



Leichtkraftfahrzeuge

Beschluss des DVR-Gesamtvorstands vom 15. März 2005 auf der Basis der Empfehlung des Ausschusses für Fahrzeugtechnik

Erläuterung

Mit Einführung der neuen Führerscheinklasse S im Februar 2005 in Deutschland ist es 16-jährigen erlaubt, mit Leichtkraftfahrzeugen am Straßenverkehr teilzunehmen. Diese Fahrzeuge haben eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h und sie dürfen nicht schwerer als 350 kg (bei Elektrofahrzeugen ohne Batterie) sein. Verfügen diese Fahrzeuge über einen Fremdzündungsmotor darf der Hubraum nicht mehr als 50 cm³ betragen. Bei allen Betriebsarten darf die Leistung 4 kW nicht überschreiten. Leichtkraftfahrzeuge unterliegen in Deutschland keiner technischen Überwachung.

Obwohl viele Leichtkraftfahrzeuge den Anschein „vollwertiger“ PKW erwecken und auch in der Preisklasse von Kleinwagen liegen, haben Crashtests der BAST sowie des ADAC ergeben, dass die passive Sicherheit für die Fahrzeuginsassen bei den getesteten Leichtkraftfahrzeugen ungenügend ist. Die Untersuchungen des ADAC haben auch ergeben, dass die Bedienungs- und Handlingeigenschaften der Leichtkraftfahrzeuge nicht befriedigend sind. Diese technischen Unzulänglichkeiten sind gerade im Hinblick auf die mögliche Nutzergruppe der jungen Fahrer bedenklich.

Der Ausschuss bittet den Vorstand des DVR folgende Empfehlung aufzugreifen:

Beschluss zu Leichtkraftfahrzeugen

1. Angesichts der festgestellten technischen Unzulänglichkeiten sowohl neuer als auch gebrauchter Leichtkraftfahrzeuge sollen diese hinsichtlich der Zulassung sowie der regelmäßigen technischen Überwachung wie PKW behandelt werden.
2. Die in internationalen Vorschriften festgelegten Mindeststandards für Crashtests gewöhnlicher Pkw sollten auch von diesen Fahrzeugen erfüllt werden.
3. Ein Grund für die technischen Unzulänglichkeiten ist in der Gewichtsbeschränkung gegeben. Diese soll zu Gunsten besserer technischer Schutzeinrichtungen gelockert oder aufgegeben werden.
4. Auf Grund der schwierigen Unterscheidung im Erscheinungsbild -

insbesondere bei schlechter Sicht - ist nicht auszuschließen, dass Leichtkraftfahrzeuge nicht als solche erkannt werden und auf Grund ihrer geringen Endgeschwindigkeit Verkehrshindernisse und damit zusätzliche Risiken im Verkehrsfluss darstellen. Das BMVBW sollte durch gezielte Untersuchungen das Gefährdungspotential von Leichtkraftfahrzeugen im Straßenverkehr ermitteln.

5. Es sollte erwogen werden, ob geschwindigkeitsbegrenzte Kleinfahrzeuge mit den heute üblichen höheren Sicherheitsanforderungen anstelle der Leichtkraftfahrzeuge zum Einsatz kommen können.
6. Durch Aufklärungsarbeit sollte das unzureichende Sicherheitsniveau der Leichtkraftfahrzeuge in der Öffentlichkeit - insbesondere bei Fahrern und Käufern - bekannt gemacht werden.

Im Hinblick auf das deutsche Verkehrssicherheitsprogramm und das Ziel der europäischen Kommission bis 2010 die Zahl der Verkehrsoffer in Europa zu halbieren aber auch aus grundsätzlichen Erwägungen der Verkehrssicherheit hält der DVR die mögliche vermehrte Markteinführung von Leichtkraftfahrzeugen, verstärkt durch die Einführung des Führerscheins Klasse S in Deutschland, für sicherheitsabträglich. Gegenüber den heutigen sicherheitstechnischen Standards für Pkw bedeutet der Sicherheitszustand für Leichtkraftfahrzeuge einen Rückschritt bei den Anstrengungen für mehr Verkehrssicherheit.

Die dem Beschluss zugrunde liegenden Empfehlungen wurden vor dem Hintergrund der europäischen Rechtsprechung erarbeitet.

Für den Gesamtvorstand:

gez.

Prof. Manfred Bandmann

Präsident