Heinz Kindler
VFV Gebietsrepräsentant Norddeutschland
Bramstedter Landstr. 8C
24640 Schmalfeld
HeinzKindler@aol.com

01.03.2023

Ergänzungen zum Vortrag „Fahrerlaubnisreform für historische Motorräder“ vom Januar 2022

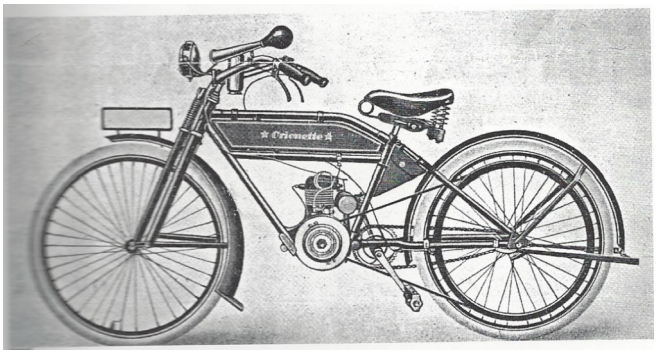
In dem ersten Vortrag wurden von mir die technischen Gegebenheiten der „leichten“ Motorräder bis max. 250ccm betrachtet welche ja auch bis zum Jahr 1938 bis 200ccm Hubraum Steuer und Führerschein befreit waren.

Weiterhin habe ich „Fahrrad“ ähnliche Leichtmotorräder bis max. 4 KW Leistung und einer max. Höchstgeschwindigkeit von ca. 45 Km/h betrachtet.

Diese unterscheiden sich nicht von den Leichtkrafträdern bis 45 km/h und 50ccm (Versicherungsschild), welche mit der Fahrerlaubnis AM ab 16 Jahren bzw. mit dem Autoführerschein B gefahren werden dürfen.

Unser Vorschlag wäre das für diese Motorräder bis zum Baujahr 1954 die Hubraumbegrenzung aufgehoben wird unter Berücksichtigung der max. Geschwindigkeit von 45 km/h.
Die 98ccm Vorkriegsmotorräder wurden nch dem Krieg ab ca. 1949/50 immer mehr durch die 50ccm Mopeds mit gleicher Leistung ersetzt.

Beispiele:



„Trampel“ Leichtmotorräder mit Pedale
max. 2 KW, meist ohne Getriebe bis Bj. ca. 1926

Sachs „Motorfahrräder“ max. 2,25 PS, 45 Km/h **moderner Roller 45km/h 2,2KW**

dazu ergänzend

Änderung § 72 StVZO vom 01.04.2006

§ 72 StVZO a.F. (alte Fassung)
in der vor dem 01.04.2006 geltenden Fassung

§ 18 Abs. 2 Nr. 4 (bestimmte Kleinkrafträder wie Fahrräder mit Hilfsmotor zu behandeln)

Wie Fahrräder mit Hilfsmotor werden beim Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen des § 18 Abs. 2 Nr. 4 behandelt

1. Fahrzeuge mit einem Hubraum von mehr als 50 cm³, wenn sie vor dem 1. September 1952 erstmals in den Verkehr gekommen sind und die durch die Bauart bestimmte Höchstleistung ihres Motors 0,7 kW (1 PS) nicht überschreitet,

2. Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h, wenn sie vor dem 1. Januar 1957 erstmals in den Verkehr gekommen sind und das Gewicht des betriebsfähigen Fahrzeugs mit dem Hilfsmotor, jedoch ohne Werkzeug und ohne den Inhalt des Kraftstoffbehälters - bei Fahrzeugen, die für die Beförderung von Lasten eingerichtet sind, auch ohne Gepäckträger - 33 kg nicht übersteigt; diese Gewichtsgrenze gilt nicht bei zweisitzigen Fahrzeugen (Tandems) und Fahrzeugen mit 3 Rädern.

§ 18 Abs. 2 Nr. 4 Buchstabe a (zweirädrige Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor mit nicht mehr als 45 km/h)

ist spätestens ab 1. Januar 2002 auf zweirädrige Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor anzuwenden, die auf Grund einer Allgemeinen Betriebserlaubnis, die vor dem 17. Juni 1999 erteilt worden ist, erstmals in den Verkehr kommen und ab 1. Januar 2002 auf zweirädrige Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor anzuwenden, die ab diesem Datum erstmals in den Verkehr kommen. Zweirädrige Kleinkrafträder und Fahrräder mit Hilfsmotor mit einer durch die Bauart bestimmten

Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h, die vor dem 1. Januar 2002 erstmals in den Verkehr gekommen sind, gelten weiter als zweirädrige Kleinkrafträder oder Fahrräder mit Hilfsmotor.

§ 18 Abs. 2 Nr. 4a (Leichtkrafträder)

Als Leichtkrafträder gelten auch Krafträder mit einem Hubraum von nicht mehr als 50 cm³ und einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h (Kleinkrafträder bisherigen Rechts), wenn sie bis zum 31. Dezember 1983 erstmals in den Verkehr gekommen sind.

Diese Fassung wurde nämlich 2006 ersatzlos gestrichen...

Ähnlich sieht es bei den 200 und 250 ccm Maschinen der Baujahre vor 1955 aus.

Diese haben meist eine Leistung von 5 bis 11kw und Höchstgeschwindigkeiten zwischen 60 und 110 Km/h und ein Leistung / Leergewicht Verhältnis von 0,1 KW/kg bei einer max. Leistung von 11 KW und entsprechen damit bis auf den größeren Hubraum den aktuellen Leichtkrafträdern, welche mit dem Fahrerlaubnis A1 auch ab 16 Jahren gefahren werden dürfen.

Generell finden wir bei diesen Überlegungen die Regeln des alten Führerschein Klasse 4 in der Fassung vor dem 1.12.1954 wieder.

Die alte Führerscheinklasse 4

Quelle: https://kfz-serviceportal.de/lexikon/alte-fuehrerscheinklassen/

Die alte Führerscheinklasse 4

Die alte Führerscheinklasse 4 für kleine Krafträder.

Die Führerscheinklasse 4 erlaubt das Führen kleiner Krafträder. Er wurde früher gerne als Rollerführerschein bezeichnet und war für die meisten jungen Menschen der typische Einsteiger-Führerschein. Mit der Führerscheinklasse 4 dürfen auch heute noch Kleinkrafträder gefahren werden, deren Hubraum maximal 50 Kubikzentimeter groß ist und deren bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit bei höchstens 50 Stundenkilometern liegt.
Die alte Klasse 2 ähnelt der heutigen AM-Klasse, es kommt jedoch auch hier wieder darauf an, wann und wo der Schein ausgestellt wurde. **Liegt das Ausstellungsdatum beispielsweise vor dem 1. 12. 1954, entspricht die alte Klasse 4 heute den Klassen AM, A1, A2, A, B und L.** Wurde der Vierer-Schein zu einem späteren Zeitpunkt erworben, sind je nach genauem Datum und Ausstellungsort die Klassen A, A1 und A2 sowie die B-Klasse nicht mehr inkludiert.

Das Baujahrsdatum 1.12.1954 wäre als Altersgrenze der Fahrzeuge also durchaus anwendbar.

Die Leistungsklasse bis 11 KW mit einem Leistungs /Leergewichtsverhältnis von max. 0,1 KW/Kg erscheint dabei auch für den „Gelegenheits“ Motorradfahrer mit „normalen Autoführerschein“ durchaus praktikabel und beherrschbar und es wird vom Gesetzgeber genauso gesehen.

Bestätigt wird diese These durch die Einführung des Führerschein „B196“ in der Bundesrepublik in letzten Jahr, stark gefördert durch den damaligen Verkehrsminister Scheuer.

Dieser ermöglicht den Einstieg in die A1 Klasse mit einer Zusatzausbildung ohne Prüfung ab 25 Jahren.

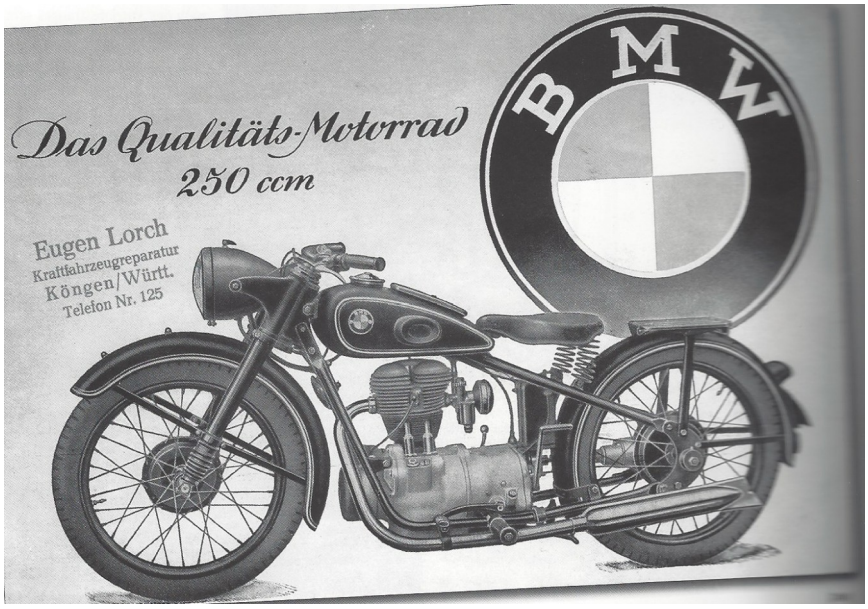
„Führerscheinfreie“ 200ccm Motorrad

1928-38

KTM Duke 125 2022 124 ccm 114 km/h, 139 kg

Leistungsgew. 0,08 Kw/kg Klasse A 1
max.125ccm 11KW ab 16 Jahre

Leistungsgewicht max. 0,1 Kw/kg



BMW R 25 , ca. 12 PS 140 kg 95 Km/h

Einzelheiten zum Aufbauschein B196:

Seit 2020 können Inhaber eines Autoführerscheins Klasse B bzw. 3 in Deutschland einen Aufbauschein für das Führen von Leichtkrafträdern mit 125 ccm Hubraum machen. Dieser Aufbauschein berechtigt ebenfalls zum Fahren von Krafträdern der Klasse A1. Es ist eine kostengünstige und zeitarme Erweiterung, da eine Fahrerschulung genügt. Es muss keine theoretische und keine praktische Prüfung absolviert werden. Dafür gilt der Führerschein jedoch nur in Deutschland.

Die B196-Voraussetzungen sind, dass man mindestens 25 Jahre alt ist, mindesten 5 Jahre Fahrerfahrung hat und natürlich einen Autoführerschein (Klasse B) besitzt. Eine Erweiterung auf die Klassen A2 oder A ist nicht möglich, da es sich, wie der Name schon sagt, nur um einen Aufbauschein für die Klasse B handelt und nicht um einen Führerschein der Klasse A. Außerdem müssen Sie in der Fahrschule mindestens vier theoretischen und fünf praktischen Unterrichtseinheiten zu jeweils 90 Minuten absolvieren. Die Kosten belaufen sich auf um die 800 Euro, je nach Fahrschule und Region.

Ich könnte jetzt noch einen Schritt weiter gehen, denn bis zur ersten einheitlichen Fahrerlaubnisregelung durch die StVO im Jahre 1938 hatten die meisten „Brot und Butter“ Motorräder eine Motorleistung von meist unter 11 KW bei einem Gewicht zwischen 120 und 150 kg . Die erreichbaren Höchstgeschwindigkeiten waren auch nicht sonderlich hoch.

Stellt sich also die Frage ob nicht generell diese alten Motorräder bis zum Baujahr 1938 ohne Hubraumbeschränkung mit der Fahrerlaubnis A1 gefahren werden können wenn die Leistung max. 11 KW beträgt und das Leistung / Leergewicht Verhältnis max. 0,1 KW/Kg Leergewicht beträgt.

Jedenfalls sollten aber Motorräder bis max. 250 ccm mit max. 11 KW und 0,1 KW / Kg Leistungsgewicht bis zum Baujahr 1.12.1954 mit der heutigen Erlaubnis A1 bzw B 196 gefahren werden können.

Zudem der Gesetzgeber dem „normalen Autofahrer“ ja nun zutraut mit einigen Fahrstunden so ein Motorrad mit 11 KW und dem Leistungs/Leergewicht Verhältnis von 0,1 KW /Kg zu beherrschen…..

Die Initiative des Fahrerlaubnis Ergänzung B196 geht ja auch in diese Richtung.

In diesem Sinne

Gruß

H. Kindler

Teil 2

Es gibt ja den schönen FIVA Slogan

“Keeping Yesterday’s Vehicles on Tomorrow’s Roads”

Nur müssen wir aufpassen, das wir auch noch “Tomorrow’s Rider’s and Driver’s on Yesterday’s Vehicles” haben werden.

Die 50 ccm Moped Szene der fünfziger bis achtziger Jahre erfreut sich einer immer größeren Beliebtheit. Eine Fahrerlaubnis Reform der genannten Fahrzeuge könnte auch bei den “Vor und Vor-Vorkriegs” Modelle nicht nur junge Menschen motivieren in dem Hobby aktiv zu werden.

Wir haben auch interessierte Familienangehörige, darunter sicher auch einige Ehefrauen, oder auch “Neu” Interessierte sämtlicher Altersklassen, welche sich für historische Motorräder interessieren. Die aktuelle Fahrerlaubnis Klasseneinstufung kommt uns dabei nicht unbedingt entgegen. Wir denken , viele potentielle “Veteranen” Freunde würden sich für die Motorfahrräder und Leichtmotorräder interessieren. Nicht jeder ist aber gewillt, aus welchen Gründen auch immer, dann extra die entsprechende Fahrerlaubnis zu machen. Sind allerdings die kleinen “98ziger” oder “200 hunderter” mit der PKW bzw. “Leichtkraftrad” Fahrerlaubnis nutzbar, dann sieht die sache vielleicht schon ganz anders aus, zumal die Anschaffungs und Unterhaltungskosten diese Fahrzeuge überschaubar sind.

Abschliessend noch ein anderer Aspekt.

Wir betrachten einmal die Geschichte des Motorrades

Wo wurden Motorräder gebaut und entwickelt ?

Bis 1950 hauptsächlich in

Nord und Mitteleuropas und den USA, sie ermöglichten zu damaliger Zeit noch lange vor dem Automobil eine gewisse Mobilität

Den „Klein“ Motorrad und Motorenbau gab es hauptsächlich in Europa

und gerade in den 1920 ziger entwickelte sich Deutschland zu einem absoluten

Technologiezentrum im Kleinmotorenbau.

Alleine in Berlin gab es Anfang der zwanziger Jahre über 100 „Motorradproduzenten“

Hugo Ruppe in Rasmussen Konzern „DKW“ und später Sachs und Ilo perfektionierten die 98 ccm Motoren Einbaumotoren, welche von Hersteller in ganz Europa verbaut wurden

Höhepunkt der Entwicklung war sicherlich das DKW RT100/RT125 Modell.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr patentgeschützt, wurde die RT 125 zum meistkopierten Motorrad der Welt. Viele namhafte Hersteller kopierten das Motorrad teilweise bis ins kleinste Detail.

Soichiro Honda führte diese Idee mit den 90ccm Honda Benly Super Cub Modelle bis heute fort. Die Honda Super Cub ist das meist produzierte Motorradmodell der Welt und mit seiner Stückzahl von über 100 Millionen im Oktober 2017 auch – noch vor dem Fiat 124 (mit Lizenznachbauten), dem VW Käfer und dem Ford Model T – das meistgebaute Kraftfahrzeug der Erde.[

Passend dazu fand er den Slogan….

YOU MEET THE NICEST PEOPLE ON A ..MOTORCYCLE (HONDA)…..

Wir suchen doch immer noch eine Idee für ein UNESCO WELT KULTUR ERBE Antrag