

Der Medizinmann rät

Kennzeichen Muster a Anlage V

Hier geht es darum, wie man der deutschen Bürokratie ein Schnippchen schlagen kann, um sich dem internationalen Rahmen der Nummernschild-/Kennzeichengrößen anzunähern. In anderen Staaten werden solche Dinge viel praxisgerechter gehandhabt, und man mag diesen Artikel dort als Belustigung empfinden (zu Recht, wie ich meine), aber es ist leider in diesem unserem Lande bitterer Ernst.

Im Medizinmann 12 (CZ Nr. 10/88) hatte Uwe diese Angelegenheit schon kurz behandelt, aber es kommen immer noch oft Anfragen dazu. Es scheint hier viele Unklarheiten zu geben, besonders auch bei Zulassungsstellen, die nicht häufig mit Oldtimermotorrädern zu tun haben. Die Zeitschrift MARKT hat in Ausg. 12/92 mit diesem Thema zwar drei Seiten gefüllt, ist aber beim Komplex "Klassische Motorräder" nicht so recht zur Sache gekommen. Das also an dieser Stelle ausführlich.

Der für uns zentrale Punkt ist der § 72 (Übergangsvorschriften) zu § 60 Abs. 1 (Größe der Kennzeichen an Krafträdern) StVZO (Straßenverkehrszulassungsordnung). Dort heißt es:

An Krafträdern, die vor dem 1. Juli 1958 (im Saarland: vor dem 1. Januar 1959) erstmals in den Verkehr gekommen sind, deren Hubraum 50 cm³ übersteigt und bei denen das vorschriftsmäßige Anbringen und Beleuchten der Kennzeichen nach Muster b der Anlage V außergewöhnlich schwierig ist, dürfen Kennzeichen nach Muster a der Anlage V verwendet werden.

Das Kennzeichen nach Muster b ist das, welches wir eigentlich nicht wollen, nämlich das **n o r m a l e** Kennzeichen für Motorräder. Wir möchten ja lieber das **k l e i n e** nach Muster a. Man gehe also zunächst zu seiner Zulassungsstelle und erkundige sich, ob man aufgrund der o.g. Kriterien ein

Kennzeichen nach Muster a bekommen kann. Die Baujahrsvorschrift erfüllt eine INDIAN spielend, aber man muß darüber hinaus auch deutlich machen, daß vorschriftsmäßiges Anbringen und Beleuchten eben außergewöhnlich schwierig sind, und das kann u. U. auch 'unmöglich' bedeuten. Oft hilft dabei ein Foto oder eine Briefkopie eines entsprechenden Fahrzeuges. Normalerweise wird man mit diesem Vorgehen Erfolg haben.

Wenn man bei seiner Zulassungsstelle so nicht erfolgreich ist, dann sollte man sich mit seinem a.a.S. (amtlich anerkannten Sachverständigen), das ist meist der TÜV- oder DEKRA-Prüfer, über diese Frage unterhalten, z.B. anlässlich der Abnahme nach § 21 StVZO (Vollgutachten). Der Hinweis auf die schwächere Beleuchtung bei der originalen 6V-Anlage ist hier meist hilfreich. Wenn ein a.a.S. im Gutachten bzw. Kfz-Brief bestätigt, daß § 72 zu § 60 Abs. 1 StVZO anzuwenden ist, ist nach § 19 Abs. 1 die Zulassungsstelle verpflichtet, die Betriebserlaubnis zu erteilen und damit das **k l e i n e** Kennzeichen zu akzeptieren. In meinem Kfz-Brief heißt es hierzu in Spalte 33 - Bemerkungen: "§ 72 zu § 60/1 StVZO: Kennz. nach Muster a Anl. V erford., da es sonst durch orig. Kennz.-Bel. nicht ausr. bel. würde". Diesen Weg finde ich zwar nicht so erfreulich, aber es gibt Zulassungsstellen, wo man dem Antragsteller, wie der glückliche Oldtimerbesitzer im Amtsdeutsch heißt, nicht immer wohlgesonnen ist.

Wie dem auch sei, jedenfalls haben wir Muster a durchgesetzt. Damit ist aber nun keine Einheitsgröße vorgegeben, denn Muster a regelt nur die Größe der Schrift, den Abstand der Buchstaben/Ziffern voneinander, vom Rand etc. Die genannte Breite von 240 mm ist das Größtmaß, mit einer geeigneten Kombination von Buchstaben und Ziffern kann man es deutlich unterschreiten, bei meinem Kennzeichen sind es 170 mm. Zur Ver-



deutlichung das Standardbeispiel aus der StVZO:

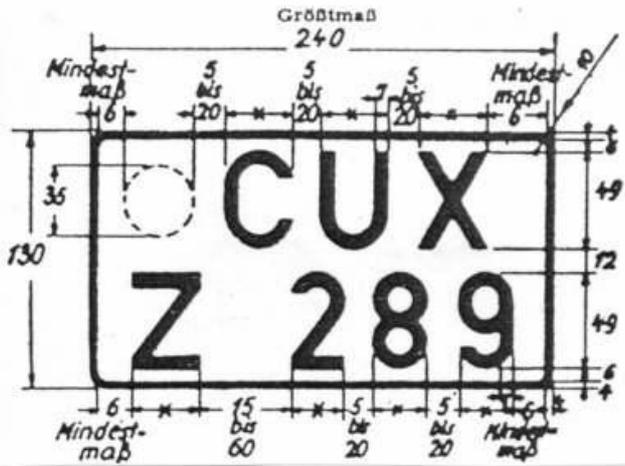


Abb. 1: Muster a Anl. V

Die Qualitäten des Perfektionismus erkennt man übrigens daran, daß hier nur Raum für eine Plakette vorgesehen ist, obwohl wir zwei unterbringen müssen. Das dazu.

Beim vorliegenden (fehlerhaften) Beispiel ergäbe sich eine Mindestbreite von 175 mm, korrigiert für 2 Plaketten 215 mm, gegenüber dem Größtmaß 240 mm. Je nach Zulassungsbezirk und Kombination können sich die unterschiedlichsten Breiten ergeben. Es gelten dabei die Maße der Fetten Mittelschrift nach DIN 1451 (Abb.2), die Kästchengröße für Muster a beträgt 7x7 mm. Man sieht deutlich, daß es 'schmale' Buchstaben und Ziffern wie '1' und 'J' gibt gegenüber den 'breiten' wie '2' und 'W'. Wenn man mehrere Kombinationen zur Auswahl hat, kann man damit Einfluß auf die Kennzeichenbreite nehmen.

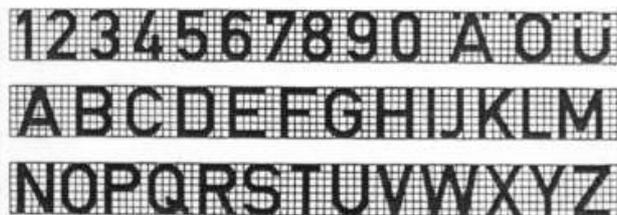


Abb. 2: Fette Mittelschrift nach DIN 1451

Sollte bei einer unvorteilhaften Kombination (etwa 'WW 2222' ergäbe 279 mm) das Größtmaß nicht ausreichen, kann nach den Ergänzungsbestimmungen der Anlage V für die Buchstaben und bei

Krafträdern auch für die Ziffern die Fette Engschrift nach DIN 1451 (Abb. 3) verwendet werden.

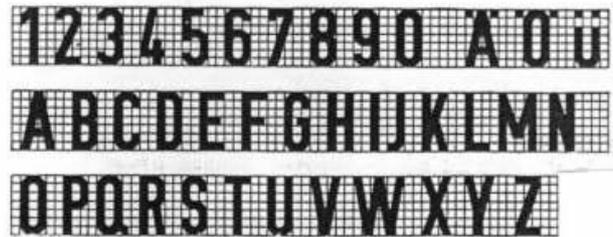


Abb.3: Fette Engschrift nach DIN 1451

In unserem Beispiel würde die F.E. bei den Buchstaben 28 mm sparen, so daß sich 251 mm ergäben, also immer noch mehr als zulässig, womit man die F.E. auch für die Ziffern nehmen müßte, das wären dann nochmals 28 mm weniger, also 223 mm.

Es bleibt noch zu erwähnen, daß bei Neuzulassungen nur noch reflektierende Kennzeichen verwendet werden dürfen. Und das führt uns zu dem scheinbar geringsten Problem bei der ganzen Angelegenheit: Wir müssen einen Schildermacher finden, der uns dieses exotische Einzelexemplar anfertigt, das macht nämlich nicht jeder. Viel Spaß beim Suchen!

Gerhard Ziesemann/Berlin



PS: Nicht jeder kann bei der Auswahl seiner Buchstaben/Ziffern-Kombination so viel Glück haben wie Thomas Jakobi bei seiner Scout 101. Herzlichen Glückwunsch! Nur genaugenommen ist dieses Kennzeichen so nicht zulässig: Der Randabstand vom J nach links muß genau so groß sein wie der Randabstand von der 1 nach rechts! Und dann hat Thomas auf seinem Kennzeichen auch noch mit Filzler geschrieben, das ist ja glatte Urkundenfälschung