

# Unter Strom

## Elektrovelos auf der Überholspur

E-Bikes sind der Renner: Fast eine halbe Million kurven durch die Schweizer Strassen. Doch die Elektrovelos haben auch ihre Tücken, und das Fahren mit ihnen will gelernt sein.

TEXT: MARC BODMER



«Elektrovelos sind toll, aber auch gefährlich», warnt E-Bike-Instruktor Thomas Bissig, der im Auftrag von Pro Senectute Schwyz Fahrtrainings durchführt.

**D**er Schweiß perlt auf der Stirn des Rennvelofahrers, als er sich die steile, gewundene Strasse hochkämpft. Das kühle – wenn auch alkoholfreie – Bier auf der Passhöhe flackert wie eine Fata Morgana vor seinem geistigen Auge. Jäh wird er in die Realität zurückgeholt, als eine ältere Dame beschwingt auf ihrem E-Bike an ihm vorbeizieht. Der Rücken gerade, als sässe sie auf einem Sofa. Es fehlt nur noch die Teetasse in der Hand.

Szenen wie diese häufen sich auf Schweizer Strassen. Elektrovelos sind der Renner und das seit einigen Jahren. Von den im 2017 fast 340 000 verkauften Fahrrädern verfügten laut Velosuisse, dem Verband der Schweizer Veloimporteure, knapp 90 000 über einen Elektromotor. Insgesamt sind rund eine halbe Million sogenannte Pedelec in der Schweiz unterwegs.

Was leider auch ansteigt, ist die Zahl der verletzten E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer. «Seit 2011 hat sich die Zahl der schweren Personenschäden mit E-Bikes mehr als verdreifacht», fasst das Bundesamt für Strassen Astra den traurigen Befund zusammen. «Über ein Viertel der Schwerverletzten sind mehr als 65 Jahre alt.»

«Elektrovelos sind eine tolle Sache, aber auch gefährlich», sagt Thomas Bissig, VSR-zertifizierter E-Bike-Fahrinstructor, der im Auftrag von Pro Senectute Schwyz Fahrtrainings durchführt. Die Erfahrung hat gezeigt, dass viele ältere Personen sich auf den Sattel eines E-Velos schwingen, nachdem sie Jahre oder gar Jahrzehnte lang nicht mehr mit dem «Drahtesel» unterwegs waren. «Im Unterschied zu einem normalen Fahrrad sind

E-Bikes nicht nur automatisch schneller. Sie sind auch schwerer und haben deshalb einen längeren Bremsweg», erklärt Bissig. «Ältere Fahrer und Fahrerinnen unterschätzen diese Faktoren oft.»

Doch die Möglichkeit, sich mit etwas Unterstützung wieder über Berg und Tal fortzubewegen, ist herrlich. Wer sich für ein Elektrovelo interessiert, sollte sich laut Thomas Bissig zuvor folgende Gedanken machen: «Wofür brauche ich das E-Bike?», «Möchte ich damit zur Arbeit fahren? Geht es ins Gelände oder eher auf Touren?»

Das Einsatzgebiet definiert die Fahrradkategorie. Unterschieden wird grundsätzlich zwischen «langsamen» (bis 25 Stundenkilometer) und «schnellen» (bis 45 Stundenkilometer) E-Bikes. «Älteren Personen empfehle ich das Schnellere nicht», sagt Fachmann Bissig und rät auch von E-Bikes ab, die vorne einen Nabenmotor haben: «Sie haben ein schlechtes Fahrverhalten in den Kurven.»

Wichtig sind auch gute Bremsen, denn Tempo und Gewicht wollen unter Kontrolle gebracht werden: «Das Modell sollte über hydraulische Felgen- oder Scheibenbremsen verfügen», sagt Thomas Bissig und ergänzt: «Ein Fahrtraining bei Pro Senectute ist sehr wertvoll. Die Teilnehmenden werden in der Theorie über die wichtigsten Vorschriften informiert. Im praktischen Teil gibt es Fahrübungen und am Schluss eine Fahrt im öffentlichen Strassenverkehr.» Übrigens: E-Bike-Fahrkurse werden auch jüngeren Semestern sehr empfohlen. \*

Mehr Informationen zu den E-Bike-Fahrtrainings unter [www.prosenectute.ch](http://www.prosenectute.ch)

© Derby Cycle (2), zVg (2)

Agattu Excite B8  
Hersteller: Kalkhoff



### DIE BEQUEMEN

Diese beliebte E-Bike-Klasse unterstützt die Fahrenden mit einem Motor bis 25 Stundenkilometer. Dabei sollte man beachten, dass die Pedelec deutlich schwerer als gängige Fahrräder sind. Allein der Akku, der geladen werden muss, kann einige Kilo wiegen. Darum lohnt es sich, im Vorfeld die Fragen zu klären: «Wo kommt das E-Bike zu stehen?», «Muss es in den Velokeller getragen werden?», «Kann man es dort aufladen?» Die bequemen Pedelec sind rechtlich den normalen Velos gleichgestellt. Hier wird Helmtragen wie beim Velofahren sehr empfohlen.

Integrale Speed I11  
Hersteller: Kalkhoff



### DIE FLITZER

Mit 45 Stundenkilometern flitzen die schnellen E-Bikes manchen Autos innerorts um die Stossstangen. Hin und wieder reicht es auch nicht – deshalb ist älteren Fahrerinnen und Fahrern von dieser Kategorie abzuraten, nur allzu oft werden Geschwindigkeit und Gewicht dieser Modelle unterschätzt. Rechtlich sind diese Elektrovelos Motorfahrrädern gleichgestellt. Sie müssen deshalb immatrikuliert werden und über ein grosses gelbes Mofa-Nummernschild verfügen. Helmtragepflicht ist hier gesetzlich vorgeschrieben.

XDURO Nduro 11  
Hersteller: Haibike



### DIE BERGGEISSEN

Die grösste Auswahl an Ausrüstungsvarianten gibts bei den E-Mountainbikes. Manche Modelle lassen sich sogar individuell online zusammenstellen. Wer gerne auf unbefestigten Strassen und Wegen Kilometer sammelt, sollte sich diese Kategorie anschauen. Aber: E-Bikes auf Feldwegen haben immer wieder zu Diskussionen und gelegentlich auch zu Unfällen mit Spaziergängern geführt. Bitte umsichtig fahren. Und: Bike-Pneus mit grobem Profil machen im Stadtverkehr wenig Sinn. Bei der Qual der Wahl hilft eine gute Beratung in einem Fachgeschäft.

Load Light white mit Faltbox  
Hersteller: Riese & Müller



### DIE PRAKTISCHEN

Cargo-Velos haben vor dem Lenker einen Aufbau, der entweder Platz für Personen oder Waren bietet. Oft sind diese Modelle deutlich länger und umständlicher zu fahren als übliche E-Bikes. Die Fahreigenschaften wurden aber merklich verbessert, weshalb dieses Nischenprodukt immer beliebter wird. Gewisse Modelle bieten Stauraum für fast 160 Liter oder eine Sitzbank für zwei Personen. Die Cargo-Bikes können mancherorts das Auto ersetzen und sind deshalb vermehrt auch in Agglomerationen und Städten zu sehen.