

Serie Velo (3/4): Unfälle nehmen zu

# Üben für mehr Sicherheit

Die Zunahme von schnellen E-Bikes auf den Strassen führt zu mehr schweren Unfällen. Für mehr Sicherheit braucht es nebst besseren Veloinfrastrukturen viel Übung im Umgang mit den Gefährten. Während Velo-Kurse für Kinder gut besucht werden, fehlt das Interesse der Erwachsenen. Auch weil sie ihr Können oft falsch einschätzen.

Stefan Schmid

E-Bikes boomen – fast jedes zweite neuverkaufte Velo hat einen Elektromotor (siehe Teil 1 unserer Serie). Während langsame E-Bikes schon länger als Freizeitfahrzeug gefragt sind, zeigen momentan vor allem die Verkaufszahlen bei den bis zu 45 km/h schnellen Velos nach oben, die Pendlerfahrzeuge werden oft für grössere Distanzen genutzt. Der E-Bike-Trend hat in den letzten Jahren auch zu einer erheblichen Zunahme von Unfällen mit schweren Verletzungen geführt. Im Kanton Luzern zeigen die von der Polizei veröffentlichten Unfallzahlen (siehe Grafik) eine deutliche Sprache. Die Zahl der Unfälle mit E-Bikes hat sich gegenüber 2019 verdoppelt, jene der konventionellen Fahrräder ist leicht zurückgegangen. Die Schwere der Verletzungen wird in dieser Statistik nicht abgebildet.

## Starke Zunahme der schweren Unfälle

Aussagen dazu macht jedoch eine kürzlich veröffentlichte Studie des Universitätsspitals Zürich. Dabei wurden die Verletzungsmuster von Unfällen mit E-Bikes, gewöhnlichen Velos und Töffs verglichen, mit den Daten von rund tausend Patientinnen und Patienten. Die Studie zeigt, dass es bei Unfällen mit E-Bikes häufiger zu schweren Kopfverletzungen kommt, insbesondere wenn die Personen keinen Helm trugen. Einen Einfluss hat auch das Alter der Verletzten: E-Bike-Fahrer waren mit einem Durchschnittsalter von knapp 55 Jahren deutlich älter als Velofahrer (42.5 Jahre) und Motorradfahrer (40.2 Jahre), was die Auswirkungen von Kopfverletzungen zusätzlich gravierender machen kann. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU erfasst die Zahlen schweizweit. 2023 verunfallten im Strassenverkehr 595 Personen schwer mit einem E-Bike, 16 Personen verstarben. Vor der Pandemie 2019 verunglückten 366 Personen, 11 wurden getötet. Gemäss der BFU steigt das Risiko, mit dem E-Bike tödlich zu verunglücken, mit zunehmendem Alter. Zwei von drei Todesopfern sind 65-jährig oder älter. Die Gründe sind vielschichtig. Ein E-Bike fährt bei gleichem Kraftaufwand deutlich schneller als ein herkömmliches Velo. Dies führt zu einem ungewohnt langen Bremsweg und es bleibt weniger Zeit, auf Unerwartetes zu reagieren. Zudem wird die Geschwindigkeit von E-Bikes von anderen Verkehrsteilnehmern oft unterschätzt.

## Ältere Personen sind gefährdeter

Für mehr Sicherheit auf dem E-Bike empfiehlt die BFU eine vorausschauende Fahrweise, sich gut sichtbar zu machen und auch tagsüber eine Leuchtweste zu tragen. Zudem wird empfohlen, immer einen Helm zu tragen. Dies tun längst nicht alle, gemäss einer aktuellen Umfrage der GfK gaben rund zwei Drittel der Befragten an, bei jeder Fahrt ei-



Die Bikekids Grosswangen beim Technik-Training auf dem Schulhausplatz. Luca Glanzmann übt den Sprung über ein Hindernis. Foto zVg

nen Helm zu tragen. Obligatorisch ist ein Helm lediglich auf schnellen E-Bikes bis 45 km/h. Eine generelle Helmtragepflicht für alle Velofahrenden lehnt unter anderem Pro Velo, der Dachverband für die Velointeressen in der Schweiz, ab. Das sei kontraproduktiv, denn die Einstiegshürde zum Velofahren müsse so tief wie möglich sein, heisst es bei Pro Velo. Für ein sicheres Velofahren müsse in erster Linie die Veloinfrastruktur verbessert werden.

## Ruswiler Hauptplatz gilt als Unfallschwerpunkt

Viele Unfälle passieren im städtischen Umfeld mit Mischverkehr und grossem Verkehrsaufkommen. Doch gibt es auch im Rottal Unfallschwerpunkte? Die Abteilung Verkehr und Infrastruktur vif beim Kanton Luzern nennt auf Anfrage einen einzigen: den Ruswiler Hauptplatz. Gemäss den erfassten Daten haben sich dort zwischen 2020 und 2022 drei Unfälle mit Velobeteiligung ereignet. Die Verkehrsführung ist an dieser Stelle eng,

mehrere Fussgängerstreifen queren die Strassen, die Einfahrt von der Wolhuserstrasse ist unübersichtlich, dazu kommt viel Verkehr aus allen Richtungen. An der Situation werde sich vorderhand nichts ändern, sagt Tobias Lingg, Geschäftsführer der Gemeinde Ruswil. Aufgrund der engen Platzverhältnisse und den bestehenden Gebäuden fehlt der

Platz für zusätzliche Spuren oder Verkehrsinseln. Kleine Optimierungen versuche man vorzunehmen, so halten Absperrketten und Pfosten davon ab, die Strassen neben dem Fussgängerstreifen zu überqueren und die Trottoirs zu überfahren. Zudem wurden in den letzten Jahren Fussgängerstreifen aufgehoben oder verschoben.

Gefährliche Stellen lauern nicht nur, wo Autos und Velos aufeinandertreffen. So führt beispielsweise der Veloweg eingangs Ruswil über die Bushaltestelle Neumühle mit tiefen Spurrillen – eine Sturzgefahr. Auch wo Velowege Einfahrten kreuzen oder auf die Strasse geführt werden, ist Vorsicht geboten. Velofahrende, die gefährliche Stellen kennen, können diese über die Website von Pro Velo Luzern in einem Online-Formular erfassen. Der Verband informiert dann die Verantwortlichen bei Kanton oder Gemeinde und prüft, ob die Sicherheit verbessert werden kann.

## Eltern sensibilisieren

Nebst einer guten Infrastruktur ist das eigene Können ebenso wichtig für sicheres Velofahren. Eine «Grundausbildung» dafür erhalten Kinder in der 5. und 6. Klasse mit dem Lehrplan 21. Darin ist festgehalten: «Schülerinnen und Schüler können mit Velo und öffentlichem Verkehr selbstständig in der Wohnregion unterwegs sein und dabei auf die Sicherheit im Verkehr achten und Regeln einhalten.» Dazu gehört der Radfahrertest, der meist in der fünften Klasse absolviert wird. Die Vorbereitung erfolgt durch Lehrpersonen und Verkehrsinstruktoren. Der praktische Test, die «Veloprüfung», bildet den Abschluss der Fahrradausbildung. Doch auch die Eltern seien in der Pflicht, sagt Mario Henz, Rektor der Schule Ruswil. Sie müssten sicherstellen, dass Kinder für

die E-Bike-Nutzung die Töfflprüfung absolvieren. Zudem sei wichtig, die Eltern und Kinder zu sensibilisieren: «Wir merken, dass zum Teil das Bewusstsein fehlt, was bereits ab 30km/h bei einer Kollision alles passieren könnte.»

## Früh üben für sicheres Velofahren

«Wer auf dem Velo sicher unterwegs sein will, muss dies üben, am besten von klein auf», sagt Stefan Marti. Der Grosswanger ist ein begeisterter Biker und hat vor sechs Jahren mit Kollegen zusammen die Gruppe der Bikekids gegründet. Im Sommerhalbjahr treffen sich in Grosswangen jeden Samstagmorgen zwischen 20 und 40 Kindern und gehen in verschiedenen Stärkeklassen auf Ausfahrten. Zentral dabei ist das Thema Sicherheit. «Es gibt Regeln, an die sich alle halten müssen», so Marti. Dazu gehören Verkehrsregeln, aber auch Benimmregeln. «Wir rasen im Wald nicht einfach an Wanderern vorbei, sondern lassen ihnen den Vortritt». Ebenso wichtig sei ein gut eingestelltes Bike: funktionierende Bremsen und Schaltung sowie die richtige Position auf dem Velo: «Oft ist der Sattel zu tief eingestellt.» Mit der korrekten Sattelhöhe habe man mehr Spass und ein besseres Gleichgewichtsgefühl. Trainiert wird bei den Bikekids zwar auch Kondition, doch im Mittelpunkt steht die Fahrtechnik. Wer das Velo gut beherrsche, könne besser auf Unvorhergesehenes reagieren und vielleicht einen Sturz verhindern, so Stefan Marti. Dafür übe man mit den Kindern regelmässig auf Parcours auf dem Schulhausplatz oder im Wald.

## Tipps für den Parcours zu Hause

Übungen für mehr Sicherheit auf dem Velo können Erwachsene wie Kinder selber machen, sagt Stefan Marti. Er empfiehlt dafür Gleichgewichtsübungen im Stillstand, brüskes Bremsen, Slalom fahren um Steine oder einen Sprung über ein kleines Hindernis. Auch mal ein steiles Bord oder eine Treppe hinunterzufahren helfe, mit dem Velo sicher unterwegs zu sein. Wer mutiger sei, könne auf dem Rasen oder einer weichen Finnenbahn versuchen, auf dem Hinterrad zu fahren. «Einige Kinder der Bikekids beherrschen das mittlerweile gar freihändig. Auf der

Strasse jedoch gehöre die Hand an den Lenker – damit man das Velo jederzeit im Griff habe.

## Wenig Interesse an Pro Velo-Kursen für Erwachsene

Für sicheres Velofahren bieten verschiedene Anbieter Kurse an. So unter anderem Pro Senectute Luzern, welche jeweils im Frühling E-Bike-Fahrkurse anbietet. Auch Bikeschulen führen Kurse durch, manchmal auch Firmen wie Spitex. Bei Pro Senectute gibt es zudem wöchentliche Velotouren der offenen Sportgruppe, wo ebenfalls auf sicheres Fahren geachtet wird. Kurse für Kinder und Erwachsene bietet Pro Velo Luzern an. Mit den Kinderkursen sollen die Fahrfähigkeiten frühzeitig geschult und das Verhalten im Strassenverkehr gelernt werden. Gemäss Geschäftsleiter Bruno Ruegge sei dies eine Ergänzung zum schulischen Unterricht. Auch die Eltern schule man an den halbtägigen Kursen, was sehr geschätzt werde: «Die Eltern lernen mindestens so viel wie die Kinder über die aktuellen Verkehrsregeln.»

Während die Kinderkurse stark gebucht werden, ist die Nachfrage für die Erwachsenen-Angebote bei Pro Velo tief. Für Bruno Ruegge unverständlich: «Viele Erwachsene überschätzen ihre Velo-Fähigkeiten.» Wer schon lange Velo fahre, glaube sicher unterwegs zu sein. «Oft hapert es

schon beim Grundwissen wie Linksabbiegen mit Blick zurück und Einspuren.» Auch Kreiselfahren sei für Ungeübte oft eine Überforderung. Ruegge legt darum auch Erwachsenen nahe, ihr Können in einem Kurs aufzufrischen. Insbesondere wenn jemand länger nicht mehr gefahren sei und dann auf ein schweres E-Bike umsteige mit höherem Tempo. Erst recht, wer auf ein 45 km/h schnelles Modell wechsele. Dann sei man eigentlich nicht mehr ein Velo, sondern punkto Geschwindigkeit näher bei einem Töff oder Auto.



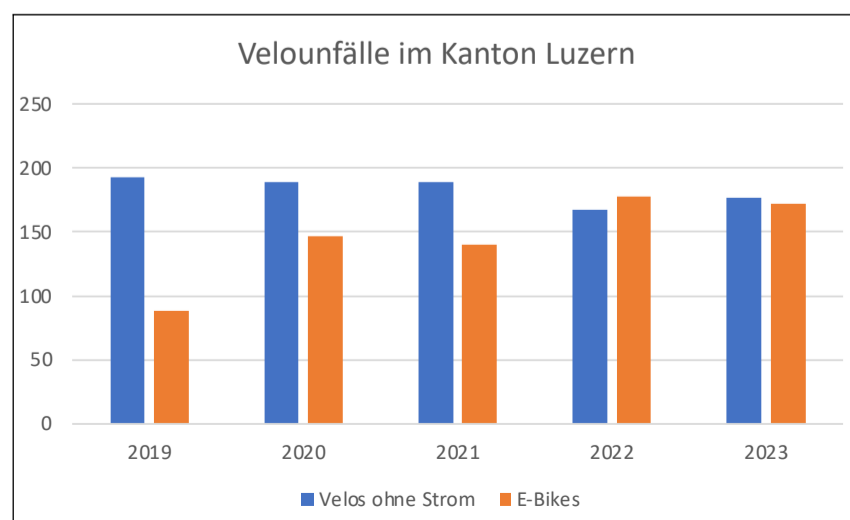
Stefan Marti  
Leiter Bikekids Grosswangen

«Wer auf dem Velo sicher unterwegs sein will, muss dies üben, am besten von klein auf.»



Bruno Ruegge  
Pro Velo Luzern

«Viele Erwachsene überschätzen ihre Velo-Fähigkeiten.»



In den letzten Jahren gab es eine starke Zunahme der E-Bike-Unfälle.

Quelle: Luzerner Polizei, Grafik AvR

## Serie Velo

Teil 1: Der E-Bike-Boom

Teil 2: Fehlende Velowege

Teil 3: Unfälle nehmen zu

Teil 4: Verzicht aufs Auto