

Stellungnahme

des BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e.V. (BWVL) und des Handelsverbandes Deutschland (HDE) zum Referentenentwurf einer Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen

Der BWVL repräsentiert seit seiner Gründung im Jahr 1955 die Interessen seiner Mitgliedsunternehmen aus Industrie und Handel in den Bereichen Transport und Logistik gegenüber der Politik und der Wirtschaft. Die dem BWVL in direkter Mitgliedschaft verbundenen Unternehmen sämtlicher Größenkategorien sind in ihren Kernbereichen in einer Vielzahl von Branchen tätig. Die Interessenvertretung konzentriert sich auf die Unternehmensperspektive in der Eigenlogistik und als Verlader. In diesem Sinne ist der BWVL das Sprachrohr gegenüber den und Adressat der politischen nationalen und internationalen Entscheidungsträger, den am Meinungsbild der Verkehrswirtschaft maßgeblich beteiligten Institutionen sowie gegenüber den Medien.

BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e.V.

Augustastr. 99

D-53173 Bonn

Tel. +(49) 0 228 925 35-0 | info@bwvl.de | www.bwvl.de

Lobbyregister Deutscher Bundestag: Registernummer R005679

Stand: 11. September 2026

Der BWVL BUNDESVERBAND FÜR EIGENLOGISTIK & VERLADER e.V. und der Handelsverband Deutschland (HDE) bedanken sich für die Übersendung des Referentenentwurfs einer Verordnung zur Neuordnung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen und nehmen hierzu wie folgt Stellung:

BWVL und HDE begrüßen das Ziel des Bundesministeriums für Verkehr, die Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung grundlegend neu zu strukturieren, stärker an die europäischen Vorgaben anzupassen und bestehende bürokratische Belastungen abzubauen. Ein verständliches und praxistaugliches Fahrzeugrecht ist insbesondere für Unternehmen von Bedeutung, die im Rahmen ihrer Eigenlogistik eigene Fahrzeuge und Anhänger halten und betreiben. Sie müssen die technischen und betrieblichen Anforderungen zuverlässig umsetzen können, ohne hierfür unverhältnismäßigen Recherche-, Beratungs- oder Verwaltungsaufwand betreiben zu müssen.

Die unterzeichnenden Verbände unterstützen deshalb das Ziel einer übersichtlicheren Systematik ausdrücklich. Entscheidend ist allerdings, dass die Neuordnung auch in der betrieblichen Anwendung zu mehr Klarheit und weniger Aufwand führt. Vor diesem Hintergrund weisen BWVL und HDE insbesondere auf folgende Punkte hin:

Vorgesehene Entlastungen konsequent umsetzen

BWVL und HDE begrüßen die vorgesehenen Vereinfachungen für Fahrzeugkombinationen, die unter den entsprechenden technischen Voraussetzungen mit Tempo 100 gefahren werden dürfen. Insbesondere der Wegfall der bisher erforderlichen technischen Begutachtung, der Tempo-100-Plakette und der damit verbundenen Eintragung beziehungsweise Nachweisführung ist aus Sicht der betrieblichen Praxis positiv zu bewerten. Auch die Aufhebung der bisherigen besonderen Altersbegrenzung von sechs Jahren für die Anhängerbereifung stellt eine sachgerechte Vereinfachung dar.

Diese Maßnahmen können gerade Unternehmen mit gewerblich eingesetzten Anhängern von vermeidbaren Kosten und Verwaltungsaufwand entlasten. Der Referentenentwurf geht insgesamt von einer Verringerung des jährlichen Erfüllungsaufwands der Wirtschaft um rund 67,7 Millionen Euro aus. Beide Verbände begrüßen dieses Ziel. Im weiteren Verfahren sollte darauf geachtet werden, dass die vorgesehenen Entlastungen tatsächlich bei den Unternehmen ankommen und nicht durch neue technische oder administrative Anforderungen an anderer Stelle wieder aufgezehrt werden.

Reifenanforderungen praxistauglich ausgestalten

Nach § 28 FGBV-E sollen bei Fahrzeugen der Klassen M, N und O künftig die an einer Achse montierten Reifen demselben Reifentyp entsprechen. Gegenüber der bisherigen nationalen Anforderung, die grundsätzlich auf die gleiche Reifenbauart abstellt, kann dies insbesondere im Reparatur- und Ersatzteillfall praktische Auswirkungen haben. Ist nach einem Reifenschauden der bereits montierte Reifentyp kurzfristig nicht mehr erhältlich, könnte die Vorgabe dazu führen, dass neben dem beschädigten Reifen auch ein technisch noch einwandfreier Reifen ersetzt werden muss. Für gewerblich eingesetzte Fahrzeuge können damit zusätzliche Kosten und vermeidbare Fahrzeugstillstände verbunden sein.

BWVL und HDE sind sich bewusst, dass das Bundesministerium diese Anforderung auf die UN-Regelung Nr. 142 zurückführt. Soweit deshalb auf nationaler Ebene kein oder nur ein begrenzter Gestaltungsspielraum besteht, sollte dies für die betroffenen Unternehmen transparent dargestellt werden. Die unterzeichnenden Verbände bitten gleichwohl um Prüfung, welche Möglichkeiten bestehen, um für Reparatur-, Notfall- und Nichtverfügbarkeitsfälle eine praxistaugliche Lösung zu gewährleisten, sofern technisch gleichwertige Reifen verwendet werden und die Verkehrssicherheit uneingeschränkt gewährleistet bleibt. Soweit eine entsprechende Lösung nur auf europäischer beziehungsweise UNECE-Ebene erreicht werden kann, sollte sich das Bundesministerium dort für eine sachgerechte Regelung einsetzen.

Die vorgesehenen Übergangsregelungen, nach denen ältere Reifenbestände über einen längeren Zeitraum nach den bisherigen Vorgaben weiterverwendet werden können, sind zu begrüßen. Eine vorzeitige Aussonderung technisch einwandfreier Reifen sollte vermieden werden.

Verantwortung bei Fahrzeugumbauten eindeutig regeln

Nach § 8 FGBV-E kann ein Gewerbetreibender die Verpflichtung, nach einer Fahrzeugänderung eine neue Betriebserlaubnis einzuholen, schriftlich oder elektronisch auf den Verfügungsberechtigten oder Halter übertragen. In der Begründung des Referentenentwurfs wird ausgeführt, dass dies beispielsweise durch einen entsprechenden Hinweis in einem Kostenvoranschlag oder einer Rechnung erfolgen kann.

Aus Sicht von BWVL und HDE muss für Unternehmen mit eigenen Fuhrparks eindeutig erkennbar sein, wenn eine beauftragte Änderung zum Erlöschen der bisherigen Betriebserlaubnis führt, welche weiteren Prüfungen oder Genehmigungen erforderlich sind und wer hierfür verantwortlich ist. Die unterzeichnenden Verbände halten es deshalb für erforderlich, dass eine Übertragung der Verantwortung nur dann wirksam erfolgt, wenn der Halter oder Verfügungsberechtigte vor Durchführung der Änderung ausdrücklich, verständlich und bezogen auf die konkrete Maßnahme darüber informiert wird, dass die beabsichtigte Änderung zum Erlöschen der bisherigen Betriebserlaubnis führt, eine neue Betriebserlaubnis beziehungsweise eine entsprechende Prüfung erforderlich ist und die Verpflichtung zu deren Einholung auf ihn übertragen wird.

Ein entsprechend deutlich hervorgehobener und konkreter Hinweis beispielsweise in einem vor Auftragserteilung vorgelegten Angebot oder Kostenvoranschlag kann hierfür grundsätzlich geeignet sein. Ein lediglich pauschaler Hinweis in Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder eine erstmalige Information auf einer nach Durchführung der Arbeiten ausgestellten Rechnung wäre aus Sicht von BWVL und HDE dagegen nicht ausreichend. Eine klare Regelung schützt sowohl den ausführenden Gewerbetreibenden als auch den Fahrzeughalter und vermeidet, dass Fahrzeuge aufgrund unklarer Verantwortlichkeiten unbeabsichtigt ohne wirksame Betriebserlaubnis eingesetzt werden.

Rechtssicherheit für gewerblich eingesetzte Lastenräder und Cargo-Bikes schaffen

Der Einsatz elektrisch unterstützter Lastenräder und Cargo-Bikes gewinnt insbesondere in der urbanen Logistik an Bedeutung. BWVL und HDE begrüßen daher, dass der Referentenentwurf die besonderen Anforderungen neuer FahrradbaufORMen ausdrücklich berücksichtigt. So werden unter anderem zusätzliche Möglichkeiten für Kontur- und Streifenmarkierungen sowie Fahrtrichtungsanzeiger, Begrenzungs- und Umrissleuchten vorgesehen. Gerade bei breiten und mehrspurigen Lastenrädern können solche Einrichtungen zu einer verbesserten Sichtbarkeit und Verkehrssicherheit beitragen.

Darüber hinaus sollte aus Sicht beider Verbände besonderes Augenmerk auf eine eindeutige fahrzeugrechtliche Einordnung elektrisch unterstützter Lastenräder gelegt werden. Der Referentenentwurf definiert ein Fahrrad als ein anderes Straßenfahrzeug mit mindestens zwei Rädern, das hauptsächlich durch die Muskelkraft der auf ihm befindlichen Personen mittels Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird. Fahrräder mit elektromotorischem Hilfsantrieb werden über die entsprechenden straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben den Fahrrädern zugeordnet; dabei kann die Einordnung unabhängig von der Anzahl der Räder erfolgen.

Daneben bildet der Entwurf die europäische Fahrzeugklasse L ab. Hierzu gehört unter anderem die Unterklasse L1e-A „Fahrrad mit Antriebssystem“. Dabei handelt es sich um für den Pedalantrieb ausgelegte Fahrzeuge, deren Hilfsantrieb hauptsächlich die Pedalfunktion unterstützt, bei spätestens 25 km/h unterbrochen wird und eine maximale Nenndauer- beziehungsweise Nutzleistung von bis zu 1.000 Watt aufweist. Auch drei- und vierrädrige Fahrzeuge können dieser Unterklasse zugeordnet werden.

Für Unternehmen, die schwere, mehrspurige und speziell für den gewerblichen Gütertransport konzipierte Cargo-Bikes beschaffen und betreiben, muss die Abgrenzung der unterschiedlichen Fahrzeugkategorien zweifelsfrei und ohne vertiefte fahrzeugrechtliche Prüfung nachvollziehbar sein. Die jeweilige Einstufung kann erhebliche Auswirkungen auf die für das Fahrzeug geltenden Genehmigungs-, Ausrüstungs- und Betriebsvorschriften haben. Damit ist eine verlässliche Klassifizierung nicht nur eine Rechtsfrage, sondern auch eine wesentliche Voraussetzung für Investitions- und Planungssicherheit bei der Einführung größerer Cargo-Bike-Flotten.

BWVL und HDE regen daher an, im weiteren Verfahren klarzustellen beziehungsweise in geeigneten Anwendungshinweisen verständlich darzustellen, unter welchen Voraussetzungen ein elektrisch unterstütztes Lastenrad weiterhin als Fahrrad beziehungsweise Pedelec gilt, wann eine Einordnung als Fahrzeug einer Kraftfahrzeugklasse erforderlich wird und welche Konsequenzen sich daraus jeweils für Genehmigung, Ausrüstung und Betrieb ergeben.

Die Neuregelung sollte auch künftige technische Entwicklungen berücksichtigen. Innovative Fahrzeugkonzepte sollten nicht allein aufgrund neuer Bauformen, höherer Zuladungen oder einer für den professionellen Einsatz erforderlichen technischen Auslegung in schwer vorhersehbare rechtliche Abgrenzungsbereiche geraten. Ziel sollte eine eindeutige, technologieneutrale und praxistaugliche Klassifizierung sein, die sowohl der Verkehrssicherheit als auch dem

wachsenden Einsatz von Lastenrädern und Cargo-Bikes in der gewerblichen Logistik Rechnung trägt.

Technische Anforderungen verständlich und digital zugänglich machen

Ein wesentliches Ziel der Neuregelung ist es, das Fahrzeugrecht übersichtlicher und anwenderfreundlicher zu gestalten. Gleichzeitig verweist die FGBV an zahlreichen Stellen auf europäische Rechtsakte, UN-Regelungen, technische Normen und amtliche Bekanntmachungen. Nach Ansicht von BWVL und HDE muss für Unternehmen eindeutig und ohne unverhältnismäßigen Aufwand erkennbar sein, welche konkreten Anforderungen für ein Fahrzeug, einen Umbau oder ein Bauteil gelten. Dies betrifft insbesondere kleine und mittlere Unternehmen, die keine eigenen Fachabteilungen für das Fahrzeugzulassungsrecht unterhalten.

Die unterzeichnenden Verbände regen deshalb an, die für die betriebliche Praxis maßgeblichen Vorschriften, technischen Anforderungen und amtlichen Bekanntmachungen soweit rechtlich möglich konsolidiert, digital und möglichst kostenfrei zugänglich zu machen. Ergänzend sollten rechtzeitig vor dem Inkrafttreten verständliche Anwendungshinweise, Übersichten und Gegenüberstellungen zwischen bisherigem und künftigem Recht zur Verfügung gestellt werden. Eine neue, anwenderfreundlichere Verordnung darf aus Sicht von BWVL und HDE nicht dazu führen, dass sich die bisherige Komplexität lediglich aus der Verordnung selbst in eine Vielzahl schwer zugänglicher technischer Verweise verlagert.

Betriebliche Praxis bei der Umsetzung frühzeitig einbeziehen

Ein erheblicher Teil der bestehenden technischen und betrieblichen Anforderungen wird durch die FGBV neu strukturiert oder in andere Regelwerke überführt. Auch soweit sich die materiellen Pflichten für Unternehmen nicht ändern, müssen die neue Systematik und die jeweiligen Verantwortlichkeiten in der Praxis verständlich bleiben. Dies betrifft insbesondere Unternehmen, die als Halter eigene Fahrzeuge im Werkverkehr oder in anderen Formen der Eigenlogistik betreiben.

Die bis zum vorgesehenen Inkrafttreten verbleibende Zeit sollte deshalb genutzt werden, um offene Auslegungs- und Anwendungsfragen frühzeitig zu identifizieren und zu klären. BWVL und HDE regen an, den Handel, die verladende Wirtschaft und Betreiber betrieblicher Fuhrparks bei der Erstellung von Anwendungshinweisen und bei der Vorbereitung des Übergangs zum neuen Recht einzubeziehen. Dies gilt insbesondere für Bereiche, in denen neue europäische oder internationale technische Anforderungen unmittelbar in die nationale Anwendung einbezogen werden.

Fazit

BWVL und HDE unterstützen die Neustrukturierung des Fahrzeugrechts und das mit dem Referentenentwurf verfolgte Ziel eines spürbaren Bürokratieabbaus. Der Erfolg der Reform wird sich aus Sicht der Unternehmen jedoch vor allem daran messen lassen müssen, ob die neuen Vorschriften tatsächlich verständlicher, einfacher zugänglich und rechtssicherer anzuwenden sind.

Aus Sicht der unterzeichnenden Verbände sollten im weiteren Verfahren insbesondere die vorgesehenen bürokratischen Entlastungen konsequent umgesetzt, die neuen Reifenanforderungen unter Berücksichtigung der internationalen Vorgaben möglichst praxistauglich ausgestaltet, die Verantwortlichkeiten bei Fahrzeugumbauten eindeutig und transparent geregelt, eine verlässliche und zukunftsfähige Einordnung gewerblich eingesetzter Lastenräder und Cargo-Bikes sichergestellt und die maßgeblichen technischen Anforderungen für die betrieblichen Anwender leicht zugänglich gemacht werden.

Neue administrative Belastungen, unnötige Fahrzeugstillstände und Rechtsunsicherheiten für Unternehmen mit eigener Logistik und eigenen Fuhrparks sollten vermieden werden. BWVL und HDE stehen für einen weiteren Austausch zu den praktischen Auswirkungen der Neuregelung gerne zur Verfügung.