Bundesrat **Drucksache 594/26 (Beschluss)**

20.11.26

Beschluss
des Bundesrates

Entschließung des Bundesrates "Anpassung der unionsrechtlichen Vorgaben für die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Kleinkrafträdern und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen"

Der Bundesrat hat in seiner 1070. Sitzung am 20. November 2026 die aus der Anlage ersichtliche Entschließung gefasst.

Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.bundesanzeiger-verlag.de
ISSN 720 - 2946

Anlage

Entschließung des Bundesrates "Anpassung der unionsrechtlichen Vorgaben für die zulässige Höchstgeschwindigkeit von Kleinkrafträdern und leichten vierrädrigen Kraftfahrzeugen"

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung,

1. sich auf europäischer Ebene für eine Überprüfung und Weiterentwicklung der unionsrechtlichen Vorschriften über die Fahrzeugklasse der Kategorie L einzusetzen, mit dem Ziel, den Betrieb von Fahrzeugen der heute der Fahrerlaubnisklasse AM zugeordneten Fahrzeuggruppen mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 60 km/h zu ermöglichen;

2. auf eine Anpassung der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 und der hierzu erlassenen technischen Durchführungsvorschriften hinzuwirken, damit die bestehenden Fahrzeugklassen L1e-B, L2e und L6e künftig auch Fahrzeuge mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 60 km/h umfassen und für diese Fahrzeuge unter Beibehaltung angemessener technischer Anforderungen eine entsprechende EU-Typgenehmigung erteilt werden kann;

3. die erforderlichen Anpassungen des europäischen Fahrerlaubnisrechts, insbesondere hinsichtlich der Fahrerlaubnisklasse AM, entsprechend nachzuführen, soweit dies aufgrund der Weiterentwicklung der Fahrzeugklasse erforderlich ist;

4. bei der Ausgestaltung der Regelungen die technischen Sicherheitsanforderungen sowie die Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Mobilität, Umwelt, Wirtschaft und Vollzug zu berücksichtigen sowie die Bedeutung entsprechender Fahrzeuge für die individuelle Mobilität im ländlichen und strukturschwachen Raum einzubeziehen.

Begründung:

Die unionsrechtlichen Vorschriften über die Genehmigung und Marktüberwachung von Fahrzeugen der Klasse L beruhen auf einer seit den 1990er Jahren bestehenden europäischen Fahrzeugeinstufung. Die Verordnung (EU) Nr. 168/2013 ordnet zweirädrige Kleinkrafträder der Klasse L1e-B, dreirädrige Kleinkrafträder der Klasse L2e und leichte vierrädrige Kraftfahrzeuge der Klasse L6e zu. Ein wesentliches Einstufungsmerkmal dieser Fahrzeugklassen ist eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit von höchstens 45 km/h.

Diese Grenze ist damit nicht lediglich eine straßenverkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbegrenzung, sondern Bestandteil der technischen Fahrzeugklassifikation und des europäischen Typgenehmigungsrechts. Fahrzeuge mit einer höheren bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit können nach der geltenden Systematik grundsätzlich nicht innerhalb dieser Klassen genehmigt werden. Eine Anhebung auf bis zu 60 km/h erfordert daher eine entsprechende Anpassung der unionsrechtlichen Einstufungs-, Bau- und Genehmigungsvorschriften.

Seit Einführung der Fahrzeugklassifikation haben sich sowohl die technischen Möglichkeiten als auch die Mobilitätsanforderungen weiterentwickelt. Moderne Fahrzeuge verfügen insbesondere bei Bremsanlagen, Fahrwerk, Reifen, Beleuchtung und weiteren sicherheitsrelevanten Einrichtungen über einen deutlich weiterentwickelten technischen Standard. Die seit Jahrzehnten bestehende Geschwindigkeitsgrenze sollte daher einer erneuten Bewertung unterzogen werden.

Dies gilt insbesondere für die Mobilität im ländlichen und strukturschwachen Raum. Größere Entfernungen zwischen Wohnorten, Schulen, Ausbildungs- und Arbeitsstätten sowie ein teilweise weniger dichtes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs erhöhen dort die Bedeutung kostengünstiger und eigenständig nutzbarer Verkehrsmittel. Eine Anhebung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit auf bis zu 60 km/h könnte die Nutzung entsprechender Fahrzeuge auf längeren Wegstrecken erleichtern und Geschwindigkeitsdifferenzen gegenüber dem übrigen motorisierten Verkehr verringern.

Für Deutschland ist zudem die historische Sonderstellung bestimmter Kleinkrafträder aus der ehemaligen DDR von Bedeutung. Aufgrund fortgeltender Besitzstandsregelungen dürfen bestimmte Fahrzeuge weiterhin mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von bis zu 60 km/h betrieben werden. Dies begründet keinen Anspruch auf eine Übertragung auf neu zu genehmigende Fahrzeuge, zeigt jedoch, dass Kleinkrafträder mit einer entsprechenden Höchstgeschwindigkeit seit Jahrzehnten im deutschen Straßenverkehr praktisch genutzt werden. Die unterschiedliche Behandlung historischer Bestandsfahrzeuge und technisch vergleichbarer neu zu genehmigender Fahrzeuge gibt Anlass, die heutige europäische Klassifikation auf ihre zeitgemäße Ausgestaltung zu überprüfen.

Fragen der Verkehrssicherheit sind dabei angemessen zu berücksichtigen, da Kraftradfahrer aufgrund ihrer besonderen Vulnerabilität zu den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern gehören. Gleichwohl ist ein belastbarer kausaler Zusammenhang zwischen der 45-km/h-Grenze und dem Unfallgeschehen bislang ebenso wenig nachgewiesen wie ein Sicherheitsgewinn durch eine höhere Höchstgeschwindigkeit etwa durch einen verbesserten Verkehrsfluss.

Die Weiterentwicklung der Fahrzeugklassen ist mit dem Fahrerlaubnisrecht abzustimmen. Die Fahrerlaubnisklasse AM umfasst nach deutschem Recht derzeit die Fahrzeugklassen L1e-B, L2e und L6e. Soweit sich aus der Änderung der technischen Fahrzeugklassifikation Anpassungsbedarf ergibt, sollte dieser im europäischen und nationalen Fahrerlaubnisrecht nachvollzogen werden. Schwerpunkt der Initiative ist jedoch die Weiterentwicklung der technischen Einstufungs-, Bau- und Genehmigungsvorschriften.