

Landhausstr. 45
70190 Stuttgart

Tel. +49 (0)711- 28 56 56 56

Fax +49 (0)711- 28 56 56 28

www.bdfu.org

info@bdfu.org

Vorsitzender Rainer Zeltwanger

Keine Elektroautos als Prüfungsfahrzeuge?

Der TÜV hat Angst um seine Prüfer. Klar setzt man sich für Elektromobilität ein, so die Aussage des Monopolisten. Aber E-Autos die Zulassung als Prüfungsfahrzeug erteilen will man dann doch lieber nicht. Da wird auf jedem Millimeter bestanden – der Prüfer braucht ein genau definiertes Maß an Fuß-, Bein- und Kopffreiheit. Und ohne zweite Tür rechts geht's schon mal gar nicht. Nicht auszudenken, was dem Prüfer widerfährt, wenn der Fahrschüler mitten auf einem Bahnübergang den Motor abwürgt – wie das bei einer Batterie gehen soll, weiß nur der TÜV – und der Fahrlehrer vor Schreck einen Herzinfarkt bekommt!

Pkw, die als Prüfungsfahrzeuge eingesetzt werden sollen, müssen eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h erreichen sowie mindestens vier Sitzplätze und zwei Türen auf der rechten Seite haben – so ist es in Anlage 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung geregelt, und so wird in ganz Europa verfahren.

In Deutschland aber werden die Fahrzeuge zudem anhand einer sechsseitigen Prüfungsrichtlinie des TÜVs begutachtet, die vom Maß der Scheibentönung über die Mindestknie-, -schieben- und -fussfreiheit bis zur Rücklehntiefe und -neigung alles bis ins kleinste Detail regelt (Verkehrsblatt Nr. B 3219 – Vers. 04/14). Manchmal scheitert die Prüfzulassung an 20 Millimetern. Dies natürlich nur zum Wohl des Prüfers, der auf der Rückbank Platz nehmen muss. Wobei eigentlich davon auszugehen ist, dass in unserem Land Fahrzeuge ohne hin nur dann für den Straßenverkehr zugelassen werden, wenn die Sicherheit aller Insassen gewährleistet ist.

Das Problem: Die Begutachtung kostet für jedes Modell, das neu auf den Markt kommt, mehrere Tausend Euro – ein Kostenfaktor, der bei niedrigen Verkaufszahlen ins Gewicht fällt. Und: Von den 25 Top-Sellern bei den Elektroautos erfüllen lediglich drei die Auflagen – der VW Golf (derzeit ausverkauft), die Mercedes A-Klasse und der Opel Ampera. Der Renault Zoe fällt genauso aus dem engen Raster wie die Modelle aller anderen Hersteller, inklusive Tesla – obwohl die Limousinen ja nicht gerade klein sind.

Die untere Verwaltungsbehörde kann Ausnahmen erteilen. Sie hat dies in Baden-Württemberg auch getan, sich die Genehmigung aber sicherheitshalber vom Ministerium abzeichnen lassen. Nach Rücksprache mit dem TÜV wurde ein Kompromiss geschlossen: Pro Prüfstation werden sage und schreibe drei Ausnahmegenehmigungen erteilt – in ganz Baden-Württemberg maximal zehn. In Stuttgart war die Quote schnell ausgeschöpft. Die nächste Fahrschule, die ihren Schülern die Vorteile der Elektromobilität nahebringen wollte, hat leider bereits Pech gehabt!

Abgesehen davon, dass der Gleichbehandlungsgrundsatz verletzt wird, widerspricht dieses Vorgehen diametral dem Ziel der Bundes- und Landesregierung, die Elektromobilität voranzubringen. Dank eines Förderprogramms gibt's für den Kauf eines als Fahrschulfahrzeug, Taxi oder von einem Pflegedienst eingesetzten Elektroautos ja sogar einen Zuschuss von insgesamt 9.000 Euro. Der TÜV aber hält tapfer dagegen. Eine Posse, die es abzustellen gilt. Wir haben uns beim Bund und Land darum bemüht.

Rainer Zeltwanger
04.04.2018