

Elektrovelos erobern ganzflächig den Schweizer Markt

UNGEbremster HÖHENFLUG

2017 war das bisher beste Verkaufsjahr in der Geschichte der Elektrovelos. Gemäss dem Branchenverband Velosuisse wurden hierzulande 90 000 Stück abgesetzt. Auch in Europa wurden mit knapp zwei Millionen Stück so viele Elektrovelos wie noch nie verkauft.

TEXT: MARTIN PLATTER

Exakt vor zehn Jahren begann der Siegeszug der Elektrovelos (Begriffsdefinition vgl. Box rechts), und damit setzte auch der Trend ein, dass die Verkäufe von stromunterstützten Fahrrädern auf Kosten der Normalvelos gehen. Vorher blieb der hiesige Fahrradmarkt mit Schwankungen einigermassen stabil.

Nach dem zweiten Weltkrieg vollzog das Velo im Gleichtakt mit dem wachsenden wirtschaftlichen Wohlstand einen Statuswechsel vom reinen Transportmittel zum Sportgerät. Gleichzeitig bekam das Fahrrad in der grossen Masse der Bevölkerung motorisierte Konkurrenz durch Auto, Motorrad und Motorfahrrad. Zwischen 14 und 18 wollte das Gros der Jugendlichen über viele Jahre nicht etwa ein Velo, sondern ein Mofa, das wohl über einen Pedalantrieb verfügen musste, aber hauptsächlich von einem 50-Kubik-Zweitaktverbrennungsmotor angetrieben wurde, dessen Leistung gerne auch (unerlaubterweise) erhöht wurde. 1980 kurvten 670 000 Töfflis auf den Schweizer Strassen herum.

1985 kam die Helmtragepflicht auch für Motorfahrräder und fast zur gleichen Zeit trug der einsetzende Mountainbike-Boom

zum kontinuierlichen Rückgang der Mofaverkäufe bei. Die Jungen setzten sich zunehmend lieber auf die geländegängigen Mountainbikes, weshalb 2016 nur noch 167 000 motorisierte «Sackgeldverdunster» auf Schweizer Strassen verkehrten.

Das Sportvelo erlebte im Gegenzug sein Revival. Seither pendelte die Verkaufsstatis-tik stets etwa in gleichen Anteilen: Zwei Drittel aller Fahrräder waren Sportvelos, die «nackt» – also ohne Schutzbleche, Gepäckträger und Beleuchtung – verkauft wurden; hauptsächlich Mountainbikes, Sport-, Freestyle-, BMX-, Quer- und Rennvelos. Der Rest waren voll ausgerüstete City-, Trekking- und Reisevelos.

ZWÖLFJÄHRIGER AUFWÄRTSTREND

2006 kündigte sich der nächste Trend an, der fortan für gute Umsätze sorgen sollte. Nach vielen Jahren Tüfteln, Quantensprüngen in der Elektronik und bei der Leistungsdichte der Batterien wurde die E-Bike-Technik – genauer: der Panasonic E-Bike-Antrieb – massentauglich. Die Verkaufszahlen explodierten. Von 2006 (rund 1800 Stück) bis 2010 (40 000 Einheiten) verdoppelten sich die Stückzahlen jedes Jahr, was hauptsächlich einer Schweizer Firma zugute kam: Birketec, der Herstellerin des «Flyers».

Die traumhaften Zuwachsraten riefen einen übermächtigen Konkurrenten auf den Plan. 2009 wurde – wohl auch wegen der massiven Einbrüche auf dem Automarkt als Folge des 2008er Börsencrashes – Bosch eBike Systems gegründet, das sich vom Start-up in der Zwischenzeit zum globalen Marktführer entwickelt hat. Mit plattformübergreifenden Patenten und grossem Know-how in den Bereichen batteriegetriebene Elektrogeräte für Heimwerker und als Automobilzulieferer vermochte der deutsche Gigant innert kürzester Zeit den Abstand zu den E-Bike-Pionieren Panasonic, Sanyo und Yamaha wettzumachen. Qualitätssicherungsstandards aus der Automobilbranche und das bereits vorhandene, dichte Servicenetz machten der Velobranche tüchtig Beine und taten ihr Übriges. Heute rüstet Bosch gemäss eigenen Angaben in Europa etwa jedes vierte E-Bike mit einem seiner Triebsätze aus.

MITTELMOTOR ALS STANDARD

Im Windschatten von Bosch entwickelten weitere namhafte Automobil-Zulieferer wie Brose, Evox, Bafang, Fendt und Continental eigene Zentralantriebe. Zusammen mit dem E-8000-Triebsatz des Fahrradkomponenten-Marktleaders Shimano führte das dazu, dass sich der

Mittelmotor inzwischen zum Quasi-standard entwickelt hat. In der coupier-ten Schweiz macht das auch durchaus Sinn und spiegelt sich in der Verkaufsstatistik. Da der Mittelmotor die Tretkurbel oder die Kette antreibt, wird beim Schalten auch die Motorübersetzung verändert: am Berg mehr Kraft, auf der Fläche mehr Speed. Das ist ein klarer Vorteil gegenüber dem Nabenmotorantrieb, der entweder in der Vorder- oder Hinterradnabe eingebaut ist und mit seiner fixen Übersetzung immer mehr an Bedeutung verliert.

Dies zeigt sich auch da, wo derzeit die Post abgeht: bei den E-Mountainbikes (vgl. Artikel S. 32). Sie hatten in den letzten drei Jahren die höchsten Zuwachsraten aller Elektrovelo-Gattungen um jeweils einen Drittel auf zuletzt knapp 30 000 Stück.

ALLROUNDER NOCH FÜHREND

Die grösste Masse bilden aber nach wie vor die voll ausgerüsteten Strassen- und Trekking-E-Bikes, von denen 2017 rund 60 000 Stück verkauft wurden. Davon 45 000 «langsame», die bis 25 km/h elektrischen Rückenwind liefern und rund 15 000 schnelle, die eingelöst werden müssen und bis 45 km/h unterstützen.

Wobei die Schweiz mit ihrer liberalen Gesetzgebung eine Ausnahmestellung in Europa besitzt. Bei uns dürfen die Motoren 1000 Watt stark sein, während im übrigen Europa 500 Watt vorgeschrieben sind. Vor allem Deutschland mit seiner starken Autolobby tut alles dafür, dass sich an dieser Leistungseinschränkung nichts ändert. Entsprechend verharrt der Anteil schneller Elektrovelos im Ausland im tiefen einstelligen Bereich. In der Schweiz dagegen genießt das schnelle E-Bike vor allem bei den Pendlern grosse Beliebtheit. Hält das Hoch weiter an, dürften bereits im nächsten Jahr etwa gleich viele Elektrovelos auf Schweizer Strassen verkehren wie 1980 Mofas, nämlich 670 000 Stück.

DER BOOM BEGINNT ERST JETZT

Schon jetzt verfügt jedes vierte in der Schweiz gekaufte Fahrrad über einen Elektrozusatzantrieb, Tendenz steigend. Der Elektromotor hat ausserdem Spezialvelos wie das Cargo- bzw. Lastenvelo aus dem Dornröschenschlaf geweckt. Erstmals wurden 2017 auch diese Verkäufe von Velosuisse separat erhoben. Rund 400 Cargobikes wurden in der Schweiz verkauft, was auch auf Initiativen wie carvelo2go.ch zurückzuführen ist. Carvelo2go wurde vom Touring Club der Schweiz

Elektronische Sprachverwirrung E-BIKE? PEDELEC? ELEKTROVELO?

Welche Bezeichnungen welche Art von stromunterstützten Fahrrädern genau meinen, ist nirgendwo exakt festgelegt. In der Schweiz hat sich im Sprachgebrauch als Überbegriff für alle Arten von Elektrovelos hauptsächlich die Bezeichnung E-Bike durchgesetzt. Allerdings wird hier mit dem Aufkommen der E-Mountainbikes wohl künftig im Alltag ein Erklärungsnotstand entstehen, ob jetzt mit einem E-Bike ein Strassen-Elektrovelo oder ein E-Mountainbike gemeint ist. Daneben existiert vor allem im deutschsprachigen EU-Raum auch noch die Bezeichnung Pedelec, als Wortkreation für Pedal Electric Cycle, das bis 25 km/h unterstützt.

in Zusammenarbeit mit der Mobilitätsakademie der Migros ins Leben gerufen und ermöglicht, sich ein Cargobike zu mieten.

Das zeigt nicht nur, dass der E-Bike-Boom Begehrlichkeiten bei branchenfremden Unternehmen ausgelöst hat. Neue Mitspieler beflügeln auch die Verkäufe, wie Fahrradhändler in der Nähe von carvelo2go-Mietstationen berichten. Voraussetzung für einen Lastenvelokauf ist allerdings, dass die Strasseninfrastruktur velofreundlich konzipiert ist.

Gibts keine Velowege oder ist die Strassenführung für Velofahrer gefährlich, ist das noch immer der Hauptgrund, der die Menschen vom Velofahren und E-Biken abhält, wie auch eine Studie von EcoPlan & Imu im Auftrag des Bundesamtes für Strassen bereits 2014 festgehalten hat. Die Politik wird diesbezüglich künftig noch mehr gefordert sein, um mit der weiteren Verbreitung der Elektrovelos, die in den nächsten Jahren sicherlich noch deutlich zunehmen wird und noch lange nicht abgeschlossen ist, Schritt zu halten. **f**