

Neue Regeln für Elektrovelos

Helmpflicht für die schnelle E-Bike-Klasse, strengere Regeln für die Beleuchtung und Lockerungen bei Motorleistung, Kindertransport und Elektro-Trottinets: Nicht alle Vorschriften für Ausrüstung und Nutzung von Elektrovelos werden mit Freude registriert.

Urs Rosenbaum

Von den neuen Regeln für Elektrovelos bietet die Helmpflicht bei schnellen Elektrovelos am wenigsten Gesprächsstoff. Gemäss der überarbeiteten Verkehrsregelverordnung müssen Fahrerinnen und Fahrer eines Elektrovelos ab dem 1. Juli 2012 einen Velohelm tragen, sofern der Motor ihres Fahrzeugs bis zu 45 km/h Unterstützungsleistung bietet. Diese neue Regel hatte das Bundesamt für Strassen bereits im letzten Sommer in der Vernehmlassung präsentiert. Schon damals zeichnete sich bei Verbänden und Veloherstellern eine breite Unterstützung für dieses Obligatorium ab. Gemäss einer Kundenbefragung des Schweizer Marktführers Flyer tragen bereits heute nahezu alle FahrerInnen eines schnellen Elektrovelos einen Helm. «Die Helmpflicht hält fest, was im Verkehr bereits Praxis ist», stellt auch Pro-Velo-Geschäftsführer Christoph Merkli fest. Das Obligatorium sollte problemlos umsetzbar sein, da der Bund lediglich einen nach EN 1078 geprüften Velohelm vorschreibt. Die Produkte aller namhaften Markenhersteller erfüllen diese Norm bereits.

Verpasste Chancen beim Personentransport

Merkli begrüsst auch, dass der Bund die Vorschriften für den Kindertransport gelockert hat. «Wir freuen uns, dass Kinderanhänger nun auch bei der schnellen Klasse der Elektrovelos erlaubt sind.» Viele Eltern können damit ihr Elektrovelo vielseitiger einsetzen, so Merkli. Dass nun auch dreirädrige Elektrovelos zulassungsfrei in Verkehr gebracht werden dürfen, findet ebenfalls Zustimmung von Pro Velo. Schade findet es der Pro-Velo-Geschäftsführer hingegen, dass der Personentransport nur für Mitfahrende mit einer Behinderung freigegeben wurde. «Tandems mit Elektromotor sind trotz unserer Eingabe in der Vernehmlassung auch nach den überarbeiteten Vorschriften nicht erlaubt. Paaren und Familien bleiben so zahlreiche Erleichterungen auf gemeinsamen Ausflügen verwehrt», bedauert Christoph Merkli.

Auf den schnellen Flitzern gilt ab 1. Juli Helmpflicht.

Während er beim Personentransport nur eine vergebene Chance sieht, ist Merkli mit einigen der neuen Vorschriften gar nicht glücklich: «Die Verdoppelung der Motorenkraft und die hohen Geschwindigkeiten, die mit der legalisierten Anfahrhilfe gefahren werden dürfen, sind sicherheitsrelevante Veränderungen. Zusammen mit der neuen Vorschrift, dass Elektrovelos beider Klassen Velowege nutzen müssen, resultiert nach Ansicht von Merkli ein höheres Unfallrisiko und ein grösseres Konfliktpotenzial mit Fussgängern und Velofahrerinnen auf Mischverkehrsflächen. Aus dem gleichen Grund hat er auch Bedenken daran, dass Elektro-Trottinets und Elektro-Mofas mit einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h den langsamen Elektrovelos gleichgestellt werden. Die Bundesbehörden rechtfertigen die lockereren Regeln mit dem Druck des Marktes: «E-Bikes werden immer beliebter, die Palette der angebotenen Produkte wächst. Dies hat den Bundesrat dazu bewogen, die bisherigen Regeln der technischen Entwicklung anzupassen und zu vereinfachen», sagt Thomas Rohrbach, Sprecher des Bundesamts für Strassen (Astra). Damit hebt sich die Schweizer Gesetzgebung auch deutlich vom geltenden Recht in den benachbarten EU-Ländern ab. Bereits vor der Anpassung der Vorschriften waren die Schweizer Regeln für Ausrüstung und Nutzung von Elektrovelos deutlich liberaler als beispielsweise die deutschen Vorschriften. Dass diese Regelunterschiede durchaus Auswirkungen auf den Strassen haben, zeigt die Zahl der zugelassenen schnellen Elektrovelos: Gemäss Schätzungen des Elektrovelo-Förderers Newride beträgt der Anteil der schnellen Elektrovelos am Schweizer Gesamtmarkt rund zwanzig Prozent. Deutsche Branchenvertreter schätzen den Anteil dieser Fahrzeuggattung unter allen verkauften Velos mit elektrischem Hilfsmotor in ihrem Land auf weniger als fünf Prozent ein.

Engpässe sind nicht auszuschliessen

Die neuen, strengeren Ausrüstungsvorschriften dürften die Popularität der schnellen Elektrovelos in der Schweiz genauso wenig schmälern wie die Helmpflicht, denn im Vergleich zu den gesetzlichen Bestimmungen sind sie immer noch sehr liberal. Trotzdem bereiten sie den Herstellern ein wenig Kopfzerbrechen: Da diese Vorschriften bereits per 1. Mai in Kraft treten, bleiben den Elektrovelo-Anbietern gerade mal zwei Monate zur Umsetzung. «Mitten in der Saison lassen sich in so kurzer Zeit kaum Anpassungen in der Komponentenspezifikation umsetzen», hält Flyer-Geschäftsführer Kurt Schär fest. Erschwerend kommt hinzu, dass vor allem bei der Beleuchtung die Regeln nicht klar formuliert sind. «Nach ersten Abklärungen gehen wir aber davon aus, dass Flyer mit den bereits verbauten hochwertigen Lichtanlagen die Vorgaben des Bundes erfüllen kann», sagt Schär.





Die meisten E-BikerInnen sind mit der langsamen Klasse unterwegs.

Trotzdem könnte es Verzögerungen geben, denn über die Zulassung der einzelnen Elektrovelos entscheiden Beamte in den kantonalen Strassenverkehrsämtern, und nicht die Mitarbeitenden des Astra, die die neuen Regeln ausgearbeitet haben. Mehrere Elektrovelo-Anbieter und -Händler haben bereits bei den bisherigen Zulassungsvorschriften die Erfahrung gemacht, dass diese von Ort zu Ort unterschiedlich streng ausgelegt wurden. Daher besteht das Risiko, dass gewisse Beleuchtungsanlagen an schnellen Elektrovelos von Strassenverkehrsämtern nicht freigegeben werden. Heikel ist dies vor allem deshalb, weil momentan europaweit nur ein einziger E-Bike-Scheinwerfer – derjenige von Philips – die internationalen Normen erfüllt, auf die sich die Schweizer Gesetzgeber berufen. Dieses Modell

wird erst seit Kurzem und nur an Velohersteller ausgeliefert. Weitere Scheinwerfer von anderen Herstellern sollen im Laufe dieses Jahres das Prüfzeichen erhalten.

Eine hundertprozentige Sicherheit, dass alle schnellen Elektrovelos bereits ab dem 1. Mai die Zulassung gemäss den neuen Regeln erhalten werden, gibt es daher nicht. Für Interessenten, die sich noch in diesem Frühling ein neues Elektrovelo der schnellen Klasse zulegen wollen, hält Flyer-Chef Schär deshalb einen Rat bereit: «Wer auf Nummer sicher gehen will, kauft sich sein schnelles Elektrovelo noch vor Ende April.» Die neuen Ausstattungsvorschriften gelten nämlich nicht rückwirkend für Fahrzeuge, die noch vor der Regeländerung in Verkehr gebracht worden sind. >

1



2



3



- 1 | Schnelle Elektrovelos müssen neu mit einem Mofa-Rückspiegel ausgerüstet werden.
- 2 | In der schnellen Klasse wegen der Radgröße nur noch ganz knapp zugelassen: Flyer «I:sy».
- 3 | Elektro-Trottinets können wie E-Bikes der langsamen Klasse verkauft und genutzt werden.

DIE WICHTIGSTEN ÄNDERUNGEN IM ÜBERBLICK

Motorenstärke: «Leicht-Motorfahrräder» (offizielle Bezeichnung für Elektrovelos der langsamen Klasse) dürfen neu Motoren mit einer Leistung von 500 Watt haben. «Motorfahrräder mit Elektromotor» (offizielle Bezeichnung für Elektrovelos der schnellen Klasse) dürfen einen Motor mit bis zu 1000 Watt Leistung besitzen.

Anfahrhilfe: Die erlaubte Fahrgeschwindigkeit ohne Tretunterstützung bei Elektrovelos der langsamen Klasse beträgt neu 20 km/h (bisher: 0 km/h), bei Elektrovelos der schnellen Klasse sind es 30 km/h. Wenn die Anfahrhilfe in dieser Kategorie aber mehr als 20 km/h leistet, ist ein Mofa-/Velohelm vorgeschrieben.

Mini-Elektroroller: Reine Elektrotöffli und E-Trottinets ohne Pedalantrieb werden künftig der Kategorie «Leicht-Motorfahrräder» zugeordnet und benötigen keine Zulassung und kein Nummernschild mehr. Voraussetzung ist, dass sie nicht schneller als 20 km/h fahren (siehe Geschwindigkeitsregel bei Anfahrhilfe).

Beleuchtung: Elektrovelos der langsamen Klasse benötigen künftig eine fest montierte Velobeleuchtung (bisher waren auch abnehmbare Batterielampen erlaubt). Aus welcher Energiequelle (Motorenakku, Batterie, Dynamo) die fix angebrachte Velobeleuchtung den Strom bezieht, wird von der Verordnung nicht vorgeschrieben. Elektrovelos der schnellen Klasse benötigen neu eine typengehörige Beleuchtung, die den Vorschriften der Motorfahrradausrüstung entspricht.

Rückspiegel: Elektrovelos der schnellen Klasse müssen ab Mai mit einem Rückspiegel mit 50 cm² Fläche ausgestattet sein (bisher: nicht obligatorisch). Für die langsame Klasse gibt es keine Vorschriften.

Kinderanhänger: Der Transport von Kindern in einem Anhänger ist neu in beiden Kategorien erlaubt (bisher: verboten in der schnellen Klasse).

Sitzplätze/Behindertentransport: Mehr als der Sitzplatz des Fahrers ist in beiden Elektrovélo-Kategorien nicht zulässig. Ausgenommen sind Elektrovelos der langsamen Klasse, die speziell für den Transport von Behinderten eingerichtet wurden. Tandems, Rikschas und ähnliche Personentransportfahrzeuge mit Elektro-Hilfsmotor für Menschen ohne Behinderung sind in diesen Kategorien nicht erlaubt und müssen weiterhin in einer übergeordneten Motorrad-Kategorie zugelassen werden.

Räder: Mehrspurige Elektrovelos sind neu nur noch in der langsamen Klasse erlaubt (bisher: nur in der schnellen Klasse). In der schnellen Klasse müssen die Räder neu einen Durchmesser von mindestens 50 cm besitzen. Wenn beispielsweise ein 20-Zoll-Rad (Flyer «I:sy») mit dicken Reifen ausgestattet ist, werden die Mindestmasse gerade noch erfüllt. Für die Radgröße der langsamen Klasse gelten keine Vorschriften.

Helm: In der schnellen Klasse gilt künftig ein Velohelmobligatorium. Bei den langsameren Elektrovelos wird ein Helm trotz Anfahrhilfe bis 20 km/h lediglich empfohlen.

Velowegpflicht: Schnelle und langsame Elektrovelos müssen künftig den Veloweg benutzen, wenn ein solcher vorhanden ist.

Fahrerlaubnis bei Motorfahrrad-Verbot: Elektrovelos dürfen auf einem Weg fahren, für den ein Mofaverbot gilt, wenn sie ohne Tretunterstützung höchstens mit 20 km/h, mit Tretunterstützung höchstens mit 25 km/h oder mit komplett ausgeschaltetem Motor fahren.

Fristen: Das Helmobligatorium tritt per 1. Juli 2012 in Kraft. Alle anderen Vorschriften gelten ab dem 1. Mai 2012. Die Ausrüstungsvorschriften gelten nur für Fahrzeuge, die ab dem Stichtag in Verkehr gesetzt werden. Alle bisher verkauften Elektrovelos müssen nicht nach den neuen Normen nachgerüstet werden. ■