

Stellungnahme zum Entwurf einer 14. Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Aktenzeichen: StV 15/7323.2/00-13

„Einschluss A1 in B“

Institut für Zweiradsicherheit e.V. (ifz)
Gladbecker Straße 425
45329 Essen



4. Juni 2019

Alle Inhaber einer Pkw-Fahrerlaubnis, die diese vor dem 1. April 1980 erworben haben, dürfen gemäß geltender Besitzstandsregelung mit ihrem Pkw-Führerschein auch Leichtkrafträder (Lkr) bewegen. Seit dem 23.02.1996, im Rahmen der damals in Deutschland eingeführten europäischen Leichtkraftradklasse, auch Fahrzeuge bis 125 ccm Hubraum – dies ohne entsprechende zweiradspezifische Ausbildung.

Schon damals hat sich das Institut für Zweiradsicherheit (ifz) der Thematik mit Blick auf sicherheitsrelevante Aspekte angenommen und auf Basis bundesweiter Statistiken zur Bestands- und Unfallentwicklung sowie im Rahmen einer Befragungsstudie detaillierte Informationen zur Nutzung und zur Unfallbilanz von 125-ccm-Leichtkrafträdern in Deutschland erhoben. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass trotz des damals gravierenden Anstiegs des Lkr-Bestands die Zahl der Verunglückten nicht in gleichem Maße angewachsen ist, bestandsbezogen sogar rückläufig war. Besonders interessant dabei: Der Rückgang der Raten bei Verletzten und Getöteten fiel bei den älteren Nutzern gravierender aus als bei den jugendlichen Fahrerinnen und Fahrern. Offensichtlich hatte sich gerade bei dieser Gruppe die vorhandene Pkw-Fahr- und -Verkehrserfahrung risikomindernd ausgewirkt. Eine Auffälligkeit im Unfallgeschehen im Jahr 1996 ist ausgeblieben. Betrachtet man gerade die "älteren" Fahrer von Leichtkrafträdern, um die es hier geht, so ist diese Gruppe in dieser Fahrzeugklasse unauffällig. Aktuelles Zahlenmaterial aus dem Jahr 2017 bestätigt dies. Auch hier ist es vor allem die Gruppe der unter 25-Jährigen, die mit über 60 Prozent den Großteil der Unfälle mit Personenschaden in der Gruppe der Krafträder bis 126 ccm stellt.

Zurück zur ifz-Studie „Mobilitäts- und Sicherheitsaspekte der neuen europäischen 125-ccm-Leichtkraftradklasse“ (1998): Nahezu zwei Drittel der befragten Studienteilnehmer nutzten das Lkr täglich, gerade im innerstädtischen Bereich, was den Wunsch nach einer Ergänzung der Alltagsmobilität deutlich untermauerte.

Die Fahrzeuge wurden also nicht ausschließlich für die Freizeit angeschafft, sondern dienten als Alternative zum Pkw. Hinsichtlich der Problematik eines „Verkehrsinfarktes“ vor allem in großen Städten bestätigte sich das Angebot der weniger kostenintensiven Möglichkeit individueller Mobilität mit geringerem Platzbedarf im fließenden und ruhenden Verkehr (Parksituation).

Häufig diskutiert wurde die Frage der Vorbereitung bzw. Vorerfahrung der Pkw-Führerscheininhaber beim Umstieg auf das Zweirad. Interessantes Ergebnis der ifz-Studie: Lediglich knapp 28 Prozent der Befragten stiegen ohne entsprechende Vorkenntnisse auf das Zweirad. Hingegen mehr als 72 Prozent gaben an, sich entweder gezielt vorbereitet zu haben oder in vielen Fällen über entsprechende Zweiraderfahrung auch auf Mofas oder Mopeds zu verfügen.

Die Studie untermauerte die positiven Aspekte des Einschusses der Fahrerlaubnisklasse A1 (Lkr) in die Pkw-Klasse B. Ebenso konnte aufgezeigt werden, dass ohne jeglichen fahrzeugbezogenen Ausbildungshintergrund die bestandbezogenen Verunglücktenzahlen nicht zugenommen haben. Die vierzehnte Verordnung zur Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften und die damit verbundene Möglichkeit für die Inhaber der Fahrerlaubnisklasse B auch Lkr fahren zu dürfen, bietet eine willkommene Gelegenheit, die Mobilität einer großen Gruppe der deutschen Verkehrsteilnehmer zu erweitern. Das ifz begrüßt die damit verbundenen, sicherheitsfördernden Bedingungen wie das Mindestalter von 25 Jahren und den Besitz der Fahrerlaubnisklasse B von mindestens fünf Jahren. Auch die empfohlene Fahrerschulung zur Befähigung zum sicheren, verantwortungsvollen und umweltbewussten Umgang mit dem Lkr ist zielführend.

Die stichtagsbezogene Regelung hinsichtlich der Fahrerlaubnisklasse A1, wie wir sie aktuell haben, ergibt in Anbetracht möglicher Verfahrensweisen und einer gerechten Mobilität wenig Sinn. Wer auch nur einen Tag nach dem 1. April 1980 seinen Pkw-Führerschein erworben hat, ist außen vor und kann an moderner Mobilität nicht partizipieren. Basierend auf den erörterten Forschungserkenntnissen sowie altersrelevanten Aspekten zum Thema Verkehrssicherheit, unterstützt das ifz den aktuellen Verordnungsentwurf gerade mit Blick auf das zukünftige Mobilitätsverhalten in Deutschland.