

ZIV – Die Fahrradindustrie, Reinhardtstraße 7, 10117 Berlin

Bundesministerium für Verkehr
Referat StV 32
Fahrzeugsicherheit und innovative Technologien
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Per E-Mail an:

11. September 2026

Stellungnahme des Zweirad-Industrie-Verbandes e.V. (ZIV) zum Entwurf der Verordnung zur Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen

Aktenzeichen StV 32 301030103#0000#0023

Vorbemerkung:

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 rund 140 Mitgliedsunternehmen. 90 Prozent der 2025 in Deutschland produzierten Fahrräder und E-Bikes stammen von Mitgliedsunternehmen des ZIV.

Die Fahrradwirtschaft in Deutschland hat im vergangenen Jahr 3,8 Millionen Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden verkauft. 1,9 Millionen Fahrräder und E-Bikes sind in Deutschland gebaut worden, davon 1,3 Millionen E-Bikes (Pedelects). Der Umsatz in diesem Bereich lag bei 5,85 Mrd. €.

In Deutschland gibt es 91 Millionen Fahrräder und E-Bikes, davon 17,2 Millionen E-Bikes (Pedelects). 77% der Bevölkerung nutzen das Fahrrad. 44% der Bevölkerung, das sind 36 Millionen Menschen, nutzen das Fahrrad regelmäßig und häufig im Verkehr.

ZIV DIE
FAHRRAD-
INDUSTRIE

Tim Salatzki

Reinhardtstraße 7, 10117 Berlin
Geschäftsführer: Burkhard Stork
Vereins-Nr.: VR 1036

Stellungnahme

Der ZIV bedankt sich für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf zur Verordnung der Neuregelung für den Betrieb und die Genehmigung von Fahrzeugen sowie straßenverkehrsrechtlicher Regelungen.

Wir begrüßen die Neustrukturierung sowie die Präzisierung bestehender und Aufnahme neuer inhaltlicher Punkte. Dazu zählen unter anderem die Gleichstellung von Handkurbeln und Treten im Zusammenhang mit Fahrrädern in § 47 Abs. 1 sowie die erstmalige Legaldefinition des Begriffs „Fahrradanhänger“, das den bislang nur mittelbar erschließbaren Begriff erstmals normativ verankert.

Auch unterstützen wir die zusätzliche Präzisierung § 47 Abs. 2 im Hinblick auf das Verhalten eines Elektrofahrrades bei deaktiviertem oder entleertem Energiespeicher.

Im weiteren Verlauf des Dokuments haben wir unsere Änderungsvorschläge mit entsprechenden Begründungen aufgelistet.

Zu § 2: Begriffsbestimmungen, 20. Fahrrad

Änderungsvorschlag

Satz ergänzen: Als Fahrrad gilt auch ein Fahrrad mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb nach § 47, Absatz X

Begründung

Es fehlt die eindeutige Definition eines Elektrofahrrades (Pedelec / EPAC) bzw. die eindeutige Aussage, dass ein Fahrrad auch über einen elektromotorischen Hilfsantrieb mit festgelegten technischen Parametern verfügen darf. Daher ist eine Präzisierung der Definition eines Fahrrades notwendig, inklusive eines Verweises auf ein neu aufzunehmenden Absatz X im § 47, in dem die technischen Eigenschaften eines Fahrrad mit elektromotorischem Hilfsantrieb beschrieben sind. Hierzu finden Sie im weiteren Verlauf des Dokuments einen Vorschlag.

Zu § 2: Begriffsbestimmungen, 21. Fahrradanhänger

Änderungsvorschlag

„ein Anhängefahrzeug, das hinter einem Fahrrad gezogen wird und zum Transport von Personen oder Gütern bestimmt und geeignet ist“

Begründung

Die Definition beschreibt einen Fahrradanhänger als ein nicht motorisiertes Anhängefahrzeug. In Anlage 6, Nr. 60 ist für Fahrradanhänger mit Antrieb oder Zugkraftreduzierung eine Bauartgenehmigungspflicht festgelegt und es wird die TA Nr. 35 herangezogen. Dies steht im Widerspruch zur Definition. Daher ist „nicht motorisiert“ aus der Definition zu entfernen.

Zu § 2: Begriffsbestimmungen, 60. anderes Straßenfahrzeug

Änderungsvorschlag

„ein nicht an Bahngleise gebundenes Landfahrzeug nach § 46 Absatz 1“

Begründung

Ein „anderes Straßenfahrzeug“ ist als „ein nicht motorisiertes und nicht an Bahngleise gebundenes Landfahrzeug nach § 46 Absatz 1“ definiert. Jedoch erlaubt genau dieser § 46 Abs. 1 ausdrücklich einen Hilfsantrieb für andere Straßenfahrzeuge. Der Oberbegriff, unter den auch ein Elektrofahrrad fallen soll, ist per Legaldefinition „nicht motorisiert“, obwohl die Vorschrift, auf die er verweist, einen Hilfsantrieb zulässt.

Zu § 2: Begriffsbestimmungen, Kinderfahrrad

Änderungsvorschlag

Zusätzliche Definition aufnehmen

Kinderfahrrad:

Ein Straßenfahrzeug, das hauptsächlich durch die Muskelkraft des auf ihm befindlichen Kindes mit Hilfe von Pedalen oder Handkurbeln angetrieben wird und über eine maximale Sattelhöhe von weniger als 635 mm verfügt.

Begründung

In § 1 Abs. 2 sind Fahrzeuge aufgelistet, für welche die Verordnung nicht anzuwenden ist. Hierzu zählen auch Kinderfahrräder. Es fehlt jedoch eine Definition dafür. Daher kann es zu Unklarheiten kommen, welches Fahrrad (noch) als Kinderfahrrad gilt und für welches Fahrrad die FGBV anzuwenden ist. Daher schlagen wir vor, eine zusätzliche Definition für Kinderfahrräder aufzunehmen, die sich am Anwendungsbereich der Norm für Kinderfahrräder (DIN EN ISO 8098:2023-04) orientiert.

Zu § 46: Anforderungen an andere Straßenfahrzeuge, (1)

Änderungsvorschlag

Absatz (1) streichen

Begründung

Der Verweis auf § 1 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes bezieht sich auf Fahrzeuge, für die „Vorschriften über Fahrräder anzuwenden“ (siehe letzter Satz § 1, Absatz 3 StVG) sind. Daher ist es sinnvoll und der Verständlichkeit des Textes zuträglich, wenn die Beschreibung eines Fahrrades mit elektromotorischem Hilfsantrieb im - für Fahrräder vorgesehenen - § 47 behandelt wird und der Absatz 1 in § 46 entfällt.

Zu § 47: Fahrräder und Fahrradanhänger, Gleichstellung Fahrrad und Elektrofahrrad

Änderungsvorschlag

Neuen Absatz (1) am Anfang einfügen:

An einem Fahrrad ist ein elektrischer Hilfsantrieb zulässig, wenn das Fahrzeug

1. die Anforderungen des Artikels 2 Absatz 2 Buchstabe h der Verordnung (EU) 168/2013 erfüllt, und
2. ein maximales Unterstützungsverhältnis zwischen der vom Fahrenden erbrachten Leistung und der Motorunterstützung von 1:4 nicht überschreitet; abweichend hiervon ist bis zu einer Geschwindigkeit von maximal 15 km/h ein maximales Unterstützungsverhältnis von 1:6 zulässig, und
3. eine maximale Unterstützungsleistung am Antriebsrad von 750 Watt nicht überschreitet, und
4. das zulässige Gesamtgewicht des Fahrzeugs bei einspurigen Fahrzeugen maximal 250 kg, oder bei mehrspurigen Fahrzeugen maximal 300 kg beträgt.

Begründung Gleichstellung Fahrrad und Elektrofahrrad

Wie im Kommentar zu §46, Abs. 1 beschrieben, sollte die technische Beschreibung eines Fahrrades mit elektromotorischem Hilfsantrieb in dem dafür passenden § 47 enthalten sein. Dadurch wird die rechtliche Gleichstellung von Fahrrad und Fahrrad mit elektromotorischem Hilfsantrieb eindeutig beschrieben.

Grundsätzlich passen die Beschreibungen bzw. Begriffe (StVG-Verweis, § 46-Verweis, § 47-Formulierung) nicht zusammen. Es fehlt die eindeutige Aussage, dass ein Fahrrad mit elektromotorischem Hilfsantrieb, z.B. nach § 1 Abs. 3 StVG, ein Fahrrad im Sinne des § 2 Abs. 1 Nr. 20 ist.

Im geltenden Recht ist dies explizit beschrieben, siehe § 63a Abs. 2 StVZO *„Als Fahrrad gilt auch ein Fahrzeug im Sinne des Absatzes 1, das mit einer elektrischen Treithilfe ausgerüstet ist ...“*. Der Satzanfang *„gilt auch als Fahrrad“* ist im FGBV-Entwurf nicht enthalten.

Es ist rechtstechnisch unsauber, da *„hauptsächlich durch Muskelkraft angetrieben“* eine qualitative Beschreibung ohne Bezug zu den quantitativen StVG-Schwellen (u.a. 250 W Nenndauerleistung / 25 km/h Unterstützungsgeschwindigkeit) ist. Die einzige Instanz, die diese Schwellen ausdrücklich mit einem Fahrrad-Bezug verknüpft, ist der widersprüchliche § 2 Nr. 60 FGBV.

Die Begründung zu § 47 FGBV enthält die Aussage *„durch den Verweis auf § 1 Abs. 3 StVG im § 47 Abs. 2 wird sichergestellt, dass solche Pedelecs den Fahrrädern gleichgestellt sind.“* Der tatsächliche Wortlaut von § 47 Abs. 2 FGBV lautet jedoch: *„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“*. In diesem Absatz ist kein Verweis auf § 1 Abs. 3 StVG enthalten.

Der einzige StVG-Verweis in § 47 findet sich in Abs. 1: *„Die Benutzung von Handkurbeln ist dem Treten nach § 1 Abs. 3 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes gleichgestellt“*. Dieser betrifft aber nur die Handkurbel-Gleichstellung, nicht die allgemeine Gleichstellung von Fahrrad und Elektrofahrrad (Pedelec / EPAC).

Die Begründung beschreibt eine explizite Verankerung der Gleichstellung von Fahrrad und Elektrofahrrad in § 47, die im geltenden Entwurfstext nicht auffindbar ist.

Begründung Beschreibung von Parametern für elektrischen Hilfsantrieb

Der vorgeschlagene neue Absatz 1 dient der rechtssicheren und zeitgemäßen Abgrenzung von Fahrrädern mit elektromotorischem Hilfsantrieb (Pedelec / EPAC) gegenüber zulassungspflichtigen Kraftfahrzeugen. Durch die dynamische Entwicklung des Marktes, insbesondere im Bereich schwerer Transport- und Lastenfahrräder sowie technologisch hochentwickelter Antriebssysteme, stößt die bisherige, rein auf der Nenndauerleistung und Geschwindigkeit basierende Definition an ihre Grenzen. Die vorgeschlagene Formulierung schafft klare, technologieoffene und zugleich sicherheitsorientierte Kriterien, um den Status des Elektrofahrrades als dem Fahrrad gleichgestelltes und somit privilegiertes, gesundheitsförderndes und umweltfreundliches Fortbewegungsmittel im Straßenverkehr langfristig abzusichern. Im ZIV wurde unter Beteiligung der Mitgliedsunternehmen eine Position zur Präzisierung der Elektrofahrrad-Parameter erarbeitet (siehe: <https://www.ziv-zweirad.de/ziv-position-e-bike-aktive-mobilitaet-als-erfolgsfaktor/>).

Die Verknüpfung mit Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe h der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 stellt sicher, dass die nationalen Vorschriften im Einklang mit dem europäischen Typgenehmigungsrecht stehen. Damit bleibt das grundlegende Prinzip gewahrt, dass die Motorunterstützung nur beim Treten aktiviert wird, sich progressiv mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit verringert und beim Erreichen von 25 km/h sowie beim Unterbrechen des Tretens vollständig abschaltet.

Um den Charakter des Fahrrads als Sport- und Alltagsgerät der aktiven Mobilität mit seinen gesundheitsfördernden Aspekten zu wahren, muss das maximale Unterstützungsverhältnis von der durch den Fahrenden eingebrachten Tretleistung auf die Pedale und der Unterstützungsleistung des elektromotorischen Antriebs reguliert werden. Ein unbegrenztes Übersetzungsverhältnis birgt das Risiko, dass die menschliche Tretleistung zu einer reinen Alibi-Bewegung (sogenanntes „Pseudo-Pedalieren“) degradiert wird, was das Fahrzeug faktisch zu einem führerschein- und versicherungspflichtigen Moped machen würde. Die Deckelung auf ein Verhältnis von 1:4 stellt sicher, dass der Fahrer stets einen spürbaren Eigenbeitrag zur Fortbewegung leisten muss. Um den besonderen physikalischen Anforderungen beim Anfahren oder dem Befahren von Steigungen, insbesondere mit schweren Lasten, Rechnung zu tragen, wird für den unteren Geschwindigkeitsbereich bis 15 km/h ein erhöhtes Unterstützungsverhältnis von bis zu 1:6 vorgeschlagen. Dies erhöht die Verkehrssicherheit durch stabilere und kontrolliertere Anfahrvorgänge im Mischverkehr.

Die bisherige Begrenzung auf eine Nenndauerleistung von 250 Watt greift in der Praxis zu kurz, da moderne Antriebssysteme kurzfristig ein Vielfaches dieser Leistung als Spitzenleistung abgeben können. Um ein Kraffrad-ähnliches Verhalten von Fahrrädern zu unterbinden, das zu unvorhersehbarem Beschleunigungsverhalten und damit zu erheblichen Sicherheitsrisiken auf Rad- und Mischwegen führen kann, wird vorgeschlagen, die maximale Leistung am Antriebsrad auf 750 Watt zu begrenzen. Mit dieser Grenze sind ausreichende Leistungsreserven für anspruchsvolle Topografien und den Transport von Lasten gewährleistet. Sie setzt jedoch gleichzeitig ein klares technisches Limit für die Gewährleistung der Fahrsicherheit.

Mit der Verbreitung von Lastenrädern im privaten und gewerblichen Bereich ist eine rechtliche Verankerung von Gewichtsgrenzen unumgänglich geworden. Zu schwere Fahrzeuge gefährden im Konfliktfall schwächere Verkehrsteilnehmer und können die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur überlasten. Die Differenzierung zwischen maximal 250 kg für einspurige und maximal 300 kg für mehrspurige Fahrzeuge orientiert sich an

ZIV DIE
FAHRRAD-
INDUSTRIE

Tim Salatzki,

Reinhardtstraße 7, 10117 Berlin
Geschäftsführer: Burkhard
Stork Vereins-Nr.: VR 1036

der aktuellen europäischen Normung für Lastenräder (DIN EN 17860-2 und -3). Sie stellt einen ausgewogenen Kompromiss dar, der einerseits den Transport hoher Nutzlasten ermöglicht und andererseits sicherstellt, dass diese Fahrzeuge im öffentlichen Verkehrsraum kontrollierbar und verkehrssicher bewegt werden können.

Anmerkung Lastenräder über 300 kg Gesamtgewicht

Da sich schwere Lastenräder über 300 kg (siehe DIN EN 17860-4:2025) in der Fahrdynamik und den Anforderungen an Konstruktion und Betrieb von Elektrofahrrädern und Fahrrädern deutlich unterscheiden, müssen für diese gesonderte Rahmenbedingungen und Parameter festgelegt werden.

Zu § 47: Fahrräder und Fahrradanhänger, Anfahr- oder Schiebehilfe Elektrofahrrad

Änderungsvorschlag

Neuen Absatz nach Absatz zur Gleichstellung Fahrrad und Elektrofahrrad einfügen:

Ein Fahrrad mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb im Sinne des § 47 Absatz 1 [*neuer Absatz zu Gleichstellung Fahrrad und Elektrofahrrad*] darf auch ohne gleichzeitiges Treten oder Kurbeln des Fahrers auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h beschleunigen (Anfahr- oder Schiebehilfe).

Begründung

Eine Anfahr- oder Schiebehilfe für Elektrofahrräder ist schon in der StVZO zulässig (§ 63a Abs. 2). Da die Schiebehilfe nicht im zuvor vorgeschlagenen Verweis auf die EU VO 168/2013 enthalten ist, muss diese in einem separaten Absatz in § 47 beschrieben sein, um Konsistenz der FGBV mit der StVZO zu gewährleisten.

Zu § 47: Fahrräder und Fahrradanhänger, Treten / Pedalieren Elektrofahrrad

Änderungsvorschlag

Neuen Absatz nach Absatz zur Anfahr- oder Schiebehilfe einfügen:

Das Treten nach § 1 Absatz 3 Satz 1 Nummer 2 des Straßenverkehrsgesetzes ist eine rotatorische Bewegung und erfordert einen Kraftschluss zwischen Kurbel und Antriebsrad.

Begründung

Das Phänomen von Pseudo-Pedalen und Motorunterstützung bei leichtem Antippen von Pedalen widerspricht der in VO (EU) 168/2013, Art. 2, Abs. 2, Buchstabe h sowie in § 1 Abs. 3 StVG beschriebenen Unterstützung durch einen elektromotorischen Hilfsantrieb bei Treten oder Kurbeln des Radfahrenden. Daher muss die Art und Weise des Treten/Pedalierens bei einem Elektrofahrrad verdeutlicht werden.

Zu § 47: Fahrräder und Fahrradanhänger, Tuning von Elektrofahrrädern

Änderungsvorschlag

Neuen Absatz am Ende einfügen:

Einrichtungen, die die Begrenzung der Unterstützungsgeschwindigkeit von Fahrrädern mit elektromotorischem Hilfsantrieb aufheben oder beeinträchtigt, müssen in einer amtlich genehmigten Bauart ausgeführt sein.

Begründung

Gemäß VO (EU) 168/2013, Art. 2, Abs. 2, Buchstabe h sowie § 1 Abs. 3 StVG gelten Elektrofahrräder als Fahrräder mit elektromotorischem Hilfsantrieb mit maximal 250 Watt Nenndauerleistung und einer Höchstgeschwindigkeit bis 25 km/h. Um diese Geschwindigkeitsbegrenzung aufzuheben, sind auf dem Markt verschiedenste Tuning-Sets erhältlich, welche durch mechanische, technische oder elektronische Manipulation der Systemkomponenten deutlich höhere Geschwindigkeiten mit elektromotorischer Unterstützung ermöglichen. Genaue Zahlen zu diesem Phänomen liegen bislang nicht vor. Ein Anteil von nur einem Prozent würde beim aktuellen Bestand von Elektrofahrrädern bereits 172.000 manipulierte Elektrofahrräder bedeuten. Das Tuning von Elektrofahrrädern kann einen maßgeblich negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben. So kann es einerseits zu Beschädigungen von mechanischen Komponenten am Elektrofahrrad kommen, da die Bauteile (z.B. Bremsen, Vorderradgabel) nicht auf die höheren Belastungen ausgelegt sind. Andererseits kann es durch die zum Teil deutlich erhöhten Geschwindigkeiten zu einer Gefährdung der Fahrenden und anderer Verkehrsteilnehmender kommen. Der vorgeschlagene Absatz hätte zur Folge, dass das Feilbieten, Veräußern, Erwerben und Verwenden nicht bauartgenehmigter und gekennzeichnete Teile verboten sind.

Zu § 48: Bremsen und Schallzeichen an Fahrrädern und Fahrradanhängern, Lenkbarkeit

Änderungsvorschlag

„Lenkbarkeit“ aus dem Titel des Paragraphen entfernen

Begründung

Der § 46 Abs. 4 enthält Anforderungen an die Lenkbarkeit für andere Straßenfahrzeuge, die jedoch für Fahrräder nicht gelten. In § 47 Abs. 3 Punkt 2 wird auf den Stand der Technik verwiesen, dem Fahrräder entsprechen müssen. Hierzu zählen insbesondere auch Normen. Im Hinblick auf die Lenkbarkeit sind Anforderungen in der DIN EN ISO 4210 Normenreihe für Fahrrädern und in der DIN EN 15194 für Elektrofahrräder enthalten. Es ist daher nicht notwendig im Titel des § 48 „Lenkbarkeit“ aufzuzählen.

Zu Anlage 6: Genehmigungspflichtige selbstständige technische Einheiten oder Bauteile, Spalte 1, Nr. 33.8

Änderungsvorschlag

Verweis auf neu erarbeitete Technische Anforderung (TA) für Fahrtrichtungsanzeiger an Fahrrädern und Fahrradanhängern aufnehmen

Begründung

Im FKT „Lichttechnische Einrichtungen“ wurde im Laufe des letzten und diesen Jahres unter Mitwirkung des BMV und KBA eine neue TA für Fahrtrichtungsanzeiger an Fahrrädern und Fahrradanhängern erarbeitet. In dieser TA sind detaillierte Anforderungen an Fahrtrichtungsanzeiger festgelegt. Hierbei wird nicht nur der Fahrtrichtungsanzeiger allein betrachtet, sondern das gesamte System aus Leuchteinrichtung, Betätigungseinrichtung, Anzeige und Anbau. Diese TA bildet die Grundlage für eine Bauartgenehmigung und Zulassung von Fahrtrichtungsanzeigern für Fahrräder und Fahrradanhänger. Die in der jetzigen Tabelle enthaltenen Verweise auf die UN-Regelungen und die TA Nr. 9 sind nicht ausreichend. Die aufgelistete TA Nr. 9 enthält keine technischen Anforderungen für Fahrtrichtungsanzeiger. Daher ist es sinnvoll, hier auf die neue erarbeitete TA zu verweisen und diese TA im Bundesverkehrsblatt zu veröffentlichen.

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“, 1.2

Änderungsvorschlag

Den 7. Satz wie folgt ändern

Das manuelle Einschalten der Fernlichtfunktion erfolgt von Hand mit Hilfe eines Bedienteils entsprechend der Lageanordnung nach der UN-Regelung Nr. 60

Begründung

Es wird gefordert, dass das Schalten der Fernlichtfunktion von Hand mit Hilfe eines Bedienteils entsprechend der Lageanordnung nach der UN-Regelung Nr. 60 erfolgen soll. Mit dieser engen Formulierung wird z.B. eine automatische Abschaltung des Fernlichts, wie bei PKW möglich, verhindert. Dies sollte beim aktuellen Stand der Technik nicht ausgeschlossen werden

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“, 1.4

Änderungsvorschlag

Absatz 1.4 direkt vor 1.1 einsortieren

Begründung

Zur besseren Lesbarkeit sollte Absatz 1.4 noch vor dem derzeitigen Absatz 1.1 einsortiert werden. 1.4 beinhaltet die generelle Anforderung, dass Fahrräder mit Scheinwerfern ausgestattet sein müssen. Die derzeitigen Absätze 1.1 und 1.2 enthalten Anforderungen an Scheinwerfer. Daher sollten diese nach der allgemeinen Anforderung für Scheinwerfer eingeordnet werden.

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“, 1.8, a) und b)

Änderungsvorschlag

In Aufzählungspunkt a) und b) jeweils am Ende ein „oder“ einfügen

Am Anfang der Aufzählungspunkte b) und c) ein „mit“ einfügen (rein redaktionell)

Begründung

In Absatz 1.8 sind verschiedene zulässige seitliche Kennzeichnungen von Fahrrädern mit retroreflektierenden Teilen oder Reflektoren beschrieben. Der derzeitige Wortlaut würde bedeuten, dass ein Fahrrad mit allen in den Punkten a) bis c) beschrieben lichttechnischen Einrichtungen ausgestattet sein muss. In der StVZO ist die Möglichkeit enthalten, eine der lichttechnischen Einrichtungen zur Sichtbarkeit der Längsseite zu wählen. Dies sollte sinnvollerweise auch in der FGBV so ermöglicht werden. Eine Ausstattung mit retroreflektierenden weißen Streifen an den Reifen oder Felgen **und** weiß retroreflektierenden Speichen oder Speichenhülsen an jeder Speiche **und** Speichenrückstrahlern ist nicht angemessen. Daher muss nach den Aufzählungspunkten a) und b) ein „oder“ eingefügt werden, damit nur eine der drei Möglichkeiten genutzt werden muss.

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“, 1.8, b)

Änderungsvorschlag

Satz wie folgt umformulieren (rein redaktionell)

b) mit weiß retroreflektierenden Speichen (jede Speiche) oder Speichenhülsen (an jeder Speiche) an jedem Rad oder

Begründung

Der Satz liest sich im Moment holprig und weicht von der klaren Formulierung in Anlage 14, Abs. 2.1.3 ab. Sie sollte daher an diese angeglichen werden.

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“, 1.8, d)

Änderungsvorschlag

Aufzählungspunkt d) aus der Aufzählung entfernen und in neuen Absatz direkt nach 1.8 aufnehmen.

Neuer Absatz nach 1.8 einfügen:

Zusätzlich ist es zulässig, die Längsseiten eines Fahrrades nach jeder Seite mit einer Konturmarkierung oder Streifenmarkierung aus Material der Klasse C nach der UN-Regelung Nr. 104 nach Art und Weise von Kraftfahrzeugen kenntlich zu machen. Abweichend hiervon ist Material der Klasse C nach der UN-Regelung Nr. 150 zulässig. Es muss sichergestellt sein, dass nach vorn nur weißes Licht, nach hinten nur rotes Licht und zu den Seiten nur weißes oder gelbes Licht abgegeben wird.

ZIV DIE
FAHRRAD-
INDUSTRIE

Tim Salatzki,

Reinhardtstraße 7, 10117 Berlin
Geschäftsführer: Burkhard
Stork Vereins-Nr.: VR 1036

Begründung

Entsprechend der derzeitigen Formulierung dürften seitliche Konturmarkierung anstelle der in den Aufzählungspunkten a) bis c) beschriebenen lichttechnischen Einrichtungen verwendet werden. Doch gerade diese sind für die schnelle und eindeutige Erkennung eines Fahrrades von der Seite essenziell. Eine Konturmarkierung kann einen positiven Einfluss auf die Sichtbarkeit haben, darf jedoch nicht als Ersatz verwendet werden, sondern nur zusätzlich zu den jeweiligen lichttechnischen Einrichtungen in a), b) oder c). Daher sollten die Anforderungen für Seitenmarkierung in einem separaten Absatz beschrieben sein.

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“, 1.10

Änderungsvorschlag

Verweise auf UN-Regelungen entfernen.

Begründung

Siehe Begründung für Änderung Anlage 6, Spalte 1, Nr. 33.8
In der neuen TA für Fahrtrichtungsanzeiger an Fahrräder und Fahrradanhängern sind die Anforderungen an Fahrtrichtungsanzeiger vollständig enthalten. Diese wurden auf Basis der geltenden UN-Regelungen festgelegt. Daher ist bei verpflichtender Anwendung der neuen TA ein Verweis auf die UN-Regelungen nicht notwendig.

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“, 2.1.2

Änderungsvorschlag

Aufzählungspunkt c) an den Anfang stellen (rein redaktionell)

Begründung

Zur besseren Lesbarkeit sollte der Aufzählungspunkt c) an den Anfang gestellt werden. So wird deutlich, dass jeder Anhänger mit entsprechenden Reflektoren ausgestattet sein muss. Auch wird die Zusammengehörigkeit von a) und b) dann deutlicher.

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“, 2.1.3, a) und b)

Änderungsvorschlag

In Aufzählungspunkt a) und b) jeweils am Ende ein „oder“ einfügen

Begründung

In 2.1.3 sind verschiedene zulässige seitliche Kennzeichnungen von Fahrradanhängern mit retroreflektierenden Teilen oder Reflektoren beschrieben. Der derzeitige Wortlaut würde bedeuten, dass ein Fahrradanhänger mit allen in den Punkten a) bis c) beschriebenen lichttechnischen Einrichtungen ausgestattet sein muss. In der StVZO ist die Möglichkeit enthalten, eine der lichttechnischen Einrichtungen zur Sichtbarkeit der Längsseite zu wählen. Dies sollte sinnvollerweise auch in der FGBV so ermöglicht werden. Eine Ausstattung mit retroreflektierenden weißen Streifen an den Reifen oder

Felgen **und** weiß retroreflektierenden Speichen oder Speichenhülsen an jeder Speiche **und** Speichenrückstrahlern ist nicht angemessen. Daher muss nach den Aufzählungspunkten a) und b) ein oder eingefügt werden, damit nur eine der drei Möglichkeiten genutzt werden muss.

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“, 2.1.3, d)

Änderungsvorschlag

Aufzählungspunkt d) aus der Aufzählung entfernen und in neuen Absatz direkt nach 2.1.3 aufnehmen.

Neuer Absatz nach 2.1.3 einfügen:

Zusätzlich ist es zulässig, die Längsseiten eines Fahrradanhängers nach jeder Seite mit einer Konturmarkierung oder Streifenmarkierung aus Material der Klasse C nach der UN-Regelung Nr. 104 nach Art und Weise von Kraftfahrzeugen kenntlich zu machen. Abweichend hiervon ist Material der Klasse C nach der UN-Regelung Nr. 150 zulässig. Es muss sichergestellt sein, dass nach vorn nur weißes Licht, nach hinten nur rotes Licht und zu den Seiten nur weißes oder gelbes Licht abgegeben wird.

Begründung

Entsprechend der derzeitigen Formulierung dürften seitliche Konturmarkierung anstelle der in den Aufzählungspunkten a) bis c) beschriebenen lichttechnischen Einrichtungen verwendet werden. Doch gerade diese sind für die schnelle und eindeutige Erkennung eines Fahrradanhängers von der Seite essenziell. Eine Konturmarkierung kann einen positiven Einfluss auf die Sichtbarkeit haben, darf jedoch nicht als Ersatz verwendet werden, sondern nur zusätzlich zu den jeweiligen lichttechnischen Einrichtungen in a), b) oder c). Daher sollten die Anforderungen für Seitenmarkierung in einem separaten Absatz beschrieben sein.

Zu Anlage 14 „Lichttechnische Einrichtungen an Fahrrädern und Fahrradanhängern“, 2.3, b)

Änderungsvorschlag

„nach hinten wirkende“ am Satzanfang von b) einfügen

Begründung

Wie schon im FKT „Lichttechnische Einrichtung“ diskutiert, sollten bei Fahrradanhängern nur nach hinten wirkende Fahrtrichtungsanzeiger zulässig sein. Daher ist die Formulierung entsprechend anzupassen.