

PÄDAGOGIK

VOGEL
VERLAG HEINRICH VOGEL

UNSER LESERTHEMA:

Klassen T und L richtig ausbilden – ein Überblick

Sonderfall: Biogasanlagen 3 / Abgrenzung zu den Klassen C und CE 4 / Mindestalter 4 / Umsatzsteuerbefreiung 4 / Voraussetzungen für einen guten Ausbilder 5 / Die Fahrzeuge 5 / Anforderungen an die Anhänger 7 / Die theoretische Ausbildung 8 / Die praktische Ausbildung 8 / Die Prüfung 9 / Fahrtechnische Vorbereitung 9 / Abfahrtkontrolle 9 / Verbinden und Trennen 11 / Grundfahraufgabe 11 / Prüfungsfahrt 11

TEXT: HANS-JÜRGEN BORGDORF

Die Ausbildung in den Fahrerlaubnis-klassen T und L ist für Fahrlehrer eine ganz besondere Herausforderung. Nicht nur, weil sie in großem Maße von der alltäglichen Klasse-B-Ausbildung abweicht. Dieser FAHRLEHRERBRIEF gibt Ausbildern einen umfassenden Überblick über diese Fahrerlaubnis-klassen. Welche Voraussetzungen müssen Fahrlehrer, Schüler, Ausbildungsfahrzeuge und -anhänger mitbringen? Wie laufen die Prüfungsvorbereitung und die praktische Fahrerlaubnisprüfung ab und worauf müssen Fahrlehrer achten, damit der Schüler mit seiner Fahrerlaubnis in der Hand wieder sicher zum Hof zurückkommt?



Mai

5

2014



KLASSEN T UND L RICHTIG AUSBILDEN

– ein Überblick

Pünktlich kommt Fahrlehrer Hans Müller zu Familie Mayer auf den Bauernhof, um mit dem Junior die Ausbildung in der Klasse T fortzusetzen. Kaum aus dem Fahrschulauto ausgestiegen, rennt plötzlich ein Kälbchen wie von der Tarantel gestochen an dem Fahrlehrer vorbei. „Schnell Hans! Pack zu! Das Kalb ist entlaufen!“, ruft Bauer Mayer dem Ausbilder zu. Also Ärmel hochkrempeln und los geht's. Gemeinsam und mit vereinten Kräften werden wir das Kalb schon wieder einfangen.

Eine solche oder ähnliche Situation hat so mancher Klasse-T-Ausbilder schon einmal erlebt. Denn wer Landwirten & Co. zu einer Fahrerlaubnis verhilft, kann sich darauf einstellen, allerhand zu erleben. Doch – abgesehen von der persönlichen Eignung – welche Voraussetzungen sollte ein guter Klasse-T-Ausbilder mitbringen? Welche Besonderheiten gilt es bei der Ausbildung, den Prüfungsfahrzeugen und auch bei der Versicherung zu beachten? Dieser FAHRLEHRERBRIEF gibt einen Überblick über die Besonderheiten der Klassen T und L.

Die Fahrerlaubnis CE berechtigt zum Ausbilden der Klasse T. Zum Ausbilden der Klasse L reicht die Fahrerlaubnis BE. Berechtigung bedeutet aber noch lange nicht auch Qualifizierung. Wie gut werden Fahrlehrer in ihren Ausbildungen und Prüfungen auf dieses etwas andere Aufgabenfeld vorbereitet?

Die Fahrerlaubnisklassen T und L – ein Überblick

Der Trend zu schwereren und schnelleren Zugmaschinen führte dazu, dass Land- und Forstwirte zum Führen ihrer Zugmaschinen immer häufiger die Lkw-Fahrerlaubnis Klasse 2 erwerben mussten. Um ihnen den Erwerb der Lkw-Fahrerlaubnis zu ersparen, wurde im Jahre 1999 die Klasse T geschaffen. Eine großzügige Übergangsregelung in Anlage 3 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sorgt auch heute noch dafür, dass Inhaber der Klasse 3 nur durch Umschreibung die Klasse T erhalten können, wenn sie in der Land- oder Forstwirtschaft tätig sind.



Beeindruckende Ausmaße, enorme Kraft: Moderne Landwirtschaftsmaschinen leisten Unglaubliches, müssen aber auch beherrscht werden – besonders, wenn sie auf der Straße unterwegs sind

- selbstfahrende Arbeitsmaschinen bis 25 km/h bbH,
- selbstfahrende Futtermischwagen bis 25 km/h bbH.
- Stapler und andere Flurförderzeuge bis 25 km/h bbH,
- jeweils auch mit Anhängern.

Was aber sind land- oder forstwirtschaftliche Zwecke? Paragraph 6 Abs. 5 FeV nennt sieben Tätigkeitsfelder:

1. Betrieb von Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Weinbau, Gartenbau, Obstbau, Gemüsebau, Baumschulen, Tierzucht, Tierhaltung, Fischzucht, Teichwirtschaft, Fischerei, Imkerei, Jagd sowie den Zielen des Natur- und Umweltschutzes dienende Landschaftspflege

Anmerkung: Das sind die möglichen Betriebsformen der Landwirtschaft.

2. Park-, Garten-, Böschungs- und Friedhofspflege
Anmerkung: Eventuell muss Kfz-Steuer gezahlt werden.

3. Landwirtschaftliche Nebenerwerbstätigkeit und Nachbarschaftshilfe von Landwirten

4. Betrieb von land- und forstwirtschaftlichen Lohnunternehmen und andere überbetriebliche Maschinenverwendung

Anmerkung: Gilt auch für Maschinenringe und Abfuhrgemeinschaften.

5. Betrieb von Unternehmen, die unmittelbar der Sicherung, Überwachung und Förderung der Landwirtschaft überwiegend dienen.

Anmerkung: Zum Beispiel Lehranstalten wie die Deula.

6. Betrieb von Werkstätten zur Reparatur, Wartung und Prüfung von Fahrzeugen sowie Probefahrten der Hersteller von Fahrzeugen, die jeweils im Rahmen der Nummern 1 bis 5 eingesetzt werden.

Anmerkung: Auch mit schwarzem Kennzeichen möglich.

7. Winterdienst

Anmerkung: Auch für Auftraggeber außerhalb der Land- und Forstwirtschaft; eventuell muss Kfz-Steuer gezahlt werden.

Die Klassen L und T sind nationale Fahrerlaubnisklassen. Sie berechtigen grundsätzlich nicht zum Fahren in den benachbarten Mitgliedstaaten der EU. Wenn ein Landwirt beispielsweise Flächen in den Niederlanden oder in Österreich bewirtschaftet, muss er klären, ob die Fahrerlaubnis der Klasse T dort anerkannt wird. Österreich etwa erkennt erst seit 2004 die Klasse T an und Deutschland im Gegenzug die österreichische Lenkberechtigung der Klasse F.

Die Klasse T berechtigt zum Führen von

- Zugmaschinen bis 60 km/h Bauart bestimmter Höchstgeschwindigkeit (bbH),
- selbstfahrenden Arbeitsmaschinen bis 40 km/h bbH und
- selbstfahrenden Futtermischwagen bis 40 km/h bbH,
- jeweils auch mit Anhängern,

die jeweils nach ihrer Bauart zur Verwendung für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke bestimmt sind und für solche Zwecke eingesetzt werden.

Die Klasse L hingegen berechtigt zum Führen von

- Zugmaschinen bis 40 km/h bbH
- auch mit Anhängern, wenn sie mit einer Geschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h geführt werden,

die nach ihrer Bauart zur Verwendung für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke bestimmt sind und für solche Zwecke eingesetzt werden.

Die Klasse L berechtigt außerdem zum Führen der folgenden Fahrzeuge ohne die Beschränkung auf land- oder forstwirtschaftliche Zwecke:

Sonderfall: Biogasanlagen

Biogasanlagen werden häufig von Landwirten betrieben. Sie sind aber keine landwirtschaftlichen Betriebe, sondern Gewerbebetriebe. Ob der Transport von landwirtschaftlichen Produkten vom Feld zur Biogasanlage der Klasse T oder CE bedarf, wurde von den Kontrollbehörden unterschiedlich



ausgelegt. Das Bundesverkehrsministerium stellte im Herbst 2009 klar, dass der Transport gewerblicher Biomasse mit der Klasse T möglich ist.

Abgrenzung zu den Klassen C und CE

Land- und forstwirtschaftliche Lohnunternehmen übernehmen mit ihren Zugmaschinen häufig Transportaufträge außerhalb der Land- und Forstwirtschaft. Dazu zählen etwa die Abfuhr von Erde aus Baugebieten oder die Anlieferung von Schotter für den Straßenbau. Diese Einsätze erfordern die Fahrerlaubnisse der Klassen C und CE, bei kleinen Kombinationen möglicherweise die Klassen C1 und C1E. Weitere Konsequenzen sind die Entrichtung der Kfz-Steuer und – in Abhängigkeit von Einsatzzweck und Umkreis – der Einbau und Betrieb eines EG-Kontrollgerätes bei Zugmaschinen über 40 km/h bbH (siehe Art. 3 VO(EG)561/2006 und Paragraph 18 Absatz 1 Nr. 3 Fahrpersonalverordnung (FPersV)).

Mindestalter und Ausnahmen vom Mindestalter

Das Mindestalter für die Erteilung der Klassen L und T beträgt 16 Jahre. Zugmaschinen der Klasse T mit einer bbH von mehr als 40 km/h dürfen erst mit 18 Jahren geführt werden.

Kinder übernehmen häufig Tätigkeiten auf dem elterlichen Hof. Schon weit vor dem Erreichen des Mindestalters fahren sie die Traktoren und Arbeitsmaschinen. Mit 14 oder 15 Jahren wird dann der Wunsch geäußert, vorzeitig die Klassen L oder T erwerben zu können. Die Straßenverkehrsämter gewähren in begründeten Einzelfällen Ausnahmen vom Mindestalter, jedoch sind die Voraussetzungen, Nachweise und Beschränkungen abhängig von den Erlassen der Bundesländer.

Beispielhaft für das Prozedere sei hier Nordrhein-Westfalen genannt: Für die Klasse L wird seit dem Frühjahr 2013 keine Ausnahme vom Mindestalter (Paragraf 74 Abs. 1 Nr. 1 FeV) mehr gewährt. Das Ministerium begründet den Schritt

- a) mit der Anhebung der bbH von 32 km/h auf 40 km/h und
- b) dem Fehlen einer praktischen Ausbildung und Prüfung für die Erteilung der Klasse L.

Für die Klasse T werden Ausnahmen vom Mindest-

alter gewährt. Die Klasse T kann mit 15 Jahren erteilt werden, jedoch wird der Umfang der Klasse T auf den Umfang der Klasse L beschränkt: Der 15-jährige Inhaber einer Klasse T darf land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen mit einer bbH bis 40 km/h fahren. Führt er hinter dieser Zugmaschine Anhänger mit, darf er höchstens 25 km/h fahren.

Mögliche Schritte zur Erteilung der Fahrerlaubnis Klasse T mit 15 Jahren sind zum Beispiel Nachweise zum landwirtschaftlichen Betrieb, Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung durch eine Medizinisch-Psychologische Untersuchung, Eintrag der Schlüsselzahl 177 im Führerschein, Mitführen einer Bescheinigung mit Angaben zum Betrieb und die Informationspflicht gegenüber der Versicherung der genutzten Fahrzeuge.

Umsatzsteuerbefreiung für berufsvorbereitende Maßnahmen

Die von Fahrschulen erbrachten Leistungen sind grundsätzlich umsatzsteuerpflichtig. Die gegenüber den Fahrschülern erbrachten Dienstleistungen werden mit dem regulären Umsatzsteuersatz von derzeit 19 Prozent besteuert. Für den Kunden verteuert sich dadurch die Ausbildung um 19 Prozent.

Anders die Ausbildung von Bewerbern um die Klassen T, C, CE, D, DE, D1, D1E und L. Die Umsatzsteuer-Richtlinien (Abschn. 112 Abs. 7 UStR) sehen die Ausbildung in den vorgenannten Fahrerlaubnisklassen als „ordnungsgemäße Vorbereitung auf einen Beruf“ an. Und wer sich beruflich weiterbildet, soll aus Sicht des Gesetzgebers nicht mit der Mehrwertsteuer belastet werden. Die Fahrschulerlaubnisse der Klassen CE und DE gelten als Nachweis, dass die Lehrgänge ordnungsgemäß auf einen Beruf vorbereiten. Folglich darf auf die in der Ausbildungsrechnung Klasse T angegebenen Preise keine Mehrwertsteuer aufgeschlagen werden. Die Ausbildungsrechnung muss mit einem Zusatz versehen sein wie zum Beispiel: „Die Leistung ist umsatzsteuerfrei im Sinne des Paragraph 4 Nr. 21 Buchstabe a) bb) UStG.“

Für die Buchführung der Fahrschule hat die Umsatzsteuerbefreiung folgende Konsequenzen: Von den Erlösen müssen sie keine Umsatzsteuer abfüh-



ren, sondern können den in der Ausbildungsrechnung ausgewiesenen Betrag voll vereinnahmen.

Andererseits können die Fahrschulen jedoch bei der Beschaffung von Betriebsmitteln für die Klasse-T-Ausbildung die Vorsteuer nicht abziehen. Wenn sie beispielsweise die Zugmaschine mit Diesel für 119,00 Euro betanken, müssen sie die im Betrag enthaltene Vorsteuer in Höhe von 19,00 Euro selbst tragen. Das gilt auch für die Umsatzsteuer, die der Vermieter eines Traktor-Ausbildungsfahrzeugs der Klasse T in seiner Rechnung ausweist.

Voraussetzungen für einen guten Klasse-T-Ausbilder

Persönliche Voraussetzungen

Man sagt, dass ein guter Klasse-A-Ausbilder auch ein guter Motorradfahrer sein sollte, der seinem Fahrschüler zum Beispiel auch die Grundfahraufgaben vorfahren kann. Was also zeichnet einen guten Klasse-T-Ausbilder aus?

Die Fahrlehrerlaubnis Klasse CE ist die Voraussetzung für die Ausbildung. Im Rahmen der Fahrlehrerausbildung nimmt das Wissen rund um die Klasse-T-Ausbildung nur ein Schattendasein ein.

Wer in das Klasse-T-Geschäft einsteigen will, muss sich gut darauf vorbereiten. Er muss

- die technischen Besonderheiten der Fahrzeuge erlernen,
- die Sondervorschriften rund um die Landwirtschaft kennen und
- die Besonderheiten der Menschen verstehen.

Qualifizierung durch Fahrlehrer-Fortbildungen

Der Fahrlehrerverband Niedersachsen beispielsweise bietet in Zusammenarbeit mit der Firma Claas dreitägige Weiterbildungen für Klasse T-Ausbilder an. In den nach Paragraph 33 Abs. 1 Fahrlehrergesetz (FahrLG) anerkannten Fortbildungen geht es um Themen wie etwa:

- moderne Landtechnik im Traktoren- und Arbeitsmaschinenbereich
- Verbindungseinrichtungen für landwirtschaftliche Fahrzeuge
- Motoren und Getriebetechniken im Wandel der Zeit
- Abfahrtskontrolle gemäß Prüfungsrichtlinien

- Neuerungen aus der Gesetzgebung für den land- und forstwirtschaftlichen Bereich

Versicherungsrechtliche Hinweise für die Führerscheinausbildung

Programme anderer Anbieter

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) ist Träger des Programms „Sicher fahren in der Land- und Forstwirtschaft“. Zielgruppen sind unter anderem Halter und Fahrer von land- und forstwirtschaftlichen Maschinen. Es beinhaltet die Bausteine:

- Einsatz von Fahrzeugen und
- Ladungssicherung auf Fahrzeugen der Land- und Forstwirtschaft.

Im Rahmen des Programms wird „Sicherheit auf allen Wegen“ von den Berufsgenossenschaften unterstützt. Den Moderatoren stehen ein Handbuch und Broschüren zur Verfügung.

Messen und Ausstellungen

Wer sich über die neuesten Entwicklungen rund um die Landwirtschaft informieren möchte, sollte die Agritechnica, die weltweit größte Fachmesse für Landtechnik, besuchen. Sie ist alle zwei Jahre jeweils im November in Hannover zu Gast. Die nächste Agritechnica findet vom 8. November 2015 bis 14. November 2015 statt.

Zeitschriften

Die regelmäßige Lektüre von Fachzeitschriften ist für qualifizierte Ausbilder Pflicht. Wenn Fahrschüler aktueller informiert sind als ihre Ausbilder, wirft das kein gutes Licht auf die Fahrschule. Ihre Schüler und deren Eltern lesen beispielsweise:

- Topagrar – die auflagenstärkste landwirtschaftliche Zeitschrift
- Agrartechnik – offizielles Organ des Bundesverbandes LandBauTechnik
- profi – Magazin für Agrartechnik mit Schlepper-tests, Landmaschinen, Fahrerberichte, Gebrauchtmaschinen

Fahrzeuge für Ausbildung und Prüfung

Grünes Kennzeichen?

Land- und forstwirtschaftliche Fahrzeuge sind gemäß Paragraph 3 Kraftfahrzeugsteuergesetz (Kraft-

StG) von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Paragraph 9 Abs. 2 Fahrzeugzulassungs-Verordnung (FZV) bestimmt die Zuteilung von grünen Kennzeichen für Fahrzeuge, deren Halter von der Kfz-Steuer befreit sind. Aber ist es erlaubt, Fahrzeuge mit „grünen“ Kennzeichen für die Ausbildung und Prüfung der Klasse T zu verwenden?

Der Bundesfinanzhof hat entschieden, dass die Nutzung von steuerbefreiten land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen für die Fahrerlaubnisausbildung und -prüfung der Klasse T erlaubt ist. Begründung: Da die Klasse T nur zum Führen von Fahrzeugen im Rahmen land- und forstwirtschaftlicher Zwecke berechtigt, dienen die Fahrerlaubnisausbildung und -prüfung auch diesen Zwecken. Die Steuerbefreiung besteht also weiter – aber nur, wenn der Fahrschüler das Fahrzeug zur Verfügung stellt. Wenn jedoch die Fahrschule bei einem landwirtschaftlichen Betrieb als Mieter der Zugmaschine auftritt, entfällt die Steuerbefreiung nach Paragraph 3 Nr. 7 KraftStG. In diesem Fall handelt es sich um eine zweckfremde Nutzung. Das Finanzamt muss informiert werden und für die Dauer der Ausbildung und Prüfung, mindestens aber für einen Monat (Paragraph 5 Abs. 2 Satz 4 KraftStG), muss die Kfz-Steuer für das Fahrzeug entrichtet werden. Es ist daher empfehlenswert, wenn der Fahrschüler das Fahrzeug für die Ausbildung und Prüfung stellt. Ausbilder sollten daran denken, dass Änderungen im Bestand der Lehrfahrzeuge gemäß Paragraph 17 FahrIG anzuzeigen sind.

Haftpflichtversicherung

Die eingesetzten Fahrzeuge haben natürlich immer eine Haftpflichtversicherung. Gilt diese aber auch für Ausbildungs- und Prüfungsfahrten? Wenn land- oder forstwirtschaftlich eingesetzte Fahrzeuge für Ausbildung und Prüfung verwendet werden, ändert sich nämlich der Verwendungszweck. Der Fahrlehrer oder der Halter müssen vor Beginn der Ausbildung unbedingt der Versicherungsgesellschaft mitteilen,

- dass auf der Zugmaschine eine Fahrerlaubnisausbildung stattfindet,
- welche zeitliche Dauer sie in etwa in Anspruch nimmt und
- wer auf dem Fahrzeug ausgebildet wird.

In der Regel entstehen keine Mehrkosten. Der Fahrlehrer sollte den Halter auf das Prozedere hinweisen.

Fremdfahrzeugversicherung

Verfügt die Fahrzeugkombination über eine Vollkaskoversicherung, die den Verwendungszweck „Fahrschulfahrzeug“ beinhaltet, wird der Fahr-

zeugschaden ersetzt. Aber wie hoch sind die Kosten für die Selbstbeteiligung und die Rückstufung des Schadenfreiheitsrabattes? Der Halter kann diese Kosten vom Fahrlehrer zurückfordern. Wenn der Fahrschulunternehmer nicht selbst Halter der eingesetzten Fahrzeugkombination ist, ist der Abschluss einer Fremdfahrzeugversicherung dringend zu empfehlen. Denn die Versicherung schützt vor unkalkulierbaren Kostenforderungen. Außerdem kommuniziert sie gegenüber dem Halter, der dem Fahrschulunternehmer die Fahrzeuge überlässt, Sicherheit und Vertrauen.

Empfehlenswert ist es, die Fremdfahrzeugversicherung für die vom Fahrschüler zur Verfügung gestellte oder vom Fahrlehrer angemietete Klasse-T-Kombination abzuschließen.

Schadensfall

Was genau geschieht im Schadensfall? Wer kommt bei selbst- oder unverschuldeten Unfällen für den Schaden auf?

Hierzu ein Beispiel: Der Ausbilder fährt mit dem Pkw voraus und der Fahrschüler fährt mit dem angemieteten oder entliehenen Schlepper auf das Fahrschulfahrzeug auf. Die Haftpflichtversicherung des Schleppers zahlt den Schaden am Ausbildungs-Pkw, die Fremdfahrzeugversicherung den Schaden an dem Schlepper. Der Fahrschulunternehmer muss lediglich mit dem Halter der Zugmaschine aushandeln, inwieweit eine Entschädigung für die Rückstufung der Haftpflichtversicherung ansteht.

Anforderungen an die Zugmaschine

Die Beschaffenheit der Ausbildungs- und Prüfungsfahrzeuge regeln Paragraph 5 Durchführungsverordnung-FahrIG, Paragraph 26 FeV, Anl. 7 FeV und die Prüfungsrichtlinie.

Höchstgeschwindigkeit

Für die bauartbestimmte Höchstgeschwindigkeit der Zugmaschine gilt: mehr als 32 km/h und nicht mehr als 60 km/h. Bewerber, die das 18. Lebensjahr noch nicht erreicht haben, dürfen auf einer Zugmaschine mit einer bbH über 40 km/h ausgebildet und geprüft werden.

Bremsanlage

Die Zugmaschine muss mit einer Zweileitungs-Bremsanlage ausgerüstet sein. Häufig ist ein dritter Kupplungskopf vorhanden, um Anhänger mit Einleitungsbremsanlage mitführen zu können. Anhängerfahrzeuge bis 25 km/h bbH dürfen noch mit Einleitungsbremsen mitgeführt werden (Paragraph

41 Abs. 17 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung, StVZO). Da diese Anhänger weder der Zulassungs- noch der Untersuchungspflicht unterliegen, halten manche Landwirte sie gerne noch im Bestand.

Schaltung

Getriebe moderner landwirtschaftlicher Zug- und Arbeitsmaschinen lassen sich ohne Betätigung des Kupplungspedals schalten. Um diese Fahrzeuge für Ausbildung und Prüfung nutzen zu können, ohne die Bewerber zu benachteiligen, bestimmt Paragraph 17 Abs. 6 FeV, dass die Fahrerlaubnis der Klasse T nicht beschränkt wird auf das Führen von Kraftfahrzeugen ohne Kupplungspedal.

Fahrlehrer- und Prüfersitz

Prüfungsfahrzeuge müssen keinen Sitzplatz für den Fahrlehrer oder Prüfer bieten. Konsequenterweise muss auch keine Doppelbedienungseinrichtung vorhanden sein. Sollte die Zugmaschine dennoch Platz für Fahrlehrer und Prüfer bieten, weil zum Beispiel ein Unimog mit Doppelkabine eingesetzt wird, kann der Einbau der Doppelbedienungseinrichtung nicht verlangt werden (siehe Anl. 7 Ziff. 2.2.16 FeV). Ihr Einbau ist jedoch empfehlenswert. Die Montage zusätzlicher Spiegel ist ebenfalls nicht vorgeschrieben.

Funkanlage

Für Ausbildung und Prüfung muss eine Funkanlage mit einseitigem Führungsfunk zur Verfügung stehen. Das gilt nicht, wenn die Zugmaschine über Sitzplätze für Fahrlehrer und Prüfer verfügt. Wer vom Pkw aus ohne Funkanlage ausbildet, handelt ordnungswidrig.

Drehknäuf

Häufig finden Ausbilder und Prüfer eine Zugmaschine mit Drehknäuf am Lenkrad vor. Ist das, was sich auf dem Acker bewährt hat, in Ausbildung und Prüfung zulässig?

Bis zum 31. Dezember 1993 führte der Anbau eines Drehknäufs am Lenkrad zum Erlöschen der Betriebserlaubnis. Seit dem 1. Januar 1994 wurden die Regelungen über das Erlöschen der Betriebserlaubnis gelockert. Im aktuellen Beispielkatalog über Änderungen an Fahrzeugen und deren Auswirkung auf die Betriebserlaubnis ist bei Lenkanlagen unter Nr. 3.6 vermerkt, dass die Betriebserlaubnis durch den Anbau eines Lenkradknäufs nicht erlischt.

Der Fahrlehrerverband Baden-Württemberg fragte bei der Leitung der technischen Prüfstellen an, ob

ein Drehknäuf am Lenkrad eines Prüfungsfahrzeugs der Klasse T zulässig ist. Der Ausschuss Fahrerlaubnisfragen (AK-FF) des VdTÜV gab die folgende Antwort: „Die Teilnehmer der AG Praxis sind sich darüber einig, dass eine Verankerung des Drehknäufs in der Allgemeinen Betriebserlaubnis nicht zwingend erforderlich ist. Ein (bereits) angebrachter Drehknäuf lässt die Betriebserlaubnis nicht automatisch erlöschen – es sei denn, durch Anwendung/Bedienung dieses ist eine Gefährdung zu erwarten. Es wird dringend empfohlen, die Verwendung eines Drehknäufs bei Klasse-T-Fahrzeugen im Vorfeld zur praktischen Ausbildung und Prüfung vom Sachverständigen in Abstimmung mit dem Fahrlehrer zu klären.“ Der Verband ist der Auffassung, dass eine einmalige Abstimmung mit der zuständigen TÜV-Niederlassung genügen muss.

Anforderungen an die Anhänger

Zulassung

Der eingesetzte Anhänger muss zugelassen sein, denn die Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeugkombination muss mehr als 32 km/h betragen. Üblicherweise werden in der Land- und Forstwirtschaft Anhänger verwendet, die entsprechend Paragraph 58 StVZO für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h gekennzeichnet sind. Von Vorteil ist dabei, dass diese Anhänger gemäß Anlage VIII StVZO nur im Abstand von zwei Jahren zur Hauptuntersuchung (HU) und außerdem nicht zur Sicherheitsprüfung (SP) vorgeführt werden müssen.

Kennzeichen

Möglich ist der Einsatz eines Anhängers mit schwarzem oder grünem Kennzeichen. Es darf zum Beispiel der eigene Anhänger für die CE-Ausbildung mit schwarzem Kennzeichen mit einer Zugmaschine mit grünem Kennzeichen kombiniert werden. Der Einsatz eines Anhängers mit grünem Kennzeichen ist ebenso möglich, wenn der Fahrlehrer den Anhänger stellt und die Steuerbefreiung im Rahmen der land- und forstwirtschaftlichen Verwendung erfolgte.

In Speditionen und Werkverkehren, die über mehr Anhänger als Zugfahrzeuge verfügen, wird das Zugfahrzeug gemäß Paragraph 10 KraftStG mit einem Anhängerzuschlag von 373,24 Euro belastet. Die im Fuhrpark verwendeten Anhänger sind von der Kfz-Steuer befreit und mit grünen Kennzeichen versehen. Der Einsatz dieser steuerbefreiten Anhänger mit grünem Kennzeichen ist im Rahmen



der Klasse T-Ausbildung steuerrechtlich nicht möglich, da sich die Steuerbefreiung des Anhängers aus dem Anhängerzuschlag gemäß Paragraph 10 KraftStG ergibt.

Länge

Eine Vorgabe für die Länge des Anhängers wird nur bei Verwendung eines Starrdeichselanhängers gemacht. Dieser muss mindestens 4,5 Meter lang sein. Für Anhänger mit Drehschemel-Lenkung gibt es keine Mindestlänge.

Aufbau

Der Anhänger muss lediglich über einen geschlossenen Ladeboden verfügen. Es sind demnach weder Stirnwand noch Bordwände vorgeschrieben. Möglich sind beispielsweise Plattformanhänger für den Strohtransport oder Tieflader für den Fahrzeugtransport. Ein Wechselbrückenfahrgerüst ohne Wechselbrücke ist nicht einsetzbar.

Bremsanlage

Seit dem 1. Juni 1989 müssen alle Anhänger mit einer Zweileitungs-Bremsanlage ausgerüstet sein. Diese Anforderung wird in Anlage 7 FeV aufgenommen. Das Mitführen auflaufgebremster Anhänger bei Ausbildungs- und Prüfungsfahrten ist somit nicht zulässig.

Anforderungen an die Kombination

Die Länge der Fahrzeugkombination muss mindestens 7,5 Meter betragen.

Die theoretische Ausbildung

Der Umfang des klassenspezifischen Zusatzstoffs für die Klasse T beträgt sechs Doppelstunden. Die

Inhalte sind im Rahmenplan aufgeführt (Anlage 2.7 zu Paragraph 4 FahrSchüler-Ausbildungsordnung, FahrSchAusbO). Der Umfang des klassenspezifischen Zusatzstoffs für die Klasse L beträgt zwei Doppelstunden. Die Inhalte finden sich im Rahmenplan (Anlage 2.6 zu Paragraph 4 FahrSchAusbO). Wegen der inhaltlichen Überschneidungen erscheint es vertretbar, FahrSchüler der Klassen C/CE und T teilweise gemeinsam zu unterrichten. Hilfreich ist die Arbeit und Aushändigung eines Begleitbuches zur Führerscheinausbildung der Klassen L und T.

Die praktische Ausbildung

Die Anforderungen an den praktischen Unterricht sind in Paragraph 5 FahrSchAusbO hinterlegt. Über die Grundausbildung hinaus wird eine am Ausbildungsfahrzeug durchzuführende praktische Unterweisung in der Erkennung und Behebung technischer Mängel nach Anlage 6 gefordert. Der klassenspezifische Ausbildungsstoff ist in Anlage 3 Ziff. 23 aufgeführt.

Die FahrSchüler sind in der Regel geübt in der Bedienung und Beherrschung ihrer Kombination. Weitere Anforderungen wie das Anwenden der Vorschriften, Fahrzeug- und Verkehrsbeobachtung, Bewältigen von Verkehrssituationen, partnerschaftliches, verantwortungsvolles und umweltschonendes Verhalten sind weniger gut ausgeprägt.

Zu Beginn der praktischen Ausbildung ist eine Abfahrtskontrolle an den Ausbildungsfahrzeugen unerlässlich: Häufig sind Teile der Beleuchtung schadhaft, das Beiblatt zur Überprüfung der Reifengröße unauffindbar oder die HU abgelaufen.

Der Fahrlehrer sollte während der ersten Fahrstunden den FahrSchüler auf dem Traktor begleiten. Vom



Traktor aus sind die Verständigungsmöglichkeiten klarer und die Eingriffsmöglichkeiten besser. Auch kann es hilfreich sein, die erste Fahrt ohne Anhänger durchzuführen. Erst im weiteren Verlauf sollte der Fahrlehrer vom Begleitfahrzeug aus – zunächst auf verkehrsarmen Teilstrecken – die Ausbildung fortführen. Unerlässlich ist der Einsatz der Funkanlage.

Die praktische Prüfung

Die praktische Prüfung setzt sich wie folgt zusammen:

- fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt,
- Abfahrtskontrolle,
- Verbinden und Trennen von Fahrzeugen,
- Grundfahraufgabe,
- Prüfungsfahrt.

Die Abfahrtskontrolle, das Verbinden und Trennen sowie Prüfungsfahrt inklusive fahrtechnischer Vorbereitung und Grundfahraufgabe werden jeweils eigenständig gewertet.

Im Folgenden werden die einzelnen Teilabschnitte der praktischen Prüfung detailliert erläutert.

Fahrtechnische Vorbereitung der Fahrt

Hierzu zählen die richtige Einstellung von Sitz, Lenkrad und Spiegel. Letztere sind bei land- und forstwirtschaftlichen Zugmaschinen ausziehbar und damit einstellbar auf die Breite des Anhängers. Im Gegensatz zu den Klassen BE, CE, C1E, DE und D1E wird die Durchführung von Sicherheitskontrollen am Anhänger gemäß Anlage 10 zur Prüfungsrichtlinie nicht gefordert. Die Kontrolle von Ladungssicherung, Aufbau, Plane, Frachttüren und Ladeeinrichtung wird explizit nicht verlangt, sollte jedoch ausgebildet werden.

Abfahrtskontrolle

Anlage 7 zur Prüfungsrichtlinie regelt Umfang und Anforderung an die Abfahrtskontrollen. Der Bewerber soll an seinem Prüfungsfahrzeug aus Gründen der Verkehrssicherheit selbstständig Teile einer Abfahrtskontrolle durchführen, gegebenenfalls die entsprechenden Informationen auf einem Display abrufen zu können. Dies hat entsprechend der Bedienungsanleitung des Fahrzeugs zu erfolgen. Wörtlich heißt es: „Schwerpunkt der Abfahrtskontrolle ist festzustellen, ob eine Inbetriebnahme des Fahrzeugs erfolgen kann (keine mündliche Zusatzprüfung).“ Für den Fahrlehrer bedeutet das: Er muss die Betriebsanleitung des Traktors kennen. Für den Prüfer bedeutet das: Er darf kein „Kreuzverhör“ durchführen.

Ab dem 01. Juni 2014 sind Art und Umfang der Abfahrtskontrollen für Fahrlehrer und Prüfer durch eine amtliche Auslegungshilfe verbindlich geregelt: „Einheitliche Anforderungen für die Durchführung der Abfahrtskontrolle und der Handfertigkeiten gemäß Nr. 2.1 der Prüfungsrichtlinie vom 21. März 2014“ (Verkehrsblatt Heft 7 Seiten 287 bis 293). Hier werden zu jedem Sachgebiet die Anforderungen beschrieben und mit Hinweisen präzisiert. Die Ausführungen sind die Basis für die Durchführung der Abfahrtskontrolle. Sie gibt den beteiligten FahrSchülern, Fahrlehrern und Prüfern Handlungssicherheit. Die Abfahrtskontrolle der Klasse T bezieht sich auf fünf Sachgebiete. Gegenüber den Abfahrtskontrollen der Lkw-Klassen ergeben sich technische Besonderheiten. Im Folgenden wird eine Auswahl vorgestellt.

Sachgebiet Bremsen

- Kontrolle des Standes der Bremsflüssigkeit: Üblich sind hydraulische Bremsanlagen – zur

Übertragung der Bremskraft dient entweder Bremsflüssigkeit oder Öl aus dem hydraulischen System der Zugmaschine.

- Prüfen der Druckwarneinrichtung: Druckwarneinrichtungen sind in der Regel nicht vorhanden, allenfalls Druckmesser mit farbig gestalteter Skala.
- Sichtprüfung der Betriebs- und Feststellbremse: Am Zugfahrzeug kann keine Sichtprüfung vorgenommen werden. In der Hinterachse befinden sich in Öl laufende Vollscheibenbremsen (Lamellenbremse). An den Vorderrädern befinden sich keine Radbremsen. Sie werden durch das Umschalten des Allradantriebs abgebremst.
- Wirkung des Lufttrockners prüfen; bei älteren Fahrzeugen Vorrat des Frostschutzmittels prüfen: Vereinzelt sind auch neue Zugmaschinen mit Frostschützern ausgerüstet; Lufttrockner sind nicht üblich.

Sachgebiet Räder, Reifen, Federung, Lenkung

- Prüfen der Reifengröße anhand der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein).
- Prüfen der Tragfähigkeit und der Höchstgeschwindigkeit der Reifen anhand der Zulassungsbescheinigung Teil I (Fahrzeugschein).
- Der Fahrzeugschein enthält meist keine Angaben zur Bereifung; er verweist vielmehr auf das mitzuführende Beiblatt, das die zahlreichen Reifenpaarungen für Vorder- und Hinterachse auflistet.
- Prüfen des Reifenzustandes/Reifendruckes (Profil, Beschädigung, Fremdkörper): Der Reifendruck liegt beim Ackern bis zu 1,5 bar; beim Straßenbetrieb liegt er unter zwei bar.
- Sichtprüfung der Federung: Hinterachsen sind grundsätzlich ungefedert, Vorderachsen können mit oder ohne Federung bestellt werden.
- Lenkungsspiel prüfen: Das Lenkungsspiel muss bei laufendem Motor geprüft werden.
- Ölstand der Servolenkung prüfen: Das Öl für die Servolenkung ist Teil des hydraulischen Systems; der Prüfling muss deshalb den Ölstand der Hydraulikanlage prüfen.

Sachgebiet elektrische Ausstattung, Beleuchtungseinrichtungen, Kontrolleinrichtungen

- Standlicht, Abblendlicht, Fernlicht, Umrissleuchten vorne, Funktion prüfen: Umrissleuchten sind gemäß Paragraph 51 b StVZO an land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen und ihren Anhängern nicht vorgeschrieben.
- Bremsleuchten, Kennzeichenbeleuchtung, Rückstrahler prüfen: Es sind vier Rückstrahler zu prüfen, zwei an oder auf Höhe der Hinterachse

und zwei im Bereich der hochgesetzten Schlussleuchten.

- Hupe/Lichthupe/Warnblinklicht/Seitenmarkierungsleuchten, Funktion prüfen: Seitenmarkierungsleuchten sind gemäß Paragraph 51a StVZO an land- oder forstwirtschaftlichen Zug- und Arbeitsmaschinen und ihren Anhängern nicht vorgeschrieben.
- Batterie (Anschlüsse, Befestigung) prüfen: Die Spannung der elektrischen Anlage beträgt grundsätzlich zwölf Volt; in der Regel ist nur eine Batterie vorhanden.

Sachgebiet Motor, Betriebsstoffe

- Sichtprüfung von Kühler und Kühlleitungen, Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstandes: Es sind bis zu vier Kühler vorhanden, und zwar für Motor, Ladeluftkühler, Getriebeöl und Klimaanlage.
- Sichtprüfung des Antriebs von Nebenaggregaten (zum Beispiel Lichtmaschine, Servo- und Wasserpumpe): Im Gegensatz zum Lkw werden Luftpresser häufig noch durch Keilriemen angetrieben.
- Wasservorrat in Scheiben- und Scheinwerferwaschanlage kontrollieren: Hier finden die Fahrlehrer in der Regel einen leeren Vorratsbehälter vor.
- Überprüfung der Zustandsanzeige für die Luftfilteranlage: Die Anzeige erfolgt über eine Kontrollleuchte oder eine Anzeige im Display.

Sachgebiet Ausrüstung, Aufbau, Zusatzeinrichtung

- Warnleuchte (Funktion), Warndreieck, Warnweste (Vorhandensein): Obwohl Paragraph 53 a StVZO Warndreieck und Warnleuchte fordert, wird die Aufgabe seit 2012 bei Klasse T nicht mehr geprüft.
- Unterlegkeile (Anzahl, Unterbringung, Zustand): Neue Zugmaschinen werden auf Grundlage einer EU-Typgenehmigung zugelassen. In den Zulassungsbescheinigungen findet sich keine KBA-Nummer mehr. Da die EU-Bremsen-Richtlinie – im Gegensatz zu Paragraph 41 Abs. 14 StVZO – Unterlegkeile nicht erwähnt, liefert zum Beispiel John Deere seine Traktoren ohne Unterlegkeile aus.
- Verbandkasten (Unterbringung): Da Paragraph 35h Abs. 1 StVZO für land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen keinen Verbandkasten vorschreibt, entfällt seit 2012 die Aufgabe bei Klasse T.
- Bordwände, Verschlüsse, Gepäckklappen, Plane, Ladeeinrichtung, Ladungssicherung (Zustandskontrolle): Seit 2012 nicht bei Klasse T.
- Sichtprüfung der Anhängerkupplung: Zusätzlich zu den Abfahrtskontrollen der Klassen C1 und C

ist es hilfreich, die Arretierung der Höheneinstellung zu prüfen.

Verbinden und Trennen von Fahrzeugen

Anlage 9 zur Prüfungsrichtlinie beschreibt die Anforderungen an das Verbinden und Trennen. Der Prüfer bestimmt, ob der Bewerber die Fahrzeuge trennt oder verbindet. Im Gegensatz zu Prüfungen der Klassen BE, C1E oder CE darf das Zugfahrzeug direkt und in einer Linie vor dem Anhänger stehen. Der Fahrlehrer muss als Sicherungsposten und ab einem Abstand von zwei Metern als Einweiser tätig werden. Die Einweisung darf sich nicht nur auf den Abstand der Kupplung zur Zugöse beziehen, sondern auch auf Richtungsänderungen.

Im Gegensatz zu Zugfahrzeugen der Klasse C verfügen land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen über selbsttätige oder nicht selbsttätige Anhängerkupplungen. Im Gegensatz zu Anhängerkupplungen von Lkw beträgt die Größe des Fangmauls nur 150 mal 100 Millimeter; der Durchmesser des Kupplungsbolzens beträgt 30 Millimeter statt 38 Millimeter. Gelegentlich bezweifeln Fahrlehrer und Prüfer, ob eine Kupplung mit einem Bolzendurchmesser von 30 Millimetern mit einer Zugöse und einem Innendurchmesser von 40 Millimetern verbunden werden darf. Das DLG Merkblatt 387 „Anhängervorrichtungen an Traktoren“ stellt mögliche Kombinationen von Zugösen und Anhängerkupplungen dar. Es wird klargestellt, dass Anhängerkupplungen nach DIN 11026 (30 Millimeter) mit Zugösen nach DIN 74054 (40 Millimeter) miteinander verbunden werden dürfen. Die Forderung einzelner Prüfer, zur Verringerung des Längsspiels eine Hülse in die Zugöse einzusetzen, ist absurd und darüber hinaus gefährlich, denn der Mindestschwenkwinkel der Zugöse gegenüber dem Bolzen der Kupplung (plus/minus 20 Grad Freiwinkel) wird dadurch unzulässig eingeschränkt.

Nicht selbsttätige Anhängerkupplungen sind in der Regel als Kugelkopfkupplungen mit einem Durchmesser von 80 Millimetern verbaut. Der Prüfling muss den klappbaren Niederhalter der Kupplung von Hand über der Kupplungsschale des Anhängers verriegeln. Vorteilhaft sind der bessere Fahrkomfort und die hohen Stützlasten bis vier Tonnen.

Grundfahraufgabe

Die Grundfahraufgabe für die Prüfung der Klasse T lautet „Rückwärtsfahren geradeaus“ (Anlage 6a zur Prüfungsrichtlinie). Der Bewerber muss die



Zugmaschine mit Anhänger rückwärts geradeaus über circa zehn Meter bis zu einer markierten Stelle fahren und annähernd parallel zum Bordstein oder zur Fahrbahnbegrenzung anhalten. Zulässig sind vier Korrekturzüge. Die Anforderungen liegen damit deutlich unter den der Klassen C1E und CE, ein sachlicher Grund dafür ist nicht erkennbar.

Seit 2012 führt die Rückwärtsfahrt ohne sichernde Person zum sofortigen Nichtbestehen der Prüfungsfahrt. Bis dahin konnte die Aufgabe noch einmal wiederholt werden. Da Paragraph 9 Abs. 5 StVO die Rückwärtsfahrt ohne sichernde Person grundsätzlich erlaubt, erscheint die Grundlage für die Bewertung und Nutzen für die Praxis zweifelhaft. Sinnvoller wäre beispielsweise die Modifikation der Grundfahraufgabe um die Vorkehrungen, die ein Fahrer vor und während der Rückwärtsfahrt zu treffen hat, wenn kein Sicherungsposten zur Verfügung steht.

Die Grundfahraufgabe für die praktische Prüfung der Klasse T lautet „Rückwärtsfahren geradeaus“

Prüfungsfahrt

Start

Die Prüfung für die Klasse T kann auch an Orten durchgeführt werden, die nicht Prüforte im Sinn von Paragraph 17 Absatz 4 sind. So ist es zum Beispiel auch zulässig, vom landwirtschaftlichen Betrieb des Prüflings aus mit der Prüfungsfahrt zu beginnen. Die reine Fahrzeit beträgt 30 Minuten.

Funkanlage

Prüfungsfahrten dürfen nur unter Einsatz von Funkanlagen durchgeführt werden. Die Übermittlung der Anweisungen über Funk erfolgt immer durch den Fahrlehrer (Ziff. 5.21 Prüfungsrichtlinie).

Prüferplatz

Anfangs herrschte Unsicherheit über das Arrangement der Fahrzeuge während der Prüfungsfahrt:

Fahren Fahrlehrer und Prüfer mit dem Pkw voraus? Oder fährt der Prüfling mit seinem Zug voraus? Oder fährt der Prüfer auf dem Traktor mit und der Fahrlehrer allein im Pkw voraus oder hinterher?

Nach Korrektur von Ziff. 5.21 Prüfungsrichtlinie ist die rechtliche Grundlage klar. Wenn auf der Zugmaschine keine geeigneten Plätze für Fahrlehrer und Prüfer vorhanden sind, gilt: „Das Begleitfahrzeug fährt innerhalb der Prüfungsfahrt voraus.“

Es darf nicht von einem Fahrschüler gelenkt werden. Es darf nicht mehr als ein Bewerber von dem Begleitfahrzeug aus geprüft werden.

Zum Wunsch mancher Prüfer, vom Traktor aus und ohne Begleitung des Fahrlehrers prüfen zu dürfen, hat die Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände klar Position bezogen. Sind Prüfling und Prüfer allein auf dem Traktor, könnte das auf die Frage hinauslaufen: Brauchen wir überhaupt noch für die Vorstellung und Begleitung eines Prüflings die Fahrlehrerschaft? Im Sinne des Berufstandes sollten die Fahrlehrer es nicht zulassen, den Prüfling mit dem Prüfer allein zu lassen.

Rückfahrt

Wurde die Prüfungsfahrt auf einer Zugmaschine der Klasse T mit einer bbH von mehr als 40 km/h absolviert und dem Prüfling der Führerschein ausgehändigt, muss dieser – sofern er das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet hat – bei der Rückfahrt von einem Fahrlehrer begleitet werden (Paragraf 6 Abs. 2 FeV).

LITERATUR/QUELLEN

Einheitliche Anforderungen für die Durchführung der Abfahrtskontrolle und der Handfertigkeiten.
gem. Anlage 7 zur Prüfungsrichtlinie

Fahren Lernen L+T. Das Begleitbuch zur Führerscheinausbildung.
Verlag Heinrich Vogel, München.

Fahren Lernen C, D, T. Abfahrtskontrolle für die Klassen C, C1, D, D1 und T.
Verlag Heinrich Vogel, München.

Sicher fahren in der Land- und Forstwirtschaft
aid infodienst Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz e. V., Bonn:

Sicher transportieren in der Land- und Forstwirtschaft
aid infodienst Ernährung, Landwirtschaft, Verbraucherschutz e. V., Bonn:

FAHRLEHRERBRIEF-THEMEN

Gruppenarbeit – Fluch oder Segen in der theoretischen Ausbildung? [3_14](#)

Kundengewinnung 2.0 – Facebook-Marketing für Fahrschulen [4_14](#)

Klassen T und L richtig ausbilden – ein Überblick [5_14](#)

Die E-Bilanz: So ermitteln Fahrschulen ihren Gewinn [6_14](#)

Erhalt der Fahrkompetenz bei älteren Kraftfahrern durch Trainings [7/8_14](#)

Dieses Thema hat ein FAHRLEHRER-BRIEF-Leser vorgeschlagen und wir haben es gerne umgesetzt. Haben auch Sie einen Vorschlag? Schreiben Sie eine Mail an:

fahrlehrerbrief.service@springer.com

Impressum

Springer Fachmedien
München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Telefon (Zentrale)
0 89 / 20 30 43 - 0
Telefax
0 89 / 20 30 43 - 21 00
Handelsregister:
Amtsgericht München
HRB 110956

Chefredaktion
Sylke Bub (v.i.S.d.P.)
(Anschrift siehe Verlag)
Telefon 0 89 / 20 30 43 - 22 75
Telefax 0 89 / 20 30 43 - 3 21 67

Redaktion
Constanze Meindl
Telefon 0 89 / 20 30 43 - 21 06
E-Mail Constanze.Meindl@springer.com

Service-Nummer Vertrieb
Telefon 08 9 / 20 30 43 - 11 00
Telefax 08 9 / 20 30 43 - 21 00
E-Mail vertriebsservice@springer.com

Geschäftsführung
Peter Lehnert

Verlagsleitung
Katrin Geißler-Schmidt

Herstellung und Grafik
Gesamtleitung Herstellung:
Maren Krapp

Grafik/Layout:
Katharina Franz

Druck
Stürtz GmbH
Alfred-Nobel-Straße 33
97080 Würzburg

Erscheinungsweise
Der FAHRLEHRER-BRIEF erscheint zehnmal im Jahr

Autor dieser Ausgabe
Hans-Jürgen Borgdorf

Fotos
Seite 2: sergbob/Fotolia
Seite 4/5, 8/9: branex/Fotolia
Seite 11: Jochen Zick/picture-alliance

Bezugspreis

Einzelheft: 11,30 Euro zzgl. 1,90 Euro Versandkosten inkl. 7% MwSt.; Jahresabonnement Inland: 90,90 Euro inkl. Versandkosten und 7% MwSt., Ausland: 102,90 Euro inkl. Versandkosten und 7% MwSt., Schüler-/Studentenabo (gegen Vorlage eines gültigen Schüler- bzw. Studentenausweises): 45,45 Euro inkl. Versandkosten und 7% MwSt.
Das Abonnement gilt zunächst für ein Jahr. Es verlängert sich, wenn es nicht drei Monate vor Ablauf schriftlich beim Verlag gekündigt wird. Darüber hinaus sind Kündigungen jeweils drei Monate vor Ende des folgenden Quartals dem Verlag schriftlich mitzuteilen.
Die Abonnementsgebühren werden jährlich im Voraus berechnet.

Nachdruck und Vervielfältigungen

Wir begrüßen es, wenn Sie Teile des FAHRLEHRER-BRIEFs für Ihre Fahrschüler kopieren. Im Übrigen ist eine Verwendung der Beiträge oder der Abbildungen ohne Einwilligung des Verlages strafbar.

Manuskripte

Autoren-Honorare werden aufgrund tatsächlicher, gedruckter Beiträge errechnet. Überarbeitungen und Kürzungen liegen im Ermessen der Redaktion. Der Verlag übernimmt keine Haftung für unaufgefordert eingesandte Manuskripte, daher besteht auch kein Anspruch auf Ausfallhonorare.
Mit dem Autorenhonorar gehen die Verwertungs-, Nutzungs- und Vervielfältigungsrechte an den Verlag über, insbesondere auch für elektronische Medien (Internet, Datenbanken, CD-ROM).