

«Es ist kein Velo, es ist ein Motorfahrzeug»

Der E-Bike-Trend hält an – und mit ihm häufen sich leider auch die Unfälle. Diese zu verhüten und gerade auch älteren Verkehrsteilnehmern ein sicheres Fahrgefühl auf den Velos mit Elektroantrieb zu vermitteln, ist das Ziel eines Kurses. Ein Augenschein vor Ort.

Mark Liebenberg



Slalom, Achten fahren oder Hindernissen ausweichen: Mit einfachen Geschicklichkeitsübungen auf einem Parcours beim Zentrum für Verkehrssicherheit im Schweizersbild testeten gestern Nachmittag 15 Teilnehmerinnen und Teilnehmer eines Kurses von **TCS** und Schaffhauser Polizei ihre Fahrkünste auf dem E-Bike.

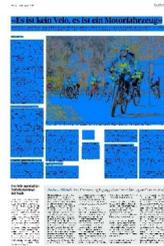
BILD: MICHAEL KESSLER

Um wie viel länger ist der Bremsweg bei einem E-Bike im Gegensatz zu einem Velo? Wo muss ich im Verkehrskreis mit meinem Elektrovélo fahren? Gibt es eine Helmpflicht auf E-Bikes? Wenn ich im Grenzgebiet eine Velotour plane, gelten auf der deutschen Seite die gleichen Verkehrsregeln für E-Bikes wie bei uns?

Dies sind einige der Fragen, welche die Teilnehmerinnen und Teilnehmer eines E-Bike-Kurses gestern Nachmittag für Peter Greh von der Schaffhauser Polizei parat hatten. Und der Gruppenleiter Verkehrsinstruktion konnte die meisten auch be-

antworten (siehe am Ende des Artikels). 15 Personen, die meisten im fortgeschrittenen Alter, waren an den E-Bike-Kurs gekommen, den der Schaffhauser **TCS** zum dritten Mal durchgeführt hat.

«Vor zwei Jahren hatten wir den Kurs aus dem Angebot genommen, mangels Interesse», erklärte Hans Werner Iselin vom **TCS**. Mittlerweile hätten aber Unfälle, vor allem mit schweren Verletzungen, zugenommen. «Die Gefahren und der Umstieg vom normalen Fahrrad auf ein E-Bike werden oft unterschätzt.» So habe die Sektion des Touring-Clubs zusammen mit Pro Se-



nectute und der Polizei den Kurs wieder ins Angebot genommen.

«Fahrprüfung ist 40 Jahre her!»

Offenbar trifft das Angebot – es kostet 100 Franken pro Nachmittag, **TCS-Mitglieder** zahlen die Hälfte – wieder auf grösseres Interesse. Bereits zwei weitere Durchführungen diese Saison sind geplant. Die Männer und Frauen, die sich gestern mit ihren meist neuen, teils aber auch schon gut eingefahrenen E-Bikes im Zentrum für Verkehrssicherheit im Schweizersbild einfinden, haben unterschiedliche Gründe dafür. «Ich fahre seit einem Jahr E-Bike und brauche eine gewisse Auffrischung – meine Fahrprüfung ist ja auch über 40 Jahre her», witzelt ein Mann. Eine Dame sagt, sie sei 30 Jahre nicht Velo gefahren und habe sich jetzt ein E-Bike gekauft und fühle sich noch recht unsicher. Eine Frau wiederum gesteht: «Ich benutze das E-Bike, um zur Arbeit zu fahren, aber wie ich mich korrekt im Kreisverkehr verhalte, weiss ich nie so recht.» Eine Mittsiebzigerin ruft: «Ich steige halt immer ab und stosse das Velo, wenns kompliziert wird!»

Geschwindigkeit wird unterschätzt

Peter Greh nimmt im ersten, theoretischen Teil diese Bälle auf. «Fahren Sie lieber defensiv, lernen Sie das Tempo ihres Fahrzeugs gut einschätzen. Üben Sie, bevor sie nach der Winterpause wieder losfahren. Und wenn sie dann auf der Strasse sind: Unterschätzen Sie nie die Geschwindigkeit, die Sie erreichen können. Blick voraus und versuchen Sie, im Verkehr aufzufallen, etwa mit einer Leuchtweste.»

Greh weiss, wovon er redet. Auf dem E-Bike verunfallten in der Schweiz letztes Jahr 15 Personen tödlich, die Zahl der Schwerverletzten verdoppelte sich gegenüber dem Vorjahr auf 521. In Schaffhausen waren es letztes Jahr 34 E-Bike-Unfälle, davon 32 mit Personenschaden. 18 Davon waren Schleuder- oder Selbstunfälle, die Zahl der Schwerverletzten ist in fünf Jahren stark angestiegen: Von sechs im Jahre 2015 auf 17 Personen im letzten Jahr. Und die Gruppe der über 45-Jährigen trifft es öfter und heftiger als Junge.

Üben, üben, üben ...

Und dann heisst es üben, üben, üben. Zuerst in der Theorie, bevor es auf die Strasse geht: Korrektes Linksabbiegen an Kreuzungen und Einfahrten, Verhalten im Kreisverkehr, den toten Winkel bei Lastwagenchauffeuren abschätzen, Überholen

34

Unfälle mit einem E-Bike sind der Schaffhauser Polizei letztes Jahr gemeldet worden. In 32 Fällen trugen die Fahrer dabei Verletzungen davon, 17 Personen sogar schwere.

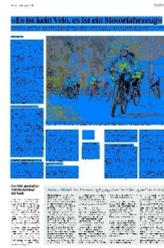
stehender Fahrzeuge. Kurse wie dieser seien ein wichtiger Beitrag zur Sicherheit im Strassenverkehr, meint Greh. «Ich persönlich finde, ein solcher Auffrischungs- und Lernfahrkurs sollte bei jedem Kaufpreis für ein E-Bike inklusive sein.»

Basics der Fahrzeugbeherrschung

Bevors aber auf die Kantonsstrasse geht, feilen die Teilnehmer auf einem Parcours im Verkehrsgarten an den Basics der Fahrzeugbeherrschung. Bei E-Bike-Fachmann Gianni Mazzeo können sie sich zuvor noch den einen oder anderen praktischen Tipp auf den Weg geben lassen. Auch Mazzeo mahnt noch einmal an: «Was Sie fahren, ist nicht ein Velo, es ist ein Motorfahrzeug.»

Im Parcours gilt es dann, die Beherrschung ebendieses Fahrzeugs und die Geschicklichkeit unter Beweis zu stellen. Verkehrsinstruktor Mauro Zecchetto sagt zur allgemeinen Belustigung: «Es ist übrigens der gleiche Velo-Rundgang, den wir mit 13-Jährigen Schulkindern machen.» Ziel sei es, ein Gespür für das konzentrierte, kontrollierte und sichere Fahren zu entwickeln – gerade wenn man einen zusätzlichen Antrieb hat.

Der sogenannte Anhalteweg (Reaktionsweg plus Bremsweg) bei einem konventionellen, mit 15 km/h beschleunigten Velo



beträgt übrigens rund zehn Meter, bei einem E-Bike, das mit 25 km/h unterwegs ist, gut acht Meter mehr. Im Kreisverkehr fährt man als E-Bike-Fahrer in der Mitte der Spur, nicht etwa am Rand (und man gibt Handzeichen, welche Ausfahrt man nimmt).

Bei Reisen ins benachbarte oder ferne Ausland gelte es, sich über die dort geltenden Verkehrsregeln für das immer noch vielerorts neue Fortbewegungsmittel E-Bike zu informieren, erklärt Peter Greh. Und: Eine Helmpflicht gibt es faktisch nur für die schnelleren Motorfahräder (bis zu 45 km/h). «Aber wir tragen selbstverständlich auf jedem Typ einen Helm!», so Greh.