

ELEKTROVELOS

Boom mit beschränktem Umweltnutzen



Weniger Schweiß, mehr Power: Elektrovelos machen Radler mühelos schnell.

Biketec/zvg

Elektrovelos sorgen trotz Wirtschaftskrise für einen spektakulären Boom. Die Verkaufszahlen haben sich 2009 verdoppelt. Ist dies auch ein ökologischer Fortschritt? Ja. Aber ein erstaunlich kleiner.

Wirtschaftskrise? Im ersten Halbjahr 2009 sind in der Schweiz 16 000 der zwischen 3500 und gut 7000 Franken teuren Elektrovelos verkauft worden – bereits mehr als im ganzen Jahr 2008. Insgesamt verkehren heute gut 40 000 E-Bikes auf Schweizer Strassen.

Dieser Boom geht zu einem wesentlichen Teil vom Kanton Bern aus. Die Firma Biketec ist

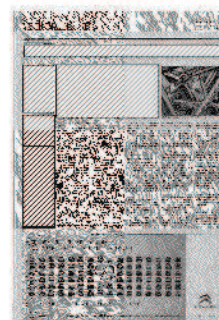
mit ihren Flyer-Velos klare E-Bike-Marktleaderin und verkauft pro Tag 200 Elektrofahräder. Dieses Wochenende eröffnet sie in Huttwil ihre neue, imposante Produktionsstätte, die 12 Millionen Franken kostete. Den Umsatz will Biketec dieses Jahr auf 60 bis 70 Millionen Franken emporschauben, die Zahl der Beschäftigten auf 100. «Der Kanton Bern», sagt Geschäftsführer Kurt Schär, «ist zwar für natürliche Personen eine Steuerhölle. Unternehmen bietet er aber durchaus konkurrenzfähige Bedingungen.»

Rollender Kulturwandel

Biketec hat ihre Standortwahl auch aus Gründen des Arbeitsmarkts getroffen. Viele Mitarbeiter leben im benachbarten Luzerner Hinterland, weil sie früher beim Fahrradhersteller Villiger beschäftigt waren, der heute nicht mehr in der Schweiz produziert. Abgesehen ist das hügelige Emmental ein ideales Testgelände, das potenziellen Käufer

fern die Vorteile des E-Bikes nahebringt.

Dass die Erfolgskurve der Fahrräder mit elektrischer Antriebshilfe ausgerechnet in der Wirtschaftskrise so steil ansteigt, hat für Kurt Schär einen einfachen Grund: «E-Bikes sind nicht teure Velos, sondern billige Cabriolets.» Der Kauf eines teuren Flyers kann durchaus das Haushaltsbudget entlasten, wenn damit – etwa für den Arbeitsweg – das teure Zweitauto ersetzt wird.



Argus Ref 36405016

Auf der Strasse führt die massenhafte Verbreitung der Batterie-fahrräder zu einem spürbaren Kulturwandel. E-Biker müssen zwar auch in die Pedale treten, fahren aber dank der Antriebs-hilfe schneller als herkömmliche Radler. Praktisch mühelos rollen sie – je nach Körpereinsatz – mit bis zu 45 Stundenkilometern. Im Stadtverkehr sind sie gleich schnell wie Autos und weichen im Bedarfsfall problemlos auf die Autospur aus.

Deprimierendes Duschen

Schwieriger ist die Lage auf Pendlerstrecken, die aus der Stadt hinausführen. Die Überholmanöver auf dem Fahrradstreifen nehmen mit dem E-Bike-Boom markant zu. Weil die Velospur fürs Überholen zu schmal ist, die Autos aber mit 80 oder mehr Stundenkilometern

unterwegs sind, wächst das Gefahrenpotenzial.

Steigend ist auch der Frustrationspegel von gut trainierten Velopendlern, die sich auf dem schweisstriefenden Heimweg von unverschwitzten E-Bikern im flatternden Anzug oder im engen Deuxpièces überholen lassen müssen. Als konventioneller Radler tröstet man sich damit, wenigstens nicht noch den Stromverbrauch anzukurbeln.

Allerdings zerpflückt Bernhard Schneider, Kommunikationsverantwortlicher von «NewRide», dem von Bund und diversen Gemeinden finanzierten Förderprogramm für Elektrozweiräder, auch diese kleine Freude. E-Bikes seien heute so energieeffizient, dass sie auf 100 Kilometer bloss Strom für rund 20 Rappen benötigten. «Diese Energiemenge verbrauchen Sie schon mit einer einzigen Dusche», sagt Schneider.

Sparen ohne Verzicht?

Heben Elektrovelos den Gegensatz von Ökonomie und Ökologie auf? Sind sie das Wundermittel, das uns hilft, schnell und bequem unterwegs zu sein, auf nichts verzichten zu müssen und doch etwas für die Umwelt zu tun?

Tatsache ist, dass die Strompedaleure ihre Fahrradatterie

an der Steckdose aufladen müssen – angesichts des aktuellen Strommixes ziemlich häufig mit Atomstrom. Zwar bliebe der Strombedarf der Elektrobiker im Vergleich zum Gesamtstromverbrauch auch dann noch kaum spürbar, wenn der Boom noch länger anhalten sollte. Heute gehen laut Bernhard Schneider bloss 0,005 Prozent des Gesamtenergieverbrauchs auf das Konto von E-Bikes.

Aktive Stromkonzerne

Aber: Dass das vermeintlich saubere Elektrovelo seine Antriebskraft aus nicht erneuerbaren Energiequellen holt, «stört viele Kunden schon», bestätigt Bike-tec-Chef Kurt Schär. Er hat deshalb das Dach seiner neuen Fabrik mit Solarpanels bedecken lassen. Kunden können Anteil-scheine kaufen und sorgen damit dafür, dass Solarstrom im Umfang des Stromverbrauchs ihres E-Bikes ins Stromnetz fliesst.

Die ökologische Sensibilität der Elektroradler bewegt auch die Stromkonzerne, jedenfalls im rot-grün regierten Kanton Bern, wo sie der quantitativ vernachlässigbaren Stromkundschaft der E-Biker grosse Aufmerksamkeit schenken. Die BKW – vom Kanton als Mehrheitsaktionär mitkontrolliert – kooperiert über das Stromlabel

«1to1 energy» mit Thömus Veloshop aus Oberried im Hügellgebiet von Köniz. «Thömus» ist seit einigen Wochen mit dem eigenen E-Bike «Stromer» auf dem Markt. Im Preis des «Stromers» inbegriffen sind 500 Kilowattstunden im Flusskraftwerk Aarberg produzierter Ökostrom, die mit jedem Kauf ins Netz gespeist werden.

Auch Energie Wasser Bern (EWB), deren Besitzerin die rot-grün regierte Stadt ist, will sich stärker um die strombetriebenen Zweiradfahrer kümmern. «Es wäre sicher ganz verkehrt, wenn aus der durch die Elektromobilität ausgelösten zusätzlichen Stromnachfrage ein Argument für den Bau neuer Kernkraftwerke konstruiert würde», sagt EWB-Sprecher Thomas Hügli. Jetzt, mit den Fahrrädern, sei dieser Zusatzbedarf noch unbedeutend.

Wenn aber die Zahl elektrisch betriebener Autos in einigen Jahren möglicherweise stark wächst, könnte die Stromnachfrage spürbar steigen, was die E-Mobilität zu einem strategischen Geschäftsfeld für die Stromproduzenten macht. 2010 will EWB, das per 2039 aus dem Kernenergie aussteigt, seine E-Mobilitäts-Strategie festlegen.

Ob sich die E-Biker als Vorreiter eines Wandels zu ökologischerer Mobilität fühlen können, lässt sich nur sehr kompliziert errechnen: Studien zeigen, dass pro E-Bike rund 2000 Kilometer im Jahr gefahren werden. Insgesamt legen E-Biker in der Schweiz etwa 80 Millionen Kilometer zurück. Zu einem Teil ist das Mehrverkehr. Der Rest der mit dem E-Bike zurückgelegten Wege ersetzt zu je einem Drittel Kilometer, die zuvor mit dem Auto, dem ÖV und dem Velo bewältigt wurden. Entscheidend für den Umweltgewinn sind die ersetzten Autokilometer, weil



damit Benzin eingespart wird.

Gesund, aber ohne Wirkung

Laut Bernhard Schneider von «NewRide» kann man den Energiesparbeitrag der stromunterstützten Radler heute mit etwa 0,15 Prozent am Energieverbrauch beziffern – das sind einhalb Promille.

Und das heisst: E-Biker tun zweifellos etwas für ihre Gesundheit. Aber ihre Umweltwirkung liegt hinter der Kommastrichpunkt – und ist deshalb, mindestens vorderhand, so gut wie unbedeutend.

JÜRGEN STEINER

Bern bewegt. Aktionstag zur Elektromobilität auf 2, 3 und 4 Rädern. Morgen Sonntag, 13. September, 10 bis 17 Uhr, Waisenhaus- bis Bundesplatz. Probefahrten, Information, aber auch kritische Auseinandersetzungen mit diversen Elektrofahrzeugen. www.bernbewegt.ch.