



RADLOGISTIKVERBAND DEUTSCHLAND

RLVD e.V. • Potsdamer Straße 7 • 10785 Berlin

Bundesministerium für Verkehr und digitale
Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Berlin, 17. Oktober 2019

Stellungnahme zum Entwurf zur XX. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften - kurz: Novellierung der StVO - durch den Radlogistik Verband Deutschland e.V. (RLVD)

Der Radlogistik Verband Deutschland e.V. (RLVD) engagiert sich für effiziente, emissionsfreie und stadtverträgliche urbane Logistik mit Lastenrädern und Lastenanhängern. Unter den RLVD-Mitgliedern sind operative Logistiker, Hersteller von entsprechenden Cargobikes und Lastenanhängern sowie weitere Firmen und Einzelpersonen, die im Bereich Radlogistik tätig sind. Weitere Informationen finden sie auf unserer Webpage: <https://rlvd.bike/>.

Die seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur anvisierte Novellierung der StVO enthält Punkte, die Belange der RLVD-Mitglieder stark betreffen.

Einführung eines Sinnbildes Lastenfahrrad

Wir begrüßen die geplante Einführung des Sinnbildes „Fahrrad zum Transport von beweglichen Gütern – Lastenfahrrad“ (siehe Referentenentwurf, Artikel 1, Absatz 12, b). Das Sinnbild „kann z. B. zur Anordnung spezieller Ladezonen oder von Parkflächen für Lastenfahrräder“ (Referentenentwurf, B. Besonderer Teil, zu Artikel 1, zu Nummer 12, zu Buchstabe b, zu Doppelbuchstabe aa) angewendet werden.

Allerdings wird es solche Flächen in absehbarer Zukunft nicht überall geben, wo Lastenräder im Lieferverkehr Haltebedarf haben. Deswegen sind wir sehr besorgt über eine weitere geplante Änderung:

Abstellverbot von Fahrrädern am Fahrbahnrand und auf Seitenstreifen

Auf Seite 15f. (Artikel 1, Abschnitt 4, b)) des Referentenentwurfs zur STVO-Novelle heißt es:

“4. §12 wird wie folgt geändert:

b) “Fahrräder sind außerhalb von Seitenstreifen und Fahrbahnen abzustellen”

Dieser Aspekt der Novelle stellt die gesamte Radlogistikbranche, damit die Mitglieder des RLVD, vor schwer lösbare Probleme und steht darüber hinaus im starken Widerspruch zum geplanten Sinnbild



Lastenrad für die Nutzung im Bereich der Parkflächen. Nahezu alle heute von Logistikunternehmen verwendeten Transport-/Lastenräder sind als Fahrräder mit Hilfsmotor entsprechend DIN EN15194EPAC klassifiziert und gelten rechtlich als Fahrräder. Diese teils groß dimensionierten Fahrzeuge auf Gehwegen und sonstigen Verkehrsflächen außerhalb der Fahrbahn abzustellen, wird die bereits vorhandene Knappheit an Flächen für Zufußgehende weiter verschärfen und die Lastenfahrradnutzung unzumutbar erschweren.

Nutzende von Lasten- und Transportfahrrädern sind daher auf das Halten und Parken auf der Fahrbahn angewiesen. Das gilt auch für das „Abstellen“ dieser Fahrzeuge während Auslieferungsfahrten. Denn § 12 Abs. 2 StVO bestimmt: „Wer sein Fahrzeug verlässt oder länger als drei Minuten hält, der parkt.“

Der RLVD empfiehlt die ersatzlose Streichung des eingangs genannten Passus.

Ausbleibende Neuregelung der Personenbeförderung auf Fahrrädern

Die geplante Novellierung der StVO sieht bisher keine Anpassung des irreführenden § 21 Abs. 3 StVO zur Personenbeförderung auf Fahrrädern vor. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur interpretiert dessen bisherige Fassung restriktiv und hält nur den Transport von Kindern bis zum vollendeten 7. Lebensjahr auf Fahrrädern und in Anhängern für zulässig. Das OLG Dresden hat dieser Rechtsauffassung bereits 2004 in einem Urteil widersprochen (11.10.2004 - Ss (OWi) 460/04). Aus Sicht des RLVD entspricht sie auch nicht mehr dem Stand der Technik. Dieser erlaubt einen sicheren Transport auch von Erwachsenen auf dafür speziell konstruierten Fahrrädern. Im privaten und gewerblichen Personentransport auf dem Fahrrad liegt speziell in einer alternden Gesellschaft ein großes Wachstumspotential.

Wir schließen uns dem Vorschlag des ADFC an und empfehlen, § 21 Abs. 3 StVO in dieser Weise neu zu formulieren:

“(3) Auf Fahrrädern dürfen mindestens 16 Jahre alte Personen andere Personen mitnehmen, wenn für diese besondere Sitze vorhanden sind und durch Radverkleidungen oder gleich wirksame Vorrichtungen dafür gesorgt ist, dass die Füße der beförderten Personen nicht in die Speichen geraten können. Gleiches gilt für baulich darauf ausgelegte Anhänger hinter Fahrrädern, die über entsprechende Sitz- und Haltevorrichtungen für den Personentransport verfügen.”

RLVD
Radlogistik Verband Deutschland

