

Verdrängen E-Bikes jetzt das Muskelvelo?

Die Verkaufszahlen des Branchenverbands Velosuisse sprechen eine klare Sprache. «Es ist abzusehen, dass bald jedes zweite verkaufte Fahrrad ein E-Bike sein wird», resümiert Sprecher Martin Platter. Noch werden mehr konventionelle Velos ohne Elektroantrieb verkauft, aber die Anzahl ausgelieferter Modelle sank erneut. Interessant ist dabei, dass vollausgerüstete sogenannte SUV-E-Bikes die E-Mountainbikes als Trendfahrzeuge abgelöst haben. Bis anhin standen sie bei den freizeitlebenden, bergbegeisterten Schweizerinnen und Schweizern zuvorderst in der Gunst. Pendeln diese vollausgerüsteten E-Bikes nun vermehrt auf den Strassen und ersetzen Autofahrten? Tragen sie also zur Verkehrswende bei oder sind sie nur ein weiteres Gadget im Mobilitätszirkus?

Velobahnen bringen Entlastung

Laut dem aktuellen Mikrozensus Mobilität und Verkehr gehört das E-Bike zu den Gewinnern der Corona-Pandemie. Es war laut Bundesamt für Statistik das einzige Verkehrsmittel, das 2021 stärker genutzt wurde als 2015. Mittlerweile besitzt jeder fünfte Haushalt in der Schweiz mindestens ein Elektrovelo. Damit hat sich der Bestand gegenüber der letzten Mobilitätsbefragung im Jahr 2015 verdreifacht. Auch in dieser Erhebung geht das auf Kosten des konventionellen Fahrrads. Aber wo fahren sie? Laut Mikrozensus ist die durchschnittlich gefahrene tägliche Distanz auf dem Velo noch immer knapp ein Kilometer. Mehr als zwei Drittel aller Inlanddistanzen (69% oder 20,1 km) werden aber noch immer mit dem Auto zurückgelegt. Der ETH-Verkehrsplaner Kay Axhausen rechnet mit durchschnittlich 14 Kilometern, die Herr und Frau Schweizer im Auto pendeln. Das sind Distanzen, die mit dem E-Bike allein oder in Kombination mit dem ÖV relativ einfach ersetzt werden könnten. Nichtsdestotrotz liegt das Auto beim Modalsplit weiterhin unangefochten an der Spitze. Die gesteigerte Popularität von

Velo und E-Bike hinterlassen noch keine nennenswerten Spuren. Noch nicht. Das könnte sich ändern, wenn die Schweizer Infrastruktur velofreundlicher wird. Vor allem vom Velobahnen-Bau versprechen sich Planerinnen und Planer sowie die Velolobby neue Impulse.

So hat das Bundesamt für Strassen kürzlich das Potenzial von Velobahnen entlang bestehender Nationalstrassen und Bahnli-

nien analysiert und kommt zum Schluss, dass eine solche Infrastrukturverbesserung bis zu vier Prozent Entlastung der automobilen Infrastrukturen bringen könnte. Zehn Regionen hätten «sehr gute Voraussetzungen für Velobahnen». Diese liegen in der Deutschschweiz und der Romandie, in den urbanen Ballungsgebieten. Nur «vier Prozent Entlastung» – läge nicht mehr drin? Die Niederlande sind da schon weiter. Laut einer kürz-

Im letzten Jahr war fast jedes zweite verkaufte Velo ein E-Bike. Die Schweiz steht mit dieser Entwicklung nicht allein da. Was heisst das für die Veloförderung?

TEXT: PETE MIJNSSEN | VISUALISIERUNG: ZVG

lich ausgestrahlten SRF-Reportage hat die Stadt Nijmegen mit Velobahnen eine zehnprozentige Entlastung in ihrem Ballungsraum erreicht. Unter anderem mit einer nächtlichen Beleuchtung, die auch von der Autobahn einsehbar ist. Das Beispiel zeigt, dass es nicht nur reicht, Infrastruktur zu bauen. Damit einhergehen muss ein Kulturwandel zugunsten des Veloverkehrs. Je mehr Komfort, desto attraktiver wird das Umsteigen.

Nicht gegeneinander ausspielen

Eine Fahrrad-Infrastruktur für alle Velofahrenden schliesst deshalb möglichst viel Komfort ein, damit auch Velomuffel auf den Geschmack kommen. Hilft also eine verbesserte Infrastruktur längerfristig dem Elektrovelo (und Cargobike) oder auch dem klassischen Velo? Clarissa Livingston, Verkehrsplanerin an der ETH Zürich, sieht das so: «Fahrrad-Infrastruktur muss für alle >

So könnte sie aussehen:
Eine in Wallisellen geplante
Velobahn.



218 730

So viele E-Bikes wurden 2022 in den Markt geliefert. Das sind **17 Prozent** mehr als 2021.



264 832

Der Kauf von konventionellen Velos hingegen sank um **14 Prozent** gegenüber dem Vorjahr.

Velomarkt Schweiz

Gemäss Velosuisse wurden 2022 218 730 E-Bikes in den Markt geliefert. Das sind 17 Prozent mehr als im Vorjahr. Zwar werden noch immer mehr konventionelle Velos ohne Elektroantrieb verkauft. Mit 264 832 Stück sank aber die Anzahl ausgelieferter Modelle erneut um 14 Prozent.

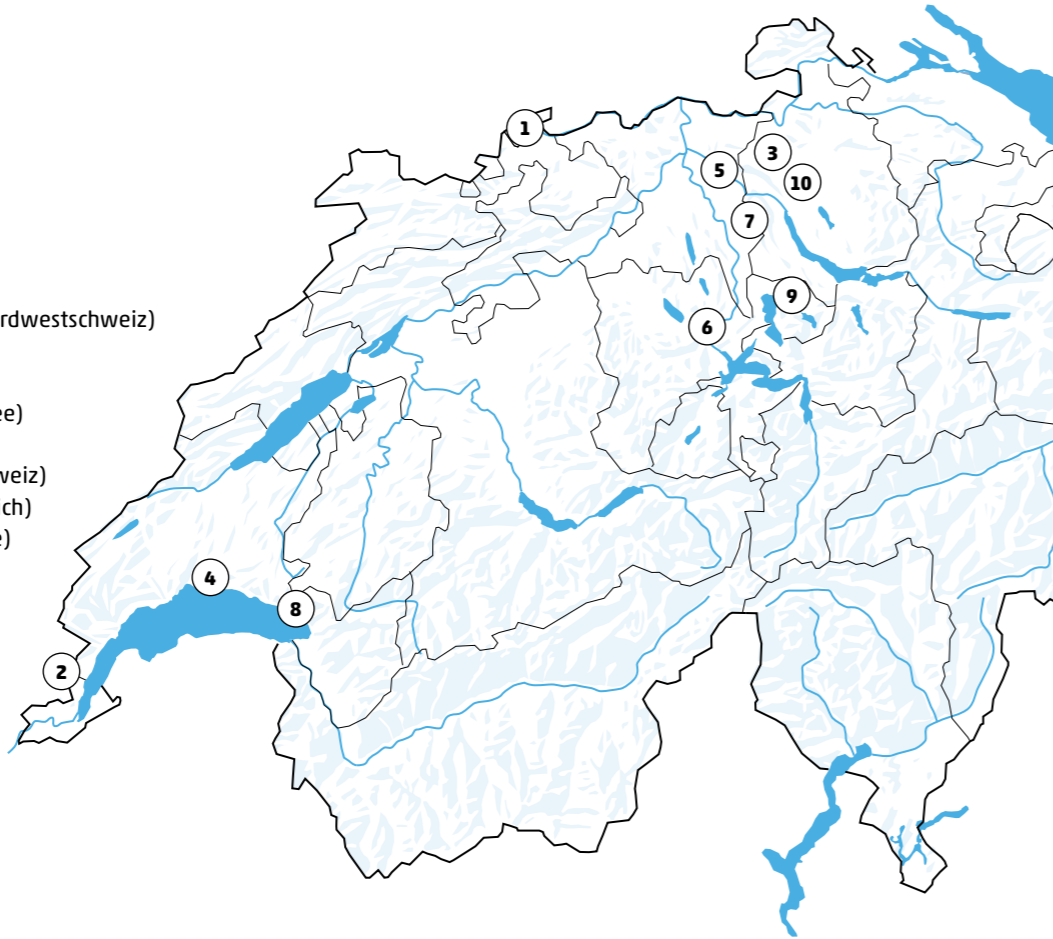
Bei den E-Bikes geht der Trend zu vollgefederten, aber mit kompletter Citybike-Ausrüstung (inklusive Schutzblechen und Gepäckträgern) ausgestatteten SUV-Elektrovelos weiter. Erstmals wurden weniger E-Mountainbikes verkauft als im Vorjahr.

Bei den rein muskelbetriebenen Zweirädern waren Rennvelos und Gravelbikes gefragt. Bei Letzteren verdoppelten sich die Verkaufszahlen. Dafür ging die Nachfrage nach konventionellen Mountainbikes weiter zurück, heisst es bei Velosuisse.

[vj-mag.ch/velomarkt-22](https://www.vj-mag.ch/velomarkt-22)

Zehn Gebiete mit sehr guten Voraussetzungen für Velobahnen

- ① Basel/Muttenz/Pratteln (Region Nordwestschweiz)
- ② Genf/Nyon (Region Genfersee)
- ③ Glatttal (Region Zürich)
- ④ Lausanne/Morges (Region Genfersee)
- ⑤ Limmattal (Region Zürich)
- ⑥ Luzern/Emmen (Region Zentralschweiz)
- ⑦ Nordumfahrung Zürich (Region Zürich)
- ⑧ Vevey/Montreux (Region Genfersee)
- ⑨ Zug/Baar (Region Zentralschweiz)
- ⑩ Zürich/Winterthur (Region Zürich)



Velofahrenden – nicht nur für die Furchtlosen – gebaut werden.» Aufgrund der grösseren Distanzen würden in Zukunft eventuell mehr E-Bikes die Velobahnen nutzen als Velos. «Aber auch auf einem konventionellem Velo sind grössere Distanzen einfacher und angenehmer zurückzulegen, wenn man seinen Schwung behalten kann, statt ständig bremsen und anfahren zu müssen.»

Selbstredend begrüsst Velosuisse den Trend zum E-Bike. Es hat die Branche belebt und viele neue Player in den Markt gebracht. Dennoch sieht ihr Sprecher Platter die Gefahr, dass Regulierungen den E-Bike-Boom abwürgen könnten. Dazu zählt er die europaweit einzigartige Einführung der Tagfahrlichtpflicht. Wolle die Verkehrspolitik von der Entwicklung weiterhin profitieren, müsste das langsame E-Bike dem Fahrrad gleichgestellt bleiben und damit auch eine mögliche Helmpflicht abgewendet werden. «Je liberaler die Gesetzgebung, desto grösser ist die Chance, dass das E-Bike auch in Zukunft gewinnen wird», so Platter.

Das normale Velo wird seiner Meinung nach weiterhin für «Kinder, Sportlerinnen, Preisbewusste, Überzeugte und Enthusiasten» die erste Wahl bleiben. Wie viele Prozente dies am Gesamtmarkt sein werden, wird sich in den nächsten Jahren zeigen. Dafür spricht, dass die Qualitäten des «Biovelos» als Kurzstreckenfahrzeug bis rund fünf Kilome-

«Das normale Velo wird für Kinder, Sportlerinnen, Preisbewusste und Enthusiasten erste Wahl bleiben.»

Martin Platter (Velosuisse)

ter unangefochten bleiben. Bei der Topografie kann das E-Bike hingegen seine Vorteile ausspielen, beim Cargovelo sowieso.

Ähnlich sieht das Lucas Meyer de Freitas von der ETH Zürich. Dennoch warnt er davor, das Normalvelo gegen das E-Bike auszuspielen. Vielmehr sieht sie den Vorteil des momentanen E-Bike-Booms darin, «dass die Verkäufe und Nutzung vor allem bei denjenigen Personen stattfinden, die das konventionelle Velo nicht anspricht, sei es aufgrund der Distanzen, der Topografie oder der physischen Fähigkeiten respektive des mangelnden Willens, Sport zu treiben.»

Den Stadtraum umbauen

Momentan untersucht die ETH mit dem Projekt E-Bike-City unter der Leitung von

Kay Axhausen, was passieren würde, wenn die Hälfte der Strassen in Zürich für den Veloverkehr reserviert würde. Autos dürften nur noch auf einer Fahrbahn verkehren – und somit nur noch in eine Richtung. Die Velos würden zum Hauptverkehrsmittel. Das Stadtbild würde sich komplett verändern.

Es ist ein spannendes Projekt, das aber gerade bei der autoaffinen Bevölkerung auf einigen Widerstand stossen dürfte, weil es das Tabu der unangefochtenen Autodominanz aufbricht. Warum ist der Widerstand dort so gross? «Es ist die perfekt inszenierte Wohnzimmeratmosphäre, die einem die zuweilen garstige Welt vom Leib hält», glaubt der Designer Alex Thusbass. «Diese Vorteile kann das urbane, zweirädrige E-Bike nicht bieten.» Er sieht diese Fahrzeuge deshalb eher als eine Ergänzung zum Auto, nicht aber als Ersatz. Eine Ausnahme ist das Cargobike, das als elektrisches Fahrrad sämtliche Vorteile des Autos bietet.

Dass die Koexistenz zwischen zu Fuss Gehenden, herkömmlichen Velos und E-Bikes nicht immer unbelastet ist, zeigt etwa die Tachopflicht für schnelle E-Flitzer, die in der Schweiz ab nächstem Jahr gelten wird. Amsterdam plant derweil, für Elektrovelos ein Tempolimit von 20 km/h einzuführen. Unter anderem als Unfallprävention. Auch für das populäre E-Bike gibt es Grenzen. ●

 TOUR DE SUISSE

1st
EDITION



NUVOLA | BOSCH CX SMART SYSTEM | 25 km/h | 45 km/h | **35** FARBEN | HAND MADE À LA CARTE

AB JULI 2023 BEI IHREM FACHHÄNDLER ERHÄLTlich

VELOS AUS DER SCHWEIZ

Alles rund ums Velo unter einem Dach. Unsere Manufaktur in Kreuzlingen beherbergt Entwicklung, Lackiererei, Montage, Lager und Vertrieb. Im Showroom mit angeschlossenem Velokaffee beraten wir Sie kompetent und gerne.

Testen Sie unsere Velos und E-Bikes in der schönen Natur rund um den Bodensee.

Jetzt Beratungstermin vereinbaren unter tds-velo.ch/termin

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

