

VERTIEFENDES INTERVIEW MIT RAINER ZELTWANGER
ZUM THEMA E-MOBILITÄT IN DER FAHRSCHULE

"Bei E-Fahrzeugen scheitert die Zulassung oft an wenigen Millimetern"

02. Mai 2018, Berlin – Die Elektromobilität wird immer wichtiger für das Erreichen der Klimaziele und die Luftreinhaltung in Ballungsräumen. Auch in Fahrschulen spielen Elektrofahrzeuge deshalb eine immer wichtigere Rolle. Allerdings gibt es hier zwei Probleme. Erstens erhalten die Fahrschüler einen Führerschein mit Automatikseintrag und dürfen damit künftig nur E-Fahrzeuge oder Autos mit Automatikgetriebe fahren. Zweitens werden kaum E-Autos als Prüfungsfahrzeug zugelassen.

MOVING hat zu diesem Thema mit Rainer Zeltwanger, dem Vorsitzenden des BDFU (Bundesverband Deutscher Fahrschulunternehmen) gesprochen. Hier der Wortlaut:

Haben Ihrer Meinung nach Elektrofahrzeuge in der Fahrausbildung eine Zukunft?

Auf jeden Fall. Wir bauen in unserer Fahrschule schon seit drei Jahren sehr erfolgreich auf Elektromobilität. Nach der ersten Stunde auf einem Elektroauto sind die Fahrschüler begeistert. Es macht eben einfach Spaß, die kleinen Flitzer zu fahren – und das Fahrenlernen ist darauf viel einfacher. Ich bin mir sicher, dass sich diese positive Erfahrung später mal auswirken wird, wenn sie sich beim Autokauf für ein Modell entscheiden müssen.

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?

Bei uns entscheidet sich derzeit die Hälfte unserer Fahrschüler für eine duale Ausbildung – also anfangs Unterricht auf dem Simulator im Automatikmodus, dann im E-Fahrzeug bis zur Hälfte der Sonderfahrten, dann wieder im Simulator mit Schaltung und schließlich auf einem Auto mit Schaltgetriebe, auf dem dann auch die Prüfung

absolviert wird. Das Schöne daran ist, dass diese Fahrschüler rund zehn Prozent weniger Fahrstunden brauchen als bei der herkömmlichen Ausbildung. Wir können diesen Einspareffekt nachweisen, weil es eine wissenschaftliche Untersuchung dazu gibt.

Bessere Ausbildung und geringere Kosten – das sind schon überzeugende Argumente. Interessanterweise machen viele aber den zweiten Schritt nicht mehr. Sie wollen direkt zur Prüfung mit dem Argument, dass auch die Eltern einen Automatik fahren.

Warum gibt es den Automatikeintrag?

Der Automatikeintrag ist sinnvoll. Wer mit einem Schaltfahrzeug unterwegs ist, muss es ja bedienen können. Besser wäre aber, man könnte nach sechs Monaten Fahrpraxis einfach noch mal in die Fahrschule kommen, schalten lernen und dann mit einer entsprechenden Bestätigung der Fahrschule die Automatikbeschränkung streichen lassen – ohne weitere Prüfung, ganz unbürokratisch. So könnten sie Kosten sparen, und durch die zweite Phase würde sich die Verkehrssicherheit erhöhen.

Eine Frage an beide: Welche Probleme bei der Zulassung von Elektro- oder Hybridfahrzeugen als Prüfungsfahrzeuge sind Ihnen bisher begegnet?

Von den 25 Top-Sellern dürfen bislang nur vier als Prüfungsfahrzeuge eingesetzt werden: der VW e-Golf, der Opel Ampera-e, die Mercedes-Benz B-Klasse ED und seit kurzem der Nissan Leaf ZE1. Der e-Golf ist ausverkauft; das Nachfolgemodell soll erst Mitte 2019 auf den Markt kommen. Bleiben also drei Modelle.

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

Die Regeln stehen in einem Anhang der FeV. Die Richtlinien gelten seit den achtziger Jahren und sind entsprechend überarbeitungsbedürftig. Ich kann zum Beispiel nicht erkennen, welchen Sinn es hat, Autos mit serienmäßig ausgestatteten Fenstern nicht als Prüffahrzeuge zuzulassen, nur weil der Verdunkelungsgrad größer als 35 Prozent ist.

Bei E-Fahrzeugen scheitert die Zulassung oft an wenigen Millimetern. Ich habe dem baden-württembergischen Verkehrsministerium zugesagt, sechs für den Fahrschulbetrieb geeignete E-Fahrzeuge entsprechend zu vermessen – als kostenlosen Service, weil uns die Förderung der E-Mobilität in den Fahrschulen ein wichtiges Anliegen ist. Beim Blick auf die wichtigsten Ergebnisse zeigt sich, wie unsinnig die Richtlinie ist:

- Der BMW i3 erfüllt eigentlich alle Kriterien. Doch der TÜV will die Richtlinie ändern – und wendet die neue Regelung einfach jetzt schon an. Künftig soll gefordert werden, dass sich die hintere Tür unabhängig von der vorderen öffnen lässt, damit der Prüfer das Fahrzeug jederzeit fluchtartig verlassen kann. Damit scheidet der BMW i3 als Prüffahrzeug aus. Interessanterweise gilt diese Regelung weder für Lkw noch für Busse. Hier sitzt der Prüfer zwischen Prüfling und Fahrlehrer und kann somit immer erst nach dem Fahrlehrer aussteigen.
- Beim Nisan Leaf ZEO fehlen drei Zentimeter Abstand zwischen der Sitzfläche und der Oberkante der Kopfstütze.
- Beim Renault Zoe ist der Freiraum für die Füße unter dem Beifahrersitz um zwei Zentimeter zu klein.
- Auch beim Smart Forfour ist der Freiraum für die Füße zu klein – hier fehlt sogar nur ein einziger Zentimeter. Aber er bräuchte zudem 20 Zentimeter mehr zwischen dem Rücksitz und der hinteren Stoßstange, um als Prüffahrzeug zugelassen zu werden. Er hat trotzdem Crashtests bestanden und erfüllt sicherlich auch die ECE Norm 32.
- Für den VW E-Up gilt dasselbe Problem: Er ist zu kurz. Ihm fehlen 31 Zentimeter Abstand zwischen Rücksitz und hinterer Stoßstange.
- Der Tesla Modell X wäre das einzige E-Fahrzeug, das für die Anhängerschulung und die entsprechende Prüfung geeignet wäre – würde seine serienmäßige Heckscheibe nicht die geforderten 35 Prozent Lichtdurchlässigkeit unterschreiten. Dabei ist jeder Prüfer im Sommer dankbar, wenn ihm nicht von hinten die Sonne auf den Kopf scheint.

Warum gibt es solche Regeln nur in Deutschland? Sind die Prüfer in anderen europäischen Ländern andere Menschen?

Diese Frage habe ich mir in der Tat auch schon gestellt.

Gibt es denn die Möglichkeit von Ausnahmen?

Da es Richtlinien sind und keine Gesetze kann die untere Verwaltungsbehörde Ausnahmegenehmigungen erteilen. Sie hat dies in Baden-Württemberg auch getan, sich die Genehmigung aber sicherheitshalber vom Verkehrsministerium abzeichnen lassen. Nach Rücksprache mit dem TÜV wurde ein Kompromiss geschlossen: Pro Prüfstation werden derzeit drei Ausnahmegenehmigungen erteilt – in ganz Baden-Württemberg maximal zehn. In Stuttgart ist die Quote ausgeschöpft. Seit Anfang April gibt's auf unsere Intervention hin einen neuen Kompromissvorschlag.

Er besagt, dass pro Prüfstelle rund zehn Prozent aller Fahrschulen eine Ausnahmegenehmigung erteilt wird. Dies ist zwar ein begrüßenswerter Fortschritt, allerdings soll der BMW i3 ausgeschlossen bleiben.

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

Wir wünschen uns, dass der Ausschluss des BMW i3 überdacht wird. Er ist in Fahrschulkreisen sehr beliebt, erfüllt die heute geltenden Richtlinien, und es gibt keinen nachvollziehbaren Grund, warum er bei Prüfungen nicht eingesetzt werden sollte. Zudem schlagen wir vor, in einem dreijährigen Modellversuch sämtlichen E-Fahrzeuge eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen, sich die Ergebnisse dann in Ruhe anzuschauen und die Richtlinien entsprechend anzupassen.

Möchten Sie den Lesern noch etwas mitteilen?

Mir ist völlig klar, dass wir Regeln brauchen und entsprechend halte ich mich selbstverständlich daran. Wenn sie aber keinen Sinn ergeben, müssen sie geändert werden. Und dafür setze ich mich ein.

Im gesamten europäischen Ausland gibt es für Prüfungsfahrzeuge nur drei Kriterien: Höchstgeschwindigkeit mindestens 130 km/h, vier Sitzplätze und zwei Türen auf der rechten Seite. Wie oft wird über die Regelungswut der EU geschimpft. Hier zeigt sich: Deutschland geht weit darüber hinaus. Ich bin für einheitliche Regeln. Orientieren wir uns an Europa.

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

Mehr über Rainer Zeltwanger und den BDFU erfahren Sie unter www.bdfu.org

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