

# Gemeinsames Positionspapier: Laden von E-Bikes/Pedelecs

**Öffentliches Laden ist für die meisten Distanzen im Radverkehr nicht erforderlich**

Lademöglichkeiten für E-Bikes sind im Regelfall an Bahnhöfen und ÖPNV-Knoten nicht erforderlich. Bau und Unterhalt sind nicht nur aufwändig, sondern auch kosten- und platzintensiv. Der Bedarf hingegen ist sehr begrenzt, denn die Reichweite moderner E-Bikes ist üblicherweise so groß, dass gängige Pendeldistanzen auch in topografisch anspruchsvollen Umgebungen problemlos hin und zurück ohne zusätzlichen Ladevorgang bewältigt werden können – je nach Distanz auch mehrmals pro Woche. Für Radtourist:innen wurde bei der letzten ADFC-Radreiseanalyse 2024 ermittelt, dass Tagestourist:innen im Durchschnitt 44 km und Mehrtagestourist:innen im Durchschnitt 62 km zurücklegen. Auch diese Distanzen sind ohne einen Ladestopp an Fahrradparkhäusern möglich, bei gleichzeitiger Reichweitensteigerung durch bessere Akkus.

Darüber hinaus ist das Mitführen des eigenen Ladegerätes erforderlich, was außer auf längeren Touren oder Radreisen selten gängige Praxis ist. Der Fokus bei der Förderung der Nutzung von E-Bikes sollte daher unbedingt auf den flächendeckenden Ausbau der Fahrradinfrastruktur sowie die Bereitstellung von gesicherten und ggf. zusätzlich überwachten Abstellplätzen gelegt werden, die den spezifischen Anforderungen dieser Räder und ihrer Nutzenden hinsichtlich Platzbedarfs und Komforts gerecht werden. Öffentliche Lademöglichkeiten an Bahnhöfen bieten aktuell keinen signifikanten Mehrwert für die meisten Nutzungsszenarien.

Die Mehrheit der Ladevorgänge findet im privaten Umfeld statt, wo Nutzer:innen ihr eigenes, auf die Batterie abgestimmtes Ladegerät verwenden. E-Bikes und ihre Ladegeräte sind sicherheitstechnisch komplexe Systeme, bei denen Ladegerät und Batterie exakt aufeinander abgestimmt sein müssen, um einen sicheren Betrieb zu gewährleisten. Sie sind gleichzeitig leistungsstärker, langlebiger, aber auch sicherheitskritischer als andere Ladegeräte.

**Spezifischer Bedarf für öffentliches Laden besteht nur für Teile des Fahrradtourismus**

Im öffentlichen Bereich wird das Laden von E-Bikes bisher nur in einem kleinen Teil der Nutzungsszenarien relevant, etwa auf sehr langen Radreisen oder an touristischen Punkten. Hier arbeitet die Industrie bereits an praktikablen Lösungen, ohne dass regulatorische Eingriffe erforderlich wären. Bei Standorten mit besonders hoher touristischer Relevanz können Lademöglichkeiten eine sinnvolle Ergänzung sein. Dazu zählen beispielsweise touristisch attraktive Altstädte, das direkte Umfeld von Sehenswürdigkeiten mit längerer Aufenthaltsdauer oder Rastmöglichkeiten, beispielsweise an Radfernwegen.

Eine besondere Herausforderung bei der Umsetzung von Lademöglichkeiten können Anforderungen zum Brandschutz darstellen. Da Brandschutzgesetze

länderspezifisch sind, sollten regionale Anforderungen frühzeitig berücksichtigt werden.

**Zusammenfassung** Das öffentliche Laden von E-Bikes ist weder notwendig noch wirtschaftlich sinnvoll. Die Reichweiten moderner E-Bikes decken die meisten Pendel- und Freizeitstrecken problemlos ab, und der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur ist entsprechend gering. Die dafür vorgesehenen Mittel sollten gezielter in den Ausbau sicherer und komfortabler Fahrradabstellanlagen sowie in die allgemeine Radverkehrsinfrastruktur investiert werden.

**Hintergrund** In ihrer mehrjährigen Unterstützungspraxis für Kommunen begegnen den Kolleg:innen der Infostelle Fahrradparken immer wieder Planungen für die Einrichtung von Ladeinfrastruktur für E-Bikes in Fahrradparkhäusern, aber auch an kleineren Abstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, sowohl an frei zugänglichen als auch an zugangsgesicherten Abstellanlagen.

Das Motiv für den Wunsch, Fahrradparkhäuser mit Ladeinfrastruktur auszustatten, ist oftmals, den Nutzenden ein möglichst modernes und umfangreiches Angebot zur Verfügung stellen zu können. Dieser – gut gemeinte – Wunsch kommt häufig von kommunalen politischen Entscheidungsträger:innen und selten von Mitarbeitenden aus den Fachabteilungen.

Ist eine Entscheidung für entsprechende Vorrichtungen einmal getroffen, ist es mitunter schwer, Planungen nachträglich zu ändern bzw. auch mit guten Argumenten von dem Verzicht auf Lademöglichkeiten zu überzeugen.

Unter erfahrenen Planer:innen, bei vielen Mitarbeiter:innen in den Verwaltungen und nach den Erfahrungen von Betreibern von Fahrradparkhäusern ist es jedoch Konsens, dass von der Einrichtung von Lademöglichkeiten für E-Bikes in Fahrradparkhäusern Abstand genommen werden kann, da diese nur in speziellen Fällen sinnvoll sind.

## Herausgeber:

### Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC)

Der ADFC ist die größte Interessenvertretung für Radfahrer:innen weltweit und hat mehr als 240.000 Mitglieder. Er setzt sich dafür ein, dass Deutschland Fahrradland wird, das Fahrrad mehr Platz im öffentlichen Raum bekommt und Infrastruktur sicher, komfortabel und intuitiv ist, Radverkehrsnetze gut ausgearbeitet sind und Rad fahrende Menschen Platz haben.

Der ADFC ist parteipolitisch neutral, aber parteilich, wenn es um die Interessen Rad fahrender Menschen geht. Er setzt sich als verkehrspolitischer Verein und Fahrradlobby für die konsequente Förderung des Fahrradverkehrs ein.

### Infostelle Fahrradparken

Im Rahmen des Sonderprogramms Stadt & Land informiert die Infostelle Fahrradparken rund um Aspekte des Fahrradparkens und begleitet Kommunen auf dem Weg zum eigenen Fahrradparkhaus oder größeren Abstellanlage. Der Bedarf an sicheren und nutzungsfreundlichen Fahrradabstellanlagen in Deutschland ist hoch. Ein Fahrradparkhaus oder eine größere Fahrradabstellanlage zu bauen ist jedoch ein komplexes Projekt. Viele Akteure sind beteiligt; erhöhter Abstimmungs-, Planungs- und Umsetzungsaufwand sind die Folge. Aufgrund der Einmaligkeit eines Fahrradparkhauses haben Kommunen, anders als bei straßenbasierter Fahrradinfrastruktur, keine Routine bei Planung und Bau von Fahrradparkhäusern.

Um den Zubau an Radabstellanlagen und Fahrradparkhäusern zu beschleunigen und fachlich zu unterstützen, hat das BMV die DB InfraGo AG beauftragt, die Infostelle Fahrradparken einzurichten. Seit 2021 bietet die Infostelle kommunalen Akteuren zielgerichtete Unterstützung und Hilfestellungen bei Konzeptentwicklung, Flächenfindung, Planung und Baubegleitung sowie den Betrieb von Fahrradparkhäusern. Für die Kommunen ist dieser Service kostenfrei.

### ZIV – Die Fahrradindustrie

Der ZIV ist die Interessenvertretung und starke Stimme der Fahrradindustrie. Als Branchenverband bündelt und vertritt der ZIV rund 140 Mitgliedsunternehmen gegenüber den Gesetzgebern in der EU und in Deutschland, der Regierung, Behörden, Medien, Institutionen und Organisationen. Rund 90 % der 2024 in Deutschland produzierten Fahrräder und E-Bikes stammen von Mitgliedsunternehmen des ZIV, die zusätzlich zum Absatz im Binnenmarkt jährlich 1,3 Mio. Fahrzeuge exportieren. Der ZIV vertritt etablierte Unternehmen und Start-ups, produzierendes Gewerbe und Handel (inklusive Import und Großhandel) sowie Akteure aus dem gesamten Ecosystem Fahrrad.

**Kontakt Anke Schöffner**  
**ZIV – Die Fahrradindustrie**  
Zweirad-Industrie-Verband e.V.  
Reinhardtstraße 7

10117 Berlin  
Deutschland  
[contact@ziv-zweirad.de](mailto:contact@ziv-zweirad.de)  
+49 30 439 735 770

**Infostelle Fahrradparken**  
[mail@radparken.info](mailto:mail@radparken.info)  
+49 30 297 249 60

**ADFC Bundesgeschäftsstelle**  
[verkehrspolitik@adfc.de](mailto:verkehrspolitik@adfc.de)  
030 209 149 80