



## Interpellation

**Interpellation Ruth Bischoff-Bruggmann: E-Bike-Förderung – ein ökologischer Beitrag zu einem umweltfreundlichen Stadtverkehr; schriftlich**

Am 25. März 2003 reichten Ruth Bischoff-Bruggmann und 26 Mitunterzeichnende eine Interpellation betreffend „E-Bike-Förderung – ein ökologischer Beitrag zu einem umweltfreundlichen Stadtverkehr“ ein (vgl. Beilage).

Der Stadtrat beantwortet die Interpellation wie folgt:

**1 Die ökologischen Aspekte des E-Bikes**

Mit einem Energieverbrauch von etwas mehr als einer Kilowattstunde (kWh) pro 100 km, was umgerechnet in Benzin rund 0.1 Litern entspricht, ist das E-Bike ein sehr energieeffizientes Fortbewegungsmittel, das ausserdem auch wegen der praktisch vollständig fehlenden Schadstoffemissionen umweltschonend ist. Das E-Bike ist um mindestens den Faktor 20 energiesparender als das energieeffizienteste explosionsmotorbetriebene Fahrzeug. Würde ein Automobilist statt seines PW, der sechs Liter Benzin im Stadtverkehr verbraucht, ein E-Bike für den Weg zur Arbeit nutzen, könnte er jährlich rund 200 Liter Benzin einsparen bzw. den Ausstoss von wenigstens 500 kg CO<sub>2</sub> und auch von anderen Schadstoffen vermeiden. Bei Fahrzeugen mit höheren Treibstoffverbräuchen sind die Einsparungen an Energie und auch bei den Kosten entsprechend grösser. Die Substitution von Motorfahrzeugverkehr durch die Nutzung von E-Bikes ist aus diesen Gründen und wegen des geringen Platzbedarfs sinnvoll und zu begrüessen. Werden allerdings mit E-Bikes herkömmliche Fahrräder substituiert, verschlechtert sich die Bilanz. Die Fragen, welche Mobilitätsarten substituiert werden und wie die erwünschte Substitution von motorisiertem Individualverkehr bewirkt werden kann, sind allerdings schwierig zu beantworten.



## **2 Förderung auf Bundesebene und in anderen Kantonen und Städten**

Ein Hindernis für die Verbreitung des E-Bikes im Alltag hat der Bundesrat per 1. April 2003 ausgeräumt, indem er die gesetzlichen Bestimmungen für dieses Fortbewegungsmittel denjenigen des Velos angenähert hat. Neu werden E-Bikes der langsameren Klasse (Motorleistung bis 0,25 kWh) nicht mehr wie Motorfahräder (mit Helmtragepflicht, Nummernschild etc.) behandelt. Diese Änderung dürfte die Einführung von E-Bikes vorantreiben.

In einigen Kantonen und in rund 20 Gemeinden der Schweiz wurden Förderprogramme für E-Bikes unter dem Dachprojekt NewRide lanciert. Dazu gehören die Kantone Bern, Basel-Stadt, Luzern und Schaffhausen sowie die Stadt Zürich, die E-Bikes mit einer breiten Palette von Massnahmen fördern oder dies in Zukunft zu tun beabsichtigen. Zu den Fördermassnahmen gehören Auftritte in der Öffentlichkeit mit ideellen Botschaften, die Beschaffung von E-Bikes für den verwaltungseigenen Gebrauch, für Öffentlichkeitsaktionen und zur probeweisen Ausleihe an Interessierte. In einigen der Gemeinwesen werden auch namhafte Beiträge an den Kauf (bis zu 20 % des Kaufpreises) und den Betrieb dieser Fahrzeuge ausgerichtet.

## **3 Förderung in der Stadt St. Gallen**

Die Massnahmen, welche die Stadt im Rahmen der Velo-Initiative, zu der kürzlich der Bericht vorgelegt wurde, umgesetzt hat, stellen eine nachhaltige Förderung der Mobilität durch Fahrräder dar. Sie kommen allen Fahrradbenutzenden zugute, auch den künftig wohl vermehrt anzutreffenden E-Bikern. Massnahmen zur Förderung des Umstiegs von Motorfahrzeugen auf E-Bikes liegen in der gleichen Zielrichtung. Um eine solche Entwicklung zu unterstützen, wird die Umweltfachstelle (UFA) das Schwerpunktthema im Rahmen des Leistungsauftrages Öffentlichkeitsarbeit für das Jahr 2004 der Energie- und CO<sub>2</sub>-Problematik widmen. Ein wichtiger Aspekt wird dabei auch die energieeffiziente Mobilität sein. In diesem Zusammenhang sollen der NewRide-Gedanke thematisiert und die Nutzung von E-Bikes in der Stadt propagiert und erleichtert werden. Die einzelnen Massnahmen werden zur Zeit erarbeitet.

Ob finanzielle Beiträge an den Kauf von E-Bikes zur Substitution von Fahrten mit dem PW führen oder ob vielmehr Fahrten mit konventionellem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr ersetzt würden, ist kaum kontrollierbar. Beobachtungen einzelner NewRide-Kontaktstellen bestätigen die Zweifel, ob solche Subventionsmassnahmen im Sinne der angestrebten Änderung des Mobilitätsverhaltens zielführend sind. Hauptsächlich Velofahrende interessieren sich für die Aktionen und profitieren von der finanziellen Förderung. Aus diesem



Grund wird auch der Energiespargedanke der Kampagnen relativiert und stärker die Publizitätswirkung hervorgehoben.

Mit dem per 1. Juli 2003 revidierten Energiefonds-Reglement strebt der Stadtrat zwei Ziele in seiner Energiepolitik an, nämlich die nachhaltige Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und die wirkungsbezogene Förderung von Energiesparmassnahmen. Konsequenterweise werden nur Massnahmen gefördert, die gegenüber dem vormaligen Zustand kein oder weniger CO<sub>2</sub> emittieren und diese Wirkung gesichert über die gesamte Nutzungsdauer hinweg erreichen.

Die in der Interpellation angeregte finanzielle Förderung von E-Bikes erfüllt diese Grundsätze nicht. Es wäre fraglich und nicht nachprüfbar, ob durch die eingesetzten Mittel überhaupt CO<sub>2</sub>-emittierende Fahrten durch E-Bikes substituiert werden, ob und wofür das E-Bike genutzt wird und ob damit seine CO<sub>2</sub>-vermindernde Wirkung über die technische Nutzungsdauer auch sichergestellt ist. Aus dem gleichen Grund lassen sich auch konventionelle Velos nicht aus dem Energiefonds fördern, was eine mindestens ebenso gerechtfertigte Forderung wäre. Ein Beitrag von Fr. 1'000.– an den Kauf eines E-Bikes, wie in der Interpellation erwähnt, liefe darauf hinaus, jemandem auf Vorweisen einer Quittung für den Kauf eines E-Bikes mehr als zwei Jahresstromrechnungen zu erlassen, zulasten der übrigen Strombezüger. Dies ist angesichts der ohnehin erzielbaren erheblichen Kosteneinsparungen beim Umstieg vom PW auf das E-Bike nicht notwendig und lässt sich angesichts der ungesicherten Wirkung nicht rechtfertigen.

Einer Propagierung des E-Bikes durch andere Massnahmen, wie sie im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der UFA geplant sind, steht dies nicht entgegen. Für die Durchsetzung dieses Verkehrsmittels wird allerdings neben der für Fahrräder geeigneten Verkehrs-Infrastruktur in der Stadt entscheidend sein, ob die angebotenen Produkte den Erwartungen möglichst vieler potentieller Nutzender entsprechen. Die gerade in letzter Zeit vorgestellten neuen Produkte sind positive Zeichen dafür.

Der Stadtpräsident:  
Christen

Im Namen des Stadtrates  
Der Stadtschreiber-Stellvertreter:  
Venanzoni

Beilage:  
Interpellation

