

SWR2 Wissen

Lizenz zum Fahren - Geschichte und Zukunft des Führerscheins

Von Joachim Meißner

Sendung: Donnerstag, 9. Mai 2019, 8:30 Uhr

Redaktion: Anja Brockert

Regie: Nicole Paulsen

Produktion: SWR 2019

Einmal unfallfrei um den Block, ein Reifenwechsel: Dafür gab es früher den Führerschein. Heute helfen Apps und Simulatoren beim Fahren lernen. Doch über ein Drittel der Kandidaten fällt durch die praktische Prüfung.

SWR2 Wissen können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:
<http://www1.swr.de/podcast/xml/swr2/wissen.xml>

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die neue SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

MANUSKRIFT

Atmo 01a: (Fahrstunde) UT: Also das war jetzt eher, da hast Du Dich ins Aus geschossen. N: Ja. Jetzt muss ich nochmal ganz rausfahren. UT: Wenn Du zu weit weg warst, dann musst Du hinlenken zum Bordstein ... N: Ja, das stimmt...

Sprecher:

Also, auf ein Neues. Jetzt nur nicht die Geduld verlieren. Nadine, 17 Jahre, setzt noch einmal an: Vorsichtig manövriert sie den schwarzen VW-Golf in eine Parklücke, die Außenspiegel fest im Blick. Die unbelebte Industriestraße in der Nähe des Esslinger Bahnhofs eignet sich gut, um das Rückwärtseinparken zu üben. Das sollte klappen bei der Führerscheinprüfung. Und die steht bald an. Neben Nadine sitzt Ulrike Trugenberger, ihre Fahrlehrerin, und gibt geduldig Anweisungen.

Atmo 01b: weiter (kurz): Ulrike Trugenberger gibt Anweisung

Sprecher:

Nadine ist eine von rund 1,3 Millionen Anfängerinnen und Anfängern, die jährlich in Deutschland die „Fahrerlaubnis“ erwerben wollen, wie es offiziell heißt. Und die ist vielen sehr wichtig.

O-Ton 01:

(Jugendl.) Führerschein ist auch ein Zeichen so für Selbstständigkeit und auch wenn jetzt gerade mal die öffentlichen Verkehrsmittel oder so ausfallen, kann man trotzdem mit dem Auto noch irgendwo hingehen und auch vor allem pünktlich kommen.

O-Ton 02:

(Jugendl.) Der Führerschein ist wichtig für mich für die jetzt Schule und auch dann für die Arbeit, das ist halt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ziemlich schwer.

Ansage:

Lizenz zum Fahren – Geschichte und Zukunft des Führerscheins.
Von Joachim Meißner.

O-Ton 03:

(Jugendl.) Für mich ist das Auto auch ein Weg, um Sachen zu transportieren zum Beispiel, weil wenn man mal etwas größere Kisten oder so etwas hat, das ist eher schwierig die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu transportieren.

O-Ton 05:

(Jugendl.) Dass ich allein von da nach da komme und nicht immer meine Eltern fragen muss.

Sprecher:

Der Führerschein hat Symbolwert. Er gilt vor allem Jugendlichen als Eintrittskarte in ein selbständiges Leben. In jüngster Zeit jedoch hat sich diese Einstellung etwas verändert. Das belegen Zahlen des ADAC:

Zitatorin:

2012 hatten noch 4,6 Millionen junge Männer und Frauen einen Führerschein. 2017 waren es unter den 18-24-jährigen zehn Prozent weniger.

Sprecher:

Ein Trend, den Experten wie der Verkehrspsychologe Horst Verheyden sogar bei seinen Familienmitgliedern in der Großstadt beobachten kann:

O-Ton 06 Horst Verheyden:

Als ein Beispiel kann ich da einen meiner Neffen anführen, der, obzwar er den Führerschein mit 18 erworben hat, ihn erst mit 19,5 abgeholt hat, weil er ihn vorher einfach nicht gebraucht hat.

Sprecher:

In Großstädten ist es heute einfach, mobil zu sein: Straßenbahnen und U-Bahnen fahren im Minutentakt, Leihfahrräder gibt es an jeder Ecke. Viele Großstadtjugendliche verspüren keinen Druck, endlich Autofahren zu dürfen.

Und immer mehr verzichten auch ganz bewusst aus ökologischen Gründen darauf. Die Diskussion um den Klimawandel hat bei manchen Jugendlichen ebenso Spuren hinterlassen wie der Dieselskandal. Im ländlichen Raum jedoch spielt der Führerschein oft eine größere Rolle:

O-Ton 07 Verheyden:

... wo es keine öffentlichen Verkehrsmittel gibt oder sehr eingeschränkte öffentliche Verkehrsmittel. Wo natürlich der Führerschein ein großer Schritt in die eigene selbständige Mobilität bedeutet und so auch einen sehr, sehr hohen Stellenwert gerade auf dieser Basis hat.

O-Ton 08 Umfrage:

Ich hab früher auf'm Land gelebt, und da war's schon ziemlich wichtig

O-Ton 09 Umfrage:

Seit ich ein FSJ gemacht habe in einem Kinderheim, musste ich viel mit dem Auto fahren, da war's schon hilfreich

O-Ton 10 Umfrage:

Ich bin grade dabei, den Führerschein zu machen, weil ich einfach jetzt wollte, wenn man in's Arbeitsleben kommt, dass man nicht mehr auf die Bahn oder den Bus angewiesen sein muss

Sprecher:

Die bestandene Führerschein-Prüfung ist für viele eine Fahrt in die Freiheit und Unabhängigkeit. Dann tritt zum tatsächlichen „Beförderungswert“ der seelische „Symbolwert“: Der Traum von Ferne, Luxus, Schnelligkeit.

O-Ton 11 Junger Mann:

Naja, ich finde schon, dass ich dadurch später mal die Möglichkeit habe, die coolen Autos zu fahren. Also es wäre dann sozusagen auch mal ein Traum, dass ich später mal einen Lamborghini fahre, halt ein schönes Auto, sagen wir mal so. Und ein schnelles auch.

Regie: Musik (Französisch, um 1900)

Sprecher:

Ein Statussymbol war das Auto schon vor über 125 Jahren. Aristokraten, Großbürger, Unternehmer genossen das Privileg, ein Automobil zu besitzen. Anfangs war die „Motorkutsche“ vor allem in Frankreich beliebt. Die Folge: Chaos auf den Champs-Élysées. Unfälle, Behinderungen. Rowdies, die mit rasanten 15 Kilometern pro Stunde um die Ecke bogen, Fußgänger gefährdeten und mit ihren knatternden Töpfen die Kutschpferde scheu machten.

Damals war das Lenken eines Automobils noch ohne Führerschein möglich – bis es dem Pariser Polizeipräsident Louis Lépine zu viel wurde. Am 14. August 1893 ordnete er an, dass jedes Auto ein Nummernschild erhalten und jeder Automobilist eine Fahrprüfung ablegen müsse. Rund 2.000 Automobile gab es damals in ganz Frankreich.

Bestanden hatte, wer den Wagen um den Block lenken, wieder anhalten und einen Reifen wechseln konnte. Das war realitätsnah. Die Pferde auf den Pariser Straßen verloren ständig Hufnägel, die bei den „Benzinkutschen“ für einen Plattfuß sorgten.

Atmo 02: Fahrstunde (Abbiegen Fußgänger beachten, Schulterblick)

Sprecher:

Inzwischen sind die Ansprüche und Kosten deutlich gestiegen. Davon kann Fahrschülerin Nadine ein Lied singen. Für die 17-jährige ist der Führerschein eine große finanzielle Belastung.

O-Ton 12 Nadine:

Dadurch, dass ich jetzt eine Ausbildung mach, verdien ich Geld und deswegen geht's, aber es ist schon teuer, das muss ich sagen. Meine Eltern haben auch vorgespart, auf 'nem Sparbuch, aber dadurch, dass ich jetzt selbst verdiene, hab ich das von meinem eigenen Geld genommen.

Sprecher:

In ihrer Fahrschule kann Nadine auch am Simulator üben. Das könnte die Kosten senken. Das Gerät erinnert mit seinem nachgebauten Fahrersitz mit Schaltknüppel, Lenkrad und Pedalen an einen Autoskooter. Die Fahrschüler blicken auf drei Monitore, im unteren Teil sehen sie das Armaturenbrett, im Fensterbereich ziehen Straßen und Landschaften vorbei. Die Anweisungen kommen über Kopfhörer.

Atmo 03: Simulator (Enden mit Abwürgen und Neustart)

Sprecher:

Der Simulator hilft Fahrschülerinnen und Schülern über die ersten Klippen hinweg. Sie können Anfahren üben, Kuppeln, Schalten, Lenken - die Maschine hat eine Engelsgeduld. Auch beim 10. Abwürgen des Motors.

Eine Fahrstunde im echten Verkehr ersetzt der Simulator nicht. Dort erst bekommt man ein Gefühl für die äußeren Maße eines Fahrzeuges und ein Gespür für die Geschwindigkeit. Aber das „Trockentraining“ kann die Angst vor der ersten Stunde nehmen und das sensible Spiel aus Kupplung und Gas einüben - ganz ohne Spritverbrauch. Das spart manche teure Fahrstunde ein.

Atmo 04: Simulator (Stimme wiederholt Anfahren)

Sprecher:

Im Schnitt muss man zwischen 2.000 und 2.500 Euro zahlen, bis man den "Lappen" in den Händen hält. Teurer wird es für diejenigen, die mehr Fahrstunden brauchen oder die Prüfung wiederholen müssen.

Regie: Musik (Deutsch, zwischen 1900 und 1914)

Zitator:

Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung!

Sprecher:

Dieses Bonmot wird Kaiser Wilhelm II. zugeschrieben. Doch gesagt hat er es nie. Im Gegenteil: Es war seine Majestät, die den Führerschein in Deutschland einführte. Zwar stand der Monarch dem neuen Verkehrsmittel anfänglich noch skeptisch gegenüber und ärgerte sich über die ersten Automobile, die Unter den Linden auftauchten und seine Pferde scheu machten.

Aber bald konnte der technikbegeisterte Monarch dem Auto viel abgewinnen. Mit dem kaiserlichen "Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" vom 3. Mai 1909 wurde der reichsweit gültige Führerschein in Kraft gesetzt. Kaiser Wilhelm II. beauftragte den Dampfkesselüberwachungsverein, kurz DÜV, Vorläufer des TÜV, Fahrprüfungen abzunehmen. Wer sie bestehen wollte, musste mindestens 18 Jahre alt sein und den Besuch einer Fahrschule nachweisen.

Atmo 05: Ansage Fahrlehrerin an Nadine musst am Montag auf Schüler achten

Sprecher:

Auch wer heute einen PKW fahren will, muss mindestens 18 Jahre alt sein. Nadine wird jedoch bereits vor ihrer Volljährigkeit hinters Steuer dürfen – ganz offiziell. Möglich macht das BF17, wie es im Fachjargon heißt: Begleitetes Fahren mit 17. Seit 2011 ist das bundesweit möglich. Ebenso die Ausbildung in der Fahrschule bereits mit sechzehneinhalb Jahren zu beginnen.

Wer die Fahrprüfung bestanden hat und 17 ist, bekommt eine befristete Prüfungsbescheinigung. Die gilt dann nur in Deutschland und - wie bei allen, die den Führerschein erstmalig erwerben - auf Probe. Zwei Jahre lang können sich die Jugendlichen so über die Fahrschule hinaus weitere Fahrpraxis verschaffen. Immer mit einer Begleitperson.

Die BF17-Regelung hat sich in den Augen erfahrener Fahrlehrer bewährt. Erich Trugenberger betreibt zusammen mit seiner Frau eine Fahrschule in Esslingen:

O-Ton 13 Erich Trugenberger:

Also es ist schon ein wesentlicher Unterschied. Wenn sie mit 18 einen Führerschein machen, wer sitzt meistens auf dem Beifahrersitz? Der Kumpel mit sensationeller Fahrerfahrung! Von drei Monaten! Und der sagt jetzt dem Fahrer, wie schnell er die Kurve nehmen soll. Und bei BF17 sind das die Eltern oder die Verwandten, die halt 30 oder älter sind und entsprechend Fahrerfahrung haben. Und die sagen schon vor der Kurve „Hey, brems mal ab. Das geht so nicht!“ Da haben wir schon sehr gute, wie ich finde, Erfahrungen gemacht.

Sprecher:

Junge PKW-Fahrer zwischen 18 und 24 Jahren fallen in der Statistik besonders auf: Fast jeder vierte Unfall im Straßenverkehr, bei dem Menschen zu Schaden kommen, geht auf ihr Konto. Dabei macht diese Altersgruppe nur 10 Prozent aller Autofahrer aus. Experten sprechen hier von sogenannten Risikofahrern.

O-Ton 14 Trugenberger:

Da kommt halt diese Unerfahrenheit und der Leichtsinn, das kommt zusammen. Was wir ja auch haben in dieser Zeit, wo sie noch Probezeit haben, haben sie ja 0,0 Promille. Die dürfen gar nichts trinken. 0,0 Promille. Weil wenn man jetzt Unerfahrenheit, jugendlichen Leichtsinn und Alkohol noch zusammenpacken, dann haben wir eine Bombe im Auto. Das funktioniert nicht.

Sprecher:

Der Führerscheinwerb fällt bei Jugendlichen in eine kritische Phase der Persönlichkeitsentwicklung. Aber Leichtsinn und Selbstüberschätzung ebbten mit den Jahren ab. Am anderen Ende der Altersskala jedoch steigt das Risiko einen Unfall zu verursachen wieder an.

O-Ton 15 Collage (Nachrichtenmeldungen: Senioren als Verursacher schwerer Unfälle)

Sprecher:

Die Meldungen über spektakuläre Unfälle, die auf das Konto von Senioren gehen, häufen sich. Zwar chauffieren die meisten der über 65-jährigen ihren Wagen sicher durch den Verkehr.

Doch spätestens ab dem 75. Lebensjahr steigt das Risiko, mit dem PKW selbst einen Unfall zu verursachen. Tendenz steigend, sagt Siegfried Brockmann, Leiter der Unfallforschung der deutschen Versicherungswirtschaft:

O-Ton 16 Siegfried Brockmann:

Drei Viertel aller Unfälle, an denen sie beteiligt sind, über 75 Jahre, haben sie auch selber verschuldet. Das ist höher als bei den 18 bis 21jährigen. Aber in absoluten Zahlen sind sie auf der Straße noch eine kleine Gruppe, und das wird sich in den nächsten zehn Jahren deutlich verändern durch die Demographie. Und deswegen werden wir da deutlichen Druck auf die Zahlen in den nächsten zehn Jahren bekommen.

Sprecher:

Aber rechtfertigt das Überlegungen, dass mit einer bestimmten Altersgrenze der Führerschein abgegeben werden sollte? Oder ein verbindlicher Test zu absolvieren ist? In vielen europäischen Ländern ist der Führerschein – anders als in Deutschland - befristet. Laut ADAC muss man sich etwa in Dänemark, Finnland, Großbritannien, Irland oder der Schweiz ab dem 70. Lebensjahr ärztlich untersuchen lassen, wenn man die Fahrerlaubnis verlängern will. In Portugal wird der Führerschein nach dem 50. Lebensjahr erst nach einem medizinischen und psychologischen Test verlängert. Die erhoffte Wirkung bleibt allerdings aus. Das belegen zumindest erste Studien der Unfallforschung der Versicherer von 2015.

Zitatorin:

Im Ergebnis zeigte sich kein positiver Effekt auf die Verkehrssicherheit, weder gesamtgesellschaftlich noch für die Teilgruppe der älteren Fahrer.

Sprecher:

Das Thema ist äußerst sensibel und wird auch zwischen den Interessenverbänden kontrovers diskutiert.

Der ADAC wendet sich gegen die Einführung verbindlicher Tests. Siegfried Brockmann hingegen will Überprüfungen nicht kategorisch ausschließen. Vor allem dann nicht, wenn Senioren am Steuer das Angebot zur Selbstreflexion nicht freiwillig annehmen sollten:

O-Ton 17 Brockmann:

... wenn es freiwillig nicht funktioniert, brauchen wir es obligatorisch als Rückmeldefahrt, deren Ergebnis aber unter vier Augen bleibt.

Sprecher:

Siegfried Brockmann spricht bewusst nicht von Tests. Bei der sogenannten „Rückmeldefahrt“ bespricht ein Experte nach einer gemeinsamen Fahrt mit Fahrer oder Fahrerin, was gut gelaufen ist und was nicht. Unter vier Augen, niemand wird informiert, weder Verwandte noch Behörden.

Ein Verfahren, mit dem Fahrlehrer Erich Trugenberger bereits gute Erfahrungen gemacht hat.

O-Ton 18 Trugenberger:

Ich hatte einen älteren Mann, der war glaube ich 80 oder sowas. Er fiel wohl bei einer Polizeikontrolle auf. Also nicht so, dass er zu schnell war oder so. Aber er fiel auf in seiner Art zu fahren. Die Polizei hat eine Meldung gemacht ans Landratsamt.

Das Landratsamt hat gesagt, bitte überprüfen Sie die Fahrtüchtigkeit dieses Mannes. Und er wollte bei mir ein paar Fahrstunden nehmen vorher, dass er einfach fit ist dafür. Ich bin mit ihm einmal gefahren, bin dann zurück und musste dem Mann sagen, dass es eigentlich keinen Sinn macht. Und das hat schon sehr weh getan, muss ich Ihnen ehrlich sagen. Er hat mich dann angerufen und sich sogar noch bedankt und hat gesagt, dass er sie zurückgegeben hat. Ich nehme mal an, dass es stimmt.

Sprecher:

Eine vernünftige Entscheidung. Es geht ja darum andere nicht zu gefährden. Und bei notorisch Uneinsichtigen? Da hilft vermutlich nur, doch die Leistungsfähigkeit zu überprüfen und im äußersten Fall die Fahrerlaubnis zu entziehen. Quasi eine Vollbremsung.

Atmo 06a: Fahrstunde Nadine (Vollbremsung)

Sprecher:

Nadines energischer Tritt auf die Bremse wirft sie und ihre Fahrlehrerin in die Gurte. Handtaschen und Jacken purzeln von den Rücksitzen. Die Vollbremsung aus 30 Kilometern pro Stunde gehört zur Fahrausbildung. Nadine hat es für Fahrlehrerin Ulrike Trugenberger sehr gut gemacht. Sie hätte sogar noch etwas stärker in die „Eisen“ gehen können.

Atmo 06b: Fahrstunde (Durfte sogar noch ein bisschen quietschen, das wäre sogar noch besser.)

Regie: Musik (Deutsch, 50er Jahre)

Sprecher:

Noch vor ein paar Jahrzehnten war das Autofahren für Frauen hierzulande nicht selbstverständlich. Bis 1958 brauchten sie die Zustimmung des Ehemannes oder des Vaters, wenn sie den Führerschein machen wollten. Und die Männer waren, wie eine Umfrage von damals zeigt, keineswegs begeistert.

O-Ton 19 Umfrage unter Männern (1958)

Sprecher:

Frauen am Steuer waren eine absolute Ausnahme. Das änderte sich mit dem "Gleichberechtigungsgesetz" von 1958. Hatten damals nur gut 17 Prozent der Frauen einen Führerschein, waren es bereits zehn Jahre später 28 Prozent. Heute haben die Frauen beinahe aufgeholt. Im Jahr 2018 besaßen rund 76 Prozent der Frauen einen Führerschein. Bei den Männern waren es rund 84 Prozent.

Regie: Musik Ende

Sprecher:

Auf die leichte Schulter durften Mann und Frau die Fahrprüfung noch nie nehmen. Doch so schwer wie heute haben sich die Prüflinge wohl selten getan. Im Schnitt fielen 2017 bundesweit fast 40 Prozent der Kandidaten durch die theoretische Prüfung. Und das, obwohl es doch so leicht zu sein scheint: Fahrschulen bieten eine App an, mit der man auf Laptop oder Handy die 14 verbindlichen Lektionen des Theorieunterrichts jederzeit wiederholen kann.

In der praktischen Prüfung scheiterten etwas mehr als ein Drittel aller Kandidaten. So viel wie noch nie. Erklärungsversuche von Fahrlehrer Erich Trugenberger und dem Vorsitzenden des Fahrlehrerverbands Baden-Württemberg, Jochen Klima:

O-Ton 20 Trugenberger:

Wir haben natürlich gerade in der Praxis – wenn wir da hin gucken - wir haben einen anderen Verkehr. Wir haben viel mehr Stress, viel Ablenkung, zweispuriges Abbiegen, viele, viele Dinge, auf die ein Schüler heutzutage achten muss.

O-Ton 21 Jochen Klima:

Früher war es so, wenn man drei Mal durchgefallen ist, dass man drei Monate gesperrt wurde. Und erst nach drei Monaten die Wiederholungsprüfung wieder antreten durfte. Inzwischen ist es so, dass man in dem Jahr, in dem der Führerscheinantrag läuft, beliebig oft die Theorieprüfung alle 14 Tage wiederholen kann. Und das hat ein bisschen dazu geführt, dass junge Leute auf dem Trip sind, wir probieren das halt mal.

Sprecher:

Eine Rolle für die hohen Durchfallerquoten spielen auch die sogenannten Umschreiber. Das beobachten alle Fahrlehrerverbände übereinstimmend. Umschreiber sind Zuwanderer, die den Führerschein aus ihrem Heimatland übertragen lassen wollen. Das ist notwendig für alle, die aus einem Land kommen, mit dem Deutschland kein Abkommen hat - wie z.B. Syrien oder Indien - und sich hier niederlassen.

Dann gilt der ausländische Führerschein maximal ein halbes Jahr. Danach muss er umgeschrieben werden, oder die Fahrerlaubnis erlischt. Die Umschreiber müssen eine theoretische und praktische Prüfung ablegen. Aber sie müssen keine Fahrausbildung machen. Keine gute Idee, findet Fahrlehrer Erich Trugenberger:

O-Ton 22 Trugenberger:

Ich kann nicht mit jemand, wo ich nicht weiß, wie er fährt, in einer praktischen Prüfung unterwegs sein und ich weiß nicht, was der macht. Wir fahren da eigentlich manchmal 10, 20 Stunden mit den Leuten. Bis die sich an den Verkehr hier gewöhnt haben. Je nachdem, wo die herkommen. Also Südamerika z.B. kann man sagen, denen fällt es unheimlich leicht, hier zu fahren. Alles was Indien, Pakistan - sehr nette Leute, aber die haben echte Schwierigkeiten hier. Gut die haben auch Linksverkehr, da müssen sie sich erst mal umgewöhnen. Aber die tun sich unheimlich schwer.

Sprecher:

Zu den kulturellen Unterschieden kommen die Sprachprobleme. Zwar gibt es die Lehrbücher inzwischen in 12 Sprachen – unter anderem in Russisch, Kroatisch, Türkisch und Hocharabisch – aber in der praktischen Prüfung gibt der TÜV-Prüfer die Anweisungen auf Deutsch. Auch die vielen deutschen Verkehrsregeln sind eine Hürde, etwa: Im Schrittempo am haltenden Linienbus vorbeifahren. Oder die Pflicht, eine Rettungsgasse zu bilden. Oder ganz generell möglichst energiesparend zu fahren.

Fahrlehrerverbände fordern deshalb, dass eine Mindestzahl an Stunden absolviert werden muss. Und das nicht, um den Profit zu steigern, wie manche vermuten. Die meisten Fahrschulen sind voll ausgelastet und suchen händeringend Fahrlehrer. Früher bildete die Bundeswehr 500 Fahrlehrer im Jahr aus, die meisten machten nach ihrer Dienstzeit auf dem zivilen Markt weiter. Inzwischen hat sich die Bundeswehr fast vollständig aus der Ausbildung zurückgezogen.

Der Berufsstand ist überaltert, es fehlt an Nachwuchs. Immer mehr Fahrschulen schließen, die verbleibenden müssen den Andrang bewältigen. Die Fahrschulen sind also froh um jeden, der zügig abschließt. Aber die Fahrlehrer und -lehrerinnen haben Verantwortung. Erich Trugenberger jedenfalls bestätigt die Prüfungsreife nur, wenn er sich vorher von der Eignung überzeugt hat. Das gilt auch für „Umschreiber“.

O-Ton 23 Trugenberger:

Also die Theorieprüfung, die kann er bei uns machen, ohne dass er vorher Theorieunterrichte besucht hat. Da haben wir keinen Einfluss. Aber bei der Praxis schon. Weil wir fahren grundsätzlich mindestens eine Fahrstunde, da will ich sehen wie derjenige fährt.

Regie: Akzent

Sprecher:

Wer unter Drogeneinfluss fährt, 8 Punkte im Flensburger Verkehrszentralregister erreicht oder mit mehr als 1,6 Promille im Straßenverkehr unterwegs ist, hat selbst als Radfahrer ein massives Problem, wenn er erwischt wird. Dann ordnet das Straßenverkehrsamt eine MPU an, eine medizinisch-psychologische Untersuchung. Hier wird geprüft, ob die Person überhaupt geeignet ist, ein Fahrzeug zu führen.

Dafür werden Reaktionsfähigkeit, Konzentration und Aufmerksamkeit getestet. Es wird Blut abgenommen, um herauszufinden, ob gewohnheitsmäßig Alkohol oder Drogen konsumiert werden. Danach folgt eine psychologische Begutachtung, z.B. durch einen Verkehrspsychologen wie Horst Verheyden. Er sieht sich gleich doppelt in der Verantwortung:

O-Ton 24 Verheyden:

Das eigentliche Ziel der MPU ist natürlich immer noch Schutz und Chance. Schutz der Öffentlichkeit vor all denjenigen, die nicht in der Lage sind, sich im Verkehr regelgerecht zu verhalten. Und Chance für all diejenigen, die in der Vergangenheit Fehler begangen haben und aus diesen Fehlern gelernt haben und die man jetzt

wieder, ich sag es einfach mal ein bisschen locker, auf die Menschheit mit dem Auto loslassen kann.

Sprecher:

Der Gang zur MPU ist mit 80 bis 90 Prozent fast eine reine Männerdomäne. Vertreten sind alle sozialen Schichten, vom Professor bis zum Arbeiter. Die Altersgruppe zwischen 18 und 36 ist am Häufigsten vertreten. Weil am Führerschein oftmals der Beruf und auch der Status hängen, ist die Verzweiflung bei vielen groß. Mit dem Selbstwertgefühl geht mitunter auch die Selbstkontrolle verloren:

O-Ton 25 Verheyden:

Also es ist schon alles dagewesen: Von wirklich Leuten, die aggressiv gewesen sind, die mir im und während des Gesprächs Prügel angedroht haben. Von Leuten, die im Gespräch ihren Geldbeutel geöffnet haben und mich gefragt haben, wie viel ich haben möchte. Bis hin zu Leuten, die sehr, sehr depressiv waren, bis hin zu Selbstmorddrohungen, weil aufgrund des Nichterhalts der Fahrerlaubnis natürlich die weitere Berufstätigkeit ja sehr, sehr erschwert worden ist.

Aber das ist nun einmal nicht das Kriterium für den Gutachter. Sondern das Kriterium ist tatsächlich die Rückfallwahrscheinlichkeit und die allgemeine Verkehrssicherheit und da ist es manchmal natürlich schwer dann. Trotz individuellem Leid muss dann trotzdem Nein sagen.

Sprecher:

Wenn nach der psychologischen Untersuchung Zweifel an der charakterlichen Eignung auftauchen, ist der Führerschein weg. Selbst bei Straftaten, die nichts mit dem Verkehr zu tun haben, aber z.B. eine hohe Aggression zeigen, kann es zum Entzug der Fahrerlaubnis kommen. Weil etwa die Vermutung nahe liegt, dass die Aggressionen auch im Straßenverkehr ausgelebt werden. Der Führerscheinentzug trifft Gewalttäter mitunter mehr als eine Bewährungsstrafe oder Geldzahlung.

Regie: Musik (Futuristisch)

Sprecher:

Der Führerschein soll in Deutschland fälschungssicher werden. Nach und nach werden alte und ungültige „Lappen“ aus dem Verkehr gezogen. Alle Führerscheine sollen in einer Datenbank erfasst werden. Mit 43 Millionen Exemplaren ein Mammutprojekt. Es ist eine Reaktion auf die vielen unterschiedlichen Dokumente, die hierzulande unterwegs sind. Jochen Klima, Vorsitzender des Fahrlehrerverbandes Baden-Württemberg und Fahrlehrer in der dritten Generation:

O-Ton 26 Klima:

Also es ist die Rede davon, dass ungefähr 100 verschiedene Führerscheinmuster in Deutschland im Umlauf sind: Den Grauen vor 1954, den Grauen nach 1954. Dann gab es im Saarland einen anderen Führerschein, weil die ja noch nicht zur Bundesrepublik gehört haben. Dann gab es den rosaroten, den ersten europäisch anmutenden Führerschein und dann gab es die verschiedenen Führerscheinkärtchen.

Sprecher:

Aber wird es angesichts des technischen Wandels in der Autoindustrie den „Lappen“ in Zukunft überhaupt noch geben? Die Visionäre des autonomen Fahrens träumen davon, dass im Auto alles ohne Zutun eines Fahrers geschieht. Er wäre dann nur noch Fahrgast statt Wagenlenker.

Einige Assistenzsysteme sind heute schon standardmäßig in Autos eingebaut. So hilft die „Distronik“ den optimalen Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten, der Spurhalteassistent schützt vor dem unabsichtlichen Verlassen einer Fahrspur.

Die neuen Technologien werfen jedoch neue Fragen auf. Was passiert, wenn ein Fahrer sich daran gewöhnt hat, dass seine Assistenzsysteme greifen – und dann fällt plötzlich eines aus? Kann er dann noch selbständig reagieren? Sollten Fahrerinnen und Fahrer immer wieder obligatorisch nachgeschult werden? Verbandsvorsitzender Jochen Klima verweist darauf, dass die Vision des autonomen Fahrens nicht ein entspanntes Zurücklehnen in den Liegesitz des Fonds bedeutet.

O-Ton 27 Klima:

Denn diese basalen Fähigkeiten zu fahren, die gehen ja auch wieder verloren. Wenn man den Führerschein macht und fährt 10 Jahre nicht mehr, und dann sagt plötzlich das streikende autonome Auto: „Lieber Fahrer, bitte übernehme!“, dann muss der das ja auch können.

Sprecher:

Wer heute Ausbildung und Fahrprüfung mit einem Automatikgetriebe macht, der darf dann auch nur Automatik fahren. Das steht so im Führerschein. Was aber, wenn jemand die Prüfung mit einem vollautomatisierten Auto durchführt? Darf er dann noch mit einem alten Käfer fahren?

Atmo 07: Fahrstunde Darfst einmal abstellen, parkfertig sichern, komplett, wie wenn's Dein Auto wär...

Sprecher:

Nächste Woche macht Nadine Prüfung. Sie ist gut vorbereitet. Macht sie keine Fehler, hat sie ihren Führerschein. Fürs herkömmliche Fahren. Vielleicht muss sie in Zukunft noch einen machen – fürs autonome Fahren.

Atmo 08: Fahrstunde: Sehr gut. Perfekt. Gut, das war's jetzt bei uns.

* * * * *