

Seit einigen Jahren engagiere ich mich ehrenamtlich für nachhaltige Mobilität u.a. über den VCD Bayern. Ich benutze seit vielen Jahren ein S(peed)-Pedelec bei fast allen Alltagsfahrten im ländlichen Raum im Umkreis von bis zu 40 Km. Dabei bin ich - wie alle S-Pedelec-Nutzenden in Deutschland - besonders auf Landstraßen erheblichen Gefahren ausgesetzt, weil wir nach geltender Gesetzeslage gezwungen sind, auf der Straße zu fahren. Deshalb setze ich mich vor allem für eine Verbesserung der Nutzungsbedingungen für S-Pedelecs ein, da sie dann ihr beachtliches Potenzial als Beitrag zur Verkehrswende entfalten könnten. Angesichts der Dringlichkeit auch – oder gerade – im Verkehrssektor den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu senken, sollte das Thema „Mehr Sicherheit für S-Pedelec-Nutzende“ v.a. außerorts baldmöglichst mit Entschlossenheit angegangen werden, um die Attraktivität dieses Verkehrsmittels zu erhöhen. Dies ist ein Bereich, in dem ohne allzu aufwändige Investitionen zum Erreichen der Klimaschutzziele beigetragen werden kann.

Einen kurzen Einblick zu S-Pedelecs bietet dieser kurze - etwas ältere - [Artikel](#) und ein [dazugehöriges Hintergrundpapier](#) des VCD (Überarbeitung mit aktuelleren Quellen ist in Arbeit).

Bereits 2022 schrieb ich diesbzgl. an Herrn \*, \* antwortete kurz gefasst, dass eine Freigabe der Radinfrastruktur eher nicht befürwortet werde (die ganze Konversation siehe <https://pro-s-pedelec.de/kontakt-mit-die-gruenen-des-bundestags/>)

Inzwischen wurde auch im deutschsprachigen Raum mehrfach dazu geforscht, die Ergebnisse deuten stark darauf hin, dass mehr Integration in die Fahrradinfrastruktur keine deutlichen problematischen Auswirkungen haben würde, wie gemeinhin sehr oft angenommen wird, eher positive, da das Ersetzen von Autofahrten mit S-Pedelecs sehr viel wahrscheinlicher ist, wie durch Forschung belegt wurde.

Zum einen habe ich eine Zusammenfassung zur aktuellen Studienlage geschrieben, sie bietet einen Überblick zum Potenzial von S-Pedelecs als Baustein für die Mobilitätswende, zu verschiedenen Regelungen in verschiedenen Ländern, Vorschläge für sichere Integration in die Verkehrsinfrastruktur, die dargestellten Studien sind die von DLR/MiD, ZIV, Tübingen, Frankfurt, SESPIN. Zu finden ist sie da.

Außerdem habe ich den Ende letzten Jahres veröffentlichten, sehr umfangreichen Endbericht zur SESPIN-Studie zusammengefasst zu einem kompakteren - aber noch ausführlichem - Webartikel <https://pro-s-pedelec.de/sichere-infrastruktur-fuer-s-pedelecs-sespin-studie-endbericht-zusammenfassung> - dieser ist dort auch als PDF-Artikel hinterlegt ggf. zur Weitergabe für Offlinenutzung oder zum Ausdrucken (28 A4 - Seiten inkl. Inhalts- und Literaturverzeichnis sowie zahlreicher Abbildungen). Somit kann man nun diese wissenschaftlich fundierten Erkenntnisse einfacher verteilen an diejenigen, für die das von Interesse sein könnte.

Und natürlich fände ich es sehr erfreulich, wenn dies dazu beiträgt, Verbesserungen für die Nutzung von S-Pedelecs auf den Weg zu bringen.

Ich möchte zusammenfassend anmerken: In der Schweiz sieht man es so im Bericht des Bundesrates „Verkehrsflächen für den Langsamverkehr“ (Bundesrat Schweiz, 2021, S. 25):

„... Aus Sicht des Bundesrates überwiegt der Nutzen des verkehrlichen Potentials von schnellen E-Bikes die Risiken durch die Nutzung der Radverkehrsflächen. So lange sich aus den Unfallstatistiken kein Handlungsbedarf belegen lässt, soll der Zugang zu und die Benützung von E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h gegenüber der heutigen Regelung nicht eingeschränkt werden. ...“ (siehe etwas mehr)

Noch dieser kleine Hinweis:

Ein Bericht von Hermino Katzenstein über eine Sitzung des Parlamentskreises Fahrrad BW: <https://www.gruene-landtag-bw.de/presse/aktuelles/freigabe-von-radverkehrsinfrastruktur-fuer-s-pedelegs/> mit Verweis auf Drucksache des Landtags 17 / 8431 inklusive Stellungnahme des Ministeriums für Verkehr

Es hieß auch, die für eine generelle Freigabe erforderliche Änderung der StVO wäre nicht der Bundestag sondern das Verkehrsministerium zuständig, dennoch erhoffe ich mir, dass Sie das Thema in die Diskussion einbringen können.

Könnten Sie z.B. eine „Anfrage“ stellen, wie denn der Bearbeitungsstand zum Thema S-Pedelec bei den zuständigen Stellen ist? Oder den Wissenschaftlichen Dienst beauftragen, den über aktuellen Stand der Wissenschaft aufzuklären? (Ich wende mich bei Gelegenheit mal wieder an den BMV -Bürgerservice ... )

Auch begrüßenswert wäre für Bayern (und auch die anderen Bundesländer) ein Erlass, der es Kommunen wie in BW und NRW erlaubt, Stecken für S-Pedelegs freizugeben.

Gerne bin ich zu weiterem Austausch bereit oder stelle gerne Kontakt zur Allianz S-Pedelec her.

Viele Grüße von Anja Herz aus dem Münchner Umland