

17.05.24**Beschluss**
des Bundesrates

...Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**A**

Der Bundesrat hat in seiner 1044. Sitzung am 17. Mai 2024 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b (§ 19 Absatz 2 Satz 8 StVZO)

In Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe b ist in § 19 Absatz 2 Satz 8 nach den Wörtern „im Verkehr befindlichen Fahrzeugen sind“ das Wort „zusätzlich“ einzufügen.

Begründung:

Die Aufnahme einer Regelung zu Softwareänderungen in § 19 Absatz 2 StVZO ist erforderlich, um klarzustellen, dass bestimmte Softwareänderungen auch zum Erlöschen der Betriebserlaubnis führen können, da diese als technische Änderungen im Sinne von § 19 Absatz 2 StVZO zu bewerten sind. Mit der Einfügung des Wortes „zusätzlich“ wird klargestellt, dass zuerst die Anforderungen zum Erlöschen der Betriebserlaubnis gemäß § 19 Absatz 2 Satz 2 StVZO zu beachten sind. Ohne die Einfügung besteht Interpretationsspielraum, der zu vermeidbaren Diskussionen über das Erlöschen der Betriebserlaubnis führen kann.

2. Zu Artikel 1 Nummer 11a und 11b – neu – (§ 67 Absatz 5 Satz 6, § 67a Absatz 4 Nummer 2 StVZO)

In Artikel 1 sind nach Nummer 11 folgende Nummern einzufügen:

,11a. § 67 Absatz 5 Satz 6 wird wie folgt geändert:

- a) Nach der Angabe „(ABl. L 97 vom 29.3.2014, S. 1)“ werden die Wörter „oder genehmigt nach der UN-Regelung Nr. 148 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Lichtsignaleinrichtungen (Leuchten) für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger [2021/1719] (ABl. L 347 vom 30.9.2021, S. 123)“ eingefügt.
- b) Die Wörter „nur bei mehrspurigen Fahrrädern oder solchen mit einem Aufbau, der Handzeichen des Fahrers ganz oder teilweise verdeckt,“ werden gestrichen.

11b. In § 67a Absatz 4 Nummer 2 werden nach der Angabe „(ABl. L 97 vom 29.3.2014, S. 1)“ die Wörter „oder genehmigt nach der UN-Regelung Nr. 148 – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Lichtsignaleinrichtungen (Leuchten) für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger [2021/1719] (ABl. L 347 vom 30.9.2021, S. 123)“ eingefügt.

Begründung:

Zu Nummer 11a:

Die Beleuchtungseinrichtung an Fahrrädern muss den Anforderungen des § 67 Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) entsprechen. Der Anbau von Fahrtrichtungsanzeigern an Fahrrädern war bisher grundsätzlich nicht zulässig. Dies begründete sich darin, dass ein unzureichend funktionierender Fahrtrichtungsanzeiger die Benutzer von Fahrrädern gefährden kann, weil sich deren Fahrer auf die gute Erkennbarkeit der Fahrtrichtungsanzeiger verlassen und auf das Ausstrecken eines Armes zum Anzeigen der beabsichtigten Fahrtrichtungsänderung verzichten. So reichte (bisher) im Allgemeinen die installierte Lichtmaschinenleistung (Dynamoleistung) nicht aus, zusätzlich zur vorgeschriebenen Beleuchtung den Betrieb von Fahrtrichtungsanzeigern jederzeit sicherzustellen. Aktuelle technische Entwicklungen ermöglichen nun die Realisierung zuverlässiger Lösungen für Fahrräder (mit und ohne elektromotorischen Hilfsantrieb) ohne Lichtmaschine beziehungsweise ohne Dynamo mit einer Spannungsversorgung über Akkus oder Batterien und auch bei Fahrrädern (mit und ohne elektromotorischen Hilfsantrieb) mit Dynamo oder Batterie über die permanente Bordspannung. Mit der Änderung werden optionale Fahrtrichtungsanzeiger für alle Fahrräder zulässig.

Bisher sind Fahrtrichtungsanzeiger für verschiedene Einspurfahrzeuge (zum Beispiel Pedelecs (45 Kilometer pro Stunde), einspuriges Fahrrad mit Hilfsmotor (Mofa) und Kleinkrafträder (45 Kilometer pro Stunde)) bereits zulässig. Die Silhouette dieser Einspurfahrzeuge unterscheidet sich kaum oder gar nicht vom Fahrrad. Insofern wird auch keine Gefahr einer Irritation gesehen, wenn Fahrtrichtungsanzeiger oder Handzeichen genutzt werden. Die Ankündigung des Fahrtrichtungswechsels ist hier viel wichtiger als die Art und Weise, wie dies geschieht.

Neben der UN-Regelung Nummer 50 als Genehmigungsgrundlage für den Fahrtrichtungsanzeiger wird auch die neue UN-Regelung Nummer 148 zugelassen, deren technischen Anforderungen entsprechend der Fahrzeugklasse identisch sind.

Zu Nummer 11b:

Die parallele Möglichkeit der Genehmigung des Fahrtrichtungsanzeigers nach der UN-Regelung Nummer 148 wird auch für den Fahrradanhänger übernommen.

3. Zu Artikel 1 Nummer 13 (§ 72 Absatz 1a – neu – StVZO)

In Artikel 1 Nummer 13 ist nach § 72 Absatz 1 folgender Absatz einzufügen:

„(1a) § 19 Absatz 1 kann bis zum 31. Oktober 2024 auch in der bis zum [einsetzen: *Datum der Verkündung dieser Änderungsverordnung*] geltenden Fassung angewendet werden.“

Begründung:

Die im Entwurf vorgesehene Neuregelung des § 19 Absatz 1 ist dringend notwendig, um die nationalen Abweichungen auf das minimal notwendige Maß zu beschränken, die Verkehrssicherheit zu steigern und den Umweltschutz zu stärken.

In einer sehr kurzen Übergangszeit muss es jedoch alternativ möglich bleiben, Fahrzeuge nach dem bisherigen Vorschriftenstand in den Verkehr zu bringen, um den Bestand an Lagerfahrzeugen abzubauen und derzeit in Fertigung befindliche Fahrzeuge noch auszuliefern.

B

Der Bundesrat hat ferner folgende EntschlieÙung gefasst:

1. Der Bundesrat begrüÙt das Ziel der Bundesregierung, die zahlreichen umweltrelevanten europäischen Verordnungsvorgaben, die lediglich hinsichtlich typgenehmigter Fahrzeuge unmittelbare Wirkung entfalten, auch auf sogenannte Einzelgenehmigungen zu übertragen. Abweichungen von den EU-Vorgaben sollten dabei nicht ohne gewichtigen Grund erfolgen. In diesem Zusammenhang sollten auch die Geräuschgrenzwerte aus Anhang III der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 und die verpflichtenden Zeitpunkte zur Anwendung eins zu eins übernommen werden.
2. Der Bundesrat empfiehlt der Bundesregierung, im Rahmen einer zukünftigen Überarbeitung der StVZO auch die Anlage XXI (Lärmarme Kraftfahrzeuge, Geräuschklasse G1 (Anlage XIV, 3.2.1)) entsprechend der aktuellen EU-Regularien anzupassen. Insbesondere unterscheiden sich die Bezugsnennleistungen für Lkw in der StVZO von denen der Verordnung (EU) Nr. 540/2014. Zudem werden seitens der EU bereits Geräuschgrenzwerte für die Typenzulassung vorgegeben, die nach der derzeit geltenden Anlage XXI in Verbindung mit Anlage XIV als geräuscharm zu kennzeichnen wären. Geräuscharm sollten nur Fahrzeuge genannt werden dürfen, die geringere Pegel aufweisen, als die Standardanforderungen vorgeben. Auch das Druckluftgeräusch sollte entsprechend niedriger angesetzt werden. Der aktuelle Grenzwert der StVZO von 72 dB(A) für alle Leistungsklassen entspricht dem derzeit und bereits seit 2014 gültigen Zulassungswert des Anhangs V der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 und stellt ein Hindernis für die Entwicklung tatsächlich lärmarmen Aggregate dar. Ergänzend sollten auch Fahrzeuge der Klasse M (Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung) in die Anlage XXI aufgenommen werden, um einen Anreiz zum Kauf von lärmarmen Kraftfahrzeugen zu schaffen. Hier sollten neben Verbrennern auch E-Fahrzeuge in den Blick genommen werden, um auch hier die Entwicklung hin zu geräuschärmeren Fahrzeugen anzureizen.

3. Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, den Ländern bis zum Inkrafttreten der hiesigen Änderungsverordnung eine Auflistung aller relevanten Verkehrsblattverlautbarungen mit StVZO-Bezug zu übermitteln.

Begründung:

Zu Ziffer 3:

Um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden, wären mit Inkrafttreten der Streichung gemäß Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa die bisher durch die Bundesregierung veröffentlichten Auslegungshinweise jeweils durch die Länder zu erlassen, was den Ländern mittels der erbetenen Auflistung leichter möglich wäre.