

Stellungnahme

zum Referentenentwurf einer Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen – FGBV

Der Bundesinnungsverband für das Zweirad-Handwerk vertritt die Interessen des handwerklichen Zweiradgewerbes. Die vorgesehenen Neuregelungen betreffen unsere Mitgliedsbetriebe unmittelbar bei Herstellung, Reparatur und Änderung von Fahrzeugen, bei individuellen Umbauten und Einzelanfertigungen sowie bei Einzelgenehmigungen und der Verwendung von Fahrzeugteilen. Dies gilt insbesondere für Kraftfahrzeuge der Klasse L, aber auch für Fahrräder, Pedelecs und Fahrradanhänger

Wir begrüßen insbesondere, dass fachgerecht durchgeführte Reparaturen und der Austausch verschlissener Teile nicht ohne sachlichen Grund als genehmigungsrechtlich relevante Fahrzeugänderungen behandelt werden sollen.

Eine Neuordnung des Fahrzeugrechts, die zugleich der Entbürokratisierung dienen soll, muss sich jedoch daran messen lassen, ob sie die Rechtsanwendung in der betrieblichen Praxis tatsächlich einfacher, rechtssicherer und wirtschaftlich tragfähig macht. Die Neuregelung darf sich deshalb nicht allein an Fahrzeugen mit hohen Stückzahlen und industriellen Serienprozessen orientieren.

Gerade ältere Fahrzeuge, Sonderumbauten, alternative Antriebskonzepte und besondere Ausstattungen werden häufig von spezialisierten Handwerksbetrieben betreut. Auch zahlenmäßig kleine Fahrzeuggruppen müssen angemessen hinsichtlich deren Reparatur, Änderung, Ersatzteilversorgung oder Genehmigungsfähigkeit berücksichtigt werden.

Aus Sicht des Bundesinnungsverbandes für das Zweirad-Handwerk besteht daher an mehreren Stellen Änderungs-, Klarstellungs- und Prüfbedarf. Unsere Bewertung orientiert sich dabei an zwei grundlegenden Maßstäben:

- Verkehrssicherheit und Umweltschutz sichern
Das bestehende Schutzniveau sollte nicht abgesenkt werden.
- Verhältnismäßigkeit und Praxistauglichkeit gewährleisten
Prüf- und Genehmigungsanforderungen müssen technisch erforderlich und verhältnismäßig sein. Sie müssen zugleich so ausgestaltet werden, dass individuelle, innovative und technisch besondere Lösungen auch in der handwerklichen Praxis wirtschaftlich realisierbar bleiben.

Die nachfolgende Einzelbewertung folgt einem einheitlichen Schema:

- Regelungsinhalt
- Bewertung
- Forderung

Den Einzelbewertungen werden die aus unserer Sicht wesentlichen Kernforderungen vorangestellt.

1. Kernforderungen und übergreifende Bewertung des Regelungsvorhabens

Die neue Systematik muss zugänglich, nachvollziehbar und dauerhaft handhabbar sein. Verweisungen, Genehmigungszeichen, Erfüllungsaufwand und noch ausstehende Vollzugsregelungen sind hierfür besonders relevant.

<u>Kernforderung</u>	<u>Bedeutung für die Praxis</u>
Klare und einheitliche Begriffsbestimmungen	Begriffe und Definitionen müssen sowohl innerhalb der FGBV als auch verordnungsübergreifend einheitlich, eindeutig und widerspruchsfrei verwendet werden.
Einzelgenehmigungen verhältnismäßig ausgestalten	Der nationale Gestaltungsspielraum ist so zu nutzen, dass Einzelanfertigungen, individuelle Umbauten und Kleinstserien auch weiterhin mit geeigneten alternativen Nachweisen wirtschaftlich vertretbar genehmigungsfähig bleiben.
Nur technisch betroffene Systeme sind erneut zu prüfen	Vollständige Wiederholungsprüfungen von Systemen und Bauteilen, die von einer Änderung technisch nicht betroffen sind, sind zu vermeiden. Vorhandene Genehmigungen, Prüfberichte und belastbare Vergleichsnachweise müssen berücksichtigt werden.
Bestandsschutz und historische Fahrzeuge sichern	Zeitgenössische Änderungen, bislang zulässige Nachrüstlösungen sowie auf Grundlage früherer Vorschriften erteilte Genehmigungen müssen auch unter den neuen Regelungen rechtssicher erhalten und nutzbar bleiben.
Fahrradanhänger und Anhängerbetrieb praxistauglich regeln	Definitionen, Anhängelasten, Beleuchtung und angetriebene beziehungsweise zugkraftreduzierte Anhänger brauchen technisch nachvollziehbare und widerspruchsfreie Regeln.
Erfüllungsaufwand vollständig und transparent bewerten	Zusätzliche Prüf-, Dokumentations-, Genehmigungs-, Schulungs- und Umstellungskosten müssen getrennt nach den betroffenen Gruppen erfasst und den behaupteten Entlastungen gegenübergestellt werden.

1.1. Zugänglichkeit, Systematik und Entbürokratisierung Regelungsinhalt

Unter A. „Problem und Ziel“ wird ausgeführt, der Entwurf soll die technischen Regelungen verständlicher machen und zur Entbürokratisierung beitragen. Zugleich verweist er für zahlreiche Anforderungen auf EU-Rechtsakte, UN-Regelungen, amtliche Bekanntmachungen und künftig auf die RTPV.

Bewertung

In der Praxis bleiben die maßgeblichen Anforderungen jedoch häufig nur über mehrstufige Verweisungen ermittelbar. Auch die ausgewiesenen finanziellen Entlastungen beruhen zu einem erheblichen Teil auf materiellen Änderungen, etwa bei den Tempo-100-Regelung, und belegen daher nur eingeschränkt einen Bürokratieabbau durch die neue Systematik selbst. Für den Umbau und die Einzelanfertigung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen können insbesondere zusätzliche technische Nachweise, Prüfprotokolle, die Einbindung Technischer Dienste, die Prüfung europäischer und internationaler Genehmigungsanforderungen sowie zusätzliche Dokumentations- und Informationspflichten zu relevanten Belastungen führen.

Forderung

Die behauptete Verbesserung der Anwenderfreundlichkeit und Entbürokratisierung sollte anhand konkreter Verfahren nachvollziehbar belegt werden. Ergänzend sollte ein frei zugängliches digitales Informationsangebot die jeweils einschlägigen Genehmigungswege, Rechtsgrundlagen und nationalen Alternativen übersichtlich darstellen. Die praktische Wirkung der Neuregelung sollte spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten evaluiert werden.

1.2. Dauerhaftigkeit und Aktualisierung der Verweisungsstruktur

Regelungsinhalt

Die zentrale Genehmigungssystematik ist an konkret bezeichnete EU-Verordnungen und deren Anhänge gebunden. § 4 Absatz 1 Satz 3 sieht ergänzend eine bekannt zu machende und fortzuschreibende Liste einschlägiger europäischer Rechtsakte und UN-Regelungen vor.

Bewertung

Die Wiedereinführung einer amtlichen Übersicht ist zu begrüßen. Sie löst jedoch nicht vollständig das Problem, dass Rahmenverordnungen geändert, neu gefasst oder ersetzt werden können. Eine bloße Fortschreibung der Einzelrechtsakte reicht dann möglicherweise nicht aus.

Forderung

Die amtliche Übersicht sollte versioniert, frei zugänglich, maschinenlesbar und mit Angaben zu Geltungsbeginn, Übergangsfristen und betroffenen Fahrzeugklassen versehen sein.

1.3. Zugänglichkeit der Genehmigungszeichen

Regelungsinhalt

Die Anerkennung europäischer und internationaler Genehmigungen und Genehmigungszeichen wird mit der FGBV fortgeführt. Die bisher in § 21a Abs. 2 StVZO enthaltene unmittelbare Beschreibung der E- und e-Genemigungszeichen wird jedoch nicht übernommen. Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung verweist § 10 Abs. 6 FGBV auf die in Anlage 6 genannten Rechtsakte beziehungsweise auf die Fahrzeugteilverordnung

Bewertung

Die Vermeidung einer doppelten Wiedergabe europäischer und internationaler Vorschriften ist nachvollziehbar. Für die praktische Rechtsanwendung in Werkstätten und im Teilehandel bedeutet die Verlagerung jedoch, dass die Anforderungen an Kennzeichnung und Genehmigungszeichen zunehmend nur noch durch Rückgriff auf unterschiedliche europäische und internationale Rechtsakte festgestellt werden können. Gerade bei Ersatz-, Zubehör- und Umrüstteilen muss im betrieblichen Alltag schnell und zuverlässig beurteilt werden können, ob ein Genehmigungszeichen erforderlich ist und ob eine vorhandene Kennzeichnung für den jeweiligen Verwendungsfall ausreicht.

Forderung

Zur Sicherstellung einer praxistauglichen Rechtsanwendung sollte eine aktuelle, kostenfrei zugängliche und dauerhaft gepflegte amtliche Übersicht über die für die jeweiligen Bauteile anzuerkennenden Genehmigungszeichen bereitgestellt werden. Diese sollte insbesondere den jeweiligen Rechtsakt, den Anwendungsbereich und die maßgebliche Kennzeichnung erkennen lassen und mit der in Anlage 6 vorgesehenen Verweisungsstruktur verknüpft werden.

1.4. Erfüllungsaufwand und weitere Kosten

Regelungsinhalt

Der Entwurf geht davon aus, dass für Bürgerinnen und Bürger kein beziehungsweise nur vernachlässigbarer zusätzlicher Erfüllungsaufwand entsteht und die FGBV keinen messbaren zusätzlichen Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft verursacht. Gleichzeitig werden erhebliche jährliche Entlastungen ausgewiesen.

Bewertung

Die Folgenabschätzung bildet die entstehenden Belastungen für Bürgerinnen, Bürger und Unternehmen nicht ausreichend ab. Nicht gesondert erfasst werden insbesondere notwendige Schulungen zur Prüfkaskade, zusätzliche Gutachten und Prüfprotokolle, Messaufzeichnungen, Wartezeiten, Anpassungen von Angebots- und Auftragsprozessen. Sowie die Genehmigungen für Fahrradanhänger. Die Entlastungen aus der Aufhebung der bisherigen Tempo-100-Systematik dürfen diese möglichen sektoralen Mehrbelastungen nicht verdecken.

Forderung

Die Be- und Entlastungen sollten normbezogen und nach Betroffenenengruppen vollständig saldiert werden. Rechenwege und Fallzahlen sind offenzulegen; verbleibende Unsicherheiten sollten durch Sensitivitätsrechnungen abgebildet werden.

1.5. Wesentliche amtliche Bekanntmachungen liegen noch nicht vor

Regelungsinhalt

Mehrere für die praktische Anwendung des neuen Genehmigungs- und Änderungsrechts wesentliche amtliche Bekanntmachungen sind im Referentenentwurf bislang lediglich mit Platzhaltern aufgeführt.

Bewertung

Die Verbändeanhörung bleibt insoweit zwangsläufig unvollständig, solange diese Vorgaben nicht bekannt sind.

Forderung

Wir bitten daher darum, die noch ausstehenden amtlichen Bekanntmachungen den beteiligten Verbänden rechtzeitig vor Abschluss des Ordnungsverfahrens zur Verfügung zu stellen und Gelegenheit zu einer ergänzenden Stellungnahme zu geben.

2. Begriffsbestimmungen

Begriffsbestimmungen sind die Grundlage einer rechtssicheren Anwendung. Unklare oder nicht technologieoffene Definitionen wirken sich unmittelbar auf Genehmigung, Reparatur, Umbau und Betrieb aus.

2.1. „Kraftfahrzeug“, „Fahrzeug“ und „anderes Straßenfahrzeug“

Regelungsinhalt

§ 1 FGBV-E stellt „Kraftfahrzeug“, „Fahrzeug“ und „anderes Straßenfahrzeug“ nebeneinander.

Bewertung

Die Abgrenzung ist für die Anwendbarkeit zahlreicher Vorschriften entscheidend. Für die Anwendung einzelner Vorschriften sollte eindeutig erkennbar sein, ob „Fahrzeug“ als Oberbegriff oder als hiervon abzugrenzender Begriff verwendet wird. Dies widerspricht dem Ziel einer bürgerfreundlichen Regelung.

Forderung

§ 2 sollte ausdrücklich klarstellen, ob „Fahrzeug“ im Sinne der FGBV nur Kraftfahrzeuge und Anhänger erfasst und in welchem Verhältnis dieser Begriff zu „anderen Straßenfahrzeugen“ steht. Alternativ sollte eine gemeinsame Oberbegriffsregelung eingeführt werden.

2.2. Definition des Fahrrads

Regelungsinhalt

§ 2 definiert das Fahrrad als anderes Straßenfahrzeug mit mindestens zwei Rädern, das „hauptsächlich durch die Muskelkraft“ der auf ihm befindlichen Personen mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird. Weitere definierte Anforderungen finden sich dem StVZG.

Bewertung

Der Begriff „hauptsächlich“ ist technisch nicht hinreichend bestimmbar. Bei Pedelecs, Lastenrädern, Rehabilitationsfahrzeugen, kettenlosen Antriebssystemen und seriell-hybriden Konzepten lässt sich der Anteil der Muskelkraft am Gesamtantrieb nicht zuverlässig und einheitlich messen. Die Formulierung kann deshalb innovative Antriebskonzepte unnötig in eine unsichere Rechtslage bringen.

Forderung

Die Definition sollte an die funktionale Systematik des Straßenverkehrsgesetzes und die unionsrechtliche Abgrenzung angelehnt werden. Maßgeblich sollte sein, dass der menschliche Antrieb über Pedale oder Handkurbeln vorgesehen ist und ein etwaiger Hilfsantrieb die gesetzlichen Leistungs- und Abschaltgrenzen einhält. Direkte und indirekte Kraftübertragungen sollten ausdrücklich gleichermaßen zulässig sein.

2.3. Definition des Fahrradanhängers

Regelungsinhalt

§ 2 bezeichnet den Fahrradanhänger als nicht motorisiertes Anhängfahrzeug, das hinter einem Fahrrad gezogen wird. Anlage 6 Nr. 60 nennt gleichzeitig „Fahradanhänger mit Antrieb oder Zugkraftreduzierung“ als bauartgenehmigungspflichtige Produktgruppe.

Bewertung

Ein Anhänger mit eigenem Antrieb fällt nach dem Wortlaut nicht unter die Definition des Fahrradanhängers. Damit bleibt unklar, welcher Fahrzeugkategorie er zuzuordnen ist, ob die §§ 47 bis 49 und Anlage 14 gelten, welche Anforderungen an Bremsen und Beleuchtung bestehen und wie Bestands- oder Nachrüstsyste me behandelt werden. In der Folge können diese Anhänger ihren aktuellen rechtlichen Status verlieren. Die Regelung betrifft einen innovativen Markt für Lastenrad-, Logistik- und Personenbeförderungslösungen und darf nicht allein über eine Tabellenposition eingeführt werden.

Forderung

Angetriebene oder zugkraftreduzierte Fahrradanhänger sollte in der Definition mitberücksichtigt werden.

2.4. Definition des Fahrzeugrahmens

Regelungsinhalt

§ 2 definiert den Fahrzeugrahmen als tragende Hauptstruktur eines Kraftfahrzeugs, die als Chassis, Rahmen oder tragende Struktur fungiert und unter anderem Motor, Getriebe, Achsen und Karosserie aufnimmt.

Bewertung

Die Definition orientiert sich an einer klassischen Chassisbauweise und ist nicht für sämtliche Fahrzeugklassen und Bauformen geeignet. Anhänger, Fahrzeuge der Klasse L, Elektrofahrzeuge, Monocoque-Konstruktionen und selbsttragende Strukturen werden nicht eindeutig erfasst. Zugleich unterscheidet § 42 zwischen Rahmen, einem ihn ersetzenden Teil und selbsttragender Struktur.

Forderung

Die Definition sollte fahrzeugklassenübergreifend und technologieneutral gefasst werden. Ein möglicher Formulierungsvorschlag: „die tragende Hauptstruktur eines Fahrzeugs oder ein diese Funktion übernehmendes Bauteil beziehungsweise eine entsprechende selbsttragende Struktur“.

2.5. Verwendung des Begriffs „Einbringen“

Regelungsinhalt

Die FGBV-E versucht von „Einschlagen“ und „Einprägen“ auf den technologieneutralen Begriff „Einbringen“ umzustellen.

Bewertung

Einzelne Absätze und der Bußgeldtatbestand sprechen weiterhin von „Einschlagen oder Einprägen“.

Forderung

Im Sinne der Verständlichkeit sollte ein einheitlicher Wortlaut gewählt werden.

2.6. Lichttechnische Einrichtung

Regelungsinhalt

§ 2 definiert die lichttechnische Einrichtung als „Einrichtung nach UN-Regelung Nr. 48“. Der Begriff wird in § 49 und Anlage 14 zugleich ausdrücklich für Fahrräder und Fahrradanhänger verwendet.

Bewertung

Die UN-Regelung Nr. 48 betrifft den Anbau lichttechnischer Einrichtungen an den dort erfassten Kraftfahrzeugklassen, nicht jedoch Fahrräder. Die Definition passt damit nicht zu allen Stellen, an denen der Begriff verwendet wird. Eine rein funktionale Verwendung des Begriffs lässt sich aus dem Wortlaut nicht sicher ableiten.

Forderung

Es sollte eine allgemeine funktionale Definition gewählt oder ausdrücklich klargestellt werden, wie der Begriff abgegrenzt wird.

2.7. Unterklasse L1e-A und Zusatz „Mofa“

Regelungsinhalt

Anlage 3 Abschnitt 2 bezeichnet L1e-A unionsrechtlich zutreffend als „Fahrrad mit Antriebssystem“. In der einleitenden Beschreibung wird diese Kategorie zusätzlich mit dem Klammerzusatz „Mofa“ versehen.

Bewertung

Der nationale Begriff „Mofa“ ist nicht deckungsgleich mit L1e-A. Ein Mofa kann je nach technischer Ausgestaltung der Restkategorie L1e-B zugeordnet sein; zugleich ist nicht jedes L1e-A-Fahrzeug im allgemeinen Sprachgebrauch ein Mofa. Der Zusatz birgt daher Fehlsuordnungen im Genehmigungs-, Fahrerlaubnis- und Versicherungsrecht.

Forderung

Der Klammerzusatz „Mofa“ sollte gestrichen werden. Soweit eine nationale Einordnung erforderlich ist, sollte diese außerhalb der unionsrechtlichen Klassentabelle und mit einer klaren Abgrenzung erläutert werden.

2.8. Schallzeichen bei Mofas und Fahrzeugen der Klasse L1e

Regelungsinhalt

Die bisherige Sonderregelung des § 55 Abs. 6 StVZO, nach der Mofas mit mindestens einer helltönenden Glocke auszurüsten sind, wird nicht unmittelbar in die FGBV übernommen. Die Anforderungen an Schallzeichen von Fahrzeugen der Klasse L ergeben sich künftig im Wesentlichen aus den in Bezug genommenen europäischen Typgenehmigungsvorschriften.

Bewertung

Die europarechtliche Systematisierung ist grundsätzlich nachvollziehbar. Für Werkstätten, Handel und Fahrzeughalter ist aus dem Verordnungstext jedoch nicht ohne Weiteres erkennbar, welche Anforderungen künftig für die bisher unter den nationalen Begriff des Mofas fallenden Fahrzeuge sowie für Fahrzeuge der Klassen L1e-A und L1e-B gelten. Dies gilt insbesondere für die Frage, wann ein elektrisches Schallzeichen erforderlich ist und unter welchen Voraussetzungen weiterhin eine genehmigte mechanische Einrichtung für Schallzeichen verwendet werden darf.

Forderung

Die Begründung beziehungsweise eine amtliche Anwendungshilfe sollte das Verhältnis der bisherigen Mofa-Regelung zu den Fahrzeugklassen L1e-A und L1e-B ausdrücklich erläutern.

2.9. Abkürzungen und Handelsbezeichnungen von Gasen

Regelungsinhalt

§ 30 Absatz 3 verzichtet auf gebräuchlichen Abkürzungen. So entfallen LPG, CNG und LNG aus dem Wortlaut.

Bewertung

Die Abkürzungen sind gebräuchliche Handelsbezeichnungen und werden von Verbrauchern genutzt.

Forderung

Die Abkürzungen sollten unmittelbar im Text ergänzt werden, weil sie in Werkstatt-, Prüf- und Genehmigungspraxis etabliert sind. Ein möglicher Formulierungsvorschlag: „verflüssigtes Gas/Flüssiggas (LPG), komprimiertes Erdgas (CNG), Flüssigerdgas (LNG) oder Wasserstoff“.

3. Einzelgenehmigungen, Fahrzeugänderungen und Teile

Für das Zweirad-Handwerk ist entscheidend, dass nationale Einzelgenehmigungen, Fahrzeugänderungen und der Einsatz geeigneter Teile mit verhältnismäßigem Prüf- und Nachweisaufwand möglich bleiben.

3.1. Prüfkaskade für nationale Einzelgenehmigungen der Klasse L

Regelungsinhalt

Die §§ 4 und 5 FGBV-E schaffen ein abgestuftes Begutachtungssystem. Fehlen besondere Anforderungen für ein Einzelfahrzeug, werden zunächst Kleinserienanforderungen und letztlich Anforderungen für Fahrzeuge aus unbegrenzter Serie herangezogen.

Bewertung

Bereits mit unserer Stellungnahme vom 13. März 2025 zu den Einzelgenehmigungen der Fahrzeugklassen L und T haben wir auf die erheblichen Belastungen hingewiesen. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 die nationale Einzelgenehmigung einzelner Fahrzeuge nicht harmonisiert. Für den nationalen Einzelgenehmigungsweg verbleibt damit Regelungsspielraum. Dieser sollte nicht dadurch entwertet werden, dass Anforderungen, die ihrer Natur nach auf Serienproduktion, Typprüfung oder Herstellerorganisation zugeschnitten sind, ohne Differenzierung auf handwerkliche Einzelstücke übertragen werden. Andernfalls drohen zusätzliche Prüfungen, höhere Kosten, längere Wartezeiten und eine faktische Abhängigkeit von Technischen Diensten.

Forderung

Für nationale Einzelgenehmigungen sollte ausdrücklich festgelegt werden, dass nur technisch einschlägige und für ein Einzelfahrzeug sachgerechte Anforderungen angewendet werden. Geeignete alternative Nachweise müssen nicht nur bei zerstörenden Prüfungen, sondern auch bei anderen unverhältnismäßigen oder serienbezogenen Anforderungen anerkannt werden können. Ein wirtschaftlich nutzbarer nationaler Einzelgenehmigungsweg für Umbauten, Einzelanfertigungen und Kleinstserien muss erhalten bleiben.

3.2. Verhältnismäßigkeit einer vollständigen Prüfung nach § 4 Absatz 5

Regelungsinhalt

Liegt für ein verwendetes Fahrzeugteil keine nationale Teilegenehmigung nach § 11 vor, soll die Betriebserlaubnis nur erteilt werden dürfen, wenn eine „vollständige Prüfung des Fahrzeugs einschließlich des Fahrzeugteils“ durchgeführt worden ist.

Bewertung

Der Umfang der vollständigen Prüfung ist nicht eingegrenzt. Eine Auslegung als Wiederholungsprüfung des gesamten Fahrzeugs könnte individuelle Umbauten und technisch geeignete Einzelteile durch unverhältnismäßige Prüfkosten erheblich erschweren. Erforderlich ist die Prüfung des Zusammenwirkens des Teils mit dem Gesamtfahrzeug; nicht erforderlich ist dagegen die erneute Prüfung unveränderter Systeme, deren Vorschriftsmäßigkeit bereits nachgewiesen ist.

Forderung

Der Prüfumfang sollte nach dem Grundsatz der technischen Betroffenheit bestimmt werden. Neben dem Teil sind nur diejenigen Eigenschaften, Systeme und Bauteile erneut zu prüfen, deren Vorschriftsmäßigkeit durch das Teil oder dessen Einbau beeinflusst werden kann. Vorhandene Genehmigungen, Prüfberichte und sonstige aussagekräftige Nachweise sind anzuerkennen.

3.3. Genehmigungspflichtige Bauteile bei Einzelfahrzeugen und Ausnahmeweg

Regelungsinhalt

§ 4 Absatz 3 verlangt für nach § 10 genehmigungspflichtige Teile eine eigenständige Teilegenehmigung. Nach der Begründung soll bei einem einzelgenehmigten Fahrzeug ein technisch begründeter Verzicht nur über eine Ausnahmegenehmigung möglich sein.

Bewertung

Bei Einzelanfertigungen, älteren Fahrzeugen und seltenen Umbauten kann eine passende Teilegenehmigung fehlen, obwohl die Eignung und Sicherheit des konkreten Bauteils am konkreten Fahrzeug technisch nachgewiesen werden können. Ein zusätzliches Ausnahmeverfahren verursacht Gebühren, Zeitaufwand und das Risiko unterschiedlicher Länderpraxis. Dies steht dem Ziel eines praktikablen Einzelgenehmigungsverfahrens entgegen.

Forderung

Es sollte geprüft werden, ob in begründeten Einzelfällen ein gleichwertiger technischer Nachweis im Rahmen der Fahrzeugbegutachtung ausreichen kann. Mindestens sind verbindliche und bundesweit einheitliche Kriterien für Ausnahmen nach § 53 festzulegen und die Ausnahmeentscheidung mit dem Genehmigungsverfahren organisatorisch zu bündeln.

3.4. Prüfprotokolle, Messaufzeichnungen und Vergleichsfahrzeuge

Regelungsinhalt

Nach § 7 Absatz 4 sind die im Gutachten zusammengefassten Ergebnisse in einem FIN-bezogene Prüfprotokolle vorzulegen. Ergebnisse dürfen nur von einem in den prüfungsrelevanten Aspekten baugleichen Vergleichsfahrzeug abgeleitet werden. Die Ableitung von einem nicht baugleichen Vergleichsfahrzeug wird ausdrücklich untersagt.

Bewertung

Die Anforderungen gehen jedoch über den bisherigen § 21 StVZO hinaus und können bei Einzelanfertigungen, Umbauten, Kleinserien und historischen Fahrzeugen erheblichen Zusatzaufwand verursachen. Die strikte Kategorie „baugleich“ kann sachverständige Übertragungen ausschließen, obwohl eine technische Vergleichbarkeit hinsichtlich des geprüften Merkmals belastbar nachgewiesen ist.

Forderung

Die Dokumentationspflichten sollten auf die für die Entscheidung erforderlichen Unterlagen beschränkt werden. Bestehende Prüfberichte und digital verfügbare Nachweise sind anzuerkennen. Anstelle einer vollständigen Baugleichheit sollte die nachgewiesene technische Vergleichbarkeit in den jeweils prüfungsrelevanten Eigenschaften genügen. Ein möglicher Formulierungsvorschlag: „Sofern Ergebnisse von einem Vergleichsfahrzeug abgeleitet werden, ist im Gutachten nachzuweisen, dass das Vergleichsfahrzeug hinsichtlich der jeweils prüfungsrelevanten Eigenschaften technisch vergleichbar ist.“

3.5. Beschränkung auf die VO (EU) 2018/858

Regelungsinhalt

§7 Absatz 6 stellt bei der Zugehörigkeit zu einem genehmigten Fahrzeugtyp und bei bestimmten Einzelgenehmigungen ausdrücklich auf die VO (EU) 2018/858 ab. Der bisherige § 21 Absatz 1a StVZO war insoweit fahrzeugklassenübergreifend formuliert.

Bewertung

Auch nach den Verordnungen (EU) Nr. 167/2013 und Nr. 168/2013 bestehen genehmigte Fahrzeugtypen. Ein sachlicher Grund diese Fahrzeugklassen aus der Regelung auszunehmen, ist nicht erkennbar.

Forderung

Absatz 6 sollte auf alle nach § 4 Absatz 1 erfassten Genehmigungsregime erstreckt und redaktionell bereinigt werden.

3.6. Wechsel der Fahrzeugart

Regelungsinhalt

§ 8 Absatz 4 sieht vor, dass bei einem Wechsel der Fahrzeugart die Vorschriften der neuen Fahrzeugart vollumfänglich erfüllt werden. Die Begründung will hierdurch insbesondere missbräuchliche Umklassifizierungen verhindern.

Bewertung

Das Ziel, missbräuchliche Umgehungen zu verhindern, ist nachvollziehbar. Die pauschale vollständige Neuanwendung aller Vorschriften geht über diesen Zweck hinaus. Bei fachgerechten Umbauten können große Teile des Fahrzeugs unverändert und weiterhin sicher sein. Die Begründung nennt keine Fallzahlen dazu, wie häufig entsprechende Fahrzeugartwechsel vorkommen oder in wie vielen Fällen tatsächlich missbräuchliche Gestaltungen festgestellt wurden. Zudem ist die Ausnahme für Fahrzeuge mit besonderer Zweckbestimmung ausschließlich auf die VO (EU) 2018/858 zugeschnitten.

Forderung

Die Neubeurteilung sollte auf Anforderungen beschränkt werden, die durch den Fahrzeugartwechsel betroffen sind. Der Regelungsbedarf ist anhand belastbarer Fallzahlen darzulegen; außerdem sind vergleichbare Sonderfälle der Verordnungen (EU) Nr. 167/2013 und Nr. 168/2013 zu prüfen.

3.7. Anbieten genehmigungsbedürftiger Umbauten

Regelungsinhalt

§ 8 Absatz 5 verbietet Herstellern, Importeuren und sonstigen Gewerbetreibenden, Änderungen vorzunehmen, vornehmen zu lassen oder als Dienstleistung anzubieten, wenn dadurch die Betriebserlaubnis erlischt. Satz 2 lässt den Vorgang zu, wenn unverzüglich eine neue Betriebserlaubnis eingeholt wird; Satz 3 ermöglicht die schriftliche oder elektronische Übertragung dieser Verpflichtung auf Verfügungsberechtigten oder Halter.

Bewertung

Die Vorschrift darf nicht als allgemeines Tuning- oder Umbauverbot verstanden werden. Rechtmäßige Angebote und das Werben für Änderungen müssen möglich bleiben. Zum Zeitpunkt des Angebots kann die neue Betriebserlaubnis naturgemäß noch nicht vorliegen. Unklar ist zudem, ob der Betrieb nach wirksamer Pflichtenübertragung für ein späteres Unterlassen des Kunden verantwortlich bleibt. Wegen der vorgesehenen Bußgeldbewehrung muss die Freistellungswirkung unmittelbar aus dem Normtext hervorgehen.

Forderung

Der Begriff „anbieten“ sollte gestrichen oder durch eine eindeutige Ausnahme ergänzt werden. Da alleinig das Anbieten zu einer unnötigen Rechtsunsicherheit führt. Zudem muss eine dokumentierte Pflichtenübertragung den Gewerbetreibenden von der Verantwortung für ein späteres Unterlassen des Kunden ausdrücklich freistellen.

3.8. Ehemalige Einsatz- und Behördenfahrzeuge

Regelungsinhalt

§ 8 Absatz 6 reguliert eine erneute Betriebserlaubnis für Einsatz und Behördenfahrzeuge. Aus den Anforderungen folgt, dass nach vollständiger Entfernung der Sonderausrüstung grundsätzlich eine zivile Einzelbetriebserlaubnis möglich sein kann.

Bewertung

Für ausgemusterte Einsatzfahrzeuge ist eine klare Rechtslage erforderlich, etwa bei privater Nutzung, musealer Erhaltung, Film- und Requisitenzwecken oder einer Einstufung als historisches Fahrzeug. Eine dauerhafte Sperre trotz vollständiger Neutralisierung der Sonderausstattung wäre besonders begründungsbedürftig und würde die bisherige Möglichkeit von Ausnahmen nach § 70 StVZO faktisch verengen.

Forderung

Es sollte ausdrücklich geregelt werden, dass nach vollständiger Entfernung oder dauerhafter Unwirksammachung der einsatzbezogenen Ausstattung eine zivile Einzelbetriebserlaubnis erteilt werden kann, sofern das Fahrzeug die für seine neue Verwendung maßgeblichen Anforderungen erfüllt. Soweit besondere Fahrzeugarten aus Sicherheitsgründen ausgenommen werden sollen, sind diese konkret zu benennen.

3.9. Nicht abschließende Teileliste und Genehmigungszeichen

Regelungsinhalt

§ 9 erhält grundsätzlich den Weg über genehmigte Teile, eingehaltene Verwendungsauflagen und erforderliche Änderungsabnahmen. Anlage 6 bündelt genehmigungs- und bauartgenehmigungspflichtige Bauteile. Nach der Begründung soll die Liste der unionsrechtlich genehmigungspflichtigen Bauteile jedoch nicht abschließend sein. Die konkrete Ausgestaltung der Genehmigungszeichen wird überwiegend in die jeweiligen EU- und UN-Rechtsakte verlagert.

Bewertung

Ein Betrieb kann sich damit nicht allein auf Anlage 6 verlassen, sondern müsste zusätzliche europäische Rechtsakte und UN-Regelungen daraufhin durchsuchen, ob weitere Teile erfasst sind. Dies erschwert Beratung, Teilehandel und Umbaupraxis und ist besonders problematisch, wenn Verstöße bußgeldbewehrt sind. Der Wegfall einer leicht verständlichen nationalen Beschreibung der Genehmigungszeichen vermindert die praktische Prüfbarkeit für Werkstätten und Verbraucher.

Forderung

Anlage 6 sollte für die unmittelbaren Pflichten der FGBV möglichst abschließend sein oder durch ein verbindliches, tagesaktuelles und frei zugängliches elektronisches Register ergänzt werden. Dieses Register sollte Bauteil, Fahrzeugklasse, Genehmigungsart, Rechtsgrundlage, Übergangsrecht und Abbildung des jeweiligen Genehmigungszeichens enthalten. Siehe Forderung zu 1.3.

4. Bestandsschutz und historische Fahrzeuge

Bestandsschutz muss nicht nur abstrakt bestehen, sondern für Werkstätten, Teilehandel, Halter von im markt befindlichen wie auch historische Fahrzeugen eindeutig erkennbar und praktisch nutzbar sein.

4.1. „Originalität“ historischer Fahrzeuge

Regelungsinhalt

§ 50 nennt als Voraussetzung für die Einstufung als historisches Fahrzeug die „Originalität des Fahrzeugs“. Die bisherige Definition des Oldtimers in § 2 Nr. 22 FZV stellt darauf ab, dass das Fahrzeug weitestgehend dem Originalzustand entspricht; zusätzlich gilt die Richtlinie für die Begutachtung von Oldtimern.

Bewertung

Der Begriff „Originalität“ könnte isoliert als strengerer Maßstab verstanden werden. Dies würde zeitgenössische Änderungen, fachgerechte Reparaturen, nicht mehr verfügbare Ersatzteile oder sicherheitsgerechte Nachrüstungen unnötig gefährden. Eine solche Verschärfung ist aus der Begründung nicht erkennbar und wäre mit der bisherigen Begutachtungspraxis nicht vereinbar.

Forderung

Es sollte ausdrücklich klargestellt werden, dass keine Verschärfung gegenüber dem bisherigen Maßstab beabsichtigt ist. Zeitgenössische Änderungen, fachgerechte Reparaturen und anerkannte Ersatzteilverwendungen müssen weiterhin zulässig bleiben.

4.2. Erhalt der besonderen Nachrüstmöglichkeiten

Regelungsinhalt

§ 72 Absatz 12 und 13 StVZO erlauben bei Krafträdern mit Erstzulassung vor dem 1. Januar 1938 abnehmbare bauartgenehmigte LED-Fahrradbeleuchtung und bei Krafträdern mit Erstzulassung vor dem 1. Januar 1961 unter bestimmten Voraussetzungen abnehmbare Geschwindigkeitsmessgeräte und Wegstreckenzähler. Eine ausdrückliche Übernahme ist im FGBV-E nicht erkennbar.

Bewertung

Diese Vorschriften sind nachträglich geschaffene, substanzschonende Erleichterungen. Sie gehören nicht notwendig zu den Bauvorschriften, die bei der ursprünglichen Erstzulassung galten. Deshalb ist nicht hinreichend klar, ob § 5 Absatz 4 oder der allgemeine Bestandsschutz des § 56 Absatz 1 sie als „Nachrüstvorschriften“ vollständig erhält. Eine Einzelfallausnahme nach § 53 wäre gegenüber der bisherigen generellen Zulässigkeit aufwendiger und unsicherer.

Forderung

Die Regelungen des § 72 Absatz 12 und 13 StVZO sollten inhaltlich in die FGBV übernommen werden. Allgemein sollte § 56 klarstellen, dass auch freiwillige, nachträglich geschaffene Nachrüst- und Ausnahmemöglichkeiten fortgelten

4.3. Frühere Genehmigungen und Genehmigungszeichen bei Austauschschalldämpfern

Regelungsinhalt

§ 31 Absatz 2 stellt auf Genehmigungszeichen nach der VO (EU) Nr. 168/2013, der Delegierten VO (EU) Nr. 134/2014 und einschlägigen UN-Regelungen ab.

Bewertung

Im Fahrzeugbestand befinden sich jedoch Anlagen mit wirksam erteilten Genehmigungen nach früheren Richtlinien und Regelungsständen. Es entsteht der Eindruck, dass ältere rechtmäßig genehmigte Austauschschalldämpfer nicht mehr verwendet oder ersetzt werden dürften. Der allgemeine Bestandsschutz dürfte dies grundsätzlich verhindern; für Werkstätten, Teilehandel und Kontrollen sollte die Rechtslage dennoch eindeutig sein.

Forderung

Es sollte ausdrücklich bestätigt werden, dass nach früherem Recht wirksam erteilte Genehmigungen und Genehmigungszeichen, wie nach den Richtlinien 78/1015/EWG und 97/24/EG, im Rahmen ihres bisherigen Verwendungsbereichs anerkannt bleiben.

4.4. Eiserne Reifen, Gleisketten und historische Fahrzeuge

Regelungsinhalt

Die besonderen Anforderungen des bisherigen § 36 StVZO zu eisernen Reifen und Gleisketten entfallen.

Bewertung

Die allgemeine Formulierung kann historischer Karren, traditioneller Fahrzeuge und sonstige andere Straßenfahrzeuge nach Ablauf der Übergangsregelungen betreffen.

Forderung

Für erhaltenswerte historische Fahrzeuge ist eine Ausnahmeregelung zu überlegen, sofern die Fahrbahn durch diese Fahrzeuge nicht beschädigt wird.

5. Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrzeuge der Klasse L

Die Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrzeuge der Klasse L müssen unionsrechtliche Systematik und handwerkliche Praxis widerspruchsfrei zusammenführen.

5.1. Einheitliche Bezeichnung der ausgenommenen L-Fahrzeuge

Regelungsinhalt

§ 15 Absatz 2 nimmt „Krafträder“ aus der Mitführungspflicht heraus. § 16 Absatz 5 verwendet demgegenüber die präzisere Formulierung „Kraftfahrzeuge der Klassen L1e bis L5e“.

Bewertung

Die unterschiedlichen Begriffe können beim Leser zu Irritation führen.

Forderung

Die Benennung der Fahrzeuggruppen sollten einheitlich erfolgen.

5.2. Anhängelast bei Zweirädern

Regelungsinhalt

§ 23 Absatz 1 und 3 regelt die Anhängelast bei der Fahrzeugklasse L auf höchstens 50 Prozent der Leermasse. Absatz 3 ordnet nur für Anhänger hinter L1e-A-Fahrzeugen die Bau- und Betriebsvorschriften für Fahrradanhänger an. Typische S-Pedelecs gehören dagegen zur Klasse L1e-B.

Bewertung

Bei sehr leichten S-Pedelecs führt die pauschale Grenze zu kaum nutzbaren Anhängelasten. Bei einer Masse in fahrbereitem Zustand von 27 kg ergibt sich eine Anhängelast von lediglich 13,5 kg, obwohl die technisch zulässige Gesamtmasse des Fahrzeugs beispielsweise 160 kg beträgt. Bereits das Eigengewicht handelsüblicher Anhänger kann diese Größenordnung weitgehend ausschöpfen. Zusätzlich bleibt unklar, welche Bau- und Betriebsvorschriften für einen fahrradtypischen Anhänger hinter einem L1e-B-Fahrzeug gelten. Der Begriff „Leermasse“ weicht zudem von der unionsrechtlichen Bezugsgröße „Masse in fahrbereitem Zustand“ ab.

Forderung

Die Terminologie ist an das EU-Recht anzupassen und die Rechtslage für Anhänger hinter L1e-B-Fahrzeugen ausdrücklich zu regeln. Da die 50-Prozent-Grenze in Anhang XI Nr. 2.5 der Delegierten VO (EU) Nr. 44/2014 angelegt ist, sollte sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für eine Überprüfung einsetzen.

5.3. Doppelregelung zu Austauschschalldämpfern

Regelungsinhalt

§ 31 Absatz 2 regelt die Verwendung genehmigter Schalldämpferanlagen und Austauschschalldämpferanlagen für Fahrzeuge der Klasse L. Austauschschalldämpfer sind zugleich nach § 10 in Verbindung mit Anlage 6 Nr. 17 genehmigungspflichtig; § 10 regelt außerdem das Feilbieten, Veräußern, Erwerben und Verwenden.

Bewertung

Das Schutzziel, im öffentlichen Straßenverkehr nur vorschriftsmäßige und genehmigte Anlagen zu verwenden, wird ausdrücklich unterstützt. Eine doppelte nationale Regelung neben § 10 und dem unmittelbar geltenden europäischen Genehmigungsrecht schafft jedoch zusätzliche Auslegungsfragen. Auffällig ist zudem, dass die Begründung zu § 31 Absatz 2 von Feilbieten und Veräußern spricht, während der Normtext dort lediglich die Verwendung regelt.

Forderung

Es sollte geprüft werden, ob § 31 Absatz 2 entfallen oder auf einen klaren Verweis auf § 10 beschränkt werden kann.

5.4. Leistungsaufnahme von Suchscheinwerfern

Regelungsinhalt

§ 37 führt erstmals eine Regelung für LED-Suchscheinwerfer ein und begrenzt diese auf 7 W.

Bewertung

Bei LED-Technik sollte die Lichtwirkung und Blendbegrenzung stärker als die reine Leistungsaufnahme berücksichtigt werden.

Forderung

Die Wahl der 7-W-Grenze technisch begründen.

6. Fahrräder, Pedelecs und Fahrradanhänger

Bei Fahrrädern, Pedelecs und Fahrradanhängern sind insbesondere neue Antriebskonzepte, Personenbeförderung, Anhängerbetrieb und Beleuchtung klar und praxistauglich zu regeln.

6.1. Verkehrssichere Beweglichkeit bei entleertem Energiespeicher

Regelungsinhalt

§ 47 Absatz 2 fordert, dass ein Fahrrad mit elektromotorischem Hilfsantrieb auch mit deaktiviertem oder entleertem Energiespeicher verkehrssicher zu bewegen ist.

Bewertung

Das Ziel, bei Ausfall des Hilfsantriebs eine sichere Fahrzeugbeherrschung zu gewährleisten, ist nachvollziehbar. Es bleibt offen, was unter „verkehrssicher bewegt“ zu verstehen ist und unter welchen Voraussetzungen dieser technische Nachweis erbracht werden muss. Dies könnte zusätzliche nationale Entwicklungs- und Prüfanforderungen nach sich ziehen und zu konstruktiven Änderungen an schweren Lastenrädern und Spezialrädern führen, obwohl diese in anderen europäischen Ländern bereits anerkannt und rechtmäßig zugelassen sind.

Forderung

Die Regelung sollte sich auf sichere Beherrschbarkeit, Lenkbarkeit und Bremsbarkeit beschränken und keine unrealistische Mindestfahrleistung verlangen. Ihre Vereinbarkeit mit europäischem Produktrecht und dem freien Warenverkehr ist zu prüfen.

6.2. Kindersitze, Gurte und 22-kg-Grenze

Regelungsinhalt

§ 47 Absatz 3 erweitert den Anwendungsbereich gegenüber § 63a Absatz 3 StVZO ausdrücklich auf Kindersitze und deren Gurte an Fahrrädern und in Fahrradanhängern. Die Regelung nennt Kinder bis 22 kg oder bis zur Vollendung des siebten Lebensjahres. Die Begründung leitet die Gewichtsgrenze aus der einschlägigen Normung für Kinderfahrradsitze ab.

Bewertung

Die aktuelle DIN EN 14344 arbeitet bei Kinderfahrradsitzen mit einer Obergrenze von 22 kg. Daraus folgt jedoch nicht ohne Weiteres, dass derselbe Wert für Sitz- und Gurtsysteme in Fahrradanhängern sachgerecht ist. Zudem darf die Formulierung nicht als eigenständiges gesetzliches Verbot der Beförderung schwererer Kinder missverstanden werden. Unklar bleibt, wie ältere Sitze, Gebrauchtprodukte und Lagerbestände sowie die Verantwortung eines montierenden Betriebs für die Systemkompatibilität behandelt werden.

Forderung

Der Anwendungsbereich ist für Fahrradkindersitze und Systeme in Fahrradanhängern getrennt zu begründen. Es sollte klargestellt werden, dass die 22-kg-Angabe den erfassten Produktbereich beschreibt und nicht ohne Weiteres eine allgemeine zulässige Höchstmasse für die Personenbeförderung festlegt.

6.3. Anforderungen an Fahrräder und Anhänger

Regelungsinhalt

Nach § 63a Abs. 3 StVZO dürfen Fahrräder und Fahrradanhänger nur in Betrieb genommen werden, wenn sie den gesetzlichen Vorschriften, den hierzu veröffentlichten Bekanntmachungen sowie dem Stand der Technik entsprechen. § 47 Abs. 3 FGBV stellt demgegenüber die Übereinstimmung mit den Vorschriften der FGBV und die Übereinstimmung mit dem Stand der Technik zum Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens durch die Verwendung des Wortes „oder“ als alternative Voraussetzungen nebeneinander. Die Begründung des Referentenentwurfs beschreibt hingegen weiterhin eine kumulative Erfüllung der Anforderungen.

Bewertung

Der Widerspruch zwischen Normtext und Begründung führt zu erheblicher Rechtsunsicherheit. Nach dem Wortlaut des § 47 Abs. 3 FGBV könnte ein Fahrrad oder Fahrradanhänger auch dann im öffentlichen Straßenverkehr betrieben werden, wenn es beziehungsweise er den konkreten Vorschriften der FGBV nicht entspricht, sofern lediglich eine Übereinstimmung mit dem Stand der Technik zum Zeitpunkt des erstmaligen Inverkehrbringens angenommen wird.

Forderung

Normtext und Begründung müssen vor Erlass der Verordnung widerspruchsfrei aufeinander abgestimmt werden. Sofern – wie die Begründung erkennen lässt – weiterhin eine kumulative Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen und des maßgeblichen Stands der Technik beabsichtigt ist, muss dies unmittelbar aus § 47 Abs. 3 FGBV hervorgehen.

6.4. Schlussleuchte an jedem Fahrradanhänger

Regelungsinhalt

Nach geltendem § 67a Absatz 2 StVZO ist eine eigene rote Schlussleuchte am Fahrradanhänger erforderlich, wenn mehr als 50 Prozent der sichtbaren leuchtenden Fläche der Fahrradschlussleuchte verdeckt werden oder der Anhänger breiter als 600 mm ist. Anlage 14 Nr. 2.1.2 Buchstabe a verlangt dem Wortlaut nach für jeden Fahrradanhänger eine Schlussleuchte auf der linken Seite.

Bewertung

Dies ist eine materielle Verschärfung. Sie kann aus Gründen der Sichtbarkeit sachgerecht sein, wird in der Begründung aber nicht als solche ausgewiesen; vielmehr wird eine weitgehend inhaltsgleiche Übernahme behauptet. Die Neuregelung verursacht Ausstattungs- und gegebenenfalls Genehmigungsaufwand für Hersteller, Handel und Nutzer und muss in der Folgenabschätzung berücksichtigt werden.

Forderung

Es ist zu klären, ob die generelle Schlussleuchtenpflicht beabsichtigt ist. Falls ja, sind Sicherheitsnutzen, Übergangsfrist und Erfüllungsaufwand darzustellen. Falls nein, ist die bisherige Einschränkung des § 67a Absatz 2 StVZO wieder aufzunehmen.

6.5. Regelungslücke bei einer Breite von 1.000mm

Regelungsinhalt

Anlage 14 Nr. 1.4 erfasst Fahrräder mit einer Breite von weniger als 1.000 mm. Nr. 1.5 gilt für Fahrräder mit einer Breite von mehr als 1.000 mm.

Bewertung

Fahrräder mit einer Breite von exakt 1.000 mm werden von keiner der beiden Regelungen erfasst. Dies ist eine eindeutige Regelungslücke und kann insbesondere bei Lasten- und Spezialrädern relevant werden.

Forderung

Nr. 1.4 sollte auf Fahrräder mit einer Breite von höchstens 1.000 mm erstreckt werden oder Nr. 1.5 an eine Breite von 1.000 mm oder mehr anknüpfen.

7. Schlussbemerkung

Die Neuordnung des Fahrzeugrechts bietet die Chance, gewachsene Vorschriften klarer zu strukturieren und europäische sowie nationale Anforderungen besser zu verzahnen. Dabei dürfen bewährte Genehmigungswege, handwerkliche Individualisierung und innovative technische Lösungen nicht durch unverhältnismäßige Nachweisanforderungen erschwert werden.

Für das Zweirad-Handwerk sind insbesondere praktikable Einzelgenehmigungen, rechtssichere Fahrzeugänderungen, ein verlässlicher Teilemarkt sowie klare Regelungen für Fahrzeuge der Klasse L, Fahrräder, Pedelecs und Fahrradanhänger entscheidend. Materielle Verschärfungen müssen transparent, fachlich begründet und mit angemessenen Übergangsfristen versehen sein. Noch offene Verweisungen und technische Vollzugsregelungen sollten vor Abschluss des Verfahrens geklärt werden.

Wir bitten um Berücksichtigung unserer Anmerkungen im weiteren Verordnungsverfahren. Nach Vorlage der noch ausstehenden amtlichen Bekanntmachungen und technischen Anforderungen sollte Gelegenheit zu einer ergänzenden Stellungnahme gegeben werden.

Hilden, 11.09.2026