



S-Pedelecs ins Spiel bringen, Boost für die Verkehrswende erzeugen

S-Pedelecs: Millionen Pendelnde aus dem Auto ziehen

Auf kurzen Strecken – meist in der Stadt – ist das Pedelec (*E-Bike bis 25 km/h*) auf dem Weg zum Verkehrsmittel #1. Auf Strecken über 10 km kann das S-Pedelec (*E-Bike bis 45 km/h*) dasselbe erreichen. Voraussetzung sind bessere gesetzliche Rahmenbedingungen. Besonders Pendler*innen könnten von S-Pedelecs profitieren – auf dem Weg vom ländlichen Wohnen zum städtischen Arbeitsplatz oder beim Pendeln zwischen Städten in Ballungszentren. Auf gut ausgebauten Fahrradwegen – und erst recht auf Radschnellwegen – ist der Zeitverlust „Haustür zu Haustür“ selbst bei Strecken von 20 km oder mehr nicht, bzw. kaum vorhanden. Das riesige Potential machen diese Zahlen deutlich: knapp 20 Millionen Deutsche pendeln. Rund 16 Millionen (80 %) legen dabei weniger als 25 km zurück. Und nur 11 % der Wege im Berufsverkehr werden heute schon mit dem Rad bestritten.

Verkehrsinfarkt verhindern, teuren Straßenausbau unnötig machen

Staus, Stop and go, dichtes Gedränge ... Verkehrswege, die den ländlichen Raum mit Städten verbinden, sind schon heute an oder über der Belastungsgrenze. Volle Pendlerzüge und verstopfte Einfahrtsstraßen gehören zum Alltag. Wenn Pendler*innen auf mittleren Strecken das S-Pedelec nutzen, entlastet das ÖPNV und Straßenverkehr massiv und unmittelbar. Der teure Ausbau von Straßen wird überflüssig, Finanzmittel für Investitionen in Radinfrastruktur und ÖPNV werden frei. Das rechnet sich: Jeder Autokilometer kostet die Gesellschaft 27 Cent, jeder Radkilometer schafft einen Nutzen von 30 Cent. Ein Pendler, der an 200 Arbeitstagen je 25 km mit dem S-Pedelec statt dem Auto zurücklegt, spart der Gesellschaft demnach 2.850 €/Jahr.

Gesund, schlank und fit mit Rückenwind

Fahrradfahren ist aktive Gesundheitsvorsorge mit enormem volkswirtschaftlichem Potential! Zahlreiche Studien belegen, dass die positiven Effekte auch für E-Bikes (Pedelecs/S-Pedelecs) gelten. Der „Nachteil“, dass durch die Motorunterstützung weniger Energie verbrannt wird, wird dadurch ausgeglichen, dass der „innere Schweinehund“ seltener gewinnt und mehr Radkilometer zurückgelegt werden. Herz-Kreislaufkrankungen sinken, die Beweglichkeit und allgemeine psychischen Verfasstheit steigt; Zufußgehende und Anwohnende profitieren von verringerten Lärm- und Abgasemissionen.

Von unseren Nachbarn lernen

In der Schweiz und den Niederlanden dürfen bzw. müssen S-Pedelecs auf freigegebenen Radwegen fahren. Von den dabei gemachten Erfahrungen und der Handhabung im Verkehrsrecht können wir lernen. Die Verkaufszahlen deuten auf einen Erfolg dieses Weges hin: Liegt die Quote der S-Pedelecs in Deutschland bei 1%, werden in den Niederlanden 7%, in der Schweiz sogar über 13 % aller Fahrräder als S-Pedelecs verkauft.

Ängste abbauen, Klarheit schaffen

Daten aus der Schweiz zeigen, dass von S-Pedelecs auf Radwegen keine erhöhte Unfallgefahr ausgeht. Tatsächlich fahren S-Pedelecs durchschnittlich 30 km/h und damit eine Geschwindigkeit, die auch zügige Radfahrer*innen erreichen. In den Niederlanden gilt für S-Pedelecs innerorts – dazu passend – ein Tempolimit von 30 km/h. Es zeigt sich also: auf klare Regeln und verantwortungsvolle Nutzung kommt es an. So wie bei jedem Auto (egal ob Porsche oder Ente) in der Tempo 30-Zone auch.

Unsere Forderungen

- 1.** Kommunen mit Entscheidungsspielraum bei der Ausweisung von S-Pedelec Radwegen ausstatten
- 2.** Das S-Pedelec auf Fahrradstraßen, Radschnellwegen und außerörtlichen Radwegen zulassen
- 3.** S-Pedelecs – wir Pedelecs/Fahrrädern – gestatten, in Einbahnstraßen gegen die Fahrtrichtung zu fahren
- 4.** Beförderungsbedingungen des ÖPNV so anpassen, dass die Mitnahme von S-Pedelecs gestattet ist
- 5.** Klassische Fahrradabstellanlagen für S-Pedelecs öffnen