

Erhöhung der Verkehrssicherheit auf dem Arbeitsplatz Fahrrad

Vorstandsbeschluss vom 06.10.2026 auf Basis der Empfehlungen der Vorstands-ausschüsse Verkehrsinfrastruktur, Fahrzeugtechnik und Erwachsene

Einführung

Das Fahrrad gewinnt als Arbeitsmittel zunehmend an Bedeutung und prägt den städtischen Verkehr immer stärker. Dabei können berufliche Rahmenbedingungen und eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr in einem Spannungsverhältnis liegen. Fahrräder, insbesondere Pedelecs und E-Lastenräder werden heute in vielen Berufsfeldern eingesetzt. Neben dem tradierten Einsatz in Post- und Zeitungszustellung werden sie heute vermehrt im Bereich von Kurier- und Lieferdiensten bis hin zum Handwerk eingesetzt. Besonders auffällig ist in Großstädten die Zunahme von Fahrerinnen und Fahrern (sogenannte „Rider*innen“) bei Schnelllieferdiensten.

Mit dem Boom des Fahrrades als Arbeitsplatz, insbesondere im Bereich der Schnelllieferdienste, gehen neue Herausforderungen und Konflikte im Bereich des Straßenverkehrs einher. Dies schlägt sich auch in der Zahl der Unfälle nieder, auch wenn dies in der amtlichen Unfallstatistik nicht direkt erkennbar ist. Um einen Vergleich der Arbeitsunfallbelastungen unterschiedlicher Branchen zu ermöglichen, werden von Seiten der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV) 1.000 Vollzeitäquivalente (VZÄ) oder kurz die „Quoten je 1.000 Vollarbeiter“ verwendet. Dabei gibt die VZÄ die Anzahl der Arbeitsunfälle mit mehr als drei Arbeitsunfähigkeitstagen in Bezug zur Anzahl der Vollbeschäftigten an. So lag die VZÄ der bei der Berufsgenossenschaft Handel und Warenlogistik (BGHW) versicherten Mitgliedsunternehmen der Schnelllieferbranche im Jahr 2021 bei 274,1, während die Quote bei der Zeitungszustellung, einer vergleichbaren Tätigkeit, im selben Zeitraum bei 58,6 lag.¹ Auch Zahlen der Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft, Post-Logistik, Telekommunikation (BG Verkehr) vom Februar 2025 deuten in eine ähnliche Richtung:

Bei den 643 gemeldeten Unfällen aus der Lebensmittelauslieferung waren in 583 Fällen Fahrräder oder Pedelecs involviert. Davon waren zwei Drittel Alleinunfälle ohne Unfallgegner².

Aktuelle Erkenntnisse lassen einen Anstieg der VZÄ auf fast 300 erwarten und zeigen, dass Faktoren wie Fahrerfahrung, widrige Witterungsbedingungen, Konflikte mit anderen am Ver-

¹ „Schnelllieferdienste: Wie können Arbeitsunfälle verhindert werden?“, DVR Report 2/2023

² <https://www.bg-verkehr.de/presse/pressemitteilungen/archiv/bg-verkehr-warnt-vor-unfallrisiken-mit-fahrraedern>

kehr Teilnehmenden, unangemessene Fahrweise, mangelnde Schutzausrüstung und mangelhafte Infrastruktur eine besondere Bedeutung im Unfallgeschehen haben³. Hinzu kommen Faktoren wie Zeitdruck, geringe Kenntnisse der Straßenverkehrsordnung, Besonderheiten der Fahrzeuge bspw. von Lastenrädern (Abmessungen, Gewicht) oder auch Tuning, die für die Sicherheit eine entscheidende Rolle spielen.

Der Fokus dieser Empfehlungen liegt auf dem Bereich, in dem Personen das Fahrrad als Verkehrs- bzw. Arbeitsmittel zur Ausübung ihres Berufs oder Jobs nutzen – es geht explizit nicht um tägliche Wege von und zur Arbeitsstätte. In diesem Zusammenhang ist sicherzustellen, dass u. a. die Regelungen des Arbeitsschutzes vollumfänglich eingehalten und präventive Vorgehensweisen auf Basis der Gefährdungsbeurteilung ermöglicht werden. Hier gilt es, Maßnahmen zu adressieren, die einerseits die unmittelbaren Risiken der Beschäftigten im Straßenverkehr reduzieren und andererseits die Rahmenbedingungen der beruflichen Tätigkeit so auszugestalten, dass eine sichere Teilnahme aller Verkehrsteilnehmenden am Straßenverkehr nachhaltig unterstützt wird. Dies ist zurzeit nicht in allen Zweigen der beruflichen Fahrradmobilität gewährleistet, da im Bereich der Schnelllieferdienste u.a. durch Subunternehmerverträge der Plattformen Arbeitgebende nicht sicher ermittelt werden können. Der DVR sieht sich daher in der Pflicht, auch die Auswirkungen der Regelungen anderer Rechtsbereiche auf die Verkehrssicherheit zu beleuchten. Empfehlungen des DVR richten sich dabei auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Empfehlungen / Forderungen

Infrastruktur

1. Bund, Länder und Kommunen sind aufgerufen, den flächendeckenden Ausbau sicherer, durchgängiger und konfliktarmer Radverkehrsinfrastruktur konsequent voranzutreiben.

Dabei muss die Infrastruktur den aktuellen Regelwerken „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) entsprechen.

Insbesondere an Knotenpunkten sowie im Umfeld der Zustellorte besteht Konfliktpotenzial, das durch passende Infrastrukturmaßnahmen zu minimieren ist. Dazu gehören z.B. ausreichend bemessene Aufstellflächen für abbiegende Fahrräder, vom Radverkehr getrennte Signalphasen für abbiegende Kraftfahrzeuge sowie die Bereitstellung und Nutzung ausgewiesener Ladezonen.

³ <https://www.dvr.de/mediencenter/publikationen/sicher-unterwegs-auf-zwei-raedern>

2. Im Rahmen der laufenden Überarbeitung der ERA ist die steigende Anzahl von Pedelecs und mehrspurigen Fahrrädern (auch große Lastenräder) hinsichtlich Trassierung und Bemessung zu berücksichtigen, wie bereits 2018 vom DVR gefordert⁴.

Sichere Fahrzeuge und deren Nutzung

3. Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen sind zu verpflichten, die sichere betriebliche Fahrradnutzung sicherzustellen und dabei nur Fahrräder anzuschaffen und einzusetzen, die für den betrieblichen Zweck geeignet sind, der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bzw. der zukünftigen Fahrzeug-Genehmigungs- und Betriebs-Verordnung (FGBV) entsprechen und gemäß der Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) verwendet werden. Zudem ist auf eine einheitliche Ausstattung der sicherheitsrelevanten Komponenten zu achten, z. B. die einheitliche Belegung von Bremshebeln. Auch der Einsatz moderner Bremssysteme leistet einen wichtigen Beitrag zu mehr Fahrsicherheit.
4. Der Bund wird aufgefordert,
 - a. die Einfuhr und den Vertrieb falsch als Pedelecs deklarierter illegaler Kraftfahrzeuge durch gesteigerte Maßnahmen von Zoll und Kraftfahrtbundesamt (KBA) einzudämmen. Zur Durchsetzung der EU-Produktsicherheitsverordnung (GPSR – General Product Safety Regulation) bei E-Bikes sind die personellen und finanziellen Ressourcen zu schaffen und die Zuständigkeit zwischen KBA und den Marktaufsichtsbehörden der Länder für illegal motorisierte E-Bikes zu klären,
 - b. den Handel mit den die Verkehrssicherheit gefährdenden Tuning-Sets und Tuning-Software für Pedelecs⁵ gesetzlich zu verbieten, so wie es in Frankreich bereits umgesetzt ist,⁶
 - c. bei der bis Dezember 2026 in nationales Recht umzusetzenden Plattformrichtlinie (EU 2024/2831) die Essenslieferdienste zu verpflichten, dass ihre Lieferungen mit legalen und verkehrssicheren Pedelecs durchgeführt werden,
 - d. sich für klare europäische Rahmenbedingungen hinsichtlich Abmessungen, Gewicht und elektrischer Leistung von EPACs (Electrically Power Assisted Cycle) einzusetzen und sich dabei in Abstimmung mit den Verbänden der Logistik- und Fahrradwirtschaft für einen angemessenen Rechtsrahmen für schwere E-Lastenräder einzusetzen. Der bisherige Verweis in § 63 StVZO auf

⁴ <https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/sicherheit-im-radverkehr-verbessern>

⁵ <https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/technische-massnahmen-zur-erhoe-hung-der-sicherheit-von-fahrrad-pe-delec-s-pedelec-und-lastenradfahrenden>

⁶ <https://www.netzwelt.de/news/176584-e-bike-tuning-frankreich-1-jahr-gefaengnis-30000-euro-strafe.html>

§ 32 StVZO ist auf Grund der Zunahme des Güterverkehrs mit Fahrrädern nicht mehr ausreichend.

5. Die Bundesländer werden aufgefordert,
 - a. die Fähigkeiten ihrer Polizeikräfte und Marktaufsichtsbehörden zu stärken, falsch als Pedelecs deklarierte illegale Kraftfahrzeuge zu erkennen und mit ihnen gezielte Maßnahmen gegen deren Nutzung und Verbreitung zu ergreifen,
 - b. die bundesweite Koordination von Polizeikräften und Marktaufsichtsbehörden sowie die Kooperation mit dem KBA und der EU zu stärken, um Wissen zu bündeln und gemeinsames effektives Vorgehen zu ermöglichen, z. B. bei der Verhängung von Verkaufsverboten und der Aufklärung bzw. Abmahnung von Online-Marktplätzen zur Durchsetzung der Produktsicherheitsverordnung (GPSR).

Organisation und klarer Rechtsrahmen

6. Die Bundesregierung wird aufgefordert, für den abgegrenzten Teilbereich der app- und plattformbasierten Schnelllieferdienste, bei denen die Zustellung zu einem wesentlichen Teil mit Fahrrädern, Pedelecs oder Lastenrädern erfolgt, einen verkehrssicherheitswirksamen Ordnungsrahmen zu schaffen und dabei insbesondere
 - a. die Fahrradlieferdienste bei der Umsetzung der EU-Richtlinie 2024/2831 zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Plattformarbeit besonders zu berücksichtigen und dabei auch die Bedingungen für eine sichere Verkehrsteilnahme zu überprüfen,
 - b. sich auf EU-Ebene dafür einzusetzen, dass Verkehrssicherheitsbelange auch in der EU-Gesetzgebung, insbesondere im Rahmen des Quality Jobs Act, querschnittlich berücksichtigt werden,
 - c. eine sektorbezogene Regelung zu schaffen, die in Fortentwicklung des Rechtsgedankens des § 3 Fahrpersonalgesetz (Verbot verkehrssicherheitsgefährdender Akkordlöhne, Prämien und Zuschläge) auch bei app- und plattformbasierten Lieferdiensten mit Fahrrädern, Pedelecs oder Lastenrädern solche Steuerungs- und Anreizsysteme untersagt, die nach ihrer Ausgestaltung geeignet sind, verkehrsregelwidriges oder sonst sicherheitsgefährdendes Fahrverhalten zu fördern,
 - d. zu prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen Schnelllieferdienste in den Anwendungsbereich des Postgesetzes (PostG) oder eines künftigen unionsrechtlichen Zustellrahmens einbezogen werden können, so dass Schnelllieferdienste die Aufnahme in das Anbieterverzeichnis nach § 4 PostG bei der Bundesnetzagentur beantragen müssen und dadurch eine Überprüfung der Regelungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes zur sicheren Verkehrsteilnahme erleichtert wird. Wesentliches Kriterium für die Prüfung sollte sein, ob

zusätzliche Marktzugangs- und Aufsichtshebel für konkrete verkehrssicherheitsbezogene Zuverlässigkeits-, Nachweis- und Kontrollanforderungen ermöglicht werden,

- e. zu prüfen, wie Scheinselbstständigkeit unterbunden werden kann und ob ein Direktanstellungsgebot eine wirksame und verhältnismäßige Möglichkeit wäre, einige der aufgeführten Verkehrssicherheitsprobleme im Bereich des Arbeitsplatzes Fahrrad zu reduzieren.
7. Die Kontrollen der Einhaltung arbeitsschutzrechtlicher Anforderungen durch die überwachenden Behörden und zuständigen Unfallversicherungsträger sind zu verstärken, damit Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen, insbesondere im Bereich der Schnellliefersdienste, diesen Verpflichtungen nachkommen.



Erläuterungen

Infrastruktur

Zu 1.

Um ein sicheres Arbeitsumfeld für alle Radfahrenden zu gewährleisten und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu vermeiden, sind Bund, Länder und Kommunen aufgerufen, den flächendeckenden Ausbau sicherer, durchgängiger und konfliktarmer Radverkehrsinfrastruktur konsequent voranzutreiben. In dem Zusammenhang wird auf die bereits bestehenden Beschlüsse des DVR zur Radinfrastruktur⁷ sowie auf ein Arbeitspapier der FGSV zur Berücksichtigung von Pedelecs in der Radverkehrsplanung⁸ verwiesen.

Sichere Fahrzeuge und deren Nutzung

Zu 4.

Die Entwicklung der letzten Jahre zeigt, dass die Zahl, die Größe und Leistung von Lastenrädern zugenommen haben. Derzeit gibt es keine einheitliche Begrenzung hinsichtlich Gewichts oder Maße von Lastenrädern. Der DVR hält dies jedoch zur Gewährleistung der Verträglichkeit mit anderen Verkehrsteilnehmenden für notwendig.

Zu 5.

Teilweise kommen Fahrzeuge zum Einsatz, 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 Nenndauerleistung), unter Umgehung von EU-

⁷ <https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/freigabe-von-verkehrsflaechen-fuer-s-pedelecs>;

<https://www.dvr.de/ueber-uns/positionen-des-dvr/beschluesse/sicherheit-im-radverkehr-verbessern>;

⁸ <https://www.fgsv.de/aktuelles/news-details/arbeitspapier-zur-beruecksichtigung-von-pedelecs-in-der-radverkehrsplanung>

Zollbestimmungen aus nicht EU-Ländern eingeführt⁹, falsch deklariert und zu Dumpingpreisen über Online-Marktplätze vertrieben werden. Diese Praxis gefährdet nicht nur die Arbeitssicherheit der Beschäftigten, sondern auch die allgemeine Verkehrssicherheit.

Eine bundesweite Koordination von Polizeikräften und Marktaufsichtsbehörden - möglichst in Kooperation mit dem Kraftfahrtbundesamt und der Europäischen Union - trägt dazu bei, gebündeltes Wissen zu erlangen und dieses Beamtinnen und Beamten für Überprüfungen vor Ort zur Verfügung zu stellen. Dabei werden die Beamtinnen und Beamten angehalten, entsprechende Verstöße nicht als Bagatellen zu behandeln, falsch als Pedelecs deklarierte illegale Kraftfahrzeuge nach Möglichkeit zu beschlagnahmen, bei Straftaten die gebotenen Strafverfolgungsmaßnahmen einzuleiten und bei Ordnungswidrigkeiten das Verfolgungsermessen unter besonderer Berücksichtigung der damit verbundenen Verkehrssicherheitsrisiken auszuüben.

Die Feststellung, ob ein vermeintliches (Lasten-) Pedelec tatsächlich die Voraussetzungen des Artikels 2 Absatz 2 Buchstabe h der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 erfüllt oder vielmehr als typgenehmigungspflichtiges Kraftfahrzeug einzustufen ist, erfordert regelmäßig eine technische Bewertung sowie einen entsprechenden Prüf- und Kontrollaufwand. Eine flächendeckende Überprüfung sämtlicher im öffentlichen Straßenverkehr eingesetzter Fahrzeuge ist vor diesem Hintergrund weder praktikabel noch mit einem verhältnismäßigen Ressourceneinsatz umsetzbar.

Unabhängig hiervon fällt die Überwachung der Bereitstellung nicht konformer Produkte auf dem Markt in den Zuständigkeitsbereich der nach der Verordnung (EU) 2019/2020 zuständigen Marktüberwachungsbehörden. Der unionsrechtliche Regelungsrahmen sieht hierfür entsprechende Befugnisse und Maßnahmen vor, um nicht konforme Produkte zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um deren Bereitstellung auf dem Unionsmarkt einzuschränken oder zu unterbinden.

Die konsequente Wahrnehmung der jeweiligen gesetzlichen Zuständigkeiten durch die entsprechenden Behörden trägt dazu bei, dass nicht konforme Fahrzeuge frühzeitig erkannt und notwendige Maßnahmen bereits vor einer flächendeckenden Nutzung im öffentlichen Straßenverkehr eingeleitet werden können. Ein weiterer Beitrag besteht darin, Rechtsklarheit für Unternehmen und Nutzende bei der Beschaffung und Verwendung von (Lasten-) Pedelec zu schaffen und die Verkehrssicherheit zu unterstützen.

⁹ <https://www.stern.de/wirtschaft/news/china-schmuggel-von-e-bikes-und-kleidung--2400-container-beschlagnahmt-36059200.html>

Organisation und klarer Rechtsrahmen

Zu 6.

Die Bundesregierung wird aufgefordert, nach dem „Health in All Policies“-Ansatz (HiAP) der Weltgesundheitsorganisation (WHO) die Sicherheit und Gesundheit bei der beruflichen Nutzung des Fahrrads als ressortübergreifende Aufgabe zu behandeln. Verkehrssicherheit ist dabei nicht nur im Verkehrsrecht, sondern auch bei der Ausgestaltung solcher arbeits-, sozial-, wirtschafts- und digitalpolitischen Regelungen als Prüfmaßstab zu berücksichtigen, die das Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr wesentlich beeinflussen können. Jedes hierzu gewählte rechtliche Instrument muss sich an folgenden Maßstäben messen lassen:

- klare Verantwortungszuordnung
- tatsächlicher Präventionszugriff
- verkehrssichere Steuerungs- und Anreizsysteme
- prüffähige Nachweise
- wirksamer Vollzug.

Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen sind nach geltendem Arbeitsschutzrecht verpflichtet, für sichere Arbeitsbedingungen ihrer Beschäftigten zu sorgen. Dazu gehört unter anderem, geeignete Fahrzeuge mit dem notwendigen Zubehör bereitzustellen, damit diese sicher genutzt werden können und die Ladung ordnungsgemäß gesichert ist. Außerdem müssen die erforderlichen persönlichen Schutzausrüstungen zur Verfügung stehen. Dabei ist sicherzustellen, dass überall die gleichen Sicherheitsstandards gelten und die Ausstattung mit sicherheitsrelevanten Komponenten dem aktuellen Stand der Technik entspricht. Den Arbeitgebern und Arbeitgeberinnen obliegen ebenso die Prüfung und Instandsetzung der Fahrzeuge, das Sicherstellen einer ausreichenden Qualifikation und die Unterweisung über mögliche Gefährdungen bei der Benutzung.

Das momentan bei einigen Schnelligelieferserviceangeboten gewählte Geschäftsmodell verhindert die geforderte Überprüfung der Regelungen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes durch die zuständigen Institutionen und führt dazu, dass eine sichere Verkehrsteilnahme der Beschäftigten nicht sichergestellt werden kann. Dies hat Auswirkungen auf die sichere Verkehrsteilnahme anderer Personengruppen, was im Sinne der Sicherheitsstrategie Vision Zero nicht hingenommen werden kann. Es sind Regelungen für den Bereich der Schnelligelieferservice zu schaffen, die sicherstellen, dass die geltenden Arbeits- und Gesundheitsschutzregelungen eingehalten und sicher überprüft werden können. Hierzu bestehen Möglichkeiten

im Rahmen der Umsetzung der EU-Rahmenrichtlinie zur Plattformarbeit, des Fahrpersonalgesetzes und des Postgesetzes (siehe Intention der Schweiz¹⁰) sowie eines Direktanstellungsgebots.

Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen müssen die gewerbliche Nutzung des Fahrrades im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung systematisch betrachten. Dabei sind insbesondere Infrastrukturbedingungen, Routenführung, Zeitdruck, Witterung, Fahrzeugtyp (z.B. Lastenrad), Qualifikation der Beschäftigten sowie organisatorische Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Entsprechend Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) sind Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen gleichermaßen verpflichtet, die Verkehrssicherheit dienstlich genutzter Fahrräder (ob durch Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen gestellt oder privat eingebracht) zu gewährleisten.

Grundsätzlich haben Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen dafür zu sorgen, dass Beschäftigte nur die Arbeitsmittel/Fahrräder verwenden, die diese ihnen zur Verfügung gestellt haben oder deren Verwendung ihnen ausdrücklich gestattet wurde.

Neben der eigentlichen Bereitstellung eines StVZO-konformen Fahrrades sowie dem benötigten Zubehör (z. B. Helm, Smartphone, Ladungssicherungsmittel) verantworten die Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen auch die im Rahmen der Gefährdungsbeurteilung ermittelten Instandhaltungsmaßnahmen und Prüfungen der Fahrzeuge durch eine hierzu befähigte Person. Bei der Durchführung der Gefährdungsbeurteilung sollte u.a. die „DGUV Information 208-047 Pedelec 25. Fahrrad, Transportmittel – Elektromobilität“¹¹ berücksichtigt werden.

Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen müssen ihre Angestellten zudem in der Benutzung des Fahrrades als Arbeitsmittel bzw. über die mit der Tätigkeit des gewerblichen Radfahrens verbundenen Gefahren unterweisen - vor Arbeitsaufnahme, in regelmäßig wiederkehrenden Abständen oder auch bei besonderen Vorkommnissen, bspw. Verkehrsunfällen mit dem Fahrrad. Dies kann zum Beispiel in Form von Kurzgesprächen (z.B. „Safety minutes“, Unterweisungskurzgespräche) vor Arbeitsbeginn geschehen.

Arbeitgeber und Arbeitgeberinnen haben auf Grundlage der Gefährdungsbeurteilung festzulegen, welche Kenntnisse, Fertigkeiten und Erfahrungen Beschäftigte für das dienstliche Fahren mit Fahrrädern, Pedelecs und Lastenrädern benötigen. Zu den erforderlichen Kompetenzen gehören insbesondere Kenntnisse der einschlägigen Verkehrsregeln, der betrieblichen Verhaltensregeln, der fahrzeug- und einsatzspezifischen Gefährdungen sowie die sichere praktische Beherrschung des jeweils eingesetzten Fahrzeugs. Der DVR unterstützt deshalb die Stärkung von Schulungs- und Trainingsangeboten für beruflich Radfahrende und

¹⁰ <https://www.srf.ch/news/schweiz/bundesverwaltungsgericht-uber-eats-hat-neu-poestlerinnen-und-poestler>

¹¹ <https://publikationen.dguv.de/widgets/pdf/download/article/2956>

die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmenden für die besondere Situation des beruflichen Radverkehrs.

gez.

Manfred Wirsch
Präsident