehme und informative Gespräch!

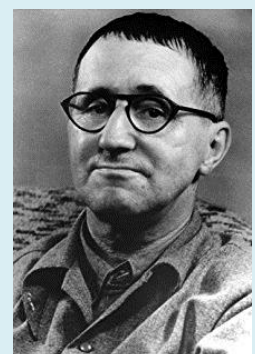
Die Fragen stellte Günter Kölzer.



Zitat des Monats

Jeder Lehrer muss lernen, mit dem Lehren aufzuhören, wenn es Zeit ist.

Bertolt Brecht
(1898-1956)



Schulung von Sachverständigen und Behördenmitarbeiter/innen in der Pädagogischen Fahrschulüberwachung – PFÜ

Das neue Fahrlehrergesetz wird zum 1. Januar 2018 in Kraft treten. Mit diesem wird auch die Fahrschulüberwachung neu geregelt. Der § 51 des neuen Fahrlehrergesetzes erweitert die bereits bestehende Überwachung der Aufzeichnungen, Lehrräume und Fahrzeuge („Formalüberwachung“) nun ausdrücklich um eine vor Ort durchzuführende Überwachung der „fachlichen und inhaltlichen Qualität“ des Unterrichts („Pädagogische Fahrschulüberwachung“). Schon jetzt machen einige Behörden von der Möglichkeit Gebrauch, am Theoretischen (und seltener: dem Praktischen) Unterricht teilzunehmen. Dabei herrscht in Deutschland derzeit noch eine extrem unterschiedliche Überwachungspraxis: Selbst dort, wo schon jetzt schon Unterrichtsbesuche stattfinden, gibt es große Unterschiede – nicht zuletzt, bezüglich der Begutachungskriterien.

In der Anlage 2 zu § 3 der neuen, ab 2018 geltenden Fahrlehrerausbildungs-Verordnung werden künftig 12 Qualitätskriterien für den Theoretischen und sieben für den Praktischen Unterricht festgelegt. Diese bilden die Grundlage für die Überwachung des Unterrichts. Diese Qualitätskriterien sind zwar in pädagogisch-didaktische Begrifflichkeiten ‚verpackt‘: Sie beschreiben aber lediglich, was engagierte Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer heute schon leisten. Sie brauchen weder erfahrene Kolleg/innen noch Berufsanfänger/innen zu schrecken. Die Fahrlehrerweiterbildung nach § 33a Abs. 1 an den VERKEHRS-INSTITUTEN BIELEFELD und DÜSSELDORF wird selbstverständlich alle interessierten Kolleginnen und Kollegen über die entsprechenden Neuerungen informieren.

In diesem Zusammenhang fand vom 17. bis zum 19. Oktober 2017 eine 3-tägige Schulung für die jetzt bereits in der Fahrschulüberwachung tätigen Ausbildungs- und Behördenvertreter im VERKEHRS-INSTITUT DÜSSELDORF statt. Eine weitere Schulung wird vom 6.-8. November 2017 im VERKEHRS-INSTITUT BIELEFELD durchgeführt. In der Überwachung der Fahrschulen gibt es in NRW bislang zwei Vorgehensweisen: Viele Behörden überlassen die Überwachung des Unterrichts bereits heute Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern aus dem *Sachverständigenbeirat Fahrschulüberwachung*, während andere die Überwachung selbst (d. h. mit Mitarbeiter/innen der Behörden) durchführen.

Die 3-tägige Schulung in Düsseldorf, an der insgesamt 25 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer sowie Behördenmitarbeiterinnen und -mitarbeiter, die in der Fahrschulüberwachung eingesetzt werden, war zuvor (mit eigens entwickeltem Lehrplan versehen) von der Bezirksregierung genehmigt worden. Kurt Bartels, 1. Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes Nordrhein e. V. und 2. Stellvertretender Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände e. V., begrüßte zusammen mit dem Seminarleiter Günter Kölzer die Anwesenden

und informierte über die Hintergründe der Neuregelung und die sehr unterschiedliche (und damit wettbewerbsverzerrende) bisherige Praxis der Überwachung. Alle drei Tage waren prall gefüllt mit Informationen zu den rechtlichen PFÜ-Neuerungen, den pädagogischen Hintergründen und Übungen zur Beurteilung von Unterricht. An Hand von Beispielen wurden Überwachungssituationen simuliert und die pädagogische Einordnung/Bewertung trainiert. Dabei zeigte sich, dass alle Überwacher/innen mit größter Vorsicht, viel Pragmatismus und Augenmaß an die erweiterte Fahrschulüberwachung herangehen. Die neue pädagogisch erweiterte Überwachung soll in erster Linie eine Hilfe zur Reflexion des eigenen Unterrichts bieten. Sie versteht sich nicht als Sanktionsinstrument. Bei festgestelltem Verbesserungsbedarf sind nicht zwingend sofortige Sanktionen fällig: Ein Auswertungsgespräch kann auch ohne weitere Maßnahmen den Weg zu weiteren Verbesserungen aufzeigen oder – und das wird wohl der häufigste Fall sein – die gute Qualität des Unterrichts feststellen. Nach § 16 der Durchführungsverordnung zum Fahrlehrergesetz (neu) könnten – sofern gravierende Abweichungen festgestellt würden – eine fachlich-inhaltliche Sonderfortbildung oder/und eine pädagogisch-didaktische Praxisberatung angeordnet werden. Sanktionen sind diese Maßnahmen nicht; sie dienen der Hilfe und Beratung der Kolleginnen und Kollegen. Erst spät, dann aber mit aller Konsequenz, wären Maßnahmen angebracht, wenn gröblich gegen pädagogische, inhaltliche und fahrlehrerrechtliche Grundsätze verstoßen würde.

Während des Seminars wurden auch die Grenzen jeder Überwachung (nicht alles ist immer beobachtbar) und die Gefahren von Beurteilungsfehlern hingewiesen. Es wurden auch Feedbackübungen (wichtig für das Auswertungsgespräch) durchgeführt. Die Botschaft des Seminars war klar: Augenmaß und Beratung haben Vorfahrt vor Belehrung und Sanktion. (KÖL)



Prüfungsfrage des Monats

[Fehlerpunkte: 2]



Worauf weist dieses Verkehrszeichen hin?

- (A) Die Straßenbeleuchtung brennt nicht die ganze Nacht
- (B) Fahrzeuge dürfen hier ohne Beleuchtung die ganze Nacht geparkt werden
- (C) Fahrzeuge dürfen hier nicht geparkt werden

Antworten: A

Gericht des Monats

Clubsandwich mit Spiegelei, Bacon, hausgemacher Mayonnaise und Twister Pommes



Bild: BEL

Bild des Monats

Zweideutig? Bedeutet aber im Französischen „außer“!



Bild: REI

Interview mit André Schmidt

André Schmidt, 42 Jahre alt, momentan im BE-Kurs 249, ist unser Bielefelder Student des Monats.

VIVI Lieber André, was hast du vor dem Besuch der Fahrlehrerschule gemacht?

André 1993 habe ich mein Abitur in Löhne erfolgreich bestanden. Anschließend ging es für 12 Monate zur Bundeswehr nach Minden. Danach studierte ich 10 Semester Jura an der Uni Bielefeld – mit 27 sattelte ich dann um und ließ mich zum Werbekaufmann in der eigenen Agentur ausbilden. Meine Agentur besaß ich bereits während des Studiums zu Finanzierungszwecken. Dort arbeitete ich in der Getränkebranche als Promotor und Merchandiser. Daraus wiederum entwickelte sich ein 20 Jahre dauernder Vertriebsaußendienst in der Getränkeindustrie für verschiedene Hersteller (Coca-Cola, Carolinen, Herforder Pils, Bionade). Da ich alle Führerscheine während meiner Bundeswehrzeit erwarb, war ich zwischenzeitlich auch im nationalen und internationalen Fernverkehr tätig.

VIVI Wie kam es zum Berufswunsch Fahrlehrer?

André Zusammen mit meiner Lebensgefährtin fasste ich 2016 den Entschluss, sesshaft zu werden. Im Großraum OWL war es schwierig, im Getränkeaußendienst eine Anstellung zu bekommen. Nach sechsmonatiger Suche führte ich zufälligerweise ein Gespräch in meiner alten Fahrschule...

Da ich alle Voraussetzungen erfüllte und der Beruf mir sehr interessant erschien, rief ich nach Empfehlung der Fahrschule im VERKEHRS-INSTITUT BIELEFELD an. Nach einer guten Beratung und dem Besuch des Infotages stand für mich fest, genau hier meine Ausbildung zum Fahrlehrer zu beginnen. Bis heute bin ich nicht enttäuscht worden – die Ausbildung hier ist wirklich professionell.

Nach Abschluss werde ich die zweite Ausbildungsphase bei der Fahrschule Knollmann absolvieren.



Bild: André Schmidt

VIVI Wie gestaltest du deine Freizeit?

André Ich spiele gerne Fußball und bin großer Fan eines „blau-weißen“ Bundesligaklubs, organisiere gerne private Veranstaltungen oder Partys für Freunde und Bekannte. Den Urlaub verbringe ich gerne am Meer - sowohl Nordsee als auch gerne Spanien oder Portugal.

VIVI Lieber André, ich danke dir für das gute Gespräch.

Die Fragen stellte Stephan Kuphal.

Impressum

Unternehmensgruppe VERKEHRS-INSTITUT GmbH Bielefeld/
VERKEHRS-INSTITUT DÜSSELDORF GmbH
Furtwänglerstraße 52

33604 Bielefeld

Tel.: 05 21/29 94-0

E-Mail: bielefeld@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: duesseldorf@verkehrs-institut.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 03/10/2017

Publikationszyklus monatlich zum 15.

Erscheinungsort/e Bielefeld/Düsseldorf

Auflagenhöhe 1.300 Exemplare

