

Fabienne Riklin

Nach dem Sturz hatte Katrin Piller zwei Finger gebrochen, an den Beinen blaue Flecken und eine Gehirnerschütterung – trotz Helm. «Im ersten Moment wusste ich nicht mehr, ob April oder September war», sagt die heute 79-Jährige. Vor zwei Jahren ist sie mit dem E-Bike gestürzt. In einem kleinen Park mitten in der Stadt Zürich wich sie einem falsch abgestellten Lieferwagen aus, übersah eine Schwelle und knallte auf den Asphalt.

«Ich bin praktisch aus dem Stand umgefallen und habe mich dennoch ziemlich böse verletzt», sagt Piller. Fünf Tage musste die Rentnerin ins Spital. «So toll diese E-Bikes sind, es ist schnell etwas passiert.» Seit dem Unfall ist sie nie mehr auf einem gesessen. Sie hat es ihrem Sohn verschenkt.

Beim Kauf hatte Piller damals ein paar Kniffe für die Handhabung erhalten. «Aber das ging husch, husch», sagt sie. Daher fände sie einen Kurs sinnvoll. Für alle, nicht nur für Seniorinnen und Senioren. «Manche sind mit 70 noch sehr rüstig, andere mit 50 schon ziemlich tatterig.»

Tatsächlich prüft das Bundesamt für Strassen (Astra), künftig eine Prüfung oder obligatorische Kurse für E-Bike-Fahrer einzuführen. Konkret lässt das Amt derzeit einen Katalog «zur notwendigen Fahreignung, Fahrkompetenz und Fahrfähigkeit» erstellen – und zwar differenziert nach Alterskategorien. Der Bericht soll nächstes Jahr abgeschlossen sein. Fest steht: «Das Astra will die Sicherheit von E-Bike-Fahrenden verbessern», wie das Amt schreibt.

Auf den schnellen Gefährten braucht es einen Helm

Heute gehören die Elektrovelos der Kategorie M, den Motorfahrzeugen, an. Sie werden in schnelle E-Bikes (bis 45 km/h) und langsame (bis 25 km/h) unterschieden. Wer sie fahren will, muss mindestens 14 Jahre alt sein und auf den schnellen Gefährten einen Helm tragen sowie eine gelbe Nummer montieren. Mehr Anforderungen gibt es nicht. Entsprechend beliebt sind die Flitzer.

Fast 220'000 gingen allein vergangenes Jahr über den Ladentisch. Vor rund zehn Jahren waren es noch rund 57'000. Inzwischen liegt das Verhältnis verkaufter Velos und Elektrovelos bei 55 zu 45 Prozent. Es ist also nur noch eine Frage der Zeit, bis die Verkäufe motorisierter Velos überhandnehmen.

Die Kehrseite des Booms: Innerhalb von fünf Jahren haben sich die Crashes fast verdoppelt. Letztes Jahr verunfallten 2267 Personen. 2018 waren es noch 1160. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) hält fest: Bei gleich vielen gefahrenen Kilometern kommt es bei E-Bikes zu doppelt so vielen schweren oder tödlichen Unfällen wie bei herkömmlichen Velos.

Meistens haben ältere Fahrende langsamere Bikes

So verletzten sich im vergangenen Jahr 560 Personen schwer und 23 starben – ein neuer Höchststand. Besonders gefährdet sind ältere Personen. Das zeigt sich auch anhand der gefahrenen Kilometer. So verunfallen bei den über 80-Jährigen über 500 pro 100 Millionen Kilometern. Bei den Jüngeren sind es bei der gleichen Distanz 100.

«Für Seniorinnen und Senioren ist das Risiko viermal so hoch, bei einem Velounfall zu sterben», sagt Karin Huwiler von der BFU. «Stürzen sie, hat das häufiger schwere körperliche Folgen.» Dennoch ist Huwiler gegen zu starke Einschränkungen für Seniorinnen und Senioren. Auch, weil sie dank des Elektromotors länger mobil bleiben können. Zudem sind die meisten älteren Fahrenden mit den langsameren Bikes unterwegs.

Wie ist es dennoch möglich, die Unfälle zu verhindern? Mit Fahrtauglichkeitstests analog zum Auto? «Nein», sagt Huwiler. Deren Wirksamkeit könne bei Autofahrenden nicht wirklich nachgewiesen werden, es sei daher nicht sinnvoll, diese für langsame E-Bikes einzuführen – und für die schnellen ist der Test bereits Pflicht.

«Aber ein freiwilliger Kurs wäre eine gute Möglichkeit.» Gerade, um die Fahrtechnik und schwierige Manöver zu üben und den Rentnern gefährliche Situationen bewusst zu machen. «Ein E-Bike ist kein Velo, sondern ein Motorfahrzeug und verhält sich entsprechend auch anders, ist also deutlich schwerer und schneller.»

Beatrice Steingger, Fachleiterin Radsport bei der Pro Senectute, sieht im Kursansatz ebenfalls ein Mittel, um die Zahl der Unfälle bei Rentnern zu reduzieren. Allerdings würde sie persönlich noch einen Schritt weiter gehen. Steingger sagt: «Für über 65-Jährige müsste ein Kurs obligatorisch sein.» Sonst würden sich genau wieder jene davor drücken, die es eigentlich am nötigsten hätten.

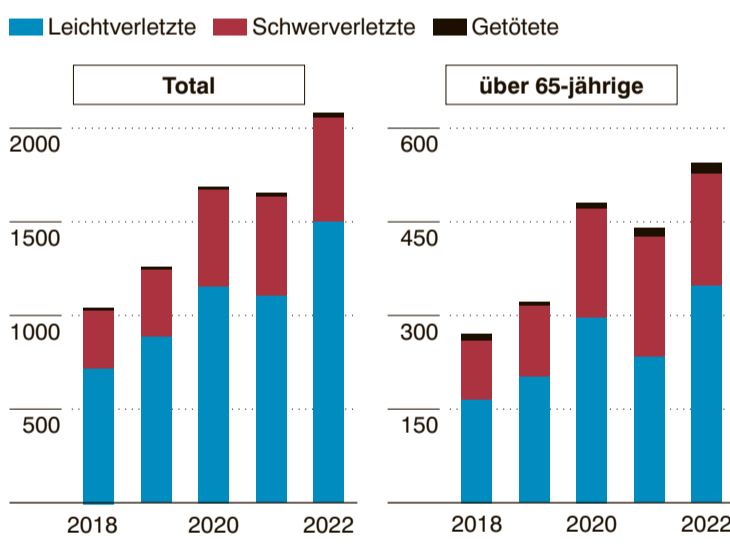


Teilnehmende an einem freiwilligen Kurs der Polizei in Meilen ZH. Foto: Moritz Hager

Für Senioren ist das Unfallrisiko viermal so hoch

Nach starkem Anstieg der Unfälle Der Bund will die Sicherheit von Elektrovelofahrern verbessern und prüft, ob ein Fahrtest oder eine obligatorische Ausbildung je nach Alter sinnvoll wäre.

Verunfallte E-Bike-Fahrende in der Schweiz



Grafik: fabrik / Quelle: Astra

Steingger bildet nicht nur angehende Velokursleiter aus, sondern leitet auch selber Zweiradausflüge für Seniorinnen und Senioren im Bezirk Zofingen. Die allermeisten nehmen daran mit dem E-Bike teil. Und da sieht die Fahrlehrerin sofort: «Wer es nicht richtig gelernt hat und nicht regelmässig im Sattel sitzt, hat das motorisierte Velo nicht im Griff.»

Im Alter würden das Gleichgewicht, die Koordination und auch die Reaktionsfähigkeit abnehmen. Ebenfalls beobachtet Steingger, dass auch die Verkehrsregeln bei manchen nicht mehr präsent sind. «Dass man beispielsweise im Kreisel in der Mitte einspuren muss, ist vielen nicht klar», sagt sie. All das können

man in einem Kurs wieder auffrischen.

Aber die Veloexpertin ist sich bewusst: Ein obligatorischer Kurs ist ein zweischneidiges Schwert. «Wie viele würden damit vergrault?» Und auch sei es nicht so leicht, eine klare Alterslimite zu ziehen. «In meiner Velogruppe sind mehrere über 80-Jährige dabei, die jährlich 5000 Kilometer auf dem E-Bike zurücklegen, die sind topfit und auf dem neuesten Stand.» Aber dann gäbe es 60-Jährige, die Mühe hätten, am Berg anzufahren oder richtig zu schalten und bei Fahrten mit 20 Kilometer pro Stunde unsicher würden.

«Ein E-Bike ist einem Töff ähnlicher als einem Velo»

Für die Verkehrsexpertin von der Universität Zürich, Kristina Keller, und Willi Wismer von der Organisation Roadcross steht deshalb fest: Es braucht einen obligatorischen Kurs für alle E-Bike-Fahrenden. «Zwar verunfallten Rentner pro gefahrene Kilometer am häufigsten, aber auch bei den Jüngeren nehmen die Unfälle seit Jahren extrem stark zu», sagt Wismer, Stiftungsratspräsident und Betreiber einer eigenen Fahrschule für angehende Autofahrer.

Und wie könnte ein solcher Kurs aussehen? «Ähnlich wie ein Töffkurs für die Kategorie A1», sagt Wismer. Darunter fallen Motorräder mit einem Hubraum von 50 bis 125 Kubikzentimetern. Wer einen solchen Töff fahren will, muss eine Grundschulung à 12 Stunden besuchen. «Für ein Elektrovelo wären 12 Stunden etwas viel», sagt Wismer, «aber etwa 4 Stunden wären optimal.»

Was Wismer an der Kursidee gefällt und gegen eine Prüfung spricht: «Das Handling wird gelernt. Ein E-Bike ist nun mal einem kleinen Töff ähnlicher als einem Velo.» Deshalb würde er den Fokus während des Kursnachsmittags vor allem darauf legen: Auf- und Absteigen, Kurvenfahren und Bremsen. «Und der nette Nebeneffekt dabei: Die Regeln würden wieder in Erinnerung gerufen.»

Allerdings gibt es noch einige offene Fragen: Soll der Kurs auch für Töfffahrer obligatorisch sein? Und wer kontrolliert, ob jemand einen E-Bike-Kurs absolviert hat? Die Velohändler, die Polizei? Wismer ist sich bewusst: «Es wird ganz viele haben, die das doof finden, aber das war bei der Einführung der Sicherheitsgurten auch so. Und hat schliesslich einigen das Leben gerettet.»

ANZEIGE

Gratis probieren und 3 Päckli geschenkt.
Beim Kauf 30% Rabatt* erhalten.

Bis zum 27.11.23.



Kostenlos ausprobieren auf
IQOS.com

Ausschliesslich für erwachsene Raucher bestimmt.

*Angebot nicht kombinierbar, gültig für alle Bestellungen eines IQOS30 Probiert-Set mit dem Code IQOS30 vom 30.10.2023 bis 27.11.2023, solange Vorrat. Der Rabatt wird auf den zum Kaufzeitpunkt geltenden Preis des Kits angewendet. SMARTCORE STICKS™ keinesfalls einnehmen oder auseinandernehmen. Dieses Produkt enthält ein scharfes Metallteil, das bei Verschlucken zu schweren Verletzungen führen kann. Von Kindern fernhalten. Weitere Informationen auf iqos.com



IQOS
TOGETHER. FORWARD.

Dieses Tabakerzeugnis kann Ihre Gesundheit schädigen und macht abhängig. Ce produit du tabac peut nuire à votre santé et crée une dépendance. Questo prodotto del tabacco può nuocere alla tua salute e provoca dipendenza.