

Kommentare zum VCD Hintergrundpapier¹ S-Pedelecs²

Von VCD Ortsgruppe Neustadt an der Weinstraße

Die VCD Ortsgruppe Neustadt an der Weinstraße hat das Hintergrundpapier diskutiert und erhebliche Kritik. Prinzipiell halten wir die existierende Regelung für gut und richtig, nach der nur Pedelecs, die Mittreten erfordern und auf 250 Watt und 25 km/h beschränkt sind, Fahrrädern gleichgestellt sind und S-Pedelecs wie auch E-Bikes³ rechtlich als Kleinkraftmädrer angesehen werden mit Versicherungs- und Helmpflicht, die auch entsprechende Führerscheine erfordern.

Das Haupthindernis, um höhere Verkehrsanteile für Fahrräder zu erhalten, ist die unzureichende Infrastruktur mit Gefährdung durch den Autoverkehr. Viel zu wenig Radwege, Schutz- oder Sicherheitsstreifen und wo Fahrräder auf der Straße fahren müssen, die zu hohe Geschwindigkeit der Autos, mit ungenügendem Seitenabstand. Viele trauen sich und ihre Kinder nicht mit dem Fahrrad in den Verkehr und legen deshalb mehr Wege mit dem Auto zurück, als es ihnen lieb ist. Grundsätzlich gibt es überall ein Sicherheitsproblem, wo Verkehrsteilnehmer mit zu unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf derselben Infrastruktur unterwegs sind.

Jeder, der mit dem Fahrrad sportlich zügig fährt weiß, dass dies selbst auf Fahrradwegen nicht einfach ist, weil diese meist zu schmal sind. Es gibt Überholprobleme mit langsamen und unsicheren Fahrradfahrern sowie unachtsamen Fußgängern, Hunden, Tauben usw. In der Praxis gibt es viele Fälle, wo wir daher fordern die Benutzungspflicht zu schmaler Radwege für Fahrräder abzuschaffen, weil der sportliche Radfahrer vielfach auf der Straße sicherer ist.

In einer solchen Situation ist es verkehrt zu fordern, dass schnellere S-Pedelecs, nur weil sie durch Elektromotor umweltfreundlicher als Verbrennungsmotoren sind, auch noch auf die unzureichende Fahrradinfrastruktur dürfen. Mit der Konsequenz, dass mal wieder alle, die etwas langsamer als Autos sind, von der Straße verdrängt werden, damit diese schneller fahren können. Umgekehrt ist es richtig: die Geschwindigkeit der Autos senken, 30 km/h im Ort, bis auf Hauptstraßen, wo es dann eine getrennte Fahrradinfrastruktur geben muss.

Leider gibt es immer nur ein „Modethema“ während die anderen Verkehrsprobleme vergessen werden. Vor 40 Jahren stand die Gesundheitsgefährdung durch Kohlenmonoxid und andere giftige Abgase im Fokus. Katalysatoren und Staubfilter haben diese Probleme verringert. Seit einigen Jahren wird fast nur noch über Klima und CO₂ gesprochen, alles andere ist in den Hintergrund getreten: Landschafts- und Flächenverbrauch des Verkehrs, Unwirtlichkeit der Städte (autogerecht) und am liebsten vergessen werden die schrecklich hohen Menschenopfer des motorisierten

¹ VCD.org „S-Pedelecs – Umweltfreundliche PKW-Alternative“ und Download „Hintergrundpapier S-Pedelecs“



² S-Pedelec bedeutet schnelles Pedelec: Motor bis 500W und 45 km/h

³ E-Bike: Mofa mit Elektromotor, max. 25 km/h

Straßenverkehrs. Seit Gründung der BRD haben wir rund 700.000 Verkehrstote, für jeden Kilometer Straße musste ein Mensch sterben.

Verkehrsverlagerung, Verkehrssicherheit, Verringerung der Volkskrankheiten durch Bewegungsmangel und CO₂- wie auch Ressourceneinsparung erreichen wir in erster Linie, wenn wir auf Muskelkraft setzen: Fußverkehr, konventionellen Fahrradverkehr sowie rechtlich gleichgesetzt Pedelecs mit nur beschränktem Hilfsmotor, um Radfahren für möglichst Viele zu ermöglichen.

Übrigens: völlig unakzeptabel in dem Hintergrundpapier ist die Anmerkung S-Pedelecs mit Höchstgeschwindigkeiten bis 45 km/h würden ja nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,2 km/h fahren. Wenn man die Höchstgeschwindigkeit von Pedelecs (25 km/h) auf diese Weise mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von S-Pedelecs vergleicht, könnte man genauso argumentieren, dass wir gar keine Fahrradinfrastruktur brauchen, weil Autos in der Stadt durchschnittlich ja auch nicht schneller vorwärtskommen.

Die gültige StVO von 2020 sieht bereits vor, dass innerorts auf ausreichender Infrastruktur Radwege für Mofas und E-Bikes mit Zusatzschildern freigegeben werden können. Außerorts dürfen beide   Verkehrsmittel, deren Höchstgeschwindigkeit auf 25 km/h begrenzt ist, ohnehin auf Radwegen fahren.

Fazit: Die gegenwärtige verkehrsrechtliche Regelung für Fahrräder, Pedelecs, Mofas, Kleinkrafträder, S-Pedelecs und E-Bikes erscheint uns als ausgewogen und wir glauben nicht daran, dass sich ohne zusätzliche Sicherheitsprobleme zu schaffen, zusätzliche Verkehrsverlagerungen, vom Autoverkehr weg, erzielen lassen.

Weitere Kommentare zum Hintergrundpapier S-Pedelecs

Die Ortsgruppe Neustadt hat im Oktober 2021 ihre oben dargestellten „Kommentare zum VCD Hintergrundpapier S-Pedelecs“ an die Geschäftsstelle des VCD in Berlin geschickt.

Im Laufe der Diskussion im Arbeitskreis S-Pedelec kam die Frage auf, welche konkreten Änderungen am Hintergrundpapier vorgeschlagen werden. Unserer Meinung nach ist es nicht mit kleineren Korrekturen getan. Wir glauben, dass ein Dokument, das ausschließlich Argumente und Forderungen zur Förderung der S-Pedelecs (in Kooperation mit deren Herstellern) beschreibt, einen falschen Schwerpunkt in der Arbeit des VCD setzt.

Im Mittelpunkt der Arbeit des VCD bezüglich des Individualverkehrs sollte die Verkehrsverlagerung von Kraftfahrzeugen weg, in erster Linie zu den umweltfreundlichsten muskelkraftbetriebenen Verkehrsträgern Fuß- und Radverkehr stehen. Der Radverkehr in zweiter Linie ergänzt durch Pedelecs, die in der europäischen Gesetzgebung mit ihren Einschränkungen (bis 25 km/h, max. 250 Watt Motorleistung usw.) dem Radverkehr gleichgesetzt werden.

Neustadt an der Weinstraße, 21.01.2022

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von weiteren elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, die in bestimmten Bereichen sinnvoll sein können: elektrisch angetriebene Roller/Scooter, S-Pedelecs, E-Bikes usw. Zum Teil gibt es dazu bereits genau definierte rechtliche Grundlagen, bei einem anderen Teil muss noch das Für- und Wider wissenschaftlich, verkehrspolitisch und sicherheitspolitisch sowie deren Einordnung in die bestehenden Rechtsvorschriften diskutiert werden.

Das veröffentlichte Hintergrundpapier vermittelt den Eindruck als wäre ein beträchtlicher Teil des PKW-Verkehrs Verlagerungspotential für S-Pedelecs. Richtig wäre es dieses als Verlagerungspotential für Fahrrad/Pedelec zu beschreiben und ergänzend zu erwähnen, dass es auch E-Bikes und S-Pedelecs gibt, die in Nischenbereichen (z.B. lange Pendlerstrecken) zur Verkehrsverlagerung beitragen können. Dabei wäre aber darauf hinzuweisen, dass diese Fahrzeuge als Kraftfahrzeuge gelten und in der Regel nicht auf der speziellen Fahrradinfrastruktur fahren dürfen.

Konkret zu einigen Punkten und Widersprüchen im Hintergrundpapier:

- Dem S-Pedelec wird einseitig das gesamte Verlagerungspotenzial vom Auto weg zugerechnet, ohne aufzuzeigen welche Verkehre für den Rad- und Pedelecverkehr affin sind und was darüber hinaus durch besondere Förderung des S-Pedelecs gewonnen werden könnte, bei Berücksichtigung der eventuell dadurch ausgelösten Rückverlagerung von Rad- und Pedelecverkehr auf S-Pedelecs.
- Wissenschaftlich unzulässige Gegenüberstellung der Durchschnittsgeschwindigkeit von S-Pedelecs mit der Höchstgeschwindigkeit von Fahrrädern und Pedelecs.
- Widerspruch: während behauptet wird S-Pedelecs wären kaum schneller als Fahrräder und würden damit kein Sicherheitsproblem auf der Radinfrastruktur darstellen, wird an anderen Stellen mit der wesentlich höheren Geschwindigkeit argumentiert: „sind durch Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h ... eine attraktive Alternative zum PKW“.
- Man fordert Radschnellverbindungen mit Breiten über 4 m für S-Pedelecs freizugeben. Ist irrelevant, die gibt es in Deutschland praktisch nicht. Dann wird das Tübinger Modell erwähnt, mit der Forderung geeignete auch innerörtliche Wege für die Nutzung freizugeben. Schließlich wird noch der langfristige Vorschlag gemacht, festgestellte Unterstützungsstufen z.B. 25 und 30 km/h einzubauen.
- Einstellbare Geschwindigkeitsstufen wären unwirksam. Geschwindigkeits-übertretungen sind die häufigste Unfallursache. Und selbst für LKW, für die eine gesetzliche Höchstgeschwindigkeit gilt, fordert bisher keine Partei entsprechende Motordrosseln einzubauen (die es früher schon bei LKWs gegeben hat) oder gar Geräte, die bei PKW und LKW die Geschwindigkeit zur Kontrolle mit GPS-Position aufzeichnen. Nur den S-Pedelecfahrern sollen wir vertrauen, die richtige Geschwindigkeitsstufe zu wählen?
- Die Freigabe der Fahrradinfrastruktur bedeutet eine „Büchse der Pandora“ zu öffnen und schrittweise diese Kraftfahrzeuge rechtlich Fahrrädern/Pedelecs gleichzustellen

mit der Konsequenz diese zu verdrängen und einen Wettlauf zu immer teureren Elektrokraftfahrzeugen einzuleiten. (auch soziale Frage)

- Die VCD Forderung lautet Verringerung der Geschwindigkeiten auf der Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, d.h. Tempo 30 / 80 / 120. Gleichzeitig benötigen wir höhere Strafen und mehr Kontrollen zur Durchsetzung der bestehenden Gesetzgebung, ebenfalls Seitenabstand beim Überholen innerorts 1,5m außerorts 2m. Das würde Mofas, S-Pedelecs und E-Bikes auf der Straße sicherer machen.
- Wir sollten es nicht zulassen, dass S-Pedelecs und andere leichtere Kraftfahrzeuge auf die Radinfrastruktur gedrängt werden, dort die wiederum schwächeren Verkehrsteilnehmer verdrängen und somit das Verlagerungspotential aufs Fahrrad verringern. Denn es ist erwiesen, dass rund 60% der Bevölkerung Sicherheitsbedenken haben Fahrrad und Pedelec zu benutzen bzw. ihre Kinder damit fahren zu lassen⁴. Diese müssten dann ständig aufpassen (Rückspiegel anschaffen) wenn sie dauernd mit schnelleren Fahrzeugen rechnen müssen.
- Die Forderung einer Kapazitätserweiterung von Bussen und Bahnen für Mitnahme von S-Pedelecs ist überzogen und widersprüchlich, wenn parallel eine ÖPNV-Entlastung durch S-Pedelecs angeführt wird. Wo zu Randzeiten des Verkehrs im Schienenverkehr Möglichkeiten bestehen, kann punktuell eine Mitnahme z.B. in S-Bahnen, Sinn machen.
- Unterstützenswert ist die Forderung nach Aufklärung aller Verkehrsteilnehmer über die bestehenden Regeln. Der VCD sollte darüber nachdenken, ob neben einer Aufklärungskampagne nicht auch in bestimmten Abständen (z.B. alle 10 Jahre) eine theoretische Auffrischungs-Führerscheinprüfung auf die Tagesordnung gehört sowie eine körperliche Tauglichkeitsuntersuchung (gibt es in der Schweiz).
- Bei S-Pedelecs auf Fahrradinfrastruktur sehen wir den gesellschaftlichen Konsens gefährdet, dass Pedelecs rechtlich den Fahrrädern gleichgestellt werden. Beispielsweise waren die Konflikte zwischen Wanderern und Mountainbikern solange selten, wie nur wenige mit Muskelkraft in den Bergen fuhren. Durch Pedelecs werden viel mehr Leute in die Lage versetzt, in die Bergen zu fahren und insbesondere als Downhiller bergab Wanderer in Angst und Schrecken zu versetzen. Die Gefahr besteht, dass Radfahren auf immer mehr Wegen verboten wird und wir gezwungen werden, uns auf die Forderung zurückzuziehen dort nur noch Fahrräder, nicht aber Pedelecs zuzulassen. Wenn nun noch stärkere S-Pedelecs hinzukämen, werden sich diese Probleme auf immer mehr Bereiche ausweiten.

Insgesamt gewinnt man den Eindruck, dass in dem Hintergrundpapier ziemlich willkürlich und unwissenschaftlich alle Punkte, die irgendwie für das S-Pedelec sprechen könnten, zusammengeklaut werden. Wir schlagen daher vor dieses Papier vom öffentlichen Teil der VCD-Webseite zu entfernen.

⁴ ADFC: „So geht die Verkehrswende“ zitiert Roger Gellers Typologie „Four Types of Cyclists“, sowie deren Bestätigung in weiteren Studien