



19.3708

Motion Schmid Martin.**Anpassung der gesetzlichen Grundlage
für das E-Bike mit Tretunterstützung
bis 25 Stundenkilometer****Motion Schmid Martin.****Vélos électriques équipés
d'une assistance au pédalage
jusqu'à 25 kilomètres à l'heure.
Adaptation des bases légales**

CHRONOLOGIE

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 10.09.19 (ORDNUNGSANTRAG - MOTION D'ORDRE)

STÄNDERAT/CONSEIL DES ETATS 11.03.20

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Die Kommission beantragt, die Motion anzunehmen. Der Bundesrat beantragt die Ablehnung der Motion.

Wicki Hans (RL, NW), für die Kommission: Ich glaube, Sie stimmen mir zu: Wir stehen tagtäglich vor dem Dilemma, dass wir eine verbesserte Mobilität wollen, aber auch wissen, dass wir dadurch die Emissionen und die Lärmbelastungen ansteigen lassen. Dabei spielt der lokale Individualverkehr eben eine zentrale Rolle, denn trotz einem guten Netz des öffentlichen Verkehrs geht es gerade auf dem Land häufig nicht ohne individuelles Fortbewegungsmittel. Aufgrund unserer Topografie ist das Fahrrad nicht für alle Distanzen alltagstauglich. Angesichts dessen stellt das E-Bike eine gute Alternative dar, um die Emissionswerte zu senken.

Das Ziel dieser Motion besteht entsprechend darin, die Verwendung von E-Bikes zu fördern. Dies soll dadurch erreicht werden, dass das Mindestalter für deren Benutzung ohne Fahrausweis gesenkt werden soll. Dabei würden wir international keine Sonderrolle einnehmen, sondern sogar eher einen Nachzügler darstellen, denn in den meisten benachbarten Ländern, darunter Frankreich, Deutschland und Italien, besteht überhaupt kein Mindestalter für E-Bikes. In Österreich liegt es bei 12 Jahren respektive bei Bestehen einer Fahrradprüfung bei 10 Jahren. Selbst mit der Annahme der Motion wären wir noch immer restriktiver als die anderen Staaten.

Das Argument des Bundesrates gegen die Motion überzeugt vor diesem Hintergrund nicht. Natürlich ist die Verkehrssicherheit ein wichtiger Punkt, allerdings muss diese im Zusammenhang gesehen werden. Der Bundesrat verweist auf die aktuelle Verkehrsunfallstatistik, die eine Zunahme der Unfälle mit E-Bikes verzeichnet. Es ist eine Binsenwahrheit, dass mit der zunehmenden Verbreitung eines Verkehrsmittels auch die Unfälle in absoluten Zahlen zunehmen. Allerdings kann dies kaum als Argument beigezogen werden, denn einerseits stellt es in erster Linie eine Verlagerung dar: Wenn immer mehr E-Bikes anstatt herkömmliche Fahrräder oder Motorroller verkauft werden, ist es wohl naheliegend, dass es auch bei den Unfallzahlen eine Verlagerung gibt. Konkret nehmen somit die Unfälle in absoluten Zahlen auf der einen Seite ab und auf der anderen Seite zu. Nur die abnehmende Seite zu zeigen und die andere anzuprangern, ist deshalb etwas zu kurz gedacht.

Andererseits birgt natürlich jedes Verkehrsmittel – ob Fahrrad, E-Bike, Moped oder Auto – auch eine gewisse Gefahr. In der Kommission wurde etwa seitens der Verwaltung moniert, dass ein E-Bike anders zu fahren sei als ein Fahrrad. Aus Sicht des klassischen Fahrradfahrers ist dies sicher korrekt. Wir sprechen hier aber von der jüngeren Generation, die nicht in ihren alten Gewohnheiten verändert werden muss, sondern mit beiden Verkehrsmitteln aufwächst.

In der Kommission wurden insbesondere zwei Aspekte genannt, die zugunsten der Motion sprechen. Auf der einen Seite ist es der touristische Aspekt. Gerade für den Sommertourismus stellen E-Bikes ein wertvolles Angebot dar. Sie ermöglichen gemeinsame Familienausflüge über eine gewisse Distanz. Davon profitiert auch eine ganze Region. Allerdings ist es für viele Gäste unverständlich, warum ihre Kinder im jugendlichen Alter in der Schweiz nicht frei fahren dürfen, denn in den umliegenden Ländern ist dies – wie bereits gesagt –





schon heute der Fall. Gerade angesichts der aktuellen Herausforderungen für den Tourismus ist es wichtig, ihm nicht auch noch Steine in den Weg zu legen. Als konkretes Beispiel wurde die Bodenseeregion genannt. Die Bodensee-Rundtour mit dem E-Bike gewinnt zunehmend an Bedeutung. Es ist aber geradezu paradox, wenn Familien die Rundtour beim Übertritt aus Deutschland oder Österreich plötzlich abbrechen müssen, weil für die Kinder hier höhere gesetzliche Hürden gelten.

Auf der anderen Seite wurde auch die Chance besprochen, wonach Junge dank des E-Bikes bereits früh in ihrem Mobilitätsverhalten beeinflusst werden können, denn in den Städten gibt es bei Jugendlichen die Tendenz, das Moped oder den Motorroller zu benutzen. Je früher sie hingegen das E-Bike benutzen können, umso eher bleiben sie auch bei diesem Fortbewegungsmittel. Aus Sicht der Umwelt ist dies klar zu bevorzugen. Aus diesem Grund und im Namen Ihrer einstimmigen Kommission empfehle ich Ihnen, diese Motion anzunehmen.

AB 2020 S 152 / BO 2020 E 152

Schmid Martin (RL, GR): Nach der Annahme des Verfassungsartikels zum Fahrrad hat das Fahrrad ja auch verfassungsrechtlich eine speziellere Stellung als in der Vergangenheit. Ich bin der festen Überzeugung, dass der Trend der E-Bikes sich weiter verbreiten und noch zunehmen wird. Wir sehen ja alle selbst – in der Verwandtschaft, zuhause, beim eigenen Verhalten –, dass diese Produkte eine Alternative zum Auto sind, gerade auch im städtischen Verkehr. Ich glaube, das ist unbestritten, und der Trend wird sich fortsetzen.

Der Bundesrat bringt meines Erachtens auch nur ein Argument vor, warum er die Motion zur Ablehnung beantragt: Er begründet es mit den Unfallzahlen. Das ist das einzige Argument, das in der bundesrätlichen Stellungnahme enthalten ist. Meines Erachtens ist darauf hinzuweisen, dass die Unfälle heute nicht dieser Alterskategorie zugeordnet werden können, weil diese Jugendlichen unter den jetzigen Voraussetzungen ja noch gar nicht fahren dürfen bzw. diese Unfälle gar nicht verursachen. Wenn schon, sind in der Statistik zum E-Bike eben Unfälle enthalten, die wir Eltern verursachen bzw. diejenigen, die über 16 Jahre alt sind, also auch erwachsene Personen.

Jetzt stelle ich Ihnen die Frage: Glauben Sie, dass Jugendliche schlechtere E-Bike-Fahrer als wir Erwachsenen sind? Das glaube ich nicht. Meine Erfahrung zeigt, dass Jugendliche in diesem Bereich nicht mehr Unfälle verursachen. Ich habe auch ein Ferienerlebnis im Ausland gehabt, wo selbstverständlich alle Eltern davon ausgehen, dass ihre Kinder auch in der Schweiz legal solche E-Bikes fahren dürfen. Dann muss man sie darauf aufmerksam machen, dass sie als Eltern in eine versicherungsrechtlich sehr schwierige Situation geraten, wenn die Jugendlichen die E-Bikes, die sie im Ausland benützen dürfen, auch in der Schweiz fahren. Dann muss man sie darauf aufmerksam machen, dass sie in der Schweiz eine Mofaprüfung ablegen müssen. Das erscheint mir nicht sinnvoll.

Ich habe versucht, mittels Statistiken herauszufinden, ob die Unfallzahlen der 12- bis 16-Jährigen in den umliegenden Ländern im Bereich der E-Bikes eine höhere Relevanz als bei den Älteren zeigen. Eine solche Evidenz habe ich nirgends gefunden. Meines Erachtens gibt es sie nicht. Es gibt in den umliegenden Ländern auch keine negativen Erfahrungen; das hat der Kommissionssprecher schon zitiert. Aus meiner Sicht wäre es schlicht ein falsches Zeichen, wenn man bei der heutigen Umweltproblematik mit den SUV, mit denen die Kinder zu den Schulhäusern gebracht werden, diese Anpassung nicht machen würde. Geben wir den Jugendlichen die Möglichkeit, mit einem E-Bike mit Tretunterstützung bis 25 Kilometer auch zur Schule zu fahren! Ich glaube, das ist die richtige Antwort, nicht diejenige des Bundesrates.

Ich bitte Sie mit der einstimmigen Kommission, diese Motion anzunehmen.

Sommaruga Simonetta, Bundespräsidentin: Ich finde es wunderbar, wie Sie sich für die E-Bikes einsetzen. Ich denke auch, dass E-Bikes ein Fortbewegungsmittel sind, das noch grosses Potenzial hat. Sie möchten jetzt, dass Kinder noch früher, d. h. ab 12 Jahren, E-Bikes mit Tretunterstützung bis 25 Stundenkilometer fahren dürfen.

Dass die Unfälle mit E-Bikes zunehmen, ist eine Realität, die nicht zu unterschätzen ist. Ich muss gestehen, ich bin beeindruckt, wenn ich die Statistik anschau. Ich finde, es ist auch unsere Aufgabe zu analysieren, was das bedeutet und welche Massnahmen getroffen werden müssen. Hierzu haben wir auch Ideen. Das entspricht zwar nicht der vorliegenden Motion, aber ich finde, wir sind hier auch für die Sicherheit zuständig.

Es ist eine Tatsache, dass auch mit langsamen E-Bikes schneller gefahren wird als mit dem Velo. E-Bikes haben ein höheres Gewicht; das wissen alle, die schon einmal mit einem E-Bike gefahren sind. Der Grund dafür ist die Batterie, die ausserdem für einen anderen Schwerpunkt sorgt. Das heisst, man hat auch einen anderen Bremsweg und ein anderes Kurvenverhalten. Ich sage nicht, dass Kinder damit grundsätzlich nicht umgehen können, aber es ist eben schon ein Unterschied, ob man mit einem E-Bike oder mit einem Velo fährt.



Die Unfälle haben sicher auch etwas damit zu tun. Wer ein E-Bike fährt, sollte die Verkehrsregeln unserer Meinung nach gut kennen. Deshalb gilt eben die heutige Regelung: Entweder man legt mit 14 Jahren eine Theorieprüfung ab, oder man wartet, sammelt Erfahrungen und kann dann mit 16 Jahren ein solches E-Bike fahren.

Jetzt können Sie sagen: Wenn das im übrigen Europa geht, dann können unsere Kinder das auch. Aber etwas haben Sie nicht gesagt: Im Gegensatz zu den E-Bikes in der EU verfügen die E-Bikes in der Schweiz über einen Selbstfahrmodus bis 20 Stundenkilometer. Das heisst, auch ohne zu treten, fährt man auf den E-Bikes bereits 20 Stundenkilometer. Das ist ein Unterschied zu den E-Bikes in der EU, bei denen das eben nicht der Fall ist. Ein weiterer Unterschied zwischen der EU und der Schweiz sind die sogenannten Vespinos, die offenbar – wie ich hier lese – wie Motorroller aussehen und bei uns, analog zu den Elektrotrottinetten, ebenfalls als langsame E-Bikes gelten.

Wenn Sie also diese Motion annehmen würden, dürften in Zukunft auch solche Vespinos und Elektrotrottinette von 12-Jährigen gefahren werden. Das lehnt der Bundesrat auch mit Blick auf das Ausland ab, weil im Ausland diese sogenannten Vespinos als Mofas gelten. Diese dürfen in den meisten Ländern erst ab 14 respektive ab 15 Jahren mit dem entsprechenden Führerausweis gefahren werden. Ich wollte einfach darauf hinweisen: Es gibt eben diese Unterschiede. Deshalb empfehlen wir Ihnen die Ablehnung dieser Motion.

Ihre Kommission empfiehlt die Annahme der Motion einstimmig. Ich kann mir meine Chancen wieder einmal ausrechnen – nicht zum ersten Mal heute Morgen. (*Heiterkeit*) Aber immerhin: Die Kommission ist sich bewusst, dass es eben diese Unterschiede zwischen den E-Bikes in der EU und denjenigen in der Schweiz gibt. Ihre Kommission hat auch anerkannt, dass es dann begleitende Massnahmen wie z. B. eine auf 250 Watt reduzierte Motorleistung braucht, wie das eben in der EU auch der Fall ist, oder auch die Begleitung von Jugendlichen durch eine erwachsene Person.

Deshalb würde ich heute Folgendes sagen: Sollte es so sein, dass Sie Ihrer Kommission und nicht dem Bundesrat folgen, dann bitte ich Sie zu berücksichtigen, dass auch aus Sicht des Bundesrates bei der Umsetzung der Motion dann zwingend in technischer Hinsicht eine tiefere Motorleistung – also z. B. eine auf 250 Watt reduzierte Leistung, wie das eben in der EU der Fall ist – und der Verzicht auf den Selbstfahrmodus zumindest geprüft werden. Das würde dann dem technischen Standard von langsamen E-Bikes in der EU entsprechen. Wenn Sie also einfach sagen: Wir wollen genau das Gleiche wie die EU haben, dann müsste man auch bei den Fahrzeugen das gleiche Setting wie in der EU haben. Das würden wir sicher als Prüfauftrag auch noch gleich mitnehmen. Dann entscheiden Sie wie immer, wie Sie wollen.

Präsident (Stöckli Hans, Präsident): Das machen wir, Frau Bundespräsidentin.

Abstimmung – Vote

Für Annahme der Motion ... 40 Stimmen

Dagegen ... 4 Stimmen

(1 Enthaltung)

AB 2020 S 153 / BO 2020 E 153