

## Positionspapier Elektrovelos

Vom Vorstand verabschiedet am 2.9.2019

### 1 Ausgangslage

Dieses Positionspapier ist die Weiterentwicklung des Positionspapiers aus dem Jahre 2014 und ersetzt dieses. Es enthält lediglich marginale Abweichungen vom früheren Dokument. Diese sind im folgenden ausgewiesen.

### 2 Definition

"Elektrovelo" wird als Oberbegriff für Velos mit elektrischer Tretunterstützung verwendet. "Langsame" Elektrovelos verfügen über eine Leistung von maximal 500 Watt und eine Tretunterstützung bis maximal 25 kmh. "Schnelle" Elektrovelos verfügen über eine Leistung bis 1'000 Watt und eine Tretunterstützung bis 45 kmh.

### 3 Klassierung gemäss VTS

Alle Arten von Elektrovelos fallen heute in die Kategorie der Motorfahräder. Die langsamen Elektrovelos geniessen als sog. "Leicht-Motorfahräder" verschiedene Erleichterungen; sind den motorlosen Velos weitgehend gleichgestellt.

#### 3.1 Langsame Elektrovelos sollen den Velos gleichgestellt werden.

**Pro Velo Schweiz fordert:** Die langsamen Elektrovelos sollen in die Kategorie der Fahräder umgeteilt und diesen völlig gleichgestellt werden. Folgende Bestimmungen sollen geändert werden:

1. Aufhebung der Altersbegrenzung und der Ausweispflicht für das Fahren auf langsamen Elektrovelos (Abweichung gegenüber dem Positionspapier von 2014).
2. Zulassung von Tandems mit Tretunterstützung.
3. Aufhebung der Installationspflicht für Beleuchtung bei langsamen Elektrovelos; Verzicht auf ein Obligatorium für Tagfahrlicht bei Elektrovelos.
4. Wiedereinführung der Pflicht, eine Veloglocke zu montieren.
5. Senkung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 20 kmh auf 6 kmh (Schiebehilfe). (Elektro-Mofas sollen nicht den Velos gleichgestellt sein.)

#### 3.2 Schnelle Elektrovelos sollen eine eigene Kategorie bilden

**Pro Velo Schweiz fordert:** Die schnellen Elektrovelos werden eine eigene Fahrzeugkategorie "Elektro-Motorfahrrad mit Tretunterstützung" eingeteilt. Folgende Bestimmungen sollen geändert werden:

1. Einführung einer Tachopflicht (Tacho ist i.d.R. schon heute serienmässig vorhanden)
2. Senkung der bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von 30 kmh auf 6 kmh (Schiebehilfe). (Elektrotöffs sollen nicht derselben Kategorie zugehören.)
3. Beibehaltung der Tretunterstützung bis 45 kmh. Keine Senkung der Tretunterstützung auf 20 mph (32 kmh). (Abweichende Forderung zum Papier von 2014)
4. Aufhebung der Vorschrift, dass schnelle Elektrovelos max. 2 Räder haben dürfen.
5. Keine Umteilung der schnellen Elektrovelos zu den Kleinmotorrädern (Motion Hardegger)

### 4 Verkehrsregeln und Signalisation

**Pro Velo Schweiz fordert:**

1. Die Schaffung eines Signals "Elektro-Motorfahrrad mit Tretunterstützung". Dies erlaubt die Zulassung bzw. Ausnahme dieser Fahrzeugkategorie bei Durchfahrverbots- bzw. -gebotssignalen.
2. Eine Anpassung der Gesetzgebung, so dass Mofas (Benzinmofas, Elektro-Motorfahrräder mit Tretunterstützung) Tempolimiten einhalten müssen. Dies erlaubt die Verfügung von Maximalgeschwindigkeiten und das Büssen von Verstössen z.B. auf Radwegen.
3. Keine generelle Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht für Mofas; keine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf Radwegen. Kein Fahrverbot für schnelle E-Bikes auf Radwegen. (Sondern gemäss obigen Vorschlägen die Möglichkeit, situativ das Gebot aufzuheben.)
4. Schaffung eines neuen Signals "Radweg ohne Benützungspflicht"

## **5 Beilage**

Übersicht über die Einteilung der Velos