



Stromgetriebene Pöstler auf Tour: Für ihre Strecken mit den vielen Stopps sind die Elektroscooter unschlagbar.

ELEKTROSCOOTER

Noch fährt erst die Post

Trotz breitem Angebot schwächelt der Absatz von Elektromotorrädern. Denn das Publikum ist skeptisch. Tatsächlich eignen sich die E-Roller nicht für jeden Einsatz und sind meist nicht billig. Doch die Branche erwartet einen Boom und sinkende Preise. **THOMAS VOGEL (TEXT) UND NADJA TEMPEST (FOTOS)**

Lautlos flitzt Reto Barth auf 12-Zoll-Winterreifen durch die neuen Wohnquartiere in Uster West. Von Hauseingang zu Hauseingang, von Briefkasten zu Briefkasten. Er verteilt Post, bringt Zeitungen ebenso wie Glückwünsche, Werbe-flyer oder Todesanzeigen.

Barth ist auf einem leuchtend gelben Roller unterwegs. Und der surrt, statt dass er knattert, denn er wird von einem vier PS leistenden Elektromotor angetrieben. Der 29-jährige Pöstler, seit 2010 Teamleader der Briefträger in Uster, weiss den Elektroscooter zu schätzen: «Er stinkt nicht, und ich bin damit schneller.» Denn während ein benzinbetriebenes Motorrad vor jeder Haustür ausgeschaltet und frisch gestartet werden muss, genügt es beim Elektroroller, anzuhalten oder Gas zu geben. In Strassen, in denen es zum Beispiel zwölf Eingänge im Abstand von jeweils zehn Metern hat, trug Barth die Post früher zu Fuss von Ein-

gang zu Eingang. «Mit dem Elektrotöff hingegen fahre ich von Briefkasten zu Briefkasten», sagt er.

Dass sich der Elektroroller für diesen Einsatz perfekt eignet, glaubt auch Bernhard Schneider, der Mediensprecher von New Ride, einem Verein zur Förderung von Elektrozweirädern. «Wer am Wochenende über Pässe röhren will, für den ist ein Elektroroller sicher nicht die richtige Wahl», sagt er. «Für kurze Strecken oder viel Stop-and-go-Verkehr sind Elektromotorräder aber ideal.»

«Das Vertrauen fehlt noch»

Das hat auch die Post erkannt. Seit Herbst 2008 setzt sie Elektroroller für die Briefzustellung ein. Damals kaufte das Unternehmen 250 Modelle der Marke Oxygen. Und schon bald folgte die nächste Bestellung. «Wir haben damit positive Erfahrungen gesammelt», sagt Mediensprecherin Nathalie

Salamin. «Die Elektroroller verursachen kaum Lärm und funktionieren sehr gut.» Inzwischen stehen bereits 1100 der insgesamt 7500 Post-Roller unter Strom.

Doch das Interesse an strombetriebenen Motorrädern ist noch gering. «Neben der Postbestellung verkauften die verschiedenen Fachhändler im vergangenen Jahr keine 1000 E-Scooter», erklärt Bernhard Schneider. «Die Modellvielfalt wäre inzwischen vorhanden», konstatiert er, «aber das Vertrauen fehlt noch.» Der E-Scooter-Markt stehe heute am gleichen Ort wie der Elektrovolumarkt im Jahr 2003: «Kurz vor dem Durchstarten.» 2003 wurden in der Schweiz noch 1500 Elektrovolum verkauft. 2010 waren es bereits 39000. Schneider erwartet, dass sich der Markt für Elektromotorräder in den nächsten paar Jahren ähnlich entwickeln wird.

Darauf hofft auch Roger Spühler vom technischen Dienst der PGO, eines grossen



richtig darauf ab

Rollerherstellers. Derzeit kämpfen aber noch alle Produzenten mit demselben Problem, der beschränkten Reichweite. Je nach Messmethode ist in der Regel nach 50 bis 70 Kilometern die Batterie leer. Aber auch die Geschwindigkeit, die aus Energiespargründen bei den meisten Modellen auf 45 Kilometer pro Stunde limitiert ist, erachtet Spühler als «nicht das Gelbe vom Ei». Das sei bei den Kunden eine psychologische Barriere. Auch Mike Hirt, Kundenberater bei iO-Scooter Schweiz, bestätigt diese Analyse: «Die Kunden verlangen nach mehr und bemängeln regelmässig diese 45 Stundenkilometer Spitzengeschwindigkeit.»

Für die Post hingegen ist das schnell genug. «Bis Ende 2013 werden wir 3000 neue Elektroroller kaufen», kündigt Nathalie Salamin an. Genaue Zahlen zum Preis will sie vorerst nicht nennen, aber diese emissionsfreien Zweiräder dürften das Budget des Bundesbetriebs mit mehr als 30 Millionen Franken belasten. Immerhin kostet einer der E-Scooter ohne Spezialumbauten rund 11 000 Franken. Ein stolzer Preis für ein Gefährt, das nur 45 Stundenkilometer schnell

fährt und nach gut 30 Kilometern mit leeren Batterien stehen bleibt.

«Es ist nicht allein die teure Batterie am eher hohen Preis schuld, es sind auch die bisher noch sehr kleinen Stückzahlen», erklärt Bernhard Schneider. «Ein Elektroroller kostet zwar mehr als ein üblicher Rol-

«Die Kunden verlangen nach mehr und bemängeln regelmässig die 45 Stundenkilometer Spitze.»

Mike Hirt, Kundenberater iO-Scooter Schweiz

ler», bestätigt Nathalie Salamin. «Durch die Treibstoffeinsparung hebt sich die Preisdifferenz gegenüber dem Benzinmodell aber in etwa auf.»

Für den Pendler sieht es gar noch besser aus. Immerhin gibt es inzwischen E-Scooter für unter 3000 Franken – wenn auch mit den etwas veralteten Bleibatterien. Doch diese tun ihren Dienst tadellos, sind günstig im Betrieb und kosten nur 500 bis 1000 Franken. Moderne Hightech-Bat-

terien sind mit 3000 bis 5000 Franken deutlich teurer.

Tiefer ins Portemonnaie greifen muss auch, wer mit seinem E-Roller 80 oder gar 100 Stundenkilometer schnell fahren will. Ein entsprechendes Motorrad kostet mindestens 7500 Franken. «Dafür hat es dann eine innovative Batterie, die sechs bis zehn Jahre lang hält – bei täglichem Laden, wohlverstanden», erklärt Mike Hirt. Mit solchen neuen Lithium-Ionen- oder Lithium-Eisen-Phosphat-Batterien rechnet sich ein Elektroroller sehr schnell im Vergleich zu einem Benzinmodell.

Der Preis kann jedoch nicht das einzige Argument für oder wider einen Elektroroller sein. An vorderster Stelle steht das Bekenntnis zur Nachhaltigkeit. Die sieben Kilowatt, die ein solcher Roller pro 100 Kilometer Weg verbraucht, stammen zum Beispiel bei der Post zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien.

Dieses Engagement freut auch die Kundschaft. «Ich fand das sehr positiv, als ich den Pöstler das erste Mal auf einem Elektroroller durch unser Quartier sausen sah», sagt der Ustermer Alois Steiner. Und



Bequemer Flitzer: Elektroscooter gibt es auch als praktische Dreiräder.

seine Frau Rose-Lina doppelt nach: «Man hört ihn zwar nicht kommen, aber so wild fahren sie nun auch wieder nicht.»

Reto Barth ist sich bewusst, dass die stille Fahrt ein Problem sein kann. Unfälle hatte er bisher zwar keine. «Aber vor allem in verkehrsberuhigten Zonen kann es gefährlich sein», sagt er. Denn die Fussgänger hören den surrenden Roller kaum. «Statt nur noch zu hören und zu gehen, müssen sie wieder anfangen mit Hören, Sehen und Gehen.» Wie einst in der Schule gelernt.

Töfffans vermissen Motorensound

Die Stadtpolizei Zürich verzeichnet tatsächlich vermehrt Unfälle mit Rollern. Allerdings immer noch mehrheitlich mit benzinbetriebenen. Ein Risiko stelle vor allem die geringe Sichtbarkeit der Fahrer dar, erklärt Markus Eigenmann von der Präventionsabteilung. Heute seien leider schwarze Helme beliebt. «Zusammen mit einer oft ebenfalls schwarzen Kombi ist der Fahrer praktisch unsichtbar.» Gemeinsam mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung propagiert die Stadtpolizei Kleidung in Signalfarben. Immerhin gebe es «spezielle Rollerjacken und Hosen, die nicht nur cool aussehen, sondern mit Protektoren und Leuchteinsätzen auch mehr Sichtbarkeit erzeugen», sagt Eigenmann.

Der geräuscharme Elektromotor weckt aber nicht nur bei Polizisten und Fussgängern Bedenken. Für Motorradfans ist Töff-

fahren eine emotionale Sache – und da gehört eben das Dröhnen des Motors dazu. «Die finden E-Scooter lustig, aber das wars dann», sagt Bernhard Schneider. «Auch bei den Jugendlichen harzt es noch», fügt er an. «Zwar finden sie das Design der E-Scooter geil, aber der Coolness-Faktor fehlt noch.» So kaufen bisher vor allem umweltbewusste 25- bis 60-Jährige Motorroller.

Nach gut anderthalb Stunden, 310 Briefkästen und 5,4 Kilometern kehrt Reto Barth zur Poststelle zurück. Strom hat sein Scooter auf der Tour kaum verbraucht, die Batterie ist noch zu gut 90 Prozent voll. Barth netzt einen Schwamm und wäscht das Motorrad behutsam. «Das ist ein kleines Problem», gibt er schmunzelnd zu verstehen, «die Elektroroller vertragen eine Hochdruckreinigung nicht.» Denn überall ist Elektronik untergebracht, und die reagiert empfindlich auf Wasser.

Noch einmal surrt Barth davon, zur Steckdose, wo sein Roller von 20 Uhr bis 6 Uhr im Nachttarif geladen wird. «Morgen Samstag steht eine Doppeltour an, da benötige ich eine volle Ladung», sagt Barth. Denn sinkt sie auf die 20-Prozent-Marke, schaltet der E-Scooter automatisch in den Sparmodus, und bei fünf Prozent fährt er nur noch mit fünf Stundenkilometern. ■

LINK

Eine Übersicht über E-Scooter-Modelle unter: www.beobachternatur.ch/e-scooter

Tipps: Darauf sollte man beim Kauf eines E-Scooters achten

Die sogenannten Roller oder Scooter gehören in der Regel zur Fahrzeugklasse A1 (Motorräder mit einer Leistung von höchstens 11 kW). Zur Fahrt damit berechtigt der entsprechende Führerschein. Helmtragen ist obligatorisch.

- Das wichtigste Argument für oder gegen ein Modell ist das Bedürfnis des Käufers. Wer das Motorrad hauptsächlich für kurze Fahrten von maximal zehn Kilometern und zurück im Stadtverkehr oder mit viel Stop-and-go-Strecken einsetzt, für den ist ein Elektroscooter eine gute Wahl.
- Im Stadtverkehr genügt meist ein Modell mit einer Maximalgeschwindigkeit von 45 Stundenkilometern. Auf Überlandstrecken sollte es etwas mehr sein.
- Gibt es beim Parkplatz einen Stromanschluss? Falls nicht, empfiehlt sich ein Motorrad mit einer leichten, ausbaubaren Batterie, die in der Wohnung geladen werden kann.
- Der Verein New Ride veranstaltet jährlich etwa 15 Testtage. Neben Probefahrten mit den verschiedenen Modellen bietet er auch unabhängige Beratung an (www.newride.ch/veranstaltungen.php).
- Es lohnt sich, einen Elektroroller vor dem Kauf für ein bis zwei Wochen zu mieten und im Alltag zu testen. Meist wird der Mietpreis beim späteren Kauf angerechnet.
- Die Angaben zu den Reichweiten sind nicht immer zuverlässig – ein Test lohnt sich. Anders als bei Autos gibt es keine Norm zur Messung der Reichweite, und diese hängt auch vom Fahrer ab.
- Die «Swiss Edition» eines Rollers ist eine an die Schweizer Verhältnisse angepasste Version. Andere Elektroroller lassen oft in der Verarbeitungsqualität und der Materialwahl oder der Technik zu wünschen übrig.