

Bundesministerin für Arbeit und Soziales  
Frau Bärbel Bas  
Wilhelmstraße 49  
10117 Berlin

Per E-Mail: \_\_\_\_\_

Berlin, den 29. Januar 2026

### **Arbeitsbedingungen und Verkehrssicherheit bei Essenslieferdiensten – Handlungsbedarf bei Elektrofahrrädern**

Sehr geehrte Frau Bundesministerin,

in Goslar diskutieren in diesen Tagen beim Deutschen Verkehrsgerichtstag Fachleute über Verkehrsrecht und -sicherheit. Ein zentrales Thema ist dabei die Verkehrssicherheit im Radverkehr. Anlass dafür sind unter anderem die zunehmenden Risiken, die durch die Nutzung von illegal importierten und manipulierten Elektrofahrrädern ausgehen, die häufig bei Essenslieferdiensten zum Einsatz kommen.

Mit großem Interesse haben wir in diesem Zusammenhang Ihre Initiative zur Einführung eines Direktanstellungsgebots für Beschäftigte bei Essenslieferdiensten verfolgt. Als Verbände der Fahrradwirtschaft in Deutschland unterstützen wir diese Initiative nachdrücklich und möchten auf dringenden Handlungsbedarf hinweisen:

Ein erheblicher Teil der Fahrerinnen und Fahrer nutzt Elektrofahrräder, die

- **gegen geltendes Recht verstoßen**, da sie über eine elektrische Unterstützung von mehr als 25 km/h ohne eigene Tretleistung verfügen (zulässig sind maximal 25 km/h bei 250 Watt Nennleistung),
- **mutmaßlich unter Umgehung von EU-Zollbestimmungen** aus der Volksrepublik China eingeführt, falsch deklariert und zu Dumpingpreisen über Online-Marktplätze vertrieben werden.

Diese Praxis gefährdet nicht nur die Arbeitssicherheit der Beschäftigten, sondern auch die allgemeine Verkehrssicherheit. Bereits im Februar 2025 hat die zuständige Berufsgenossenschaft auf **steigende Unfallrisiken** hingewiesen und die Verantwortung der Unternehmen betont, ihren Beschäftigten verkehrssichere (Elektro-)Fahrräder zur Verfügung zu stellen – inklusive regelmäßiger Schulungen im Umgang mit diesen Fahrzeugen.

Ohne zügige Gegenmaßnahmen drohen ein Imageschaden für das Elektrofahrrad als nachhaltiges, gesundes und sicheres Verkehrsmittel sowie wirtschaftliche Nachteile für die heimische

Seite 2 von 2 des Schreibens vom 29. Januar 2026

Fahrradwirtschaft, insbesondere für Hersteller und Händler, die legale und sichere Elektrofahrräder speziell für Essenslieferdienste anbieten.

Die Verbreitung illegaler, getunter Elektrofahrräder (mit Motorunterstützung über 25 km/h und ohne Tretleistung) steht in direktem Zusammenhang mit Arbeitsmodellen, in denen Fahrerinnen und Fahrer zunehmend selbst für Anschaffung und Instandhaltung ihrer Arbeitsmittel verantwortlich gemacht werden. Große Plattformen entziehen sich damit ihrer Verantwortung für die Bereitstellung verkehrssicherer Fahrzeuge.

Wir begrüßen Ihre Bemühungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen und regen an, den **Arbeitsschutz durch sichere und legale Elektrofahrräder als Arbeitsmittel** explizit in die Maßnahmen aufzunehmen.

Gerne stehen wir Ihnen und Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern für weitere Informationen und einen Austausch zur Verfügung. Für Rückfragen und Terminvereinbarungen können Sie sich jederzeit wenden an:

- **Alexander Rosenthal**, Leiter Politik bei Zukunft Fahrrad: [@zukunfft-fahrrad.org](mailto:@zukunfft-fahrrad.org), Telefon .
- **Anke Schöffner**, Leiterin Politik bei ZIV – Die Fahrradindustrie: [@ziv-zweirad.de](mailto:@ziv-zweirad.de), Telefon .

Mit freundlichen Grüßen

**Wasilis von Rauch**  
Geschäftsführer Zukunft Fahrrad

**ZUKUNFT  
FAHRRAD** 

**Burkhard Stork**  
Geschäftsführer ZIV – Die Fahrradindustrie

**ZIV** DIE  
FAHRRAD-  
INDUSTRIE

Anlage

- Beitrag „Arbeitsplatz Fahrrad und Verkehrssicherheit“ in der aktuellen Ausgabe der Schriftenreihe des Deutschen Verkehrssicherheitsrates.

**VISION  
ZERO**

# ARBEITSPLATZ

# STRASSE

**Menschen, Infrastruktur und Technik  
für mehr Verkehrssicherheit**



# 26

DVR Schriftenreihe Verkehrssicherheit

 **UK|BG**  
Ihre gesetzliche  
Unfallversicherung

**DVR**   
Deutscher  
Verkehrssicherheitsrat

# ARBEITSPLATZ FAHRRAD UND VERKEHRSSICHERHEIT

**Arne Behrensen**

Zukunft Fahrrad e.V.

**B**undesverkehrsminister **Andreas Scheuer** erklärte 2021: „In der Stadt können 30 Prozent des Lieferverkehrs mit dem Lastenrad gemacht werden.“ Der von ihm vorgelegte und weiterhin gültige

**Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0)** will den Radverkehr bis 2030 gegenüber 2017 verdoppeln. Eines der neun Leitziele lautet: „Lasten- und Wirtschaftsverkehr nutzt das Fahrrad“.<sup>1</sup>

Und tatsächlich nimmt das Radfahren im Beruf auch jenseits des klassischen Einsatzes in der Postzustellung und bei Fahrradkurieren zu. Vom Handwerk über Liefer- und Pflegedienste bis zu Fahrradstaffeln bei Polizei und Rettungsdiensten. In vielen Großstädten fällt seit der Corona-Pandemie vor allem der Boom von Essenslieferdiensten per E-Bike<sup>2</sup> auf. Zahlenmäßig noch klein, aber dafür optisch sehr auffällig, ist der Einsatz großer Schwerlasträder in der urbanen Logistik, vor allem zur Paketzustellung.

Der Wirtschaftsverkehr auf dem Fahrrad wird weiter zunehmen (müssen). Zur Entlastung von Städten, im Rahmen des Klimaschutzes und weil moderne E-Bikes und E-Lastenräder auf kürzeren Strecken oft effizienter als Kraftfahrzeuge sind. Der anhaltende Trend zu Online-Bestellungen wird den Bedarf an effektiver und stadtverträglicher Last-Mile-Logistik weiterwachsen lassen. Dementsprechend werden auch Lieferdienste per E-Bike und die Paketzustellung mit großen Schwerlasträdern zunehmen.

## Daten der gesetzlichen Unfallversicherer

Der Boom der Essenslieferdienste schlägt sich allerdings deutlich auch in den Unfallzahlen nieder. Beispiel Berlin: Laut [Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik \(BGHW\)](#) versechsfachten sich hier die meldepflichtigen Arbeits- und Wegeunfälle bei Essenslieferdiensten in nur zwei Jahren. Von 98 im Jahr 2020 auf 596 im Jahr 2022.<sup>3</sup> Auch wenn die Zahlen nicht weiter aufgeschlüsselt werden: Der weit überwiegende Teil dieser Unfälle dürften Arbeitsunfälle im Straßenverkehr mit E-Bikes sein. Meldepflichtig bei den gesetzlichen Unfallversicherern ist ein Unfall ab drei Tagen Arbeitsunfähigkeit oder im Todesfall.

Im Februar 2025 schlug auch die [Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation \(BG Verkehr\)](#) Alarm: „Fahrräder und Pedelecs sind zusammen mittlerweile häufiger in Arbeitsunfälle im Straßenverkehr verwickelt als schwere Lkw“, stellte sie in einer Pressemitteilung fest.<sup>4</sup> Das ergab eine Auswertung von Arbeitsunfällen im Straßenverkehr ihrer bundesweit 1,7 Millionen Versicherten von Juli 2022 bis Juni 2023. In die Zuständigkeit der BG Verkehr fallen auch Berufsradfahrende in der Postzustellung sowie bei Kurier- und Essenslieferdiensten.



*Lastenräder bei der Postzustellung sind längst ein bekanntes Bild in unseren Städten.*

Bei insgesamt 7.650 meldepflichtigen Arbeitsunfällen im Straßenverkehr verunglückten in 23 Prozent der Fälle die Versicherten auf dem Fahrrad oder E-Bike. Das liegt zwar deutlich hinter Pkw (31), aber vor Lkw (22), Kleintransportern (11) und Bussen (6). Bei den 1.220 schweren und 42 tödlichen Unfällen lag der Fahrrad- und Pedelec-Anteil dagegen mit 10,5 Prozent niedriger. Das ist deutlich hinter Lkw (38), Pkw (25) und Kleintransportern (13). Meldepflichtige Fahrrad- und E-Bike-Unfälle sind tendenziell also weniger schwer als bei Kraftfahrzeugen. Sie ereignen sich außerdem fast ausschließlich innerorts und haben einen sehr hohen Anteil an Alleinunfällen.

Einen besonderen Fokus legt die Auswertung der BG Verkehr auf Arbeitsunfälle bei Essenslieferdiensten. Hier waren von 643 meldepflichtigen Unfällen 90 Prozent Fahrradunfälle und zwei Drittel Alleinunfälle ohne Unfallgegner. In 136 Fällen war ein anderes Kraftfahrzeug involviert. 24 Fälle waren Zusammenstöße mit Fußgängerinnen und Fußgängern.<sup>5</sup>

### **Fehlende Daten zu Wirtschaftsverkehr mit Fahrrädern**

Die Daten der beiden Berufsgenossenschaften geben einen wichtigen Einblick in das Unfallgeschehen im beruflichen Radverkehr. Für eine genauere Bewertung wäre jedoch eine Versicherer-übergreifende Auswertung aller Arbeitsunfälle auf dem Fahrrad hilfreich – im Jahresvergleich und im Vergleich zur Entwicklung des beruflichen Radverkehrs insgesamt. Nur so ließe sich klären, ob Arbeitsunfälle mit dem Fahrrad zunehmen, weil es insgesamt mehr beruflichen Radverkehr gibt. Oder, ob die Unfallgefahr für beruflich Radfahrende gestiegen ist. Zwar gibt es wichtige Studien zum Potenzial von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr.<sup>6</sup> Aber wie sich der berufliche Radverkehr tatsächlich entwickelt, dazu gibt es bisher keine systematischen Daten – trotz des Leitziels zum Wirtschaftsverkehr im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0) der Bundesregierung.

Medial viel diskutiert, aber bisher auch ohne empirische Datengrundlage, ist die Frage der Sicherheit von Lastenrädern. Lastenräder und Schwerlastträder werden in der polizeilichen Unfallstatistik nicht separat erfasst.

Zwar gibt es bisher keine Hinweise auf ein verstärktes Unfallgeschehen mit Lastenrädern. Aber speziell der zunehmende Einsatz von gewerblichen Schwerlastenrädern in der urbanen Logistik wirft Fragen auf. Denn ein Schwerlastrad mit einem Gesamtgewicht von bis zu 650 Kilogramm oder mehr<sup>7</sup> darf Radwege nutzen und am Rande von Gehwegen parken – solange der E-Antrieb die maximalen elektrischen Leistungswerte für ein zulassungs- und führerscheinfreies E-Bike<sup>8</sup> einhält. Was heißt das bei einer weiteren Verbreitung für die Verkehrssicherheit auf Radwegen und wo sollen zukünftig die Grenzen für ein zulassungsfreies E-Bike liegen?

## Maßnahmen für sicheres berufliches Radfahren

Damit die steigende Anzahl beruflich Radfahrender sicher im Straßenverkehr unterwegs sein kann und damit mehr und größere Fahrräder im Wirtschaftsverkehr ein Gewinn und keine Belastung für die Verkehrssicherheit sind, bieten sich fünf Handlungsfelder an:

### ► **Bessere Radverkehrsinfrastruktur**

Dass ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz und Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts den Radverkehr sicherer machen, gilt auch für den beruflichen Radverkehr. Zur laufenden Überarbeitung der „[Empfehlungen für Radverkehrsanlagen](#)“ (ERA) forderte der DVR bereits 2018 „die steigende Anzahl von Pedelecs und mehrspurigen Fahrrädern (auch große Lastenräder) hinsichtlich Trassierung und Bemessung zu berücksichtigen.“<sup>9</sup> Daran anknüpfend sollte in der ERA auch der berufliche Radverkehr mit seinen spezifischen Zielen, Strecken und Haltebedürfnissen als Zielgruppe für die Radverkehrsplanung aufgenommen werden. Beispiel New York: Hier erhielt 2023 eine stark von Lieferdiensten befahrene Avenue eine Buslinie und einen extra breiten Radweg. „This [...] project will make a busy stretch of Manhattan smoother and safer for bus riders, pedestrians, and cyclists, including many hard-working delivery workers“, sagte Bürgermeister Eric Adams bei der Eröffnung.<sup>10</sup>

### ► **Faire Arbeitsverhältnisse**

Wenn das eigene Einkommen maßgeblich von der Geschwindigkeit im Straßenverkehr abhängt, dann ist riskantes Fahren vorprogrammiert. Deswegen verbietet das Fahrpersonalgesetz von 1971, dass Angestellte nach Fahrstrecke oder Transportmenge entlohnt werden oder Prämien für diese erhalten. Das gilt allerdings nur für Angestellte, die Kraftfahrzeuge ab 2,8 Tonnen fahren. Die großen Essenslieferdienste basieren jedoch inzwischen auf einem System von Sub- und Sub-Subunternehmern, in dem es kaum noch angestellte, sondern nur noch selbstständige Rider gibt. Sie verdienen pro Auftrag und werden dabei von einem App-Algorithmus gesteuert und permanent kontrolliert. Hinzu kommt, dass die Rider oft einen prekären Sozial- und Aufenthaltsstatus haben. Zunehmend sind es indische Studierende, die sich für Visum und Einreise verschuldet haben und nicht nur hohe Mieten, sondern auch hohe Gebühren für einen Studienplatz an Privatuniversitäten zahlen, an dem wiederum ihr Aufenthaltsrecht hängt.<sup>11</sup> Beides zusammen befördert riskantes Fahren und das illegale Tuning der Lieferbikes.

Ein wichtiger Hebel für Verbesserungen der Arbeitsverhältnisse ist hier die neue EU-Richtlinie zur Plattformarbeit. Sie führt eine „gesetzliche Vermutung eines Arbeitsverhältnisses“ zugunsten von Plattformbeschäftigten ein und muss bis Dezember 2026 in nationales Recht umgesetzt werden. Für Rider von Essenslieferdiensten würde die Anerkennung als Angestellte die Tür zur Wahrnehmung von Arbeitnehmerrechten und fairerer Entlohnung öffnen.

### ► **Sichere Fahrräder**

Auch für sichere Arbeitsfahrräder ist das Beschäftigungsverhältnis wichtig. Bei Angestellten muss der Arbeitgeber sichere Arbeitsmittel stellen und prüfen. Ein Selbstständiger ist dafür eigenverantwortlich zuständig. Bei prekärer sozialer Lage und mangelndem Wissen steigt die Versuchung, ein sehr günstiges – oft aus China am Zoll vorbei importiertes – Liefer-E-Bike online zu bestellen, das mit wenigen Handgriffen auf Elektrounterstützung teilweise bis 65 km/h getuned werden kann, aber in keinem seriösen Fahrradgeschäft Service erhält.<sup>12</sup>Zur

Gefährlichkeit dieser illegalen E-Bikes im Straßenverkehr kommt die Brandgefahr beim Laden nicht-zertifizierter Akkus hinzu. In New York führten Brände von Akkus illegaler Liefer-E-Bikes zu über 20 Toten in Wohnhäusern. 2024 startete die Stadt deswegen ein Pilotprogramm, bei dem 400 Rider ihr illegales E-Bike gegen ein neues zertifiziertes Modell eintauschen konnten.<sup>13</sup> Letztlich müssen auch hier die Lieferdienste in die Verantwortung genommen werden, als Arbeitgeber für sichere E-Bikes zu sorgen. Gegenüber Ridern braucht es bis dahin mehrsprachige Aufklärungsinitiativen über geeignete Community-Kanäle und Unterstützungsangebote wie das Pilotprojekt in New York. Die Marktaufsicht muss zudem gezielt gegen den Handel mit illegalen E-Bikes auf europäischen Online-Marktplätzen vorgehen – die neue [EU-Verordnung über die allgemeine Produktsicherheit \(GPSR\)](#) gibt seit Ende 2024 eine bessere Grundlage dafür.

Die Fahrradwirtschaft trägt mit speziell für den gewerblichen Einsatz entwickelten Rädern und Komponenten, mit Abo- und Serviceangeboten für Flottenbetreiber sowie mit der Weiterentwicklung und Anwendung von technischen Normen wie der neuen europäischen Industrienorm [EN 17 860](#) für Lastenräder zur Sicherheit des beruflichen Radverkehrs bei. Die Ausgabebereitschaft für gewerbliche Fahrräder und Lastenräder ist jedoch unterschiedlich und zu oft wird an Ausstattung und Qualität gespart. Hier können Berufsgenossenschaften und Unfallkassen mit Anforderungsprofilen und Informationsangeboten zu sicheren Fahrrädern als Arbeitsmittel hilfreich sein.

► **Klarer Rechtsrahmen für Schwerlastträger**

Die [EU-Kommission](#) hat Vorarbeiten für eine europäische Regulierung von Personal Mobility Devices (PMD) genannten Elektrokleinstfahrzeugen gestartet. Dabei stellen sich auch Fragen zum zukünftigen europäischen Rechtsrahmen von zulassungsfreien E-Bikes. Der deutsche [Zweirad-Industrie-Verband \(ZIV\)](#) hat deswegen im April 2024 vorgeschlagen, die Grenzen des E-Bikes genauer zu definieren.<sup>14</sup> Diese sollen zukünftig ein zulässiges Gesamtgewicht von 250 Kilogramm in der privaten und 300 Kilogramm in der gewerblichen Nutzung



*Ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz erhöht die Sicherheit.*

nicht überschreiten. Außerdem solle die bisher nicht begrenzte Peak-Power auf maximal 750 Watt beschränkt sein – bei gleichbleibend 250 Watt Nenndauerleistung. Dieser Vorschlag wird in der Fahrradwirtschaft auf europäischer Ebene weiter diskutiert. Er muss noch ergänzt werden um einen Vorschlag für Schwerlastträger bis 650 Kilogramm Gesamtgewicht, was dem Geltungsraum der neuen Industrienorm [EN 17 860](#) für Lastenräder entspricht. Hier bietet sich äquivalent zum S(peed)-Pedelec die Einführung eines H(eavy)-Pedelecs an. Beide sollten als Formen pedalgetriebener, aktiver Mobilität anders als vollelektrische LEV (Light Electric Vehicles, leichte Elektrofahrzeuge) klassifiziert werden. Für die Radwegenutzung und das Gehwegparken müssen Regelungen gefunden werden, die die Sicherheit aller Radfahrenden sowie Fußgängerinnen und Fußgänger berücksichtigen.

► **Fahrtrainings**

Arbeitgeber müssen ihre Angestellten in das Fahrrad als Arbeitsmittel einweisen. Zusätzlich können Zuschüsse der Berufsgenossenschaften und Unfallkassen für Fahrtrainings zertifizierter Anbieter in Anspruch genommen werden. Selbstständige Rider bei Essenslieferdiensten erhalten dagegen oft keinerlei Einweisung in das E-Bike-Fahren und haben als Neulinge kaum Erfahrungen mit

dem deutschen Straßenverkehr. Solange die Lieferdienste erfolgreich die Übernahme von Arbeitgeberpflichten umgehen können, sollte es hier alternative mehrsprachige Angebote für prekäre Selbstständige geben. Für Schwerlasträder einer zukünftigen H(eavy)-Pedelec-Klasse braucht es zudem ein (möglicherweise verpflichtendes) Trainingsprogramm. Bei dessen Konzeption und Durchführung sollten Betreiber, Hersteller, Berufsgenossenschaften und Unfallkassen zusammenarbeiten.

Fortschritte in diesen fünf Feldern machen nicht nur den Arbeitsplatz Fahrrad sicherer. Sie unterstützen auch das Leitziel der Bundesregierung aus dem NRVP 3.0: „Lasten- und Wirtschaftsverkehr nutzt das Fahrrad“. Und schließlich ist jedes gewerbliche E-Bike und Lastenrad, das einen größeren Kleintransporter oder Pkw im begrenzten Verkehrsraum ersetzt, ein Gewinn für die Verkehrssicherheit aller.

---

#### Quellen:

- 1 Bundesministerium für Digitales und Verkehr – BMDV (2022). Nationaler Radverkehrsplan 3.0, S. 60.
- 2 Der Begriff E-Bike hat sich für das dem Fahrrad gleichgestellte Pedelec 25 mit elektrischer Tretunterstützung bis 25 km/h durchgesetzt und wird in diesem Text synonym verwendet. Das rechtlich verwirrenderweise als E-Bike geltende und eher seltene vollelektrische Zweirad bis 25 km/h ist eigentlich ein E-Mofa.
- 3 Abgeordnetenhaus Berlin (2023). Drucksache 19/15 193, Antwort der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales auf die schriftliche Anfrage des Abgeordneten Christoph Wapler (GRÜNE) zum Thema: Rechte der Beschäftigten von Lieferdiensten, S. 2. <https://pardok.parlament-berlin.de/starweb/adis/citat/VT/19/SchrAnfr/S19-15193.pdf>, abgerufen am 10.09.2025.
- 4 BG Verkehr (2025a). Pressemitteilung „BG Verkehr warnt vor Unfällen mit Fahrrädern“, 18.02.2025. <https://www.bg-verkehr.de/presse/pressemitteilungen/bg-verkehr-warnt-vor-unfallrisiken-mit-fahraedern>, abgerufen am 10.09.2025
- 5 BG Verkehr (2025b). Auswertung meldepflichtiger Arbeitsunfälle und Dienstwegeunfälle von Versicherten der BG Verkehr im Straßenverkehr im Zeitraum 01.07.2022 bis 30.06.2023, nicht veröffentlicht.
- 6 Pionierarbeit haben hier geleistet: Johannes Gruber und Christian Rudolph (2016). Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr (WIV-RAD). Schlussbericht an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). <https://elib.dlr.de/104273/1/WIV-RAD-Schlussbericht.pdf>, abgerufen am 10.09.2025
- 7 Die neue europäische Industrienorm EN 17 860 für Lastenräder hat einen Geltungsspielraum bis 650 Kilogramm. Eine gesetzliche Gewichtsbegrenzung für Fahrräder und E-Bikes gibt es in Deutschland jedoch nicht.
- 8 Ein zulassungsfreies E-Bike, das europaweit dem Fahrrad gleichgestellt ist, darf eine elektrische Tretunterstützung bis maximal 25 km/h und 250 Watt Nenndauerleistung (= durchschnittliche Leistung in 30 Minuten) sowie eine vollelektrische Anfahrhilfe bis sechs km/h haben.
- 9 Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) (2018). DVR-Beschluss „Sicherheit im Radverkehr verbessern“ vom 06.11.2018, S. 7. <https://www.dvr.de/fileadmin/downloads/Beschluesse/2018-sicherheit-im-radverkehr-verbessern.pdf>, abgerufen am 10.09.2025
- 10 New York City – Department of Transport (2022). Pressemitteilung „NYC DOT to Begin Construction on Third Avenue ‘Complete Street’ Redesign in Midtown & Upper East Side with New Bicycle & Bus Lanes“. <https://www.nyc.gov/html/dot/html/pr2023/3rd-ave-redesign.shtml>, abgerufen am 10.09.2025
- 11 Zu Arbeitsbedingungen und Herkunft der Rider von Essenslieferdiensten siehe: Scholz, N. (2025). Junge Inder in Deutschland – Das Geschäft mit den Studis, in: taz, 01.07.2025. <https://taz.de/Junge-Inder-in-Deutschland/!6094350/>, abgerufen am 10.09.2025 und John, A & Tyagi, D. (2025). Revealing the Struggles of South Asian Students in Germany, Beyond Borders, Podcastfolge vom 25.07.2025. <https://www.youtube.com/watch?v=kB9uT-vwGCuE>, abgerufen am 10.09.2025
- 12 Zu getunten Lieferbikes siehe zum Beispiel: Schmah, A. (2025). Polizei kontrolliert getunte E-Bikes und Lieferdiensträder in Mainz, in: Merkurist, 23.07.2025. [https://merkurist.de/mainz/radkuriere-im-fokus-polizei-kontrolliert-getunte-e-bikes-und-lieferdienstraeder-in-mainz\\_0xJU](https://merkurist.de/mainz/radkuriere-im-fokus-polizei-kontrolliert-getunte-e-bikes-und-lieferdienstraeder-in-mainz_0xJU), abgerufen am 10.09.2025 und Öffner, N. (2022). Kaufland verkauft illegales E-Bike, das bis zu 45 km/h schnell ist, in: BW24.de, 21.03.2022. <https://www.bw24.de/verbraucher/kaufland-illegal-e-bike-angebot-deutschland-kauf-zulassung-91425873.html>, abgerufen am 10.09.2025
- 13 New York City – Office of the Mayor (2024). Pressemitteilung „Mayor Adams Announces Finalized E-Bike Trade-In Program to Keep New Yorkers Safe From Lithium-Ion Battery Fires“ vom 23.10.2024. <https://www.nyc.gov/mayors-office/news/2024/10/mayor-adams-finalized-e-bike-trade-in-program-keep-new-yorkers-safe-lithium-ion>, abgerufen am 10.09.2025
- 14 ZIV – Die Fahrradindustrie (2025). ZIV-Position: E-Bike – aktive Mobilität als Erfolgsfaktor, 07.04.2025. <https://www.ziv-zweirad.de/ziv-position-e-bike-aktive-mobilitaet-als-erfolgsfaktor/>, abgerufen am 10.09.2025

Herausgegeben von:  
Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) e.V.  
Jägerstraße 67-69  
10117 Berlin

T +49(0)30 22 66 771-0  
F +49(0)30 22 66 771-29  
E [info@dvr.de](mailto:info@dvr.de)

[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

V.i.S.d.P.:  
Stefan Grieger, DVR-Hauptgeschäftsführer

Konzept und Redaktion:  
DVR-Abteilung Politik und Recht  
in Zusammenarbeit mit der  
Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH (VKM)  
[www.vkm-dvr.de](http://www.vkm-dvr.de)

Gestaltung:  
Silvia Pohling, [www.silviapohling.de](http://www.silviapohling.de)

Druckerei:  
Gebr. Pape | Inh. Eberhard Pape  
Jühengrund 24  
33142 Büren

© 2025 DVR

