Deutscher Bundestag **Drucksache 21/9369**

21. Wahlperiode 24.11.2026

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Antrag

der Abgeordneten Victoria Broßart, Swantje Henrike Michaelsen, Matthias Gastel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Radverkehrsinfrastruktur außerorts für Speed-Pedelecs freigeben

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Verkehrssektor ist nach wie vor einer der größten Verursacher von Treibhausgasemissionen in Deutschland. Um die Klimaschutzziele zu erreichen und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren, müssen klimafreundliche Mobilitätsalternativen gestärkt werden. Insbesondere für längere Pendeldistanzen und im suburbanen sowie ländlichen Raum bieten Speed-Pedelecs (S-Pedelecs) dabei ein bislang wenig genutztes Potenzial.

S-Pedelecs sind elektrisch unterstützte Fahrräder, deren Motor die Tretbewegung bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h unterstützt. Im Unterschied zu herkömmlichen Pedelecs, deren Motorunterstützung auf 25 km/h begrenzt ist, ermöglichen sie damit auch auf längeren Strecken eine zügige und alltagstaugliche Fortbewegung. Sie können insbesondere für Pendler*innen eine attraktive Alternative zum Auto sein und zugleich während der anhaltenden Versorgungsproblematik mit Kraftstoff und daraus folgenden hohen Benzin- und Dieselpreisen eine finanzielle Entlastung der Menschen darstellen.

Bislang wird dieses Potenzial in Deutschland jedoch durch die geltenden rechtlichen Rahmenbedingungen erheblich eingeschränkt. S-Pedelecs werden straßenverkehrsrechtlich als Kleinkrafträder und damit als Kraftfahrzeuge eingestuft. Anders als herkömmliche Pedelecs unterliegen sie deshalb unter anderem einer Versicherungs- und Fahrerlaubnispflicht sowie der Helmpflicht. Zugleich sind sie daher bis auf wenige vereinzelte Ausnahmen grundsätzlich von der Nutzung der Radverkehrsinfrastruktur ausgeschlossen. Die verpflichtende Nutzung der Fahrbahn führt aber, insbesondere außerhalb geschlossener Ortschaften, zu großen Geschwindigkeitsunterschieden im Mischverkehr und erhöht dadurch das Unfallrisiko durch Überholvorgänge im Längsverkehr. Darüber hinaus schränkt sie auch das subjektive Sicherheitsgefühl der S-Pedelec-Fahrer*innen ein, was als Hemmnis für die S-Pedelec-Nutzung wahrgenommen wird. Gleichzeitig bleiben vorhandene Radverkehrsverbindungen für S-Pedelecs ungenutzt. Gerade auf längeren Pendelstrecken, auf denen sie einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung von Autofahrten leisten könnten, entstehen dadurch vermeidbare Nutzungshürden. Zwar ermöglichen einzelne Landesregelungen und

Verkehrsversuche bereits heute örtlich begrenzte Ausnahmen. Eine bundesweit einheitliche und verlässliche Regelung fehlt jedoch bislang.

Internationale Vergleiche, beispielsweise mit der Schweiz oder Belgien, zeigen, dass eine stärkere Integration von S-Pedelecs in den Radverkehr möglich und sinnvoll ist. Eine Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen und der Infrastruktur kann dazu beitragen, Nutzungskonflikte zu reduzieren, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und gleichzeitig die Attraktivität klimafreundlicher Mobilität zu steigern.

Vor diesem Hintergrund ist eine gezielte Öffnung der Radverkehrsinfrastruktur außerorts für S-Pedelecs sowie die Schaffung klarer und einheitlicher Regelungen erforderlich, um deren Potenziale für Klimaschutz, Verkehrsentlastung und moderne Mobilität in Deutschland besser zu nutzen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf, einen Vorschlag vorzulegen, das Straßenverkehrsgesetz und die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) so anzupassen, dass folgende Forderungen enthalten sind:

1. außerhalb geschlossener Ortschaften sämtliche, auch gemeinsame, Radwege grundsätzlich für S-Pedelecs freizugeben;
2. eine Opt-out-Lösung zu schaffen, die es den zuständigen Straßenverkehrsbehörden erlaubt, die Nutzung einzelner Radwege für S-Pedelecs bei zu schmaler oder ungeeigneter Infrastruktur mittels eines neu zu definierenden Verbotszeichens auszuschließen, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten;
3. ein einheitliches Piktogramm für S-Pedelecs und darauf basierende Verkehrszeichen einzuführen, um die rechtliche und visuelle Kennzeichnung klar und bundesweit einheitlich zu regeln;
4. den Kommunen zu erlauben, flächendeckend eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h innerorts einzuführen, sodass S-Pedelecs auf der Fahrbahn fahren können, ohne dass ein signifikanter Geschwindigkeitsunterschied zum übrigen Verkehr entsteht, und zugleich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet wird;
5. den Kommunen zu erlauben, geeignete Feld- und Waldwege für S-Pedelecs freizugeben;
6. Nach fünf Jahren diese Neuregelung zu evaluieren und dabei u. a. zu überprüfen, wie sich die erweiterten Regelungen auf die Entwicklung der S-Pedelec- und Fahrradnutzung sowie auf die Sicherheit und Unfallzahlen auswirken.

Berlin, den 23. November 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung

Bisher sind in Deutschland nur 0,3 Prozent der verkauften Fahrräder S-Pedelecs (https://www.ziv-zweirad.de/wp-content/uploads/2026/03/Marktdaten-Fahrradwirtschaft-2025.pdf); Studien zeigen aber, dass theoretisch bis zu 37 Prozent der Autofahrten und 19 Prozent der mit dem Auto zurückgelegten Strecken durch S-Pedelecs substituiert werden könnten (z.B. https://www.mdpi.com/2673-7590/3/3/51). Gleichzeitig werden S-Pedelecs bereits heute nachweislich für längere Distanzen genutzt als klassische Fahrräder oder herkömmliche Pedelecs (https://fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Masterthesis_Babet_Hendriks_-_Moving_on_to_the_Active_Modes.pdf?ext=.pdf;https://dspace.library.uu.nl/server/api/core/bitstreams/c6cc80e0-2f53-4100-807d-f329cf060f6d/content). Damit eignen sie sich insbesondere für Pendelverkehre im suburbanen und ländlichen Raum.

Die wenigen Ausnahmebeispiele für die Freigabe der Radverkehrsinfrastruktur in Deutschland bringen nachweislich Vorteile mit sich: So können in Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen unter Beachtung der besonderen örtlichen und verkehrlichen Gegebenheiten alle Formen der Radverkehrsinfrastruktur für S-Pedelecs freigegeben werden. In Baden-Württemberg wurde dies 2018 durch einen Erlass bestimmt, der vorsieht, dass ausgewählte Radwege mit einem Zusatzschild „Speed-Pedelec frei“ freigegeben werden können. Konstanz beispielswiese hat bislang zwei Fahrradstraßen innerorts für S-Pedelecs freigegeben und in Tübingen wurden gezielt sowohl innerorts als auch außerorts Radverkehrsanlagen für S-Pedelecs geöffnet und so ein 80 Kilometer langes Routennetz ausgewiesen. Die wissenschaftliche Begleitung der Freigabe in Tübingen zeigte positive Erfahrungen der Nutzer*innen und keine auffällige Unfallstatistik seit der Freigabe (https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2950298526000127). In Hessen ist eine Freigabe auf Radschnellverbindungen möglich, sodass seit Mai 2024 die Radschnellverbindung zwischen Frankfurt und Darmstadt im Rahmen eines Verkehrsversuchs freigegeben und als positiv evaluiert wurde (https://radschnellverbindungen-hessen.de/wp-content/uploads/2025/12/2025-12-03-SPed-Abschlussbericht-digital.pdf).

Zu Forderung 3: Es gibt bislang kein einheitliches Verkehrszeichen für S-Pedelecs. Zwar existieren in der StVO Zusatzzeichen, die Kleinkrafträdern die Nutzung bestimmter Verkehrsflächen erlauben; das Zusatzzeichen 1022-12 schließt dabei auch S-Pedelecs ein. Eine spezifische, eindeutig erkennbare Beschilderung für S-Pedelecs fehlt jedoch bislang, was zu Unsicherheiten bei Verkehrsteilnehmenden und Vollzugsbehörden führt.

Vorabfassung – wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.