
Stellungnahme Moving zur geplanten Verordnung über die Ausbildung und Prüfung auf Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe, Juli 2020

Berlin 08. Juli 2020: MOVING begrüßt ausdrücklich den Willen, die Ausbildung auf Elektrofahrzeugen durch die geplante Verordnung zur Ausbildung und Prüfung auf Kraftfahrzeugen mit Automatikgetriebe zu stärken. Dennoch ist es aus Sicht von MOVING erforderlich einige Punkte nachzubessern. Diese werden im Folgenden genauer dargestellt:

1. Ausbildungsablauf nach §5a Abs.2 FahrschAusbO

Die Vorgabe in dem neuen §5a Abs. 2 FahrschAusbO, nach der die Grundausbildung bereits abgeschlossen sein soll, bevor mit den Schaltstunden begonnen wird, hält MOVING in zweierlei Hinsicht für nicht zielführend. Auf den ersten Blick mag es aus einer theoretisch geprägten pädagogischen Sichtweise logisch erscheinen, gemäß der pädagogischen Grundsätze mit den vermeintlich leichteren Automatikstunden zu beginnen, um dann später zu den „schweren“ Schaltstunden überzugehen. Dies widerspricht aber der praktischen Erfahrung der operativ aktiven Fahrlehrerschaft. Demnach zeigt sich immer wieder, dass es sehr viel schwerer ist, den zu Beginn der Ausbildung eintrainierten und verinnerlichten Bewegungsablauf hinsichtlich der Bedienung eines Automatikfahrzeugs auf Schaltwagen umzustellen als umgekehrt. Wer den Schaltwagen verinnerlicht hat, kann leicht auf ein Automatikfahrzeug umsteigen, umgekehrt ist das hingegen sehr viel schwerer.

Insofern kann diese Soll-Vorgabe, die wie üblich als Muss-Vorschrift ausgelegt werden wird, dazu führen, dass die Zahl der Fahrstunden unnötig anwächst und somit höhere Fahrschulausbildungskosten verursacht werden.

Zudem wird durch diese Vorschrift der Übergang auf das neue System nach Inkrafttreten der Verordnung erschwert. Denn an dem geplanten 01.01.2021 gibt es ja tausende von Fahrschüler_innen, die bereits mit Fahrstunden auf dem Schaltwagen begonnen und eventuell auch die erforderliche Mindestzahl bereits erreicht haben, die dann aber gemäß der Vorschrift nicht mehr auf die Neuregelung der Automatik zurückgreifen können, da ihre Grundausbildung ja schon auf einem Schaltwagen erfolgt ist. Um aber einen geordneten Übergang zu ermöglichen, sollten auch Fahrschüler_innen, die mit ihrer Ausbildung bereits begonnen haben, von der Neuregelung profitieren können.

MOVING ist bewusst, dass es an der Stelle unterschiedliche Einschätzungen der Verbände gibt. MOVING befürchtet, dass dies weniger an der pädagogischen Ausrichtung als vielmehr daran liegt, dass eine hohe Fahrstundenanzahl im Zentrum der Überlegung stehen könnte.

MOVING möchte Sie daher darum bitten, im Interesse pädagogischer Vielfalt, im Interesse des Verbraucherschutzes und im Sinne eines geordneten Übergangs diesen Passus zu streichen oder zumindest als Kann-Vorgabe umzuformulieren.

2. Mindeststundenzahl gemäß §5a, Abs.1 FahrschAusbO

Die hier genannte Zahl von 10 Fahrstunden erscheint MOVING viel zu hoch gegriffen und würde in vielen Fällen auch zu einer unnötigen Erhöhung der Stundenzahl führen. Verlierer der jetzt geplanten Regelung wären Fahrschüler_innen, die in der konventionellen Ausbildung zwischen 20 und 30 Fahrstunden liegen würden, was wie folgt zu begründen ist: Nehmen wir für die unter Punkt 1 genannte Grundausbildung 8 Fahrstunden als realistischen Wert für „gute“ Fahrschüler_innen an, die auf Automatik zu absolvieren wären. Dann folgte als nächstes der Umstieg auf den Schaltwagen. In der Diskussion der Fahrlehrerschaft wurde in den letzten Wochen darauf verwiesen, man könne ja dann die besonderen Ausbildungsfahrten auf Schaltwagen fahren. Dies hält MOVING jedoch für unverantwortlich und regelrecht lebensgefährlich, da vor allem Überland- oder Autobahnfahrten ohne jegliche Vorerfahrung nicht auf einem Schaltwagen vorgenommen werden sollten. MOVING geht davon aus, dass es in der Regel rund sechs Fahrstunden braucht, um einen Schaltwagen hinreichend sicher bedienen zu können. Diese müssten dann vor den besonderen Ausbildungsfahrten absolviert werden. Somit lägen wir schon bei 8 Stunden Grundausbildung + 6 Stunden Schaltausbildung + 12 besondere Ausbildungsfahrten, also 26 Stunden, bevor es überhaupt in die Prüfungsvorbereitung gehen kann, so dass ein Führerschein unter 30 Fahrstunden gezwungenermaßen nicht mehr zu realisieren wäre. Selbst wenn man demnach einen Teil der Schaltstunden auf die besonderen Ausbildungsfahrten verteilen könnte, würden Fahrschüler_innen zu einem bedeutsamen Prozentsatz mit der neuen Regelung mehr Fahrstunden benötigen als bislang.

Gewinner wären hingegen Fahrschüler_innen mit Ausbildungshemmnissen wie z.B. fortgeschrittenem Alter, Sprachbarrieren, psychomotorischen Einschränkungen etc., die bei der konventionellen Ausbildung über 50 Fahrstunden liegen. Bei diesen könnte durchaus auch noch mit 10 Stunden auf Schaltwagen eine Verringerung der Stundenzahl zu erreichen sein.

Aus Sicht von MOVING sollte die neue gesetzliche Regelung nicht dazu führen, dass in Fahrschulen zusätzliche Fahrstunden geschunden werden sollen. Gerade in wirtschaftlich schwierigen Zeiten und unter dem Gesichtspunkt steigender Kosten, sollte der Gesetzgeber vor allem junge Menschen, die meist nicht einmal über ein eigenes Einkommen verfügen, nicht über Gebühr belasten, nur weil bei anderen Verbänden das wirtschaftliche Eigeninteresse im Vordergrund steht.

Auch Fahrschüler mit dem Vorbesitz anderer Fahrerlaubnisklassen würden benachteiligt werden, wenn Sie erneut 10 Fahrstunden ihrer auf einem Schaltfahrzeug absolvieren müssten. So lassen sich beispielsweise die rund 10.000 Ersterteilung für die Fahrerlaubnisklasse T im Jahr 2019 nennen, deren Inhaber durch ihre Vorbildung auf Traktoren das Schalten bereits verinnerlicht haben sollten.

Daher bittet MOVING im Interesse des Verbraucherschutzes darum, die Mindeststundenzahl auf 6 zu reduzieren, anstatt über die Zahl 10 ein kleines „Konjunkturprogramm“ für Fahrschulen zu schaffen, das sich auch nicht mit dem Verweis auf die Verkehrssicherheit rechtfertigen lässt. Denn auch mit der Mindeststundenzahl 6 wäre gewährleistet, dass in Fällen, in denen mehr Stunden benötigt werden, diese auf Ansage durch die Fahrlehrer_innen zu absolvieren sind, da sie ja korrekterweise gemäß §5a Abs. 4 die Ausbildung auf Schaltung erst abschließen dürfen, wenn die nötigen Fähigkeiten und Fertigkeiten erworben worden sind.

Erwähnt sei auch, dass es für den jugendlichen Fahrschüler ohne Ausbildungshemmnisse gemäß der oben angestellten Rechnung sinnvoller wäre, auf die Neuregelung zu verzichten und die Fahrausbildung komplett konventionell auf Schaltwagen zu absolvieren, was gerade nicht im Interesse der Zielsetzung des Referentenentwurfs ist, da so weder Investitionen in

alternative Antriebskonzepte angeschoben werden noch die jungen Menschen in Kontakt mit diesen treten würden.

3. Digitalisierung

Die Coronakrise hat eindrücklich unter Beweis gestellt, wie weit Deutschland in Fragen der Digitalisierung hinterherhinkt. Auch die Fahrschulbranche ist davon betroffen und eigentlich würde MOVING erwarten, dass der Einsatz digital gestützter Ausbildungsbausteine befördert wird. Gerade für das Erlernen des Schaltens von Fahrzeugen mit den dazugehörigen Bewegungsabläufen bei der Bedienung von Kupplung und Schaltknäuel sind heutige Fahrsimulatoren, wie sie schon deutschlandweit zum Einsatz kommen, ideal. Völlig unverständlich ist, dass der Entwurf die Nutzung dieser Möglichkeit erneut völlig ausklammert, anstatt zumindest über eine Kann-Vorschrift neue Chancen zu schaffen. Zumindest vier der von MOVING angedachten sechs Stunden sollten vorab auf einem Simulator trainiert werden dürfen, sofern dieser vorhanden ist. Das wäre lediglich ein Kann, aber kein Muss, hätte aber für die Fahrschüler_innen den Vorteil, dass sie in Ruhe und ohne realen Verkehrsstress die erforderlichen Bewegungsabläufe einüben und studieren könnten. Und als Randeffekt wäre das natürlich auch noch für die Fahrschulen ausgesprochen ressourcenschonend und somit gleichermaßen im Interesse der Fahrerlaubnisbewerber_innen als auch der Fahrschulen selbst.

4. Bürokratie

Auch aus bürokratischer Sicht ist der Entwurf zu kritisieren, da schon wieder eine neue Schlüsselzahl samt neuer Bescheinigung bemüht wird, was einerseits den untergeordneten Behörden zusätzliche Arbeit verschafft und neue Probleme bereitet und andererseits auch wieder den Beratungsbedarf in Fahrschulen steigert, so dass durch die Neuregelung der Aufwand an verschiedenen Stellen steigt, ohne dass dem ein hinreichender Nutzen entgegenstünde. MOVING hätte sich eine einfachere Lösung gewünscht. Beispielsweise sollte es aus Sicht von MOVING genügen, wenn auf dem Ausbildungsnachweis vor Beginn der praktischen Prüfung gegenüber dem Prüfer oder Sachverständigen von Seiten der Fahrschule die Erlangung der notwendigen Schaltkompetenzen bestätigt wird. Dann bräuchte es keine Schlüsselzahl. Denn nur in den Fällen, in denen diese Bestätigung nicht erfolgt, würde bei einer Prüfung auf einem Automatikfahrzeug eine Beschränkung mit der Schlüsselzahl 78 auf Automatikfahrzeuge ausgelöst. Da dies aber nur selten vorkommen dürfte, wäre ein solches Verfahren wesentlich weniger aufwändig und unbürokratischer als die angestrebte Einführung einer neuen Schlüsselzahl.

5. Erweiterung von Fahrerlaubnissen

Zuletzt möchte MOVING anmerken, dass die geplante Regelung negative Auswirkungen im Bereich der Fahrerlaubnisenerweiterungen bei den Lkw- und Bus-Klassen haben würde und damit auch auf die Förderung der Berufskraftfahrerausbildung durch die Bundesagentur für Arbeit tangiert wäre. In der jetzigen Formulierung des Entwurfs wäre die Konsequenz für angehende Berufskraftfahrer, dass sie auf Automatikfahrzeuge beschränkt würden, wenn sie auf einem Lkw oder Bus mit Automatikschaltung die Prüfung ablegen. Nach der Interpretation des Entwurfs von MOVING würde die Schlüsselzahl B197 nicht ausreichen, damit Berufskraftfahrer, die auf Automatikfahrzeugen die Prüfung ablegen, auch Schaltfahrzeuge

fahren dürften. Demnach müssten diese Berufskraftfahrer entweder auf einem Schaltfahrzeug die Prüfung ablegen oder im Pkw-Bereich nochmals eine Prüfung auf Schaltwagen durchlaufen. Der Fuhrpark im Lkw- und Bus-Bereich ist in Fahrschulen jedoch zwischenzeitlich weitgehend auf Automatikfahrzeuge umgestellt worden. Ebenso wäre es mit den Förderkriterien der Bundesagentur zunächst unvereinbar, wenn potenzielle Kunden erst auf einem Pkw eine Schaltprüfung absolvieren müssten. Hier bittet MOVING daher dringend darum, dass die Formulierung so angepasst wird, dass auch Inhaber der Schlüsselzahl B197 bei Erweiterung auf eine Lkw- oder Bus-Klasse in den Genuss kommen, uneingeschränkt Fahrzeuge mit Automatik oder Schaltung fahren zu dürfen, auch wenn die Prüfung auf einem Automatikfahrzeug abgelegt wird.

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.

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