

Von Marco Völklein

W er mal vor einigen Jahren mit dem Fahrrad auf dem Salierring in Köln unterwegs war, der wird die Straße heute kaum mehr wiedererkennen. Früher musste man sich hier auf einem schmalen Radweg entlangschlängeln, während den Autos zwei Fahrstreifen und ein weiterer Streifen zum Parken zur Verfügung standen. Nun ist es dort – wie auf vielen weiteren Abschnitten der sogenannten Kölner Ringe rund um die historische Altstadt – anders: Den Autofahrern steht nur noch ein Streifen zur Verfügung, das Tempo ist dort auf 30 Kilometer pro Stunde reduziert. Im Gegenzug räumte die Stadt den Radlerinnen und Radlern mehr Platz ein: Auf einem zweieinhalb Meter breiten Streifen lässt sich nun relativ gemütlich und entspannt dahingleiten. Die einstigen, baulich getrennten Radwege wurden (oder werden noch) zurückgebaut, wie es in der Sprache der städtischen Planer heißt. Positiver Nebeneffekt: Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern werden so vermieden.

Wenn es nach Wasilis von Rauch vom Bundesverband Zukunft Fahrrad (BVZF) geht, dann müssten Städte in ganz Deutschland diesem Beispiel folgen – und dem Radverkehr mehr Platz einräumen.

**Für Strecken mit bis zu zehn Kilometern Länge sind E-Bikes und Fahrräder ideal**

Das Fahrrad sei, so formuliert es Rauch, „ein wichtiger Teil der nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilitätswende“. In der Verkehrspolitik könne Deutschland „mit dem Potenzial des Fahrrads wirtschaftlich und gesellschaftlich erhebliche Fortschritte erreichen“. Zumal sich das Fahrrad hierzulande in den vergangenen Jahren zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelt habe.

Das geht aus einer Branchenstudie hervor, die der Transportation Think Tank mit Sitz in Freiburg erstellt hat, ein Forschungsinstitut, das der BVZF vor etwa zwei Jahren mitgegründet hat. Demnach waren allein in den drei Kernbereichen der Fahrradwirtschaft (also Herstellung, Handel und Dienstleistungen) im Jahr 2022 bundesweit mehr als 63 000 Menschen beschäftigt – etwa 30 Prozent mehr als drei Jahre zuvor. Den größten Zuwachs verzeichnete der Bereich der Dienstleistungen, in dem unter anderem Verleihsysteme und die Branche der Job-Rad-Anbieter zusammengefasst werden. Hier wuchs die Zahl der Beschäftigten in drei Jahren um 90 Prozent auf mittlerweile 3800. Deutschland habe seine Position „als Leitmarkt für Fahrräder weiter gefestigt“, findet Rauch.

Auch die Umsätze entwickelten sich entsprechend: Alle drei Kernbereiche setzten im Jahr 2022 etwas mehr als 28 Milliarden

Euro um – das waren 70 Prozent mehr als 2019. Rechnet man noch die boomenden Bereiche des Fahrradtourismus hinzu, kommt man bei der Zahl der Beschäftigten nach Verbandsangaben auf 325 000 Menschen. Schaut man sich allein den Bereich Raddtourismus an, wurden 2022 mit Unterbringung, Verköstigung und sonstigen Dienstleistungen rund um Radreisen mehr als 16 Milliarden Euro umgesetzt.

Vor allem im urbanen Raum setzen sich das Fahrrad sowie das E-Bike mehr und mehr durch, sagt Verbandschef Rauch. Das Rad sei „der Schlüssel für eine emissionsfreie Mobilität aller Alltags-, Gewerbe- und Pendlerwege bis zehn Kilometer“. Wichtig seien zudem Angebote zur Kombination von Rad und Zug. „Auch Transporte lassen sich mit elektrischen Lastenrädern effizient und schnell umsetzen“, heißt es in der Studie. Paketdienstleister wie die Deutsche Post, Hermes oder

DPD setzen in vielen Städten bereits auf solche elektrisch angetriebene Lastenräder, mit denen sie von sogenannten Mikrodepots aus einzelne Quartiere beliefern. Und auch viele Familien – insbesondere in den Städten – nutzen mittlerweile das Lastenrad, um beispielsweise die Kinder zu all ihren Terminen zu kutschieren oder Einkäufe und andere Besorgungen zu erledigen.

Einen zusätzlichen Schub haben Fahrräder und E-Bikes in den vergangenen Jahren zudem durch das wachsende Angebot des sogenannten Dienstradleasings erhalten, heißt es in der Studie weiter. Beim Dienstradleasing wird – vereinfacht gesagt – das Rad quasi über den Arbeitgeber geleast – im Gegenzug wandelt der Arbeitnehmer einen Teil seines Gehalts in monatliche Leasingraten um. Der Staat fördert dies durch eine geringere Besteuerung. Wengleich Gewerkschaften warnen,

# Mehr Raum fürs Rad

In den Städten spielt das Fahrrad eine immer wichtigere Rolle. Doch es fehlt nicht nur an Radwegen. Die Kommunen können bislang wenig machen. Wie sich das Dilemma lösen lässt



ILLUSTRATION: MAURITIUS IMAGES/ALAMY STOCK PHOTO

das man durch die Rentgeltumwandlung unter anderem auf Entensprüche im Alter verzichte, bieten immer mehr Unternehmen Dienstradleasing an – und immer mehr Beschäftigte greifen zu: Nach Daten des Bundesverbands Deutscher Leasingunternehmen (BDL) wuchs die Zahl der neu geleasten Fahrräder von 193 000 im Jahr 2019 auf weit mehr als 600 000 neue Leasingräder in 2022.

Das alles zeige, welche wichtige Rolle das Fahrrad als Verkehrsmittel mittlerweile in Deutschland spiele. Doch die deutsche Fahrradinfrastruktur werde „diesem gesellschaftlichen Anspruch nicht gerecht“, sagt Rauch. Nach wie vor fehle es vielerorts an ausreichend breiten und gut gesicherten Radwegen, an sicheren Kreuzungen und an sogenannten Radschnellwegen, die es zum Beispiel Pendlern ermöglichen, relativ rasch und unkompliziert aus den Vororten der großen Metro-

polen in die innerstädtischen Quartiere zu gelangen. Planungen laufen zwar vielerorts, doch oftmals scheitern die Verantwortlichen an diversen Widerständen.

Etwa ein Drittel der Radfahrerinnen und Radfahrer ist mit einem Unsicherheitsgefühl im Straßenverkehr unterwegs. Das geht aus einer Ipsos-Studie im Auftrag der Prüforganisation Dekra hervor, für die 1000 Radbesitzerinnen und -besitzer befragt wurden. Demnach haben insgesamt 30 Prozent der Befragten ein unsicheres oder sogar sehr unsicheres Gefühl, wenn sie auf den Landstraßen unterwegs sind. Im Stadtverkehr sind es sogar 36 Prozent. Als Grund für die Unsicherheit nannten die Befragten unter anderem die Anzahl und Qualität der Radwege: Rund die Hälfte wünschte sich mehr Radwege, 42 Prozent forderten auch breitere Radwege in den Städten und entlang von Landstraßen (37 Prozent).

Der Radfahrerverband ADFC hat deshalb vor Kurzem eine Kampagne gestartet, um eine „Radvolution“ ins Leben zu rufen. Dem Interessensverband geht es vor allem darum, das Straßenverkehrsrecht zu modernisieren. Das verändere in seiner jetzigen Form „einen echten Fortschritt und bremst die Verkehrswende aus“, sagt die ADFC-Vorsitzende Rebecca Peters. Denn bislang legt das Straßenverkehrsrecht (StVG) fest, dass „der Leichtigkeit und der Sicherheit des Kfz-Verkehrs“ Vorrang einzuräumen sei. Städtische Planer, die Autofahrspuren in breitere Radwege umwandeln, verkehrsberuhigte Bereiche ausweisen oder Tempo-30-Zonen einrichten wollen, scheiterten immer wieder an dieser zentralen Vorgabe des StVG, sagt Peters. Bereits in ihrem Koalitionsvertrag im Herbst 2021 hatte sich neue Bundesregierung aus SPD, Grünen und FDP darauf geeinigt, das StVG überarbeiten und modernisieren zu wollen. Als dann im März 2023 die drei Parteien ein „Modernisierungspaket für Klimaschutz und Planungsbeschleunigung“ beschlossen, bekräftigten sie dieses Ziel noch einmal. „Doch passiert ist bisher nichts“, kritisiert Peters.

**Zahlreiche Kommunen und einige Bundesländer fördern den Kauf von Cargobikes**

Verbände wie der ADFC und der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland stehen damit nicht allein: Mittlerweile haben sich auch bundesweit mehr als 740 Kommunen im Bündnis „Lebenswerte Städte und Gemeinden“ zusammengesetzt und fordern, die Regelgeschwindigkeit innerhalb von Ortschaften von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde herabzusetzen. Ihr Argument: Das würde die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern verbessern und so noch mehr Menschen zum Umstieg aufs Rad bewegen.

Auch BDZV-Chef Rauch wünscht sich von der Bundesregierung eine konsequentere Radverkehrspolitik – unter anderem sollten aus seiner Sicht die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Einführung betrieblicher Mobilitätsbudgets vereinfacht werden. Dabei geht es im Kern darum, dass Firmen ihren Mitarbeitern kein festes dienstlich genutztes Fahrzeug mehr zur Verfügung stellen, sondern ein zuvor festgelegtes Budget. Dieses können die Mitarbeiter frei für ihre Mobilitätsbedürfnisse nutzen – also das Geld zum Beispiel in den Kauf eines Fahrrads oder E-Bikes oder einer Monatskarte für Busse und Bahnen ausgeben. Und er fragt sich, warum der Bund nach wie vor den Kauf von Elektroautos mit einem sogenannten Umweltbonus bezuschusst, den Kauf von E-Bikes oder zumindest Lastenrädern mit elektrischer Tretunterstützung aber nicht. Bislang sind es nur einzelne Kommunen oder Bundesländer, die die Anschaffung von Cargobikes finanziell fördern.

## Wo ist denn da der Akku?

BMC aus der Schweiz und Lekker Bikes aus den Niederlanden bringen zwei neue E-Modelle, die nicht sofort als solche zu erkennen sind. Welches schlägt sich besser? Ein Vergleich

Der Siegeszug der Pedelecs ist kaum noch aufzuhalten. Marktkenner sagen, dass die Fahrradhändler in Deutschland in naher Zukunft bald mehr Fahrräder mit elektrischer antriebsener Tretunterstützung verkaufen werden als Bikes ohne Hilfsmotor. Kein Wunder also, dass immer mehr Hersteller mit immer neuen Modellen auf den Markt drängen.

So hat der Schweizer Hersteller BMC vor Kurzem eine ganz neue Urban-Pedelec-Serie aufgelegt. Mit dem 257 AMP wollen sich die Schweizer vor allem an ein hippestes, eher (groß-)städtisches Publikum wenden, das Wert legt auf eine hochwertige Ausstattung und ein schickes Design. Zudem soll niemand – zumindest auf den ersten Blick – erkennen, dass man sich da von einem elektrischen Hilfsmotor beim Cruisen durch die Stadt unterstützen lässt.

Deshalb ist der 625 Wattstunden fassende Akku des von der SZ getesteten 257 AMP AL One auch so im Unterrohr versteckt, dass er kaum auffällt. Auch der Performance-Line-CX-Motor von Bosch trägt – im Vergleich zu früheren Bosch-Modellen – etwas weniger auf. Ergänzt wird das Ganze durch ein relativ kleines Kiox-Display in der Lenkermittle und eine kleine Steuereinheit am linken Griff, mit der man die vier Unterstützungsstufen anwählt. Insgesamt wirkt das Rad eher minimalistisch; es ist schick, aber keinesfalls protzig.

**Auf dem einen Rad sitzt man aufrechter, auf dem anderen ist man sportlicher unterwegs**

Und dennoch fällt man mit dem Rad auf: Denn an Vorder- und Hinterrad wurden zwei sehr stabile, in der Farbe orange gehaltene Schutzbleche verbaut, die deutliche Farbakzente setzen. Integriert wurde zudem ein Gepäckträger, an dem sich zum Beispiel Gepäck- oder Laptoptaschen befestigen lassen – der im Übrigen im Test einen ebenso stabilen Eindruck machte: Auch zwei mit einem Wochenendeinkauf voll beladene Taschen beeinflussten das Fahrverhalten des Fahrrades kaum.

Die Sitzposition ist leicht sportlich nach vorne gebeugt, was gut passt zum sehr agilen und äußerst dynamischen Fahrverhalten. Der bis zu 85 Newtonmeter starke Motor schiebt das 257 AMP gut an und ist kaum zu hören. Übertragen wird die Kraft mittels eines wartungsarmen Gates-Riemenantriebs; im Hinterrad helfen die acht Gänge einer Affine-Nabenschaltung von Shimano, auch heftigere Anstiege zu meistern. Im Anhängerbetrieb dürfte das Rad ebenfalls eine gute Figur machen.

Auf asphaltierten Straßen und Radwegen kommt man mit dem 257 AMP, das auf

vergleichsweise schmalen Pirelli-Reifen mit 37 Millimetern Breite läuft, flott voran; auch (nicht allzu grob) geschottete Pisten stellen für das Rad kein Hindernis dar. Gedämpft werden etwaige Unebenheiten durch den von BMC entwickelten ICS MTT-Vorbau: Den hatten die Schweizer im vergangenen Jahr für Gravelbikes präsentiert – und verbauen ihn nun auch an ihren neuen Urban-E-Bikes. Dabei handelt es sich – vereinfacht gesagt – um einen Vorbau mit Elastomeren und einem Federweg von bis zu 20 Millimetern. In der Praxis muss man sich zunächst etwas daran gewöhnen; doch zumindest kleinere Schläge und Vibrationen puffert das System gut ab.

Ausgestattet ist das BMC 257 AMP zudem mit einem stabilen Hinterbauständer und einer integrierten Lichtanlage. Es ist

sehr gut verarbeitet und intuitiv zu bedienen. Das alles macht das Rad zu einem praxistauglichen Begleiter für nahezu jede Tour: Egal, ob für die Fahrt zur Arbeit, zum Einkaufen, für den kurzen Ausflug zum Badeweiher oder die längere Tour am Wochenende – mit dem BMC 257 AMP AL One kommt man da stets gut voran. Allerdings hat das alles auch seinen Preis: Für das Modell 257 AMP AL One mit Acht-Gang-Nabe verlangt der Schweizer Hersteller 5699 Euro. Wer es etwas günstiger haben möchte, kann zum AL Two greifen: Das kommt mit einer Zwölfgang-Deore-Kettenschaltung von Shimano – und kostet 5499 Euro.

Ebenfalls relativ neu auf dem deutschen Markt ist der Hersteller Lekker Bikes aus den Niederlanden. Im vergangenen Sommer erst eröffneten die Niederlän-

der ihren ersten Laden in Berlin – natürlich im innenstadtnahen Viertel Prenzlauer Berg, was zeigt, dass die Lekker-Leute mit ihren Produkten eine ähnliche Zielgruppe anpeilen wie die Schweizer Konkurrenz von BMC. Mit dem Amsterdam GT präsentieren sie hierfür das passende Pedelec.

Denn ähnlich wie das BMC 257 ist auch das Amsterdam GT so konstruiert, dass man auf den ersten Blick seine elektrischen Komponenten möglichst wenig erkennt. Auch hier verbirgt sich der Akku im Unterrohr und kann – übrigens wie beim BMC – zum Laden entnommen werden. Schlösser sichert bei beiden Bikes die Akkuspeicher bei den Niederländern nur 500 Wattstunden. Das reicht bei den Testtouren der SZ im leicht hügeligen Münchener Umland und bei moderatem Motoreinsatz für Strecken von 90 bis 95 Kilometer Länge. Wer längere Touren absolvieren möchte, kann für 238 Euro Aufpreis einen Akku mit 630 Wattstunden ordern.

Unterstützt werden Fahrer oder Fahrerinnen beim Amsterdam GT von einem Mittelmotor des chinesischen Herstellers Bafang mit bis zu 80 Newtonmeter. Damit kommt man zwar gut voran, an die Dynamik und Agilität des BMC kommt das Bike aber nicht ganz heran. Zudem sitzt man auf dem Lekker etwas aufrechter als auf dem BMC, was auch am leicht gekröpten Lenker liegt. Das gibt einem zwar einen etwas besseren Überblick im (innerstädtischen) Verkehrsgewühl, verringert aber auch ein wenig die Spritzigkeit beim Fahren.

Dennoch: Auch das Amsterdam GT ist ein treuer Begleiter auf vielen (alltäglichen) Wegen. Die elektrische Tretunterstützung läuft tadellos, startet beim Losfahren nahezu verzögerungsfrei und arbeitet extrem leise. Die Einstellung der fünf Unterstützungsstufen erfolgt intuitiv über ein kleines Display am Lenker. Die stufenlose Enviolo-Schaltung lässt sich über einen Drehregler auch unter Last gut schalten; die 45 Millimeter breiten Reifen dämpfen einiges an Schlägen und Unebenheiten auch auf extrem holprigem Untergrund ab, der Gates-Riemen läuft ruhig und bringt die Kraft ordentlich ans Hinterrad.

Die integrierte Lichtanlage leuchtet zudem den Raum vor einem gut aus, die stabilen Schutzbleche halten zumindest die größte Nässe von einem ab. Vermisst haben wir im Test allerdings einen ab Werk installierten Gepäckträger – bei einem Produkt, das sich als Allround-Bike für die alltägliche Nutzung im urbanen Raum geriert, sollte dies eigentlich zur Grundausstattung gehören. Diverse Träger können beim Lekker-Bike nachgerüstet werden, kosten aber Aufpreis. Zur Auswahl stehen unter anderem ein kompakter und ein et-

was größerer Frontgepäckträger (für 58 beziehungsweise 68 Euro) sowie ein Gepäckträger fürs Heck (Preis: 58 Euro).

Mit einem Gewicht von 24 Kilogramm liegt das Amsterdam GT zwar in einer ähnlichen Klasse wie das BMC 257 AMP – wirkliche Leichtgewichte sind die beiden Bikes damit allerdings nicht. Gerade im Bereich der schlanken, ihre Elektrokomponenten weitgehend versteckenden Urban-E-Bikes haben andere Hersteller die 20-Kilogramm-Marke bereits deutlich unterschritten. Die hydraulischen Scheibenbremsen hinterlassen – wie auch beim BMC – einen guten Eindruck; sie packen kräftig zu und bringen das Rad sicher zum Stehen. Erhältlich ist das Amsterdam GT nur in zwei verschiedenen Rahmengrößen, in einer Größe von 56 und 60 Zentimeter. Für kleiner Gewachsene ist das Rad da-

mit leider zu groß. Und es gibt es auch nur in einer Rahmenform: nämlich als Herrenrad mit (klassischem) Diamantrahmen. Die Schweizer hingegen bieten ihr BMC 257 AMP auch mit einem Trapezrahmen, also einem nach unten geführten Oberrohr an, was insbesondere das Auf- und Absteigen erleichtert. Der Preis für das Amsterdam GT von Lekker Bikes liegt bei 2898 Euro. Dafür bekommt man ein solide verarbeitetes Rad mit einer schicken Optik für den alltäglichen Gebrauch. **Marco Völklein**

**URBANE MOBILITÄT & E-BIKES**  
 Verantwortlich: Jochen Temsch  
 Redaktion: Marco Völklein  
 Gestaltung: Jonas Rauen  
 Anzeigen: Jürgen Maukner



Zwei Bikes, die sich vorwiegend an ein städtisches Zielpublikum richten: Das 257 AMP AL One des Schweizer Herstellers BMC (oben) und das Amsterdam GT von Lekker Bikes aus den Niederlanden. FOTOS: HERSTELLER



DER ALLESKÖNNER UNTER DEN ELEKTRISCHEN SUVs  
 GENESIS ELECTRIFIED GV70

Performance trifft Effizienz – für nachhaltige Begeisterung: Erleben Sie den Genesis Electrified GV70 und lassen Sie sich durch seine vollelektrische Alltags-tauglichkeit und unser einzigartiges Genesis 5-Jahre-Serviceversprechen überzeugen. Entdecken Sie den Genesis Unterschied.

IT'S ABOUT TIME  
 GENESIS.COM

Genesis Electrified GV70 360 kW (490 PS); Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 19,2; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert (g/km): 0 (Werte nach WLTP).