

- [Urlaubsziele](#)
- [Kulturveranstaltungen](#)
- [Partnersuche](#)
- [Immobilien](#)
- [Automarkt](#)

Pedelec bringt Autofahrer in den Sattel

4. Dezember 2015 um 17:51 Uhr

Pedelec fahren macht Spaß. Selbst eingefleischte Autofahrer radeln mit Motorunterstützung gerne zur Arbeit. Ihr Anteil am Gesamtverkehr ist zurzeit aber verschwindend gering. Was sie dazu bewegt oder daran hindert, umzusteigen, zeigen die ersten Ergebnisse des Projekts "EBikePendeln - Fahrspaß mit Rückenwind".

Das Pilotprojekt hatte die Berliner Senatsverwaltung im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität Berlin-Brandenburg im Sommer 2014 gestartet; es lief rund ein Jahr lang. 324 Pendler konnten für acht bis zehn Wochen Pedelecs kostenlos ausleihen. 100 Räder standen zur Verfügung. Die Projektidee war charmant: Die Berufstätigen sollten zum Umsteigen vom Auto aufs Pedelec verführt werden, die Wissenschaftler vertrauten auf den Spaßfaktor beim Fahren mit Motor.

Die Idee ging auf. Rund jeder zweite Arbeitsweg wurde in der Testphase mit dem Pedelec zurückgelegt. Eine Teilnehmerin gab an, dass sie die Kilometer, die sie mit dem Pedelec in acht Wochen gefahren sei, sonst nicht mal in einem Jahr radle. Wie ihr ging es vielen, denn die Mehrzahl der Studienteilnehmer pendelte zuvor mit dem Auto zur Arbeit. Das Pedelec hat ihr Mobilitätsverhalten massiv verändert.

Allerdings hat der Spaß beim Pedelecfahren auch für Pendler Grenzen. Die liegen beim Fahren mit Motor bei etwa 15 Kilometer. Dann sei das Reisezeitbudget erschöpft und die Pendler wollten ankommen – andernfalls nutzten sie lieber das Auto, sagt Martina Hertel vom Deutschen Institut für Urbanistik (difu), die die Studie wissenschaftlich begleitet.

Die Ergebnisse zeigen laut Hertel außerdem: "Das Pedelec eignet sich als Allwetterfahrzeug." Bei Sonnenschein oder bedecktem Himmel legten die Teilnehmer im Schnitt 56 Prozent all ihrer Wege mit dem Rad zurück. Bei Regen, Gewitter, Hagel oder Schnee reduziert sich dieser Anteil nicht auf null, sondern auf 31 Prozent der Wege.

Konkrete Forderungen der Teilnehmer

Ein klarer Kritikpunkt war die Infrastruktur. 89,9 Prozent der Teilnehmer forderten den Ausbau des Radwegnetzes; 89,3 Prozent verlangen sichere Abstellanlagen. Ohne die entsprechende Infrastruktur bleibt das Rad im Schuppen stehen.

Ein Beispiel: Silvia Zerbe wohnt 30 Kilometer von ihrem Arbeitsplatz entfernt. Dennoch wollte sie mit dem Elektrorad zur Arbeit fahren. Über weite Strecken konnte sie mit dem Pedelec im Schnitt mit 25 km/h unterwegs sein. Aber immer wieder wurde sie ausgebremst. "Die Infrastruktur lässt sehr zu

wünschen übrig”, sagt sie. Besonders entlang der Bundesstraße 1. Auf der Straße könne man nicht fahren, das sei zu gefährlich, sagt Zerbe, und der angrenzende Radweg sei schlecht und holperig. Sie findet das schade, denn das Pedelec fahren fand sie “genial”. Statt für die Arbeitswege nutzte sie es dann für private Strecken.

Die Begleiter des Projekts haben die Infrastruktur durchaus im Blick. “Im Erprobungsgebiet werden wichtige Routen für den Radverkehr aufgewertet”, hieß es bereits in den Hintergrundinformationen zum Projekt im August 2015. Das erweckt den Anschein, dass bereits etwas gebaut wurde. Tatsächlich steht bislang jedoch nur die Planung.

Die Vorplanung durch den Berliner Senat sei aber weit fortgeschritten, betont Hermann Blümel von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Anfang 2016 werden die Pläne den Bezirken vorgelegt. Ob aber dann wirklich die vorgeschlagenen Schutzstreifen entstehen oder Wege für Radfahrer verbreitert werden, entscheidet jeder Bezirk.

Dienstfahrrad als Marke unbekannt

Doch selbst die schlechte Infrastruktur hat viele Fahrer nicht abgeschreckt. 75 der 100 Testräder wurden anschließend gekauft. Allerdings zeigt die Studie auch deutlich, dass die Kosten ein relevantes Thema sind: 58 Prozent der Befragten ist das E-Rad zu teuer.

Wenn Pedelecs als Pendlerfahrzeug etabliert werden sollen, muss das Konzept des Dienstfahrrads bekannter werden, findet Blümel. Denn auch hier legt die Studie offen: Das Dienstfahrrad kennt kaum jemand. Hier sieht Blümel sowohl bei Arbeitnehmern, Arbeitgebern aber auch Steuerberatern und Händlern massiven Aufklärungsbedarf.

Beim Modell des Dienstfahrrads kann ein Arbeitnehmer, der ein Fahrrad durch Gehaltsumwandlung beispielsweise über drei Jahre least, gegenüber dem Barkauf viel sparen. Die Fahrradleasing-Anbieter sprechen von Einsparungen zwischen 20 und 40 Prozent. Das ist für teure Elektrofahrräder interessant.

Abstellanlagen sind Bedingung

Allerdings müssen dann auch angemessene Abstellanlagen an S-Bahnhöfen und zentralen Stellen die Regel sein. Blümel schwebt hier ein standardisiertes modulares System vor, das ähnlich wie ein Baukastensystem funktioniert. Je nach Platzbedarf und Möglichkeiten werden die Module ergänzt.

Neben den öffentlichen Abstellanlagen sei aber auch relevant, wie leicht und barrierefrei am Wohnort der Zugang zum Pedelec ist, sagt Blümel. Im Grunde darf es nicht umständlicher sein, als das Auto zu nutzen. Sonst werde kein Pedelec angeschafft.

In etwa drei Monaten präsentiert die Senatsverwaltung die endgültigen Ergebnisse. Den aktuellen Stand bringt Martina Hertel vom difu auf den Punkt. Sie sagt: “Es ist viel passiert, aber man sieht es noch nicht.”

von Andrea Reidl

Teilen ▾

Kategorie

Forschung, Infrastruktur

**HH1960**

#1 — vor 12 Stunden

Ich kann die Stellungnahmen der Teilnehmer sehr gut nachvollziehen. Die Technik und der Wille zum Umstieg ist vorhanden, die Infrastruktur fehlt. Wird in diesem Punkt das Angebot deutlich verbessert, wird das Rad zur wirklichen Alternative – mit allen positiven Wirkungen auf den Einzelnen, die Lärm- und Abgasbelastung sowie sogar auf den Verkehrsfluss des MIV.

Oft sind es jedoch Betonköpfe in der Politik, in den Bezirken oder den Handelskammern die sich etwas anderes als das Auto nicht vorstellen können. Wer unter ADFC HAMBURG / RAD CITY das Interview mit dem Hamburger CDU Politiker DENNIS THERING gelesen hat, fällt vom Glauben ab. Hier wird eine Verkehrspolitik aus den 60er Jahren vertreten.

Das Interview sollte gelesen werden, sonst fällt es einem schwer zu glauben das diese Äusserungen aus dem Jahr 2015 stammen:

<http://www.hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/radverkehrsstrategie/das-auto-ist-ein-wichtiger-verkehrstraeger/>

**Elke in Pink**

#2 — vor 4 Stunden

Danke, guter Artikel.

Eine wichtige Info fehlt aber: das Reisezeit-budget lässt sich nicht in KM ausdrücken, sondern nur in Minuten.

Das ist ein ganz entscheidender Unterschied.

In der Auswertung wird dazu eine Reisegeschwindigkeit von durchschnittlich 18Kmh für Pedelec zu Grunde gelegt und ein Budget von einer knappen Stunde angenommen.

Wenn die Infrastruktur nach dem Kriterium der Reisezeitoptimierung ausgelegt werden würde, dann würden sich auch die Erreichbarkeitsradien deutlich erhöhen. Beim MIV und ÖPNV wird das seit langem gemacht, nur ausgerechnet beim Radverkehr nicht.

Gerade bei den Distanzen oberhalb von 12 oder 15 KM wäre dann auch zu berücksichtigen, dass die Fahrgeschwindigkeit bei schnellen Alltagsradfahrenden (ohne e) mitunter um einiges oberhalb der 25 Kmh liegt.

Die real existierende meist auch noch benutzungspflichtige sogenannte Rad-Infrastruktur hat nur leider in fast allen Fällen eine fatale Auswirkung: Reisezeitverlängerung!

Die Autorin hat das ja in einem anderen Blog-Artikel gut auf den Punkt gebracht:

“Um dem ständigen Gehupe zu entgehen, weiche ich zwischenzeitlich auf den Radweg aus, aber die Wegqualität ist hier spürbar schlechter. Auf der Fahrbahn werden die Unebenheiten ausgeglichen, der Radweg dagegen nimmt jeden kleinen Hügel mit. Der Weg folgt der Natur und schlängelt sich um Bäume wie um Ausfahrten zu Betriebs- und Wanderwegen. Diese Kurven sind zu eng für meine Geschwindigkeit. Schließlich kehre ich zurück auf die Straße.”

Es ließe sich da eine SEHR lange Liste erstellen, wie und womit Rad-Infrastruktur den Radverkehr ausbremst, anstatt ihn – wie oft in Sonntagsreden postuliert – zu beschleunigen.

Was ist die Bedeutung von MIV? Ich habe gelesen: "MIV ist ein Maß für die Verkehrsdichte." ...

wer mit KADVERKENR MIV substituieren will sollte vor allem eines machen: dafür sorgen, dass die Fahrgeschwindigkeit annähernd identisch ist mit der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit.

Da reicht es auch nicht, wenn dieser anzustrebende Normalfall bei ausgesuchten vereinzelt 'Radschnellwegen' für einen Teil der Wegstrecke (wieder-) hergestellt wird. Bei einer Verdopplung des Erreichbarkeitsradius wird ca. eine 4-fache Fläche in die Reichweite des Radverkehrs gebracht.

Gerade in diesem kritischen Bereich zwischen 10 und 20 Km liegen in vielen Fällen die Distanzen zwischen Wohnsiedlung und Zentrum.

Selbst beim Berufspendeln machen dagegen Strecken über 20KM nur einen recht kleinen Anteil aus.



LJA

#3 — vor 1 Stunde

@Elke in Pink. "Selbst beim Berufspendeln machen dagegen Strecken über 20KM nur einen recht kleinen Anteil aus."

Ich weiß nicht, woher diese Zahl stammt, aber sie widerspricht meiner eigenen Erfahrung. In den Firmen, für die ich gearbeitet habe, waren selbst 50km und mehr keine Seltenheit.

Und natürlich wird man bei 25km/h auf der Strasse angehupt, denn bei dieser Geschwindigkeit ist man für alle Autos ein erstklassiges Verkehrshindernis, welches auf einspurigen Strassen nur schwer zu überholen ist. Somit zwingt man anderen Menschen seine eigene Geschwindigkeit auf, was für einige ideologiegetriebene Radler ja durchaus ein Grund dafür ist, so zu fahren. Die da hupen sind denn auch oftmals die, welche eben noch einige Kilometer mehr zu ihrem Arbeitsplatz vor sich haben und auch gerne mal ankommen wollen.

Das die Radwege in vielen Bereichen verbesserungsfähig sind, sehe ich auch so. Aber man sollte auch beachten, dass es gerade Organisationen wie VCD und ADFC sind, welche langfristig eine Abschaffung der Radwege überhaupt fordern, weil es da ja viel zu gefährlich sei.



dth

#4 — vor 50 Minuten

@LJA: Die die hupen, sind wohl auch oft die, die ihr eigenes Vorrankommen besonders wichtig nehmen. Der Radfahrer will auch ankommen, wenn der Weg nebenan nicht benutzungspflichtig ist und eher für 15km/h als >25 angelegt ist, gibt es auch keinen Grund rumzuhupen. Ordnungswidrig ist das sowieso auch.

Dass der VCD und ADFC generell ein Abschaffen von Radwegen fordern, glaube ich kaum. Das gilt vielleicht für die typischen Radwege auf den Gewegen, die es innerorts häufig gibt.

Aber bestimmt nicht für gute, breite Radwege außerorts, die Landstraßen begleiten.

Wenn man die so auslegt, dass man da auch sportliche Fahrer gut vorankommen, dann findet man davon auch keine mehr auf der Straße.

Viele Radwege sehen aber so aus, dass man sich da noch nicht mal traut, mehr als 15km/h zu fahren, allein wegen der Oberflächenbeschaffenheit.



Ethelbert Grabenhorst

#5 — vor 44 Minuten

Der Platz in den Großstädten ist begrenzt, man kann nicht noch Platz für Radler schaffen, ohne dem Auto wieder den Raum abzunehmen. Hier ist das Problem, die Autolobby hat bezahlt, die Politik hat geliefert. In Berlin werden Radspuren angelegt, damit sie flächendeckend von Autofahrern als Parkspur in 2. Reihe angenommen werden. Mittlerweile behindern Autos auch den Fußgängerverkehr, Kinderwagenschieber oder Rollifahrer kommen gar nicht wieder auf den Bürgersteig. Ohne das Bußgeldesystem erst mal auf europäisches Niveau anzuheben, geht da gar nichts. Im übrigen haben Politik und Verwaltung ein natürliches Nichtinteresse am Radverkehr.



Berthel

#6 — vor 42 Minuten

Man muss sagen, dass man beim Auto in der City entweder auf eigene Kosten einen immer verfügbaren Parkplatz mietet – sonst gestaltet sich die Suche sicher anstrengender als einen Abstellplatz fürs Rad zu finden.



Jens Schwoon

#7 — vor 3 Minuten

Die Idee auf das Pedelec umzusteigen ist super. Es fehlt leider immer noch eine gute Umsetzung von Schnellwegen in die Städte hinein. Bei uns in Münster fahren täglich über 3000 Pendler aus Senden nach Münster rein. Das ist eine Strecke die man auch gut mit dem Pedelec bewältigen könnte.

Was es auch mal geben müsste, wären Aktionen der Fahrradläden die es Kunden anbieten, einfach mal kostenlos sich 14 Tage ein Pedelec zu mieten, mich optionalem Kauf nachher. Das würde sicher auch gut ankommen.

Bitte melden Sie sich an, um zu kommentieren.

[Anmelden](#) [Registrieren](#)

BLOGROLL

- Amsterdamize
- Besser E-Radkaufen
- Bike-Blog der Wiener Zeitung
- Bike-Blog des Guardian
- BikeBlogBerlin
- Biking Toronto
- Blog PandaCycles Berlin
- Copenhagenize
- Daily Bike Channel
- e-Rad Hafen
- ecovelo
- Elektrofahrradtrends.de
- European Cyclists' Federation
- Fahrrad statt Auto
- E-bike media