

Neue Regeln für Elektrovelos

Das Bundesamt für Strassen (Astra) schlägt neue Vorschriften für Elektrovelos vor. Während E-Bikes der «langsamen» Klasse den Velos weitgehend gleichgestellt werden sollen, soll künftig für die «Schnellen» ein Helmobligatorium gelten.



E-Bike-Palette und Gesetz: Hat der Bund die richtigen Antworten?

Vorweg: Beschlossen ist noch gar nichts. Bis Mitte August läuft die Vernehmlassungsfrist, während der jedermann zu den Vorschlägen des Bundesamtes für Strassen (Astra) Stellung nehmen kann. Danach wird der Vorschlag überarbeitet und vom Bundesrat verabschiedet. Greift das Parlament nicht ein, werden die Vorschriften rechtskräftig. Das Astra möchte, dass die Änderungen auf die nächste Velosaison hin in Kraft treten.

Man sieht dem Entwurf an, dass das Bundesamt das Potenzial der Elektrovelos erkannt hat. Der Gesetzgeber will den Boom nicht aufhalten. Es gehe vielmehr darum, die heutigen Vorschriften der technischen Entwicklung anzupassen und zu vereinfachen.

Schwierigkeiten für die Polizei

Bei der «langsamen» Klasse bis 25 km/h, in der Amtssprache «Leichtmotorfahrräder» genannt, soll die Schiebe- beziehungsweise Anfahrhilfe erlaubt sein. Mit ihr kann der Motor beim Anfahren, oder wenn man das E-Bike schiebt, bis zu einer Geschwindigkeit von 6 km/h gefahren werden, ohne dass man in die Pedale tritt. Diese «Leichtmotorfahrräder» brauchen ab nächstem Jahr keine Vignette – wie die Velos auch nicht mehr. Haftpflichtversicherungen müssen künftig individuell abgeschlossen werden. Die meisten haben dies in der Hausratversicherung mit eingeschlossen.

Die «schnelle» Klasse der E-Bikes soll neu «Elektrofahrräder mit geringer Leis-

tung» heissen. Sie dürfen bis zu 45 km/h schnell sein und nur mit den gelben Mofa-Nummern fahren. Hier soll neu auch ein Helmobligatorium gelten. Eingeschränkt werden sollen die «ganz schnellen» Elektrofahrräder: Leistet der Motor über 500 Watt, sollen weiterhin die Regeln für Mofas gelten. Ist ein Motor gar stärker als 1000 Watt und fährt ein E-Bike über 45 km/h, fallen diese Boliden künftig unter die Kategorie Kleinmotorräder, für die noch schärfere Ausstattungsvorschriften gelten.

Eine Änderung gibt es auf jenen Streckenabschnitten, auf welchen zwar die Velos erlaubt sind, Mofas hingegen nicht. Hier sollen neu die «Leichtmotorfahrräder» auch mit eingeschaltetem Motor fahren dürfen. Die «schnellen» E-Bikes dürfen zwar durch, aber nur mit ausgeschaltetem Motor. Diese Regelung dürfte in der Praxis schwer durchzusetzen sein, denn der Polizist müsste erkennen, zu welcher Klasse ein Elektrovelo gehört und ob der Motor eingeschaltet ist oder nicht. Einfacher wäre wohl, diese Abschnitte würden mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 25 km/h belegt.

Unstimmigkeiten gibt es auch, sobald es sich bei den elektrifizierten Fahrzeugen nicht um «normale» Velos handelt: So könnten Dreiräder nur in der Kategorie «Elektro-Motorfahrräder mit geringer Leistung», also mit dem gelben Kontrollschild, zugelassen werden. Gerade im Rehabereich, wo oft ein 250-Watt-Mo-

tor und eine motorisierte Höchstgeschwindigkeit von 25 km/h reichen, ist das eine unnötig hohe Hürde. Schon fast skurril mutet die vorgesehene Regelung für die Tandems an: Als E-Bike sollen sie nur erlaubt sein, wenn hinten eine gehbehinderte Person sitzt. Aus technischer Sicht ist diese Einschränkung nicht nachvollziehbar, zumal in der aktuellen Fassung noch generell «behinderte Personen» zugelassen werden sollen. Sprich: Während heute Blinde auf einem Elektrotandem hinten mitfahren dürfen, müssten diese in Zukunft bei einer Polizeikontrolle tüchtig hinken, um ungeschoren davonzukommen.

Relikt aus der Mofa-Zeit

Dem Entwurf fehlen leider neue Bestimmungen zum Kindertransport. Bei den schnellen Elektrovelos ist zwar ein Kindersitz erlaubt, aber kein Kinderanhänger. Diese Regelung ist ein Relikt aus der Mofa-Zeit, mit der man verhindern wollte, dass den Kindern im Anhänger die Abgase der Zweitakter direkt ins Gesicht geblasen werden. Dies ist bei den Elektrovelos sinnlos, zumal man weiss, dass die Jüngsten im Anhänger sicherer mitfahren als auf dem Kindersitz.

Doch solche Punkte können noch verbessert werden, denn die Anhörung resp. Vernehmlassung dient dazu, dass die Interessengruppen ihre Verbesserungsvorschläge einreichen können. Pro Velo schlägt unter anderem vor, die langsame Klasse komplett den Velos gleichzustellen, was auf einen Streich viele Probleme lösen würde. Die Hersteller und Branchenverbände wissen zwar, dass sie sich zur Revision äussern sollten, bis Redaktionsschluss haben sie das aber nicht getan. Bis zum 15. August bleibt ihnen nur noch wenig Zeit. ■

Marius Graber

GESETZLICHE ÄNDERUNGEN

Die Änderungen betreffen drei verschiedene Verordnungen: Die «Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge» (VTS), hier werden die technischen Anforderungen geregelt. Die «Verkehrsregelverordnung» (VRV), hier wird die Helmpflicht geregelt. Sowie die «Signalisationsverordnung» (SSV), die definiert, auf welchen Wegen welches Fahrzeug fahren darf.

Eine Übersicht finden sie unter: www.velojournal.ch/Gesetzesrevision_E-Bikes