



Deutscher Bundestag  
Petitionsausschuss  
Die Vorsitzende

Bundesverband Graue Panther e. V.  
Frau Erika Lohe-Saul  
Ostlandweg 5  
37075 Göttingen

Berlin, 16. Januar 2025  
Bezug: Ihre Eingabe vom  
3. Oktober 2024; Pet 1-20-12-9210-  
033469  
Anlagen: 1

**Martina Stamm-Fibich, MdB**  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin  
Telefon: +49 30 227-35257  
vorzimmer.peta@bundestag.de

Sehr geehrte Frau Lohe-Saul,

der Deutsche Bundestag hat Ihre Petition beraten und am  
19. Dezember 2024 beschlossen:

*Das Petitionsverfahren abzuschließen.*

Er folgt damit der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses  
(BT-Drucksache 20/14064), dessen Begründung beigefügt ist.

Mit dem Beschluss des Deutschen Bundestages ist das  
Petitionsverfahren beendet.

Mit freundlichen Grüßen

Martina Stamm-Fibich



**Pet 1-20-12-9210**

**Zulassung zum Straßenverkehr**

### **Beschlussempfehlung**

Das Petitionsverfahren abzuschließen.

### **Begründung**

Mit der Petition werden verschiedene Reformen zur Erhöhung der Verkehrs- und Rechtssicherheit im Straßenverkehr im Zusammenhang mit Fahrrädern gefordert, insbesondere die Einführung einer Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht für Fahrräder.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichte Eingabe mit 84 Mitzeichnungen und 26 Diskussionsbeiträgen sowie weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass zu beobachten sei, dass sich Fahrradfahrer nicht an Verkehrsregeln hielten. Regelmäßig begangene Ordnungswidrigkeiten und Straftaten würden ohne Kennzeichnung der Fahrräder nicht verfolgt und sanktioniert werden können. Hinsichtlich eines ggf. entstehenden Verwaltungsaufwandes bei der Einführung einer Kennzeichnungspflicht, würde dieser zwischen der Verwaltung und Versicherungsunternehmen aufgeteilt werden können und sei auch angesichts der Interessen anderer Verkehrsteilnehmer angemessen. Hinsichtlich des - verglichen mit anderen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern -

erhöhten Gefahrenpotenzials von Fahrrädern im Straßenverkehr, sei dieses nur deshalb nicht nachweisbar, weil ohne Fahrradkennzeichnung Unfallsituationen nicht angezeigt und folglich nicht dokumentiert würden.

Weitere Petenten tragen vor, dass dieses Gefahrenpotenzial von Fahrrädern durch die Zunahme an E-Bikes und Lastenrädern im Straßenverkehr gestiegen sei und dass eine Kennzeichnungs-



noch Pet 1-20-12-9210

pflicht zudem das Auffinden gestohlener Fahrräder begünstigen würde. Schließlich fordern weitere Petenten die Einführung einer Helmpflicht sowie einer Führerscheinplicht für Fahrradfahrer.

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

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

Der Petitionsausschuss stellt fest, dass die Einführung einer Kennzeichnungspflicht und damit verbundenen Versicherungspflicht für Fahrräder in den vergangenen Jahren wiederholt gefordert worden ist. Bei Abwägung aller Gesichtspunkte erscheint es jedoch auch in Ansehung der vorgebrachten Argumente nicht vertretbar, Radfahrern die Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht ihrer Fahrräder aufzuerlegen.

Würde man alle rund 78 Millionen im Verkehr befindlichen Fahrräder der Kennzeichenpflicht unterwerfen, würde dies zu einer erheblichen zeitlichen und finanziellen Belastung sowohl der öffentlichen Verwaltung als auch der Bürger bzw. der Fahrradhalter führen. Der Verwaltungsaufwand und die Belastung der Fahrradhalter stünden in keinem angemessenen Verhältnis zum angestrebten Ergebnis.

Überdies merkt der Ausschuss an, dass die Einführung einer Pflichtversicherung für Radfahrer nur dann zu rechtfertigen wäre, wenn nachgewiesen wäre, dass durch Radfahrer im Verkehr außergewöhnliche Gefahren für Dritte entstehen, und zwar außergewöhnlich im Vergleich zu anderen nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern, die ebenfalls nicht haftpflichtversichert sein müssen, wie z.B. Fußgänger. Die gegenwärtig bekannten Unfallstatistiken belegen keine außergewöhnlichen, von Radfahrern verursachten Risiken für andere Verkehrsteilnehmer. Die Frage der Einführung einer Pflichtversicherung für Fahrräder stellt sich nur dann, wenn die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit von Radfahrern als Haftpflichtige besonders häufig zur Schadensregulierung nicht ausreichen würde. Dies ist bisher nicht belegt.

Außerdem weist der Petitionsausschuss darauf hin, dass an einem Fahrrad lediglich kleine Kennzeichentafeln angebracht werden könnten, sodass eine rasche Lesbarkeit und optimale Identifizierung der Kennzeichen bei einem schneller fahrenden Fahrrad nicht immer gegeben sein



noch Pet 1-20-12-9210

dürfte. Im Übrigen könnte über das Kennzeichen nur der Halter des betreffenden Fahrrads ermittelt werden, nicht aber der tatsächliche Fahrer. Eine Identifizierung von Fahrradfahrern, die sich verkehrswidrig verhalten oder Unfallflucht begehen, ist dadurch jedenfalls nicht oder sehr schwer zu gewährleisten. Dieses muss aber verlangt werden, weil nur derjenige zur Verantwortung gezogen werden darf, der die Rechtsverletzung auch tatsächlich begangen hat. Somit wäre eine Kennzeichenpflicht nur sehr eingeschränkt geeignet, Fahrradfahrer, die sich verkehrswidrig verhalten, zu identifizieren.

Auch die geforderte Einführung einer Helmpflicht kann aus Sicht des Petitionsausschusses nicht befürwortet werden. Gegen eine solche Pflicht sprechen vor allem die mit ihr einhergehende Gefahr einer Überregulierung und die abschreckende Wirkung, die diese auf Fahrradfahrende haben könnte. Zudem begegnet sie rechtlichen Bedenken, da das Nichttragen eines Schutzhelms im Falle eines Unfalls als Mitverschulden zum Tragen kommen würde. Gerade bei jungen Verkehrsteilnehmern könnte dies zu unbilligen Ergebnissen führen. So hätten Radfahrende nach Vollendung des 10. Lebensjahres - selbst wenn diese unverschuldet in einen Verkehrsunfall geraten sind - nicht nur mit den Folgen des Unfalls zu tun. Sie hätten diese zudem rechtlich mit zu verantworten. Mögliche Schadensersatzansprüche würden entsprechend gemindert. Damit würde sich die als Schutz gemeinte gesetzliche Verpflichtung zum Tragen eines Schutzhelms in Einzelfällen in ihr Gegenteil verkehren.

Wie schon das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) setzt das Bundesministerium für Digitales und Verkehr daher auf das Prinzip der Freiwilligkeit sowie die Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Verkehrsteilnehmer. Hieran anknüpfend unterstützt die Bundesregierung zahlreiche Kampagnen und Aktionen zur Steigerung der Nutzung von Fahrradhelmen. Zuletzt wurde mit der Kampagne „Looks like shit. But saves my life.“ eine neue öffentlichkeitswirksame Aktion im Rahmen der Verkehrssicherheitskampagne „Runter vom Gas“ vom damaligen BMVI und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat initiiert. Ein derartiger Ansatz erscheint in Anbetracht der aufgeführten rechtlichen wie tatsächlichen Bedenken, die die Einführung einer Helmpflicht für die Nutzung der in Frage stehenden Fahrzeuge mit sich bringen würde, grundsätzlich vorzuzugswürdig.

Ebenfalls die Forderung nach der Einführung einer Fahrerlaubnis für Radfahrende vermag der Petitionsausschuss nicht zu unterstützen. Die Systematik des deutschen Fahrerlaubnisrechts ist



noch Pet 1-20-12-9210

dafür nicht geeignet, da für das Führen von Fahrrädern kein Mindestalter vorgeschrieben ist. In diesem Zusammenhang würde sich die Frage stellen, was z.B. von Kindern in einer gesetzlichen vorgeschrieben Prüfung erwartet werden sollte. Durch Kommunikationskampagnen, wie z.B. der bundesweiten Kampagne „Rücksicht im Straßenverkehr“ wird darauf hingewirkt, dem in § 1 Straßenverkehrs-Ordnung verankerten Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme zu realisieren. Hier leisten die Schulen einen wichtigen Beitrag. Dort werden bereits die jungen Schüler durch entsprechenden Unterricht an eine sichere Teilnahme im Straßenverkehr herangeführt.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss aus den oben genannten dargelegten Gründen keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf zu erkennen und die mit der Petition ange-regte Einführung einer Kennzeichnungs- und Versicherungspflicht für Fahrräder nicht zu unter-stützen. Er empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anlie-gen nicht entsprochen werden konnte.