



Dass man beleuchtet als Fahrradfahrer natürlich besser zu sehen ist, steht außer Frage. Ebenso erklärt sich von selbst, dass man sich an gewisse Gesetze (hier der StVO) halten und den Vorschriften der StVZO (Straßenverkehrszulassungsordnung) Folge leisten muss. Seit Neustem herrscht aber mal wieder eines:

Wirrwar rund um die neue Beleuchtungsgesetzgebung an Fahrrädern.

„**Hellichtes Chaos**“ titelte die [Mountainbike](#) in ihrer neusten Ausgabe (11/2013) zu besagtem Thema und traf damit den Nagel auf den Kopf. Die Dynamopflicht ist seit **August 2013** gesetzlich abgeschafft - das bedeutet eben aber auch noch lange nicht, dass nun jede Beleuchtung Normkonform ist.

Ja aber was gilt denn nun? Wann mache ich mich strafbar, obwohl eine Lampe angebracht ist und ich damit sichtbar bin und (im Idealfall) auch genügend selbst sehe?

Um ein wenig Licht ins gesetzliche Dunkel zu bringen, welche Regelungen nun gelten, welche Beleuchtungssysteme vorgeschrieben und auch zugelassen sind, welche man meiden sollte und auch was die Hersteller und Zulieferer wie Importeure zum Thema sagen, haben wir für euch nachgefragt.

Zankapfel: der seit August 2013 geänderte Gesetzespassus **§ 67 der StVZO**. Dieser räumt grundsätzlich zweierlei Neuerungen für FahrradfahrerInnen ein:

- 1.) die Dynamopflicht wird aufgehoben und damit sind
- 2.) alternative Beleuchtungsmöglichkeiten zugelassen

Aber Vorsicht, insbesondere bei Punkt 2.! Denn: nicht jede Leuchte am Rad ist den Gesetzeshütern recht! So definiert der Gesetzestext „**§ 67 Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern**“ der StVZO unter „**alternative Beleuchtungsmöglichkeiten**“ an Rädern unter, aber nun auch über 11kg, dass eine Lampe mit einer Akkuleistung von 6 Volt oder weniger angebracht sein sollte.

D.h., dass Dynamos natürlich auch weiterhin betriebserlaubt sind. Zusätzlich sind jetzt aber auch diejenigen Lampen auf der Straße erlaubt, die bisher nur für *Rennräder* bis 11kg zugelassen waren (zu erkennen an einer aufgedruckten K- Nummer).

[ads1]Bei Akkulampen ist die Voltzahl zu beachten.

Generell haben alle bekannten Beleuchtungsanlagen Akkus eine Spannung von 8,4 Volt. Der im Gesetzestext genannte Grenzwert von 6 Volt bezieht sich dabei auf jene Leuchten, die mit nicht wieder aufladbare Batterien betrieben werden.

Im **Umkehrschluss** gilt nun also, dass alle bisher auch an Rennrädern bis 11kg verbotenen Leuchtanlagen auch weiterhin verboten sind. Dies betrifft z.B. * Blinklichter, * Taschenlampen ohne Hell-Dunkel-Grenze und/oder * Lampen ohne Batteriestandsanzeige o.ä..

Knackpunkt aller Akkulampen ist aber insbesondere der Nachsatz von **§ 67**. So lautet **Absatz 11**:

„[...] Die Leuchten müssen dabei fest angebracht, sowie ständig betriebsfertig sein [...]“



Im überwiegenden Fall sind die Leuchten aber reversibel, d.h. sie können abgenommen werden. Zur konkreten Befestigung sagt das deutsche Gesetz nun aber ausdrücklich in **§ 67, Absatz 2**:

„[...] Die Beleuchtung muss am Fahrrad so angebracht sein, dass sie sich nicht unbeabsichtigt verstellen kann. [...]“

Fällt damit die Aufstecklampe kategorisch durchs Raster?

Eine Nachfragen beim Bundesverkehrsministerium ergab, dass hier eine „[...] feste Anbringung während der Fahrt [...]“ gemeint sei (Nachgang zu §67, Absatz 1).

Auf Nachfrage bei Herstellern und Fachhändlern gab Daniel Gareus ([Cosmicsport](#)) dazu die Auskunft „*Welche konkrete Befestigungsart von der Politik und Justiz nun gewünscht ist, bleibt weiterhin offen. [...]*“ und führt weiter aus, dass es nun gar zu einer verstärkten Abmahnung von Fachhändlern kommt, die weiterhin nicht StVZO-konforme Beleuchtungen als Fahrradbeleuchtung verkaufen.

Konkreter Fall: die beliebten Knogg-Beleuchtungselemente. „[...] *Sie sind reversible Beleuchtungselemente, die gerade für Radsportler interessant sind. Sie haben nachwievor aber keine StVZO/ StVO-Zulassung. [...]*“

Eine Folge dieser Gesetzesänderung sei nun also, dass bestimmte Zulieferer/ Importeure oder auch Hersteller ihr Sortiment reduzieren, auf Eis legen oder neu überdenken müssten.

Rein ökonomisch müsse zur Schadensabwehr von Firmen und Vertrieben so verfahren werden.



Wirklich weiter ist man also an diesem Punkt noch nicht. Denn weiterhin ist offen welche Beleuchtung die vom Gesetzgeber und die Justiz an Fahrrädern (aller Coloer) wünschte. Trotz, dass die Dynamopflicht gekippt und ein Teilerfolg errungen scheint, steht ein großes Fragezeichen nachwievor im Raum.

Herrscht nun gar ein Zwang an Batteriebeleuchtung am Rad?

„Wir können an dem Punkt dem Kunden nicht einmal eine konkrete Empfehlung von Produkten aussprechen, weil viele der gängigen und auch bewährten Beleuchtungssysteme weiterhin nicht zugelassen sind. Dass Polizisten oftmals ein Auge zudrücken, weil sie froh sind, dass die Zweiräder „irgendwie beleuchtet“ sind, hilft an dem Punkt natürlch auch nicht weiter.“ so Jan Klimaschka ([Fireflyer](#)) dazu weiter.

Auf unsere Anfrage auf Stellungnahme antwortete Dagmar Meese ([Busch&Müller KG](#)) „[...] Die neue Gesetzeslage birgt die eine oder andere Unklarheit. Für 2014 ist daher eine umfassende Änderung/ Konkretisierung in Aussicht gestellt worden. [...]“

Es bleibt also vorerst irgendwie alles beim alten.

Die große Unsicherheit, ob man juristisch richtig beleuchtet ist, sowie der Wunsch, dass es eine weitsichtige und umfassende Korrektur in 2014 geben wird, fahren weiter mit uns in die dunkle Jahreszeit.

Wer nachlesen möchte, welche Regelung von **Lichttechnischen Einrichtungen an Fahrrädern** zur Zeit (Stand Oktober 2013) in Kraft ist, sei auf den Artikel 67 der StVZO verwiesen, praktisch zu finden unter diesem Link: [StVZO – Straßenverkehrszulassungsordnung](#)



Helle Aufregung? - Das neue Beleuchtungsgesetz für Fahrräder. Eine Bestandsaufnahme.

Wir halten euch diesbezüglich selbstverständlich auf dem Laufenden.

Wir bedanken uns herzlich bei den Firmen Busch & Müller KG, Cosmicsports, Fireflyer und Sigma, sowie beim Bundesverkehrsministerium Berlin für die unkomplizierte Bereitschaft zur Stellungnahmen zu diesem heiklen Thema.

