

Die Rollerwelle

Sie sind fast so schlank und flink wie ein Velo und werden deshalb im Stadtverkehr immer zahlreicher: die Roller. Ihre Popularität verdanken sie aber auch dem Vollzugsnotstand bei der Abgaskontrolle.

Pete Mijnsen (Text),
Gian Vaitl (Foto)

Sie schlängeln sich durch Autokolonnen hindurch, benutzen die Velostreifen, und ihre Abgase sind meistens hoch dosiert: die immer populärer werdenden Roller. Der Branchenverband Moto-suisse jubelt jedenfalls: «Scooter gehören nach wie vor zu den beliebtesten Kurzstreckenfahrzeugen.» Tatsächlich hat sich ihr Bestand innert zwanzig Jahren von 12 000 (1990) auf 265 000 (2010) um den Faktor 220 erhöht.

Populär sind Vespa und Co. nicht zuletzt wegen der Parkplatznot in den Städten und wegen aktiver Parkplatz-Bewirtschaftung. Die Roller versprechen gleiche Agilität bei gleichzeitigem Komfortgewinn gegenüber dem Velo. Und viele kaufen statt einem Auto – in Unkenntnis der Abgasprobleme – einen Roller. Dazu kommt oft ein Retro-Coolness-Faktor, der sich an den vielen alten, restaurierten Vespas und Lambrettas aus den Sechziger- und Siebzigerjahren ablesen lässt. Deren Käuferschaft kennt keine Altersgrenze, wie Sonja Ammann von Scooterplanet in Zürich bestätigt: «Wir verkaufen die Oldtimer in allen Altersgruppen, an 16- bis 80-Jährige.»

Stinker werden geschont

Doch Roller behindern oft Velofahrende und sind für das Klima schlecht: Sie verstellen Velowege, die ausdrücklich dem Radverkehr vorbehalten sind, sowie die Gratisparkplätze an Bahnhöfen und auf den Zweiradparkplätzen. Der Coolnessfaktor einer alten Vespa verflüchtigt sich dann rapide mit der Abgaswolke. Die über 30-jährigen Zweitaktmotoren stossen die höchste Dosis an krebserregendem Benzol aus. Und Benzol ist eines der massgeblichen Vorläufergase der Ozonproblematik. Das Problem: Wie alte Autos gelten auch über 30 Jahre alte Roller als «Oldtimer» und sind keiner Abgasnorm unterstellt. Während Oldies auf vier Rädern jeweils nur zu speziellen Anlässen auf Spazierfahrt gehen, sind die alten Roller oft täglich im Gebrauch. Kein Wunder, stammt ein Viertel der ozonbildenden Abgase von den 645 000 zugelassenen Motorrädern (inklusive Roller und Mofas).

Zwar gilt seit 2006 für alle Motorräder und Roller die Euro-3-Norm, die eine während 30 000 Kilometern funktionierende Abgasanlage verlangt. Auch wenn bereits ein Bruchteil der verkehrenden Maschinen diese Vorschrift erfüllt, sind auch diese Dreckschleudern. «Ein moderner Töff oder Roller ist gleich dreckig wie drei Autos», weiss Kurt Egli, Projektleiter der Auto-Umweltliste VCS. Im Gegensatz dazu wurden bei den Autos deutliche Verbesserungen beim Schadstoffausstoss erzielt – die gesetzlichen Regelungen bei Motorrädern hinken immer noch weit hinterher. So gilt für Autos seit Längerem die Euro-4-Norm, die bei Motorrädern noch immer diskutiert und verzögert wird.

Dies alles ist nach wie vor fast unbekannt. Im Gegensatz etwa zur Diskussion um Russpartikelfil-

ter für Baumaschinen, die dank der Baumaschinenlobbyistin und Ex-SVP-Nationalrätin Jasmin Hutter noch in guter Erinnerung ist.

Erstaunlich: Trotz zwei Motionen wird die Einführung strengerer Töff-Abgasnormen seit bald fünf Jahren verschleppt. Im Herbst 2007 wurde eine Motion von SP-Nationalrat Roger Nordmann überwiesen, die verlangt, dass alle Motorräder einmal jährlich zur Abgaskontrolle müssen. In der Antwort des Bundesrates wurde eine rasche Umsetzung versprochen und eine «Umweltkette» analog zum Auto in Erwägung gezogen. Passiert ist nichts.

Eile mit Weile beim Bund

Im Dezember 2010 reichte die grüne Nationalrätin Anita Lachenmeier-Thüring eine weitere Motion ein. Sie erkundigte sich, weshalb die Motion Nordmann noch nicht umgesetzt sei. «Noch immer belasten Motorräder und Kleinmotorräder mit einem übermässigen Schadstoffausstoss und enormer Lärmfrequenz die Bevölkerung.» Sie verwies darauf, dass es «auf dem Markt genügend neue Motorräder und Kleinmotorräder gebe, welche dem gestiegenen Umweltbewusstsein entsprechen». Schliesslich sei die Schweiz verpflichtet, den CO₂- und den Schadstoffausstoss zu reduzieren. Der Bundesrat sah das anders: «In Anbetracht des relativ bescheidenen Emissionsminderungspotenzials wiesen die in Erwägung gezogenen Massnahmen ein schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.» Die Landesregierung lehne deshalb «einen Alleingang der Schweiz bezüglich der Grenzwerte für Lärm- und Abgasemissionen für Motorräder und Kleinmotorräder ab und will im Gleichschritt mit dem neuen EU-Vorschlag vorgehen».

Nationalrätin Lachenmeier dazu: «Alleine, wenn ich an den Lärm denke, kann ich diese Aussage nicht verstehen. Velofahrende und FussgängerInnen leiden nicht nur unter den Abgasen, sondern auch unter dem Lärm, welcher erschreckt und von hinten kommend bedrohlich tönt.» Anzuführen ist zudem, dass die Zahlen des Bundesrats doch recht beschönigend sind, wenn man bedenkt, wie schlecht die Schadstoffbilanz auch bei modernen Motorrädern und Rollern ist.

Die Post setzt ein Zeichen

Ungeachtet des schleppenden Vollzugs beim Bund hat die Post die Zeichen der Zeit erkannt und ersetzt ihre 7000 benzinbetriebenen Roller bis in sechs Jahren vollständig durch elektrische und umweltfreundliche 2- und 3-Rad-Elektrofahrzeuge. «Seit drei Jahren sind in der Briefzustellung Elektroroller im Einsatz. Inzwischen verfügt die Schweizerische Post mit rund 1500 Einheiten über die grösste E-Roller-Flotte Europas», erklärt Herbert Kessler von Mobility Solutions AG, der Flottenmanagerin der Post. Bis im nächsten Frühling werden es bereits 3000 sein. Neben den be- >





Die Post setzt auf E-Roller
– zwei- und dreirädrige.

währten E-Rollern setzt die Post seit Ende 2009 auch ein dreirädriges Elektrofahrzeug ein, welches von einem Schweizer Hersteller in Zusammenarbeit mit der deutschen Post entwickelt wurde. Damit hat die Post auch die Bedenken punkto Wirtschaftlichkeit und Zuverlässigkeit ausgeräumt, welche sie früher gegenüber der elektrischen Mobilität hatte (siehe auch «Klimakiller auf zwei Rädern, vj 2/2008).

Mit seiner Politik könnte der gelbe Riese auch die E-Roller-Szene stimulieren. Das Angebot ist hier noch deutlich bescheidener als bei den E-Bikes (siehe Kasten). Die Akzeptanz der E-Roller ist trotz Impulsprogrammen beim Endkonsumenten noch nicht wirklich angekommen. Kessler führt Kostenfaktoren ins Feld, aber auch die Helmpflicht: «Im Gegensatz zu den E-Bikes gehören die Elektroroller noch nicht zum modernen Lifestyle.

Töff- und Rollerfahrer sind meistens sehr kostenbewusst.» Und solange die Kosten für ihre konventionellen Gefährte so günstig sind, werde sich nicht viel ändern. Eine politisch durchaus bald durchsetzbare Lenkungsabgabe könnte die Betriebskosten der Roller demnächst massiv erhöhen und den Elektrorollern Schub verleihen.

Städtische Umweltzonen?

Den Verschmutzern könnte in den Städten aber auch anders der Garaus gemacht werden: Mit den geplanten Umweltzonen wollte der Bund bis vor Kurzem den Zugang in die Innenstädte mit neu einzuführenden «Umweltzonenvignetten» regeln, welche die Autos nach ihren Euro-Abgasstufen klassieren. Wer ohne Vignette eine Umweltzone befährt, soll mit 100 Franken gebüsst werden. Genf wollte als erste Stadt schon 2012 den Dreckschleudern die Zufahrt verbieten. Wie sie Motorräder und Roller in diesem System einstufen würden, ist nicht bekannt. Folgt man der Abgaslogik, müssten freilich auch Roller und Motorräder unter diese Kontrolle fallen. Der Bund hat das Projekt allerdings vorläufig aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen für Umweltzonen bis auf Weiteres sistiert.

Nach Fukushima habe sich die Bedeutung der Energie- und Umweltthemen nochmals verlagert, konstatiert Herbert Kessler. «Das Interesse am Thema Luftschadstoffe hat leider weiter abgenommen.» Neuste Statistiken zu den Schadstoffbelastungen (Stagnation auf hohem Niveau) untermauern diese Aussage, denn sie lösen kaum mehr Kommentare aus. Auch die Kyoto-Ziele sind in weite Ferne gerückt und hinausgeschoben worden. ■

SCOOTER-BOOM

Scooter: 2010 wurden 20 520 Scooter neu immatrikuliert. Der Gesamtbestand beläuft sich auf 265 000 Fahrzeuge. Davon waren 1187 Elektroroller, die neu zugelassen wurden (2009: 666).

Motorräder: Im Jahr 2010 waren 380 000 Motorräder eingelöst (1990: 280 000).

Im Zeitraum von 2010 bis 2016 wird weltweit erwartet, dass 466 Mio. E-Bikes, E-Motorräder und E-Scooter gekauft werden. Davon sollen 56 Prozent E-Bikes, 43 Prozent E-Motorräder und 1 Prozent E-Scooter (4,7 Millionen) sein. Westeuropa ist nach China beziehungsweise Asien der grösste Markt für E-Zweiräder.

Weitere Infos unter:
www.motosuisse.ch
www.ika.ee.unibe.ch/forschung/e-scooter