
Nachhaltige Mobilität: Die Motorradindustrie ist Teil der Lösung

Von Jens Riedel, cen

Keine Frage, das Auto ist das Verkehrsmittel der Wahl, wenn es um Mobilität geht. Es ist daher aber auch ein großer Teil des Problems, wenn es um den CO₂-Ausstoß geht. Die Verkehrswende ist in aller Munde – und da scheint in der öffentlichen Diskussion selbst das Fahrrad eine wichtigere Rolle zu spielen als Motorroller oder Motorräder. Das bekommen auch die Hersteller zu spüren, wie auf einer Veranstaltung des europäischen Branchenverbands ACEM deutlich wurde. Er vermisst aus Brüssel mehr Unterstützung und deutlichere Signale für die Zukunft sowie eine Anerkennung des motorisierten Zweirads als nachhaltiges Fahrzeug für individuelle Mobilität.

Hinter der europäischen Motorradindustrie stehen rund 390.000 Beschäftigte und jährlich rund eine Million Neufahrzeuge. Den aktuellen Bestand schätzt die European Association of Motorcycle Manufacturers, zu der auch japanische Marken wie Yamaha und Honda mit ihren europäischen Werken gehören, auf rund 40 Millionen Fahrzeuge. Damit ist dieser Industriezweig zwar deutlich kleiner als die Autoindustrie, wird von der Politik aber gerne beim Klimaschutz mit über einen Kamm geschert.

ACEM-Vize und BMW-Motorradchef Dr. Markus Schramm vermisste eindeutige Signale der EU-Kommission und befürchtet „einen einseitigen Weg“ wie bei den Autos. Diesen werde die im Vergleich dazu recht kleine Zweiradindustrie in Europa möglicherweise nicht so ohne Weiteres stemmen können. Die Elektromobilität allein könne nicht die Lösung sein, da ein Motorrad ganz andere technische Voraussetzungen und als Freizeitaktivität auch eine viel größere soziale Komponente habe. So sind sich alle ACEM-Mitglieder einig, dass neben dem Elektromotor auch e-Fuels und Wasserstoff für Motorräder und -roller wichtige Bausteine im Kampf gegen die Erderwärmung sind.

Motorisierte Zweiräder bieten deutlich weniger Platz, um Lösungen aus dem Pkw-Bau einfach so zu übernehmen. Das gilt nicht nur für den Antrieb. In den vergangenen sechs Jahren habe die Zweiradindustrie dennoch bereits zwei neue Abgasnormen gestemmt, betonte der ACEM. Aber auch die Entwicklung von Sicherheitssystemen im Automobilbau können nicht einfach eins zu eins übernommen werden, erinnerte Yamaha-Europachef Eric de Seynes als Beispiel an das ABS. Das System habe zu Beginn die Größe eines Schuhkartons gehabt – zu groß, um direkt vom Pkw ins Motorrad zu wandern. Zehn bis 15 Jahre Entwicklungszeit seien nicht ungewöhnlich, um technische Lösungen in Autos auch ins Motorrad zu bringen. Die ABS-Pflicht für Motorräder über 125 Kubikzentimeter ist gerade einmal fünf Jahre alt. Und Ducati hat erst in diesem Jahr als erster Hersteller überhaupt einen adaptiven Tempomaten und einen Toter-Winkel-Warner in einem Modell präsentiert. Gleichwohl machten alle Industrievertreter auf der ACEM-Konferenz deutlich, dass für sie neben dem Umweltschutz die Erhöhung der Sicherheit für Motorradfahrer oberste Priorität hat. Mittlerweile finden sich ja auch erste Airbaglösungen.

Während einerseits die Adaption neuer Fahrzeugtechnik etwas länger braucht als beim Auto, haben motorisierte Zweiräder hier andererseits aber auch Vorteile. Als Beispiel nannte der zweite ACEM-Vizepräsident und Piaggio-Chefstrategie Michele Colaninno das Batteriekonsortium von vier Herstellern, die ein gemeinsames Akkuwechselsystem entwickeln wollen, das als markenunabhängige Lösung mehr Flexibilität und Nachhaltigkeit bietet. Und Eric de Seynes verwies darauf, dass auf einem Elektroroller zwei Personen mit Hilfe einer 40 Kilogramm leichten Batterie befördert werden können. Man solle ihm ein Elektroauto zeigen, dass für die Beförderung von vier Personen mit einer 80-Kilo-Batterie auskomme.

ACEM-Generalsekretär Antonio Perlot fügte ergänzend hinzu, dass die Mitglieder des Branchenverbands nicht nur Zwei-, sondern auch Drei- und kleinere Vierräder produzieren. Sie eignen sich ebenfalls für nachhaltige urbane Transportlösungen, etwa auf der berühmten letzten Meile. „Wir sind Teil der Lösung“, stellte er klar. Und das gilt nicht nur für den Schadstoffausstoß, sondern auch für den immer dichter werdenden Verkehr. Nicht umsonst prägen Motorroller und Motorräder das Straßenbild und den Berufsverkehr in Metropolen wie Rom, Paris oder Madrid. Sie brauchen sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr weniger Platz, sind billiger in Anschaffung und Unterhalt und verbrauchen deutlich weniger Kraftstoff als Autos, in denen ja meist auch nur eine Person unterwegs ist.

So rechnete Eric de Seynes vor, dass ein Autofahrer, der in der Stadt auf einen Roller umsteigt, seinen CO₂-Fußabdruck um gut drei Viertel reduziere. Und Honda-Europapäsident Roland Berger verwies darauf, dass das Unternehmen den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch seiner Modelle in den vergangenen 20 Jahren um über 30 Prozent gesenkt habe. Apropos 20 Jahre. Motorräder sind auch von der Nutzungsdauer nachhaltiger: Sie sind vielfach über zwei Jahrzehnte oder sogar länger in Betrieb. Davon, dass für ihre Produktion zum Beispiel auch viel weniger Stahl benötigt wird als beim Auto, war auf dem Podium noch nicht einmal die Rede. Eric de Seynes verwies zudem darauf, dass in den europäischen Werken auch nahezu alles Made in Europe sei. Teile aus China etwa gebe es so gut wie gar nicht.

Und noch eines dürfte die Politik während der Konferenz überraschend zur Kenntnis genommen haben: Die großen europäischen Hersteller halten inzwischen überhaupt nichts mehr von Sharing. Yamaha und Piaggio haben entsprechende Projekte wieder fallen gelassen, weil die Nutzer einfach zu achtlos mit den Leihfahrzeugen umgegangen sind. Das betrifft nicht nur den Zustand der Roller, sondern auch das sorglose Verhalten, wenn es um die Sicherheit geht – die eigenen und der der anderen Verkehrsteilnehmer. BMW konzentriert sich beim Sharing daher nur auf klassische Mietmodelle, und Piaggio beispielsweise hält von den populären E-Kickscootern überhaupt nichts. „Die sind gefährlich. Und wir investieren nicht in gefährliche Produkte“, sagte Michele Colaninno. (aum/jri)

Bilder zum Artikel



In vielen europäischen Städten gerne als Pendlerfahrzeug genutzt: Dreirad-Roller mit Neigetechnik sind in der Regel auch mit dem Pkw-Führerschein zu fahren.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha



Motorradfahrer.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Triumph



Rollerfahrerin.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Yamaha
