

Stellungnahme

des Deutschen Verkehrssicherheitsrates

14.08.2023

Verbändeanhörung zum Referentenentwurf „Neufassung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und zur Änderung weiterer Vorschriften“

Schreiben des BMDV vom 30.06.2023 (Az: StV 22/7342.4/20-011 und StV 23/7351.4/3)

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) bedankt sich für die Einladung zur Verbändeanhörung vom 30.06.2023 und beantwortet diese wie folgt:

Inhaltliche Vorbemerkungen

Der DVR begrüßt den vorliegenden Referentenentwurf zur Neufassung der StVZO. Dieser schöpft die technischen Möglichkeiten zur Erhöhung der Verkehrssicherheit jedoch noch nicht aus. Hier sollte der Verordnungsgeber mutiger agieren und sich bei der Neufassung der StVZO am Stand der Technik orientieren.

Es sollte zudem eine wissenschaftlich begleitete Evaluation der StVZO-Neufassung vorgesehen werden, um die Auswirkungen dieser Verordnung auf die Verkehrssicherheit zu überprüfen und festzustellen, ob die intendierten Ziele erreicht wurden.

Der DVR befasst sich in seiner Arbeitsgruppe „Zweiradsicherheit“ derzeit intensiv mit Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Nutzenden von Fahrrädern, Pedelecs, S-Pedelecs und Lastenrädern. Dies beinhaltet unter anderem Aspekte wie lichttechnische Einrichtungen (bspw. Einstellbarkeit der Frontscheinwerfer, Lichtstärke, Wahrnehmbarkeit von Fahrradfahrenden, etc.), Bereifung und ABS mit Abhebeerkenkung zur Vermeidung des Abhebens des Hinterrads. Diese Empfehlungen liegen zum Fristende am 14.08.2023 noch nicht vor, werden dem BMDV jedoch zeitnah in einem separaten Schreiben zugesandt.

Zu § 4 Erteilung der Betriebserlaubnis

In Absatz 3 wird auf „nationale alternative Anforderungen“ verwiesen. Solche konkreten „alternativen Anforderungen“ fehlen im Referentenentwurf zur Neufassung der StVZO jedoch. So ist beispielsweise in § 48 keine Mindestverzögerung mehr vorgegeben.

Zu § 13 Pflicht zur Vorführung des Fahrzeuges

In Absatz 1 fehlt der heutige Verweis auf die Pflicht- und Ergänzungsuntersuchungen nach denen Hauptuntersuchungen durchzuführen sind.

Zu § 15 Zuständigkeit für die Durchführung der regelmäßigen technischen Untersuchungen

Die heute in Anlage VIII, Ziffer 4.1. formulierte Vorschrift, dass Hauptuntersuchungen (HU), Sicherheitsprüfungen (SP) u. a. von den hierzu berechtigten Personen nur an den Untersuchungsstellen durchgeführt werden dürfen, welche die Vorschriften der Anlage 7 erfüllen, fehlt im Referentenentwurf. Im Interesse der Qualitätssicherung von HU sowie SP und damit im Interesse der Verkehrssicherheit sollte in § 15 die Anforderung ergänzt werden, dass eine HU und SP von den hierzu berechtigten Personen nur an Untersuchungsstellen durchgeführt werden dürfen, welche die Vorschriften der Anlage 7 erfüllen.

Zu § 16 Umfang der Hauptuntersuchung

Der DVR unterstützt die Forderung der Freien und Hansestadt Hamburg, wonach Passagen der aktuellen Anlage VIII a StVZO in die Neufassung der StVZO in § 16 (neu) übernommen werden sollen.

Zu § 44 Räder, Bereifung, Laufflächen und Radabdeckungen

- Die Reifenentwicklung hat in den letzten Jahren große Fortschritte gemacht. Insbesondere moderne Reifen verbessern das Fahrverhalten von Motorrädern in hohem Maße und tragen dazu bei, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Um auch auf älteren Motorrädern vor Baujahr 2000 oder mit einer ABE/ Einzelabnahme moderne, leistungsfähige Reifen nutzen zu können, ist hierfür bislang i.d.R. eine Begutachtung

durch einen Technischen Dienst erforderlich. § 44 StVZO sollte hier entsprechend angepasst werden, um die Verwendung aktuell erhältlicher Reifentypen und -dimensionen auf älteren Motorrädern auf einfachem und nutzerfreundlichem Wege zu ermöglichen, wenn diese Umrüstungen einen positiven Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben.

- Der DVR befasst sich in seiner Arbeitsgruppe „Zweiradsicherheit“ derzeit intensiv mit Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Nutzenden von Fahrrädern, Pedelecs, S-Pedelecs und Lastenrädern, einschließlich der Bereifung von Fahrrädern, Pedelecs und S-Pedelecs. Diese Empfehlungen liegen zum Fristende am 14.08.2023 noch nicht vor, werden dem BMDV jedoch zeitnah in einem separaten Schreiben zugesandt.

Zu § 48 Bau- und Betriebsvorschriften für Bremsen und Unterlegkeile

Im bisherigen § 41 sind Mindestverzögerungen für Kraftfahrzeuge vorgegeben. Im neuen § 48 fehlen diese Angaben für Kraftfahrzeuge ohne EG-Typengenehmigung jedoch. Die Mindestverzögerungen sollten in Absatz 2 dem technischen Fortschritt angepasst und ergänzt werden.

Zu § 56 Lichttechnische Einrichtungen, allgemeine Grundsätze

- Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist es empfehlenswert, wenn für ältere Bestandsfahrzeuge mit nationaler Genehmigung, die von der Bauart aber der europäischen Fahrzeugklasse L3e (einspuriges Kraftrad) entsprechen, auch einzelne moderne lichttechnische Einrichtungen wie beispielsweise der Frontscheinwerfer nachgerüstet werden dürften, ohne dass die gesamten Anforderungen der UN-Regelung Nr. 53 für das Fahrzeug erfüllt sein müssen. Absatz 1 Nummer 2 sollte daher um die Formulierung „*wobei auch einzelne Einrichtungen nachgerüstet werden dürfen*“ ergänzt werden.
- Der DVR erarbeitet derzeit in seiner Arbeitsgruppe „Zweiradsicherheit“ Empfehlungen zur Verbesserung der Sichtbarkeit von Fahrrädern, Pedelecs und S-Pedelecs (Klasse L1e-B) sowie der Erkennbarkeit der fahrbaren Höchstgeschwindigkeit von S-Pedelecs für andere Verkehrsteilnehmende. Diese Empfehlungen liegen zum Fristende am 14.08.2023 noch nicht vor, werden dem BMDV jedoch zeitnah in einem separaten Schreiben zugesandt.

Zu § 58 Warnleuchten, zusätzliche Scheinwerfer und Leuchten

- In Absatz 2 ist geregelt, dass Kraftfahrzeuge des Vollzugsdienstes des BALM ergänzend zu den Signalgebern mit fluoreszierenden oder retroreflektierenden Materialien ausgerüstet werden dürfen. Gleiches sollte in der StVZO im Interesse der Verkehrssicherheit auch für Einsatzfahrzeuge ermöglicht werden. Derzeit sind hierfür Ausnahmegenehmigungen der Länder erforderlich.
- Absatz 3 Nummer 2 ist dahingehend zu ergänzen, dass die Ausstattung von Pannenhilfs- und Abschleppfahrzeugen mit je einem Paar Warnleuchten für gelbes Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorne und nach hinten zur Absicherung der Einsatzstellen zulässig ist. Die hinteren Warnleuchten sind so zu schalten, dass diese nur bei stehenden Fahrzeugen in Betrieb genommen werden können. Zusätzliche Warnleuchten sind angesichts stetig steigender Unfallzahlen mit Beteiligung von Pannenhelfern für die Sicherheit der Einsatzkräfte unabdingbar. Herkömmliche Rundumleuchten sowie eingeschaltetes Warnblinklicht sind bei Verladevorgängen, insbesondere auf Bundesautobahnen und Schnellstraßen, oftmals verdeckt oder werden beim zulässigen Durchfahren einer vorhandenen Rettungsgasse nicht wahrgenommen. Die gesetzliche Erlaubnis zum Anbringen zusätzlicher Warnleuchten an anerkannte Pannenhilfsfahrzeuge ist daher im Interesse der Verkehrssicherheit anzustreben.
- Nach Absatz 4 Nummer 8 dürfen Kraftfahrzeuge mit einem Suchscheinwerfer ausgerüstet sein. Für Einsatzfahrzeuge müssen zusätzlich aber auch die oft verbauten Arbeitsscheinwerfer zur Auffindung von Einsatzstellen nutzbar sein. Suchscheinwerfer sind hierfür nicht praktikabel. Absatz 4 sollte entsprechend ergänzt werden.
- Nach der aktualisierten DIN EN 1789:2020 sollen Krankenwagen der Typen B und C (Notfallkranken- und Rettungswagen) mit zusätzlichen Warnlampen vorne, an den Seiten des Fahrzeugs und hinten ausgerüstet werden. Dies ist in der StVZO bislang nicht zulässig und sollte in der Neufassung unter Absatz 4 aufgenommen werden. Die veralteten Anforderungen führen dazu, dass Einsatzfahrzeuge durch erhöhte Sitzpositionen in SUV und Geländewagen sowie gesteigerte Helligkeit des Fahrzeugverkehrs durch moderne Lichttechnik für Fahrzeugführende inzwischen schlechter wahrnehmbar sind. In anderen europäischen Staaten, wie den Niederlanden oder den skandinavischen Ländern, ist die Ausrüstung mit entsprechenden Sonderleuchten bereits möglich. Deutschland sollte entsprechend nachziehen, um eine gute Erkennbarkeit der Einsatzfahrzeuge und sichere Einsatzfahrten zu gewährleisten.

Zu § 61 Einrichtungen für Schallzeichen

Für S-Pedelecs (Klasse L1e-B) wäre eine optional zusätzliche Klingel zur Hupe wünschenswert (z. B. in Fahrradstraßen). Absatz 1 sollte dahingehend ergänzt werden, dass die Einschränkung *„Ist mehr als eine Einrichtung für Schallzeichen angebracht, so muss sichergestellt sein, dass jeweils nur eine Einrichtung betätigt werden kann.“* nicht für Fahrzeuge der Klasse L1e-B gilt.

Zu Anlage 5 (zu § 8) Betriebserlaubnis für Einzelfahrzeuge

Bei der Erteilung einer Einzelgenehmigung für Auf- und Umbauten, wie Rettungswagen, Wohnmobilen u. ä. sollen amtlich anerkannte Sachverständige und die Technischen Diensten immer auch die Aufbaurichtlinie der Hersteller bzw. die Herstellergenehmigung berücksichtigen. Bei diesen Einzelbegutachtungen sollten ferner angemessene Tests, wie z. B. fahrdynamische Tests durchgeführt werden.

Der amtlich anerkannte Sachverständige bzw. der Technische Dienst haben im Rahmen der Begutachtung zu bestätigen, dass die für den Bau bzw. den Auf- und Umbau des Fahrzeugs einschlägigen Informationen entsprechend berücksichtigt wurden. Im Übrigen muss das Fahrzeug so gebaut sein, dass dessen Betrieb im Straßenverkehr niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt (siehe neuen § 36 Absatz 1 StVZO).

Zu Anlage 21 (zu § 70) Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern mit oder ohne Tretunterstützung und Fahrradanhängern

Vorbemerkung:

Der DVR befasst sich in seiner Arbeitsgruppe „Zweiradsicherheit“ derzeit intensiv mit Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit der Nutzenden von Fahrrädern, Pedelecs, S-Pedelecs und Lastenrädern, einschließlich Empfehlungen zum neuen § 70 und der Anlage 21. Diese Empfehlungen liegen zum Fristende am 14.08.2023 noch nicht vor, werden dem BMDV jedoch zeitnah in einem separaten Schreiben zugesandt. Nachfolgend erhalten Sie bereits eine Ersteinschätzung zur Anlage 21.

Ersteinschätzung:

- Punkt 1.3. sollte dahingehend ergänzt werden, dass Begrenzungs- bzw. Standlicht nach UN-Regelung Nr. 50 auch für einspurige Fahrräder zulässig ist, um die

Sichtbarkeit bei Dunkelheit zu erhöhen. Dies wäre vor allem für Fahrräder sinnvoll, bei denen die Beleuchtung mit einer Lichtmaschine betrieben wird.

- Nach einem Unfall sind verletzte Radfahrende insbesondere nachts an nicht oder nur schlecht beleuchteten Stellen für andere Verkehrsteilnehmende nur schwer erkennbar. Um zu vermeiden, dass es zu einer Kollision mit einem auf der Fahrbahn verunfallten oder gestürzten Radfahrenden kommt, sollte die optionale Ausstattung von Fahrrädern mit/ohne Elektromotor mit gelbem Warnblinklicht zur automatischen Absicherung der Unfallstelle, welches in die Fahrtrichtungsanzeiger integriert ist, geprüft werden. Punkt 1.3. könnte wie folgt ergänzt werden. *„Scheinwerfer und Rückleuchten dürfen zusätzlich mit einem gelben Warnblinklicht ausgestattet sein, dass automatisch im Falle eines Sturzes aktiviert wird und bei Rückführung in eine betriebsbereite Fahrsituation automatisch deaktiviert wird.“*
- Nach Punkt 1.4.2. dürfen Schlussleuchten an Fahrrädern zusätzlich mit einer Bremslichtfunktion für rotes Licht ausgerüstet sein. Hier ist das Notbremslicht zu ergänzen: *„Schlussleuchten dürfen zusätzlich mit einer Bremslichtfunktion **und/oder Notbremslichtfunktion** für rotes Licht ausgerüstet sein.“*
- In Punkt 1.5.3. ist festgelegt, dass Fahrräder an Vorder- und Hinterrad mit nach der Seite wirkenden gelben Speichenrückstrahlern ausgestattet sein müssen. Um die Sichtbarkeit von Fahrradfahrenden zu erhöhen, sollte in der StVZO die Möglichkeit geschaffen werden, Fahrräder, Pedelecs und S-Pedelecs optional mit gelben Seitenmarkierungsleuchten auszustatten.
- Bislang sind Fahrtrichtungsanzeiger nach Punkt 1.6. nur für mehrspurige Fahrräder oder solche, bei denen der breite Aufbau die Handzeichen der Fahrenden verdeckt, zulässig. Aus Sicht der Verkehrssicherheit ist jedoch eine Erweiterung der Erlaubnis zur Anbringung von Fahrtrichtungsanzeigern für alle einspurigen Fahrräder sinnvoll, damit die Abbiegeintention auch nachts für andere Verkehrsteilnehmende gut wahrnehmbar ist. Tagsüber hätten diese überdies den Vorteil, während des gesamten Abbiegevorgangs, bei welchem oft beide Hände zum Betätigten der Bremsen benötigt werden, wirksam zu sein. Besonders Zusammenstöße mit linksabbiegenden Fahrradfahrenden, die nicht selten schwerwiegende Verletzungen nach sich ziehen, könnten so reduziert werden. Fahrtrichtungsanzeiger haben sich an motorisierten Zweirädern und in jüngerer Zeit auch an Elektrokleinstfahrzeugen bewährt und sind u. a. für mehrspurige Fahrräder und Fahrradanhänger bereits zugelassen. Die Stromversorgung für Fahrtrichtungsanzeiger von Fahrrädern mit Elektromotor ist durch den Antriebsakku gesichert und könnte auch für gewöhnliche

Fahrräder durch moderne Akkutechnik sichergestellt werden. Fahrtrichtungsanzeiger sollten für Fahrräder mit Elektromotor auch als „Ochsenaugen“ zulässig sein.

- Insbesondere bei Lastenrädern, die bauartbedingt ein kleines Vorderrad aufweisen und somit auch eine niedrige Position des Frontlichtes besitzen, ist die Sichtbarkeit des Abblendlichts deutlich gemindert. Rückstrahlende Mittel sind nicht wirksam, um Dooring- oder Abbiegeunfälle mit Kraftfahrzeugen mit derselben Fahrtrichtung zu vermeiden. Separate, höhere Begrenzungsleuchten nach UN-Regelung Nr. 50 würden deutlich mehr Sicherheit bieten. Absatz 2 sollte um einen Satz ergänzt werden, welcher die Anbringung zusätzlicher Begrenzungsleuchten für Fahrräder, Pedelecs, S-Pedelecs und Fahrzeuge der Klasse L ermöglicht.
- Um die Sichtbarkeit von Fahrradanhängern zu erhöhen, sollte unter Punkt 2 ein ergänzender Satz eingefügt werden, dass diese optional mit Konturmarkierungen ausgestattet werden dürfen. Dies sollte analog auch für mehrspurigen Lastenrädern gelten.

Zu Artikel 9 Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung

Mit der Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung sollen diverse laufende Nummern aufgehoben werden. Im Interesse der Verkehrssicherheit sollten die folgenden Bußgeld-Tatbestände jedoch bestehen bleiben:

- 222.2 Kraftfahrzeug oder Anhänger in Betrieb genommen unter Verstoß gegen eine Vorschrift über Begrenzungsleuchten oder vordere Richtstrahler
- 222.3 Kraftfahrzeug oder Anhänger in Betrieb genommen unter Verstoß gegen eine Vorschrift über seitliche Kenntlichmachung oder Umrissleuchten
- 222.5 Kraftfahrzeug oder Anhänger in Betrieb genommen unter Verstoß gegen eine Vorschrift über Schluss-, Nebelschluss-, Bremsleuchten oder Rückstrahler

Weiterführende Empfehlungen

Über die Neufassung der StVZO hinausgehend möchten wir folgende Punkte anregen:

- Es bedarf einer Erfassung von Unfällen mit Einsatzfahrzeugen, die mit und ohne blauem Blinklicht, Einsatzhorn und Sonderrechten unterwegs waren, in der Unfallstatistik. Hierzu gibt es bislang keine verlässliche Datenbasis. Die wissenschaftlichen Grundlagen könnten mithilfe der BASt geschaffen werden.
- Es müssen wissenschaftliche Grundlagen zu Einsatzfahrzeugen geschaffen werden, u. a. unter Berücksichtigung der Aspekte Lichttechnik mit Farben, blinkende Zusatzscheinwerfer mit Fernwirkung, Nah- und Fernwirkungsbereiche, Fahr- und Standbetrieb, akustische Warntechnik, Erkennbarkeit von Einsatzfahrzeugen mit fluoreszierenden und reflektierenden Farben, verkehrsbeeinflussende Maßnahmen, Umgang mit autonomen Fahrzeugen u. ä..
- In der Verkehrsunfallstatistik sollte in der Kategorie „Schwerverletzte“ als Merkmal „MAIS 3+“ eingeführt werden, um mittels dieses medizinischen Verletzungsschweregrades die potenziell lebensgefährlich verletzten Unfallopfer herausfiltern zu können.