

Hervorhebungen (in Gelb) und Anmerkungen (in Schriftfarbe Blau, Bezugnahme Unterstreichungen in Rot) wurden von Anja Herz, pro-s-pedelec.de, eingefügt; sie sind nicht Teil der amtlichen Fassung.

Antrag

des Abg. Hermann Katzenstein u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

S-Pedelecs in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. inwiefern S-Pedelecs nach Auffassung der Landesregierung das Potenzial besitzen, eine Rolle bei der Erreichung der Landesklimatele im Verkehrssektor zu spielen;
2. wie die Menschen in Baden-Württemberg ihren täglichen Weg zur Arbeit zurücklegen (Modal Split, bitte möglichst aufgeschlüsselt nach Distanzen);
3. welchen Anteil S-Pedelecs im Vergleich zu Pedelecs nach Kenntnissen der Landesregierung am Gesamtfahrradbestand in Baden-Württemberg ausmachen (bitte möglichst unter Angabe der Veränderungen seit 2018);
4. wie viele S-Pedelecs, Pedelecs und Fahrräder nach Kenntnis der Landesregierung seit 2018 in Baden-Württemberg verkauft wurden (bitte zweijährlich aufgeschlüsselt);
5. wie viele Verkehrsunfälle seit 2018 in Baden-Württemberg unter Beteiligung von S-Pedelecs im Vergleich zu Fahrrädern und Pedelecs verzeichnet wurden (bitte zweijährlich aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten, sowie nach Verkehrsmittel aller Unfallbeteiligten);
6. aus welchen Gründen und mit welchen Zielen das Landesverkehrsministerium die Verwendung des Zusatzzeichens „Speed-Pedelecs frei“ in Baden-Württemberg per Erlass freigegeben hat;
7. welche Voraussetzungen gegeben sein müssen, damit Infrastruktur (z. B. Radverkehrsanlagen, Wirtschaftswege etc.) für die Benutzung mit S-Pedelecs in Baden-Württemberg freigegeben werden kann, und welche Ausschlusskriterien es hierbei gibt;

Eingegangen: 21.2.2025/Ausgegeben: 8.4.2025

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. welche Erfahrungen die Landesregierung mit der Freigabe von Infrastruktur für S-Pedelecs bisher gemacht hat und welche Schlussfolgerungen sie daraus zieht;
9. inwiefern eine Evaluation des Erlasses zum Einsatz des Zusatzzeichens „Speed-Pedelecs frei“ geplant ist unter Darlegung der Gründe;
10. welche Beispiele und Erfahrungen aus anderen Bundesländern oder Staaten bezüglich der Freigabe von (Radverkehrs-)Infrastruktur für S-Pedelecs aus Sicht der Landesregierung besonders erwähnenswert sind, unter Darlegung der Gründe;
11. inwiefern die Landesregierung die dauerhafte und/oder ausgeweitete Freigabe von Infrastruktur (z. B. Radschnellverbindungen, Fahrradstraßen oder Wirtschaftswegen usw.) für S-Pedelecs inner- und/oder außerorts in Erwägung zieht;
12. welches Vorgehen sich die Landesregierung bezüglich der Freigabe von Infrastruktur für S-Pedelecs vonseiten des Bundes wünscht.

21.2.2025

Katzenstein, Gericke, Achterberg, Braun,
Hentschel, Joukov, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die Verlagerung von Pendelverkehren auf klimaschonende Verkehrsmittel spielt eine wichtige Rolle für das Erreichen der Landes Klimaziele im Verkehrssektor. Der Umstieg vom Auto auf ein Speed-Pedelec – kurz S-Pedelec genannt – kann hierbei eine Option sein. Als S-Pedelecs werden Elektrofahrräder mit Tretunterstützung bis 45 km/h bezeichnet. Sie ermöglichen es im Alltag auch längere Distanzen ohne große körperliche Anstrengung zurückzulegen, und das zugleich mit höheren Geschwindigkeiten im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern oder Pedelecs mit Tretunterstützung bis 25 km/h.

S-Pedelecs sind in Deutschland als Kleinkraftfahrzeuge eingestuft. Voraussetzung für die Nutzung von S-Pedelecs ist ein Führerschein der Klasse AM sowie ein Mindestalter von 16 Jahren. Zudem besteht sowohl eine Versicherungspflicht (inklusive Versicherungskennzeichen) als auch eine Helmpflicht, wobei ein handelsüblicher Fahrradhelm nicht ausreichend ist. Auch die vorgeschriebene Ausrüstung unterscheidet sich von klassischen Fahrrädern und Pedelecs. So sind beispielsweise Rückspiegel, Bremslicht und Kennzeichenbeleuchtung obligatorisch. Kinderanhänger wiederum dürfen nicht gezogen werden.

Das Befahren von Rad-, Feld- oder Waldwegen ist mit S-Pedelecs in Deutschland nicht zulässig. Stattdessen müssen sie sowohl inner- als auch außerorts die Fahrbahn benutzen. Die Fahrt im Mischverkehr zusammen mit Autos, Lkw und Co. wird von vielen aber als hohes Sicherheitsrisiko empfunden, was die Menschen letztendlich vom Umstieg vom Auto aufs S-Pedelec abhalten kann. Nachbarstaaten, wie die Schweiz, Belgien oder Dänemark, haben ihre Radverkehrsanlagen für die Benutzung mit S-Pedelecs freigegeben. Im Bundesvergleich hat Baden-Württemberg Pioniergeist bewiesen und als erstes Bundesland bereits am 21. September 2018 per Erlass des Landesverkehrsministeriums die Verwendung des Zusatzzeichens „S-Pedelecs frei“ unter bestimmten Voraussetzungen gestattet.

Der vorliegende Antrag soll die Bedeutung und Nutzung von S-Pedelecs in Baden-Württemberg erörtern. Des Weiteren sollen Ziele, bisherige Erfahrungen und Erkenntnisse im Zusammenhang mit der Freigabe von Infrastruktur für S-Pedelecs im Land beleuchtet werden.

Stellungnahme^{*)}

Mit Schreiben vom 2. April 2025 Nr. VM-0141.5-26/168/9 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. inwiefern S-Pedelecs nach Auffassung der Landesregierung das Potenzial besitzen, eine Rolle bei der Erreichung der Landes Klimaziele im Verkehrssektor zu spielen;

Zu 1.:

S-Pedelecs, die aufgrund ihrer höheren Geschwindigkeiten sowie der Motor-Unterstützung eine Zweiradnutzung auch auf längeren Strecken attraktiv machen und zum Ersatz von Kfz-Fahrten führen, tragen zur Reduzierung der Treibhausgasemissionen bei.

Aufgrund der geringen Fahrzeugzahlen in Baden-Württemberg ist die Klimawirkung derzeit sehr gering. **Eine größere Verbreitung dieser Fahrzeugklasse könnte daher eine positive Klimawirkung entfalten.**

Eine positive Klimawirkung wird konterkariert, wenn S-Pedelecs auf ungeeigneter Infrastruktur gemeinsam mit Rad- und Fußverkehr geführt werden. Dann ist zu erwarten, dass unsichere Verkehrsteilnehmende aufgrund von gefährlichen Situation wie z. B. engen Überholvorgängen durch im Verhältnis schnellere Fahrzeuge in ihrem Verkehrsraum die Fahrradnutzung reduzieren oder sogar einstellen.

Aus Sicht der Landesregierung ist die Schaffung durchgängiger Radverkehrsnetze mit hoher Qualität die zentrale Voraussetzung für die Förderung des Radverkehrs. Dadurch werden Verbesserungen bei Reisezeit, Komfort und Sicherheit des Radverkehrs erreicht und das Radfahren insgesamt attraktiver. Hiervon profitieren auch S-Pedelecs, wenn entsprechende, geeignete Strecken für sie freigegeben werden.

2. wie die Menschen in Baden-Württemberg ihren täglichen Weg zur Arbeit zurücklegen (Modal Split, bitte möglichst aufgeschlüsselt nach Distanzen);

Zu 2.:

Es liegen Daten der Mobilität in Deutschland-Studie (MiD) für 2017 vor (der Zusatzbericht der MiD 2023 für Baden-Württemberg wird voraussichtlich Ende Mai 2025 veröffentlicht).

Danach zeigt der Modal Split für Arbeitswege in Baden-Württemberg folgende Verteilung: Zu Fuß: 10 Prozent, **Fahrrad: 12 Prozent**, Öffentlicher Verkehr (ÖV): 15 Prozent, Motorisierter-Individual-Verkehr(MIV)-Fahrt: 60 Prozent, MIV-Mitfahrt: 4 Prozent.

Die Verteilung des Modal Split nach Verkehrsaufwand für Arbeitswege sieht folgendermaßen aus: Zu Fuß: 3 Prozent, **Fahrrad: 1 Prozent**, ÖV: 22 Prozent, MIV-Fahrt: 67 Prozent, MIV-Mitfahrt: 7 Prozent.

3. welchen Anteil S-Pedelecs im Vergleich zu Pedelecs nach Kenntnissen der Landesregierung am Gesamtfahrradbestand in Baden-Württemberg ausmachen (bitte möglichst unter Angabe der Veränderungen seit 2018);

4. wie viele S-Pedelecs, Pedelecs und Fahrräder nach Kenntnis der Landesregierung seit 2018 in Baden-Württemberg verkauft wurden (bitte zweijährlich aufgeschlüsselt);

Zu den Ziffern 3 und 4 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

^{*)} Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Anm. von AHZ: Fraglich, ob dieser Effekt tatsächlich eintritt und ob nicht eher die Angst vor dem schwereren KFZ-Verkehr den Ausschlag gibt. Außerdem unterscheiden sich die üblichen Pendelzeiten teilweise von der Nutzung durch unsicherere VT. (SESPIN Studie: Akzeptanz bei Zufußgehenden und Radfahrenden im oberen Mittelfeld)
Ferner wird unterstellt, dass S-Pedelec-Fahrende ihre Geschwindigkeit nicht anpassen (?). Z.B. Studie Tübingen: außerorts schneller als innerorts, auch SESPIN bestätigt Temporeduktion beim Passieren Anderer

Liese sich durch Ergänzung mit S-Pedelecs um ein Vielfaches erhöhen

Nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbands ZIV lag der Bestand an E-Bikes/ Pedelecs in Deutschland 2024 bei 15,7 Mio. Fahrzeugen.

Laut einer Studie des Zweirad-Industrie-Verbandes von 2023 liegen zudem Zahlen für in ganz Deutschland verkaufte S-Pedelecs für folgende Jahre vor: 2020: 6 800, 2021: 8 000, 2022: 11 000.

Dem Verkehrsministerium liegen keine Daten vor, die einen Vergleich des Anteils von S-Pedelecs zu Pedelecs in Baden-Württemberg erlauben.

5. wie viele Verkehrsunfälle seit 2018 in Baden-Württemberg unter Beteiligung von S-Pedelecs im Vergleich zu Fahrrädern und Pedelecs verzeichnet wurden (bitte zweijährlich aufgeschlüsselt nach leicht/schwer Verletzten und Toten, sowie nach Verkehrsmittel aller Unfallbeteiligten);

Zu 5.:

Die Anzahl der Verkehrsunfälle¹ unter Beteiligung von S-Pedelecfahrerinnen und -fahrern, Fahrradfahrerinnen und -fahrern und Pedelecfahrerinnen und -fahrern sowie die Anzahl aller dabei leichtverletzten, schwerverletzten und getöteten Personen, aufgeschlüsselt nach ihrer Verkehrsbeteiligungsart, können den nachfolgenden Tabellen entnommen werden. Hierbei wurden die Kalenderjahre 2018 bis 2024 für eine übersichtlichere Darstellung einzeln aufgeführt. Mit der Beteiligung an einem Verkehrsunfall wird keine Aussage über die Verursachung getroffen.

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von S-Pedelecfahrerinnen und -fahrern	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Verkehrsunfälle gesamt	69	78	67	42	60	57	70
dabei Leichtverletzte	44	52	48	26	40	48	50
Fußgänger ¹	0	1	2	0	2	1	1
Fahrrad	0	0	3	1	1	2	4
Pedelec	0	3	1	0	1	1	1
S-Pedelec	40	47	42	25	36	43	44
Elektrokleinstfahrzeug ²	0	0	0	0	0	1	0
Kleinkraftrad ³	0	1	0	0	0	0	0
Motorrad ⁴	3	0	0	0	0	0	0
Sonstiges ⁷	1	0	0	0	0	0	0
dabei Schwerverletzte	26	16	21	12	15	8	14
Fußgänger ¹	1	3	0	1	0	0	0
Fahrrad	1	0	1	0	0	0	1
Pedelec	0	0	0	0	0	1	0
S-Pedelec	23	13	20	11	15	7	13
Motorrad ⁴	1	0	0	0	0	0	0
dabei Getötete	1	1	0	1	0	0	1
S-Pedelec	1	1	0	1	0	0	1

¹ Kleinstunfälle nicht enthalten. Kleinstunfälle sind Verkehrsunfälle, bei denen keine bedeutende Ordnungswidrigkeit oder Straftat zugrunde liegt und keine Person verletzt wurde.

² Andere Person; Fußgänger; Fußgänger mit Sport- oder Spielgerät; Tierführer/Treiber

³ eKF mit Lenk-/Haltestange gemäß eKFV; eKF ohne Lenk-/Haltestange; sonstige eKF mit Lenk-/Haltestange

⁴ Mofa 25; Moped; Mokick

⁷ KOM; Reisebus; Linienbus; Schulbus

Leider fehlt hier Beteiligung von anderen KFZ, das könnte Einschätzung erlauben, inwieweit diese für die Schäden bei den S-Pedelec-Fahrenden involviert sind

4 Anm. von AHZ: Ersichtlich ist hier, dass weitgehend die S-Pedelec-Fahrenden die Geschädigten sind (vermutlich durch andere KFZ)

Ferner ist bei den Zahlen nicht klar, wie das Verhältnis von Eigen- und Fremdverursachung dabei ist.

Auch interessant, Unfälle sind über die Jahre nicht deutlich mehr geworden, obwohl die Anzahl der Nutzenden vermutlich angestiegen ist. Zudem sollte Fahrleistung in Relation zur Unfallhäufigkeit geprüft werden.

Auch der Anteil der geschädigten Fußgänger ist verschwindend gering, auch bei den folgenden Fahrradunfällen, ich folgere, dass Zufußgehende durch S-Pedelec-Fahrende nicht in besonderen Maße gefährdet werden

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Fahrradfahrerinnen und -fahrern	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Verkehrsunfälle gesamt	9 934	9 555	9 724	8 274	9 224	8 924	8 457
dabei Leichtverletzte	7 324	7 040	7 272	6 249	7 094	6 918	6 688
Fußgänger ¹	301	257	251	215	259	259	240
Fahrrad	6 816	6 510	6 700	5 749	6 498	6 257	6 074
Pedelec	66	118	166	155	193	200	205
S-Pedelec	5	2	3	1	1	5	3
Elektrokleinstfahrzeug ²	1	1	12	15	22	40	46
Kleinkraftrad ³	21	22	24	20	22	21	16
Motorrad ⁴	29	45	39	25	28	27	33
Pkw	49	57	54	35	43	40	42
Lkw ⁵	0	1	2	1	1	1	0
Bus ⁶	22	18	10	18	18	57	21
Sonstiges ⁷	14	9	11	15	9	11	8
dabei Schwerverletzte	1 750	1 571	1 749	1 389	1 352	1 223	1 119
Fußgänger ¹	60	39	54	39	27	35	26
Fahrrad	1 643	1 467	1 630	1 301	1 264	1 128	1 043
Pedelec	34	39	40	30	36	43	35
S-Pedelec	0	0	2	0	1	0	2
Elektrokleinstfahrzeug ²	0	0	2	0	3	1	1
Kleinkraftrad ³	1	5	5	3	3	4	3
Motorrad ⁴	9	13	8	12	9	5	5
Pkw	3	5	3	2	9	1	2
Bus ⁶	0	3	4	1	0	5	0
Sonstiges ⁷	0	0	1	1	0	1	2
dabei Getötete	54	43	35	30	30	37	24
Fußgänger ¹	0	0	0	1	1	2	0
Fahrrad	53	42	34	29	26	35	24
Pedelec	0	0	1	0	3	0	0
Motorrad ⁴	1	1	0	0	0	0	0

¹ Kleinstunfälle nicht enthalten. Kleinstunfälle sind Verkehrsunfälle, bei denen keine bedeutende Ordnungswidrigkeit oder Straftat zugrunde liegt und keine Person verletzt wurde.

² Andere Person; Fußgänger; Fußgänger mit Sport- oder Spielgerät; Tierführer/Treiber

³ eKF mit Lenk-/Haltestange gemäß eKFV; eKF ohne Lenk-/Haltestange; sonstige eKF mit Lenk-/Haltestange

⁴ Mofa 25; Moped; Mokick

⁵ Krafträder über 125 ccm; Leichtkraftrad

⁶ Liefer- und Lastkraftwagen bis 3,5t o.A.; Liefer- und Lastkraftwagen über 3,5t m.A; Liefer- und Lastkraftwagen über 3,5t o.A

⁷ KOM; Reisebus; Linienbus; Schulbus

Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Pedelecfahrerinnen und -fahrern	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Verkehrsunfälle gesamt	1 646	2 115	2 947	3 027	3 872	4 050	4 206
dabei Leichtverletzte	1 139	1 533	2 171	2 225	2 961	3 223	3 335
Fußgänger ²	39	36	42	51	79	78	82
Fahrrad	59	110	116	126	175	170	161
Pedelec	1 022	1 360	1 972	2 012	2 642	2 919	3 028
S-Pedelec	0	1	0	0	1	1	2
Elektrokleinstfahrzeug ³	0	0	0	0	12	14	13
Kleinkraftrad ⁴	5	8	5	5	10	7	10
Motorrad ⁵	8	3	14	7	14	16	9
Pkw	5	13	16	19	24	14	16
Lkw ⁶	0	1	0	4	0	2	1
Bus ⁷	1	0	4	1	2	2	9
Sonstiges ⁸	0	1	2	0	2	0	4
dabei Schwerverletzte	485	556	751	736	844	798	830
Fußgänger ¹	12	9	3	8	14	12	12
Fahrrad	18	24	23	19	26	28	32
Pedelec	452	519	718	700	793	748	776
S-Pedelec	0	1	1	0	0	0	0
Elektrokleinstfahrzeug ²	0	0	0	0	1	1	2
Kleinkraftrad ³	0	0	0	1	2	0	0
Motorrad ⁴	3	2	6	4	6	8	5
Pkw	0	0	0	4	2	1	2
Bus ⁶	0	0	0	0	0	0	1
Sonstiges ⁷	0	1	0	0	0	0	0
dabei Getötete	15	21	25	29	50	28	37
Fahrrad	0	0	0	1	1	1	2
Pedelec	15	20	24	28	49	27	33
Motorrad ⁴	0	1	1	0	0	0	0
Pkw	0	0	0	0	0	0	2

Der Anteil von Verkehrsunfällen mit Beteiligung von S-Pedelecfahrerinnen und -fahrern am Gesamtunfallgeschehen lag im vergangenen Jahr bei 0,06 Prozent. *

¹ Kleinstunfälle nicht enthalten. Kleinstunfälle sind Verkehrsunfälle, bei denen keine bedeutende Ordnungswidrigkeit oder Straftat zugrunde liegt und keine Person verletzt wurde.

² Andere Person; Fußgänger; Fußgänger mit Sport- oder Spielgerät; Tierführer/Treiber

³ eKF mit Lenk-/Haltestange gemäß eKFV; eKF ohne Lenk-/Haltestange; sonstige eKF mit Lenk-/Haltestange

⁴ Mofa 25; Moped; Mokick

⁵ Krafträder über 125 ccm; Leichtkraftrad

⁶ Liefer- und Lastkraftwagen bis 3,5t o.A.; Liefer- und Lastkraftwagen über 3,5t m.A.; Liefer- und Lastkraftwagen über 3,5t o.A

⁷ KOM; Reisebus; Linienbus; Schulbus

⁸ Leichtes Kraftfahrzeug bis 45 km/h; Leichtes Kraftfahrzeug über 45 km/h; übrige Kfz; Sonstige/unbek. Fahrzeuge; landw. Zugmaschine; Straßenbahn; Eisenbahn

6

*

was genau ist gemeint, alle Unfälle inkl. aller sonstigen KFZ? (Unpräzise formuliert)

Der Anteil von S-Pedelec-Beteiligung an allen Radfahrnfällen (Fahrrad, Pedelec und S-Pedelec) liegt nach meiner Berechnung bei 0,6% (Fahrrad 66%, Pedelec 33%) - Gemessen am Anteil von Gesamtverkäufen mit 1% aller Pedelec-Verkäufe erscheint das nachvollziehbar bzw. zeigt eine ähnliche Unfallhäufigkeit (bei Berücksichtigung einer vermutlich höheren Kilometerleistung von S-Pedelecs)

Ich bin unsicher, ob ich richtig verstehe - Anteil der Beteiligung der Fahrrad und Pedelec-fahrenden an allen Verkehrsunfällen aller Art, vermutlich, oder?

Bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Fahrradfahrerinnen und -fahrern lag dieser Anteil im vergangenen Jahr bei 6,8 Prozent, bei Verkehrsunfällen mit Beteiligung von Pedelec-fahrerinnen und -fahrern bei 3,4 Prozent.

6. aus welchen Gründen und mit welchen Zielen das Landesverkehrsministerium die Verwendung des Zusatzzeichens „Speed-Pedelecs frei“ in Baden-Württemberg per Erlass freigegeben hat;

Zu 6.:

Die Freigabe des Zusatzzeichens erfolgte auf einen von kommunaler Seite an das Ministerium für Verkehr herangetragenen Vorschlag. Ziel des Erlasses war es, durch die Freigabe an geeigneten Strecken diese Mobilitätsart zu fördern ohne die Belange der Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu gefährden.

7. welche Voraussetzungen gegeben sein müssen, damit Infrastruktur (z. B. Radverkehrsanlagen, Wirtschaftswege etc.) für die Benutzung mit S-Pedelecs in Baden-Württemberg freigegeben werden kann, und welche Ausschlusskriterien es hierbei gibt;

Zu 7.:

Die Entscheidung über die Verwendung des Zusatzzeichens treffen die Verkehrsbehörden vor Ort in eigener Zuständigkeit. Sie haben dabei die Verkehrsstärken, Verkehrszusammensetzung und die Geschwindigkeitsniveaus der unterschiedlichen Verkehrsarten, die verfügbare Breite der Verkehrsfläche sowie die Bedürfnisse der anderen Verkehrsteilnehmenden zu berücksichtigen. Entlang dieser Gesichtspunkte können sie entscheiden, ob und an welchen Strecken sich für eine Verwendung des Zeichens eignen.

In Anbetracht des zu erwartenden höheren Radverkehrsaufkommens innerorts, der hohen Differenzgeschwindigkeit zwischen Rädern und S-Pedelecs und unter Beachtung der Öffnung baulicher Radwege für Kinder unter acht Jahren müssen die Belange unsicherer und unerfahrener Radfahrender berücksichtigt und geschützt werden. Bei der ebenfalls denkbaren Freigabe von gemeinsamen Geh- und Radwegen, Zeichen 240 StVO, sind mit Blick auf den besonders schutzbedürftigen und „langsamen“ Fußverkehr besonders strenge Maßstäbe anzulegen.

8. welche Erfahrungen die Landesregierung mit der Freigabe von Infrastruktur für S-Pedelecs bisher gemacht hat und welche Schlussfolgerungen sie daraus zieht;

9. inwiefern eine Evaluation des Erlasses zum Einsatz des Zusatzzeichens „Speed-Pedelecs frei“ geplant ist unter Darlegung der Gründe;

Zu 8. und 9.:

Zu den Ziffern 8 und 9 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Wie schade, wäre ja durchaus aufschlussreich, die Erfahrungen auszuwerten ... Mittlerweile (2025) gibt es aber die Studie S-Pe(n)delecs Tübingen durch die Hochschule Rhein-Main

Die Verkehrsbehörden machen in eigener Zuständigkeit von der Möglichkeit, das Zusatzzeichen „S-Pedelecs frei“ anzuordnen, Gebrauch. Im Sinne eines bürokratiearmen Vorgehens wurde von Melde- oder Berichtspflichten abgesehen. Dementsprechend liegen der Landesregierung keine Informationen im Sinne der Fragestellung vor. Eine Evaluation des Erlasses ist nicht geplant.

10. welche Beispiele und Erfahrungen aus anderen Bundesländern oder Staaten bezüglich der Freigabe von (Radverkehrs-)Infrastruktur für S-Pedelecs aus Sicht der Landesregierung besonders erwähnenswert sind, unter Darlegung der Gründe;

Zu 10.:

Der Landesregierung ist die Studie „Wo fahren Speed-Pedelecs?“ bekannt, die 2023 vom Zweiradindustrieverband (ZIV) veröffentlicht wurde und die Erfahrun-

Erfreulich, dass sich die Landesregierung mit dem Thema befasst ...

gen mit S-Pedelecs in Deutschland sowie in Belgien, Dänemark, den Niederlanden und der Schweiz darstellt. Ebenso hat sich die Landesregierung punktuell mit dem Thema im Rahmen von Exkursionen und ihrer Arbeit zu Radschnellverbindungen befasst.

Inzwischen gibt es auch die umfangreiche D-A-CH SESPIN- Studie (Sichere und effiziente S-Pedelec-Infrastruktur, s.u.)

Sie wird sich nach Vorliegen entsprechender Daten mit dem vom Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr, Wohnen und ländlichen Raum (HM-WEVW) geförderten Forschungsprojekt der Hochschule Darmstadt zur Nutzung von Radinfrastruktur mit S-Pedelecs am Beispiel der Radschnellverbindung Frankfurt-Darmstadt befassen.

11. inwiefern die Landesregierung die dauerhafte und/oder ausgeweitete Freigabe von Infrastruktur (z. B. Radschnellverbindungen, Fahrradstraßen oder Wirtschaftswegen usw.) für S-Pedelecs inner- und/oder außerorts in Erwägung zieht;

Zu 11: Ja, die Infrastruktur ist öfter nicht ideal, aber die meisten Nutzer passen ihr Tempo an und nehmen Zeiteinbußen um der Sicherheit willen in Kauf, oder bevorzugen für schnelles Vorankommen die Fahrbahn, siehe SESPIN-Studie*. Wie sich zeigt, wird von dem Erlass bisher wenig Gebrauch gemacht, heißt es würde lange dauern bis mehr Strecken freigegeben werden, da die Verkehrsbehörden ohnehin stark ausgelastet sind. Vorschlag: Außerorts generell freigeben, besonders problematische Strecken (sehr viel befahrene oder Ausflugsrouten - evtl. Zeitabhängig -) sperren, ggf. Geschwindigkeitsbegrenzung ausweisen
Pauschal könnte man z.B. Strecken (>3m), die auch dem landwirtschaftlichen Verkehr dienen, freigeben.

Zu 11.:

Nach Einschätzung des Ministeriums für Verkehr können die örtlichen Verhältnisse sehr unterschiedlich ausfallen. Große Teile der Radinfrastruktur sind aufgrund der konkreten Rahmenbedingungen nicht für eine Freigabe geeignet. Die Landesregierung sieht daher eine pauschale Regelung zur Freigabe von Radverkehrsanlagen oder von bestimmten Typen von Radverkehrsanlagen derzeit als nicht sachgerecht an.

12. welches Vorgehen sich die Landesregierung bezüglich der Freigabe von Infrastruktur für S-Pedelecs vonseiten des Bundes wünscht.

Zu 12.:

S-Pedelecs sowie der Radverkehr insgesamt profitieren von geringeren Geschwindigkeiten des Autoverkehrs, weil Überholvorgänge entfallen und eine Nutzung der Straßen im Mischverkehr attraktiver wird.

Eine bundesweite Regelung zu S-Pedelecs wäre sinnvoll, wenn diese – entsprechend des Regelungsgehaltes des Erlasses in Baden-Württemberg – einheitliche Grundlagen für ortsspezifische Einzelfallentscheidungen durch die Verkehrsbehörden vor Ort entsprechend der jeweiligen Rahmenbedingungen schafft.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor

Zu 12: geringere Geschwindigkeit des Autoverkehrs wäre zu begrüßen, leider bin ich da nicht optimistisch, ein überwiegender Großteil fährt oft deutlich zu schnell, und Überholung mit z.B. 80 km/h ist mir immer noch extrem unangenehm (da ich oft auch nur 30 km/h fahre)

*dort von der SESPIN-Studie eine Zusammenfassung von mir:

<https://pro-s-pedelec.de/sichere-infrastruktur-fuer-s-pedelecs-sespin-studie-endbericht-zusammenfassung>
mit Verweis auf Originalfassung