



Bundesministerium für Digitales und Verkehr

\*\*\* \*\*

per E-Mail [Ref-RV3@bmdv.bund.de](mailto:Ref-RV3@bmdv.bund.de)

## Einzelgenehmigungen für Klasse L und T

Sehr \*\*\*,

die Zweiradbranche ist ein wesentlicher Bestandteil der deutschen Mobilitäts- und Innovationslandschaft. Zweiräder werden im Alltag und in der Freizeit von allen Gesellschaftsschichten genutzt. Das Gewerbe umfasst Händler, Werkstätten, Startups, sowie eine Vielzahl von kleinen und mittelständischen Unternehmen. Die gesamte Branche ist geprägt von ihrer Kundennähe und Innovationskraft, durch die Individualisierung von Fahrzeugen schafft die Branche sowohl wirtschaftliche als auch kulturelle Werte.

Mit der 56. Änderungsverordnung der StVZO sind die Anforderungen für nationale Einzelgenehmigungen von Fahrzeugen der Klassen L (Leichte ein- und mehrspurige Kraftfahrzeuge) und T (landwirtschaftliche Fahrzeuge) drastisch verschärft worden. Diese neuen Regelungen bedrohen jedoch nicht nur die Existenz vieler Unternehmen, sondern hemmen auch den Fortschritt in der nachhaltigen Mobilität und Innovationskraft.

Im Einzelnen:

Die 56. Änderungsverordnung der StVZO sieht vor, dass nationale Einzelgenehmigungen vollständig die EU-Typgenehmigungsvorschriften erfüllen sollen. Parallel ist die Änderungsabnahme in § 19 Absatz 3 Nr.4 vollständig entfallen, die beim Ein- oder Anbau von Teilen bisher die Abnahme durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen ermöglicht hatte. Daraus resultiert, dass insbesondere für individualisierte Einzelstücke und Kleinstserien sämtliche Prüfvorschriften anzuwenden sind. Die Anforderungen spezifischer Baugruppen wie Tanks, Leuchtmittel und Auspuffanlagen nehmen zu. Der zeitliche und finanzielle Mehraufwand für umfassende und z.T. zerstörende Prüfungen stellt eine erhebliche wirtschaftliche Hürde für die Zweiradbranche dar. Für die Fahrzeugklassen M und N (PKW und Nutzfahrzeuge) existieren abgeschwächte Anforderungen für Einzelgenehmigungen und Kleinserien, die Marktteilnehmern einen kosteneffizienten Markteintritt ermöglichen.



Folgende negative Auswirkungen auf die Branche sind zu erwarten.

**Erschwerung individueller Umbauten:** Neben dem reinen Customizing sind die Anpassung und Herstellung von Fahrzeugen für Menschen mit körperlichen Einschränkungen betroffen. Ohne die wirtschaftliche Möglichkeit solche Fahrzeuge in der Fahrzeugklasse L herzustellen, wird diese Personengruppe ihrer gesellschaftlichen Teilhabe beraubt.

**Verlust von Innovationskraft:** Neue Technologien wie die Entwicklung von alternativen Antriebskonzepten wurden zuletzt häufig über Einzelgenehmigungen eingeführt.

**Erschwerter Markteintritt für KMU:** Etwa 80 % der Innovationen stammen von kleinen Herstellern, Werkstätten und Entwicklungsbüros. Diese können die hohen Prüfkosten nicht finanzieren, was den Fortschritt neuer Ideen und Produkte einbremst.

**Stärkung großer Marktakteure:** Die Regelungen bevorzugen große Fahrzeughersteller, die über die Ressourcen verfügen, die komplexen Typgenehmigungsvorschriften für große Stückzahlen umzusetzen.

**Gefährdung bestehender Arbeitsplätze:** Durch den Wegfall der wirtschaftlichen Entwicklung und Marktetablierung von innovativen Produkten werden darauf spezialisierte Werkstätten und Hersteller ihrer Existenzgrundlage beraubt.

Wir halten folgende Lösungsansätze für zielführend.

Die nationalen Anforderungen für Einzelgenehmigungen und Kleinserien der Klassen L und T sollten analog zu den Fahrzeugklassen M und N gemäß EU-Verordnung 2018/858 abgesenkt werden. Gleichzeitig sollten die Prüfanforderungen in Bezug auf Emissionen, Geräuschemessungen und zerstörende Prüfungen reduziert werden. Damit würde eine Gleichbehandlung unter den Fahrzeugklassen hergestellt.

Darüber hinaus sollte eine Aufhebung der allgemeinen Leistungsgrenze von 15 kW in der Fahrzeugklasse L7e angestoßen werden. Dies wäre der Gleichstellung mit anderen unbeschränkten Fahrzeugklassen dienlich. Bei den Unterklassen von L7e sollte analog zu den anderen Klassen differenziert werden nach Geschwindigkeit, Leistung, Gewicht und Nutzung.

Außerdem sollte ein kostengünstiges nationales Genehmigungsverfahren geschaffen werden, das speziell auf die Bedürfnisse von KMU zugeschnitten ist. Praktikable, nationale Einzelgenehmigungen sollten beibehalten werden, um den besonderen Bedürfnissen der Branche gerecht zu werden.



Festzuhalten bleibt, dass Anpassungen der aktuellen StVZO notwendig sind, um den Innovationsstandort Deutschland zu stärken, den Mittelstand zu fördern und den gesellschaftlichen Anforderungen an nachhaltige Mobilität gerecht zu werden. Wir appellieren an die politischen Entscheidungsträger, die oben genannten Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen.

Für einen konstruktiven Dialog stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Franz-Josef Feldkämper  
Bundesinnungsmeister

Marcus Büttner  
Geschäftsführer