„Manno: Der lenkt allein. Der bremst allein. Der parkt allein" – Belinda, Fahrschülerin aus Gütersloh, geriet völlig aus dem Häuschen. Der VW Golf ihres Ausbilders Daniel Szturmaj war mit allerlei Zutaten ausgerüstet, vom Spurhalteassistenten bis zum Abstandsradar und der Einparkhilfe. Aber am meisten hatte es der angehenden Köchin der Elektroantrieb des Golfs angetan: „Das Auto hört man gar nicht. Wie cool ist das denn?"

Elektrolehre

Szturmajs e-Golf ist 2014 deutschlandweit der erste in einer Fahrschule gewesen. Bald soll der Nachfolger kommen — natürlich wieder ein Elektroauto, denn: „Die Resonanz ist sehr gut. Die jungen Leute sind anfangs verblüfft und fragen, wo denn der Motor sei. Dann setzen sie sich rein, fahren ganz entspannt. Und sie reden darüber — daheim und auf dem Schulhof." Die elektrische Schnupperdoppelstunde kostet nicht einmal mehr als auf dem Diesel- oder Benzinfahrzeug.

Viel öfter als man glaubt, ist der Nachwuchs in der Führerscheinausbildung inzwischen emissions- und lautlos unterwegs. In München wirbt die Fahrschule Bogenhausen auf ihrer Webseite, per Ford Focus Electric „als erste und einzige" mit einem E-Auto auszubilden. Bereits abgeschlossen ist ein Pilotprojekt von Daimler, das im Raum Stuttgart fünf Institute mit je einem smart fortwo electric und einem Strom-B-Klasse-Modell ausrüstete. In neun Monaten lernten so 500 Fahrschüler selbstlenkend Elektromobilität kennen. Und selbst vom kleineren Städtchen Kirchheim unter Teck ging eine interessante Initiative aus: Die Verkehrsfachschule vpa bildete in einem „Schaufensterprojekt" rund 300 angehende Fahrlehrer unter elektromobilen Aspekten aus, weitere 700 entsprechend fort. Mittlerweile, so schätzt ihr Geschäftsführer Rolf Dautel-Haußmann, gebe es von etwa 1800 Fahrschulen in Baden-Württemberg „etwa 30 bis 35, die tatsächlich elektrisch schulen".

Dass es nicht längst mehr sind, hat verschiedene Gründe. Der wichtigste ist in Brüssel verortet. Seit 1986 gilt in der Europäischen Union, dass lediglich einen „Automatikführerschein" mit Code 78 bekommt, wer seine Prüfungsfahrt auf einem Pkw ohne Kupplungspedal absolviert. „Ein Elektroauto hat nicht einmal ein automatisches Getriebe, sondern nur einen Fahrgang", schüttelt Dautel-Haußmann den Kopf, „wird aber dem Automatikauto gleichgestellt. Der Gesetzgeber verlangt sogar, dass ein Prüfungsfahrzeug in der Fahrlehrerausbildung ein Schaltwagen sein muss. Dabei muss mir wirklich kein Fahrlehrer mehr zeigen, dass er auch schalten kann ..."

Viel öfter als man glaubt, ist der Nachwuchs in der Führerscheinausbildung emissions- und lautlos unterwegs.

Es sind nicht nur die Eltern der Fahranfänger, die ihren Kindern raten, den „richtigen Führerschein" zu machen — womöglich, damit diese sich später für unzählige „Hol- und Bringdienste" in der Kindheit revanchieren ... und gelegentlich ausgiebig feiernde Mütter und Väter im (geschalteten) Familienauto heimchauffieren können. Auch viele Arbeitgeber, so stellte die Österreichische Energieagentur in einer Studie fest, würden von ihren Beschäftigten nicht nur Mobilität verlangen, sondern zudem das Nutzen von Firmenfahrzeugen ... ebenfalls meist „Schalter".

In mehreren Modellprojekten in Österreich (mit 15 Fahrschulen) und Deutschland verfiel man deshalb auf einen Trick. Den größten Teil der praktischen Ausbildung absolvierten die Neulinge auf einem Elektroauto, wo sie sich zunächst Fahr- und Verkehrssicherheit aneigneten. Erst in der finalen Phase wechselten sie zum Schaltgetriebe, mit dem schließlich auch die Prüfung stattfand. „Vom Leichten zum Schweren" heißt das pädagogische Prinzip dahinter. Es nimmt Rücksicht darauf, dass Jugendliche bis dahin immer nur transportiert wurden und mit dem Selbstfahren anfangs oft Probleme haben. „Die man unterwegs aber nicht einfach weggoogeln kann", schmunzelt Fahrlehrer Szturmaj.

Auch die theoretische Ausbildung gehört überarbeitet. Denn im mehr als 500 Punkte umfassenden Fragenkatalog findet sich keine Stelle, die Elektromobilität thematisiert. Dabei wäre es sicherlich hilfreich zu wissen, worauf an der Ladesäule geachtet werden muss. Oder an welchen Fahrzeugteilen man im Pannenfall keinesfalls selbst herumschraubt. Immerhin ist jetzt Bewegung im Spiel. Man arbeitet mit Bundesverkehrsminister, TÜV und Dekra an Änderungen, heißt es beim Bundesverband der Fahrlehrerverbände. Diese seien „in Kürze" zu erwarten.

In der Hauptsache — dem beschränkenden „Code 78" — gebe es verschiedene Vorstöße, teilt das Bundesverkehrsministerium in Berlin mit. Aber: Die EU sehe noch „keinen Handlungsbedarf". Aus Frankreich verlautet übrigens, dass man sich nun über die EU hinweggesetzt und die Rückkehr zum alten Modus beschlossen habe. Dort soll wieder jeder erfolgreiche Prüfling die unbeschränkte Lizenz erhalten, wenn vorher eine Mindestzahl von Schalt-Stunden nachgewiesen wurde.
Man muss aber nicht nur nach Brüssel schauen. Die vorpreschende Fahrschule Bogenhausen hat in München ihren Versuch mit dem E-Ford-Focus wieder eingestellt. Zur Begründung heißt es, die Stadt habe das Aufstellen der dringend benötigten Ladesäule vor der Haustüre nicht genehmigen wollen.

// Text: Tom Jost
Fotos: Daimler AG //