

Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Verordnung über die Ausbildung und Prüfung auf Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe

Übergeordnete Bemerkungen

Einschätzung der Unfallrisiken bei Fahranfängern

Fahranfänger unterliegen besonderen Risiken im Straßenverkehr. Neben dem Anfängerrisiko (nicht gefestigte Blickstrategien bei der Verkehrsbeobachtung und mangelnde Routine auf der Manöverebene), sind noch das Jugendlichkeitsrisiko (Fehleinschätzung von Risiken) sowie die jugendtypischen Fahrsituationen (häufiger Kontakt mit Alkohol, Fahren in der Gruppe, Fahren bei Dunkelheit) in diesem Zusammenhang zu nennen. So überrascht es nicht, dass trotz der Erfolge in der Verkehrssicherheitsarbeit bei den Fahranfängern (bspw. mit der bundesweiten Einführung von BF17 und dem Verbot unter Einfluss von alkoholischen Getränken in der Probezeit fahren zu dürfen) noch immer die Altersgruppe der 18- bis 24-Jährigen als Hochrisikogruppe eingestuft werden muss.

Ausgangspunkt - Angestrebte Transformation der Antriebe im Straßenverkehr

Es ist unstrittig, dass sowohl die eMobilität als auch die einsetzende Automatisierung der Fahrzeuge durch die Fahrerassistenzsysteme den Anteil der Flotte in Richtung Automatikfahrzeuge verschieben wird. Aktuell beträgt der Anteil von Automatikfahrzeugen im Bestand rund 30 %, wobei der Anteil im Segment der Kleinwagen noch niedriger liegen wird. Das Alter der Unfallfahrzeuge junger Fahrer ist zu 55 % älter als 10 Jahre. Insofern ist davon auszugehen, dass insbesondere junge Fahranfänger nach erfolgreicher Prüfung auch weiterhin überwiegend mit einem Schaltgetriebe unterwegs sein werden. Dennoch gilt es den Fahrschulunterricht auf die gesellschaftlich gewünschten Veränderungen vorzubereiten und Optionen zu schaffen, die eine Benachteiligung der Automatikausbildung und -prüfung gegenüber den konventionellen Schaltgetrieben ausschließt. Nach Angaben des BMVI sind von den ca. 40 Millionen zum 31.12.2018 im Zentralen Fahrerlaubnisregister eingetragenen Fahrerlaubnissen ca. 192.000 beschränkt. Jährlich werden von den Technischen Prüfstellen lediglich zwischen 400 und 500 Prüfungen zum Wegfall dieser Beschränkung abgenommen.

Bisherige Regelung zur Automatikausbildung und -prüfung

Mit der Einführung der Eintragung einer „Automatikbeschränkung“ nach Ausbildung und Prüfung auf Automatikfahrzeugen im Jahr 1986 (Stichtag 31.03.1986) im Zuge der Ausarbeitung des damaligen Verkehrssicherheitsprogramms durch den Bundesrat besteht bis heute für die Teilnehmer einer Automatikprüfung die Einschränkung, nur Automatikfahrzeuge im Anschluss steuern zu dürfen. Eine Streichung des Automatik-Vermerks kann nur erfolgen, wenn nachträglich eine Prüfung auf einem Kfz mit Schaltgetriebe abgelegt wird. Sofern vor dem genannten Stichtag die Prüfung zwar auf einem Automatik-Fahrzeug durchgeführt wurde, jedoch bei der Fahrausbildung mindestens 6 Fahrstunden auf einem Kfz mit Schaltgetriebe absolviert wurden, erfolgte die Eintragung des Vermerks "Prüfung für Klasse 3 auf Kfz mit Getriebeautomatik abgelegt" in die Fahrerlaubnis. Dieser vor dem 31.03.1986 ausgestellte Führerschein unterliegt keiner Beschränkung.

Mit einer solchen Fahrerlaubnis dürfen also sowohl Fahrzeuge mit Schaltgetriebe als auch Automatik-Fahrzeuge gefahren werden. Die Bescheinigung der Fahrschule über die Absolvierung von 6 Fahrstunden auf einem Auto mit Schaltgetriebe wurde seinerzeit von den Fahrschulen grundsätzlich direkt an die zuständige Führerscheinebehörde weitergeleitet.

Ausgestaltung zur zukünftigen Automatikregelung aus dem Referentenentwurf

Für die Klasse B wird die Möglichkeit geschaffen, auch bei Ablegung der praktischen Fahrerlaubnisprüfung auf einem Fahrzeug ohne Schaltgetriebe die Fahrerlaubnis unbeschränkt zu erteilen, wenn zuvor eine praktische Ausbildung auf dem Fahrzeug mit Schaltgetriebe erfolgt ist. Im Gegensatz zu den bis 1986 geltenden Bestimmungen wird die erforderliche Fahrstundenzahl von mindestens 6 Stunden auf 10 Stunden erhöht. Zusätzlich muss der Fahrlehrer bescheinigen, dass der Schüler in der Lage ist, auch ein Fahrzeug mit Schaltgetriebe der Klasse B sicher, verantwortungsvoll und umweltbewusst zu führen. Auf diese Weise wird unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheitsbedenken die Ausbildung auf Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und hochautomatisierten Fahrfunktionen gefördert. Alternativen, die mit der Richtlinie 2006/126/EG vereinbar sind, gibt es nicht.

Der ADAC stimmt grundsätzlich der Initiative zu, den Trend zu Automatikfahrzeugen im Fahrzeugbestand aufgrund der zunehmend einsetzenden eMobilität und der fortschreitenden Automatisierung einzelner Fahraufgaben auch im Ausbildungsprozess besser als bisher abbilden zu können.

Die dafür angestrebte Abschaffung der „Automatikbeschränkung“ im Führerschein ist i.S. aller Verkehrsteilnehmer ausgewogen zu gestalten. Die Herausforderung in der Sache aus Sicht der Verbraucher ist es, den Führerscheinerwerb nicht zu verteuern, gleichwohl aber die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer auch nicht zu gefährden. Entscheidend für die Akzeptanz in der Bevölkerung wird daher sein, dass es weiterhin flächendeckend eine Wahlmöglichkeit zwischen den „Ausbildungsarten“ geben wird. Eine Angebotsverknappung von Ausbildungsfahrten auf einem Fahrschulfahrzeug mit Schaltgetriebe aufgrund von wirtschaftlichen Überlegungen (Teilen von Fahrzeugen mit Schaltgetriebe zwischen Fahrschulen bei reduziertem Einsatz in der Automatik-Ausbildung) könnte dazu führen, dass sich der Erwerb der Fahrerlaubnis auf einem Schaltfahrzeug verteuert.

Im Einzelnen

Art. 2 Änderung der Fahrschüler-Ausbildungsordnung

§ 5 a Abs. 1

Die im Referentenentwurf zum Erwerb der Schaltkompetenz genannte Anzahl von mindestens 10 Unterrichtseinheiten orientiert sich an der Regelung bis zum Jahr 1986 mit mindestens 6 Fahrstunden auf einem Schaltfahrzeug, ohne jedoch näher zu definieren, welche Fertigkeiten ausgebildet werden sollen bzw. ob der dafür vorgesehene Lernzeitraum von (mindestens) 10 Stunden realistisch erscheint.

§ 5a Abs. 2

Zudem wird gefordert nach der Grundausbildung mit der Vermittlung der Schaltkompetenz zu beginnen. Hier ist unklar und daher zu klären, welche Form der Grundausbildung konkret gemeint ist (Level der Befähigung).

Eine „Verzahnung“ der Ausbildung ist aus Sicht des ADAC grundsätzlich sinnvoll, sofern die vorgeschriebene Mindeststundenanzahl zum Erwerb der Schaltkompetenz im realen Verkehr erfolgt und nicht (vollumfänglich) simulatorgestützt durchgeführt wird, da bislang einheitliche Standards hierzu fehlen.

§ 5a Abs. 4

Die Aufgabe einen Test zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Führen eines Fahrzeuges mit Schaltgetriebe im Ausbildungsbetrieb durch den Ausbilder als Voraussetzung zur Teilnahme an einer Fahrerlaubnisprüfung zu ermöglichen, bietet für den Verbraucher Chancen und Risiken zugleich. Insofern ist im Rahmen der geplanten Evaluation und der fortwährenden Fahrschulüberwachung ein besonderer Blick darauf notwendig, um einem Missbrauch der Regelung durch Zusammenführung von Ausbildung und Testung vorzubeugen.

Es wird im Entwurf nicht näher ausgeführt, welche Anforderungen erfüllt sein sollen, um einen sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Umgang mit einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe testieren zu können. Vielmehr werden die Inhalte der 15-minütigen Fahrt der pädagogischen Freiheit des Fahrlehrers überlassen. Die Kriterien zur Ermittlung der „Verkehrsreife“ auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe innerhalb der Testfahrt sind unseres Erachtens zu spezifizieren, um (annähernd) einheitliche Standards zur „Schaltkompetenz“ gewährleisten zu können.

§ 5b

Die geplante Evaluation in der Sache hat nach Ansicht des ADAC eine herausragende Bedeutung. Neben einer möglichen Veränderung der Unfallsituation (mit Schaltfahrzeugen) innerhalb der Risikogruppe sind zahlreiche Fragestellungen zur Prozessgestaltung zu berücksichtigen:

Die Entwicklung der durchschnittlichen Fahrstundenanzahl mit Automatikfahrzeugen im Vergleich zu einer reinen Schalt-Ausbildung im Evaluationszeitraum, die Ermittlung der Auswirkung auf die Ausbildungskosten, die reale Anzahl der geleisteten Fahrstunden auf einem Fahrzeug mit Schaltgetriebe im Rahmen einer „Automatikausbildung“, der (begleitende) Einsatz von Fahrsimulatoren, die Erfahrungen zur Testfahrt im Ausbildungsbetrieb (Bestehensquote), die Veränderung der Fahrschulausstattung (Anteil der Automatikfahrzeuge im Fuhrpark zu Beginn und am Ende der Evaluation) und nicht zuletzt die Wissensvermittlung zu Fahrerassistenzsystemen als Ausgangspunkt für weitere Anpassungen der Ausbildungsverordnung sind in diesem Zusammenhang zu nennen.

Herausgeber
ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
buero-berlin@adac.de