

Sehr geehrte Damen und Herren,  
Liebe Kolleginnen und Kollegen,  
Lieber Rainer,

herzlichen Dank für die Gelegenheit hier zu einem Thema zu sprechen, das für mich in den letzten 3 Jahren doch sehr bedeutend war und das mir einige neue Erkenntnisse über Fahrausbildung in Fahrschulen gebracht hat.

Ich möchte Sie einladen mit mir eine virtuelle Reise in die Welt der Elektromobilität zu machen und dabei meine gemachten Erfahrungen zu teilen.

Keine Sorge, ich werde mich dabei an Kurt Tucholskys Ratschläge für einen schlechten Redner halten und über alles reden, nur nicht über 20 Minuten.

Ausbildung auf Elektrofahrzeugen in der Fahrschule ...  
Warum ist das überhaupt ein Thema?

Die Bundesregierung möchte bis zum Jahr 2020 eine Million Elektrofahrzeuge im PKW- und Kleintransporterbereich auf unseren Straßen sehen. Es wird gerade ja viel diskutiert über die Sportlichkeit dieser Zielsetzung und ob politische Ziele nicht entsprechend den Realitäten geändert werden sollten.

Eine Diskussion, die bei mir als gelerntem Erziehungswissenschaftler durchaus eine gewisse professionelle freudige Erregung auslöst. Aber ich möchte Sie nicht mit philosophischen Gedanken über Lernzieltaxonomien langweilen.

Interessant und bedeutsam ist vielmehr der avisierte Weg auf dem das elektromobile Ziel erreicht werden soll. Bewusst sollten nicht wieder materielle Anreize gesetzt werden, wie z.B. bei der vielgeschmähten Abwrackprämie. Sondern man vertraut auf den besonderen Reiz des positiven Fahrerlebens mit Elektrofahrzeugen. Motivation und Bedürfnisweckung durch erlebten Fahrspaß. Das ist im besten Sinne virales Marketing durch Weckung emotionaler Begehrlichkeiten. Ob des bei Schwoba klappt?

Ich mache Ihnen ein Beispiel. Versetzen Sie sich bitte in Ihr Auto. Sie steigen ein und schalten die Zündung an, um den Motor zu starten. Ein schneller Kontrollblick zeigt Ihnen: die Tankuhr steht auf Reserve, die elektronische Anzeige meldet noch 20 km Restreichweite. Was tun Sie? Tankstelle anfahren, aber dringend. Hoffentlich reicht's noch bis dahin ...

Das Ganze im Elektroauto: 20 km Reichweite, das reicht bis zum Ziel! Es sind ja nur 10 km bis nach Hause. Dort können Sie laden. Der vorsichtige und sparsame Schwabe schaltet jetzt noch die Klimatisierung aus. Gschpart wird. Man weiß ja nie. Und siehe da – angezeigte Restreichweite 28 km. Na also.

Mobil mit dem Elektroauto – das bedeutet neues Verkehrserleben, neue Wichtigkeiten, neue Freuden: Beschleunigung genießen, Ruhe genießen, Fahrfreude genießen, zur Not auch im alltäglichen Stau. Das klappt sogar bei Schwaben.

Elektromobilität für möglichst viele Bürger sichtbar und positiv erlebbar machen - das ist das Ziel der Einrichtung von 4 Schaufensterregionen in der Bundesrepublik gewesen.

Eine dieser Schaufensterregionen umfasst im Bundesland Baden-Württemberg den Korridor der Großräume Stuttgart und Karlsruhe. Sozusagen die Technologie und Forschungszentren des Ländles. Und natürlich auch der Sitz 2er wichtiger Automobilhersteller.

In diesem Schaufenster sind über 70 Projekte angelaufen. Mehrheitlich im Bereich der Fahrzeug- und Ladetechnologie. Die Landeshauptstadt Stuttgart verfügt z.B. in der Zwischenzeit über das dichteste Ladesäulennetz Deutschlands und erfreut sich der größten elektrischen Carsharing-Flotte aller Großstädte noch vor Berlin und Hamburg.

Ich bin Leiter einer Fahrlehrerausbildungsstätte, ich bin Pädagoge aus Profession und Fahrlehrer aller Klassen aus vollem Herzen. Ich habe über 3 Jahrzehnte Fahrlehreraus- und Fortbildung hinweg immer versucht, die Botschaft der Sinnhaftigkeit umweltbewussten und ressourcenschonenden Fahrverhaltens zu transportieren. Und ich habe dabei gelernt, dass der Fahrer eines Kraftfahrzeugs bei allem Fortschritt in der Antriebstechnologie immer ein sehr wichtiger Einflussfaktor auf die realen Ressourcenverbräuche bleibt.

Wir als vpa haben uns zusammen mit unserem Technologiepartner dem WBZU in Ulm am Schaufenster Baden-Württemberg beteiligt, weil wir der Überzeugung sind, dass Elektrofahrzeuge Elektrofahrer brauchen. Für eine sinnvolle Nutzung von Elektromobilen bedarf es einer entsprechenden zielorientierten Schulung.

Ein Tesla Modell S, das derzeitige Paradedepferd unter den Elektromobilen, mag in seiner teuersten Version 500 km batterieelektrische Reichweite haben – diese mögliche Kapazität können Sie aber auch schon bei entsprechender unsinniger Nutzung des Fahrzeugs nach 200 km aufgebraucht haben. Trotz der technischen Möglichkeit werden Sie deshalb Teslafahrer eher auf den rechten Fahrstreifen bundesdeutscher Autobahnen und mit knapp unterhalb der Richtgeschwindigkeit fahrend antreffen. Was sicherlich nicht das schlimmste Schicksal ist, das einen als Autonutzer ereilen kann.

Die Ausbildung von Elektrofahrern - das ist für mich eine wichtige zukunftsorientierte Aufgabe für Deutschlands Fahrschulen.

Wir haben deshalb in unserem Schaufensterprojekt mit dem Namen „e-Fahrschule“ seit 2013 die Grundlagen für eine Fahrausbildung auf Elektrofahrzeugen geschaffen.

Wir haben Unterrichtskonzepte und Materialien für den theoretischen Unterricht entwickelt, wir haben eine Ausbildungskonzeption für die Praxisausbildung erstellt und wir haben im Rahmen unserer Fahrlehrerausbildung und unserer Fahrlehrerfortbildungsangebote über 800 Kolleginnen und Kollegen an das Thema herangeführt.

Wir haben einen kleinen Fuhrpark mit Elektrofahrzeugen unterschiedlicher Antriebskonzeptionen aufgebaut. Vom rein batterieelektrischen Fahrzeug, über Fahrzeuge mit Range-Extender bis hin zu Plugin-Hybriden verfügen wir über insgesamt 7 schulungstaugliche Elektro-PKW, die derzeit in 5 Fahrschulen im dauerhaften Schulungseinsatz sind.

Zusätzlich bieten wir interessierten Fahrschulen noch 4 Klasse-AM-taugliche Elektroroller zur Ausleihe an.

Es wurden in der Zwischenzeit mehr als 40 Fahrschülerinnen und Fahrschüler nach unserer Konzeption vollständig ausgebildet und erfasst. Vielfach fanden außerdem Zusatzfahrstunden mit interessierten Fahrschülern statt; vereinzelt auch Informationsabende in Fahrschulen für interessierte Führerscheinbesitzer.

Außerdem haben wir unser Projekt mehrfach auf Messen und anderen Veranstaltungen zum Thema Elektromobilität in Baden-Württemberg vorgestellt.

In diesem Jahr haben sich außerdem noch Dank des Engagements der Academy Holding AG und der Mercedes-Benz Driving Academy sowie 5 engagierten Fahrschulen im erweiterten Großraum von Stuttgart weitere Synergieeffekte hinsichtlich der Fahrausbildung auf Elektrofahrzeugen ergeben. Es wurde ein Projekt unter der Bezeichnung e-Driver-Licence ins Leben gerufen, das denselben Ausbildungsansatz verfolgt, wie das Projekt e-Fahrschule, allerdings mit dem Schwerpunkt auf der Fahrschülersausbildung. Während unser Projekt ja die Information und Schulung der Kolleginnen und Kollegen zum Schwerpunkt hat.

Wir konnten unsere gemachten Erfahrungen und erarbeiteten Konzeptionen in ein sehr erfolgreich gestartetes Projekt einbringen. Es konnten bisher mehrere Dutzend Fahrschüler unter Nutzung von Elektrofahrzeugen ausgebildet werden.

Ein Hauptinteresse liegt dabei auf der Beobachtung und Auswertung der Umstiegsphase vom Elektrofahrzeug auf den Schaltwagen. Wie gestaltet sich der Ausbildungsaufwand, wie viele Fahrstunden sind notwendig, um eine sichere und auch prüfungstabile Handhabung des herkömmlichen Schaltgetriebes zu erlernen?

Das Projekt wird wissenschaftlich begleitet und wird aussagekräftige Ergebnisse bringen, sowohl über die pädagogisch-methodischen Konsequenzen wie auch über die betriebswirtschaftliche Seite. Ergänzt werden kann das Datenmaterial durch die schon im Projekt e-Fahrschule erhobenen Daten, so dass empirisch haltbare Aussagen getroffen werden können.

Außerdem erweitert das Projekt der e-Driver-Licence die Perspektiven des Ausbildungsangebots von Fahrschule. So können alle Gruppen von Verkehrsteilnehmern, insbesondere auch ältere Menschen, über die e-Driver-Licence an die Nutzung des Car-to-Go Carsharing-Angebots herangeführt und in die Nutzung von modernen Mobilitätskonzepten eingeführt werden.

Ein erster Schritt also Fahrschulen zu Mobilitätsschulen, zu Beratungseinrichtungen für moderne Mobilitätsansprüche zu machen.

Was sind nun die eingangs erwähnten Erkenntnisse aus den Praxiserfahrungen in den Fahrschulen? Lassen Sie mich 8 Punkte nennen:

- 1.) die vielfach geforderte Änderung der sogenannten Automatikregelung ist keine notwendige Voraussetzung für den Einsatz von Elektrofahrzeugen in der Fahrausbildung. Es hat sich gezeigt, dass eine duale Ausbildung zunächst auf Elektrofahrzeugen und anschließend auf herkömmlichen Verbrennern mit manueller Schaltung eine äußerst effektive und zukunftsorientierte Fahrausbildung darstellt.
- 2.) die Fahrausbildung auf einem Elektroauto stellt die methodisch beste Möglichkeit dar, einen Fahrschüler stress- und angstfrei an die Verkehrsrealität heranzuführen. Die uralte Grundforderung vom Leichten zum Schweren zu gehen wird dadurch idealtypisch umgesetzt.
- 3.) es ist für einen maximalen Ausbildungserfolg unbedingt notwendig, dass die komplette Grundausbildung bis zu den Sonderfahrten auf dem Elektrofahrzeug erfolgt. Auch ein Teil der Sonderfahrten kann noch mit dem Elektrofahrzeug absolviert werden. Erst danach erfolgt der Umstieg auf den herkömmlichen Schaltwagen. Dieser Umstieg erweist sich als erstaunlich problemlos und kann durch den Einsatz von Fahrsimulatoren noch erfolgreich unterstützt werden.
- 4.) es ist offensichtlich, dass die duale Ausbildung keinesfalls mehr Ausbildungszeit, sprich Fahrstunden benötigt, als die Ausbildung auf einem konventionellen Verbrenner. Dafür ist sie für alle Beteiligten, also auch für Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer, angenehmer, stressfreier und insoweit effektiver und zukunftsorientierter, dass sie sowohl die Fähigkeit vermittelt herkömmliche Schaltwagen zu bewegen, wie eben auch Kraftfahrzeuge mit Automatikgetriebe und Fahrzeuge mit Elektroantrieb.
- 5.) in vielen Fällen ist es notwendig die Eltern der Fahrschüler vom elektromobilen Ausbildungskonzept ebenfalls zu überzeugen. Das ist weitgehend abhängig vom sozio-kulturellen Umfeld in dem die Fahrschule ansässig ist. So rennen die Kollegen in meiner Heimatstadt Tübingen bei den Eltern ihrer Fahrschüler meist offene Türen ein, wenn es um die Argumentation pro Elektroauto geht. In anderen Gegenden des Landes mag das sicher anders sein.

6.) der batterieelektrische PKW ist kein Ersatz für den PKW mit Verbrennungsmotor bei den derzeitigen Nutzungsansprüchen der Verbraucher im Alltag. Hybride halte ich für technisch zu aufwändig und auch zu wenig energieeffizient für die meisten Nutzungsgewohnheiten des Durchschnittsautofahrers.

Dafür je ein Beispiel:

mit dem Elektroauto hast du quasi den Zustand des Dauertankens. Jeder längere Halt bedeutet: Kabel auspacken, aufwickeln, einstecken, eventuell Ladesäule freischalten. Bei jedem Wetter, Nässe, Regen, Dreck. 400 Volt und ein nasses Kabel. Da kann man schon ins Nachdenken kommen. Jeder Staubsauger lässt sich komfortabler mit dem Stromnetz verbinden.

fahren Sie mal mit einem Plugin-Hybrid beispielweise 600 km von Stuttgart nach Berlin. 30 km elektrische Reichweite in der Batterie, ca. 450 km Reichweite im Benzintank. Wenn sie ihr Dieselchen gewohnt sind kommt das erste Aha-Erlebnis auf der Höhe von Leipzig. Sie müssen tanken. Das zweite Aha-Erlebnis stellt sich ein, wenn Sie in Berlin angekommen eine Verbrauchsrechnung erstellen. Sie kommen auf schlappe 8,5 Liter Superbenzin auf 100 km Fahrstrecke. Ihr Dieselchen hätte es vermutlich auf um die 5 Liter bei gleicher Durchschnittsgeschwindigkeit ohne Tankstopp in Leipzig gebracht.

Aber – Sie ahnten es schon, das Aber. Der Elektro-PKW ist ein hervorragendes Schulungsfahrzeug für die Fahrausbildung. Es ist zukunftsweisend und stößt bei der Mehrheit der Führerscheinaspiranten auf starkes positives Interesse. Es kann ein wichtiger Imageträger sein, der neue Gruppen von Fahrschülern erschließt. Erfahrungsberichte von Fahrschulinhabern zeigen, dass sich der Wirkradius des Fahrschulbetriebes merklich erweitert, solange die Ausbildung auf einem Elektrofahrzeug ein Alleinstellungsmerkmal der Fahrschule ist. Die Hybride sind außerdem auch für die Anhänger Ausbildung technisch geeignet. Batterieelektrische Fahrzeuge sind mit Anhängerkupplung nicht zu bekommen. Wer also für die BE-Schulung schon bisher ein Automatikfahrzeug mit Verbrennungsmotor vorrätig hält, kann auch einen Hybriden einsetzen.

- 7.) eine ehrliche Rentabilitätsberechnung für den Einsatz eines Elektroautos in der Fahrschule stellt sich keinesfalls so düster dar, wie der erste Blick vermuten lässt. Insbesondere dann, wenn durch das Elektroauto andere vorhanden Zweitfahrzeuge ersetzt werden können. Oder welcher SUV steht bei Ihnen als Zweitfahrzeug in der Garage?
- 8.) Elektrofahren fördert die Verkehrssicherheit. Ein Elektroauto strahlt Ruhe, Gelassenheit und Souveränität aus. Die beobachtbaren Auswirkungen auf den persönlichen Fahrstil unserer „Fahrgäste“ sind enorm. Auf eine kurze Fahrspaßphase beim Kennenlernen des Elektroautos durch das Erleben und Auskosten der Anfahrbeschleunigung folgt ein stress- und aggressionsfreies Fahrverhalten – ganz entsprechend den Grundsätzen nach §1 StVO.

Mitte nächsten Jahres (2016) läuft unser Schaufensterprojekt offiziell aus. Aber natürlich soll es im Thema weiter gehen:

- ➔ der Fahrzeugbestand wird aus eigenen Kräften und hoffentlich mit Unterstützung der Fahrzeughersteller weiter geführt.
- ➔ eine Vernetzung und Zusammenarbeit mit verwandten Objekten wird realisiert werden. Hoffentlich mit Unterstützung der öffentlichen Hand.
- ➔ das Arbeitsfeld wird in Richtung umfassender Mobilitätssicherung im Sinne des Prinzips multimodaler Mobilität erweitert. Wir wollen die Fahrschulen auf ihrem Weg zu Mobilitätsschulen begleiten.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit und Ihre Geduld beim Zuhören.  
Gerne beantworte ich jetzt noch Ihre Fragen, soweit ich weiß, ist das jetzt so eingeplant.