



Pet 1-19-12-921-010634

80637 München

Straßenverkehrsrecht

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 23.06.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird eine Drosselungspflicht für E-Bikes und Pedelecs sowie eine Führerschein- und Helmpflicht für Pedelecs gefordert.

Zur Begründung seines Anliegens trägt der Petent im Wesentlichen vor, dass Pedelecs derzeit im öffentlichen Straßenverkehr bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h bewegt werden dürften, die Fahrer jedoch zum Teil keine Kenntnisse der Straßenverkehrs-Ordnung hätten und daher ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellten. E-Bikes dürften bis zu einer Geschwindigkeit von 45 km/h zugelassen werden und sollten daher, ebenso wie Pedelecs, auf 25 oder 15 km/h gedrosselt werden. Für andere Verkehrsteilnehmer sei die Geschwindigkeit dieser Fahrzeuge nicht abschätzbar und es sei bereits zu ersten Unfällen gekommen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Die Eingabe wurde als öffentliche Petition auf der Internetseite des Petitionsausschusses eingestellt. Sie wurde von 42 Mitzeichnern unterstützt. Außerdem gingen 22 Diskussionsbeiträge ein.



Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Haltung zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter anderem unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss begrüßt grundsätzlich alle an ihn gerichteten Eingaben, die auf eine Erhöhung der Verkehrssicherheit zielen.

Einführend hält er zunächst fest, dass die Regeln zur Benutzung von Pedelecs, E Bikes und sogenannten S-Pedelecs im Straßenverkehr davon abhängen, wie das jeweilige Fahrzeug zulassungsrechtlich einzustufen ist. Die Abgrenzung von Pedelecs, die verkehrsrechtlich Fahrrädern gleichgestellt sind, zu E-Bikes oder sogenannten S-Pedelecs, die jeweils Kraftfahrzeuge sind, ist auf das einschlägige harmonisierte Recht der Europäischen Union zurückzuführen.

So können gemäß der europäischen Verordnung Nr. 168/2013 Fahrräder mit Pedalantrieb mit Trethilfe, die mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer maximalen Nenndauerleistung von bis zu 250 Watt ausgestattet sind, dessen Unterstützung unterbrochen wird, wenn der Fahrer im Treten einhält, und dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und unterbrochen wird, bevor die Geschwindigkeit des Fahrzeugs 25 km/h erreicht, von den Mitgliedstaaten national geregelt werden. In Deutschland sind solche Fahrzeuge als Pedelecs Fahrrädern verkehrsrechtlich gleichgestellt.

Gemäß § 1 Absatz 3 des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) sind Landfahrzeuge, die durch Muskelkraft fortbewegt werden und mit einem elektromotorischen Hilfsantrieb mit einer Nenndauerleistung von höchstens 0,25 kW ausgestattet sind, dessen Unterstützung sich mit zunehmender Fahrzeuggeschwindigkeit progressiv verringert und

1. beim Erreichen einer Geschwindigkeit von 25 km/h oder früher,
2. wenn der Fahrer im Treten einhält,



unterbrochen wird, keine Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes. Dies gilt auch dann, soweit diese Fahrzeuge zusätzlich über eine elektromotorische Anfahr- oder Schiebehilfe verfügen, die eine Beschleunigung des Fahrzeuges auf eine Geschwindigkeit von bis zu 6 km/h, auch ohne gleichzeitiges Treten des Fahrers, ermöglicht.

Da gemäß § 1 Absatz 3 StVG für sogenannte Pedelecs die Vorschriften über Fahrräder anzuwenden sind, besteht für die Fahrer solcher Fahrzeuge keine Fahrerlaubnispflicht und keine Verpflichtung zum Tragen eines Schutzhelms. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) setzt bei dem Thema Helmpflicht für Radfahrer weiterhin auf das Prinzip der Freiwilligkeit und betont die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer. Nur wer Krafträder mit einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von über 20 km/h führt sowie auf ihnen mitfährt, muss gemäß § 21a Absatz 2 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) während der Fahrt einen geeigneten Schutzhelm tragen.

Seit Jahren werden Pro und Contra einer gesetzlichen Helmtragepflicht für Radfahrer kontrovers diskutiert. Die Einführung einer Helmpflicht für Fahrradfahrer wird jedoch abgelehnt. Dies wird insbesondere mit der Gefahr einer Überregulierung und der möglichen Abschreckung von der Fahrradnutzung begründet. Zudem könnte sich die als Schutz gemeinte Verpflichtung wegen der haftungsrechtlichen Konsequenzen vor allem für Kinder ins Gegenteil verkehren. Denn selbst bei einem unverschuldeten Verkehrsunfall kann daraus eine Minderung des Schadensersatzes wegen Mitverschuldens resultieren.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beobachtet regelmäßig die Entwicklung der Helmtragequoten. Die Tragequoten sind in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen. Im Jahr 2019 betrug die Quote der Radfahrer, die einen Schutzhelm tragen, über alle Altersgruppen hinweg 23 Prozent der Fahrradfahrenden. Wie in den Vorjahren war die Helmtragequote mit 72 Prozent bei den Sechs- bis Zehnjährigen am höchsten. Bei den Elf- bis 16-jährigen Radfahrenden trugen 34 Prozent einen Helm. Für Jugendliche von 17



bis 21 Jahren lag die Helmtragequote bei 14 Prozent, für Radfahrende zwischen 22 und 30 Jahren bei 18 Prozent. Für die Radfahrenden ab 31 Jahren lagen die Zahlen der Helmtragenden zwischen 21 und 25 Prozent.

Zur Steigerung der Nutzung von Fahrradhelmen unterstützt das BMVI weiterhin zahlreiche Kampagnen und Aktionen:

Die Deutsche Verkehrswacht führt seit 2011 zur Erhöhung der Helmtragequote im Auftrag des BMVI die bundesweite Aktion „Ich trag' Helm“ durch. Die zielgruppenadäquate Ansprache erfolgt über ein Kommunikationskonzept, welches verschiedene Bevölkerungsgruppen in diversen Lebensfeldern (Schulen, Stadtfesten, öffentlichen Veranstaltungen, Internet) erreicht. Im Rahmen der Aktion werden die Vorteile des freiwilligen Tragens von Fahrradhelmen in den Mittelpunkt gestellt. Um möglichst alle Bevölkerungsgruppen zu erreichen, werden wechselnde Schwerpunkte entwickelt, die immer wieder neue Aspekte des Radfahrens und Helmtragens darstellen. Die Aktion zählt zu den Bausteinen des Bundesprogramms „FahrRad ... aber sicher!“, das über verkehrssicheres Radfahren informiert, Unfallrisiken deutlich macht und praktische Hilfe anbietet. Das Programm bietet eine Vielzahl von Möglichkeiten, über das „Radfahren“ miteinander ins Gespräch zu kommen.

Darüber hinaus wird im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ des BMVI und des Deutschen Verkehrssicherheitsrats (DVR) in der Aktion „Du bist mir nicht egal!“ unter Einbindung von Prominenten das Helmtragen insbesondere Erwachsener propagiert. Ziel dieser Aktionen ist es, unter Einbeziehung von Kindern, Erwachsene vom Helmtragen zu überzeugen. Zusätzlich erfolgt die Einbindung von Jugendlichen in Abstimmung mit den Ländern über die weiterführenden Schulen. Im Auftrag des BMVI werden in kurzen Filmsequenzen und mit begleitendem Unterrichtsmaterial Jugendliche auf kurzweilige Art von Ralf Caspers, einem im Jugendbereich bekannten Moderator, im Format einer Serie „Das Gesetz der Straße“ zu verschiedenen Themenschwerpunkten erstellt. Im Jahr 2018 wurde u. a. das Thema Radfahren mit Bezug zur Helmthematik aufgegriffen.



Die Aktion „#HelmeRettenLeben – Looks like shit. But saves my life.“ in Kooperation mit der Fernsehsendung „Germany’s next Topmodel“ richtet sich gezielt an junge Menschen, um sie dazu zu motivieren, zum eigenen Schutz einen Helm aufzusetzen.

Auch die Aktion „#helmethairstyle“ im Rahmen der Kampagne „Runter vom Gas“ soll Frauen zum Tragen eines Fahrradhelms motivieren, da viele Frauen beim Fahrradfahren aus optischen Gründen ungern einen Helm tragen.

Im Hinblick auf die zunehmende Nutzung von Pedelecs hat das BMVI in Kooperation mit der Zweiradindustrie einen Flyer erarbeitet, in dem zum Tragen eines geeigneten Helmes geraten wird. Die Flyer werden über den Handel, die bekannten Verkehrssicherheitsorganisationen und durch das BMVI bei öffentlichen Veranstaltungen verteilt.

Gegen eine vom Petenten geforderte Führerscheinplicht für Pedelecs, die rechtlich als Fahrräder eingestuft werden, spricht zum einen die Systematik des deutschen Fahrerlaubnisrechts, die nicht dafür geeignet ist, eine Fahrerlaubnis für Fahrradfahrer einzuführen.

Das mangelhafte Verhalten einiger Fahrer von Pedelecs bei der Einhaltung der Straßenverkehrsvorschriften basiert zudem häufig nicht auf mangelnder Kenntnis der Vorschriften oder nicht vorhandenen Fahrerlaubnisprüfungen, sondern auf fehlender Bereitschaft zur Einhaltung der Normen. Für einen sicheren Straßenverkehr sind aber sowohl Regelkenntnis als auch Regelakzeptanz bei allen, die am Straßenverkehr teilnehmen, eine zentrale Voraussetzung.

Pedelecs, deren Motorunterstützung nicht bei 25 km/h endet, deren Hilfsmotor eine größere Nenndauerleistung aufweist oder deren Motor das Fahrzeug auch ohne gleichzeitiges Treten (über 6 km/h) antreibt, werden hingegen vom Anwendungsbereich der vorgenannten Verordnung (EU) 168/2013 erfasst und sind automatisch Kraftfahrzeuge und in harmonisierte Fahrzeugklassen einzustufen. Demnach sind solche Fahrzeuge (oft S-Pedelecs genannt) Kleinkrafträder der Klasse L1e. E-Bikes im Sinne des § 39 Absatz 7



StVO sind einsitzige zweirädrige Kleinkraftträder mit elektrischem Antrieb, der sich bei einer Geschwindigkeit von mehr als 25 km/h selbsttätig abschaltet. Zu diesen Fahrzeugen liegen keine Erkenntnisse vor, die eine Begrenzung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von Kleinkraftträdern und Pedelecs auf eine Geschwindigkeit von höchstens 15 km/h rechtfertigen. Für S-Pedelecs ist ein Führerschein der Klasse AM sowie eine Betriebserlaubnis erforderlich; für E-Bikes wird eine Prüfbescheinigung für Mofas sowie ebenfalls eine Betriebserlaubnis benötigt.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss keinen parlamentarischen Handlungsbedarf zu erkennen. Der Petitionsausschuss empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.