

Velo-Frühling

Das E-Bike ist Mainstream geworden

In ein paar Jahren wird es in der Stadt Bern mehr E-Bikes geben als normale Velos, prognostizieren Fachleute. Das bringt Entlastung im Autoverkehr und im öffentlichen Verkehr, bedeutet aber auch Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und mehr Unfälle.

Anita Bachmann

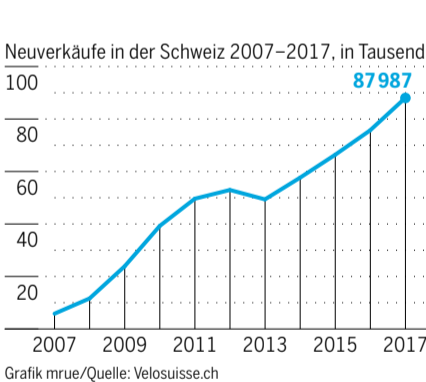
An normalen Arbeitstagen fährt Stefan Roth aus Köniz mit dem Velo zur Arbeit. Wenn der Kinderarzt aber Pikettdienst für das Engeriedspital in der Länggasse hat, muss er innerhalb von 20 Minuten vor Ort sein. Dann setzt er sich aufs E-Bike. «Mit dem Auto schafft man die Strecke in dieser Zeit nicht», sagt er. Mit dem normalen Velo grundsätzlich schon, aber dann müsse er gleich unter die Dusche. Mit dem Stromer, der mit Tretunterstützung bis 45 Kilometer pro Stunde ausgerüstet ist, legt er den Weg in der Hälfte der Zeit zurück. Der 46-jährige fährt seit acht Jahren Elektrobike, das erste Modell hat er mittlerweile gegen ein neueres getauscht. «Das Fahrverhalten, das Handling und die Bremsen sind viel besser geworden», sagt er.

Stefan Roth liegt im Trend. Immer mehr Leute satteln aufs Elektrobike um, sie ersetzen damit das Auto oder pendeln radelnd aus der Agglomeration statt mit dem öffentlichen Verkehr.

Ein Rekord jagt den nächsten

Die zunehmende Anzahl an E-Bikes ist auf den Strassen nicht zu übersehen und lässt Hersteller und Händler frohlocken. «Wir nehmen den Trend wahr», sagt René Walker, Leiter Kommunikation bei Thömus Veloshop. Das erfolgreiche Velounternehmen mit Sitz in Oberried hat im letzten Jahr rund 3000 Velos verkauft, weit mehr als die Hälfte davon waren Velos mit Elektromotor. Der Anteil verkaufter E-Bikes hat sich gegenüber dem Vorjahr erneut deutlich gesteigert. Und es gibt keinen Grund anzunehmen, dass sich dies bald ändern könnte. Bei den E-Bike-Verkäufen schweizweit jagt ein Rekord den nächsten (siehe Grafik). Die Zuwachsraten in den letzten beiden

Verkäufe von E-Bikes



E-Bikes überholen nicht nur Fussgänger, sondern auch Velos

Oft kommen sich Fussgänger und Velos in der Stadt zu nahe. Mit der zunehmenden Anzahl E-Bikes verschärft sich die Situation.

Anita Bachmann

In der Stadt Bern sind immer mehr Velos unterwegs. Das ist gewollt und wird mit der städtischen Velooffensive gezielt gefördert. Bern will den Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr bis 2030 auf 20 Prozent steigern. Gemäss aktuellen Ergebnissen aus einer schweizweiten Erhebung zu Mobilität und Verkehr, die alle fünf Jahre durchgeführt wird, hat der Veloanteil in der Stadt Bern 2015 bereits 15 Prozent betragen. «Es ist gut möglich, dass die Stadt ihr Ziel bei der nächsten Befragung im Jahr 2020 schon erreicht haben wird», sagt der städtische Verkehrsplaner Karl Vogel.

Mehr Velos bringen aber auch mehr Konfliktpotenzial mit anderen Verkehrs-

teile. Jahre liegen im zweistelligen Prozentbereich.

Beim Konkurrenzunternehmen Biketec in Huttwil, das mittlerweile nach Deutschland verkauft worden ist, erwartet man denn auch ein gutes Jahr. «Der Markt wird noch vier bis sechs Jahre weiterwachsen», sagt Andreas Kessler, Geschäftsführer der Biketec AG. Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, in diesem Jahr 52 000 Elektrovelos zu verkaufen, wobei 75 Prozent in den Export gehen, vorwiegend nach Deutschland und Holland.

«Der E-Bike-Markt wird noch vier bis sechs Jahre weiterwachsen.»

Andreas Kessler, Geschäftsführer Biketec AG

Der Anteil E-Bikes nimmt so stark zu, dass man beim Verband der Schweizer Fahrradlieferanten Velosuisse davon ausgeht, dass in sieben Jahren mehr E-Bikes auf den Strassen sein werden als normale Velos. Vielleicht wird es in Bern sogar noch schneller gehen. Das zumindest glaubt René Walker von Thömus Veloshop, weil Bern hügelig ist. Doch wer kauft heute ein E-Bike? Den typischen Kunden umschreibt Walker so: Leute ab 30 Jahren, die kein Auto mehr besitzen und erkannt haben, dass man in städtischem Gebiet mit dem E-Bike schneller unterwegs ist als mit jedem anderen Verkehrsmittel. Vorbei sind die Zeiten, als Stromer und Flyer Gefährte für ältere Leute waren. «Der Kunde wird immer jünger», sagt Kessler.

«Es geht nur noch um Zentimeter»

Mit dem Boom einher geht auch die zunehmende Zahl an Unfällen. Innerhalb von vier Jahren haben sich die Unfälle mit E-Bikes im Kanton Bern verdoppelt. Die Elektrovelos mit Tretunterstützung bis 25 oder 45 Kilometer pro Stunde sind schnell unterwegs, viele Fahrer haben damit zu wenig Übung. Deshalb werden mittlerweile zahlreiche E-Bike-Kurse angeboten. Dies scheint auch nötig zu sein.

«Köniz macht es besser»

Fussgängerfreundlichere Lösungen wünscht sich Casimir von Arx von Fussverkehr Kanton Bern. Wegen der hohen Geschwindigkeit würden Velos von Fussgängern als bedrohlich wahrgenommen. «Im Idealfall sollten Mischflächen getrennt werden.» Von Arx, der für die GLP im Könizer Gemeindeparlament sitzt, stört sich daran, dass die Stadt Bern eine einseitige Velooffensive lanciert habe. Köniz mache es mit dem Programm «Fuss-Velo-Köniz» besser.

Die zunehmende Anzahl E-Bikes trägt in der Innenstadt nicht zur Entspannung bei. «Der Effekt beim Überholen akzentuiert sich noch», sagt von Arx. Von einem schnellen E-Bike überholt zu werden, könne auch für jüngere Personen unangenehm sein. Von den Elektrovelos, die mit Tretunterstützung bis zu 45 Kilometer pro Stunde fahren, werden nicht nur Fussgänger, sondern auch Velofahrer überholt.

«Mischverkehrsflächen sind für schnelle E-Bikes kaum geeignet», sagt denn auch Michael Sutter, Präsident Pro Velo Bern. Geregelt ist dies schon heute so, schnelle E-Bikes dürfen Mischflächen nur mit ausgeschaltetem Motor befahren. «Das ist aber nicht zu kontrollieren», sagt Sutter. Deshalb vertritt er die Ansicht, dass schnelle E-Bikes in der Regel auf die Fahrbahn gehören. Dort, wo E-Bikes in den Velobereichen zu wenig Platz hätten, müssten sie in den Autover-



E-Bikes haben die Nase vorne: Sie sind nicht nur schneller unterwegs, sondern nehmen auch zahlenmässig rasant zu. Foto: Adrian Moser

Der E-Bike-Fahrer Stefan Roth teilt diese Einschätzung: «Ganz viele Leute unterschätzen die Geschwindigkeit.» Doch kritische Momente sind nicht nur auf Selbstverschulden zurückzuführen, sondern oft auch auf Autos. «Wenn der Rückspiegel am Velo vom überholenden Auto weggeklappt wird, geht es nur noch um Zentimeter», sagt Roth.

Auch wenn es nicht immer gleich zu einem Unfall kommt, gibt es unter den Verkehrsteilnehmern Stress (siehe Text unten). Fussgänger ziehen zusammen, wenn sie von E-Bikes überholt werden,

Autofahrer wiederum haben Mühe, die Geschwindigkeit von Elektrovelos richtig einzuschätzen. Wegen der engen Platzverhältnisse in unvermeidlich Mischverkehrsflächen unvermeidlich. Die schnellen E-Bikes müssen den Platz mit Autos teilen, die langsameren mit normalen Velos und Fussgängern.

Video Eine schnelle Fahrt mit dem E-Bike durch die Stadt Bern

velo.derbund.ch

Umstrittene Polizeiaktion

Kürzlich sorgte eine gezielte Polizeiaktion unter Velofahrern in Bern für Aufregung. Auf dem Bahnhofplatz wurden Velofahrer auf dem Weg zum Veloständer von der Polizei angehalten und gebüsst. Betroffene beschrieben die Aktion als schikanös. «Die Verkehrsregeln gelten für alle, das muss man akzeptieren», sagt von Arx von Fussverkehr Kanton Bern. Für die Polizei seien solche Aktionen zudem kaum einträglich, sondern dienten der Sensibilisierung. «Kontrollen sollten dort stattfinden, wo sie der Sicherheit dienen», sagt Sutter. Auch für Vogel gehören Polizeiaktionen dazu: «Es ist aber grosse Kunst, die richtige Mischung aus Sensibilisierung und Kontrolle zu finden.»

E-Mountainbike Höher, länger, weiter

Lange galt es als Ehrensache, aus eigener Muskelkraft einen Berg hochzufahren, mittlerweile sind aber auch E-Mountainbiker in guter Gesellschaft. «Das ist ein Megatrend, alle schreien nach E-Mountainbikes», sagt René Walker von Thömus Veloshop. Die Unterstützung mit einem Motor erweitere den Kreis der Leute, die in den Bergen biken, sagt Andreas Kessler von Biketec. Höher, länger und weiter könne man mit den neuen E-Mountainbikes fahren. «1000 Höhenmeter

Wartungstipps vom Fachmann

«Es gibt nichts Mühsameres als eine nervige Pumpe», sagt der Velomechaniker

Regelmässig den Pneu pumpen und die Kette pflegen: Viel mehr braucht es nicht.

Interview: Dölf Barben

Herr Tobler, welches ist der Wartungstipp Nr. 1 für Ihre Kunden? Er betrifft das Pumpen. Der Effekt ist verblüffend. Das sehe ich oft, wenn Leute ihr Velo bei uns abholen. Manche sagen, es sei erstaunlich, wie gut das Velo wieder fahre. Dabei haben wir nur die Reifen richtig gepumpt. Selbstverständlich haben wir auch andere Dinge gemacht, aber für ein gutes Vorwärtskommen ist der Luftdruck wichtig.

Dann sollte man sich als Erstes eine Pumpe anschaffen, bei der man den Luftdruck ablesen kann? Unbedingt. Und zwar eine richtig gute Pumpe. Und sie muss genau dort stehen, wo die Velos abgestellt sind. Wenn ich am Morgen feststelle, was da ist ein bisschen wenig Luft im Reifen, muss ich mit wenig Aufwand pumpen können. Habe

Konflikt Auto - Velo

TCS will keinen Kurszwang

Autofahrer und Velolenker kommen sich oft in die Quere. «In der Stadt gibt es oft gefährliche Situationen mit Velos», sagt Stefan Plüss. Er ist Leiter Verkehrssicherheit des TCS Sektion Bern, wohnt in Bern und kennt die Lage gut. Er sei sowohl als Fahrradfahrer als auch als Autofahrer unterwegs, betont Plüss. Insbesondere bei grossen Kreuzungen sei es für die Fahrradfahrer schwierig, links abzubiegen oder die Spur zu wechseln. «Dadurch verringert sich der Verkehrsfluss», sagt Plüss. Routinierte Velofahrer hätten weniger Probleme. «Leute, die seltener mit dem Fahrrad unterwegs sind, bekunden aber oft Mühe.»

Zudem gebe es oftmals Probleme im Kreisverkehr, sagt Plüss. «Wenn der Kreis nicht gut gestaltet ist, fahren die Autos zu schnell hinein», erklärt er. Dort habe der Velofahrer als «langsamerer Verkehrsteilnehmer das Nachsehen». Zudem wüssten viele Velofahrer immer noch nicht, dass sie im Kreisverkehr in der Mitte der Spur fahren sollten, damit sie besser sichtbar seien.

Einzig Rücksichtnahme hilft

Eine weitere Herausforderung ist die stark zunehmende Anzahl an E-Bikes (siehe Text unten links). Plüss hat dafür auch keine Patentlösung. Was am meisten wirke, sei eine «grössere Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer».

Der Touring-Club bietet seit rund fünf Jahren selbst Elektrovélo-Kurse an. Diese kosten für Mitglieder 70 Franken und werden vom Fonds für Verkehrssicherheit unterstützt. Wäre ein obligatorischer Kurs für E-Bike-Lenker eine Lösung? «Nein», sagt Plüss, «ich bin gegen Obligatorien.» Für diejenigen, die sich nicht an die Regeln halten, bringe auch ein obligatorischer Kurs nichts.

Plüss hält nichts davon, für die schnellen E-Bikes eine eigene Spur zu machen oder sie auf die Autospur zu verbannen. Für Ersteres habe es in Bern keinen Platz, Zweiteres sei nicht zielführend. «E-Bikes sollen die Veloinfrastruktur nutzen», findet für Elektrovelos ständig wächst, entwickelt die Industrie ständig Innovationen. Bei der Firma Biketec können Kunden heuer sogar erstmals E-Bikes mit dem Antiblockiersystem ABS testen. (ba)

Wie viel kostet eine gute Pumpe?

Knapp 100 Franken. Dieses Geld lohnt sich aber alleweil, denn es gibt nichts Mühsameres als eine nervige Pumpe.

Auf den Reifen ist der zulässige Luftdruck in den Einheiten PSI oder Bar markiert, zum Beispiel 2 bis 4 Bar. Was bedeutet das genau? Das bedeutet genau das, was es heisst. Man sollte den Reifen nicht unter 2 und nicht über 4 Bar aufpumpen.

Was ist das Problem, wenn zu wenig Luft drin ist? Dann wird der Reifen zu stark durchgewalzt und geht schneller kaputt.

Und bei zu viel Druck besteht Explosionsgefahr? Nein, nein. Ein Pneu platzt nicht so schnell. Es geht um den Druck, der auf die Felgenwände wirkt. Der darf nicht zu hoch sein.

Was ist besser, 2 oder 4 Bar? Das ist ja doch ein grosser Unterschied. Es ist eine Komfortfrage. Wer einen Rei-

Wie Kinder an ihrem Velo selber Hand anlegen können

Mit dem Veloflickbuch will Nora Ryser Kinder und Jugendliche ermuntern, ihre Velos selber zu warten - und bei Bedarf auch einmal ein Bremskabel zu ersetzen.

Dölf Barben

Auf der vordersten Doppelseite des Veloflickbuches sind die blauen Velos alle kaputt, auf der hintersten perfekt in Schuss. Dazwischen, auf 40 Seiten, lernt man, wie ein Velo funktioniert, wie seine Bestandteile heissen, wie man die Kette ölt, einen Pneu wechselt oder ein Bremskabel ersetzt und wie man einen Gepäckträger, Lenkerkorb oder Anhängersicherer anbringt. Der jungen Berner Illustratorin Nora Ryser ist ein schönes Buch gelungen. Gedacht ist es für Kinder und Ju-

«Technik hat nichts mit dem Geschlecht zu tun.»

Nora Ryser, Illustratorin

gendliche. «Nervt es dich auch, wenn dein Papa dir den Schraubenzieher aus der Hand nimmt, weil er denkt, dass er es besser kann oder weil er dir einfach nur helfen will?» So lautet die Frage, die im Begleittext formuliert ist.

Dass das Buch ursprünglich für Mädchen konzipiert war, erkennt man noch. So zeigen die Illustrationen ausschliesslich weibliche Figuren. Sie habe sich aber dagegen entschieden, das Buch für eine geschlechtsspezifische Gruppe umzusetzen, sagt Ryser. Denn: Auch Buben sollten sich damit auseinandersetzen, «dass Technik nichts mit dem Geschlecht zu tun hat».

Reparieren statt wegwerfen

Feminismus sei ihr wichtig, sagt die 24-Jährige, die in Luzern Illustration studierte und nun wieder in Bern lebt. Themen der Selbstermächtigung und des Do-it-yourself beschäftigten sie seit langem. So gesehen versuche sie mit ihrem Buch ein klein wenig Kontra zu geben «gegen eine durch und durch kapitalismorientierte Gesellschaft». Etwas selber in die Hände nehmen, statt es andere machen zu lassen, einen Gegenstand zu reparieren, statt ihn wegzuworfen: Damit wolle sie nicht moralisierend auf ihre jungen Leserinnen und Leser einwirken. «Ich möchte das unterstü-

zen, was schon da ist.» Und wer einen Schlauch selber flicken könne, tue nicht nur seinem Selbstwertgefühl Gutes, sagt sie: «Man spart dabei auch Geld.» Auf's Thema kam Nora Ryser nicht von ungefähr. Ihre Eltern seien fleissige Alltagsfahrer, sagt sie, die Grossmutter sei noch mit 90 aufs Velo gestiegen, und ihr Bruder habe Rennen bestritten und ein Bremskabel ersetzt und wie man einen Gepäckträger, Lenkerkorb oder Anhängersicherer anbringt. Der jungen Berner Illustratorin Nora Ryser ist ein schönes Buch gelungen. Gedacht ist es für Kinder und Ju-

Ihr Velo habe sie schon vorher selber gewartet und - so weit es ging - auch repariert. Allerdings gehen die Anleitungen nicht allzu weit. Das Schwierigste ist das Ersetzen eines Bremskabels. Bei der Schaltung habe sie eine Grenze gezogen. «Da wird es für Kinder und Laien zu kompliziert», findet sie. Ausserdem möchte sie gar nicht, dass am Ende alle Velofahrerinnen und Velofahrer ihre Fahrzeuge selber flicken. Gerade die unabhängigen Reparaturbetriebe verdienten Unterstützung.

Illustrieren: Wesentliches zeigen

Der Stil des Veloflickbuches hebt sich ab von anderen Mechaniker-Büchern, die in den Buchhandlungen aufliegen. Sind jene mit unzähligen Fotos bestückt, die einem einen Reparaturvorgang Schritt für Schritt erläutern, enthält Nora Ryssers Buch schlichte Illustrationen. Die Bauteile, um die es geht, sind orange eingefärbt, ebenso das Werkzeug, das Verwendung findet. Mit Zeichnungen sei es einfacher, Wesentliches und Charakteristisches hervorzuheben, sagt sie. Mit Fotografien sei das nur bedingt möglich. «Da werden die Augen nicht durch das



Nora Ryser sucht sich im Laden ein neues Velo aus. Foto: Franziska Rothenbühler

Was heisst regelmässig?

Da gibt es keinen fixen Wert. Es kommt sicher einmal darauf an, wie oft das Velo benutzt wird, vor allem aber auf die Witterung. Im Winter muss man öfter ölen. Auch wenn es regnet, ist das Öl schneller wieder weg. Am besten ist es, die Kette im Auge zu behalten und sie dann zu ölen, wenn sie trocken wird.

Trocken?

Man erkennt das daran, wenn die Röllchen, mit denen die Kette über die Zähne der Ritzel läuft, zu glänzen beginnen, wie wenn sie verchromt oder poliert wären. Eine gut gepflegte Kette ist nicht blitzblank sauber, sie ist ölig-schwarz - aber keinesfalls pampig vor lauter Schmutz.

Wie putzt man die Kette am besten? Wichtig ist, dass man keine fettlösenden Reinigungsmittel verwendet, sonst besteht die Gefahr, dass der Schmierfilm im Innern der Kettengelenke vom Lösungsmittel verdrängt wird. Putzen würde ich zum Beispiel mit Petrol, das ist eigentlich ein sehr dünnflüssiges Öl.

Und wie ölt man?

Es braucht nicht viel. Ich nehme das Fläschchen und lasse einen feinen Strich mitten auf die Kette fliesen, während ich die Pedale drei vier Mal drehe. Das Öl verteilt sich von selber richtig. Überschüssiges Öl kann man abwischen, indem man die Kette durch einen Lappen laufen lässt.

Braucht es spezielles Öl?

Ja, grundsätzlich kann man zwar mit allem schmieren, was ölig ist. Irgendwie ölen ist immer besser als gar nicht ölen. In der Praxis ist es aber wichtig, Kettenöl zu verwenden. Es gibt selbstverständlich verschiedene Qualitäten, aber auch wenn man irgendeines verwendet, ist man schon auf der sicheren Seite.

Mischu Tobler, 48-jährig, ist Geschäftsführer im Velokurierladen in der Berner Lorrairie.

Langversion des Interviews mit zusätzlichen Infos – insbesondere zu Scheibenbremsen:

velotipps.derbund.ch