



Petition 206327

Straßenverkehrs-Ordnung - Einheitliche Regeln für S-Pedelecs (Markierung von Radstreifen & -wegen im Einzelfall per Zusatzzeichen für S-Pedelecs)

Text der Petition	Mit der Petition wird gefordert, die Straßenverkehrs-Ordnung sowie die entsprechenden Verwaltungsvorschriften so anzupassen, dass die zuständigen Straßenverkehrsbehörden bundeseinheitliche Kriterien erhalten, um auf der Fahrbahn markierte Radstreifen und Radwege im Einzelfall per Zusatzzeichen für S-Pedelecs freizugeben- ohne dass hierfür wie bisher jedes Bundesland eigene Ausnahmeregelungen erlassen muss.
Begründung	<p>S-Pedelecs (Tretunterstützung bis 45 km/h) gelten in Deutschland als Kleinkrafträder und müssen deshalb die Fahrbahn benutzen, obwohl in der Regel Radwege zur Verfügung stehen. Nicht einmal auf der Fahrbahn markierte Radstreifen dürfen von S-Pedelecs benutzt werden.</p> <p>Eine frühere Petition wurde abgelehnt (zuletzt bestätigt 10.5.2023, Az. Pet 1-20-12-9213-018935) mit der Begründung, die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Fahrrädern und S-Pedelecs steigere den Überholdruck – ohne daß dazu Unfalldaten vorlagen. Der Ausschuß verwies zudem auf die bereits mögliche Einzelfall-Freigabe per Zusatzzeichen, eine bundesweite Regelung sei unnötig. Seither widerlegen neue Studien die damalige Annahme, und die Einzelfall-Lösung wurde in sieben Jahren erst von drei Bundesländern genutzt. Diese Petition fordert daher keine pauschale Freigabe, sondern eine vereinfachte, bundeseinheitliche Rechtsgrundlage für die weiterhin lokale Einzelfall-Entscheidung.</p> <p>Studienlage: Die ZIV/Mobycon-Studie (Nov. 2023, 5 Länder) fand kein erhöhtes Unfallrisiko von S-Pedelecs gegenüber Fahrrädern; der GDV-Forschungsbericht Nr. 81 (2022) bestätigt das. Auch werden S-Pedelecs nicht dauerhaft mit 45 km/h gefahren: POSETIV (2021) misst 28,7–31,7 km/h, Schleinitz et al. (2017) im Schnitt 24,5 km/h – nur wenig über normalen Pedelecs (17,4–24,6 km/h).</p> <p>Bereits gelebte Praxis: Baden-Württemberg (2018), NRW (2023) und Hessen (2024) erlauben die Nutzung per Landeserlaß. Der Modellversuch Radschnellweg Frankfurt–Darmstadt (seit 2024) maß reale Geschwindigkeiten von 30–35 km/h und wurde positiv bewertet.</p> <p>Internationaler Vergleich: Von den fünf in der ZIV/Mobycon-Studie verglichenen Ländern erlaubt nur Deutschland die Nutzung praktisch gar nicht. Schweiz, Dänemark, Belgien und Niederlande erlauben sie bereits – und dort zeigt sich kein erhöhtes Unfallrisiko.</p> <p>Nutzen: S-Pedelecs sind für Pendeldistanzen von 10–25 km attraktiv. Laut POSETIV könnten sich 37 % der befragten Pkw-Pendelnden einen Umstieg</p>

vorstellen, nach Testerfahrung sogar 66 %. Jeder ersetzte Auto-Kilometer spart bis zu 150 g CO₂; gesundheitlich ist Pedelec-Fahren laut MHH-Studie fast so wirksam wie klassisches Radfahren. Ökonomisch profitiert die Fahrradbranche (205.000 Arbeitsplätze): S-Pedelecs machen erst 0,5 % der E-Bike-Verkäufe aus und sprechen überwiegend bisherige Pkw-Fahrende an. Zudem schneidet das Fahrbahngebot S-Pedelecs oft von der direktesten Route ab, etwa an Autobahnbrücken mit gesperrtem Radweg (Begründung der NRW-Freigabe).

Wir fordern daher eine bundeseinheitliche Anpassung der StVO/VwV-StVO, die den Straßenverkehrsbehörden klare Kriterien gibt, um geeignete Radfahrstreifen und Radwege im Einzelfall per Zusatzzeichen für S-Pedelecs freizugeben – ohne daß jedes Bundesland dafür eine eigene Ausnahmeregelung erlassen muß.