

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (2016)

**Heft:** 1

  

**Artikel:** Elektrovelos in das Verkehrsumfeld integrieren

**Autor:** Diethelm, Käthi / Balsiger, Oskar

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-957808>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Elektrovelos in das Verkehrsumfeld integrieren

## KÄTHI DIETHELM

Informatikerin, Pro Velo Schweiz, Vorstand.

## OSKAR BALSIGER

Ingenieur/Raumplaner FH, Pro Velo Schweiz, Vorstand (bis Ende 2015).

**Elektrovelos haben in weiten Teilen der hügeligen Schweiz ein grosses Potential. Oft ist es das schnellste Fahrzeug, um von einem Punkt zum anderen zu gelangen. Generell wird Velofahren sicherer, wenn mehr Velofahrende am Verkehr partizipieren, unbeschrieben davon, ob sie dabei ein Velo oder ein Elektrovelo benutzen. Aus diesem Grund bekennt sich Pro Velo dazu, auch die Interessen der Elektrovelo-NutzerInnen zu vertreten. Dadurch dürfen aber Errungenschaften für Velofahrende, zum Beispiel im Bereich Infrastruktur, nicht in Frage gestellt werden.**

Diese Haltung beruht auf der Vision, wonach die zunehmende Popularität der Elektrovelos einen Beitrag zur Verbesserung der Velo-Infrastruktur, der Verkehrssicherheit, der Volksgesundheit und der Lebensqualität leistet. Beide Fahrzeugkategorien, Velo und Elektrovelo, sind eine platzsparende Alternative zu den verstopften Strassen und zum überlasteten ÖV.

Elektrovelo ist aber nicht gleich Elektrovelo: Zur Zielgruppe von Pro Velo gehören veloähnliche Fahrzeuge mit Muskelkraft-Motor-Hybridantrieb, in erster Linie die am meisten verbreitete Elektrovelo-Kategorie mit Unterstützung der Pedalkraft bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Elektrovelos mit Pedalunterstützung bis 45 km/h bewegen sich im Grenzbereich zwischen «Langsamverkehr» und «Motorfahrzeugverkehr». Sie werden der Zielgruppe zugerechnet, solange die Verträglich-

keit bezüglich Benutzung der Verkehrsflächen des Langsamverkehrs gewährleistet ist. Dagegen gehören Fahrzeuge, die rein motorisch betrieben werden (z.B. Roller, Mofa, Segway), nicht zur Zielgruppe von Pro Velo, da sie ganz ohne pedalieren und Muskelkraft fortbewegt werden können. Förderprogramme zugunsten der Elektromobilität (z.B. aus dem Energiebereich), sollen jedoch in jedem Fall auch nicht motorisierten Velos zu gute kommen.

In diesem Sinne postuliert Pro Velo, Elektrovelofahrende wie nicht motorisierte Velofahrende zu behandeln und in die verkehrliche Umwelt zu integrieren. Wer schneller als 20 km/h unterwegs sein möchte, soll jedoch von der Pflicht, Radwege oder gemeinsame Wege mit Fussgängern benutzen zu müssen, entbunden sein. Pro Velo fordert deshalb, dass alle Infrastrukturen des Langsamverkehrs hinsichtlich der Verträglichkeit mit schnellen Elektrovelos überprüft und die Verkehrsregeln entsprechend angepasst werden. Die geltende Regelung, dass Jugendliche erst ab 14 Jahren Elektrovelos fahren dürfen (ausnahmsweise 12 Jahre bei langen Schulwegen; schnelle Elektrovelos ab 16 Jahren), wird hingegen gestützt.

Pro Velo beobachtet zudem die technische Entwicklung der Elektrovelos und reagiert auf die gestiegenen fahrtechnischen Anforderungen, welche die Fahrt mit einem Elektrovelo an seine FahrerInnen stellen kann, unter anderem mit Elektrovelo-Fahrkursen.



**[ABB. 1]** Bern, Henkerbrünnli; Elektrovelofahrer schliesst bei der Wegfahrt an der Ampel nicht zu nah auf die vor ihm wartende Velofahrerin auf, sodass sich diese nicht gedrängt und gestresst fühlt. (Foto: Oskar Balsiger)