

S-Pedelecs: Änderungen der StVO für Mobilitätswende gefordert

von bb - Donnerstag, 28. Oktober 2021

https://www.pd-f.de/2021/10/28/s-pedelecs-aenderungen-der-stvo-fuer-mobilitaetswende-gefordert_16463



Die deutsche Straßenverkehrsordnung bremst S-Pedelecs aus und verhindert die Mobilitätswende. So lautet seit langem ein Vorwurf aus der Fahrradbranche in Richtung Politik. Doch was ist dran an der Aussage und welche Lösungsmöglichkeiten gibt es? Der pressedienst-fahrrad liefert Antworten.

Optisch unterscheiden sich S-Pedelecs kaum von ihren langsameren Geschwistern, den Pedelecs. Es besteht jedoch ein gewaltiger Unterschied: Der Motor unterstützt nicht bis 25 km/h, sondern bis 45 km/h – wobei es für diese Maximalunterstützung auch einiger Anstrengung bedarf. Der Vorteil: S-Pedelecs ermöglichen, längere Distanzen mit dem Rad problemlos und schnell zu absolvieren. Für Berufspendler:innen mit täglichen Strecken um zehn Kilometer oder mehr sind sie damit eine interessante Alternative zum Auto. Auf der anderen Seite steht der große Nachteil: Rechtlich gelten S-Pedelecs nicht als Fahrräder, sondern als Kleinkrafträder – mit allen damit verbundenen Pflichten. Dazu zählen u. a. eine Helmpflicht sowie der Besitz einer Fahrerlaubnis der Klasse AM. Außerdem brauchen die Fahrzeuge ein Versicherungskennzeichen mit beleuchtetem Kennzeichenhalter, eine Hupe und einen Rückspiegel. In Österreich muss gar ein Verbandskasten mitgeführt werden. Aufgrund dieser Anforderungen und länderspezifischen Regelungen bleibt der Marktanteil der schnellen Flitzer gering, obwohl die Räder einen wesentlichen Beitrag zur Mobilitätswende liefern würden. Um das in Zukunft zu erreichen, sprechen sich Verbände wie der Verkehrsclub Deutschland (VCD) und der Bundesverband Zukunft Fahrrad (BVZF) für einige rechtliche Änderungen aus.

1) Radwege für S-Pedelecs frei gegeben

Ein Vorschlag ist, die Radwegenutzung für S-Pedelecs zu erlauben. Aktuell müssen die Räder auf der Fahrbahn fahren und sind sowohl auf Radwegen, Fahrradstraßen und Radschnellwegen verboten, falls diese nicht explizit für Kleinkrafträder bzw.

Kraftfahrzeuge freigegeben sind. „S-Pedelecs können ihr Potenzial nur voll entfalten, wenn auch die vorhandene Fahrradinfrastruktur genutzt werden darf. Gerade Radschnellwege und Fahrradstraßen sind dafür konzipiert, um mit dem Fahrrad über längere Distanzen schnell von A nach B zu kommen und damit prädestiniert für S-Pedelecs in der alltäglichen Anwendung, sagt Markus Riese vom E-Pedelec-Hersteller [Riese & Müller](#), der selbst leidenschaftlich gerne mit dem S-Pedelec unterwegs ist. Besonders drastisch ist die Regelung an Landstraßen, denn hier ist die nominelle Differenzgeschwindigkeit zwischen S-Pedelecs und Autos deutlich höher als innerorts. Wie es anders gehen kann, zeigt die Schweiz: Dort sind die Radwege für S-Pedelecs freigegeben und der Verkaufsanteil der Räder liegt bei ca. 20 Prozent des gesamten E-Bike-Marktes. Anja Knaus vom schweizerischen E-Bike-Hersteller [Flyer](#) kritisiert deshalb die deutsche Rechtslage: „Solange Themen wie die Radwegenutzung nicht gelöst sind, wird sich das S-Pedelec nicht durchsetzen können.“

Damit Radfahrer:innen, Fußgänger:innen und S-Pedelec-Nutzer:innen sicher nebeneinander unterwegs sein können, schlägt Markus Riese innerorts ein Geschwindigkeitslimit für S-Pedelecs vor: „So wie man mit einem [Rennrad](#) auf dem Radweg langsamer fahren muss als man kann, könnte es auch für S-Pedelecs eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 25 km/h auf innerstädtischen Radwegen geben.“ Alexander Kraft von [HP Velotechnik](#) ergänzt: „Einem/-r Porsche-Fahrer:in verbietet man ja auch nicht, durch die Tempo 30 Zone zu fahren.“ Die Durchschnittsgeschwindigkeit von S-Pedelec-Nutzer:innen liegt bei 23 km/h, was gegen ein erhebliches Rasen mit den Rädern spricht. Ein Beispiel, wie die Regelung funktionieren kann, ist die Stadt Tübingen, wo Bürgermeister Boris Palmer selbst das S-Pedelec nutzt, um von einem Termin zum anderen zu fahren. Dort sind seit Ende 2019 Teile des Radwegenetzes für S-Pedelecs freigegeben. Insgesamt soll ein Wegenetz mit rund 50 Kilometern entstehen. Ein bisher ungewöhnlicher Vorgang in Deutschland, der auch ein eigenes Verkehrszeichen brauchte. Verbunden ist diese Freigabe allerdings auch mit Regeln: So ist die maximale Geschwindigkeit an Knotenpunkten mit querendem Fußverkehr auf 30 km/h begrenzt. Der VCD schlägt vor, dass Radwege außerorts generell für S-Pedelecs freigegeben werden, innerorts eine Freigabe nur bei geeignet breiten Wegen erfolgen soll. Gemeinsame Rad- und Fußwege sollen grundsätzlich ausgeschlossen werden. In Belgien wurden diese Regelungen in einem Modellprojekt bereits getestet. Fahrer:innen konnten innerorts wählen, ob sie auf dem Radweg oder der Fahrbahn fahren möchten, außerorts war die Nutzung von Radwegen Pflicht. In der Folge stiegen die Verkaufs- und Nutzungszahlen von S-Pedelecs deutlich an.

2) S-Pedelecs auf Wald- und Feldwegen erlauben

S-Pedelecs dürfen in Deutschland bisher nicht auf Wald-, Feld- oder Wirtschaftswegen fahren, was in der Alltagspraxis als ein echtes Hemmnis gesehen wird. „Ein wesentlicher Vorteil des Fahrrades ist es doch, auch einmal eine Abkürzung über Feldwege nutzen zu können oder auch in der Freizeit dem Straßenverkehr zu entkommen. Das ist mit dem S-Pedelec nicht möglich, was den zeitlichen Vorteil gegenüber dem Auto wieder zunichte macht“, so Knaus. Eine Freigabe würde die Akzeptanz gegenüber dem S-Pedelec sicher verbessern, jedoch auch zu weiteren Diskussionen führen, wenn S-Pedelec-Nutzer:innen in Konflikt mit anderen Erholungssuchenden, z. B. in touristischen Regionen, kommen.

3) Bessere Abstellbedingungen schaffen

Anders als Fahrräder dürfen S-Pedelecs nicht auf Gehwegen geparkt werden, was in der Praxis bedeutet, dass sie nur am Fahrbahnrand oder auf Kfz-Parkplätzen offiziell stehen dürfen – auch Parkausweise und Parkscheibenpflicht sind theoretisch nötig. „Richtig“ abgestellte Räder sind darum jedoch besonders diebstahlgefährdet, weil auf einem Kfz-Parkplatz ein Anschließen des Rades an einem festen Gegenstand nicht möglich ist. Zudem wissen die meisten der anderen Verkehrsteilnehmer:innen nicht, dass das Rad dort eigentlich ordnungsgemäß steht, und stellen das Rad einfach weg. „Das bedeutet also für S-Pedelec-Nutzer:innen eine anstrengende Parkplatzsuche, weil sie in Konkurrenz zum Auto und Motorrad stehen. S-Pedelecs sollten deshalb beim Parken genauso behandelt werden wie normale Räder“, sagt Andreas Hombach vom Parksystemanbieter [WSM](#). Insbesondere an Bahnhöfen müssen witterungsgeschützte Abstellanlagen installiert werden, da die Mitnahme der Räder im ÖPNV

in vielen Regionen nicht gestattet ist – ein Manko, das nach Ansicht von Branchenexpert:innen auch schnell geändert werden sollte.

4) Kindertransport ermöglichen

An Kleinkrafträdern ist es nicht gestattet, einen Anhänger zum Kindertransport anzubringen. Diese Regelung zählt somit auch für S-Pedelecs. Begründet wird das Verbot damit, dass es noch keine Prüfroutine für eine Bauartgenehmigungsprüfung gibt. Das betrifft die seitlich angebrachte Kupplung sowie Sitze im Anhänger. „Solange keine Prüfungsverordnung dafür aufgesetzt wird, kann es nicht geprüft und somit natürlich auch nicht zugelassen werden“, sagt Natascha Grieffenhagen vom Anhängerspezialisten [Croozer](#). In der Schweiz ist hingegen das Montieren eines Kinderanhängers erlaubt. Grieffenhagen sieht das Thema in der Praxis allerdings schwierig: „Anhänger müssten auf das Fahren mit S-Pedelecs komplett neu ausgelegt werden. Es ist ein großer Unterschied, ob mit einem Anhänger 10, 25 oder 40 km/h gefahren wird – auch für die Sicherheit der Kinder.“ Vorschläge wie das Aufrüsten mit einer Auflaufbremse für [Kinderanhänger](#), wie aktuell gefordert, findet sie interessant, aber noch nicht durchdacht genug. Bei Lastenanhängern, zu denen auch Hundeanhänger zählen, ist die Situation im Übrigen ähnlich. Auch hier fehlt aktuell noch die Möglichkeit zur Zulassung für die seitliche Kupplung, wobei das Anbringen von Lastenanhängern an Kleinkrafträdern generell erlaubt ist. „Wir würden uns sofort für die Zulassung anmelden, aber die Möglichkeit besteht nicht. Das ist eine Sackgasse“, so Grieffenhagen. Ein Kind im Kindersitz auf dem S-Pedelec mitzunehmen, ist übrigens auch in Deutschland erlaubt: Allerdings muss der zusätzliche Sitz in der Zulassung vermerkt werden und das Kind einen [Helm](#) tragen.

5) Helmpflicht übersichtlich gestalten

Für das Fahren mit S-Pedelecs gilt grundsätzlich eine Helmpflicht. Allerdings spricht der Gesetzgeber allgemein von einem „geeigneten Schutzhelm“, ohne darauf einzugehen, wie dieser gestaltet sein soll. „Einige unserer speziell für Pedelec-Fahrer:innen entwickelten Helme erfüllen die niederländische Norm NTA 8776. Diese orientiert sich an den Anforderungen für Fahrradhelme, basiert allerdings auf höheren Sicherheitsstandards für höhere Geschwindigkeiten und ermöglicht somit das Tragen auf S-Pedelecs“, erklärt Torsten Mendel vom Helmhersteller [Abus](#). Eine europaweite Normierung für S-Pedelec-geeignete Helme wird deshalb gefordert, um eine bessere Übersichtlichkeit zu schaffen.

6) Schulung anderer Verkehrsteilnehmer:innen

Um die breitere Akzeptanz von S-Pedelecs zu fördern, müssen andere Verkehrsteilnehmende besser über die Fahrzeuge informiert werden – so eine weitere Forderung von Branchenvertreter:innen. „Viele Menschen wissen im Alltag gar nicht, dass S-Pedelec-Nutzer:innen nicht auf dem Radweg fahren dürfen. Das sorgt immer wieder für Konflikte. Es wäre deshalb wünschenswert und sinnvoll, wenn mehr Aufklärung bei S-Pedelecs betrieben würde“, findet Alexander Kraft. Dabei geht es einerseits um die Schulungen in den Fahrschulen, aber auch um Kampagnen für jene, die bereits seit Jahren im Verkehr unterwegs sind. „Verkehr ist auch Wandel – und dieser ist aktuell stark ausgeprägt, weil neue Fahrzeuggruppen auf den Markt kommen“, erklärt Kraft.

Thomas Geisler ?pressedienst-fahrrad

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel \(9 Bilder\)](#)

[Express-Bildauswahl](#) (9 Bilder)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema](#) (38 Bilder)

Passende Themen beim pdf:

[Mobilitätswende in der Praxis – Stimmen aus der Fahrradbranche](#)

[Teiletausch: Bei E-Bikes ist nicht alles erlaubt](#)

[Der Weg zum Fahrradland ist noch weit, aber lohnenswert](#)

[E-Bike-Kauf: Motor als erste Wahloption](#)

[Zehn wichtige Begriffe rund ums E-Bike](#)

Passendes Bildmaterial



