

Beschluss

des Bundesrates

Zweiundfünfzigste Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften

Der Bundesrat hat in seiner 954. Sitzung am 10. März 2017 beschlossen, der Verordnung gemäß Artikel 80 Absatz 2 des Grundgesetzes nach Maßgabe folgender Änderungen zuzustimmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1 (§ 2 Absatz 3a Satz 2 Nummer 4, 5 und 5a - neu - StVO)

Artikel 1 Nummer 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 4 ist das Wort "und" durch ein Komma zu ersetzen.
- b) In Nummer 5 ist der Punkt durch das Wort "und" zu ersetzen.
- c) Nach Nummer 5 ist folgende Nummer einzufügen:

"5a. Spezialfahrzeuge, für die bauartbedingt keine Reifen der Kategorien C1, C2 oder C3 verfügbar sind."

Begründung:

Laut vorliegender Verordnung besteht auch eine "Winterreifenpflicht" für Fahrzeuge mit Spezialbereifung.

Ausschließlich Reifen der Kategorien C1, C2 und C3 können gemäß UN/ECE 117.02 typgenehmigt und entsprechend mit dem Schneeflocken/Alpine Symbol gekennzeichnet werden.

Fahrzeuge, welche aufgrund ihrer technischen Spezifikationen der Winterreifenpflicht unterliegen, jedoch nicht mit "normalen" LKW Reifen, sondern Reifen für Spezialanwendungen (sogenannte special use Reifen) ausgerüstet werden müssen, unterliegen bei winterlichen Verhältnissen nach der vorgesehenen Regelung quasi einem Fahrverbot.

Die hiervon betroffenen Fahrzeuge sind in der Mehrzahl Baustellenfahrzeuge oder selbstfahrende Arbeitsmaschinen wie Mobilkrane. Diese Fahrzeuge nehmen jedoch am allgemeinen Verkehrsgeschehen nur in stark untergeordneter Relevanz teil.

Laut dem Anwendungsbereich der Regelung Nummer 117 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) - Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Reifen hinsichtlich der Rollgeräuschemissionen und der Haftung auf nassen Oberflächen und/oder des Rollwiderstandes - sind gemäß dortiger Ziffer 1.1.2 Bereifungen mit einem Felgendurchmesser über 25 Zoll nicht genehmigungsfähig und können somit die Anforderungen an die vorgeschriebene "Winterbereifung" nicht erfüllen.

2. Zu Artikel 1 Nummer 1

Nummer 3 Buchstabe b (§ 2 Absatz 3a Satz 3

§ 52 Absatz 2 StVO)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

a) In Nummer 1 ist § 2 Absatz 3a Satz 3 wie folgt zu fassen:

"Kraftfahrzeuge der Klassen M2, M3, N2, N3 dürfen bei solchen Wetterbedingungen auch gefahren werden, wenn mindestens die Räder

1. der permanent angetriebenen Achsen und
2. der vorderen Lenkachsen

mit Reifen ausgerüstet sind, die unbeschadet der allgemeinen Anforderungen an die Bereifung den Anforderungen des § 36 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung genügen."

b) In Nummer 3 ist Buchstabe b wie folgt zu fassen:

b) Folgende Absätze 2 und 3 werden angefügt:

"(2) [wie Vorlage]

(3) § 2 Absatz 3a Satz 3 Nummer 2 ist erstmals am ersten Tag des sechsten Monats, der auf den Monat folgt, in dem das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Bundesrat einen Bericht über eine Felduntersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen über die Eignung der Anforderung des § 2 Absatz 3a Satz 3 Nummer 2 vorlegt, spätestens jedoch ab dem 1. Juli 2020 anzuwenden." '

Begründung:

Zu Buchstabe a

Die aktuell vorliegende Verordnung dient unter anderem der Erhöhung des Sicherheitsniveaus im Straßenverkehr durch Präzisierung der Anforderungen an vorgeschriebene Winterbereifung.

Im Jahr 2010 wurden die aktuellen gesetzlichen Regelungen zur Winterreifenpflicht beschlossen. Aufgrund offener Fragestellungen hat der Bundesrat seine Zustimmung zur so genannten Winterreifenverordnung mit einer Entschließung verbunden. In dieser Entschließung zur BR-Drucksache 699/10 (Beschluss) wurde unter anderem gefordert, im Rahmen einer technischen Bewertung die achsenbezogene Winterreifenpflicht bei LKW's und Bussen zu prüfen. Gemäß aktueller und geplanter Rechtslage müssen an diesen Fahrzeugen nur die Antriebsachsen mit Winterreifen ausgerüstet sein, eine Bewertung gemäß vorstehender Entschließung hat nicht stattgefunden. Ein wesentliches Merkmal für die verpflichtende Einführung von Winterreifen auf der Antriebsachse von Nutzfahrzeugen war die Vermeidung volkswirtschaftlicher Schäden durch liegenbleibende LKW bereits an leichten Steigungen im Fernstraßenbereich.

Durch die Testergebnisse der Fachpresse sowie von Reifenherstellern lässt sich bei winterlichen Bedingungen eine Verbesserung der Fahrstabilität sowie eine erhebliche Verkürzung des Bremsweges von LKW und LKW-Gespanssen feststellen, wenn diese auf allen Achsen mit Winterbereifung ausgerüstet sind. Vor dem Hintergrund des steigenden Anteils von LKW im Güterkraftverkehr, aber auch von Bussen im Nahverkehr sowie den boomenden Fernbuslinien in Europa, sollte unter allen Witterungsbedingungen akzeptable Verkehrssicherheit gewährleistet sein.

Vielfach wird die Auffassung vertreten, dass der hohe Naturkautschukanteil bei der Herstellung von LKW-Bereifung quasi winterreifennahe Eigenschaften erzeugt und somit keine Lenkachsenausrüstung notwendig sei. Die schon bewährte Ausstattung der Antriebsachsen mit Winterbereifung sowie vorliegende Messergebnisse unter Einbeziehung der Lenkachsen lassen eine weitere Erhöhung des Sicherheitsstandards unterstellen.

Die Formulierung der vorderen Lenkachse ist dem Umstand geschuldet, dass im Nutzfahrzeugbereich gelenkte Achsen in Form von Reibungs- und Hilfslenkung auch an der Hinterachse Verwendung finden.

Die Formulierung "Antriebsachse" definiert nicht eindeutig genug. Es wird nicht zwischen permanent und temporär angetriebenen Achsen unterschieden. Da offensichtlich die permanent angetriebenen Achsen gemeint waren, erscheint es sinnvoll, dieses auch so zu beschreiben.

Zu Buchstabe b

Im Hinblick auf die Ausrüstungspflicht für Lenkachsen mit Winterreifen (Neuregelung) bedarf es einer hinreichenden Übergangsfrist, damit Reifenhersteller und Unternehmen genügend Zeit für die Umstellung erhalten. Daher sieht der Antrag vor, dass § 2 Absatz 3a Satz 3 Nummer 2 StVO (Ausrüstung der vorderen Lenkachsen) spätestens ab dem 1. Juli 2020 anzuwenden ist. Diese Regelung ist jedoch gegebenenfalls ab einem früheren

Zeitpunkt anwendbar: Sie gilt bereits ab dem ersten Tag des sechsten Monats, nachdem das BMVI dem Bundesrat einen Bericht über eine Felduntersuchung der BASt vorgelegt hat, der die Eignung der Anforderung in § 2 Absatz 3a Satz 3 Nummer 2 StVO bestätigt.

Aufgrund der in der Verordnung verankerten Übergangsvorschriften können Fahrzeugbereifungen nach aktuellem Rechtsstand (Altregelungen) noch bis in das Jahr 2024 weiterverwendet werden. Aufgrund des Artikels 1 Nummer 1 der Verordnung sowie Ziffer 1 der Ausschussempfehlungen (neu von der Winterreifenpflicht befreite Fahrzeuge) ist eine schnelle Inkraftsetzung der Verordnung, mit Ausnahme der Lenkachsenpflicht für schwere Fahrzeuge, sinnvoll.

3. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 23 Absatz 1 Satz 4 StVO)

In Artikel 1 ist Nummer 2 wie folgt zu fassen:

- '2. In § 23 Absatz 1 Satz 4 werden die Wörter "sowie an Fahrrädern" und die Wörter "sonst jedoch nur, falls zu erwarten ist, dass sich das Fahrzeug noch im Verkehr befinden wird, wenn Beleuchtung notwendig ist (§ 17 Absatz 1)" gestrichen.'

Begründung:

Der zweite Halbsatz des § 23 Absatz 1 StVO "sonst jedoch nur, falls zu erwarten ist, dass sich das Fahrzeug noch im Verkehr befinden wird, wenn Beleuchtung notwendig ist (§ 17 Absatz 1)" ist nicht mehr zeitgemäß.

Insbesondere unter dem Gesichtspunkt der gesonderten Regelung für Fahrräder dürften einerseits kaum mehr Anwendungsfälle für derartige Fahrzeuge gegeben sein.

Soweit noch ein Anwendungsbereich verbleibt, ist es andererseits bei dem immer dichter werdenden Straßenverkehr aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht mehr vermittelbar, dass gerade diese (sehr wenigen) Fahrzeuge, die ohne Motorkraft oft langsam unterwegs sind, ohne funktionsfähige Beleuchtungseinrichtung am Straßenverkehr teilnehmen sollen. Trotz aller Planungen kann nicht vermieden werden, dass auch am Tag begonnene Fahrten erst in die Abend- oder Nachtstunden enden. Dies birgt ein hohes Gefahrenpotential.

Dreiräder, Gokarts, Skateboards, Kinderfahrräder und so weiter fallen spätestens mit dem Neuerlass der StVO unter den Begriff der besonderen Fortbewegungsmittel im Sinne des § 24 StVO. Diese sind keine Fahrzeuge im Sinne der StVO.

4. Zu Artikel 2 Eingangsformel, Nummer 9 und 12 Buchstabe b, Artikel 3 Eingangsformel (§ 67 Absatz 2 Satz 8 und Anhang StVZO sowie BKatV)

Die Verordnung ist wie folgt zu ändern:

- a) Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In der Eingangsformel ist die Angabe "die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 9. März 2015 (BGBl. I S. 243) geändert worden ist" durch die Angabe "die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1463) geändert worden ist" zu ersetzen.
 - bb) In Nummer 9 ist in § 67 Absatz 2 Satz 8 die Angabe "ABl. L 323/46 vom 6. Dezember 2011" durch die Angabe "ABl. L 265/125 vom 30. September 2016" zu ersetzen.
 - cc) In Nummer 12 Buchstabe b ist im Anhang in Spalte 1 die Angabe "7, 8 und 10" durch die Angabe "7 und 8" zu ersetzen.
- b) In Artikel 3 ist in der Eingangsformel die Angabe "die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 30. Oktober 2014 (BGBl. I S. 1666) geändert worden ist" durch die Angabe "die zuletzt durch Artikel 3 der Verordnung vom 17. Juni 2016 (BGBl. I S. 1463) geändert worden ist" zu ersetzen.

Begründung:

Zu Buchstabe a

Die Eingangsformel wird angepasst, um die letzte Änderung der StVZO vom 17. Juni 2016 zu berücksichtigen.

Zudem wird die Fundstelle der UNECE Regelung Nummer 48 in Nummer 9 Absatz 2 angepasst, um die letzte Änderung vom 30. September 2016 zu berücksichtigen.

Darüber hinaus wird in Nummer 12 Buchstabe b der Verweis auf Abschnitt 10 aus redaktionellen Gründen gestrichen.

Zu Buchstabe b

Die Eingangsformel wird angepasst, um die letzte Änderung der Bußgeldkatalog-Verordnung vom 17. Juni 2016 zu berücksichtigen.

5. Zu Artikel 2 Nummer 4a - neu - (§ 35a Absatz 4a Satz 7 StVZO)

In Artikel 2 ist nach Nummer 4 folgende Nummer einzufügen:

'4a. In § 35a Absatz 4a wird in Satz 7 die Angabe "DIN-Norm 75078-2:1999" durch die Angabe "DIN-Norm 75078-2:2015-04" ersetzt." '

Begründung:

Die DIN-Norm 75078-2:1999 wurde durch die DIN-Norm 75078-2:2015-04 ersetzt. Gegenüber der DIN 75078-2:1999-02 wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- a) Bezeichnung der Fahrzeuge wurde in "Kraftfahrzeuge zur Beförderung mobilitätsbehinderter Personen (KMP)" geändert und somit wurde auch der Normtitel angepasst;
- b) die Norm richtet sich in ihrem Aufbau je nach Abschnitt an verschiedene Adressaten (z. B. Rollstuhlhersteller, Betreiber von KMPs, Umrüster und Hersteller von KMPs);
- c) es wurden Anforderungen an Verankerungspunkte eingeführt;
- d) die Rollstuhlprüfung (unter anderem Crash-Test) erfolgt nach ISO 7176-19:2008 wobei der Rollstuhl in Verbindung mit dem Kraftknoten statisch und dynamisch geprüft wird;
- e) die Prüfung des Rollstuhlrückhaltesystems erfolgt nach ISO 10542-1:2012 und ISO 10542-1 Berichtigung 1:2013;
- f) die Norm wurde sachlich und redaktionell überarbeitet.

Die Änderung ist erforderlich, da die Veränderungen der DIN-Norm 75078-2:2015-04 im Sinne der Verbesserung der Verkehrssicherheit übernommen werden sollen.

6. Zu Artikel 2 Nummer 5 Buchstabe c und Nummer 11a - neu - (§ 36 Absatz 4, Absatz 4a - neu - StVZO, § 72 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe c₁ - neu - StVZO)

Artikel 3 Nummer 5 (Anlage lfd. Nummer 213a, Spalte 2 und 3 BKatV)

a) Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

aa) In Nummer 5 Buchstabe c ist die Angabe "Absätze 4 und 5" durch die Angabe "Absätze 4, 4a und 5" zu ersetzen und folgender Absatz einzufügen:

"(4a) Abweichend von § 36 Absatz 4 gelten bis zum Ablauf des 30. September 2024 als Reifen für winterliche Wetterverhältnisse auch

Luftreifen im Sinne des Absatzes 2, die

1. die in Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 92/23/EWG des Rates vom 31. März 1992 über Reifen von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern und über ihre Montage (ABl. L 129 vom 14. Mai 1992, S. 95), die zuletzt durch die Richtlinie 2005/11/EG (ABl. L 46 vom 17. Februar 2005, S. 42) geändert worden ist, beschriebenen Eigenschaften erfüllen (M+S Reifen) und
2. nicht nach dem 31. Dezember 2017 hergestellt worden sind. Im Falle des Satzes 1 Nummer 2 maßgeblich ist das am Reifen angegebene Herstellungsdatum."

bb) Nach Nummer 11 ist folgende Nummer einzufügen:

'11a. In § 72 Absatz 2 wird in Nummer 1 folgender Buchstabe c₁ eingefügt:

"c₁. § 36 Absatz 4a tritt am 1. Oktober 2024 außer Kraft."

b) Artikel 3 Nummer 5 ist wie folgt zu ändern:

- aa) In Spalte 2 ist die Angabe "§ 36 Absatz 4" durch die Angabe "§ 36 Absatz 4 oder Absatz 4a" zu ersetzen und nach den Wörtern "Eigenschaften nicht erfüllt" folgender Satzteil anzufügen: ", wenn das Kraftfahrzeug gemäß § 2 Absatz 3a StVO bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eis- oder Reifglätte nur mit solchen Reifen gefahren werden darf, die die in § 36 Absatz 4 StVZO beschriebenen Eigenschaften erfüllen."
- bb) In Spalte 3 ist die Angabe "§ 36 Absatz 4" durch die Angabe "§ 36 Absätze 4 und 4a" zu ersetzen.

Begründung:

Zu Buchstabe a

Durch den neu einzufügenden Absatz 4a wird die in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) durch die Neueinfügung der Übergangsvorschriften in § 52 Absatz 2 StVO geschaffene gestaffelte Inkraftsetzung der verhaltensrechtlichen Neuregelung der Winterreifenanforderungen auch in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) nachvollzogen.

Die mit § 36 Absatz 4 StVZO präzisierten Anforderungen an Winterreifen gelten damit im Gleichklang mit den verhaltensrechtlichen Anforderungen an

den Fahrzeugführer erst mit Ablauf des 30. September 2024 vollständig. Bis zu diesem Datum gilt der derzeit zulässig verwendete M+S-Reifen weiterhin als Winterreifen im Sinne der StVZO.

Mit dem Ende der Übergangsfrist für M+S Reifen tritt der Absatz 4a am 1. Oktober 2024 außer Kraft.

Zu Buchstabe b

Der Fahrzeugführer, der bis zum Ablauf des 30. September 2024, bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte mit M+S gekennzeichneten Reifen statt mit dem mit Alpine-Symbol gekennzeichneten Reifen unterwegs ist, handelt aufgrund der Übergangsvorschrift in der StVO nicht ordnungswidrig. Durch die Ergänzung in der lfd. Nummer 213a um den neu eingefügten § 36 Absatz 4a wird klargestellt, dass auch für den Fahrzeughalter eine entsprechende Übergangsregelung besteht. Somit wird ein Auseinanderfallen der Verantwortlichkeiten von Fahrzeugführer und Fahrzeughalter vermieden. Zugleich bleibt die intendierte Verankerung der Verantwortlichkeit des Halters für bereits heute nicht den Anforderungen entsprechende Bereifung bei Glatteis, Schneeglätte, Schneematsch, Eisglätte oder Reifglätte bestehen. Die Ergänzung in Spalte 2 sowie die Benennung von § 36 Absatz 4a in Spalte 3 der Tabelle dient der Klarstellung, dass die in der StVO hinterlegten Ausnahmen von der situativen Winterreifenpflicht nicht nur in Bezug auf den Fahrzeugführer, sondern auch in Bezug auf den Fahrzeughalter gelten.

7. Zu Artikel 2 Nummer 8, Nummer 10 (§ 63a Absatz 1, § 67a Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe a StVZO)

Artikel 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 8 ist in § 63a Absatz 1 das Wort "ihnen" durch das Wort "ihm" zu ersetzen.
- b) In Nummer 10 sind in § 67a Absatz 2 Nummer 2 Buchstabe a vor dem Wort "und" folgende Wörter "oder falls der Anhänger mehr als 600 mm breit ist" einzufügen.

Begründung:

Zu Buchstabe a

Berichtigung eines redaktionellen Fehlers, Bezug auf das vorgenannte Fahrzeug.

Zu Buchstabe b

Die künftig zumindest für neue Fahrradanhänger vorgeschriebene rückwärtige Absicherung nur mit Rückstrahlern ist angesichts des Gefährdungspotentials von Fahrrad-Anhänger-Gespanssen beim heutigen hohen Verkehrsaufkommen und den sehr einfachen Absicherungsmöglichkeiten mit modernen Rückleuchten (z. B. batteriebetriebenen LED-Leuchten langer Leuchtdauer) absolut unzureichend. Es wäre fahrlässig, dem Radfahrer die Sichtbarkeitsbeurteilung seiner am Fahrrad befindlichen Schlussleuchte bei jeder Fahrt mit Anhänger (z. B. beladen, leer, Kinderanhänger) selbst zu überlassen. Dies insbesondere, weil gerade der auflaufende Verkehr vor dem meist langsameren Fahrrad-Anhänger-Gespann gewarnt werden muss. Ferner wäre schwer verständlich, wenn nach vorne eine Absicherung mit Leuchten bei Anhängerbreiten über 1 000 mm gefordert ist, wobei dort nur der Gegenverkehr zu warnen ist und der Fahrradscheinwerfer nicht durch den Anhänger verdeckt werden kann, während nach hinten die durch den Anhänger verdeckbare Schlussleuchte des Fahrrads als gegebenenfalls ausreichend für den weit kritischeren auflaufenden Verkehr erachtet wird.

Die mit der Änderung verwirklichte maßgebliche Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer, gegebenenfalls Kinder im Anhänger und die übrigen Verkehrsteilnehmer erscheint dringend geboten.

8. Zu Artikel 2 Nummer 11a - neu - (§ 72 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b StVZO)

In Artikel 2 ist nach Nummer 11 folgende Nummer einzufügen:

'11a. Dem § 72 Absatz 2 Nummer 1 Buchstabe b wird folgender Satz angefügt:

"§ 35a Absatz 4a Satz 7 in Verbindung mit Absatz 4b ist bis einschließlich 31. August 2017 abweichend erfüllt, wenn ersatzweise zur DIN-Norm 75078-2:2015-04 die DIN-Norm 75078-2:1999 angewendet wird." '

Begründung:

Die Anwendung der DIN-Norm 75078-2:1999 wurde im Rahmen der Veröffentlichung der 51. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften als Alternative zu den im Anhang zu § 35a Absatz 4a beschriebenen Anforderungen beschrieben. Um der Fahrzeugindustrie, den Umrüstern und den Herstellern von Rückhaltesystemen eine zeitlich flexible Umstellung auf die Anwendung der DIN-Norm 75078-2:2015-04 zu ermöglichen, wird die Anwendung der DIN-Norm 75078-2:1999 bis zum 31. August 2017 ermöglicht.

9. Zu Artikel 3 Nummer 6 (Nummer 230 Spalte 3 der Anlage zur BkatV)

In Artikel 3 Nummer 6 ist in Nummer 230 in der dritten Spalte folgende Angabe anzufügen:

"§ 69a Absatz 4 Nummer 8, 9"

Begründung:

Im Bußgeldkatalog werden bei den einzelnen Zuwiderhandlungen neben den zugrunde liegenden Ge- und Verbotsnormen die entsprechenden Ordnungswidrigkeitenvorschriften zitiert. Dagegen sieht die Neufassung von Nummer 230 lediglich die Wiedergabe der §§ 67 und 67a StVZO vor. Die Angaben sollen daher um die Angabe § 69a Absatz 4 Nummer 8, 9 ergänzt werden.