

25.06.13**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - AV - Inzu **Punkt** der 912. Sitzung des Bundesrates am 5. Juli 2013

48. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher VorschriftenDer **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,der **Ausschuss für Agrarpolitik und Verbraucherschutz (AV)** undder **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)**

empfehlen dem Bundesrat, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

Vk 1. Zu Artikel 1 (Eingangssatz StVZO)

In Artikel 1 sind im Eingangssatz die Wörter "die Verordnung vom 10. Mai 2012 (BGBl. I S. 1086)" durch die Wörter "Artikel 2 der Verordnung vom 19. Oktober 2012 (BGBl. I S. 2232)" zu ersetzen.

Begründung:

Redaktionelle Berichtigung.

- Vk 2. Zu Artikel 1 Nummer 0 - neu - (§ 53a Inhaltsübersicht StVZO)
Nummer 4a - neu - (§ 31b Nummer 4a - neu StVZO)
Nummer 16a - neu - (§ 53a Überschrift, Absatz 1, 2 StVZO)
Nummer 22 Buchstabe b (§ 69a Absatz 3 Nummer 19 StVZO)
Nummer 24 Buchstabe b (§ 72 Absatz 2 Nummer 6d - neu - StVZO)
Nummer 26a - neu - (Anlage VIIIa StVZO)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) Der Nummer 1 ist folgende Nummer 0 voranzustellen:
'0. In der Inhaltsübersicht wird die Angabe zu § 53a wie folgt gefasst:
"§ 53a Warndreieck, Warnleuchte, Warnblinkanlage, Warnweste" '
- b) Nach Nummer 4 ist folgende Nummer 4a einzufügen:
'4a. In § 31b wird nach Nummer 4 folgende Nummer 4a eingefügt:
"4a. Warnweste (§ 53a Absatz 2)," '
- c) Nach Nummer 16 ist folgende Nummer 16a einzufügen:
'16a. § 53a wird wie folgt geändert:
a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:
"§ 53a Warndreieck, Warnleuchte, Warnblinkanlage,
Warnweste"
b) In Absatz 1 wird nach Satz 2 folgender Satz 3 eingefügt:
"Warnwesten müssen der Norm DIN EN 471:2003+A1:2007,
Ausgabe März 2008 entsprechen."
c) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
aa) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch ein Semiko-
lon ersetzt.
bb) Folgende Nummer 3 wird angefügt:
"3. in Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Zug- und
Sattelzugmaschinen sowie Kraftomnibussen:
eine Warnweste." '

- d) In Nummer 22 ist Buchstabe b wie folgt zu fassen:
- 'b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 3 < ... weiter wie Vorlage ... >
 - bb) In Nummer 19 werden nach dem Wort "Warnblinkanlagen" die Wörter "und Warnwesten" eingefügt.
- e) Nummer 24 ist wie folgt zu ändern:
- a) Buchstabe b ist wie folgt zu ändern:
 - aa) Im Änderungsbefehl ist die Angabe "6a bis 6c" durch die Angabe "6a bis 6d" zu ersetzen.
 - bb) Nach Nummer 6c ist folgende Nummer 6d einzufügen:
 - "6d. § 53a Absatz 2 Nummer 3 (Warnwesten) ist spätestens ab dem 1. Juli 2014 anzuwenden."
 - b) Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:
 - "c) Die bisherige Nummer 6a. wird geändert in Nummer 6e."
- f) Nach Nummer 26 ist folgende Nummer 26a einzufügen:
- '26a. In Anlage VIIa werden in der Tabelle zu Nummer 6.7.2 in der linken Spalte in Zeile 4 die Wörter "Warndreieck/Warnleuchte, Verbandskasten" durch die Wörter "Warndreieck/Warnleuchte/Warnweste, Verbandskasten" ersetzt.'

Begründung:

Das Tragen einer Warnweste kann die Verkehrssicherheit bei Pannen oder Unfällen deutlich erhöhen. Eine Person mit einer Warnweste wird wesentlich früher und besser von anderen Verkehrsteilnehmern erkannt.

Das Mitführen einer Warnweste soll deshalb zwingend vorgeschrieben werden. Durch die Vorgabe der Berufsgenossenschaften in der Unfallverhütungsvorschrift "Fahrzeuge" (BGV D 29, August 2007) muss in jedem gewerblich genutzten Fahrzeug bereits heute eine Warnweste mitgeführt werden. Besteht die Besetzung dieser Fahrzeuge regelmäßig aus Fahrer und Beifahrer, sind zwei Warnwesten mitzuführen. Von dieser Vorschrift sind bereits fast alle Lastkraftwagen, Zugmaschinen, Sattelzugmaschinen, Kraftomnibusse betroffen; auch die betrieblichen Kraftfahrzeuge (Dienstwagen) dürften in der Regel mit Warnwesten ausgerüstet sein.

Darüber hinaus haben viele Fahrzeughalter bereits auf freiwilliger Basis eine Warnweste im Fahrzeug, da sie in den Nachbarstaaten schon seit Langem vorgeschrieben sind. Beim Fahrzeugkauf, auf Vereinsaktionen aber auch beim Verkehrssicherheitstag wurden in der Vergangenheit häufig Warnwesten kostenlos verteilt, wodurch sich die Anzahl der Bürger, die sich eine Warnweste anschaffen müssen, weiter reduziert. Es ist von einer einmaligen Anschaffung auszugehen, da die Warnwesten im Betrieb selten genutzt werden, so dass ein Fahrzeugwechsel keine Neuanschaffung erforderlich macht.

AV 3. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 32 Absatz 4 Nummer 3 StVZO)

(bei An-
nahme
entfällt
Ziffer 4)

Artikel 1 Nummer 5 ist wie folgt zu fassen:

'5. § 32 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 ... wie Vorlage ...
- b) In Absatz 4 werden Nummern 3 und 4 durch folgende Nummer 3 ersetzt:

"3. bei Zügen (Kraftfahrzeuge mit einem oder
zwei Anhängern) 18,75 m,

Bei Zügen, die aus einem Lastkraftwagen und einem Anhänger zur Güterbeförderung bestehen, dürfen die höchstzulässigen Teillängen folgende Maße nicht überschreiten:

- a) größter Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus des Lastkraftwagens und dem hintersten äußeren Punkt der Ladefläche des Anhängers der Fahrzeugkombination, abzüglich des Abstands zwischen der hinteren Begrenzung des Kraftfahrzeugs und der vorderen Begrenzung des Anhängers 15,65 m,

und

- b) größter Abstand zwischen dem vordersten äußeren Punkt der Ladefläche hinter dem Führerhaus des Lastkraftwagens und dem hintersten äußeren Punkt der Ladefläche des Anhängers der Fahrzeugkombination 16,40 m.

Bei Fahrzeugen mit Aufbau - bei Lastkraftwagen jedoch ohne Führerhaus - gelten die Teillängen einschließlich Aufbau." '

Begründung:

Gemäß § 32 Absatz 4 Nummer 4 StVZO dürfen auf Grund einschlägiger internationaler Vorschriften Züge bestehend aus einem Lastkraftwagen und einem Anhänger zur Güterbeförderung eine maximale zulässige Länge von 18,75 m aufweisen.

Fahrzeugkombinationen oder Züge mit anderen Fahrzeugen als Lastkraftwagen dürfen nach § 32 Absatz 4 Nummer 3 StVZO hingegen lediglich eine maximal zulässige Länge von 18,00 m haben. Mit der vorgeschlagenen Änderung werden die Werte von § 32 Absatz 4 Nummer 3 und Nummer 4 StVZO angeglichen, um die bestehende Ungleichbehandlung, die keinen sachlich nachvollziehbaren Grund hat, aufzuheben. Eine Erhöhung des Ladevolumens bei Zügen mit anderen Zugfahrzeugen als Lastkraftwagen geht damit nicht einher, da andere Zugfahrzeuge (z.B. Zugmaschinen) keine oder eine deutlich kürzere Ladefläche als Lastkraftwagen besitzen.

Die Einschränkung der Teillängen bei Zügen, die aus einem Lastkraftwagen und einem Anhänger bestehen, entspricht der derzeit geltenden Regelung.

Vk 4. Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 32 Absatz 2 und 4 Nummer 3 StVZO)

(entfällt bei Annahme von Ziffer 3)

In Artikel 1 ist Nummer 5 wie folgt zu fassen:

5. § 32 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort "Kraftfahrzeugen" ein Komma und das Wort "Fahrzeugkombinationen" eingefügt.

b) In Absatz 4 wird die Nummer 3 wie folgt gefasst:

"3. bei Zügen ausgenommen Züge nach Nummer 4:

a) Kraftfahrzeuge außer Zugmaschinen mit Anhängern 18,00 m,

b) Zugmaschinen mit Anhängern 18,75 m," ' .

Begründung:

Gleichstellung der zulässigen Gesamtlängen von Zugmaschinenzügen mit Lkw-Zügen, welche die Ladelängenbegrenzung einhalten. Die verwendbaren Fahrzeugarten und die Zusammenstellung von Zugmaschinenzügen in Verbindung mit den Vorschriften über die zulässigen Längen von Einzelfahrzeugen in § 32 Absatz 3 und den Vorschriften über das Mitführen von Anhängern in § 32a ergeben auch nach der Änderung noch geringere mögliche Ladelängen als bei Lkw-Zügen mit Gesamtlänge 18,00 m. Dies benachteiligt insbesondere die land- oder forstwirtschaftlichen Transporte und schafft dort zusätzliches Verkehrsaufkommen.

AV 5. Zu Artikel 1 Nummer 7a -neu - (§ 34b Absatz 1 Satz 6 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 7 folgende Nummer 7a einzufügen:

'7a. In § 34b Absatz 1 Satz 6 wird die Angabe "24,00 t" durch die Angabe "32,00 t" ersetzt.'

Begründung:

Die Ausrüstung mit Gleisketten wird bei verschiedenen landwirtschaftlichen Erntemaschinen (z. B. Kartoffel- und Rübenerntemaschinen) und Zugmaschinen gewählt, da Gleisketten durch die größere Aufstandsfläche auf dem Boden einen geringeren Bodendruck aufweisen und somit eine geringere Bodenverdichtung bewirken als Luftreifen.

Das derzeit geltende zulässige Gesamtgewicht für Gleiskettenfahrzeuge entspricht mit 24 t demjenigen für dreiachsige Radfahrzeuge. Die in Rede stehenden Erntemaschinen werden heute zunehmend mit bis zu vier Achsen versehen und dürfen mithin ein zulässiges Gesamtgewicht von 32 t besitzen. Werden diese Fahrzeuge allerdings mit Gleisketten ausgerüstet, sind bei mehr als 24 t Gesamtgewicht für die Zulassung Ausnahmegenehmigungen der Länder erforderlich.

Durch die vorgeschlagene Änderung des § 34b soll in dieser Hinsicht eine Gleichstellung mit Radfahrzeugen erreicht werden, wodurch Ausnahmegenehmigungen im Einzelfalle zukünftig entfallen können.

Da alle relevanten Zulassungsbedingungen und Festlegungen für Gleiskettenfahrzeuge beibehalten werden, kann davon ausgegangen werden, dass diese Gleichstellung zu keiner erhöhten Straßenbelastung führt. Zudem wird eine heute bestehende Ungleichbehandlung aufgehoben.

Vk
In 6. Zu Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 52 Absatz 3 Satz 2 StVZO)

Artikel 1 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb ist wie folgt zu fassen:

'bb) Satz 2 wird wie folgt gefasst:

"Kennleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorne oder nach hinten sind an Kraftfahrzeugen nach Satz 1 zulässig, jedoch bei mehrspurigen Fahrzeugen nur in Verbindung mit Kennleuchten für blaues Blinklicht - Rundumlicht -."

Begründung:

Die Änderung stellt sicher, dass auch die Fahrzeuge nach § 52 Absatz 3 Satz 1 Nummer 3 StVZO (Kraftfahrzeuge, die nach dem Fahrzeugschein als Unfallhilfswagen öffentlicher Verkehrsbetriebe mit spurgeführten Fahrzeugen, einschließlich Oberleitungsbussen, anerkannt sind), die bisher mit Kennleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorn ausgerüstet sein dürfen, dies auch weiterhin in Anspruch nehmen können. Zudem wird es durch die Änderung ermöglicht, dass auch einspurige Fahrzeuge mit Kennleuchten für blaues Blinklicht mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorn oder hinten ausgerüstet sein dürfen. Zumindest die Polizeien verfügen über nicht unerhebliche Bestände an Krafrädern, die bereits mit blauen Blinklichtern mit einer Hauptabstrahlrichtung nach vorn ausgerüstet sind.

Vk 7. Zu Artikel 1 Nummer 21a - neu - (§ 67 Absatz 1a - neu -, Absatz 11 StVZO)

In Artikel 1 ist nach Nummer 21 folgende Nummer 21a einzufügen:

'21a. § 67 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

"(1a) Abweichend von Absatz 1 dürfen für den Betrieb der aktiven lichttechnischen Einrichtungen auch wiederaufladbare Energiespeicher als Energiequelle verwendet werden. Über eine Anzeige muss dem Fahrer die Kapazität sinnfällig angezeigt werden. Abweichend von Absatz 9 müssen Scheinwerfer und Schlussleuchte nicht zusammen einschaltbar sein."

b) Absatz 11 wird wie folgt gefasst:

"(11) Scheinwerfer und Schlussleuchte mit wiederaufladbaren Energiespeichern müssen nicht fest am Fahrrad angebracht sein; sie sind unter den in § 17 Absatz 1 der Straßenverkehrs-Ordnung beschriebenen Verhältnissen vorschriftsmäßig am Fahrrad anzubringen und zu benutzen." "

Begründung:

Die Verwendung von wiederaufladbaren Energiespeichern (Akkus etc.) für den Betrieb von Scheinwerfer und Schlussleuchte an Fahrrädern gewährleistet in Verbindung mit einer sinnfälligen Kapazitätsanzeige grundsätzlich das gleiche Sicherheitsniveau wie die Verwendung einer Lichtmaschine (Dynamo) als

Energieversorger. Eine sinnfällige Kapazitätsanzeige versetzt den Nutzer in die Lage, vor Fahrtritt festzustellen, ob die Restnutzungsdauer seiner Akkus für die vorgesehene Fahrt noch ausreichend ist. Zudem gewährleisten akkubetriebene Scheinwerfer und Schlussleuchten eine gute Erkennbarkeit der Fahrradfahrer, da die Intensität der Lichtabstrahlung unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit gleichmäßig hoch ist und auch im Stand erfolgen kann. Daneben wird ihnen - wie das Konsumverhalten der Radfahrer dokumentiert - allgemein eine höhere Akzeptanz entgegengebracht, die offenbar u. a. daraus resultiert, dass der Betrieb der Beleuchtung mit Akkus - im Gegensatz zu insbesondere älteren Dynamos - keine fahrdynamisch wirksamen Leistungsverluste mit sich bringt.

Eine sinnfällige Anzeige der Energierestkapazität ist bei derzeitigen Leuchten unterschiedlich gelöst (Balkenanzeige, farbige Diodenanzeige etc.). Eine exakte Vorgabe ist erst nach Notifizierung durch die EU möglich.

Die Praxis zeigt, dass bereits eine nennenswerte Anzahl allgemeiner Gebrauchtfahräder im Straßenverkehr mit batterie/akkubetriebener Beleuchtung (ohne Dynamo) ausgerüstet ist. Die Fahrradfahrt mit funktionierender moderner Akkubeleuchtung wie die Fahrt gänzlich ohne Beleuchtung unterliegen dem gleichen Tatbestand der Ordnungswidrigkeit.

Zwar verpflichtet das Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Batterien und Akkumulatoren vom 25. Juni 2009 die Hersteller und Vertrieber von Batterien, dass der Endverbraucher Batterien über ein Rücknahmesystem zurückgeben kann, jedoch ist aufgrund der Rücklaufquoten von nicht mehr nutzbaren in den Haushalten anfallenden Batterien (ca. 43 Prozent der in Verkehr gebrachten Neubatterien (Stand 2011)) davon auszugehen, dass ein Großteil der nicht mehr nutzbaren Batterien nach wie vor über den Hausmüll entsorgt werden. In Hinblick auf Umweltschutzaspekte erscheint somit die Forderung wiederaufladbarer Energiespeicher für die Fahrradbeleuchtung als angemessen.