

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung



**FONA**  
Forschung für Nachhaltige  
Entwicklung  
BMBF



**Öko-Institut e.V.**  
Institut für angewandte Ökologie  
Institute for Applied Ecology



Trafo 3.0

## Gestaltungsmodell für sozialökologische Transformations- prozesse in der Praxis: Entwicklung und Erprobung in drei Anwendungs- feldern

Experteninterviews: E-Bikes im Stadt und  
Regionalverkehr

gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung  
im Rahmen des Förderschwerpunkts sozial-ökologische Forschung  
(FKZ 01UT1426)

Freiburg,  
April 2019

**Geschäftsstelle Freiburg**

Postfach 17 71  
79017 Freiburg

**Hausadresse**

Merzhauser Straße 173  
79100 Freiburg  
Telefon +49 761 45295-0

**Büro Berlin**

Schicklerstraße 5-7  
10179 Berlin  
Telefon +49 30 405085-0

**Büro Darmstadt**

Rheinstraße 95  
64295 Darmstadt  
Telefon +49 6151 8191-0

[info@oeko.de](mailto:info@oeko.de)  
[www.oeko.de](http://www.oeko.de)

# Experteninterviews mit Kommunen zum Thema E-Bikes

## 1. Einleitung

Im Rahmen des Projekts „TRAFO 3.0“ wurden Experteninterviews zum Thema E-Bikes mit Vertretern aus 7 Kommunen durchgeführt. Im Handlungsfeld der E-Bike Nutzung dienen Experteninterviews mit zuständigen Sachbearbeitern bzw. Vertretern verschiedener deutscher Kommunen im Stadt- und Regionalverkehr der Analyse folgender Fragen:

- Welche Rolle spielt das Thema der E-Bikes in der Kommune? Ist die Kommune auf die Transformation eingestellt bzw. vorbereitet?
- Wie ordnen sich dabei E-Bikes generell in die Radverkehrsplanung und –strategie der Kommune ein?
- Wo ergeben sich Hemmnisse und Chancen? Welche Rahmenbedingungen sind förderlich bzw. hinderlich, wo besteht Änderungsbedarf?

## 2. Methodisches Vorgehen

Die Expertenbefragungen wurden im Mai 2017 durchgeführt und lieferten anregende Inputs über Chancen, Herausforderungen, Förderprogramme und Radinfrastruktur im Allgemeinen.

Nach der Recherche mehrerer Kommunen bzw. Ansprechpartner in Kommunen wurden sieben ausgewählt und kontaktiert. Dabei wurde versucht, zwischen größeren und kleineren Kommunen und Kommunen mit mehr und weniger E-Bike-Aktivitäten zu variieren. Darüber hinaus wurden Experten gewählt, die beruflich mit den Themen Radverkehr, Radverkehrsplanung, Elektromobilität im Radverkehr oder Pedelecs (in jeglicher Form) zu tun haben und somit über Spezialwissen über die zu untersuchenden Sachverhalte verfügen. Befragt wurden (Rad-)Verkehrsplaner, ein Umwelt- und Klimaschutzbeauftragter, ein Mobilitätskoordinator, ein Sachbearbeiter für kommunales Mobilitätsmanagement und ein Sachgebietsleiter beim Elektromobilitäts-Förderprogramm. Die Durchführung der Telefoninterviews erfolgte im Zeitraum von 08. Mai bis 15. Mai 2017.

Die Interviews wurden leitfadengestützt durchgeführt. Das Projektteam hatte dafür Interviewfragen ausgearbeitet. Die Verwendung des Leitfadens ermöglicht eine thematische Fokussierung auf die relevanten Inhalte und hat den Vorteil der Vergleichbarkeit aller gewonnenen Informationen. Der Leitfaden bot eine gute Struktur für die Gesprächsführung an, wobei bei der Durchführung des Interviews eine etwas offenere Gesprächsführung zugelassen wurde. Für die Experten sollte die Möglichkeit gegeben werden, aus ihrer Sicht interessante Aspekte zu nennen, die möglicherweise nicht explizit abgefragt wurden.

Die Experteninterviews wurden telefonisch nach Terminvereinbarung durchgeführt. Im Vorhinein war die Dauer von ca. 30 Minuten für die Gespräche veranschlagt worden. Die tatsächliche Gesprächsdauer variierte von etwa 27 Minuten bis 45 Minuten. Während der Telefonate wurde ein Gesprächsprotokoll verfasst, um wichtige Infos schriftlich festzuhalten.

Zu Beginn des jeweiligen Telefoninterviews erfolgte eine Vorstellung und kurze Beschreibung des Projektes, woraufhin von den Kommunenv Vertretern die Erlaubnis zur namentlichen Nennung in Projektberichten eingeholt wurde. Danach folgte die Frage nach einer kurzen Vorstellung der Position des jeweiligen Experten und Beschreibung der Tätigkeiten in Zusammenhang mit Elektrofahrrädern. Der Fra-

genkatalog gliederte das Gespräch in die Themenbereiche „Elektrofahrräder in der Kommune“, „Radverkehrsplanung und E-Bike-Projekte“ und „Rahmenbedingungen“.

Im Folgenden sind zunächst die zentralen Erkenntnisse dargestellt (Kapitel 3); in Kapitel 4 finden sich die detaillierten Gesprächsprotokolle.

### 3. Zusammenfassung der Ergebnisse

Grundsätzlich kann die Aussage getroffen werden, dass drei der sieben Kommunen sehr viel im Bereich der Elektrofahrräder-Förderung umsetzen und Elektrofahrräder bei der Planung der Infrastruktur schon miteinbeziehen, während die anderen vier Kommunen Elektrofahrräder eher nachrangig behandeln. Alle Experten setzen sich für eine Steigerung des Radverkehrs und Verbesserung der Radinfrastruktur ein, ob es sich nun um konventionelle Räder oder Pedelecs handelt.

#### 3.1. Chancen

Generell werden Elektrofahrrädern von den Kommunevertretern große Chancen zugesprochen: Alle Experten heben das große **Potenzial der Verlagerung** von Pkw-Fahrten auf das ressourcenschonende und weniger flächenintensive Verkehrsmittel hervor, um Verkehrsentslastung und Umweltfreundlichkeit zu fördern. Im Rahmen der Verkehrsverlagerung wurde oftmals darauf hingewiesen, dass besonders für **Berufspendler** dieses neue Mobilitätsangebot attraktiv wäre. Die elektrische Tretunterstützung kann die Fahrgeschwindigkeit im Vergleich zu einem konventionellen Fahrrad erhöhen, was zu einem erweiterten Einzugsgebiet führt, da die Pendelstrecken, die sonst zu weit wären, entspannt zurückgelegt werden können. Des Weiteren weisen viele der Experten darauf hin, dass die elektrische Tretunterstützung und der damit erhöhte Fahrkomfort **neue Nutzergruppen** ansprechen können (z.B. ältere Menschen). Generell erhofft man sich von der Attraktivität der Elektrofahrräder einen **Anstieg in der Radnutzung und mehr Radverkehrsleistung**. Ein Experte wies besonders auch auf das Potenzial von Pedelecs und S-Pedelecs im **Wirtschaftsverkehr** hin. Gewerbliche Fahrten auf der „last mile“ im Stadtgebiet bergen ein hohes Verlagerungspotenzial auf Räder.

Pedelecs bieten in einigen Kommunen vor allem in **topographisch herausfordernden Gebieten** / Stadtteilen die Möglichkeit, mit weniger Anstrengung voranzukommen. Somit kann die Elektrofahrradnutzung auch in diesen Gebieten erhöht werden.

Einige befragte Kommunevertreter merken an, dass der **Imagewandel** der Elektrofahrräder voranschreitet. Mittlerweile nutzen Personen jeglichen Alters E-Räder. Sie sind nicht mehr nur als „Fortbewegungsmittel für ältere Menschen“ angesehen, sondern der praktische Nutzen rückt in den Vordergrund.

Darüber hinaus wird das Pedelec auch als Verkehrsmittel zur Förderung der **Intermodalität** gesehen, das eine Verknüpfung v.a. zum ÖV darstellen kann.

#### 3.2. Herausforderungen / Hemmnisse:

Die Schaffung einer geeigneten **Radinfrastruktur** ist Grundvoraussetzung für die unbeschwertere Radnutzung. Mit erweiterten Kurvenradien oder Wegen, welche über die Mindestbreite hinaus genug Platz zum Überholen bieten, kann speziell auf Elektrofahrräder Rücksicht genommen werden. Oftmals bedeutet dies jedoch, dass bestehende Infrastruktur verbessert werden muss oder zusätzliche Kosten nötig sind. Generell scheint somit auch unter den Kommunen die Herausforderung einer flächendeckenden, geeigneten Infrastruktur vorhanden zu sein. Im Zusammenhang damit steht auch die „Flächenkonkurrenz“ mit anderen Verkehrsmitteln: Einige Experten berichten von Hemmnissen bei der

Schaffung neuer Radinfrastruktur, da dies oft eine Verschmälerung der Fahrspur zur Folge hat und von vielen Autofahrern ungern gesehen wird. Andererseits kann es auch auf Radwegen durch verschiedene Nutzungen (Fahrrad, Pedelec, Inline-Skates, Roller, Segway, etc.) zu Spannungen kommen. Die Elektrofahrräder stellen insofern auch eine „Neuerung“ für den Radverkehr dar, als dass teilweise große Geschwindigkeitsunterschiede unter den Radfahrern vorkommen können.

Einer der Experten merkt kritisch an, dass eine Verlagerung auf Pedelecs besonders dann von Vorteil ist, wenn Pkw-Fahrten ersetzt werden; Ein „Shift“ vom Fahrrad aufs Elektrobike sei jedoch nicht optimal, da ja für den Betrieb der E-Fahrräder Strom benötigt wird, konventionelle Räder hingegen nicht auf einen elektrischen Antrieb angewiesen sind.

Zur Thematik der Sicherheit werden von einigen Experten einerseits **Diebstahlsicherheit** und andererseits Verkehrssicherheit genannt. Elektrofahrräder sind in der Anschaffung teurer als konventionelle Fahrräder und sind somit auch „attraktiv“ für Diebe. Aus diesem Grund seien sichere Abstellmöglichkeiten unumgänglich, um E-Bikes weiter zu fördern. Außerdem kann bei erhöhtem E-Bike Nutzen die **Verkehrssicherheit** ein wichtiges Thema werden. Denn wenn vermehrt ältere Menschen oder unerfahrene RadfahrerInnen mit Elektrofahrrädern unterwegs sind, kann dies zu einem Anstieg des Unfallrisikos führen. In Bietigheim-Bissingen ist auch die Verkehrssicherheit für SchülerInnen auf ihrem Schulradweg aktuell. Dabei steht die Kommune in engem Austausch mit Elternvertretern. Die Diskrepanz zwischen subjektiver Sicherheit der RadfahrerInnen und der objektiven Sicherheit (und oftmals auch Sichtbarkeit) gilt es hier zu beachten.

In vielen der befragten Kommunen stehen aus den genannten Gründen Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zur Aufklärung auf der Agenda. Die Experten nennen in diesem Zusammenhang vor allem die **Sensibilisierung der Bevölkerung** für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer und Fahrzeuge (u.a. auch S-Pedelecs), deren Geschwindigkeit, Anforderungen und rechtlichen Rahmenbedingungen.

### 3.3. Infrastruktur

Eine flächendeckende und angemessene Radinfrastruktur ist sowohl für die Nutzung konventioneller Fahrräder, als auch speziell für Pedelecs wichtig. Gerade die Kommunen sind in dieser Hinsicht gefordert, diese geeignete Infrastruktur bereit zu stellen. Dabei stoßen sie oft auf gewisse Hemmnisse (siehe Abschnitt „Hemmnisse“ unter 3.2.1).

### 3.4. Lade- und Abstellanlagen

In einigen Kommunen ist die Thematik der geeigneten Abstellmöglichkeiten und Ladeinfrastruktur-Netz ein großes Thema. Das zur Verfügung stellen der Infrastruktur wird als Grundlage für die Förderung der Nutzung selbst gesehen.

In einer Kommune dagegen herrscht nach Aussagen des befragten Radverkehrsplaner noch Nachholbedarf was Abstellanlagen anbelangt. Vor allem an ÖV-Haltestellen besteht Ausbaubedarf.

Ein öffentliches Pedelec-Verleihsystem wird von dem Radverkehrsplaner einer Kommune generell als gut empfunden. Aber für den Erfolg wären mehrere Verleihstationen im ganzen Stadtgebiet (statt einer Station) nötig.

### 3.5. Forderungen an Bund / Land

Vielfach wurde von den Experten die **Erhöhung von Förderungen** von Seiten des Bundes genannt. Dabei sind einerseits zu nennen: Bundesweite Kaufprämie für Elektrofahrräder (v.a. Pedelecs), Förde-

rungen für Ladeinfrastruktur für Elektrofahrräder, Erhöhung der Fördermittel für den Radverkehr allgemein (und somit die Radinfrastruktur), finanzielle Förderungen für den Bau von Radschnellwegen. Auch die Planungskosten sollten zuwendungsfähig sein.

Außerdem ist der Wunsch nach Schaffung von Klarheit bzw. **Abschaffung von (rechtlichen) Hindernissen** groß. Die Realisierung eines Schildes „S-Pedelec frei“ würde Vorteile für die Radführung in einer der Kommunen schaffen. Weiter wird eine Standardisierung der Ladetypen bzw. Stecker-Typen gefordert, um das Laden für alle Elektrofahrrad-Nutzer zu erleichtern. Ein Experte forderte eine einheitliche Geschwindigkeitsregelung, damit die Tretunterstützung der Pedelecs bis maximal 30 km/h reicht und die Räder somit an die Maximalgeschwindigkeit in einer 30er-Zone innerorts angepasst werden. Kleinere Kommunen sehen bisher Hürden bei der Beantragung von Fördermitteln, da die Antragstellung ohne eine Vielzahl großer Kooperationspartner wenig erfolgsversprechend verläuft. In einem Expertengespräch wurde auf das Fahrradleasing im Rahmen des Dienstrades verwiesen: Noch immer gibt es Arbeitgeber, die sich gegen die Umsetzung weigern und auch steuerrechtlich herrscht noch Klärungsbedarf.

Darüber hinaus wurde im Bereich der **Unfallstatistik oder Verkehrssicherheit** von einem Kommunevertreter darauf hingewiesen, dass ein Blick auf ganz Deutschland durch den Bund vieles erleichtern würde.

Um auch von den Erfahrungen und den Projektergebnissen anderen Kommunen oder Länder zu lernen wurde in einem Expertengespräch die Forderung nach mehr **Erfahrungsaustausch** laut: Besichtigungen vor Ort oder der Austausch über eine Online-Plattform wären anzudenken. Außerdem wurde der Wunsch geäußert, dass **mehr Raum** und Möglichkeiten bestehen, **Neues zu testen** (z.B. farbige Gestaltung von Radvorrangstraßen). Dabei wurde der Nationale Radverkehrsplan positiv hervorgehoben, weil er eine Kulisse für Innovatives und auch Klimaschutzmaßnahmen bietet.

Mehrfach wurde hervorgehoben, dass eine gewisse Ungleichheit im Bereich der Elektromobilität zwischen Kraftfahrzeugen und Fahrrädern bestehe. Während viele bundesweite Förderungen nur für E-Autos (und Ladeinfrastruktur für E-Autos) gelten, gäbe es dasselbe Angebot nicht für Elektrofahrräder. Maßnahmen auf Bundesebene können hier eine fairere Gewichtung zugunsten der Radverkehrsförderung bewirken und den Elektrofahrrädern die **gleiche Priorität** wie Elektroautos einräumen. Auch im Hinweis auf die gesamte Fördermittelhöhe wurde in einem Expertengespräch auf eine höhere Gewichtung der Radverkehrsförderung, Förderung der Radinfrastruktur und Kaufprämien hingewiesen.