

E-Bikes: Verkaufsrekord für mehr Verkehrswende

von bb - Donnerstag, 21. März 2019

https://www.pd-f.de/2019/03/20/e-bikes-verkaufsrekord-fuer-mehr-verkehrswende_13491



Die aktuellen Marktzahlen des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV e. V.) beweisen: Das Fahrrad ist weitaus schneller als das Auto – wenn es um verkaufte Elektrofahrzeuge geht. 2018 rollten deutschlandweit knapp 1 Million E-Bikes aus den Fahrradshops. Der Verband geht davon aus, dass der Anteil an Elektrorädern in den nächsten Jahren weiter steigen und bald über ein Drittel der verkauften Räder ausmachen wird – das wären rund 1,5 Millionen im Jahr. Um die positive Entwicklung hin zur Verkehrswende weiter zu befeuern, bedarf es jedoch besserer Radinfrastruktur, so Branchenexperten gegenüber dem pressedienst-fahrrad.

„Wir sind davon überzeugt, dass das Fahrrad zukünftig im täglichen Mobilitätsmix vor allem in urbanen Bereichen eine größere Rolle spielen wird“, beurteilt Horst Schuster, Leiter Vertrieb und Marketing beim E-Bike-Antriebshersteller Brose, die aktuellen Zahlen. Der geringer werdende Platz in den Städten durch die steigende Urbanisierung muss anders aufgeteilt werden. Die logische Konsequenz: mehr Investitionen in den Radverkehr. Räder brauchen weniger Platz, bieten mehr Lebensqualität, bringen Bewegung und somit Gesundheit und sind weniger klimaschädlich – gesamt betrachtet sind sie ein wichtiger Beitrag für Mobilität und Verkehrspolitik. „E-Bikes und Fahrräder sind die Lösung für die städtische Mobilität – ohne immanente Nachteile. Effizientere Verkehrspolitik ist schlichtweg nicht denkbar. Die steigende Nachfrage gibt dem Produkt Recht“, fasst Volker Dohrmann, Leiter Produkt, Strategie und Marketing bei Stevens Bikes, zusammen.

Lücke wird geschlossen

E-Bikes sind dabei der nötige Lückenschluss zwischen Auto und Fahrrad. 2018 wurden laut ZIV 980.000 Stück verkauft. Strecken, die mit dem Auto zu kurz und mit dem Fahrrad zu lang sind, können besser gemeistert werden – die passende [Infrastruktur](#) vorausgesetzt. Da gibt es allerdings noch Nachholbedarf, wie Maximilian Topp, PR-Koordinator MTB beim Komponentenhersteller

[Sram](#), aus eigener Erfahrung weiß: „Momentan ist die Fortbewegung mit dem Rad, zumindest in den meisten Städten, eher ein lebensgefährliches Unterfangen.“ „Ein großes Problem ist z. B. der starke Zuwachs an Lieferdienstfahrzeugen, die durch Parken in zweiter Reihe oft Staus verursachen oder den Radweg blockieren“, stimmt Schuster zu. E-[Lastenräder](#) könnten einen wesentlichen Beitrag zur Entspannung der Verkehrssituation leisten. „Dänemark und die Niederlande zeigen, dass optimierte Wege für Radfahrer die Nutzung weiter erhöhen“, nennt Dohrmann positive Beispiele aus dem EU-Ausland.

Besser Parken für mehr E-Biker

„Sichere Abstellmöglichkeiten sind eine wichtige Komponente der Infrastrukturentwicklung“, verweist Horst Schuster auf das Thema Fahrradparken. Andreas Hombach beschäftigt sich von Berufswegen intensiv damit. Der Key-Account-Manager und Leiter E-Mobilität beim Metallbauer [WSM](#) kennt die Anforderungen an kommunale Fahrradabstellanlagen – und weiß, wo es noch Probleme gibt: „Umfragen wie der ADFC-Fahrradklimatest zeigen, dass die Entwicklung noch stärker in Richtung E-Bike gehen würde, wenn die Infrastruktur durch vandalismushemmende, diebstahlsichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen dem steigenden Bedarf und den speziellen Anforderungen angepasst würde“, so sein Urteil.

Hombach ist sich sicher, dass der europäische E-Bike-Markt in Zukunft weiter stark wächst. Das liege an der zunehmenden Beliebtheit des entspannten Radelns, aber auch an komfortableren Antrieben und Energiespeichern mit höherer Reichweite. Selbst gewerbliche Fahrradvermieter setzen immer mehr auf den eingebauten Rückenwind. Stefan Stiener, Geschäftsführer vom Custom-made-Anbieter [Velotraum](#), weist allerdings daraufhin, dass die Infrastrukturdebatte kein reines urbanes Thema ist: „Wir brauchen den Fokus der Fahrrad-Alltagsmobilität nicht nur in den Stadtzentren, sondern ebenso in der Agglomeration und auf dem Land.“

Tempo auf dem Radweg

Eine wachsende Rolle bei der Verkehrswende könnten laut Ansicht von Markus Riese, Geschäftsführer bei [Riese & Müller](#), S-Pedelecs spielen. Die Elektroräder haben eine Tretunterstützung bis 45 km/h. „Damit lassen sich problemlos Wege von 20 bis 30 Kilometern pendeln.“ Doch der Anteil gerade dieser Radgattung war laut ZIV-Zahlen im letzten Jahr rückgängig und lag gerade einmal bei 0,5 Prozent der gesamten E-Bike-Verkäufe. „Das führen wir vor allem auf die vielen Einschränkungen durch den Gesetzgeber zurück. Käufer lassen sich durch das Verbot der Radwegenutzung von einem Kauf abschrecken“, so Riese. S-Pedelecs gelten gesetzlich nicht als Fahrrad, sondern als Kleinkraftrad. Sie unterliegen deshalb anderen Regelungen wie Helmpflicht oder Führerscheinplicht. Riese macht sich deshalb für die Änderung der Gesetzeslage stark und plädiert für eine Freigabe der Nutzung von Radwegen für die schnellen E-Bikes. In der Schweiz sei dies bereits der Fall – dort liege der Anteil an S-Pedelecs bei 25 Prozent. „Da innerorts Radwege oftmals zu schmal sind, empfiehlt es sich, die Radwegenutzung für schnelle E-Bikes dort mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h zu limitieren“, bringt Riese einen konkreten Vorschlag.

Technik schreitet voran

Der Erfolg der E-Bikes rührt auch vom technischen Fortschritt her. ABS, Fern- und Bremslicht oder breite Reifen sind Entwicklungen, die vom Auto und Motorrad bekannt sind und für mehr Sicherheit sorgen. „Die Legislative und unsere darauf basierenden Entwicklungen sorgen für deutlich mehr Sicherheit und Augenhöhe des Zweiradfahrers gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern“, erklärt Sebastian Göttling vom Lichthersteller [Busch & Müller](#). „Die Menge ausgelieferter E-Bike-Lichtprodukte aus unserem Haus, sowohl anteilsmäßig als auch in Summe, wächst seit einigen Jahren beständig.“ Der E-Bike-Anteil am Gesamtfahrradmarkt liegt mittlerweile bei 23,5 Prozent, Tendenz weiter steigend. Frank Schneider, Business Development Manager bei Universal Transmissions, Partner des Riemenherstellers [Gates](#), sieht gerade den Anstieg der Alltagsfahrer als einen wesentlichen Punkt dieser Entwicklung: „Elektroräder entwickeln sich immer mehr zu vollwertigen

Fahrzeugen, die den täglichen Anforderungen gerecht werden müssen. Bei diesen Fahrrädern handelt es sich nicht mehr um reine Spaßgeräte, sondern sie dienen ganz oft als Fortbewegungsmittel für den Arbeitsweg.“

Es lebe der Sport!

Die Elektrifizierung im Sportbereich schreitet ebenfalls schnell voran. E-Mountainbikes und [E-Rennräder](#) bereichern den Markt und finden immer mehr Fans. Mittlerweile sind 25 Prozent der verkauften E-Bikes elektrifizierte Mountainbikes. „Anfangs gab es auch bei uns intern Traditionalisten, die solch einer technologischen Disruption keinen Raum gaben“, erinnert sich Volker Dohrmann. Doch immer neue Fahrradgattungen tragen dazu bei, dass auch Menschen aufs Rad kommen, die vorher nicht oder nur wenig fuhren. „Der größte Beitrag, den das E-Bike geleistet hat, liegt sicherlich darin, das Fahrrad wieder für nahezu alle Altersklassen zugänglich zu machen. Das Alter ist kein Ausschlusskriterium mehr und auch angebliche Sportmuffel fahren jetzt wieder begeistert Rad“, kann Marcel Spork, Vertriebsleiter bei [SKS Germany](#) festzustellen. Maximilian Topp ist sich deshalb sicher, dass das E-Bike auch im sportlichen Sektor weiterhin boomen wird: „Neue, leichtere und leistungsfähigere Akku-Technologien werden dabei noch viel bewegen.“

[Express-Bildauswahl \(8 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(86 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd?f:

[Themenblatt: Die Fahrradwelt in Zahlen](#)

[E?Bikes 2019: Die neue Antriebsvielfalt](#)

[Interview: „In einer Fahrradstraße dürfen Autos nicht fahren“](#)

[E?Bike?Motoren: Die neu zu entdeckende Vielfalt](#)

[Zehn Fahrräder, die 2019 prägen könnten](#)

[Großteil der Dienstradfahrer ab 2019 nicht steuerbefreit](#)

[E?Bike?Nachrüstmotoren: Genial einfach, einfach illegal?](#)

Passendes Bildmaterial

