

S-Pedelecs unerwünscht, also verboten!

Neue Fahrverbote für S-Pedelecs sorgen im Kanton Zug für Umwege, Unsicherheit und Unverständnis.

Am beliebten Fuss-/Radweg entlang des Zugersees stehen zwischen Choller und Alpenblick Plakate mit der Aufforderung an die Velofahrenden, gemütlich und rücksichtsvoll zu fahren. Auch gibt es einen Hinweis, dass S-Pedelecs (E-Bikes mit Tretunterstützung bis 45 km/h) auf der Strecke nicht gestattet seien.

Folglich muss man sich mit dem S-Pedelec aus einer Gruppe mit Velos und Pedelecs (Tretunterstützung bis 25 km/h) verabschieden, um sich später irgendwo wiederzutreffen. Das ist für diesen Abschnitt sowie die gesamte Veloroute des kantonalen Velowegnetzes und für die drei dort verlaufenden nationalen Velorouten von Schweiz-Mobil ziemlich suboptimal.

Am 1. Juni 2025 ist die angepasste Signalisationsverordnung des Bundes in Kraft getreten. Dies hat insbesondere Auswirkungen auf die Nutzung von S-Pedelecs auf Strassen mit Motor-

wagen-, Motorrad- und Mofafahrverbot. Das dreiteilige Schild wurde 1979 unter anderem wegen des Lärms und der Abgase der Töfflis eingeführt. S-Pedelecs gab es damals noch keine. Als sie eingeführt wurden, durften sie mit ausgeschaltetem Motor durchfahren, jetzt ist es gänzlich verboten.

Kanton sollte Führung übernehmen

Der Bund überliess den Vollzug den Kantonen, ohne sich der Konsequenzen im Veloalltag bewusst zu sein. Der Kanton Zug übernimmt keine Führung

1. Vorstadt Zug. Wo sollen S-Pedelecs hier fahren, wenn nicht auf dem breiten Trottoir?
2. Chamer Fuss-/Veloweg. S-Pedelecs sollen hier mit Velos fahren dürfen und alle mit einem Tempolimit gebremst werden.
3. Hirsgarten Cham. Der separierte Radweg ist mit einer eigenen Brücke vom Fussverkehr getrennt, das Verbot ist deshalb unverhältnismässig.

und schiebt intern die Verantwortlichkeit zwischen der Baudirektion, dem Amt für Raum und Verkehr und der Sicherheitsdirektion hin und her. Die Gemeinden und privaten Grundeigentümer haben deshalb die Gelegenheit ergriffen, gegen S-Pedelecs grossflächig vorzugehen. So wurden dreiteilige Fahrverbote zum Leid der Stromer nicht mit dem Zusatzschild «E-Bike gestattet» versehen – vielmehr wurden zusätzlich bestehende Signale wie «Radweg», «Fussweg / Velo gestattet» und «Gemeinsamer Rad- und Fussweg» mit «Mofa verboten» ergänzt.

Warum dieser Widerstand gegen S-Pedelecs? Haben ein paar E-Bike-Rowdies das Image dieser Fahrzeuge dermassen ramponiert? In den letzten 20 Jahren wurden in der Schweiz rund sieben Millionen Fahrräder verkauft, davon waren 77 Prozent Velos, 20 Prozent Pedelecs und drei Prozent S-Pedelecs. Im Kanton Zug stagnierten die



Unfallzahlen bei den schätzungsweise 200 S-Pedelecs, wobei sie bei den Velos deutlich sinken und bei den etwa 1300 Pedelecs deutlich ansteigen.

Tempolimit wäre einfache Lösung

Die eingangs erwähnte Radstrecke vom Casino Zug bis nach Dersbach, Hünenberg See, verläuft grösstenteils auf Strassen und Feldwegen, die mit «Zubringerdienst gestattet» oder «Ausgenommen Land- und Forstwirtschaft» signalisiert und damit teilweise auch für Motorfahrzeuge offen sind. Trottoirs mit «Velo gestattet» sind ausreichend breit. Auf weiten Teilen sind die Radwege vom Fussverkehr mit einer eigenen Fahrbahn und extra Brücken separiert. Ein kritisches Nadelöhr besteht beim Naturschutzgebiet zwischen Choller und Alpenblick. Dort kann der Weg nicht verbreitert werden. Die Brücke und Aussichtsplattform über den Dorfbach ist aber komfortabel dimensioniert. Gemäss Unfallkarte des ASTRA sind seit 2011 auf diesem kurzen Abschnitt vier Unfälle mit Fahrrad-, aber keiner mit Fussgängerbeteiligung registriert. Dort muss eine Lösung, etwa mit einem Tempolimit, gefunden werden.

Alles in allem ist diese Route eine wunderschöne, direkte, weitgehend kreuzungs- und hindernisfreie Radstrecke. Für diese Verbindung müssen S-Pedelecs jetzt einen circa 1,5 Kilometer längeren, unklar signalisierten, für Ortsunkundige komplizierten, gefähr-

lichen Umweg über 18 Kreuzungen, davon fünf mit Rotlichtern, vier mit Kreiseln sowie um scharfe Kurven, durch eine unübersichtliche Unterführung und im Mischverkehr auf der Strasse, teilweise ohne Radstreifen in Kauf nehmen.

Pro Velo Zug interveniert

Leserbriefe in den Lokalmedien, Einsprachen von S-Pedelec-Fahrenden und Einträge in Bikeable veranlassen Pro Velo Zug, bei den Behörden zu intervenieren. Im Sinne von Pro Velo Schweiz und SchweizMobil soll den S-Pedelecs bei allen dreiteiligen Fahrverboten durch den Zusatz «E-Bike gestattet» und bei Rad- sowie Fuss-/Radwegen durch das Weglassen von «Mofa verboten» die Durchfahrt möglich bleiben. Auf Mischverkehrsflächen, wo zu hohe Geschwindigkeiten befürchtet oder festgestellt werden, ist ein Tempolimit von 30 oder 20 Kilometer pro Stunde für alle Velos, etwa auch für motorlose Gravelbikes, zu signalisieren. oo

Termine

- **12. Juni 2026** Velokino beim Schulhaus Kirchbühl in Cham
- **04. Juli 2026** Velo-Kultour-Eisenbahngeschichte(n) mit Martin Stuber
- **12. September 2026** Velofahrkurs Cham

Umfrage

Das S-Pedelec bewegt und polarisiert. Wird sind an deiner Meinung interessiert. Lass uns bitte per E-Mail an seki@provelozug.ch wissen, was du als Velo-, Pedelec- oder S-Pedelec-Fahrende/r dazu denkst. Alternativ kannst du die Schwachstellen auf Bikeable erfassen. Die App übermittelt die Einträge zu örtlichen Situationen direkt an die zuständigen Behörden.

- Wie sinnvoll ist das Fahrverbot für S-Pedelecs zwischen Choller und Alpenblick?
- Sollten S-Pedelecs auf gemeinsamen Fuss- und

- Velowegen erlaubt sein?
- Wie sicher ist der vorgeschlagene Umweg für S-Pedelec-Fahrende?
- Welche Massnahme wäre am besten, um Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden zu reduzieren?
- Soll dem S-Pedelec mit dem Zusatzschild «E-Bike gestattet» die Durchfahrt erlaubt bleiben?
- Sollte es eine klare Regelung über die erlaubte Geschwindigkeit auch für unmotorisierte Velos auf solchen Strecken geben?

Vielen Dank und gute Fahrt im passenden Tempo!



Das blaue Band: Farblich abgesetzte Velobahn in Tübingen.

VELOBAHN BAAR-HONAU

Druck ist nötig

Pro Velo Zug interveniert bei mehreren Projekten entlang der Schnellverbindung.

Die Velobahn vom Bahnhof Baar bis an die Kantonsgrenze bei Honau ist seit vergangenem Jahr als Rückgrat unserer Veloinfrastruktur im Richtplan festgesetzt. Die Schnellverbindung führt über Zug, Cham und Hünenberg See. Gemäss Veloweggesetz soll sie bis 2047 realisiert sein. Das ist bei den kantonalen Behörden angekommen, in den Gemeinden noch nicht wirklich. In bereits drei Fällen sind entlang der Route öffentliche Strassen- und private Hochbauprojekte ausgeschrieben. Weil bei diesen Bauprojekten die Velobahnstandards des ASTRA nicht erfüllt werden, hat Pro Velo Zug in der Gemeinde Hünenberg zum Betriebs- und Gestaltungskonzept Luzernerstrasse Stellung genommen und in der Gemeinde Baar gegen das Neubauprojekt Unterfeld Süd eine Einsprache sowie zum Quartiergestaltungsplan Bahnmatt eine Einwendung deponiert. In Hünenberg scheint eine Kompromisslösung realistisch und beim Unterfeld laufen die konstruktiven Verhandlungen mit der Bauherrschaft auf einen Rückzug der Einsprache hinaus. Vielleicht wird auf diesem Abschnitt eine für die ganze Strecke beispielhaft Lösung mit einer farblich abgesetzten Fahrbahn für Velos realisiert – als Vorlage für künftige Abschnitte der Velobahn. oo