

28.04.2026

# Antrag

der Fraktion der FDP

## **Für mehr Verkehrssicherheit und leichteren Zugang zu Mobilität – Höchstgeschwindigkeit von Kleinkrafträdern und Leichtkraftfahrzeugen auf 60 km/h anheben**

### **I. Ausgangslage**

Kleinkrafträder, das heißt Motorroller, Mopeds, Mofas, Mokicks und Scooter, und auch die als Mopedautos bekannten Leichtkraftfahrzeuge leisten einen wichtigen Beitrag zur individuellen Mobilität, insbesondere für junge Menschen und im ländlichen Raum. Sie ermöglichen Fahrern ab 15 Jahren einen eigenständigen Zugang zu Mobilität und eröffnen damit neue Chancen für den Weg zur Schule, zur Ausbildung oder zum Arbeitsplatz. Gerade dort, wo der öffentliche Nahverkehr nur eingeschränkt verfügbar ist, stellen sie eine flexible und verlässliche Alternative dar und fördern so Selbstständigkeit und Teilhabe. Zugleich zeichnen sich Kleinkrafträder und Leichtkraftfahrzeuge durch ihre hohe Wirtschaftlichkeit und Alltagstauglichkeit aus. Sie sind vergleichsweise günstig in der Anschaffung und der Versicherung, verbrauchen wenig Kraftstoff und sind von der Kfz-Steuer befreit. Darüber hinaus sind sie ideal für Kurzstrecken und Stadtverkehr geeignet, da sie besonders wendig sind und ihre kompakten Abmessungen auch die Parkplatzsuche erheblich erleichtern.

Seit 2013 fallen derartige Kleinkrafträder und Leichtkraftfahrzeuge fahrerlaubnistechnisch unter die EU-weit durch die dritte Führerscheintrichtlinie harmonisierte Führerscheinklasse AM, zwischen 1999 und 2013 bestanden für diese Fahrzeuge noch die nationalen Führerscheinklassen M und S.<sup>1</sup> Der Anwendungsbereich beschränkt sich auf Kleinkrafträder, die einen Hubraum von maximal 50 ccm (oder bei Elektrorollern eine Leistung von 4 kW) beziehungsweise Leichtkraftfahrzeuge, die eine Motorleistung von 6 kW und maximal 425 Kilogramm Leermasse sowie in beiden Fällen jeweils eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h besitzen. Die Beschränkung auf 45 km/h, obwohl die allermeisten Kleinkrafträder und Leichtfahrzeuge mit diesen Motordimensionen technisch eine Höchstgeschwindigkeit von 60 bis 70 km/h erreichen können, lässt sich zurückführen auf eine Richtlinie der Europäischen Union/Wirtschaftsgemeinschaft, die einheitliche Begriffsbestimmungen und Fahrzeugklassen festlegte, um Handelshemmnisse abzubauen und eine Zersplitterung des Binnenmarktes zu verhindern.<sup>2</sup> Die Einigung auf eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h war dabei ein Kompromiss, den die Bundesrepublik trotz der zuvor bestehenden nationalen Grenze von 50 km/h mitgetragen hat.

---

<sup>1</sup> EU-Richtlinie 2006/126/EG, 20.12.2006, abgerufen unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02006L0126-20201101> (letzter Zugriff: 20.04.2026).

<sup>2</sup> EU-Richtlinie 92/61/EWG, 30. Juni 1992, abgerufen unter: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:31992L0061> (letzter Zugriff: 20.04.2026).

In der Realität des Straßenverkehrs erweist sich diese künstliche Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 45 km/h jedoch als spürbarer Nachteil und Verkehrssicherheitsrisiko für die Fahrerinnen und Fahrer. Gerade in städtischen Räumen, dem Haupteinsatzgebiet der Kleinkrafträder und Leichtfahrzeuge, gilt zumeist ein Tempolimit von 50 km/h. Insbesondere die langsamer fahrenden Kleinkrafträder werden von den übrigen Verkehrsteilnehmern daher häufig als Verkehrshindernis wahrgenommen und schnellstmöglich überholt. Bei jedem dieser Überholvorgänge entsteht ein Risiko für die Kleinkrafträder, die aufgrund ihrer kompakten Abmessungen häufig in den toten Winkel größerer Fahrzeuge geraten und von der Fahrbahn abgedrängt werden. Auch im ländlichen Raum, wo Fahrten über kleinere Landstraßen und Wirtschaftswege eine höhere Bedeutung für die Mobilität besitzen, schafft die Begrenzung auf 45 km/h künstliche Nachteile für Verkehrssicherheit und Praktikabilität. Der große Geschwindigkeitsunterschied zu den je nach Begrenzung 70 bis 100 km/h fahrenden übrigen Verkehrsteilnehmer begünstigt riskante Überholmanöver und erhöht zugleich das Risiko von Auffahrsituationen, wenn nachfolgende Verkehrsteilnehmer die deutlich geringere Geschwindigkeit von Kleinkrafträdern oder Leichtfahrzeugen erst zu spät erkennen und kurzfristig abbremsen müssen. Gleichzeitig können oft auf unter 40 km/h gedrosselte landwirtschaftliche Fahrzeuge aufgrund des geringen Geschwindigkeitsunterschieds nicht sicher und zügig genug überholt werden.

Abhilfe würde eine Anhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung für Kleinkrafträder und Leichtfahrzeuge, etwa auf 60 km/h, schaffen. Bei einer solch moderaten Erhöhung wäre ein potenziell zusätzliches, geschwindigkeitsbedingtes Unfallrisiko geringer zu bewerten als die zu erwartenden Sicherheitsgewinne, die sich aus einem gleichberechtigten Mitschwimmen im Verkehrsfluss in Städten sowie einer besseren Verkehrsteilnahme im ländlichen Raum ergeben. Im Zusammenhang mit einer Anhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung muss selbstverständlich gewährleistet sein, dass einerseits die technische Ausstattung der Kraftfahrzeuge und Leichtkraftfahrzeuge, insbesondere hinsichtlich Brems- und Sicherheitstechnik, der erhöhten Geschwindigkeit angepasst ist und andererseits auch Fahrausbildung sowie die empfohlene Schutzkleidung der erhöhten Geschwindigkeit Rechnung tragen. Vollkommen neuartig wäre eine derartige Geschwindigkeitsregelung aber nicht: Auf Grundlage der Einigungsverträge zwischen der Bundesrepublik und der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik dürfen einige DDR-Kleinkrafträder, die eine Höchstgeschwindigkeit von bis zu 60 km/h aufweisen, ebenfalls mit der Fahrerlaubnisklasse AM bedient werden.<sup>3</sup> Auch wenn hier insbesondere mit dem Bestandsschutz argumentiert wird, ist aus rein verkehrssicherheitstechnischer Sicht unverständlich, warum dies für über 30 Jahre alte Fahrzeuge mit in die Jahre gekommener Technik ermöglicht wird, bei modernen Kleinkrafträdern und Leichtfahrzeugen mit entsprechenden Sicherheitssystemen aber unzulässig bleibt.

Der Deutsche Bundestag hat entsprechende Petitionen, insbesondere mit Blick auf Kleinkrafträder, im Jahr 2019 und 2025 mit Verweis auf die bestehenden EU-Richtlinien abgelehnt.<sup>4</sup> Doch auch wenn seit langem eine EU-einheitliche Regelung für die Höchstgeschwindigkeit von Kleinkrafträdern und Leichtfahrzeugen besteht, gilt, dass einmal getroffene Regelungen nicht dauerhaft unverändert fortgeführt werden müssen. Auch aus Nordrhein-Westfalen heraus bestehen Möglichkeiten, über die Stimme der Landesregierung in Berlin und Brüssel diesen Aspekt frühzeitig in die politische Diskussion im Vorfeld künftiger Überarbeitungen der

<sup>3</sup> Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages: Einzelfragen zum Betrieb von Kleinkrafträdern im Zusammenhang mit der Sonderregelung im Einigungsvertrag, 31.01.2025, abgerufen unter: <https://www.bundestag.de/resource/blob/1056706/WD-7-006-25-pdf.pdf> (letzter Zugriff: 20.04.2026).

<sup>4</sup> Deutscher Bundestag: Petition 77671 Zulassung von Rollern mit 50 ccm mit Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h vom 31.03.2018, abgerufen unter: [https://epetitionen.bundestag.de/petitionen/\\_2018/\\_03/\\_31/Petition\\_77671.nc.html](https://epetitionen.bundestag.de/petitionen/_2018/_03/_31/Petition_77671.nc.html) (letzter Zugriff: 20.04.2026) und SIP Scootershop GmbH: Zulässige Höchstgeschwindigkeit für Kleinkrafträder bis 50ccm / 4 KW von 45 auf 60km/h, abgerufen unter: <https://www.openpetition.de/petition/online/zulaessige-hoechstgeschwindigkeit-fuer-kleinkraftraeder-bis-50ccm-4-kw-von-45-auf-60km-h#petition-main> (letzter Zugriff: 20.04.2026).

einschlägigen Richtlinien einzubringen. Ebenso muss geprüft werden, inwieweit auf nationaler Ebene noch verkehrsrechtliche Spielräume vorhanden sind, um nationale Abweichungen zu ermöglichen oder zusätzliche Fahrzeug- und Führerscheinklassen, wie eine Klasse AM+ oder eine weitere Abstufung innerhalb der Klassen A oder L einzuführen, die einen einfacheren Zugang zu Kleinkrafträdern und Leichtfahrzeugen mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 60 km/h ermöglicht.

## II. Beschlussfassung

Der Landtag stellt fest:

- Kleinkrafträder und Leichtfahrzeuge leisten insbesondere für junge Menschen sowie im ländlichen Raum einen wichtigen Beitrag zur individuellen, bezahlbaren und frühzeitig verfügbaren Mobilität.
- Die derzeitige Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 45 km/h führt zu erheblichen Geschwindigkeitsunterschieden im Straßenverkehr und kann dadurch die Verkehrssicherheit beeinträchtigen.
- Eine Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h stellt eine praktikable und geeignete Maßnahme dar, um die Integration in den Verkehrsfluss zu verbessern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- sich auf Bundes- und EU-Ebene frühzeitig in die Diskussion über eine Anpassung der einschlägigen Regelungen einzubringen und sich insbesondere in Berlin und Brüssel im Vorfeld künftiger Richtlinienüberarbeitungen für eine Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für Kleinkrafträder und Leichtfahrzeuge einzusetzen,
- gegenüber der Bundesregierung darauf hinzuwirken, zu prüfen, inwieweit auf nationaler Ebene rechtliche Spielräume für abweichende Regelungen oder zusätzliche Fahrzeug- bzw. Führerscheinklassen (z. B. eine Klasse AM+) bestehen,
- zu prüfen, inwieweit in Nordrhein-Westfalen Modellprojekte oder Ausnahmegenehmigungen ermöglicht werden können, um die verkehrssicherheitsrelevanten Auswirkungen einer Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für Kleinkrafträder und Leichtfahrzeuge wissenschaftlich zu untersuchen.

Henning Höne  
Marcel Hafke  
Christof Rasche

und Fraktion