
VERTIEFENDES INTERVIEW MIT RICHARD GOEBELT,
BEREICHSLIMITER FAHRZEUG UND MOBILITÄT DES VDTÜV

"Der Sitz des Prüfers im Auto ist ein Arbeitsplatz"

03. Mai 2018, Berlin – Die Elektromobilität wird immer wichtiger für das Erreichen der Klimaziele und die Luftreinhaltung in Ballungsräumen. Auch in Fahrschule spielen Elektrofahrzeuge deshalb eine immer wichtigere Rolle. Allerdings gibt es zwei Probleme bei der Nutzung von Elektrofahrzeugen in Fahrschulen. Erstens beschränkt der mit Elektrofahrzeugen erworbene Führerschein mit Automatikseintrag die Fahrschüler zukünftig bei der Wahl der Fahrzeuge ein. Zweitens gibt es Schwierigkeiten bei der Zulassung von Elektrofahrzeugen als Prüfungsfahrzeuge.

MOVING hat zu diesem Thema mit Richard Goebelt, Bereichsleiter Fahrzeug und Mobilität des VdTÜV gesprochen. Hier der Wortlaut:

Haben Ihrer Meinung nach Elektrofahrzeuge in der Fahrausbildung eine Zukunft?

Auf jeden Fall! Die Elektromobilität wird eine der wesentlichen Säulen des Wandels der Mobilität sein. Wir müssen hin zu einem saubereren Straßenverkehr, und da wird die Elektromobilität eine ganz wichtige Rolle spielen. Das sollte sich natürlich auch schon in der Fahrausbildung widerspiegeln: Wenn Fahranfänger schon in der Fahrschule lernen, wie sich ein Elektrofahrzeug fährt, wie zum Beispiel Beschleunigungs- und Bremsverhalten sind, dann animiert das hoffentlich den ein oder anderen auch, sich ein solches Fahrzeug selber zu kaufen.

Laut MOVING Fahrschülerbefragung 2017 würden fast 75 % aller Fahrschüler einen Teil der Führerscheinausbildung auf einem Elektrofahrzeug absolvieren, wenn sie danach einen Führerschein ohne Automatikbeschränkung erwerben könnten. 22 % können sich sogar vorstellen, die gesamte Ausbildung im Elektrofahrzeug zu durchlaufen. Trotzdem nutzen derzeit nur etwa 3 % der Fahrschulen Elektrofahrzeuge. Haben Sie auch diese Erfahrungen gemacht und woran liegt das?

Nach unserer Einschätzung ist der wesentliche Hinderungsgrund tatsächlich die Automatikbeschränkung. Dazu muss man aber auch sagen, dass derzeit noch nicht so viele Fahrschulen eine Ausbildung mit Elektrofahrzeugen anbieten. Das mag auch Kostengründe haben.

Warum gibt es den Automatikeintrag?

Den Automatikeintrag hat der europäische Gesetzgeber geschaffen, um der Tatsache gerecht zu werden, dass das manuelle Schalten eines Fahrzeuges für Fahranfänger ein recht komplexer Vorgang ist. So wollte man seinerzeit verhindern, dass viele Fahranfänger Prüfung und Ausbildung auf einem Automatikfahrzeug absolvieren und danach erst im realen Straßenverkehr lernen, mit der manuellen Schaltung umzugehen. Das könnte ohne die fachlich-kompetente Begleitung eines Fahrlehrers mindestens schwierig sein, womöglich sogar gefährliche Situationen hervorrufen. Die volle Konzentration insbesondere des Fahranfängers sollte dem komplexen Straßenverkehr dienen und nicht dem Erlernen von Fahrfertigkeiten. Dafür ist der Fahrlehrer der richtige Partner.

Welche Probleme bei der Zulassung von Elektro- oder Hybridfahrzeugen als Prüfungsfahrzeuge sind Ihnen bisher begegnet?

Für Elektrofahrzeuge gelten natürlich dieselben Regeln wie für Prüfungsfahrzeuge mit Benzin- oder Dieselmotoren. Aber: Die Begutachtung der Fahrzeuge als Prüfungsfahrzeug muss der Hersteller beauftragen. Schließlich will er das Fahrzeug an Fahrschulen verkaufen. Und für Elektrofahrzeuge scheinen die Hersteller da wohl nicht so großen Bedarf zu sehen und beauftragen derartige Gutachten nicht. Man muss aber auch sagen, dass für einige Fahrzeuge die Hersteller Gutachten beauftragt haben. Diese sind auch positiv begutachtet worden und können in Fahrschulen und bei Prüfungen eingesetzt werden. Die Fahrzeuge finden sich auf der Website des VdTÜV.

Welche Regeln gelten in Deutschland für die Zulassung von Prüfungsfahrzeugen und warum? Wo sind diese festgeschrieben?

Die Regeln finden sich in der Prüfungsrichtlinie unter Punkt 4. Dort hat der Gesetzgeber aufgeschrieben, welche Maße und sonstigen Anforderungen für ein solches Fahrzeug gelten müssen. Ganz wichtig dabei und vielen nicht bewusst: Bei dem Sitz des Fahrerlaubnisprüfers im Auto handelt es sich nicht nur um einen Fahrzeugsitz, sondern um einen Arbeitsplatz. Und für diesen hat der Gesetzgeber unter anderem im Arbeitsschutzgesetz klare Regeln aufgeschrieben.

Wie ist die Zulassung von Prüfungsfahrzeugen in Bezug auf Elektrofahrzeuge im Vergleich zu anderen europäischen Ländern geregelt?

Die Regeln in den europäischen Ländern sind kaum vergleichbar. Das liegt vor allem daran, dass das Prozedere völlig unterschiedlich ist: In manchen Ländern sitzt der Prüfer auf dem Beifahrersitz und der Fahrlehrer ist bei der Prüfung überhaupt nicht dabei. In wieder anderen Ländern hat die Prüfungsbehörde eigene Fahrzeuge und auch hier ist der Fahrlehrer bei der Prüfung gar nicht dabei.

Gibt es denn die Möglichkeit von Ausnahmen?

Derzeit praktiziert das Land Baden-Württemberg gemeinsam mit der dortigen Technischen Prüfstelle TÜV SÜD Ausnahmen. Diese sehen vor, dass speziell ausgewählte Elektrofahrzeuge mit geringen Maßabweichungen mit einer zeitlich beschränkten Einzel-Ausnahme im Rahmen des Förderprogramms des Landes Baden-Württemberg als Prüfungsfahrzeuge für die Fahrerlaubnisklasse B eingesetzt werden können.

Wie kann man die Situation verbessern? Gibt es Vorschläge oder Forderungen Ihrerseits?

Wie ich schon sagte, ist aus unserer Sicht sehr wichtig, die Elektromobilität aktiv zu fördern. Ich denke daher, dass die Hersteller für noch wesentlich mehr Fahrzeuge eine Begutachtung als Prüfungsfahrzeug beauftragen und anstoßen sollten. Ich hoffe, dass sie den Markt erkennen, den Fahrschulen bieten können, vor allem auch über den möglichen Multiplikationseffekt. So könnten junge Menschen schon in der Fahrschule für die Elektromobilität begeistert werden.

Zudem müssen wir immer auch darauf achten, dass die Fahrzeuge für die Mitarbeiter unserer Mitglieder Arbeitsplätze sind, und natürlich ist es wichtig, dass diese Arbeitsplätze sicher und gesundheitsschonend konzipiert sind.

Möchten Sie den Lesern noch etwas mitteilen?

Ich fände es spannend nochmal zu diskutieren, ob man hinsichtlich der Automatikbeschränkung auf europäischer Ebene zu einer Weiterentwicklung kommen kann. Schließlich sind auch viele Assistenzsysteme, die der Sicherheit dienen, nur für Fahrzeuge mit Automatikgetrieben erhältlich.

MOVING: Vielen Dank für diesen Interessanten Einblick in das Gesehen um die Zulassung von Prüfungsfahrzeugen, Herr Goebelt.

Mehr über Richard Goebelt und den VdTÜV erfahren Sie unter www.vdtuv.de

Über MOVING:

MOVING ist eine Interessenvereinigung europäischer Verkehrsverlage und Unternehmungen, die im Bereich der Fahrerlaubnisausbildung tätig sind. MOVING möchte durch weitergehende Professionalisierung der Fahrerlaubnis-Ausbildung in allen Führerschein-Klassen sowie Förderung von Verkehrserziehung in Kita und Schule einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Pressekontakt: Alexander Krey, MOVING International Road Safety Association e. V., Schumannstraße 17, 10117 Berlin, T: 030/ 25 74 16 70, E: krey@moving-roadsafety.com, www.moving-roadsafety.com