

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Lisa Paus, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Tabea Rößner, Dieter Janecek, Sven-Christian Kindler, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Elektromobilität entschlossen fördern – Chance für eine zukunftsfähige Mobilität nutzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Unsere Mobilität steht vor einem tiefgreifenden Wandel. Die Energiewende weg von fossilen und hin zu erneuerbaren Energien sowie die Digitalisierung unserer Lebenswelt werden Art und Weise, wie Entfernungen überwunden werden, massiv verändern. Die Gesellschaft will mobil bleiben, ohne die Klimakrise zu verschärfen. Das zentrale Zukunftsmodell für den Straßenverkehr ist die Elektromobilität. Elektroautos, Elektrobusse, Nutzfahrzeuge mit elektrischen Antrieben sowie Elektrofahrräder sind Hoffnungsträger einer Verkehrspolitik, die Antworten gibt auf Fragen des Klimaschutzes, der Endlichkeit des Rohstoffs Öl, der Luftreinhaltung und der Steigerung der Lebensqualität in Innenstädten. Elektromobilität ist mehr als der simple Austausch des Benzin- oder Dieselaggregats gegen einen Elektromotor. Sie benötigt mehr als staatliche Industriepolitik. Weil ihre Etablierung kulturelle Veränderungen voraussetzt, bedarf es einer neuen Mobilitätspolitik in Deutschland, die die Vernetzung unterschiedlicher Verkehrsträger in den Vordergrund rückt, neue Infrastrukturen schafft und Effizienz und Umweltfreundlichkeit Vorfahrt gewährt.

Deutschland steht als international führender Standort der Automobilentwicklung und -produktion vor besonderen Herausforderungen. Es muss Ziel sein, die wirtschaftliche und technologische Spitzenstellung der deutschen Automobilindustrie weiter zu erhalten, wenn sich die Wertschöpfung infolge der weltweiten Verbreitung der Elektromobilität auf die Komponenten Batterie, Leistungselektronik und Elektromotor verschiebt. Der Übergang in eine postfossile Automobilität ist in Deutschland jedoch nicht in Fahrt gekommen, der gewünschte Hochlauf zu einem deutschen Leitmarkt fällt bislang aus. Deutlich erfolgreicher findet eine Marktdurchdringung in Ländern wie in den USA, Norwegen, Frankreich oder den Niederlanden statt, die den Ausbau der Ladeinfrastruktur fördern, gezielt finanzielle Kaufanreize für Elektrofahrzeuge setzen und damit die im Vergleich zu konventionellen Pkw noch immer erhöhten Anschaffungskosten absenken. Die deutsche Bundesregierung hingegen hat mit der 10jährigen Befreiung von der Kfz-Steuer ein rein symbolisches Signal

gesetzt und will etwa mit der Freigabe von Busspuren für Elektroautos Hemmnisse bei der gesellschaftlichen Akzeptanz der Elektromobilität abbauen. Steuer- sowie ordnungsrechtlich konserviert sie bis heute den konventionellen motorisierten Individualverkehr. Mit angezogener Handbremse werden wir den Rückstand zu anderen Ländern und Fahrzeugherstellern jedoch nicht aufholen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

den Markthochlauf alternativer Fahrzeugtechnologien gezielt voranzutreiben und für eine Energiewende im Verkehr folgende Maßnahmen umzusetzen:

1. ein Marktanreizprogramm zu entwickeln, bei dem Elektroautos einen Kaufzuschuss in Höhe von 5.000 Euro und verbrauchsarme Plug-In-Hybrid-Autos (unter 50g CO₂/km) in Höhe von 2.000 Euro erhalten; um eine ökologische Lenkungswirkung zu entfalten, erfolgt die Gegenfinanzierung über eine Umlage der Kfz-Steuer für Pkw, deren CO₂-Ausstoß oberhalb der europäischen CO₂-Grenzwerte liegt;
2. die Besteuerung von Dienstwagen an den CO₂-Ausstoß zu koppeln und die Steuerprivilegien für Dienstwagen mit einem CO₂-Ausstoß oberhalb der europäischen CO₂-Grenzwerte zu reduzieren;
3. sich bei der Europäischen Kommission für die Festlegung eines ambitionierten Verbrauchsgrenzwertes für Neuwagen für 2025 als wirksames Instrument zur Begrenzung der Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor einzusetzen;
4. auf die Einführung des neuen Prüfzyklus WLTP und realistischer Messverfahren bis 2017 zu drängen, damit die Verbrauchsmessungen der Pkw-Hersteller zukünftig näher an den realen Verbräuchen liegen und Verbraucherinnen und Verbraucher so eine verlässliche Grundlage für eine umweltbewusste Kaufentscheidung erhalten und dem Bund bisher systematisch vorenthaltene Einnahmen bei der Kraftfahrzeugsteuer zukommen;
5. in den Beschaffungsrichtlinien des Bundes für Bundesministerien und nachgeordnete Behörden eine Vorrangstellung von Elektrofahrzeugen durch eine „Umkehr der Beweislast“ zu verankern und so eine Beschaffungsoffensive für Elektrofahrzeuge zu initiieren;
6. im Bundeshaushalt ein Investitionsprogramm Elektromobilität aufzulegen und so den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, die auf erneuerbarem Strom basiert und ein nutzerfreundliches eRoaming beinhaltet, steuerlich zu fördern sowie ein bundesweites kostenfreies Parkvorrecht für Elektroautos an Ladepunkten und baurechtliche Vorgaben für Ladeanschlüsse an öffentlichen Einrichtungen und Neubauten einzuführen;
7. auf die im Elektromobilitätsgesetz (EmoG) vorgesehene Änderung der Straßenverkehrsordnung, um Elektrofahrzeugen die Nutzung von Busspuren zu erlauben, zu verzichten und die Beschaffung von emissionsarmen Antrieben für den ÖPNV durch Kommunen und Verkehrsgesellschaften zu unterstützen;
8. unverzüglich eine rechtssichere und bundeseinheitliche Grundlage für Kommunen zu schaffen, um Carsharing-Stationen für stationsbasierte Carsharing-Anbieter, insbesondere in Verbindung mit Ladesäulen für Elektroautos, im öffentlichen Straßenraum einrichten zu können;
9. Modellprojekte in Kommunen finanziell zu fördern, die für innerstädtische Lieferverkehre („letzte Meile“) zukünftig nur noch Elektrofahrzeuge einsetzen wollen;
10. die Entwicklung von Schienenfahrzeugen zu fördern, die ihre elektrische Antriebsenergie nicht aus einer Oberleitung, sondern aus im Fahrzeug befindlichen Energiespeichern entnehmen;

11. die Planung länderübergreifender Radschnellwege zu koordinieren und finanziell zu fördern, ein bundesweites Modellprogramm für die Weiterentwicklung der Elektromobilität im Pedelec-Bereich aufzulegen sowie Pedelecs und E-Bikes im betrieblichen Einsatz von einer Besteuerung des geldwerten Vorteils zu befreien.

Berlin, den 3. Februar 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Begründung

Deutsche Automobilkonzerne waren jahrzehntelang darauf ausgerichtet, Hochleistungsbenzin- und -dieselmotoren, zu bauen und einen Wettbewerb um Leistungsstärke, Komfort und Sicherheit zu bestreiten. Das Angebot an hochwertigen Oberklassefahrzeugen war dabei Garant für große Gewinnmargen, Exporterfolge und hohe Beschäftigungszahlen. Die Abhängigkeit des Straßenverkehrs vom Öl, seine Anfälligkeit durch volatile Kraftstoffpreise und die Anforderungen des internationalen Klimaschutzes setzen das Erfolgsmodell der deutschen Automobilwirtschaft mittlerweile unter Druck. Energiewende heißt, nicht länger fossile Treibstoffe in Motoren zu verbrennen und alternative Antriebe einzusetzen. Intermodale Mobilitätskonzepte, die Ausbreitung von Carsharing-Angeboten und der bequeme Zugang zu Buchungs- und Reservierungssystemen über das Internet bieten für immer mehr Menschen eine Alternative zum Privat-Pkw. Die Marktführer im konventionellen Automobilbau müssen sich zunehmend auf einen Wettbewerb um neue Mobilität einstellen. Aufgabe der Politik ist es deswegen, den Wandel der Mobilität zu unterstützen, so dass Innovationen hierzulande marktreife erreichen und globale Märkte erobern.

Grüne Elektromobilität bedeutet die Verbindung von erneuerbaren Energien und effizienter Mobilität. Nur in dieser Kombination ist sie zukunftsfähig. Für eine erfolgreiche Energiewende in Deutschland spielt der Verkehrssektor eine wichtige Doppelrolle: Die dringend notwendige Reduzierung von Erdölabhängigkeit und Treibhausgasausstoß kann einhergehen mit dem Aufbau einer neuen Lade- und Speicherinfrastruktur, die zum Lastenmanagement beiträgt.

Die Bundesregierung hat bereits 2009 das Ziel ausgegeben, Deutschland zu einem Leitanbieter und Leitmarkt für Elektromobilität zu machen und bis zum Jahr 2020 eine Million Elektroautos auf die Straßen zu bringen. Hierzu hat sich auch die Koalition aus CDU/CSU und SPD bekannt. Der große Vorsprung Asiens bei der Batteriezellenentwicklung und -herstellung (vgl. TA-Bericht „Konzepte der Elektromobilität und deren Bedeutung für Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt, 2013, Bundestagsdrucksache 17/13625), die Erfolge japanischer Hersteller im Bereich der Hybridantriebe, die immensen Investitionen etwa des kalifornischen Unternehmens Tesla in Batterieproduktion und den Aufbau einer Schnellladeinfrastruktur, die Vorreiterposition des französischen Elektro-Carsharing „Autolib“ und die massiven staatlichen Subventionen etwa in China verdeutlichen, dass der Wettbewerb um das Auto der Zukunft an Dynamik gewinnt. Solange es die Bundesregierung versäumt, Rahmenbedingungen für eine flächendeckende Anwendung der Elektromobilität in Deutschland zu schaffen, bleibt ihr ausgerufenes Absatzziel jedoch ebenso unerreichbar wie zwecklos. Im Jahr 2014 waren unter 3,04 Millionen Pkw-Neuzulassungen gerade einmal 8.522 Elektrofahrzeuge. Dies entspricht einem Anteil von weniger als 0,3 Prozent. Ebenso haben Hybridfahrzeuge, von denen die Effizienzrevolution im Automobilverkehr am ehesten ausgehen wird, auf deutschen Straßen Seltenheitswert.

CO₂-Ausstoß und Spritverbrauch hängen direkt miteinander zusammen. Autos, die wenig CO₂ ausstoßen, verbrauchen weniger Sprit. Das spart Geld und hilft beim Einsparen von klimaschädlichen Emissionen. Deswegen sind ambitionierte Verbrauchsgrenzwerte und realistische Messverfahren beim Prüfzyklus wichtige Rahmenbedingungen. Aus umweltpolitischer Sicht alarmiert, dass die Emissionen des Verkehrssektors in Deutschland zwischen 1990 und 2012 um lediglich 5,5 Prozent gesenkt werden konnten. Mit einem Anteil von über 40

Prozent der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen kommt dem Pkw-Bereich eine zentrale Bedeutung für eine Trendumkehr zu. Die Bundesregierung hat bislang keine sektorspezifischen Reduktionsziele gesetzt und gar auf Ebene der EU ambitionierte CO₂-Grenzwerte für Neuwagen boykottiert. In diesem Zusammenhang fällt stark ins Gewicht, dass die realen Kraftstoffverbräuche nach einer aktuellen Studie des International Council on Clean Transportation (ICTT) immer gravierender von den Angaben der Automobilhersteller abweichen und die CO₂-Verminderung bei Pkw-Neuwagen wesentlich geringer ausfällt als bislang behauptet. Selbst wenn Deutschland das Ziel von einer Million Elektroautos bis 2020 erreichte, würde der CO₂-Ausstoß bei einem Pkw-Bestand aus 98 Prozent Benzin- und Dieselfahrzeugen kaum abnehmen und die Forderung nach Klimaschutz im Verkehr unerfüllt bleiben. Deswegen bleibt es weiter eine vorrangige politische Aufgabe, Effizienzsteigerungen und Verbrauchsverringerungen im Bereich konventioneller Antriebe durchzusetzen. Die Messverfahren im EU-Prüfzyklus sollten künftig die realen Bedingungen auf der Straße abbilden.

Seit 2009 hat die Bundesregierung eine massive öffentliche Forschungsförderung auf den Weg gebracht. Diese muss sich fortsetzen, um insbesondere den Rückstand Deutschlands auf dem Gebiet der Batterietechnologie zu verringern. Das ressortübergreifende Förderprogramm „Schaufenster Elektromobilität“, das Bürgerinnen und Bürgern Elektromobilität sicht- und erfahrbar machen soll, wurde allein mit 180 Millionen Euro ausgestattet. Der Kostennachteil eines elektrisch betriebenen gegenüber einem vergleichbaren konventionellen Pkw über die gesamte Haltedauer liegt für private Halter im Schnitt zwischen 5.000 und 8.000 Euro, für gewerbliche Halter zwischen 2.000 und 4.000 Euro (vgl. Fraunhofer ISI: Marktlauferzenarien für Elektrofahrzeuge, 2013). Um die Elektromobilität auf die Straße zu bringen und den seitens NPE, Automobilbranche und Umweltverbänden gewünschten Markthochlauf zu initiieren, sind daher nachfrageorientierte Impulse nötig. Angemessen ist es, für rein elektrische Autos (batterieelektrisch oder auf Basis der Brennstoffzellentechnologie) einen Kaufzuschuss von 5.000 Euro einzuführen. Weil Plug-In-Hybride eine geringere Differenz bei den Gesamtbetriebskosten (TCO) gegenüber konventionellen Autos aufweisen, ist eine geringe Förderung in Höhe von 2.000 Euro sinnvoll. Um eine ökologische Lenkungswirkung zu entfalten, erfolgt die Gegenfinanzierung über eine Umlage innerhalb der Kfz-Steuer, die beim Kauf von Neuwagen anfällt, deren CO₂-Ausstoß über den Grenzwerten der EU liegt. Um Belastungen für den Bundeshaushalt zu vermeiden, sollte das Programmvolumen im Verkehrshaushalt gedeckelt werden.

In den USA war im Jahr 2013 ein Elektroauto aus amerikanischer Produktion die mit Abstand meistverkaufte Limousine der Oberklasse. Auch preiswertere Elektroautos wie der Nissan Leaf wurden in den USA bereits über 50.000-mal verkauft. In Norwegen haben Elektroautos mittlerweile einen Marktanteil am Neuwagenmarkt von 13 Prozent. Erfolgreich verläuft dabei aktuell auch der Absatz von E-Autos eines niedersächsischen Herstellers. Norwegen, die USA, China und Frankreich setzen im Steuersystem klare Anreize für E-Autos und fördern zielgerichtet die Ausweitung der Elektromobilität.

Mittlerweile haben deutsche Hersteller eine Reihe von Batteriefahrzeugen und Plug-in-Hybriden im Angebot, etwa den BMW i3 oder den VW e-up!. Deswegen ist es unverständlich, warum das vom Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) vorgelegte Elektromobilitätsgesetz nur zaghafte und überdies zweifelhafte Vorteile für Elektroautos vorsieht. Kern des Gesetzes ist eine Ermächtigungsgrundlage für Kommunen, Elektroautos Vorrechte beim Parken und Nutzen von Busspuren einzuräumen. In den Genuss solcher Vorrechte sollen auch Plug-in-Hybride kommen, die höchstens 50 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer emittieren oder eine rein elektrische Mindestreichweite von mehr als 30 km vorweisen. Das bedeutet, dass potentiell auch ein schwerer Hybrid-SUV wie der Porsche S E-Hybrid, der im Verbrennungsmodus gemäß NEFZ einen CO₂-Ausstoß von 79 Gramm/km verzeichnet, freie Durchfahrt und privilegierte Parkrechte erhält, da er im Batteriemodus 36 Kilometer bewältigen kann.

Absehbar ist, dass in der Folge von Kommune zu Kommune andere Regeln gelten werden, im Zweifel aber der ÖPNV eher behindert wird, um wenigen Privat-Pkw exklusive Vorrechte zu gestatten. In vielen Städten nutzen Taxis und Fahrräder zusätzlich diese Sonderspuren. Viele Ampelanlagen sind mit einer Vorrangschaltung für den Nahverkehr ausgestattet. Viel sinnvoller wäre es daher, die Umstellung der Busflotten, die noch zu 90 Prozent mit Diesel fahren, auf Elektrobusse finanziell zu fördern. Das wäre ein Beitrag für Förderung der Elektromobilität. Denn ebenso absehbar ist: Einen Boom bei Elektrofahrzeugen werden Busspurfreigaben nicht auslösen. Es ist nicht zu erwarten, dass Pkw-Fahrer aufgrund dieses Gesetzes ihren Benziner oder Diesel gegen ein E-Auto eintauschen.

Die Akzeptanz der Elektromobilität steht und fällt mit dem Aufbau und der Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur. Mit der beabsichtigten Markthochlaufphase muss die flächendeckende Einrichtung von Ladepunkten einhergehen. Auch hier gehen Länder wie Norwegen mit überzeugendem Beispiel voran und bezuschussen jeden öffentlichen Ladepunkt mit 30 Prozent der Kosten, wenn Elektroautos aller Marken an den Ladestationen geladen werden können. In Deutschland dagegen drohen Initiativen wie die des Berliner Start-up Ubitricity, das kostengünstig und diskriminierungsfrei Lademöglichkeiten an vorhandenen Straßenlaternen ermöglichen will, an kleinteiligen behördlichen Auflagen zu scheitern.

Elektromobilität auf der Straße schreckt derzeit viele potentielle Nutzer mit einer undurchsichtigen Vielzahl von Ladesteckern, Ladekarten und unterschiedlichen Bezahlssystemen ab. Die Bundesregierung muss sich dafür einsetzen, dass schnellstmöglich ein kundenfreundliches anbieterübergreifendes Roaming im Bereich der Elektromobilität im Straßenverkehr EU-weit etabliert wird. Wie in anderen europäischen Ländern muss die Schnellladung von Elektrofahrzeugen auch in Deutschland mit unterschiedlichen Ladekabeln und -steckern möglich sein (sog. Multistandard).

Absehbar ist, dass batterieelektrische Elektroautos aufgrund begrenzter Speicherkapazitäten mittelfristig nicht in der Lage sein werden, zu marktadäquaten Kosten die Reichweiten konventioneller Autos mit Benzin- und Dieselantrieb zu erreichen. Ihre Nutzung ist jedoch schon heute dort von Vorteil, wo Einsatzgebiete und -zwecke klar umrissen sind. Im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge stellen die Post- und Paketdienste mit ihren Flotten für die Auslieferung in Städten vielversprechende Potentiale für batterieelektrische Fahrzeuge dar. Gleiches gilt für gewerbliche Fahrzeuge, deren Einsatz auf den Stadtverkehr oder auf feste tägliche Routen konzentriert ist. Die Bundesregierung darf ihren bisherigen Widerstand gegen eine bundeseinheitliche Regelung zur rechtssicheren Ausweisung von Carsharing-Parkplätzen in Kommunen, die seit 2007 diskutiert wird, nicht länger fortsetzen und muss zügig durch eine entsprechende Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) Ausweitungsmöglichkeiten für stationsbasiertes Carsharing im öffentlichen Straßenraum schaffen. Weniger Stehzeuge und mehr geteilte Fahrzeuge schaffen neue Freiräume für lebenswertere Städte.

Die öffentliche Hand muss Vorreiter bei der Elektromobilität sein. In Deutschland sind 3 Millionen Fahrzeuge in öffentlichen Flotten und Fuhrparks zugelassen – ein riesiges Potential für Elektromobilität. Es ist daher ein Armutszeugnis, dass die Bundesregierung ihr Minimalziel, mindestens zehn Prozent Elektroautos in den Ministerialflotten, selbst nicht erreicht. Ankündigungen reichen nicht, nötig ist eine Beschaffungsoffensive für die öffentlichen Fuhrparke. Auch der Bundestag ist in Hinsicht auf die Fahrzeugflotte, die Abgeordnete nutzen, kein leuchtendes Vorbild. Zwar wurde der Verbrauchsdurchschnitt durch den Einsatz sparsamerer Audi- und VW-Modelle gesenkt, doch faktisch liegt etwa auch der als besonders effizient geltende Audi A6 TDI Ultra entgegen den Herstellerangaben bei einem Verbrauch von über 7 Litern Diesel pro 100 Kilometern und damit bei einem CO₂-Ausstoß von über 180g/km.

Ebenso muss die Bundesregierung die bisherige Form der Dienstwagenbesteuerung abschaffen, da sie weder eine zukunftsfähige Beeinflussung des deutschen Kfz-Marktes darstellt noch sozial gerecht ist. Da Dienstwagen einen großen Einfluss auf Gebrauchtwagenmarkt und Kfz-Bestand haben, konterkariert die unbegrenzte steuerliche Förderung von Fahrzeugen mit hohem Gewicht, starker Motorisierung und hohem Benzin- und Dieserverbrauch und eine vergleichsweise geringe Bemessung des geldwerten Vorteils das Ziel der Bundesregierung, mehr Elektrofahrzeuge in Verkehr zu bringen. Der Abbau milliardenschwerer Subventionen und die gezielte Förderung von Dienstwagen mit geringem CO₂-Ausstoß sind ökologisch und sozial überfällig.

Der Schienenverkehr ist bislang der einzige Verkehrsträger, der bereits heute in großem Umfang Elektromobilität anwendet. Durch den rasch steigenden Anteil erneuerbarer Energien beim Fahrstrom wird der bereits im Status quo deutliche Umwelt- und Klimavorsprung des Schienenverkehrs in den nächsten Jahren noch weiter wachsen. Die Umstellung des gesamten Bahnstroms auf Ökostrom würde viermal so viel Kohlendioxid einsparen wie eine Million Elektroautos. Um den Umweltvorteil der Schiene weiter zur Entfaltung zu bringen, ist es nötig, die öffentlichen Aufwendungen für den Schienenpersonennahverkehr auszuweiten.

In Deutschland sind die stark befahrenen Teile des Eisenbahnnetzes elektrifiziert, d. h. mit einer elektrischen Oberleitung ausgerüstet. Der größte Teil der Verkehrsleistung, etwa 90 Prozent im Eisenbahnverkehr, ist daher bereits Elektromobilität. Dennoch spielt insbesondere im regionalen Schienenpersonennahverkehr die Dieseltraktion noch immer eine nennenswerte Rolle, da viele Schienenstrecken im ländlichen Raum nicht elektrifiziert sind. Um zukünftig auch auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten Elektromobilität zu ermöglichen, kommt prinzipiell eine Ausrüstung dieser Streckenabschnitte mit einer Oberleitung in Betracht. In der Praxis sind die Kosten für eine lückenlose Elektrifizierung des Eisenbahnnetzes allerdings zu hoch. Eine sinnvolle

und kosteneffiziente Alternative ist, die Entwicklung von Schienenfahrzeugen zu unterstützen, die die elektrische Antriebsenergie nicht aus einer Oberleitung, sondern aus im Fahrzeug befindlichen Energiespeichern entnehmen. Damit würde im Personenverkehr auf der Schiene eine fast vollständig CO₂-freie Mobilität langfristig möglich.

Erfreulich positiv ist die Entwicklung der Elektromobilität im Bereich des Fahrradverkehrs. Rund 1,8 Millionen elektrisch unterstützte Fahrräder (Pedelects) und E-Bikes sind inzwischen auf Deutschlands Straßen unterwegs. Allein 2013 wurden nach Angaben des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV) 410.000 E-Bikes verkauft. Mit einer Vielzahl von Produkten erschließen sie neue Nutzergruppen und tragen zur zunehmenden Beliebtheit des Fahrradfahrens bei. Pedelects erweitern den Aktionsradius, was sie insbesondere für den Pendlerverkehr interessant macht. Darüber hinaus eröffnen elektrisch unterstützte Lastenfahrräder neue Möglichkeiten im Bereich Citylogistik. Wie groß das Potential ist, verdeutlicht das Ergebnis einer aktuellen Studie des EU-geförderten Cyclelogistics-Projektes: 51 Prozent aller motorisierten Transporte in europäischen Städten könnten auf Lastenräder verlagert werden. Denn insbesondere bei Transporten bis 250 Kilogramm ist das Lastenrad oft schneller, günstiger und praktischer als das Auto.

Die zentrale Herausforderung vieler Städte besteht darin, begrenzte Verkehrsflächen so neu aufzuteilen, dass der in den letzten Jahren erfreulicherweise stark anwachsende ressourcenschonende Fahrradverkehr sicher und flüssig passieren kann. Mit vergleichsweise bescheidenen finanziellen Aufwendungen ist in einigen deutschen Großstädten wie München und Berlin in den vergangenen Jahren gelungen, den Fahrradanteil deutlich zu steigern. Sollen insbesondere die Potentiale der Elektrofahrräder künftig noch besser erschlossen und ein Umstieg auf diese stadt- und umweltverträglichen Verkehrsmittel erreicht werden, müssen alle politischen Ebenen dazu beitragen, die spezifischen Voraussetzungen in puncto Infrastruktur, Verkehrssicherheit und intermodaler Verknüpfung zu verbessern. Deutschland hinkt etwa bei der Errichtung von Radschnellwegen, sicheren Abstellanlagen und einer gerechten Flächenaufteilung in Innenstädten hinter europäischen Nachbarländern hinterher.

