

# Radler lasse

Elektrofahrräder sind gefragt. Deren Hersteller treten in die Pedale, damit der Verkauf der Pedelects an Fahrt gewinnt.

**W**att für'n Rückenwind“, lautet ein Motto, mit dem der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) für das neue Trendfahrrad wirbt. Als die Schweizer Firma Flyer (heute Biketec AG) 1993 ihren „Roten Büffel“ als erstes Fahrrad mit elektrischem Antrieb entwickelte, schmunzelten viele darüber. Seit rund drei Jahren aber ist das Pedal-Electric-Cycle, auch E-Bike genannt, der absolute Renner. Beim Pedelect unterstützt ein Elektromotor die natürliche Tretkraft des Radlers. Dabei wird durch moderne Messelektronik die physiologische Kraft des Fahrers ermittelt und dementsprechend die Motorkraft geregelt. Besonders beim Anfahren im Stadtverkehr oder in hügeligen Gebieten kann dies eine große Hilfe sein. Ist eine Geschwindigkeit von 25 Stundenkilometer erreicht, wird der Antrieb automatisch abgeschaltet, denn für Fahrzeuge, die schneller fahren, braucht man hierzulande eine Betriebserlaubnis und ein Versicherungskennzeichen. Für das Pedelect, dessen Motorleistung auf 250 Watt begrenzt ist, braucht man noch nicht einmal einen Führerschein. Hannes Neupert, der Vorsitzende des Vereins ExtraEnergy, der die Verbreitung muskel-elektrischer Fahrzeuge zum Ziel hat, stellt fest: „Es gibt inzwischen rund 25 Händler in Deutschland, die den normalen Fahrradladen aufgegeben haben und nur noch Pedelects verkaufen.“ Sie haben unter anderem eine Kundenschaft im Blick, die angesichts hoher Benzinpreise oder nervenaufreibender Parkplatzsuche in den Innenstädten gerne auf das Auto verzichten würde. „Es gibt nicht wenige, die sehen in E-Bikes die Zukunft des Fahrrads, da sie als ernsthafte Alternativen zu Autos im Stadtverkehr in Frage kommen“, berichtete die Händlerzeitschrift „Sazbike“ im September 2009. Zudem hat sich in den vergangenen Jahren einiges getan. „Die modernen Pedelects sind schnell und zuverlässig“, sagt Kurt Schär, Geschäftsführer der Biketec AG in Huttwil, die ausschließlich E-Bikes verkauft. Moderne Lithium-Ionen-Akkus sind leicht und ermöglichen hohe Reichweiten. Im vergangenen Jahr waren es rund 28 000 Stück, 60 Prozent davon wurden nach Deutschland, Holland und Österreich exportiert. Moderne Designs tragen dazu bei, die Hemmschwelle, sich auf ein E-Bike zu setzen, zu verringern. So sind diese fast nur durch den Akku von normalen Rädern zu unterscheiden. Die zur niederländischen Accell-Gruppe gehörende deutsche Traditionsmarke Hercules hat sogar ein Modell auf den Markt gebracht, bei dem der Akku im Rahmen integriert und somit unsichtbar ist. „Das E-Bike als solches ist bei unseren Emove-Modellen nur an der etwas größeren Hinterradnabe, die den Motor enthält, erkennbar“, erklärt Alexander Fella vom Vertrieb.

„Das Thema Radfahren ist allgemein einer der Megatrends, das Thema E-Bike beschleunigt diesen Trend in allen Zielgruppen“, meint Nadia Bremer, Unternehmenssprecherin der Derby Cycle Werke GmbH in Cloppenburg, deren Marke Kalkhoff der führende E-Bike-Hersteller in Deutschland ist. Und Jan Kettler, Filialleiter des Fahrradgeschäftes Gösken in Pa-

# en die Fitness fahren



Schwäbisches Dienstfahrzeug: Stuttgart rüstet seit einem halben Jahr die Stadtverwaltung mit Elektrorädern aus.

Foto ddp

derborn, stellt fest: „Vor allem ältere Leute kommen zu uns und kaufen E-Bikes, denn sie wollen mobil und aktiv bleiben, haben aber nicht mehr die nötige Muskelkraft zum Fahrradfahren. Doch auch Kunden, die bei ihrem Weg zur Arbeit das Auto stehen lassen möchten, aber nicht verschwitzt im Büro ankommen wollen, fragen vermehrt nach E-Bikes.“ Gösken hat schon früh den Trend erkannt: „Wir gehören als örtliches und relativ kleines Unternehmen bereits zu den größten E-Bike-Abnehmern Deutschlands.“

Laut ZIV wurden 2005 in Deutschland rund 25 000 E-Bikes verkauft, 2008 waren es schon 100 000 Räder. „Das Jahr 2009 wird einen Anstieg auf rund 120 000 Stück bringen“, berichtet Siegfried Neuberger vom ZIV. Für 2010 erhofft sich die E-Bike-Branche europaweit die Überschreitung der Millionengrenze beim Verkauf der Pedelecs. Schär bestätigt diesen Trend. Biketec habe seinen Umsatz von 15 Millionen Euro im Jahr 2007 auf voraussichtlich 45 Millionen Euro im Jahr 2009 steigern können. Derby Cycle hat in der abgelaufenen Fahrradsaison einen Umsatz von 160 Millionen Euro erzielt, allein auf Kalkhoff entfielen mit gut 100 000 verkauften Rädern 35 Millionen Euro, wovon die E-Bikes die Hälfte zum Umsatz bei Kalkhoff beitrugen. Bis zu 3000 Räder gehen in Cloppenburg laut Bremer täglich vom Band. „Ungefähr jedes vierte E-Bike, das auf deutschen Straßen fährt, stammt von Derby Cycle.“ Bremer meint, dass die E-Biker zunehmend jünger werden: „Pedelecs kommen immer sportlicher daher und werden nicht nur von älteren Zielgruppen, sondern zunehmend von allen Fahrradfahrern mit verschiedenen Motivationsgründen als vorteilhaft erkannt. Zudem haben immer mehr die Erfahrung gemacht, dass E-Bike-Fahren einfach Spaß macht.“ Schär bestätigt diese Entwicklung: „Gegenwärtig verjüngt sich das Durchschnittsalter jährlich um fast zehn Jahre.“

Im vergangenen Jahr erhielt zudem ein „schnelles E-Bike“ von Kalkhoff eine EU-Zulassung. Mit ihm erreicht der Fahrer bis zu 40 Stundenkilometer.

Im Vergleich zu normalen Rädern muss man beim Kauf eines E-Bikes tiefer in die Tasche greifen. „Flyer sind ab 1990 Euro erhältlich“, sagt Schär. „Ein ordentlich ausgestattetes Elektrorad mit guter Technik wird immer zwischen 1500 und 3000 Euro kosten.“ Dem schließt sich Fella an: „Billigprodukte dürfen in Sachen E-Bike kein Thema werden. Der Kunde ist bereit, für die Funktionalität und vor allem den Mehrwert, den er durch sein E-Bike bekommt, auch einen gewissen Betrag zu zahlen.“ Im Vergleich zum Auto kann man mit dem E-Bike natürlich Geld sparen. Laut der Zeitschrift „Trekkingbike“ muss der Verbraucher je Akkulaudung nur 6 Cent aufwenden. Wenn man den Akkuverschleiß nach rund 500 Ladezyklen einkalkuliert, seien die dann etwa 8 Cent je Ladung immer noch ein Schnäppchen. Pauschal versprechen die Händler, dass der E-Biker bei einer normalen Beanspruchung 50 Kilometer mit einer Ladung zurücklegen kann. Da bei der Reichweite aber viele Faktoren eine Rolle spielen, variiert diese Zahl. Nach Angaben des ZIV verbraucht man auf einer Strecke von 50 Kilometern ungefähr so viel Energie wie für eine zweiminütige warme Dusche.

„Besonders Senioren stehen neuen Techniken eher skeptisch gegenüber“, erzählt Johannes Bergschneider, Geschäftsführer des Fahrradgroßhandels Josef Kruse in Paderborn. „Die beste Möglichkeit, die Kunden von der einfachen Bedienung des Fahrrads zu überzeugen, ist eine Probefahrt.“ Bremer bestätigt dies: „Um die Begeisterung bei allen Altersgruppen zu wecken, müssen Elektroräder erlebbar gemacht werden.“ Deshalb kommt bei Kalkhoff ein Truck mit einer ganzen Pedelec-Testflotte auf mehreren hundert Messen und Händlerveranstaltungen zum Ein-

satz. Und Schär ergänzt: „Drei Stunden Reden bringt weniger als 30 Sekunden Fahren.“ Biketec kooperiert aus diesem Grunde mit der Movelo GmbH. In den Movelo-Regionen – dazu zählen zum Beispiel die Eifel, das Allgäu, die Kitzbüheler Alpen, die Stadt Marburg oder auch Mallorca – gibt es Verleih- und Akkuwechselstationen. So können Touristen auf gut erschlossenen Radwegen die Sehenswürdigkeiten auf dem E-Bike erkunden. „Zurzeit stehen 550 E-Bikes in über 20 verschiedenen Verleihregionen zur Verfügung“, bemerkt Andreas Senger, der Geschäftsführer von Movelo. „2010 soll unser Angebot auf 1500 bis 2000 Elektroräder erweitert werden. Wir sehen uns als Marketingwerkzeug der Elektrofahrrad-Industrie, weil wir die Menschen auf die Elektrofahrräder bringen.“ Die begeisterten Radler können die Fahrräder in den Movelo-Flyer-Stores dann auch kaufen, entweder neu oder gebraucht, um zu Hause weiter ohne Anstrengung in die Pedale zu treten.

Auch die Deutsche Post nutzt bereits E-Bikes. Besonders in den hügeligen Gebieten in Bayern und Baden-Württemberg sind rund 2000 Exemplare des Lausitzer Herstellers Biria unterwegs. Die Stadt Stuttgart setzt ebenfalls auf das E-Bike und will mit dem Projekt „Call-a-bike-Pedelec“ ihr Image als „Smog Capital“ polieren. In Stuttgart gibt es Höhenunterschiede von bis zu 300 Meter, deshalb wird das Radfahren von vielen eher gemieden. Nun soll das Fahrrad-Verleihsystem zu einem Elektro-Bike-Netz mit Ladestationen ausgebaut werden, und man hofft, auf diese Weise den Anteil des städtischen Radverkehrs, der momentan bei 7 Prozent liegt, auf 20 zu erhöhen. Das Projekt wurde mit 2,7 Millionen Euro aus Bundesmitteln gefördert. Ziel ist es, ab 2012 ganzjährig 3000 Pedelecs und „Call-a-bike-Fahrräder“ an 120 Abstellstationen bereitzustellen.

**Marlene Genske**  
Gymnasium Schloß Neuhaus, Paderborn