

# Elektrovelos in das Verkehrsumfeld integrieren

Autor(en): **Diethelm, Käthi / Balsiger, Oskar**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(2016)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957808>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 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, Henkerbrännli; 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)