

TÜV-Verband e. V. · Friedrichstraße 136 · 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr
Referat StV 32
53175 Bonn
Per E-Mail: Ref-StV32@bmvi.bund.de

Berlin, 11. September 2026

Empfehlungen von TÜV und DEKRA zur Verordnung zur Neuordnung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen (FGBV)

Sehr geehrter Herr Bartlau,

TÜV und DEKRA begrüßen die mit der FGBV angestrebte Neustrukturierung des Fahrzeugrechts grundsätzlich und danken für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme.

Die systematische Neuordnung der bisherigen Regelungen, ihre konsequente Anbindung an das europäische Typgenehmigungsrecht sowie das Ziel, Verfahren zu vereinfachen und zu entbürokratisieren, sind richtige Schritte. Für die praktische Anwendung kommt es nun darauf an, dass die Neuordnung tatsächlich zu mehr Klarheit, Rechtssicherheit und einem einheitlichen Vollzug führt – für Bürgerinnen und Bürger, Hersteller, Technische Dienste, Technische Prüfstellen und Genehmigungsbehörden.

Aus Sicht der technischen Fahrzeugbegutachtung besteht im Referentenentwurf jedoch für das Ziel noch Präzisierungsbedarf. Entscheidend ist, dass das bestehende Sicherheitsniveau erhalten bleibt und bundesweit nach eindeutigen, widerspruchsfreien und praktisch anwendbaren Vorgaben gearbeitet werden kann. Vor Inkrafttreten müssen insbesondere die technischen Prüfmaßstäbe, Zuständigkeiten und Nachweisformen sowie das Verhältnis von europäischem und nationalem Recht eindeutig bestimmt sein. Ebenso müssen die erforderlichen Anlagen, amtlichen Bekanntmachungen und digitalen Vollzugsinstrumente vollständig vorliegen.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir insbesondere folgende Anpassungen. Die konkreten Änderungsvorschläge mit entsprechenden Begründungen haben wir in der Anlage diesem Schreiben beigelegt.

1. EU-Recht, nationale Anforderungen und Fahrzeugzuordnung eindeutig abgrenzen

Fundstellen in der FGBV: § 1; § 4 Abs. 2 i. V. m. § 2 Nr. 6; § 5 Abs. 1 und 6; §§ 6 und 7; Anlage 2 / Verzeichnis SV 1

Für jedes Fahrzeug muss eindeutig erkennbar sein, ob unmittelbar europäisches Typgenehmigungsrecht gilt oder ein nationales Genehmigungsverfahren nach der FGBV zulässig ist. Die vorgesehenen alternativen nationalen Anforderungen sollen ein „gleichwertiges Maß“ an funktionaler Sicherheit, Umweltschutz und Insassensicherheit gewährleisten, „soweit praktisch durchführbar“. Beide Maßstäbe sind im Entwurf nicht hinreichend bestimmt. Auch die Zuordnung zu einer EU-Fahrzeugklasse oder zu einer nationalen Fahrzeug- und Aufbauart bleibt für Sonderfahrzeuge, die sich keiner EU-Fahrzeugklasse eindeutig zuordnen lassen, auslegungsbedürftig.

Kritisch ist in diesem Zusammenhang insbesondere die Anknüpfung an das Verzeichnis SV 1. Dieses dient in erster Linie der nationalen Klassifizierung, Verschlüsselung und Beschreibung von Fahrzeug- und Aufbauarten. Es ist daher systematisch nicht geeignet, darüber zu entscheiden, ob auf ein Fahrzeug unionsrechtliche oder nationale technische Anforderungen anzuwenden sind. Die nationale Bezeichnung oder Verschlüsselung eines Fahrzeugs darf insbesondere nicht dazu führen, dass die für das Fahrzeug aufgrund seiner technischen

Einordnung maßgeblichen unionsrechtlichen Anforderungen verdrängt oder durch nationale Anforderungen ersetzt werden.

Die Kriterien für Gleichwertigkeit und praktische Durchführbarkeit sowie die hierfür zuständige Entscheidungsinstanz sollten im Verordnungstext oder in einer verbindlichen Anlage konkretisiert werden. Ebenso sollte eindeutig geregelt werden, nach welchen technischen Kriterien Fahrzeuge dem unionsrechtlichen Genehmigungsregime oder einem nationalen Genehmigungsverfahren nach der FGBV zuzuordnen sind. Das Verzeichnis SV 1 kann dabei weiterhin der Beschreibung und Verschlüsselung nationaler Fahrzeug- und Aufbauarten dienen; seine laufende Fortschreibung bleibt hiervon unberührt. Darüber hinaus sollte klargestellt bleiben, dass nationale Betriebsvorschriften und Regelungen zu Fahrzeugänderungen auch bei ursprünglich EU-genehmigten Fahrzeugen Anwendung finden können, soweit dies unionsrechtlich zulässig ist

2. Den zentralen Begriff „rechtlich relevanter Einfluss“ definieren

Fundstellen in der FGBV: § 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2; §§ 8 bis 11

Die Definition der „Änderung an einem Fahrzeug“ und der „Änderung eines Fahrzeugteils“ knüpft an einen „rechtlich relevanten Einfluss“ auf die Betriebs- beziehungsweise Teilegenehmigung an. An diesen Begriff wiederum schließen wesentliche Rechtsfolgen der Änderungs- und Begutachtungspraxis an. Der Entwurf definiert jedoch weder den Begriff selbst noch objektive Kriterien für seine Bestimmung. Dadurch entsteht ein erheblicher Beurteilungsspielraum bereits bei der Frage, welche Maßnahmen überhaupt vorstellungs- oder begutachtungspflichtig sind.

Der Begriff sollte unmittelbar in § 2 definiert werden. Damit würde die Definition an einen objektiv bestimmbareren technischen Prüfmaßstab angebunden.

3. Technische Prüfmaßstäbe und den Geltungsbereich der Bau- und Betriebsvorschriften eindeutig bestimmen

Fundstelle in der FGBV: § 4 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abschnitt 3

Die Bau- und Betriebsvorschriften des Abschnitts 3 sind gegenüber der bisherigen StVZO deutlich reduziert. Zugleich lässt die Begründung erkennen, dass für zahlreiche Einzelanforderungen auf das jeweils einschlägige europäische Recht zurückgegriffen werden soll. Europäische Einzelbauvorschriften können zudem auch für Fahrzeuge mit geringer bauartbedingter Höchstgeschwindigkeit relevant sein. Für die praktische Begutachtung muss deshalb zweifelsfrei erkennbar sein, welche technischen Anforderungen für das konkrete Fahrzeug gelten und in welchem Verhältnis Abschnitt 3 zu den europäischen Anforderungen und den alternativen nationalen Anforderungen steht. Die Überführung der StVZO darf nicht zu unbeabsichtigten Lücken bei bestehenden Bau-, Umwelt- oder Sicherheitsanforderungen führen.

Die anwendbaren technischen Anforderungen sollten für die jeweiligen Fahrzeuggruppen verbindlich und nachvollziehbar zugeordnet werden, beispielsweise durch eine eindeutige Anlage oder Zuordnungsmatrix. Dabei sollte ausdrücklich klargestellt werden, für welche Fahrzeuge Abschnitt 3 gilt, wann europäische oder UN-technische Anforderungen unmittelbar heranzuziehen sind und welche Funktion alternative nationale Anforderungen übernehmen.

4. Die Prüfkaskade transparent, praxistauglich und verhältnismäßig ausgestalten

Fundstellen: in der FGBV § 5 Abs. 2, 3, 6 und 7

Die vorgesehene Prüfkaskade ist grundsätzlich sinnvoll, muss im Verordnungstext jedoch einfacher und eindeutig nachvollziehbar geregelt werden. Insbesondere sind die EU-Fahrzeug-Einzelgenehmigung und die nationale Fahrzeug-Einzelgenehmigung klar voneinander zu unterscheiden. Für die technischen Anforderungen sollte eine eindeutige Stufenfolge gelten: Anforderungen für Einzelfahrzeuge, hilfsweise Anforderungen für Kleinserien und erst danach Anforderungen für Fahrzeuge aus unbegrenzter Serie.

Die Stufenlogik sollte unmittelbar aus dem Verordnungstext hervorgehen. Soweit das Unionsrecht die Anwendung nationaler alternativer Anforderungen zulässt, muss vor Beginn der Begutachtung feststehen, welche Anforderungen oder welcher Abweichungsumfang von der Genehmigungsbehörde akzeptiert werden. Dadurch werden nachträgliche Konflikte zwischen sachverständiger Stelle und Genehmigungsbehörde vermieden.

Bei Einzelfahrzeugen muss zudem berücksichtigt werden, dass vorgeschriebene Prüfungen mit angemessenem Aufwand durchgeführt werden und im Einzelfall eine zerstörende Wirkung haben können. In diesen Fällen sind

geeignete, gleichwertige Ersatznachweise vorzusehen. Deren Eignung und Gleichwertigkeit sollte die für die Begutachtung zuständige sachverständige Stelle nach einheitlich festgelegten Kriterien bewerten und im Gutachten begründen. Unionsrechtliche Vorgaben zum Ausschluss zerstörender Prüfungen sind dabei verbindlich abzubilden.

5. Kompetenzen, Verantwortlichkeiten und Nachweisformen klar voneinander abgrenzen

Fundstellen in der FGBV: § 4 Abs. 1; § 7 Abs. 3; Anlage 5

Der Entwurf ordnet den Nachweis technischer Anforderungen in § 4 teilweise allein dem Hersteller und einem Technischen Dienst zu. Dies greift insbesondere bei Einzelbetriebserlaubnissen zu kurz, da der Antragsteller nicht zwingend der Hersteller ist. Maßgeblich muss sein, dass die Erfüllung der technischen Anforderungen nachgewiesen wird, nicht, wer diesen Nachweis führt. Zugleich darf die Neuregelung nicht dazu führen, dass die bestehende Begutachtungskompetenz der amtlich anerkannten Sachverständigen bei Einzelbetriebserlaubnissen unbeabsichtigt eingeschränkt wird. Die Zuständigkeiten von Technischen Diensten und Unterschriftsberechtigten des Technischen Dienstes sowie Technischen Prüfstellen und amtlich anerkannten Sachverständigen müssen daher eindeutig und widerspruchsfrei geregelt werden.

In § 4 sollte deshalb nicht der Hersteller als alleiniger Nachweispflichtiger benannt werden. Stattdessen sollte geregelt werden, dass die Erfüllung der technischen Anforderungen durch ein Gutachten der hierfür zuständigen sachverständigen Stelle nachzuweisen ist; alternativ kann auf die in den §§ 5 bis 7 geregelten Zuständigkeiten verwiesen werden. Soweit die FGBV dies vorsieht, muss das Gutachten sowohl durch einen entsprechend befugten Technischen Dienst als auch durch einen für die jeweilige Begutachtung zuständigen amtlich anerkannten Sachverständigen erstellt werden können.

Auch § 7 Abs. 3 und Anlage 5 sollten diese Aufgabenteilung konsistent abbilden. Für vergleichbare Begutachtungen durch Technische Dienste und Technische Prüfstellen sollten funktionsbezogene und gleichwertige Anforderungen gelten. Maßgeblich sollte die für die konkrete Begutachtung erforderliche Ausstattung sein und nicht eine unterschiedlich definierte abstrakte Mindestausstattung der jeweiligen Institution.

6. Die Anerkennung von Prüfungen nach § 12 objektiv und rechtssicher regeln

Fundstelle in der FGBV: § 12 Abs. 1 Satz 3

Der Entwurf ermöglicht auch die Anerkennung von Prüfungen durch Technische Dienste, die nicht vom Kraftfahrt-Bundesamt anerkannt sind. Voraussetzung ist, dass diese nach den Anerkennungsanforderungen des Kraftfahrt-Bundesamtes tätig sind und ihre Prüfergebnisse nicht offensichtlich fehlerhaft sind. Diese Regelung weicht das bestehende Anerkennungssystem auf und lässt insbesondere offen, unter welchen Voraussetzungen und durch wen die Einhaltung der KBA-Anerkennungsanforderungen im Einzelfall verbindlich festgestellt werden soll. Damit entstehen Rechts- und Vollzugsunsicherheiten; zugleich können die mit der formellen Anerkennung verbundenen Anforderungen an Qualifikation, Aufsicht und Qualitätssicherung unterlaufen werden.

§ 12 Abs. 1 Satz 3 sollte daher gestrichen werden. Erfüllt ein Technischer Dienst die Anerkennungsanforderungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, steht grundsätzlich das hierfür vorgesehene Anerkennungs- beziehungsweise Benennungsverfahren zur Verfügung. Eine Gleichstellung nicht anerkannter Technischer Dienste außerhalb dieses geregelten Verfahrens ist daher nicht erforderlich. Die Anerkennung ausländischer Prüfungen sollte auf klar geregelte unionsrechtliche oder internationale Anerkennungsmechanismen beschränkt bleiben.

7. Fahrzeugänderungen und den Fortbestand der Betriebserlaubnis vollziehbar regeln

Fundstellen in der FGBV: § 8 Abs. 2 und 3; § 9 Abs. 1 Nr. 3; §§ 10 und 11; ergänzend § 20

Die Vorschriften zu Fahrzeugänderungen müssen eindeutig bestimmen, wann die Betriebserlaubnis erhalten bleibt beziehungsweise ihre Wirksamkeit vorübergehend entfällt und welche Nachweise hierfür erforderlich sind. Eine Genehmigung des verwendeten Bauteils allein belegt nicht in jedem Fall die Vorschriftsmäßigkeit seines Einbaus oder seiner Verwendung am konkreten Fahrzeug. Maßgeblich ist vielmehr, ob der konkrete Verwendungsbereich sowie sämtliche einschlägigen Einbau-, Anbau- und Verwendungsanforderungen

eingehalten sind.

Bei reversiblen Änderungen sollte die Betriebserlaubnis nicht endgültig erlöschen, sondern für die Dauer des nicht genehmigungskonformen Fahrzeugzustands ruhen. Wird das Fahrzeug vollständig in den zuletzt genehmigten Zustand zurückversetzt, sollte die bestehende Betriebserlaubnis wieder wirksam werden, ohne dass ein vollständiges Neugenehmigungsverfahren erforderlich ist. Die ordnungsgemäße Rückrüstung ist nachzuweisen; Art und Umfang dieses Nachweises sollten sich auf die durch die ursprüngliche Änderung berührten technischen Anforderungen beschränken.

Die §§ 8 bis 11 sollten insgesamt so gefasst werden, dass der Umfang der erforderlichen Nachweise nachvollziehbar aus der jeweiligen Änderung folgt. Die Genehmigung eines Bauteils sollte nur dann für den Fortbestand der Betriebserlaubnis genügen, wenn dessen Verwendbarkeit am konkreten Fahrzeug und die Einhaltung aller einschlägigen Einbau- und Verwendungsbedingungen nachgewiesen sind. Führt eine Änderung lediglich zu einem Fahrzeugzustand, der bereits von der bestehenden EU-Typgenehmigung oder Allgemeinen Betriebserlaubnis erfasst ist, sollte die Betriebserlaubnis ebenfalls erhalten bleiben, sofern die für diesen Fahrzeugzustand geltenden Anforderungen, Beschränkungen und Auflagen eingehalten werden. Bei Abmessungen, Achslasten und Gesamtmassen ist ergänzend klar zwischen technisch zulässigen Werten, zulassungsrechtlich zulässigen Werten und den für den konkreten Betrieb einer Fahrzeugkombination geltenden Grenzwerten zu unterscheiden. Maßgeblich muss jeweils der niedrigste einschlägige Grenzwert sein.

8. Digitalisierung als Vollzugsprinzip der FGBV verankern

Fundstellen in der FGBV: u. a. § 1 Abs. 4 und 5; § 12; Anlage 5 / E.3

Der Entwurf ist zwar medienoffen, etabliert aber noch kein durchgängiges digitales Verfahrens-, Nachweis- oder Datenkonzept. Elektronische Nachweise werden nicht konsequent zum Regelfall gemacht; ein strukturierter Datenaustausch zwischen Kraftfahrt-Bundesamt, Länderbehörden, Technischen Diensten und Prüforganisationen ist nicht vorgesehen. Gerade die neue Prüfkaskade und bundesweite Kontrollen, etwa bei Stückzahlgrenzen für Einzelgenehmigungen, setzen jedoch aktuelle und zentral verfügbare Informationen voraus. Auch wesentliche Bezugsdokumente und amtliche Fundstellen müssen für einen einheitlichen Vollzug zuverlässig in aktueller digitaler Form verfügbar sein.

Elektronische Genehmigungs-, Prüf- und Verwendungsnachweise sollten Papierdokumenten rechtlich gleichgestellt und im Vollzug zum Regelfall werden. Bereits vorliegende Informationen sollten nach dem Grundsatz „einmal nachweisen, mehrfach nutzen“ nicht erneut erhoben werden. Erforderlich sind standardisierte digitale Schnittstellen sowie zentrale Abfragemöglichkeiten für Anerkennungen, Genehmigungsdaten und bundesweit zu prüfende Stückzahlgrenzen. Die Prüfkaskade sollte zudem so strukturiert werden, dass sie perspektivisch digital unterstützt und einheitlich angewendet werden kann.

9. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Fundstellen in der FGBV: E.2

Im Zuge der Verbändeanhörung zur Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen wurden in den bisherigen Verordnungsentwürfen keine daraus resultierenden Kosten für die Wirtschaft ausgewiesen. Wir möchten darauf hinweisen, dass diese Darstellung nicht die tatsächlichen Auswirkungen der geplanten Neuregelungen auf die ausführenden Stellen berücksichtigt.

Die Vorgaben des Reformvorhabens zur Neufassung der StVZO lösen insbesondere bei den Überwachungsinstitutionen einen erheblichen initialen Erfüllungsaufwand aus. Diese Mehrkosten umfassen im Wesentlichen folgende Bereiche:

- IT-Kosten (Hardware & Software): Umfangreiche Erweiterungen und Anpassungen bestehender IT-Systeme. Dies betrifft insbesondere Produktionssysteme, Verwaltungs- und Archivierungssysteme, Abrechnungs- und Dispositionssysteme sowie bestehende Schnittstellen innerhalb der Überwachungsorganisationen, Technischen Prüfstellen und Technischen Diensten; aber auch zu den Zulassungs- und Genehmigungsbehörden.

- Aus- und Fortbildung der aaSoP, PI und Mitarbeiter der Technischen Dienste (MATD): Aufwände für die Schulung im Einsatz befindlicher und zukünftiger aaSoP, PI und MATD sowie Schulungen für die Mitarbeitenden in Verwaltung und Service sowie Supportkosten in der Anlaufphase (Hotline). Darüber hinaus entstehen Kosten für die umfangreichen Anpassungen der Lehr/Lernmaterialien für die Aus- und Fortbildung bei den Ausbildungsakademien.
- Management und Planung: organisationsinterne Projektmanagementkosten zur Steuerung und Umsetzung der Reformvorgaben.

Eine realistische Abschätzung dieser unabdingbaren Aufwände, die für die Sicherstellung des laufenden Betriebs und der gesetzlichen Anforderungen zwingend erforderlich sind, muss in den Erwägungsgründen der Verordnung zwingend Beachtung finden.

Zusammenfassend lässt sich auf Basis der aufgeschlüsselten Einzelposten festhalten, dass sich die Summe der einmaligen Implementierungskosten für die Überwachungsorganisationen, Technischen Prüfstellen und Technischen Diensten auf einen Betrag zwischen 5 und 6 Millionen Euro bewegt. Wir bitten darum, diese Mehrkosten im weiteren Rechtssetzungsverfahren beim Erfüllungsaufwand der Wirtschaft entsprechend zu berücksichtigen.

Der Referentenentwurf enthält fachlich wichtige Verbesserungsansätze. Damit die Neuregelung ihre Ziele der Systematisierung, besseren Verständlichkeit und Entbürokratisierung tatsächlich erreicht, müssen Rechtsklarheit, Vollzugstauglichkeit und eine bundeseinheitliche Anwendung vor Inkrafttreten gesichert werden. Aus Sicht von TÜV und DEKRA sollten daher die genannten Begriffe und Prüfmaßstäbe im Verordnungstext selbst präzisiert, Zuständigkeiten und Nachweisformen eindeutig abgegrenzt sowie die für den Vollzug erforderlichen Anlagen, Muster und digitalen Instrumente rechtzeitig bereitgestellt werden. Wir würden uns freuen zu einem Austausch dazu eingeladen zu werden, um möglicherweise aufgetretene Missverständnisse und Unklarheiten auszuräumen. Unser Anliegen ist es, die Intention des BMV noch besser zu verstehen, damit wir die Vorschriften der FGBV auch im beabsichtigten Sinne umsetzen können.

Mit freundlichem Gruß



Richard Goebelt

TÜV Verband e.V.
Mitglied der Geschäftsleitung



André Skupin

DEKRA e.V. Dresden
Leiter der Technischen Prüfstelle

1 Anlage