

---

## Motorräder: „Der Spaß muss erhalten bleiben“

Von Peter Schwerdtmann, cen

Im Moment hat Europa keine verschärften CO<sub>2</sub>-Vorschriften für motorisierte Zweiräder in Planung, berichtete Andreas Glück, ein Europaparlamentarier, heute bei einer Online-Diskussion von ACEM, der europäischen Vereinigung der Motorradhersteller, und der e-Fuel Alliance. Der Branche sitzt der Gesetzgeber also nicht so stark im Nacken wie der Automobilindustrie. Doch nicht moralischer Druck, sondern die Einsicht in die Notwendigkeit hat auch bei den Herstellern motorisierter Zweiräder die Dekarbonisierung schon längst in den Blick gerückt.

Dabei spielt den Motorrollern und Motorrädern ein Trend voll in die Karten: In den Großstädten erobern sie sich Freunde, weil sie kleiner, leichter zu parken sind und weniger emittieren als Autos und so den Innenstadtverkehr entlasten können. Karl-Maria Grugl, beim österreichischen Hersteller KTM für Hologation und Fragen der Regulierung zuständig, sieht dabei einen Trend: In der Stadt könnte sich der elektrische Antrieb durchsetzen, auch wegen der fehlenden Abgas- und geringen Geräuschemissionen. Draußen vor den Toren gibt er aber den Alternativen größere Chancen.

Grugl spricht von vier Zielgebieten, die auch für Motorräder in diesen Zeiten gelten: Klima, Umweltbelastung, Lärm und der Verzicht auf fossile Brennstoffe. Daher sieht er für das Langstrecken- und Sportmotorrad die aus Strom und Wasserstoff erzeugten e-Fuels als Lösung. Das heißt: Dekarbonisierung außerhalb ja, Lärminderung nicht unbedingt. Der Spaß müsse erhalten bleiben, meint Grugl.

Ducati-Chef Claudio Domenicali sieht das Spektrum der Motorradantriebe für die Zukunft breiter. Er legt Wert auf die Feststellung, dass die italienische Marke in deutschem Besitz sich auch ernsthaft mit dem batteriebetriebenen Sport-Motorrad befasst, aber auch mit biobasierten Kraftstoffen und e-Fuels.

Wolfgang Warnecke, der Chef-Wissenschaftler von Shell, kooperiert mit Domenicali bei den Bio-Alternativen. Er sieht die neuen Möglichkeiten, verweist aber auch darauf, dass alle synthetischen Kraftstoffe bei ihrer Herstellung viel Strom verbrauchen und der effizienteste Weg immer noch der direkt den Motor antreibende Strom darstelle. Die Vorteile der e-Fuels liegen seiner Meinung nach in der Möglichkeit, Strom im Kraftstoff zu speichern und zu transportieren. Warnecke weist aber auch auf ein aktuelles Problem hin. Zunächst gehe es erst einmal darum, Energie erreichbar, verfügbar und bezahlbar zu machen.

Fazit: Wir werden auch beim Motorrad alle möglichen Antriebsvarianten erleben. Doch der Industrie bleibt der große Druck erspart; sie hat mehr Ruhe, passende Lösungen anzubieten. Das passt gut zum Anfangsstatement vom Euro-Parlamentarier Glück, der forderte, die Politik soll nur den Rahmen setzen und nicht die Technologie vorschreiben.

Wenn das Auto „abgearbeitet“ ist und die Zulassungszahlen bei den motorisierten Zweirädern tatsächlich spürbar wachsen, werden auch in diesen Bereich Emissionsvorschriften einziehen, meint in dieser virtuellen Runde nicht nur MEP Glück. Vielleicht war es deswegen gar nicht so klug, auf diese Vorschriftenlücke hinzuweisen. Der Spaß, den Karl-Maria Grugl betont, ruft auch außerhalb der EU-Bürokratie gern Spaßverderber auf den Plan. (Peter Schwerdtmann/cen)

---

## Bilder zum Artikel



Motorradfahrer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ducati

---