



Allgemeiner Deutscher Automobil-Club

Eingetragener Verein, Mitglied des ARC Europe
und der Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

Präsidium



Bundesministerium für Verkehr
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

per Mail

München, 09. März 2026

Gefahrensicherung für Pannenhelfer – Zusatzwarnleuchten für Pannenhilfefahrzeuge

Sehr geehrter ,

ich nehme Bezug auf unser persönliches Gespräch Ende letzten Jahres. Ich danke Ihnen sehr für den guten Austausch zu politischen Themen. Ihre Anregung aufgreifend, möchte ich gern unser Anliegen zum regulatorischen Rahmen für sicherheitsrelevante Ausrüstung zur Absicherung unserer Pannenhelfer bzw. Pannenhilfsfahrzeuge im Einsatz schriftlich konkretisieren. Nach meiner Kenntnis arbeitet Ihr Haus im Moment an diesbezüglichen rechtlichen Grundlagen, weshalb ich diese Gelegenheit gern nutzen möchte. Zugleich möchte ich betonen, dass wir u.a. zu diesen Themen mit der zuständigen Abteilung Straßenverkehr, hier insbesondere mit dem Referat StV 32, in einem sehr konstruktiven Austausch stehen, wofür ich ausdrücklich danke. Aufgrund der grundsätzlichen Bedeutung wäre uns Ihre Unterstützung in der im Folgenden von mir angesprochenen Frage wichtig. Sie hatten in unserem Gespräch hier auch einen Bezug zu Initiativen Ihres Hauses zum Bürokratieabbau gesehen, der auch aus meiner Sicht sehr passend wäre.

Aufgrund von tragischen, teils tödlichen Unfällen von Pannenhelfern im Einsatz an den Bundesautobahnen in letzter Zeit und neueren Erkenntnissen zum fehlenden Marktangebot für bestimmte Sicherungstechnik sehen wir besonderen Anlass, das Thema noch einmal aufzugreifen. Konkret geht es uns um Anpassungen im Rechtsrahmen, die es uns ermöglichen würden, die Sicherheit der Mitarbeiter des ADAC und unserer Mobilitätspartner weiter zu verbessern. Im Sinne der Unfallprävention gehen wir auch vom Nutzen für andere Pannenhilfsdienste und mittelbar für alle Autofahrer aus.

Ich bitte um Prüfung, ob unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Sicherung von Pannenstellen – ähnlich Polizei und Feuerwehr gemäß § 70 StVZO – auf Sicherungsmittel zurückgreifen dürfen,

Hansastraße 19 · 80686 München · T +49 89 76 76 0 · F +49 89 76 76 29 99

Blatt 2

zum ADAC Schreiben vom 09. März 2026

die nicht bauartgenehmigt sind. Konkret geht es um moderne kompakte LED-Warnleuchten oder -lauflichter sowie um sogenannte Faltleitkegel.

Kompakte LED-Warnleuchten/-lauflichter sind deutlich sichtbarer als die zulässigen und geforderten herkömmlichen Warnleuchten, dürfen aber durch den ADAC e.V. nicht eingesetzt werden, weil sie nicht bauartgenehmigt sind.

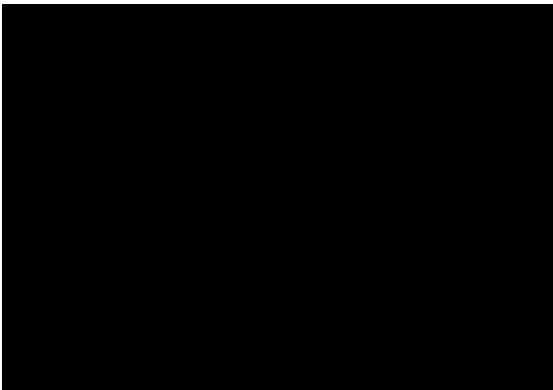
Die Faltleitkegel sind zwar grundsätzlich nach der Richtlinie über die Mindestanforderungen an Bauart und Ausrüstung von Pannenhilfsfahrzeugen zulässig, allerdings unterliegen sie bei der Verwendung in Pannenhilfsfahrzeugen strengen Vorschriften, die nach unserer Recherche derzeit kein Hersteller erfüllen kann oder mangels Absatzvolumen erfüllen möchte. Die Faltleitkegel wären ein wichtiges Sicherungsmittel am Pannort. Uns ist es deshalb ein großes Anliegen, Faltleitkegel der Gewichtsklasse W 1 mitzuführen, die aufgrund der deutlich höheren Standfestigkeit gegenüber starren Leitkegeln nicht leicht durch vorbeifahrende Fahrzeuge umgestoßen bzw. über die Fahrbahn verteilt werden. Daraus ergibt sich ein erheblicher Zugewinn an Verkehrssicherheit für die Pannenhelfer im Einsatz, aber auch für alle Verkehrsteilnehmer, für die der Pannenhilfeinsatz erkennbar bleibt. Faltleitkegel sind platzsparender und wegen der leichteren Handhabung schneller auf- und abgebaut. Der Pannort ist also schneller abgesichert und ebenso beschleunigt wieder freigegeben. Auch das ist im Interesse aller Beteiligten.

Zu den Details, insbesondere einschlägigen Vorschriften, erlauben Sie mir bitte, auf den Anhang zu diesem Schreiben zu verweisen.

Ich wäre Ihnen und der zuständigen Abteilung sehr dankbar, wenn wir hier zu einer Lösung kommen könnten, die es uns erlauben würde, die Sicherheit der Pannenhelfer im Einsatz besser zu schützen. Dies dient nicht zuletzt auch der allgemeinen Verkehrssicherheit, wenn Pannen- und Unfallfahrzeuge schnellstmöglich Pannen- und Unfallstelle verlassen können.

Ich stehe hier sehr gern für einen Dialog zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Gefahrensicherung für Pannenhelfer im Einsatz Rechtliche Grundlagen und Vorschläge zur Verbesserung

Ausnahme von § 22a StVZO Bauartgenehmigung für Fahrzeugteile iVm TA19 der Technischen Anforderungen an Fahrzeugteile bei der Bauartprüfung nach § 22a StVZO

Danach müssen auch die oben genannten mobilen Warnleuchten bauartgenehmigt sein. Voraussetzung hierfür ist u.a., dass der Leuchtkörpermittelpunkt eine Höhe von mindestens 150 mm über der Standfläche haben muss.

An dieser beispielhaften Vorgabe scheitern z.B. moderne Warnleuchten in Form von kompakten und leichten LED-Lauflichtern, die aufgrund der hellen und sich wie an Baustelleneinfahrten bewegenden LEDs deutlich besser vor Pannenstellen warnen als von den Pannenhilfe-Organisationen einzusetzende schwache Warnleuchte: Da sie direkt auf der Fahrbahn aufliegen genügen sie nicht den normierten Anforderungen. Gemäß Hersteller Auskunft könnten solche Lauflichter keine allgemeine Bauartgenehmigung bekommen. Höher bauende und damit die Norm erfüllende Lauflichter sind aber keine Option, da diese in den Pannenhilfe-Fahrzeugen aus Platz- und Gewichtsgründen nicht mehr mit untergebracht werden können. Einsatzkräfte wie z.B. Feuerwehr, Polizei etc. können nach §70 StVZO Ausnahmegenehmigungen erhalten.

ADAC Vorschlag: Im Interesse von Unversehrtheit und Leben von Pannenhelfern und von Fahrzeugpannen betroffenen Menschen schlagen wir eine Ergänzung der Richtlinie über die Mindestanforderungen an Bauart und Ausrüstung von Pannenhilfsfahrzeugen (zuletzt geändert 02.05.2024) Nr. a vor: „Bei Bedarf können für die Ausrüstung von Pannenhilfsfahrzeugen zur Absicherung der Unfall- oder Arbeitsstelle Ausnahmen nach §70 StVZO beantragt werden.“

Richtlinie über die Mindestanforderungen ... (s.o.) Nr. a – Faltleitkegel

Eine Internetrecherche sowie ADAC Anfragen bei Herstellern von Faltleitkegeln haben ergeben, dass aktuell und wohl auch zukünftig kein Hersteller Faltleitkegel anbieten kann, die die o.g. Normen bzw. Anforderungen erfüllen. Das Problem dabei ist: Die Falt- bzw. Leitkegel müssen laut RiLi Norm DIN EN 13422:2020 (Zeichen 610 StVO) diverse Klassen wie Formklasse 1, Gewichtsklasse W2 oder W3, RL2, LRel2, WT1 erfüllen. Die Faltleitkegel (1,58 kg) scheitern aktuell an den Gewichtsklassen W2 (1,9 kg) oder W3 (2,5 kg). Damit ist die Nutzung von Faltleitkegeln faktisch nicht möglich. Diese sind aber aus folgenden Gründen sehr wichtig: Die Gewichtsverteilung bei der Sonderform Faltleitkegel weicht erheblich von der Gewichtsverteilung der starren Leitkegel ab: Starrer Leitkegel: ca. 75 % Fußplatte, ca. 25 % Kegelkörper (=VH 3:1); Sonderform Faltleitkegel ca. 95 % Fußplatte, ca. 5 % Kegelkörper (=VH 9:1) Dies bedingt einen extrem niedrigen Schwerpunkt bei der Sonderform Faltleitkegel und damit eine erheblich höhere Standfestigkeit im direkten Vergleich zum starren Leitkegel. Dies erhöht die Gewähr, dass die Kegel nicht durch den Luftstrom vorbeifahrender Fahrzeuge wie zum Beispiel Lkw umgestoßen und über die Fahrbahn verteilt werden. Der Zugewinn an Verkehrssicherheit nützt nicht nur unseren Pannenhelfern, sondern allen Verkehrsteilnehmern, die den Einsatzort jederzeit erkennen können. Wegen der leichteren Handhabung sind sie schneller auf- und abgebaut. Der Pannenort ist also schneller abgesichert und ebenso beschleunigt wieder freigegeben. Auch das ist im Interesse aller Beteiligten.

Zudem helfen sie, bei der Ausrüstung Gewicht und Platz zu sparen. Bei der Zuladung in Pannenhilfsfahrzeugen kommt es auf jeden Quadratzentimeter und jedes Gramm an. So können Platz und Kraftstoff gespart werden. Letzteres kommt damit auch Klima und Umwelt zugute. Auch hier verwendet z.B. die Polizei über eine Ausnahme nach § 70 StVZO Faltleitkegel, die keine ABG haben, aber leichter sind und platzsparender verstaut werden können.

ADAC Vorschlag: Nr. a RiLi ergänzen um „Für Faltleitkegel ist die Gewichtsklasse W1 zulässig.“