



RADLOGISTIKVERBAND DEUTSCHLAND

Fahrrad bleibt Fahrrad – auch mit starker Unterstützung

Positionspapier des Radlogistik Verbands Deutschland e. V. zur Regulierung von EPACs (Pedelects)

Stand: 08.2025

Einleitung – warum wir uns zu Wort melden

Im deutschen und europäischen Raum gibt es derzeit eine Diskussion zum Thema EPAC (Electric Power Assisted Cycle, umgangssprachlich: Pedelec). Hier gibt es den Vorschlag bei normalen EPACs die maximale Spitzenleistung zu begrenzen. Der RLVD sieht dies als nicht praktikabel für Commercial Cargo Bikes (CCB) an. Eine solche Begrenzung würde ein sehr hohes Risiko für die Radlogistik Branche darstellen. Der RLVD hält die aktuellen Regelungen für ausreichend und steht einer Debatte zu einer zukunftsfähigen Regelung für EPACs offen gegenüber.

Unsere Position

Der Radlogistikverband Deutschland e.V. spricht sich für den Erhalt der bestehenden EPAC-Regelung aus, wie sie in Artikel 2 Abs. 2(h) der Verordnung (EU) 168/2013 definiert ist: eine Nenndauerleistung von maximal 250 W, eine Unterstützung bis 25 km/h sowie die aktive Tretbeteiligung der Fahrenden. Diese Definition hat sich über Jahre hinweg bewährt – technisch, rechtlich und gesellschaftlich.

Gleichzeitig erkennen wir an, dass mit dem technischen Fortschritt auch eine Weiterentwicklung der Regulierung sinnvoll sein kann. Diese sollte jedoch auf der bestehenden europäischen Normenreihe DIN EN 17860 Lastenräder aufbauen, die bereits eine differenzierte Klassifizierung und klare Sicherheitsanforderungen bietet. Eine gute Regulierung muss europäisch anschlussfähig, technologieneutral und praxistauglich sein.

Die Begrenzung der elektrischen Unterstützung auf **maximal 25 km/h** ist aus unserer Sicht sinnvoll und notwendig. Sie schafft eine klare Abgrenzung zur Fahrzeugklasse der L-Kategorie, die für höhere Geschwindigkeiten und andere infrastrukturelle Voraussetzungen konzipiert ist. Mehr Geschwindigkeit bedeutet mehr kinetische Energie – und damit ein höheres Gefährdungspotenzial.



RADLOGISTIKVERBAND DEUTSCHLAND

Begrenzte Dauernennleistung reicht – kein Bedarf für ein Spitzenleistungslimit.

Für das sichere Anfahren beladener Lastenräder – etwa an Steigungen, in Parkhäusern oder auf Rampen – ist kurzfristig eine hohe Leistung bei niedrigen Geschwindigkeiten notwendig. Genau dafür ist die Spitzenleistung entscheidend.

Eine Begrenzung auf etwa 750 W würde viele heute etablierte Antriebssysteme ausschließen und die Einsatzfähigkeit von Commercial Cargo Bikes (gewerblich genutzte Lastenräder) stark einschränken.

Die DIN EN 17860-Normenreihe legt bereits ein praxisbewährtes System für die Sicherheit von Commercial Cargo Bikes fest – einschließlich Bremsverzögerung, Strukturfestigkeit und Anfahrverhalten. Zudem gibt es bislang keine praxistauglichen Verfahren, um die reale Spitzenleistung im Betrieb zuverlässig und vergleichbar zu messen. Eine technisch kaum kontrollierbare Regulierung schafft Rechtsunsicherheit für Hersteller und Behörden.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind wir offen für ein Konzept, das die Spitzenleistung auf Basis der Beschleunigung regelt.

Sicherheit braucht differenzierte, messbare Kriterien

Wenn wir über Sicherheit sprechen, sollten wir über das reden, was tatsächlich messbar und relevant ist: Etwa die **maximale Anfahrbeschleunigung**, die ein Fahrzeug unter Last erzeugt, oder die **Bremsverzögerung**, mit der es im Ernstfall zum Stehen kommt. Erstere Parameter sind weder in den Regulierungen L1e noch insbesondere der Regulierung L1e-A berücksichtigt.

Solche Parameter lassen sich technisch klar bestimmen – und sie sagen deutlich mehr über die Sicherheit im Verkehr aus als die reine elektrische Spitzenleistung. **Eine Regulierung sollte sich an diesen Kriterien orientieren**, nicht an abstrakten Wattzahlen.

Nicht nur Güter – auch Menschen sind betroffen

Die geplanten Einschränkungen betreffen nicht nur die gewerbliche Logistik, sondern auch eine Vielzahl weiterer Anwendungen: Familien mit zwei Kindern im Lastenrad, Senior*innen, Personen mit Mobilitätseinschränkungen, soziale Einrichtungen mit Inklusionsprojekten. Während sportliche (Kinder-)Bikes mit zum Beispiel 750 W Spitzenleistung weiterhin als Fahrrad gelten, könnte ein sicheres, mehrspuriges Familienrad mit 250 kg zulässigem Gesamtgewicht künftig nicht mehr als EPAC gelten – und müsste somit die Straße nutzen, könnte kennzeichenpflichtig werden, inklusive Versicherungsnachweis und anderer Hürden. Und das nur, weil es auch am Berg sicher und zuverlässig anfahren muss.



RADLOGISTIKVERBAND DEUTSCHLAND

Das ist nicht nur realitätsfern, sondern würde viele Menschen und Unternehmen vom Umstieg aufs Lastenrad abschrecken – und steht damit im klaren Widerspruch zu den Zielen des EU-Green-Deals und des Nationalen Radverkehrsplans.

Fazit – Fahrt voraus statt zurück

Der rechtliche Status des EPACs als Fahrrad ist einer der zentralen Erfolgsfaktoren für den Markt, für die Verkehrswende und für die tägliche Nutzung auf der Straße. Statt bewährte Regeln infrage zu stellen, müssen wir sie beibehalten – und dort weiterentwickeln, wo es sinnvoll und messbar ist.

Fahrräder bilden eine eigene Fahrzeugklasse. Innerhalb dieser Klasse haben sich verschiedene Subkategorien etabliert – vom klassischen EPAC über Commercial Cargo Bikes bis hin zu Anhängern und Spezialbauten. Das verbindende Merkmal: Sie alle bleiben unter 25 km/h und basieren auf aktiver Mobilität. Die CEN-Normenreihe DIN EN 17860 spiegelt diese Differenzierung bereits wieder – und bietet eine belastbare Grundlage für technische Sicherheit und Innovation.

Eine starke Fahrradbranche braucht Freiräume für gute, sichere und praxisgerechte Lösungen – nicht Einschränkungen, die am Bedarf vorbeigehen. Wer Verkehrswende ernst meint, muss Innovation ermöglichen – nicht ausbremsen.

Wir fordern:

- Den Erhalt der EPAC-Definition gemäß Artikel 2h der Verordnung (EU) 168/2013
- Eine offene, zukunftsorientierte Diskussion zur Differenzierung von Fahrradklassen, die auf Basis der DIN EN 17860-Reihe einen europäisch einheitlichen Rahmen für Commercial Cargo Bikes und Anhänger schafft.
- Die Einführung praxisnaher, technischer Sicherheitskriterien wie Bremsweg und Anfahrbeschleunigung
- Eine Regulierung, die Innovation, Mittelstand und Verkehrswende fördert – nicht ausbremst

Anhang: Technische Definitionen und Regelwerke

Bezeichnung	Geltungsbereich	Technische Eckdaten
EPAC-Definition (Art. 2h, VO (EU) 168/2013)	Fahrräder mit Tretunterstützung durch E-Motor	Max. Nenndauerleistung 250 W, Unterstützung nur beim Treten, Abschaltung vor 25 km/h
DIN EN 17860-2:2024	Einspurige leichte Lastenräder	Zulässiges Gesamtgewicht: max. 250 kg
DIN EN 17860-3:2024	Mehrspurige leichte Lastenräder	Zulässiges Gesamtgewicht: max. 300 kg
DIN EN 17860-4:2025	Schwere Lastenräder (Commercial Cargo Bikes)	Zulässiges Gesamtgewicht: über 300 kg



RADLOGISTIKVERBAND
DEUTSCHLAND

Kontakt:

Radlogistik Verband Deutschland e. V. (RLVD)
www.rlvd.bike

Ansprechpartner:
Sebastian Bächer
Fachvorstand Technik & Standardisierung

sebastian.baecher@rlvd.bike
+49 1520 6889977