

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

Drucksache 18/19009 · eingebracht 2026-04-28 – Antragsteller: FDP

Mobilität

Verkehrspolitik

Jugend

Klimaschutz

ZUSAMMENFASSUNG

Die FDP-Fraktion beantragt die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit für Kleinkrafträder und Leichtkraftfahrzeuge von 45 auf 60 km/h, um Verkehrssicherheit zu verbessern und Mobilität gerade für Jugendliche und im ländlichen Raum zu erleichtern.

KERNFORDERUNGEN

- Geschwindigkeitsanhebung als Sicherheitsmaßnahme
- Kritik an EU-Richtlinien als Hemmnis
- Forderung nach nationalen Spielräumen und Modellprojekten

BEWERTUNG

3.0 / 10 GEMEINWOHL-SCORE
Überarbeiten

Der Antrag fokussiert ausschließlich auf technische und verkehrspolitische Optimierung einzelner Fahrzeugklassen, ohne Bezug zu Gemeinwohl-Dimensionen wie soziale Gerechtigkeit, ökologische Nachhaltigkeit oder Mitbestimmung. Er ignoriert die systemischen Risiken von motorisiertem Individualverkehr (Lärm, Emissionen, Flächenverbrauch) und verfehlt den GWÖ-Anspruch, Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge für alle zu gestalten. Ein gravierender Widerspruch liegt in Feld E3 (ökologische Nachhaltigkeit über Grenzen hinaus): Die Förderung schnellerer Kleinkrafträder verstärkt fossile Abhängigkeit und Klimabelastung, ohne Elektroantrieb oder Kreislaufaspekte einzubeziehen. Auch Feld D4 (soziale öffentliche Leistung) bleibt unberührt — keine Verknüpfung mit ÖPNV-Ausbau, Barrierefreiheit oder sozialer Teilhabe.

STÄRKEN & SCHWÄCHEN

Stärken

- Technikorientierte Lösung für Mobilitätslücke im ländlichen Raum
- Klare Argumentation zur Verkehrssicherheit
- EU-Kritik mit konkretem Handlungsauftrag

Schwächen

- Keine Berücksichtigung ökologischer Folgen
- Ignoranz gegenüber Rad- und Fußverkehr als Alternativen
- Fehlende Verankerung in Gemeinwohl-Prinzipien

GWÖ-MATRIX 5x5

	WÜRDE	SOLIDARITÄT	NACHHALTIG-KEIT	GERECH-TIGKEIT	TRANSPARENZ
A · LIEFERANT:-INNEN	•	•	•	•	•
B · FINANZEN	•	•	•	•	•
C · VERWALTUNG	•	•	•	•	•
D · BÜRGER:INNEN	+	•	-	-	•
E · GESELLSCHAFT & NATUR	•	•	--	•	•

■ ++ stark fördernd
 ■ + fördernd
 ■ ○ neutral
 ■ - widersprechend
 ■ -- stark widersprechend

SCHWERPUNKTE ERKLÄRT

Die wichtigsten positiv und negativ wirkenden Bewertungsfelder mit der jeweiligen Begründung.

D1 Menschenwürde im lokalen Raum Bewertung: +1

Verkehrssicherheit als Grundrecht

E3 Ökologische Nachhaltigkeit über Grenzen hinaus Bewertung: -5

Klimawirkung, Ressourcenverbrauch, EU-Richtlinienkonformität

D3 Ökologische Nachhaltigkeit im lokalen Raum Bewertung: -3

Emissions- und Lärmbelastung durch Motorroller

D4 Soziale öffentliche Leistung Bewertung: -2

Mobilität als Daseinsvorsorge statt Privatverkehrsförderung

CDU**WAHLPROGRAMM**

7/10

CDU befürwortet Mobilitätsvielfalt, technologieoffenen Verkehr und Infrastrukturausbau (S. 43–47), aber betont auch Sicherheit und Ausgewogenheit zwischen Verkehrsträgern. Der Antrag widerspricht nicht explizit, bleibt aber hinter CDU-Fokus auf ÖPNV-Ausbau und Senientickets zurück.

„Wir geben Rekordsummen für den Ausbau des ÖPNV – für Reaktivierungen, Elektrifizierung, mehr Züge, weniger Verspätungen, mehr Schnellbusverbindungen und On-Demand-Angebote.“

CDU NRW Wahlprogramm 2022, S. 43

PARTEIPROGRAMM

6/10

CDU-Grundsatzprogramm betont Subsidiarität und Verkehrsinfrastruktur für alle Träger (Q16), aber auch Schöpfungsverantwortung (Q19). Kein Widerspruch, aber keine aktive Förderung der Anhebung.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

SPD**WAHLPROGRAMM**

2/10

SPD setzt konsequent auf Verkehrswende mit Vorrang für ÖPNV, Rad und Fußverkehr sowie 365€-Ticket. Eine Geschwindigkeitsanhebung für motorisierte Kleinfahrzeuge widerspricht dem Ziel, Autoverkehr zu reduzieren und Klimaziele zu erreichen.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

2/10

Hamburger Programm verankert Nachhaltigkeit als Grundwert (2007) und fordert sozial-ökologische Transformation. Der Antrag verstärkt motorisierten Individualverkehr – fundamentaler Widerspruch.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

GRÜNE**WAHLPROGRAMM**

1/10

Grünes Wahlprogramm fordert klare Verkehrswende mit Vorrang für Fuß, Rad, ÖPNV (S. 18–20), Tempo 30 als Regel und Reduzierung des Autoverkehrs. Eine Geschwindigkeitsanhebung für Kleinkrafträder verstärkt motorisierten Verkehr und untergräbt das Ziel einer klimaneutralen Mobilität.

„Warum sollen wir uns auf nur ein Fortbewegungsmittel festlegen, wenn wir alle nutzen können? In Zukunft steht uns alles zur Verfügung, was uns bewegt.“

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN NRW Wahlprogramm 2022, S. 20

PARTEIPROGRAMM

1/10

Grundsatzprogramm (2020) definiert Mobilität als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge (Q26) und verlangt Orientierung an menschlichen Bedürfnissen – nicht an Motorisierung. Der Antrag widerspricht grundlegend.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

FDP

ANTRAGSTELLER:IN

WAHLPROGRAMM

9/10

Der Antrag entspricht exakt dem FDP-Wahlprogramm: Technologieoffenheit, Bürokratieabbau, individuelle Freiheit, Eigenverantwortung und Modernisierung bestehender Regelungen. Er greift die Forderung nach innovativer Mobilität (S. 92–93) und Marktorientierung direkt auf.

„Wir setzen uns für eine weitere Reformierung des Personenbeförderungsgesetzes ein, um mehr Wettbewerb bei innovativen Beförderungsmöglichkeiten insbesondere auf dem Taxi-Markt zu schaffen.“

FDP NRW Wahlprogramm 2022, S. 93

PARTEIPROGRAMM

9/10

FDP-Grundsatzprogramm (2012) verankert Freiheit, Eigenverantwortung und technologische Innovation als Kernwerte (Q6, Q9). Der Antrag ist ein direkter Ausdruck dieser Prinzipien – kein Widerspruch, volle Übereinstimmung.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

AfD

WAHLPROGRAMM

6/10

AfD betont nationale Souveränität und Kritik an EU-Regulierung (z.B. Richtlinien). Der Antrag thematisiert EU-Richtlinienkritik und fordert nationale Spielräume – partiell konsistent. Aber AfD priorisiert Sicherheit durch Stärkung der Polizei, nicht technische Fahrzeugregelungen.

Keine wörtlich passenden Stellen im Wahlprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

PARTEIPROGRAMM

6/10

AfD-Grundsatzprogramm (2016) betont nationale Souveränität und Kritik an EU-Bürokratie. Der Antrag passt in diese Linie, aber fehlt Bezug zu Kernthemen wie Migration oder Energie – daher nur mittlere Übereinstimmung.

Keine wörtlich passenden Stellen im Parteiprogramm gefunden — Bewertung beruht auf inhaltlicher Auslegung.

VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Vorschlag 1 von 3

Original: Eine Anhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung für Kleinkrafträder und Leichtfahrzeuge, etwa auf 60 km/h, schaffen.

Eine Anhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung ****nur im Rahmen eines umfassenden Mobilitätskonzepts****, das den Ausbau von Radwegen, ÖPNV-Taktverdichtung und sichere Umstiegspunkte (Mobilstationen) ****vorrangig**** vorsieht und die Geschwindigkeitsanhebung an strenge ökologische und sicherheitstechnische Auflagen knüpft.

Begründung: Stellt Mobilität als Gemeinwohlleistung (D4) und ökologische Verantwortung (E3) in den Mittelpunkt – korrigiert den einseitigen Fokus auf Motorisierung.

Vorschlag 2 von 3

Original: Der Landtag beauftragt die Landesregierung, sich auf Bundes- und EU-Ebene frühzeitig in die Diskussion über eine Anpassung der einschlägigen Regelungen einzubringen.

Der Landtag beauftragt die Landesregierung, sich auf Bundes- und EU-Ebene ****für eine stärkere Förderung von emissionsfreien Kleinkrafträdern (Elektro-Scooter bis 60 km/h)**** einzusetzen und dabei ****die Einbindung in ein integriertes Mobilitätsnetz (Sharing, Mobilstationen, ÖPNV-Anbindung)**** sicherzustellen.

Begründung: Verknüpft technische Anpassung mit ökologischer Nachhaltigkeit (E3) und sozialer Teilhabe (D4) – entspricht GWÖ-Wertekreuz.

Vorschlag 3 von 3

Original: 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.

zu prüfen, inwieweit in Nordrhein-Westfalen Modellprojekte ****mit strengen Begleitmaßnahmen**** (z.B. obligatorische Fahrsicherheitstrainings, digitale Fahrtenschreiber zur Analyse, Integration in Mobilstationen) ermöglicht werden können, um die ****gesamtheitlichen Auswirkungen auf Verkehrssicherheit, Klimaschutz und soziale Teilhabe**** wissenschaftlich zu untersuchen.

Begründung: Erweitert die Bewertungskriterien um GWÖ-Dimensionen (Solidarität, Ökologie, Transparenz) statt reiner Verkehrssicherheit.

ABSTIMMUNGSERGEBNIS

Überwiesen · MMP18-121

Ja: AfD CDU FDP GRÜNE ! SPD !

! Opportunismus (Ja trotz Wahlprogramm-Mismatch <3/10)

Original-Antrag

Drucksache 18/19009

Für mehr Verkehrssicherheit und leichteren Zugang zu Mobilität · Höchstg.

Die folgenden Seiten enthalten den unveränderten Originalantrag.

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.¹ 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.² 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.

¹ 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).

² 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.³ 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.⁴ 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

³ 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).

⁴ 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 (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-hoehchstgeschwindigkeit-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