

Fahrerassistenzsysteme in Ausbildung und Prüfung

Sehr geehrte Damen und Herren,

worüber rede ich heute: Über die Ergebnisse und Erfahrungen aus 14 oft mehrtägigen Veranstaltungen zu Fahrerassistenzsystemen, die wir in Berlin mit insgesamt rund 300 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern in den letzten 2 ½ Jahren durchgeführt haben, auch mit Fahrlehrern aus anderen Bundesländern, und weiteren Ergebnissen aus 7 Sitzungen unseres Arbeitskreises Zukunft. Die letzte der 7. Sitzungen zusammen mit dem Arbeitskreis Zukunft der Kollegen aus Schleswig-Holstein.

Außerdem werde ich heute einige wenige, aber interessante Ergebnisse aus dem Workshop zu FAS, anlässlich des 6. Deutschen Fahrlehrerkongresses in Berlin, sowie interessante Ergebnisse dieses Kongresses aus dem Vortrag der Repräsentantin von Volkswagen, vermitteln können.

Zunächst ein kurzer Blick in die Vergangenheit:

Anstelle von Handzeichen wurde um 1910 der „Winker“ eingeführt.

Ab 1956 mussten alle neuen Pkw und Lkw mit moderner Blinkanlage ausgerüstet sein. Zusätzlich wurde die automatische Blinker-Rückstellung erfunden, d. h. der Blinker musste vom Fahrzeugführer eingeschaltet, aber nicht mehr ausgeschaltet werden. Ein Aufschrei ging wegen dieser technischen Innovation durch die Ausbildungs- und Prüfzscene in Deutschland.

Ein Satz eines Fahrerlaubnisprüfers machte nach der Einführung der automatischen Blinker-Rückstellung im Pkw in Deutschland die Runde, der lautete: „**Was bitte soll ich denn jetzt noch prüfen?**“ Die ersten Fragen tauchten in diesem Zusammenhang auf, ob es sich hierbei um ein in der Prüfung unzulässiges Assistenzsystem handeln würde.

Grundsätzliche Fragestellung war seinerzeit ja nicht, ob Fahrerassistenzsysteme benutzt werden durften, sondern ob Fahrerassistenzsysteme am oder im Prüfungsfahrzeug verbaut sein durften. So war in den 50er–70er Jahren der Anbau sogenannter passiver Systeme wie „Bordsteinfühler“ oder Peilstangen an Lkw oder den Heckflossen großer Pkw verboten.

Folglich lautete auch bis 2004 eine Textpassage der Anlage 7 zu Punkt 2.2.17 der Fahrerlaubnisverordnung:

Zubehörteile und Hilfsmittel am Fahrzeug, die dem Bewerber das Führen des Fahrzeugs erleichtern, sind nicht zulässig.

Auch gab es ständige Diskussionen zwischen Prüfern und Fahrlehrern zu den unterschiedlichsten Systemen, die Einzug in Autos und Motorrädern hielten, wie Synchrongetrieben in Nutzfahrzeugen, Lenkunterstützung, Bremskraftverstärker, ABS, ESP, Integralbremsen bei Motorrädern und eben auch die automatische Blinker-Rückstellung beim Auto.

Selbst ESP führte zu einer Diskussion, ob dieses System nicht auch geprüft und demzufolge auch ausgebildet werden müsste. Nur wie das gehen sollte, konnte niemand sagen. Diese Diskussionen gibt es kaum noch, weil diese den Fahrerwillen unterstützende Systeme meist serienmäßig eingebaut werden und vom Fahrer nicht zu beeinflussen sind.

Anders sieht es bei den heutigen Fahrerassistenzsystemen aus, die vor und während der Fahrt aktiviert oder deaktiviert werden können und in aller Regel zusätzliche Fahrprogramme darstellen.

Konkrete Ausführungen zum Stand der Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen bei den jeweiligen Herstellern zu machen ist nahezu unmöglich. Es ist auch nicht Thema meiner Ausführungen. Der jeweils technische Stand der Fahrerassistenzsysteme wechselt von Hersteller zu Hersteller und bei jedem Hersteller von Modell zu Modell und innerhalb einer Modellreihe auch noch nach Fertigungsdatum. Es dürfte als sicher anzunehmen sein, dass ein einzelner Fahrlehrer oder Fahrerlaubnisprüfer die Vielfalt und Wirkpotenziale aller derzeitig verbauten Fahrerassistenzsysteme nicht umfassend kennt.

Die in einer mehrtägigen Fortbildungsveranstaltung zu Fahrerassistenzsystemen des Berliner Fahrlehrerverbands gemeinsam mit der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände und einem namhaften Fahrzeughersteller diesbezüglich gemachten Erfahrungen im Oktober 2015 waren dann auch eher desillusionierend, wie auch unsere Erlebnisse in weiteren Fortbildungen, die wir intensiv betreiben.

So wurde uns beispielsweise bekannt, dass die Abschaltung einer aktivierten Temporegelanlage durch einmaliges Treten des Kupplungspedals von der Modellreihe Golf 6 zur Modellreihe Golf 7 erst durch mehrmaliges Treten des Kupplungspedals verändert und innerhalb

der Golfreihe Golf 7 nach Inspektionen durch Einspielen von Software-Updates erneut verändert wurde, ohne dass der Werkstattmonteur oder Fahrzeugbesitzer davon Kenntnis erhielten.

Mit dem Kupplungspedal konnte nun dieses Fahrerassistenzsystem nicht mehr deaktiviert werden. Dieser Sachverhalt wurde erst durch die Diskussion der Teilnehmer dieser Fortbildung bekannt und war in den Anleitungen für dieses Fahrerassistenzsystem nicht nachzulesen. Der an unserer Fortbildung teilnehmende Kundendiensttechniker wollte dies zunächst nicht glauben, wurde aber durch Nachfrage bei seinen Werkskonstrukteuren überzeugt.

Die Betriebsanleitungen der Hersteller sind nach Auffassung der Fahrlehrer auch bei anderen Fahrerassistenzsystemen nicht geeignet, die Systeme klar zu erläutern.

Sowohl in der angesprochenen Fortbildung als auch im Berliner Arbeitskreis Zukunft wächst der Verdacht, dass seitens der Autohersteller Fahrerassistenzsysteme nur einen Übergang zum hochtechnisierten bzw. autonomen Fahren darstellen und Autofahrer nach Versuch und Irrtum mit derzeitig verbauten Fahrerassistenzsystemen dazu wichtige Daten liefern sollen.

Als hochbrisant hatten die Teilnehmer der Fortbildung auch das gleichzeitige Einschalten mehrerer Fahrerassistenzsysteme erlebt. Die Rückmeldungen der Systeme konnten oft nicht in der erforderlichen Zeit vom Fahrer richtig zugeordnet werden und waren auch nicht immer schlüssig. Die Folgen waren, dass der jeweilige Fahrer nicht mehr sicher wusste, ob noch alle eingeschalteten Fahrerassistenzsysteme aktiv sind. Es entstanden unfallträchtige Situationen, die nur deshalb entschärft wurden, weil sich jeweils drei weitere, mit Beobachtungsaufgaben befasste Fahrlehrer, im Fahrzeug befanden, die durch verbale Eingriffe Sachschaden verhindern konnten.

Die vorhandenen gesetzlichen Vorschriften für die Verwendung von Fahrerassistenzsystemen in der Fahrerlaubnisprüfung sind unpräzise und oft für Fahrlehrer und Prüfer schwer nachvollziehbar.

Wird eine Prüfung für die Klasse B auf einem Fahrzeug ohne Kupplungspedal durchgeführt, wird die Fahrerlaubnis durch die Schlüsselzahl 78 auf das Führen von Pkw ohne Kupplungspedal im Führerschein eingeschränkt.

Diese Regelung gilt nicht für Prüfungsfahrzeuge der Klassen AM und T sowie für alle Klassen oberhalb von B, sofern eine uneingeschränkte Fahrerlaubnis der Klasse B vorhanden ist.

Nicht nachvollziehbar ist, warum diese Regelung nicht auch für A2 und A gilt, wenn eine uneingeschränkte Fahrerlaubnis der Klasse A1 oder A2 vorliegt.

Auch nicht nachvollziehbar ist, warum mit einem Schaltwagen eine Fahrerlaubnis erworben werden kann, die zugleich das Führen von Automatikfahrzeugen erlaubt, wie auch das Führen von Fahrzeugen mit hochwertigsten weiteren programmähnlichen Fahrerassistenzsystemen.

Schwere wiederkehrende Unfälle bei Umsteigern von Schalt- auf Automatikfahrzeugen beim Rückwärtsfahren belegen diesen Mangel deutlich.

Bezüglich der FAS finden wir die derzeitige Vorschrift immer noch in der Anlage 7 Punkt 2.2.17 FeV, sie lautet aber jetzt:

„Alle vom Fahrzeughersteller lieferbaren Ausstattungen und Systeme sind grundsätzlich unter Berücksichtigung der Anlage 12 der Prüfungsrichtlinie zugelassen. Dies gilt auch für den nachträglichen Einbau gleicher oder ähnlicher Produkte.“

Und weiter in der Prüfungsrichtlinie:

(...) Werden Assistenzsysteme benutzt, so muss er diese eigenständig bedienen.

Diese Vorschriften werden den heutigen Fahrerassistenzsystemen nicht mehr gerecht und werfen grundsätzliche Fragen auf. Gilt die Vorschrift für die Benutzung von Fahrerassistenzsystemen nur für die „Fahrtechnische Vorbereitung“? Darf der Bewerber Fahrerassistenzsysteme auch während der Fahrt zu- und abschalten oder ist das Einschalten auf die „Fahrtechnischen Vorbereitung“ beschränkt?

Wir sind uns in der Ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung offensichtlich nicht wirklich darüber im Klaren, was wir wollen.

Sind wir der Meinung, dass jeder, der ein Kraftfahrzeug führt, das herkömmliche Fahren mit Schalten, Kuppeln, Bremsen, Gas und Lenken beherrschen und in einer Fahrerlaubnisprüfung vorführen können muss oder sind wir der Meinung, dass Fahren mit Fahrerassistenzsystemen in

der Fahrerlaubnisprüfung einschließt, dass der Prüfer sicher sein kann, dass der Fahrerlaubnisbewerber auch in der Lage ist, nach bestandener Prüfung jedes andere Kraftfahrzeug, ungeachtet seiner Ausstattung mit Fahrerassistenzsystemen, selbständig und sicher fahren zu können?

Hierauf haben wir weder in der Ausbildung noch in der Fahrerlaubnisprüfung klare Antworten.
Auch der Gesetzgeber hat sie nicht.

Wird über Autofahren diskutiert spielen auch Emotionen eine große Rolle. Seit mehr als 100 Jahren ist das Auto weit mehr als eine Mobilitätshilfe. Jetzt ist es sogar wissenschaftlich belegt, dass man Autos lieben kann. Bei welchem Auto das Herz am höchsten schlägt, hat das Projektteam Testentwicklung um Dr. Rüdiger Hossiep von der Fakultät für Psychologie der Ruhr-Universität Bochum untersucht. Die Ergebnisse waren verblüffend, sollen aber an dieser Stelle aus Neutralitätsgründen nicht genannt werden.

Im Auto wurde unsere Mutter zur Entbindung gefahren, einige von uns wurden schon auf dem Weg dorthin im Auto entbunden. Mit den Eltern sind wir als Kinder in den Urlaub gefahren, von ihnen zur Schule und zurück gebracht worden. Als Heranwachsende haben wir unseren Führerschein gemacht, sind mit Freunden und Freundinnen herumkutschiert, selbst zu unserer Arbeitsstätte und in den Urlaub gefahren und dann fing mit der Geburt unserer eigenen Kinder der Kreislauf von vorne an. Bis wir letztendlich mit dem Auto zur letzten Ruhestätte gefahren werden. Autofahren von der Wiege bis zur Bahre und vieles zwischendurch, was so in Autos passiert.

Und immer und überall diskutieren wir über Autofahren, weil nahezu jeder von uns überzeugt ist, der Einzige zu sein, der richtig gut und sicher Auto fahren kann. Und das i. d. R. mit Kupplung, Schaltung, Gas und Bremse und natürlich Lenkrad. Das ist zutiefst menschlich. Fahrspaß und Emotionen pur, in der festen Überzeugung jederzeit die Kontrolle über das Fahrzeug zu haben, und das ein Leben lang.

Und jetzt sollen wir akzeptieren lernen, dass all das in naher Zukunft durch Schaltkreise und Algorithmen ersetzt wird?

Das schafft uns Probleme!

Auch Sina Nordhoff von der TU Delft untersuchte in ihrer weit fortgeschrittenen Doktorarbeit u. a. die Nutzerakzeptanz zu

hochautomatisierten Fahrzeugen und weist auf erste Ergebnisse einer weltweiten Umfrage hin, die sie bereits 2014 gemacht hat.

Ein Ergebnis war, dass 90 % aller Nutzer eines hochautomatisierten Fahrzeugs sich wünschen, jederzeit die Kontrolle übernehmen zu können, und sollte es sich bereits um ein handfreies Fahrzeug handeln, dass ein Nothalteknopf zur Verfügung steht. Der Wunsch ein derartiges Auto zu nutzen, lag allerdings weit unter 50 % und beim männlichen deutlich geringer als beim weiblichen Geschlecht.

Wenn das so ist, dass die Kontrolle vom verantwortlichen Fahrzeugführer jederzeit übernommen werden können muss, muss es aber auch in der Fahrerlaubnisprüfung geprüft werden – oder?

Warum haben wir keine klaren Antworten in der Ausbildung?

Hierzu wird am Curricularen Baustein ACC, den wir in Berlin entwickelt haben, deutlich gemacht, dass Fahrerassistenzsysteme von denen wir hier sprechen, nicht nur Assistenzsysteme, sondern eigene Fahrprogramme mit Algorithmen sind, die der Programmierer, nicht aber der Fahrer bereits kennen kann, insbesondere wenn er erstmalig ein derartiges System nutzt. Diese Fahrprogramme, die nicht in allen Fällen den Inhalten des Curricularen Leitfadens der BVF und auch nicht den Fahraufgabenbeschreibungen im neuen Fahraufgabenkatalog entsprechen, können im günstigsten Fall das basale Autofahren im Sinne unseres heutigen Curricularen Leitfadens in Verbindung mit dem neuen Fahraufgabenkatalog unterstützen. Nach unseren Erfahrungen in Berlin, können sie es aber auch empfindlich stören.

Die meisten aktivierten Temporegelanlagen fahren mit gleichbleibender Geschwindigkeit auch durch Kurven und arbeiten dadurch gegen Automatismen, die unsere Fahrschüler entwickeln sollen, nämlich vor der Kurve Gas weg zu nehmen.

Der immer häufiger vorkommende Unfall des ungebremsten Auffahrens auf ein Stauende, dürfte sicher auch mit der Kombination einer eingeschalteten Temporegelanlage und eines schläfrigen Fahrers zu erklären sein.

Erst durch Ausbildung und eigenes Erfahren derartiger Fahrerassistenzsysteme ist eine sichere Nutzung dieser Fahrerassistenzsysteme mit Einbindung in die eigene bevorzugte Fahrweise gewährleistet. Fahrerassistenzsysteme lediglich nach „Versuch und Irrtum“ auszuprobieren, beinhaltet nach unseren Erkenntnissen in Berlin, ein erhebliches Potenzial an Gefahren.

Lehren heißt zweimal lernen.

Fahrlehrer müssen jedes Fahrerassistenzsystem, das sie ausbilden wollen, zunächst selbst nutzen und Erfahrungen damit sammeln. Im zweiten Schritt müssen sie lernen, diese Fahrerassistenzsysteme auszubilden. Das scheitert oft daran, dass Fahrlehrer keine validen Ausbildungsprogramme dafür haben, oft auch keine eigenen Erfahrungen mit Fahrerassistenzsystemen. Es scheitert aber auch daran, dass unsere Fahrschüler meist nicht bereit sind, extra Fahrstunden dafür zu bezahlen. Deshalb funktioniert das zurzeit nicht wirklich überzeugend.

Fahrlehrer vertreten in unseren Veranstaltungen eher die Meinung, dass zunächst jeder Anfänger das basale Autofahren zu erlernen hat. Darauf könne dann fahrerassistenzbasiertes Fahren aufsetzen. Das sind die überwiegenden Rückmeldungen aus unseren Fortbildungsveranstaltungen mit Fahrerassistenzsystemen in Theorie und Praxisübungen im realen Straßenverkehr. Begründet wird diese Auffassung auch damit, dass Fahranfänger eher selten nach Erhalt ihres Führerscheins schon dauerhaft an Fahrzeuge mit hochwertigen Fahrerassistenzsystemen herankommen.

Warum haben wir keine klaren Antworten in der Prüfung?

Beim Prüfen stellen sich ebenfalls grundlegende Fragen. Was soll geprüft werden? Das basale Autofahren oder das fahrerassistenzbasierte Fahren? Diskussionen in der Fahrerlaubnisprüfung lassen den Schluss zu, dass Prüfer ebenfalls in großer Zahl zu der Auffassung neigen, dass durchaus mit Fahrerassistenzsystemen geprüft werden sollte, aber eben parallel dazu auch zu prüfen ist, ob die gleiche Leistung ohne Fahrerassistenzsysteme erbracht werden kann.

Erschwerend kommt für unsere Prüfer hinzu, dass sie sich nicht mehr auf **ein** Prüfungsfahrzeug fokussieren können. Hierbei ist nicht das Modell (beispielsweise VW, Mercedes, Ford oder Opel) gemeint, sondern die Anzahl vorhandener und sich ständig verändernder Fahrerassistenzsysteme in den jeweiligen Prüfungsfahrzeugen und deren unterschiedliche Wirkpotenziale.

Wie bei Fahrlehrern ist auch bei Prüfern nicht wahrscheinlich, dass sie jede Veränderung und Neuentwicklung der Hersteller beim Einbau von Fahrerassistenzsystemen in ihren jeweiligen Modellreihen sofort kennen können sowie Zeit und Gelegenheit haben, diese zu erproben. Und zumutbar scheint es mir auch nicht zu sein.

Folgendes Beispiel könnte Realität werden: In naher Zukunft kommt ein Fahrerlaubnisbewerber mit einem Tesla zur Prüfung, der mit einem sogenannten „Autopilot“ versehen ist. Nach Angaben von Tesla, handelt es sich beim Aktivieren des Autopiloten nicht um das Einschalten eines Modus für autonomes Fahren, sondern lediglich um fahrerassistenzbasiertes Fahren auf höchstem Standard. Der Fahrer muss noch in ständiger Fahrbereitschaft bleiben. Damit wird auch den derzeitigen gesetzlichen Regelungen in Deutschland entsprochen.

In der Realität ist dieses System aber nahe am autonomen Fahren. Ein Fahrerlaubnisbewerber mit einem derartigen Prüfungsfahrzeug, würde sozusagen im Wesentlichen ohne eigenes Handeln, vom Fahrzeug zum Prüfungserfolg gefahren werden. Nach derzeitiger Rechtslage müsste der Prüfer die Prüfung als bestanden werten, obwohl der Fahrerlaubnisbewerber im Sinne der vorhandenen Prüfungsrichtlinie nahezu keine eigene Leistung erbracht hat.

Lediglich der Eintrag der Schlüsselzahl 78 wäre noch obligatorisch.

Ob Prüfer ihre Tätigkeit dann noch als sinnstiftend empfinden können, wäre zu hinterfragen.

Hinzu kommt, dass schon heute die Prüfer bei den meisten Fahrerassistenzsystemen, aus ihrer Sitzposition nicht immer sicher erkennen können, ob Reaktionen durch ein bestimmtes Fahrerassistenzsystem veranlasst wurden oder durch den Fahrer. So werden sie bei einfachen Temporegelanlagen kaum erkennen können, wann der Fingerdruck zum Einschalten, zum Beschleunigen oder zum Abschalten eines FAS benutzt wird oder bei Spurhalteassistenten das Vibrieren des Lenkrads eine Spurkorrektur anmahnt. Lediglich der Park-Lenk-Assistent, der mühelos am sich selbst drehenden Lenkrad zu erkennen ist, ist die Ausnahme von der Regel. Eine unbefriedigende Situation für Prüfer.

Bei der Prüfung mit Fahrerassistenzsystemen werden sich neue Fragen durch die Einführung des neuen Fahraufgabenkatalogs in Verbindung mit dem Elektronischen Prüfprotokolls und der elektronischen Lernstandsbeurteilung (eLBe) stellen.

Weiteres Konfliktpotenzial entsteht in der Fahrerlaubnisprüfung, wenn Fahrerassistenzsysteme korrigierend in die Fahrweise eingreifen. Beispiel: Abstandsregelungsanlagen. Der Fahrerlaubnisinhaber hat die Anlage aktiviert und z. B. auf halben Tachoabstand eingestellt. Das System greift

jetzt jedes Mal ein, wenn der halbe Tachoabstand von einem Überholenden verkürzt wird. Der Eingriff erfolgt ohne Berücksichtigung des Nachfolgeverkehrs. Ein gut ausgebildeter Fahrerlaubnisbewerber könnte diese Situationen durch dosiertes Gaswegnehmen deutlich entschärfen. Muss er in der Prüfung nun jedes Mal das System deaktivieren?

Die drängende Frage lautet: Wie geht es weiter?

Über Autofahren gab es bisher keine einheitliche Auffassung. Hier dürfte mit der Einführung des neuen Fahraufgabenkatalogs eine besser fokussierte Diskussion als in der Vergangenheit zu erwarten sein, wo jeder sein Autofahren in den Mittelpunkt jeder Diskussion stellte. Die Akzeptanz bei Prüfern und Fahrlehrern zum neuen Fahraufgabenkatalog wird wie jede gesellschaftliche Veränderungen vermutlich eine längere Zeit benötigen. Technische Veränderungen nehmen darauf aber kaum Rücksicht.

Hoverboard, iSwegway Boards, Self Balancing Scooter und viele andere Spaßgeräte in Sachen Mobilität wurden entwickelt, gebaut und vertrieben, obwohl sie im öffentlichen Straßenverkehr verboten sind, weil sie Kraftfahrzeuge ohne Zulassung sind. Nachdem sie aber gebaut und in Massen verkauft werden und immer mehr Leute damit im öffentlichen Straßenverkehr anzutreffen sind, reagiert jetzt auch der Gesetzgeber.

Jedenfalls soll Minister Dobrindt sein Haus beauftragt haben, entsprechende gesetzliche Grundlagen und Regeln für die Nutzung dieser neuen Mobilitätshilfen zu schaffen. Eine der Produktion vorausseilende Gesetzgebung, hätte das Bauen derartiger Teile eher verhindert.

Ähnlich geht es bei der inflationären Entwicklung mit dem Einbau von immer neu entwickelten Fahrerassistenzsystemen zu. Wer will den Herstellern übelnehmen, dass sie die Zeit nutzen, um in kurzer Zeit die Entwicklung neuer Systeme voranzutreiben. Im Falle der Fahrerassistenzsysteme auch noch mit sofortiger und ungeprüfter Erprobung durch Versuch und Irrtum von Millionen von angehenden wie auch von erfahrenen Autofahrern.

Der Gesetzgeber sollte dieser Entwicklung nicht tatenlos zusehen.

Hat ein Prüfungsfahrzeug kein Kupplungspedal, erfolgt durch die Eintragung der Schlüsselzahl 78 in den Führerschein eine Einschränkung der Fahrerlaubnis. Der Inhaber dieses Führerscheins darf nur Autos ohne Kupplungspedal fahren! Das ist seit 30 Jahren so.

Ist das Prüfungsfahrzeug dagegen mit Fahrerassistenzsystemen ausgestattet, die lenken, Gas geben, bremsen, wieder anfahren, Notbremsungen eigenständig durchführen und den Fahrstreifen selbstständig wechseln und vieles mehr, und verwendet der Fahrerlaubnisbewerber diese Fahrerassistenzsysteme in der Prüfung, werden keinerlei Einschränkungen im Führerschein eingetragen.

Es wird davon ausgegangen, dass ein Fahranfänger ein Auto ohne diese Fahrerassistenzsysteme ebenfalls sicher beherrschen können wird. Das glauben nicht alle Fahrlehrer und Prüfer.

Auch umgekehrt ist es genauso unbefriedigend.

Ist das Prüfungsfahrzeug ohne Fahrerassistenzsysteme ausgestattet oder werden diese in der Prüfungsfahrt nicht verwendet, darf der Fahrerlaubnisbewerber gleichwohl nach bestandener Prüfung mit jedem Fahrerassistenzsystem auf öffentlichen Straßen üben.

Besser wäre es aus meiner Sicht, die heutigen hochwertigen zuschaltbaren Fahrerassistenzsysteme, in der Fahrerlaubnisprüfung deaktiviert zu lassen.

Die sichere Anwendung zuschaltbarer Fahrerassistenzsysteme im öffentlichen Straßenverkehr könnten dann in einer praktischen Zusatzprüfung, mit einem entsprechend ausgestatteten Prüfungsfahrzeug mit Prüfer und Fahrlehrer, nachgewiesen werden und durch eine entsprechende Prüfungsbescheinigung des Prüfers bestätigt werden. Ob mit dieser Prüfungsbescheinigung dann eine Schlüsselzahl im Führerschein eingetragen werden muss oder im Zuge von Bürokratieabbau das bloße Mitführen dieser Bescheinigung ausreicht, wäre Angelegenheit des Gesetzgebers.

Ein anderes mögliches Modell haben wir mit den Erfahrungen aus unserer Fortbildungsveranstaltung in unserem Arbeitskreis Zukunft entwickelt, dass im Bundesvorstand der BVF auf Zustimmung gestoßen ist.

Das Modell:

- Jedes Prüfungsfahrzeug soll künftig mindestens 5 Fahrerassistenzsysteme aus definierten Bereichen (beispielsweise Parken, Spurhaltung, Geschwindigkeit, Abstand, Fahrstreifenwechsel) aufweisen.

- Der Prüfer soll im Rahmen einer Fahrerlaubnisprüfung den Fahrerlaubnisbewerber anweisen, drei von ihm genannte Fahrerassistenzsysteme zeitweise während der Prüfungsfahrt einzusetzen.

Das würde Fahrlehrer und Prüfer ermutigen, sich mit den Fahrerassistenzsystemen intensiv auseinanderzusetzen. Gleichzeitig könnte der Prüfer prüfen, ob der Bewerber eine mit Unterstützung von Fahrerassistenzsystemen durchgeführte Fahraufgabe auch ohne deren Verwendung sicher bewältigt.

Die Frage ist aber, ob wir bei der rasanten technischen Entwicklung, die sich losgelöst von dringend erforderlichen gesetzlichen Regelungen, in Windeseile ausbreitet, überhaupt noch Zeit dafür haben werden.

Die demographische Entwicklung in unserer Gesellschaft wird die Anzahl der Ausbildungen und Prüfungen bereits in den kommenden Jahren spürbar verringern. Daran wird auch der Zuzug durch Immigration nur wenig ändern können. Hinzu kommt, dass schon jetzt in Städten immer weniger „Junge“ einen Führerschein und immer mehr junge Führerscheinbesitzer kein Auto haben, wie Frank Hunsicker vom Innovationszentrum für Mobilität und Gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) anlässlich einer Diskussion am 19. September 2016 im Paul-Löbe-Haus in Berlin zum Thema „Wie kann der öffentliche Verkehr von der Digitalisierung und vom autonomen Fahren profitieren“ darlegte.

Für Hunsicker ist es übrigens bereits jetzt Realität, dass sich ÖPV und Individualverkehr durch autonomes Fahren vermischen. Seine These ist, dass sich autonomes Fahren zuerst im Bereich von Flotten und in Verbindung mit Elektromobilität im Bereich der Car-Sharing-Systeme etablieren wird und dass diese Evolution in ländlichen Bereichen bereits begonnen hat.

Was hat das alles mit uns Fahrlehrern und Prüfern zu tun. Viel! Wenn der öffentliche Personenverkehr durch hochattraktive Mobilitätsmodelle in der Fläche auch noch dort den Führerscheinbesitz für junge Leute entbehrlich macht, wird es uns nicht wirklich besser gehen.

Birthe Finkendey stellte am 11. November 2016 in Berlin für Volkswagen die beiden Richtungen in Entwicklung vor:

1. Das hochtechnisierte Auto mit Lenkrad und Pedalen, aber mit dem Ziel den Fahrer als verantwortlichen Fahrzeugführer zu erhalten, der

jederzeit sicherstellen muss, dass er als menschliche Rückfallebene in die Fahrzeugbedienung eingreifen können muss.

2. Das autonome Taxi, hand- und Pedalfrei, das zunächst im Stadtkern, dann in die Vororte der Stadt und in einer dritten Entwicklungsphase auf Landstraßen und Autobahnen fahren soll.

Wir haben also Handlungsbedarf

5 Thesen dazu:

- Der Gesetzgeber muss verhindern, dass sich die kompetente Verwendung von zuvor beschriebenen Fahrerassistenzsystemen durch Fahrzeugführer allein durch Selbstversuch und Irrtum anstatt durch Ausbildung und Prüfung bildet.
- Der Satz in der Prüfungsrichtlinie „Werden Assistenzsysteme benutzt, so muss er diese eigenständig bedienen“ darf nicht zur Handlungsohnmacht der Fahrerlaubnisprüfer führen.
- Solange noch Autos mit Lenkrad, Schaltung, Gas und Bremse, mit oder ohne Kupplung, ohne die zuvor beschriebenen Fahrerassistenzsysteme gefahren werden dürfen, sollte auch die Ausbildung und Fahrerlaubnisprüfung auf einem entsprechenden Prüfungsfahrzeug erfolgen.
- Die Erlaubnis zur Verwendung zuvor beschriebener Fahrerassistenzsysteme bedarf einer zusätzlichen Ausbildung und Prüfung.
- Bei hochautomatisierten Fahrzeugen, bei denen der verantwortliche Fahrzeugführer jederzeit eingreifen können muss, soll der Fahrer in einer Prüfung nachweisen, dass er dazu in der Lage ist.