

Bundesministerium für Digitales und Verkehr  
Referat StV 24 – Fahrzeuge im Straßenverkehr (Grundsätze von  
Genehmigungsprozessen, Qualitätssicherung, Marktüberwachung und Sanktionen)  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

Per E-Mail an: [ref-stv24@bmdv.bund.de](mailto:ref-stv24@bmdv.bund.de)

14. August 2024

## **Stellungnahme des ZIV – Zweirad-Industrie-Verband e.V. zum Entwurf der „Verordnung zur Änderung der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung und anderer straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften“**

### Vorbemerkung

Zur Umsetzung der erforderlichen Verkehrswende können Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) einen Baustein bilden, gerade für die letzte Meile und als Anbindung an den ÖPNV. Dennoch gilt es insbesondere die aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr) sowie den ÖPNV zu fördern und ihnen mehr Flächen zur Verfügung zu stellen, um die gesellschaftlichen und gesundheitlichen Herausforderungen zu bewältigen (Klimawandel, Lärmbelastigung, Bewegungsmangel und daraus resultierende Erkrankungen etc.), und um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen. Der Aufteilung des öffentlichen Raums und des Verkehrsraums sind grundsätzlich neu zu regeln, sodass der Umweltverbund attraktiver wird und Privilegien des motorisierten Individualverkehrs abgebaut werden.

### Stellungnahme:

1. Grundsätzlich begrüßen wir die Überführung der verhaltensrechtlichen Regelungen in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zur Vereinheitlichung und Vereinfachung der Regelungen.
2. § 10 - Nutzung von Verkehrsflächen:  
Gemäß eKFV dürfen eKF bereits seit einigen Jahren Radverkehrsinfrastruktur nutzen. Die Nutzung von eKF auf gemeinsamen Geh- und Radwegen (Zeichen 240), Gehwegen und Fußgängerzonen bewerten wir jedoch durchaus kritisch. Es könnte vermehrt zu Konflikten zwischen Nutzer:innen von eKF und Fußgänger:innen kommen. Bereits die gemeinsame Nutzung dieser Flächen von Radfahrenden und Zufußgehenden ist konfliktanfällig aufgrund des oft eng begrenzten Raumes, jedoch handelt es sich hierbei bei beiden Arten der Fortbewegung um aktive Mobilität.  
Zusätzlich ist die Streichung eines Mindestabstandes beim Überholen von Fußgänger:innen aus Gründen der Verkehrssicherheit unserer Meinung nach nicht nachvollziehbar.

Wir begrüßen grundsätzlich, dass eine Übergangsfrist geplant ist, während der die zuständigen Straßenverkehrsbehörden prüfen können, ob bestimmte Verkehrsflächen ausschließlich für den Radverkehr freigegeben werden sollen, und dafür die Möglichkeit bestehen soll, das Zeichen "Verbot für Elektrokleinstfahrzeuge" anzuordnen. Jedoch sollte diese Möglichkeit nicht befristet sein, da immer wieder neue Radverkehrsflächen geschaffen werden. Die Verkehrsbehörden müssen auch künftig die Möglichkeit haben, bestimmte

Radverkehrsflächen für eKF zu verbieten, insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit.

3. § 4 (1) 3 - Anforderungen an die Bremsverzögerung  
Bezüglich der im Entwurf genannte Bremsverzögerung von "mindestens einen Verzögerungswert von 3,5 m/s<sup>2</sup>" möchten wir anmerken, dass dieser Wert von der geplanten Verschärfung der Anforderungen an Fahrradbremsen (geplanter Verzögerungswert von 5 m/s<sup>2</sup>) abweicht. Die unterschiedlichen Werte für eKF und Fahrräder sind aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar. Wir empfehlen den Verzögerungswert von 3,5 m/s<sup>2</sup> auch für Fahrräder zu übernehmen.
4. Zu § 39 (7), Synopse - Verkehrszeichen „E-Bike“  
Fahrzeuge der Kategorie L1-eA sind de facto nicht im Straßenverkehr zu finden, sodass dieses Zeichen keine praktische Anwendung findet und zudem von den wenigstens Verkehrsteilnehmenden korrekt verstanden werden dürfte. Wir schlagen deshalb vor, die Beschreibung des Zeichens auf 45 km/h anzupassen, sodass dann auch Fahrzeuge der Kategorie L1-eB (S-Pedelecs) darunterfallen. Damit könnte gleichzeitig eine Vereinheitlichung bei der Beschilderung zur Freigabe von Verkehrsflächen für L1-eB-Fahrzeuge / S-Pedelecs, wie es in einzelnen Bundesländern inzwischen per Ländererlass möglich ist, herbeigeführt werden.



Einsitzige zweirädrige  
Kleinkrafträder  
mit elektrischem Antrieb,  
der sich auf eine bauart-  
bedingte Geschwindigkeit  
von nicht mehr als 25  
km/h selbsttätig abregelt  
– E-Bikes –

## Über den ZIV – Die Fahrradindustrie

Der Zweirad-Industrie-Verband e.V. (ZIV), **Lobbyregisternummer R003369**, ist die nationale Interessenvertretung der deutschen und internationalen Fahrradindustrie – inklusive Import und Großhandel sowie etablierter Unternehmen und Start-ups aus dem gesamten Eco-System Fahrrad. Als Branchenverband bündelt und vertritt der ZIV die Interessen von über 120 Mitgliedsunternehmen. 90 Prozent der 2023 in Deutschland produzierten Fahrräder und E-Bikes stammen von Mitgliedsunternehmen des ZIV.

Die Fahrradwirtschaft in Deutschland hat im vergangenen Jahr 4 Millionen Fahrzeuge an Kund:innen verkauft. 2,3 Millionen Fahrzeuge sind in Deutschland gebaut worden, davon 2,1 Millionen E-Bikes (Pedelecs). Der Umsatz in diesem Bereich lag bei 8 Mrd. €.

In Deutschland gibt es 83 Millionen Fahrräder und E-Bikes, davon 11 Millionen E-Bikes (Pedelecs). 77% der Bevölkerung nutzen das Fahrrad. 44% der Bevölkerung, das sind 36 Millionen Menschen, nutzen das Fahrrad regelmäßig und häufig im Verkehr.

Wir stehen gern für Ihre Rückfragen sowie einen persönlichen Austausch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen  
Zweirad-Industrie-Verband e. V.