

Bundesministerium für Verkehr
Referat StV 32
z. Hd. Herr Bertlau
Robert-Schumann-Platz 1
53175 Bonn

Berlin, 09.09.2026

Stellungnahme zur Anhörung zu „Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen“ (FGBV)

Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter Herr Bertlau,

vielen Dank für die Zusendung des Referentenentwurfs und die Beteiligung im Rahmen der Verbändeanhörung. Als Radlogistikverband Deutschland e.V. vertreten wir das Ökosystem Radlogistik, u.a. 18 kleine und mittelständische Hersteller von Lastenrädern und Lastenanhängern für den gewerblichen Einsatz. Von den so genannten Commercial Cargo Bikes stellen unsere Mitglieder und das Ökosystem im Jahr über 35.000 Einheiten her und vertreiben diese national, in Europa und weltweit erfolgreich.

Als Verband begrüßen wir deswegen sehr die Ziele der Entbürokratisierung und der Vereinheitlichung mit dem europäischen Rechtsrahmen. Dies macht es für die vielen kleinen, innovativen Unternehmen deutlich einfacher passgenaue Produkte zu entwickeln und für Kunden anzupassen.

Der vorliegende Referentenentwurf stellt jedoch eine erhebliche wirtschaftliche Gefahr für diese Unternehmen und die Branche dar. Das Fahrrad wird deutlich enger gefasst, als es dem Stand der Technik und dem europäischen Rahmen entspricht. Damit werden die beiden innovativen und wachsenden Produkte Commercial Cargo Bike bis 650kg zGG. und Lastenanhänger bis 600kg zGG. wie in der DIN EN 17860 auf Basis der 168/2013 als EPAC/ Pedelec beschrieben ohne Sachgrund gefährdet.

Zusätzlich werden die Bemühungen von Logistikunternehmen, besonders aus der Paket- und Postzustellung, zur Umstellung auf CO₂-freie, sichere, stadtverträgliche Lastenräder im Grundsatz gefährdet. Kleinen und mittleren Handwerksbetrieben wird analog die Chance genommen, auf für ihren Einsatzzweck passende Lastenräder und Lastenanhänger umzustellen und damit Energiekosten deutlich zu senken und den Fuhrpark CO₂-neutraler zu gestalten.

Wir haben Ihnen folgend unsere Problemstellen mit einer möglichen Anpassung und der Begründung dargestellt. Wir bitten Sie ausdrücklich die Punkte entsprechend anzupassen.

Mit freundlichen Grüßen



Ernst Brust

Erster Vorsitzender



Dr. Tom Assmann

Fachvorstand Politik

2 Änderungspunkte

§ 2 Abs. 1 Nr. 20 - Fahrrad

IST-Formulierung:

Fahrrad

ein anderes Straßenfahrzeug im Sinne dieser Verordnung mit mindestens zwei Rädern, das **hauptsächlich** durch die Muskelkraft der auf ihm befindlichen Personen mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird;

Formulierungsvorschlag:

ein anderes Straßenfahrzeug im Sinne dieser Verordnung mit mindestens zwei Rädern, das durch Muskelkraft mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird; als Fahrrad gilt auch ein Fahrzeug im Sinne des Satzes 1, das zusätzlich mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb ausgestattet ist, sofern dieser die Muskelkraft unterstützt und beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder wenn der Fahrer im Treten einhält unterbrochen wird, sowie über eine Anfahr- oder Schiebehilfe von bis zu 6 km/h ohne Muskelkraft verfügen kann.

Begründung:

Keine Personenmitnahme nach aktuellem Entwurf:

Die aktuelle Version der FGBV fordert vom Wortlaut her, dass das Fahrrad von den Personen per Muskelkraft angetrieben wird. Diese Formulierung entspricht nicht dem Stand der Technik und Gesetzgebung, die bereits jetzt die Mitnahme von Personen auf dem Fahrrad ermöglicht (§21 (3) StVO). Dies trifft für Lastenräder mit Kindertransport, Fahrradrikschas oder Spezialräder zur Personenmitnahme (z.B. mit Rollstuhl) zu.

Die aktuelle Version stellt damit eine deutliche Gefährdung der Einsatzvielfalt von Fahrrädern dar und gefährdet die Erfolge auf dem Weg zu einer inklusiven Mobilität der letzten Jahre.

Fehlende Anfahr- und Schiebehilfe:

Die aktuelle Version fordert zudem nach Wortlaut, dass das Fahrrad mit Pedalen und Handkurbeln angetrieben werden muss. Dies impliziert die dauerhafte und alleinige Tätigkeit. Dies unterbindet die nach 1§ StVG (3) mögliche Anfahr- und Schiebehilfe, welche bis 6km/h den Antrieb ohne Muskelkraft ermöglicht. Die Formulierung erzeugt damit eine Widersprüchlichkeit zwischen dem StVG und der Verordnung und ist deswegen im Sinne des StVG anzupassen.

Die Anfahr- und Schiebehilfe ist für Commercial Cargo Bikes inkl. Lastenanhänger eine essentielle Funktion, um ein verkehrssicheres und ergonomisches Rangieren zu ermöglichen. Besonders in engen Situationen bei der Zustellung beim Empfänger ermöglicht diese Funktion Halte- und Parkvorgänge, mit denen Lastenräder außerhalb der Fahrbahn bzw. Gehwege abgestellt werden können. Damit wird wirksam das Parken in 2. Reihe reduziert und Verkehrssicherheit erhöht.

Nicht Technologieneutral:

Bei Commercial Cargo Bikes sind kettenlose Antriebssysteme, auch serieller Hybridantrieb genannt, Stand der Technik. Diese treiben das Fahrzeug durch Pedalieren an, ermöglichen durch den Wegfall von Kette jedoch flexiblere, besser auf Kundenbedarf abgestimmte Fahrzeugkonzepte und sind wartungsärmer. Damit sparen sie Kosten. Die flexible Bauform ermöglicht z.B. tiefere Einstiege, was Fahrräder auch zugänglicher für Personen mit Beeinträchtigung macht bzw. die ergonomische Belastung von z.B. Zustellern senken kann.

Kettenlose Antriebssysteme können jedoch bei Commercial Cargo Bikes nicht absichern, dass durchgängig hauptsächlich Muskelkraft zum Antrieb eingesetzt werden muss. Dies ist technisch bedingt nicht möglich. Die Antriebe erfüllen jedoch alle Anforderungen entsprechend § 1 (3) StVG die für EPACs/ Pedelec gelten, besonders des kontinuierlichen Pedalierens.

Zur Klarstellung wird deswegen eine Formulierung vorgeschlagen, die sich am etablierten Stand von Technik und Recht orientiert.

§ 2 Abs. 1 Nr. 21 Fahrradanhänger

IST-Formulierung:

ein **nicht motorisiertes** Anhängfahrzeug, das hinter einem Fahrrad gezogen wird und zum Transport von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet ist;

Formulierungsvorschlag:

ein ~~nicht motorisiertes~~ Anhängfahrzeug, das hinter einem Fahrrad gezogen wird und zum Transport von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet ist;

Begründung:

Fahrradanhänger mit Hilfsmotor sind technisch Standard und in Logistik wie Wirtschaftsverkehr für nachhaltige Transporte fest etabliert. Die Sicherheit ist über DIN EN 17860-7 nach dem Stand der Technik

beschrieben.

Der Sollvorschlag vermeidet die Uneindeutigkeit, ob Hilfsmotoren möglich sind oder nicht. Der Fahrradanhänger bleibt weiterhin hinreichend definiert.

§ 47 Abs. 2 Fahrräder und Fahrradanhänger

IST Formulierung:

(2) Ein Fahrrad mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb muss auch dann noch verkehrssicher im Straßenverkehr bewegt werden können, wenn der Energiespeicher des Hilfsantriebs deaktiviert oder entleert ist.

Formulierungsvorschlag:

Ein Fahrrad mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb muss auch dann noch verkehrssicher im Straßenverkehr bewegt werden können, wenn der Energiespeicher des Hilfsantriebs deaktiviert oder entleert ist. Dies schließt mindestens die Fähigkeit ein, das Fahrzeug sicher zu lenken, zu bremsen und anzuhalten."

Begründung:

Zusätzlich und nicht notwendig:

Im Vorwort des Referentenentwurfs ist dargestellt, "Die FGBV soll erheblich zur Entbürokratisierung beitragen, indem in Zukunft nationale Abweichungen von den in Bezug genommenen europäischen technischen Vorgaben nur noch in Ausnahmefällen möglich sind." Zu dieser Vorgabe sind keine europäischen, gesetzlichen Vorgaben bekannt. Diese Vorgabe ist deswegen eine zusätzliche Ausnahme, die jedoch ohne inhaltliche Begründung der Notwendigkeit dargestellt ist.

Begründung Nicht notwendiger "Notmodus":

Stand der Technik sind Akku-Ladestandsanzeigen bei Fahrrädern mit Hilfsmotoren. Bei Lastenrädern entsprechend der DIN EN 17860-5 sind darüber hinaus akustische und/oder visuelle Warnzeichen erforderlich, bevor und wenn die Unterstützung abgeschaltet wird. Die Nutzer können damit bei verantwortlicher Nutzung eindeutig erkennen, wann das Fahrrad nicht mehr durch den Hilfsantrieb unterstützt werden kann. Nutzende sind damit verantwortlich das Fahrrad entweder vor Abschaltung in eine sichere Situation zu überführen oder alternativ ohne weiterzufahren.

Aus der Information an den Nutzer ergibt sich, dass ein "Not-Modus" nicht erforderlich ist, um die

Verkehrssicherheit für Nutzende und Dritte Verkehrsteilnehmende zu erzielen. Ein derartiger Notmodus ist bei anderen Fahrzeugen nicht erforderlich.

Nicht technologieneutral:

Analoge Vorgaben sind für Kraftfahrzeuge nicht zu finden. Damit ist eine Begründung der Notwendigkeit aus Aspekten der Verkehrssicherheit heraus nicht nachvollziehbar.

Dies ist insbesondere nicht nachvollziehbar, da Fahrräder und Lastenräder beim Ausfall mit deutlich geringerer Wahrscheinlichkeit den Verkehr blockieren bzw. erheblich einfacher aus Gefahrenstellen zu manövrieren sind. Die Vorgabe ergibt auch aus dieser Perspektive keine Mehrwerte in Bezug auf Verkehrssicherheit und Verkehrsfluss

Begründung Unkonkret und nicht zielführend:

Die Formulierung des Bewegens ist nicht hinreichend konkretisiert. Es bleibt offen, ob sich daraus ein Schieben zur Beseitigung einer Gefahrensituation oder ein Fahren mit Mitschwimmen im Verkehr ableiten lässt. Zudem ist nicht konkretisiert, in welchen Verkehrssituationen dieses Kriterium erfüllt sein muss. Damit ist der Punkt für Hersteller und Anwender nicht hinreichend definiert, um daraus konkrete Produktanforderungen bzw. Produktprüfungen abzuleiten.

Nicht inklusiv:

Bei Fahrrädern ergeben sich starke Differenzen in der Bewegungsfähigkeit bezüglich der Benutzerin, des Fahrradtyps und der konkreten Verkehrssituation, besonders der zu überwindenden Steigung. Fahrräder mit Hilfsmotor werden durch eine breite Zielgruppe genutzt. Dazu zählen z.B. auch Frauen, Senior:innen oder Kinder, die oft nicht über ausreichend eigene Muskelkraft verfügen, um Fahrräder entlang steiler, ansteigender Steigungen zu pedalieren. Fahrräder wie Lastenräder oder Spezialräder sind größer und schwerer, auch durch die Formulierung. Die vorliegende Formulierung erfordert jedoch, dass auch in diesen Situation die Bewegung erforderlich ist, die bei steilen Anstiegen bereits beim Schieben unrealistische Beanspruchungen erzeugen kann.

Konkret kann die Person stärker gefährdet werden, als wenn das Fahrrad einfach nur in einen sicheren Stand versetzt wird.

Die vorgeschlagene SOLL-Formulierung nimmt den Trend zu mehr Elektronik und Software im Fahrzeugbereich auf. Grundsätzlich sind in Zukunft technisch Brake- und SteerByWire Systeme denkbar. Für diese ist die Anforderung sinnvoll, dass sicheres Lenken und Bremsen auch bei Stromausfall notwendig ist, um die Verkehrssicherheit für Nutzende und Dritte abzusichern.

§ 48 Abs. 2 Bremsen und Schallzeichen an Fahrrädern und Fahrradanhängern, Lenkbarkeit

IST-Formulierung:

(2) Fahrräder müssen mit mindestens einer helltönenden Glocke ausgerüstet sein. Andere Einrichtungen für Schallzeichen, einschließlich Radlaufglocken, sind nicht zulässig.

Formulierungsvorschlag:

Fahrräder müssen mit mindestens einer helltönenden Glocke ausgerüstet sein.

Begründung

Lastenräder verfügen bereits jetzt über weitere Schallzeichen, welche der Verkehrssicherheit dienen. Dies sind z.B. Einparkassistenten oder Diebstahlsicherungen. Entsprechend der DIN EN 17860-5 sind akustische und/oder visuelle Warnzeichen erforderlich, bevor und wenn die Unterstützung abgeschaltet wird.

Die aktuelle Formulierung würde weitere, der Verkehrssicherheit dienende Schallzeichen untersagen. Dies ist nicht im Sinne der Intention der Verordnung und einer Innovationsoffenheit bzgl. mehr Sicherheits- und Nutzungsfunktionen.