

Stellungnahme

des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft

**zum Entwurf einer 14. Verordnung zur Änderung der Fahrer-
laubnis-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher
Vorschriften**

**Gesamtverband der Deutschen
Versicherungswirtschaft e. V.**

Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin
Postfach 08 02 64, 10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5000
Fax: +49 30 2020-6000

51, rue Montoyer
B - 1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +49 30 2020-6140
ID-Nummer 6437280268-55

Ansprechpartner:
Unfallforschung

E-Mail: unfallforschung@gdv.de

www.gdv.de



Mit diesem Verordnungsentwurf plant die Bundesregierung das Führen von Krafträdern der Klasse A1 auch mit dem Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse B zu erlauben. Gegenwärtig ist mit der Fahrerlaubnisklasse B das Führen von Krafträdern der Klasse AM möglich. Das sind Kleinkraftmäder mit einem Hubraum von bis zu 50 cm³, einer Motorleistung von nicht mehr als 4 kW und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h. Damit ist es z. B. bereits jetzt möglich, als Fahrerlaubnisinhaber der Klasse B die Verleihsysteme für E-Scooter in Großstädten zu nutzen und so zu einem energieeffizienteren, klima- und umweltverträglicheren Verkehr beizutragen. Mit der geplanten Verordnung sollen Fahrerlaubnisinhaber der Klasse B zukünftig auch Krafträder mit einem Hubraum von bis zu 125 cm³ und einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW fahren dürfen. Damit werden in der Regel Höchstgeschwindigkeiten von ca. 110 km/h erreicht. Diese Zweiräder sind also stärker motorisiert, schwerer und deutlich schneller als die der Klasse AM.

Demgegenüber steht die Selbstverpflichtung der Bundesregierung aus dem aktuellen Verkehrssicherheitsprogramm 2011-2020 die Zahl der Getöteten, Schwer- und Schwerstverletzten im Straßenverkehr kontinuierlich zu senken (Getötete um 40 %) ¹. Bereits jetzt sind das bestandsbezogene Risiko für Krafträder mit amtlichen Kennzeichen (einschließlich A1) zu verunglücken höher und die Unfallfolgen schwerer, als für Pkw oder Kraftmäder mit Versicherungskennzeichen (u. a. Klasse AM) ². Nicht angepasste Geschwindigkeit ist dabei die häufigste Unfallursache. Das bedeutet, dass Motormäder u. a. der Klasse A1 bereits jetzt eine Risikogruppe im Verkehr darstellen. In ihrer Halbzeitbilanz ³ erkennt die Bundesregierung an, dass bei Motorradfahrern der Rückgang der Getöteten sowohl prozentual als auch absolut geringer ist, als im Durchschnitt und es deshalb auch zukünftig verstärkter Anstrengungen bedarf, die Zahlen zu drücken. Dieser Verordnungsentwurf steht dazu in offensichtlichem Widerspruch. Es entsteht vielmehr der Eindruck, dass erneut die Schaffung von Mobilitäts Optionen höher priorisiert wird, als deren Konsequenzen für die Verkehrssicherheit.

Im Verordnungsentwurf sind zwar Maßnahmen enthalten, die das jugendlichen- und Anfängerrisiko begrenzen sollen. Diese sind aber für sich genommen schon nicht ausreichend. Wichtiger ist aber noch, dass auch an erfahrene Autofahrer das sichere Führen eines einspurigen Fahrzeugs völlig andere Herausforderungen stellt, bezogen auf die Fahrphysik und

¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Berlin

² Verkehrsunfälle: Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2017, Statistisches Bundesamt, 2018

³ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2015). Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020. Berlin

das Erkennen von spezifischen Gefahren. Dem trägt die vorgesehene Fahrerschulung, die eine Theorie- und vier fahrpraktische Einheiten beinhaltet, nicht ausreichend Rechnung. Die fahrpraktischen Einheiten dürfen auch nur auf einem Übungsplatz absolviert werden. Damit erscheint die Fahrerschulung im Wesentlichen mit der Fahrervorbereitung für die Klasse AM, der Einsteigerklasse für Zweiräder, vergleichbar. Es bereitet die Fahranfänger aber nur unzureichend auf die hohen Geschwindigkeitsbereiche und Straßenarten vor, die mit Fahrzeugen der Klasse A1 befahren werden können. Entscheidend ist aber, dass eine unabhängige Prüfung der erworbenen Fahrkompetenz nicht vorgesehen ist.

Sollte die Bundesregierung an dem Vorhaben festhalten, Fahrerlaubnisinhaber der Klasse B das Führen von Krafträdern der Klasse A1 zu erlauben, sind aus Sicht der Unfallforschung folgende Nachbesserungen dringend erforderlich:

- Erweiterung des theoretischen, klassenspezifischen Schulungstoffes um Kenntnisse der Anlage 2.1 Fahrschüler-Ausbildungsordnung Nummer 3 (Besondere Schwierigkeiten und Gefahren) Buchstabe a (Hauptgefahren durch andere), Buchstabe b (Fahren unter erschwerten Bedingungen), Buchstabe f (Verhalten nach Unfällen) sowie um Nummer 4 (Fahrtechnik und Fahrphysik) insgesamt (Buchstabe a bis f).
- Dies erfordert eine Erweiterung der theoretischen Schulung von einer auf zwei Einheiten.
- Absolvierung von mindestens der Hälfte der fahrpraktischen Einheiten im Realverkehr.
- Erweiterung der fahrpraktischen Einheiten um je eine Einheit auf Bundes- oder Landstraßen sowie auf BAB.
- Aufnahme einer unabhängigen Prüfung der Fahrkompetenz entsprechend der Fahrerlaubnisklasse A1, da diese entscheidend ist für die Verkehrssicherheit.
- Ausschluss der Aufstiegsmöglichkeit zur Klasse A2 oder des Direkteinstiegs in die unbeschränkte Klasse A. Selbst mit den von uns vorgeschlagenen Erweiterungen entspricht eine solche Fahrerschulung keiner vollwertigen Fahrausbildung der Klasse A1.

Berlin, den 05.06.2019