



VDMA · Postfach 710864 · 60498 Frankfurt am Main · Germany

BMVI  
Herrn

Verkehr

Leiter der Abteilung Straßenverkehr  
(per Email über [ref-stv22@bmvi.bund.de](mailto:ref-stv22@bmvi.bund.de))

Kontakt

Telefon +49 69 6603-

Telefax +49 69 6603-

E-Mail [ref-stv22@vdma.org](mailto:ref-stv22@vdma.org)

Datum 30.05.2018

**Entwurf einer XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften**  
Ihr Schreiben StV 22 7342.10/2949392 vom 16.05.2018

Sehr geehrter Herr \_\_\_\_\_,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs und die Möglichkeit, hierzu Stellung zu nehmen. Unsere Stellungnahme betrifft ausschließlich die Vorschriften für land- und forstwirtschaftliche (lof) Fahrzeuge.

Grundsätzlich begrüßen wir die Übernahme der EU-Anforderungen auch im nationalen Genehmigungsverfahren für Traktoren, die nach der obligatorischen Anwendung der Verordnung (EU) 167/2013 seit 01.01.2018 im Wesentlichen die Einzelgenehmigung nach § 21 StVZO betrifft.

Was uns zunächst aufgefallen ist, ist dass die in Änderungsverordnungen üblicherweise festgelegten Übergangsbestimmungen, ab wann die Vorschriften für erstmals in Verkehr kommende Fahrzeuge gelten sollen, nicht enthalten sind. Da die Verordnung gemäß Entwurf bereits am Tage nach der Verkündung in Kraft treten soll, könnten hier vermeidbare Härten für diejenigen Hersteller entstehen, die bislang noch keine EU-Typgenehmigungen genutzt haben. Wir schlagen daher die Einführung von Übergangsfristen bei den jeweiligen Änderungen von einem Jahr vor; d. h. die Verordnung sollte 12 Monate nach in Kraft treten für alle nach diesem Datum erstmals in Verkehr kommende Fahrzeuge gelten.

Wir halten dies aus Sicht der Verkehrssicherheit für vertretbar, da die nach den heute geltenden Vorschriften zugelassenen Fahrzeuge kein auffälliges Unfallgeschehen zeigen.

**VDMA e.V.**  
Lyoner Str. 18  
60528 Frankfurt am Main, Germany  
Telefon +49 69 6603-DW  
E-Mail [verkehr@vdma.org](mailto:verkehr@vdma.org)  
Internet [www.vdma.org](http://www.vdma.org)  
Vereinsregister AG Frankfurt/Main, Nr. VR4278

Referat Verkehr

Präsident:  
Carl Martin Welcker  
Hauptgeschäftsführer:  
Thilo Brodtmann

Zu den Einzelvorschriften möchten wir konkret folgendes anmerken:

### **1. Zu Artikel 1 Nr. 5 a), aa), aaa) (§ 32 StVZO)**

Wir begrüßen ausdrücklich, dass mit der Nennung der selbstfahrenden lof-Arbeitsmaschinen eine Klarstellung des Sachverhaltes der zulässigen Breite für diese Fahrzeuge erfolgt, da dies immer wieder zu Unsicherheiten und unterschiedlichen Interpretationen geführt hat.

Die Begrenzung der Zweckbestimmung auf lof-Zwecke führt zu dem Problem, dass der Begriff „land- oder forstwirtschaftliche Zwecke“ in der StVZO nicht bestimmt ist und daher auf einen anderen Rechtsbereich zurückgegriffen werden muss. Hier bietet sich die FeV an, die in ihrem § 6 Absatz 5 folgende abschließende Festlegung, was lof-Zwecke sind, getroffen hat:

„Unter land- oder forstwirtschaftliche Zwecke im Rahmen der Fahrerlaubnis der Klassen T und L fallen

1. Betrieb von Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Weinbau, Gartenbau, Obstbau, Gemüsebau, Baumschulen, Tierzucht, Tierhaltung, Fischzucht, Teichwirtschaft, Fischerei, Imkerei, Jagd sowie den Zielen des Natur- und Umweltschutzes dienende Landschaftspflege,
2. Park-, Garten-, Böschungs- und Friedhofspflege,
3. landwirtschaftliche Nebenerwerbstätigkeit und Nachbarschaftshilfe von Landwirten,
4. Betrieb von land- und forstwirtschaftlichen Lohnunternehmen und andere überbetriebliche Maschinenverwendung,
5. Betrieb von Unternehmen, die unmittelbar der Sicherung, Überwachung und Förderung der Landwirtschaft überwiegend dienen,
6. Betrieb von Werkstätten zur Reparatur, Wartung und Prüfung von Fahrzeugen sowie Probefahrten der Hersteller von Fahrzeugen, die jeweils im Rahmen der Nummern 1 bis 5 eingesetzt werden, und
7. Winterdienst.“

Die in § 32 Absatz 1 Nr. 2 genannten Geräte und Maschinen können aufgrund ihrer Bauart keine anderen als die in den Nummern 1 bis 7 des § 6 Absatz 5 FeV aufgezählten Arbeiten durchführen. Insofern ist die Beschränkung des Verwendungszweckes an dieser Stelle überflüssig. Dies auch insbesondere deshalb, weil mit Einführung der neuen Nr. 6 in § 32 Absatz 1 StVZO eine klare Abgrenzung zu anderen Fahrzeugen und Geräten vorgenommen wird.

Wir schlagen daher vor, die Wörter „wenn sie für land- oder forstwirtschaftliche Zwecke eingesetzt werden“ ersatzlos zu streichen.

### **2. Zu Artikel 1 Nr. 5 a), aa), ddd) (neu) und a), bb), ccc) (§ 32 StVZO)**

Folgender Änderungsbefehl sollte noch eingefügt werden:

ddd) Die bisherige Nummer 6 wird Nummer 7, Nummer 7 wird Nummer 8, Nummer 8 wird Nummer 9, Nummer 9 wird Nummer 10 und Nummer 10 wird Nummer 11.

Die neue Nummer 11 müsste dann Nummer 12 werden.

### **3. Zu Artikel 1 Nr. 6 (§ 32e StVZO)**

Die Formulierung des neuen Absatzes 2 geht über die Anforderungen der Verordnung (EU) 1322/2014 hinaus. Schutzstrukturen gegen herabfallende Gegenstände sind im Rahmen der EU-Typgenehmigungsvorschriften nur dann verbindlich vorgeschrieben, wenn der Traktor forstwirtschaftlich eingesetzt wird. In der Forstwirtschaft werden jedoch nur eine sehr begrenzte Anzahl von „klassischen“ Traktoren eingesetzt, vielmehr geht auch hier der Trend hin zu Forstspezialmaschinen. Zumindest werden aber Traktoren für den Forsteinsatz aufwändig umgerüstet (einschließlich der Anbringung der Schutzstrukturen gegen herabfallende Gegenstände). Die obligatorische Ausrüstung aller Traktoren mit Schutzstrukturen gegen herabfallende Gegenstände wäre aus diesen Gründen nicht verhältnismäßig. Wir schlagen daher folgende Formulierung vor:

„Fahrzeuge der Klassen ... dürfen mit einem Schutzaufbau gegen herabfallende Gegenstände ausgerüstet sein. Sind diese Fahrzeuge mit einem Schutzaufbau gegen herabfallende Gegenstände ausgerüstet, müssen sie den im Anhang zu dieser Vorschrift genannten Bestimmungen entsprechen.“

Darüber hinaus stellt sich uns die Frage, ob es ausreicht, den § 32e StVZO auf die EU-Traktorklassen T und C zu beziehen. Ein Traktor, der gemäß § 21 StVZO eine Einzelgenehmigung erhält und zugelassen wird, wird nach deutschem Zulassungsrecht nach unserer Einschätzung weiterhin als „Zugmaschine Ackerschlepper“ oder „Zugmaschine Geräteträger“ beschrieben und gehört formal dann nicht zu einer EU-Klasse. Wäre es zweckmäßig, statt der EU-Fahrzeugklassen den Begriff „land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschine“ zu verwenden oder zumindest zu ergänzen?

### **4. Zu Artikel 1 Nr. 11 (§ 56 StVZO)**

Die Anforderungen des Anhanges IX der Verordnung (EU) 2015/208 an Spiegel gelten auch für Fahrzeuge mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von mehr als 40 km/h. Daher sollten auch die Wörter „mit einer durch die Bauart bestimmten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 40 km/h“ ersatzlos gestrichen werden.

### **5. Zu Artikel 2 (35. Verordnung über Ausnahmen von den Vorschriften der StVZO)**

Die Begrenzung der Anwendung der 35. AusnVO StVR auf land- oder forstwirtschaftliche Zwecke sehen wir äußerst kritisch. Wir sind uns bewusst, dass durch diese Formulierung ein Beschluss des BLFA-TK umgesetzt werden soll. Dieser Beschluss ist für uns jedoch weder sachlich noch verkehrspolitisch nachvollziehbar. Hinzu kommt, dass nicht erkenntlich ist, was mit dieser Einschränkung überhaupt bezweckt werden soll.

Die 35. AusnVO StVR wurde im Jahre 1988 erlassen, um bei Traktoren (land- oder forstwirtschaftliche Zugmaschinen) und deren Anhängern unter bestimmten Voraussetzungen eine größere Breite als seinerzeit 2,5 m (heute 2,55 m) zulassen zu können. Eine Erhöhung der zulässigen Achslasten und Gesamtgewichte ist nicht Gegenstand dieser Ausnahmeverordnung. Auch erfolgt keine Vergrößerung des Ladevolumens landwirtschaftlicher Anhänger. Ausschlaggebend für den Erlass der AusnVO war und ist der Trend in der Landwirtschaft hin zum Einsatz von Breitreifen oder Doppelbereifung zur Bodenschonung auf dem Feld. Man hatte seinerzeit ganz bewusst auf eine Verwendungsbeschränkung verzichtet, um die Vorteile der Verordnung, nämlich die Möglichkeit, mit Fahrzeugen wenig tragfähige Untergründe befahren zu können, auch anderen Branchen zu ermöglichen. Derzeit werden Fahrzeuge mit Breitreifen außer in der Landwirtschaft in der Bauwirtschaft (Fernstraßenbau) und der Energiewirtschaft eingesetzt, und zwar überwiegend abseits öffentlicher Straßen. Das Befahren öffentlicher Straßen über längere Strecken findet mit den Fahrzeugen nach dieser AusnVO nicht statt, da

- die Spezialbereifung auf festem Straßenuntergrund einen wesentlich höheren Verschleiß hat, als normale Straßenbereifung, was bei reiner Straßenfahrt zu ca. 5 bis 10 mal geringeren Standzeiten der Bereifung im Vergleich zur Straßenbereifung führen würde,
- der Kraftstoffverbrauch derartiger Fahrzeuge auf befestigten Straßen im Vergleich zum LKW doppelt bis dreifach höher ist,
- die Kosten für einen Satz Reifen für Traktor und Anhänger bei ca. 30.000 € liegen.

Unter diesen Umständen wird kein Betreiber solcher Fahrzeuge öffentliche Straßen stärker befahren, als unbedingt nötig. Auch die absolute Anzahl der Fahrzeuge gemäß dieser Verordnung ist vergleichsweise gering, so dass wir hier weder einen (negativen) Einfluss auf die Verkehrssicherheit noch die Leichtigkeit des Verkehrs erkennen können. Auch das gern verwendete Argument, dass die Verkehrsinfrastruktur eine Einschränkung erfordert, können wir nicht nachvollziehen, da, wie oben beschrieben, diese AusnVO in dieser Form seit 1988 existent ist und gelebt wird und in den vergangenen 30 Jahren auch keine Auffälligkeiten bekannt wurden.

Wir schlagen daher vor, auf die Verwendungsbeschränkung zu verzichten; d. h. Artikel 2 ersatzlos zu streichen.

Wir bitten Sie, unsere Kommentare entsprechend zu berücksichtigen.

Vielen Dank und freundliche Grüße