

Zukunft Fahrrad e.V. · Reinhardtstraße 31 · 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr
Referat StV 32
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Per E-Mail

Berlin, 11. September 2026

Betreff: Stellungnahme zum Referentenentwurf für die „Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen“ (FBGV), Aktenzeichen: StV 32 301030103#0000#0023

Vorbemerkung

Der Branchenverband Zukunft Fahrrad e.V. vertritt die Interessen von rund 100 Unternehmen aus der gesamten Breite (Herstellung, Handel, Dienstleistung) der Fahrradwirtschaft in Deutschland mit einem Schwerpunkt auf Dienstleistungsunternehmen. Der Verband und seine Mitglieder haben ein hohes Interesse an klaren und effizienten straßenverkehrsrechtlichen Rahmenbedingungen für Fahrräder, die von Millionen Menschen in Deutschland regelmäßig genutzt werden – meist im eigenen Besitz, aber auch im Dienstadleasing, im Abo, im Sharing oder im gewerblichen Einsatz und stark zunehmend auch als E-Bikes/Pedelecs.

Wir begrüßen deswegen die Fahrräder und Fahrradanhänger betreffenden Präzisierungen und Ergänzungen z.B. bei lichttechnischen Einrichtungen und Fahrtrichtungsanzeigern im vorliegenden FBGV-Entwurf gegenüber der bestehenden StVZO und bedanken uns für die Möglichkeit zur erneuten Stellungnahme.

Zu Abschnitt 1, §2 „Begriffsbestimmungen“

Änderungsvorschläge:

- 20. 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 und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb nach StVG §1, Absatz 3 ausgestattet sein kann;
- 21. Fahrradanhänger:
ein ~~nicht motorisiertes~~ Anhängfahrzeug, das hinter einem Fahrrad gezogen wird und zum Transport von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet ist;

Begründung:

Punkt 1: Eine Definition, die Fahrräder und Fahrradanhänger mit elektrischem Antrieb einschließt, ist an dieser Stelle sinnvoll. Die Gleichstellung von Fahrrädern mit entsprechendem elektrischen Hilfsmotor mit Fahrrädern erfolgt ansonsten nur indirekt in §47 Absatz 1 und 2 und ist ohne weitere Erläuterung schwer verständlich.

Punkt 2: "Fahrradanhänger mit Antrieb oder Zugkraftreduzierung" sind in Anlage 6 des Verordnungsentwurfs Thema. Motorisierte Anhänger sollten deswegen in der Fahrradanhänger-Definition an dieser Stelle umfasst sein.

Zusätzliche Anmerkungen:

- Die in der EU-Typengenehmigungsverordnung 168/2013 (Artikel 2, Absatz 2 (h)) festgelegten Parameter für ein Fahrrad mit elektrischem Hilfsantrieb, auf die sich StVG §1, Absatz 3 bezieht, sollten angesichts der Entwicklung von Markt und Technik um maximale Werte für den Unterstützungsfaktor, die Spitzenleistung und das Gesamtgewicht ergänzt werden.
- Damit verbunden muss für elektrisch unterstützte Fahrräder, die in den Geltungsspielraum der europäischen Norm EN 17860-4 (mehrspurige „Carrier Cycles“ mit Gesamtgewicht von 300 bis 650 kg) fallen, eine eigenständige Ausnahme in der EU-Typengenehmigungsverordnung ergänzt werden, um diese Fahrzeuge rechtssicher und praxistauglicher definieren zu können.
- An geeigneter Stelle sollte im Verordnungstext klargestellt werden, dass motorisierte Fahrradanhänger mit Fahrrädern mit und ohne elektrischen Hilfsantrieb genutzt werden können, solange die Antriebssteuerung und eine Bremsvorrichtung im Anhänger eine relevante Kraftübertragung zwischen Zugfahrrad und Anhänger ausschließen.

Zu Abschnitt 5, §46 „Anforderungen an andere Straßenfahrzeuge“**Streichungsvorschlag:**

~~(1) An einem anderen Straßenfahrzeug im Sinne des § 1 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes ist ein Hilfsantrieb zulässig.~~

Begründung:

§1 Absatz 3 StVG bezieht sich explizit auf Fahrräder. Die Beschreibung eines Fahrrads sollte jedoch in §47 „Fahrräder und Fahrradanhänger“ erfolgen.

Zu Abschnitt 5, §47 „Fahrräder und Fahrradanhänger“**Ergänzungsvorschlag – neuer Absatz (1):**

- (1) An einem Fahrrad ist ein elektrischer Hilfsantrieb zulässig, wenn die Anforderungen von EU-Verordnung 168/2013 Artikel 2 Absatz 2 (h) erfüllt sind. Der elektrische Hilfsantrieb darf als Anfahr- und Schiebehilfe auch ohne gleichzeitiges Treten oder Kurbeln des Fahrers auf bis zu 6 km/h beschleunigen. Darüber hinaus erfordert der elektrische Hilfsantrieb eine rotatorische Bewegung mit einem Kraftschluss zwischen Kurbel und Antriebsrad.

Begründung:

Zu Satz 1 siehe Begründung oben zu Änderungsvorschlägen zu § 2 und §46.

Zu Satz 2 siehe Zulässigkeit einer entsprechenden Anfahrt- und Schiebehilfe in der StVZO, die jedoch keine Entsprechung in der EU-Verordnung 168/2013 hat.

Satz 3 schließt eine bestehende Regelungslücke und unterbindet Fahrzeuge, bei denen nur das Wippen mit den Pedalen den elektrischen Hilfsantrieb aktiviert.

Zusätzliche Anmerkung:

Zu Satz 1 siehe zusätzliche Anmerkungen zu Ergänzungsvorschlag zu § 2 Begriffsdefinition Fahrrad.

Änderungsvorschlag:

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

Begründung:

Aus Sicherheitsgründen ist nur das Verlassen aber nicht das Weiterfahren im Straßenverkehr z.B. mit einem vollbeladenen Lastenrad am Berg erforderlich. Ansonsten sei an dieser Stelle auch auf die anfänglichen Anmerkungen zum Ergänzungsvorschlag der Fahrrad-Definition in §2 verwiesen.

Ergänzungsvorschlag – neuer Absatz am Ende §47:

- (x) Einrichtungen, die die Begrenzung der Unterstützungsgeschwindigkeit von Fahrrädern mit elektrischem Hilfsantrieb aufheben oder beeinträchtigen, müssen in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein.

Begründung:

Die Nutzung von Tuning-Kits für Fahrräder mit elektrischem Hilfsantrieb im Straßenverkehr ist illegal und ein Problem für die Verkehrssicherheit. Eine große Vielfalt von Tuning Kits wird unkontrolliert – meist online – in Deutschland vertrieben. In Frankreich ist dies bereits gesetzlich verboten. Die vorgeschlagene Ergänzung würde den unkontrollierten Verkauf und Erwerb von Tuning-Kits, die illegal im Straßenverkehr genutzt werden, effektiver unterbinden.

Zu Abschnitt 5, §48 „Bremsen und Schallzeichen an Fahrrädern, Lenkbarkeit“

Änderungsvorschläge:

- Überschrift §48: Bremsen und Schallzeichen an Fahrrädern, ~~Lenkbarkeit~~
- (3) Fahrräder, die zu polizeilichen oder zu zolldienstlichen Zwecken sowie von Rettungskräften verwendet werden, dürfen mit Schallzeichen nach § 32 Absatz 2 und 3 ausgerüstet sein.

Begründung:

Punkt 1: Kein Bezug zu den Inhalten der einzelnen Absätze des §48.

Punkt 2: Auch Fahrräder im Einsatz bei Rettungsdiensten (Feuerwehr, Krankenwagen, THW) sollten die Möglichkeit haben, im Einsatzfall ein entsprechendes Schallzeichen nutzen zu dürfen.

Zu Abschnitt 5 §49 “Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“

Änderungsvorschlag:

- (5) Fahrräder, die zu polizeilichen oder zu zolldienstlichen Zwecken sowie von Rettungskräften verwendet werden, dürfen mit Warnleuchten nach § 36 Absatz 1 ausgerüstet sein.

Begründung:

Äquivalent zu oben. Auch Fahrräder im Einsatz bei Rettungsdiensten (Feuerwehr, Krankenwagen, THW) sollten die Möglichkeit haben, im Einsatzfall entsprechende Warnleuchten nutzen zu dürfen.

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“

Wir unterstützen hier die Präzisierungsvorschläge der separaten Stellungnahme unseres Partnerverbandes ZIV – Die Fahrradindustrie.