

Mehr Regeln oder mehr Freiheiten

E-BIKE

Maria Oeckerath aus Langerwehe hat sich Gedanken gemacht zum Hinweis „Gefährliche E-Bikes“ auf der Titelseite sowie zum Artikel „E-Bikes, Unfälle und der Wille der Politik“ über einen 73-jährigen in Heimbach tödlich Verunglückten und die Folgen:

Auf der ersten Seite der Hinweis auf den Bericht im Inneren der Zeitung. Hier relativiert sich die Überschrift. Hier ist ein Fahrradfahrer tödlich verletzt worden, ich glaube nicht, dass das E-Bike schuld ist, eher der Weg mit der Kuppe.

Auch wir fahren jahrelang Pedelecs, wir brauchen sie als Unterstützung, bei Wind, bei Steigungen und um ein wenig schneller anzufahren. Wir sind 70 plus, und ich glaube, etwa 80 Prozent der sogenannten E-Bike-Fahrer geht es so wie uns, wir nutzen die Unterstützung bis 25 Kilometer pro Stunde nicht aus. Ich wünsche mir eine fairere Berichterstattung bei Fahrradunfällen (Anm. d. Red.: Dass der Anteil der E-Bike-Unfälle unter den Fahrradunfällen überproportional ist, lässt sich den Statistiken entnehmen). Es ist und bleibt immer noch ein Fahrrad!

Gerd Scholz, Geschäftsführer eines großen Fahrradeinzelhändlers aus Aachen, geht ebenfalls auf den Beitrag „E-Bikes, Unfälle und der Wille der Politik“ ein: Nach einer internen Auswertung eines großen Aachener Fahrradeinzelhändlers werden E-Bikes häufiger und für längere Strecken genutzt. Eine belastbare Statistik zu einem ehrlichen Vergleich zwischen Fahrrad und E-Bike zu (tödlichen) Unfällen pro gefahrenen Kilometer gibt es aber nicht (Anm. d. Red.: Der im Text genannte Versicherer hatte für seine Berechnung die Destatis-Unfallzahlen auch in Beziehung zu den geschätzten Fahrkilometern gesetzt, die das Bundesverkehrsministerium in der Studie „Mobilität in Deutschland“ veröffentlicht hat).

Ein Blick über die Grenze könnte helfen: So nahmen etwa die tödlichen Unfälle mit Fahrrädern und E-Bikes bei unseren niederländischen Nachbarn zwischen 2003 und 2016 deutlich ab – bei einer deutlich höheren Nutzung als bei uns. Nach eigener Erfahrung sind die Nachbarn noch dazu risikobereiter und fahren gerne mehrheitlich ohne Helm, trotzdem sterben sie offensichtlich nicht aus. Vielleicht hängt das höhere Überleben der niederländischen Radfahrer von den dort deutlich besseren Verkehrswegen ab.

Dass die tödlichen Unfälle bei uns (und auch in den Niederlanden wieder) steigen, könnte daran liegen, dass das E-Bike boomt. Das Fahren mit einem E-Bike ist aber ein anderes, als bisher gewohnt, und sollte geübt werden.

Die Ursache für Unfälle mit E-Bikes ist mehrheitlich aber nicht eine überhöhte Geschwindigkeit. Es passiert beim Abbiegen, beim Spurwechsel, beim Auf- und Absteigen, wegen schlechter Verkehrswege oder aber auch wegen Selbstüberschätzung. Auch ist die Nutzergruppe wegen des nötigen Investitionsvolumens für ein E-Bike im Schnitt älter – mit dem im Artikel richtig aufgeführten Einschränkungen in Bewegung und Reaktion.

Die Versicherungswirtschaft trommelt seit Jahren konstant für Helmpflicht und Versicherungsschutz und bringt sich auffallend häufig bei vergleichbaren Unfällen wie in Heimbach in Stellung. Das vitale Interesse am boomenden E-Bike-Markt ist aus Sicht von Siegfried Brockmann, Unfallforscher in der Versicherungswirtschaft, berechtigt. Aber ernstnehmen kann man deren Vorschläge nicht wirklich.

Hartmut Schizler aus Heinsberg meint zum Text „E-Bikes, Unfälle und der Wille der Politik“: E-Bikes, genauer Pedelecs, sind das am schnellsten wachsende Segment im Fahrradmarkt. Die Stückzahlen wachsen von Jahr zu Jahr zweistellig, während der Verkauf von normalen Fahrrädern in etwa gleich bleibt. Rund 75 Millionen Fahrräder gibt es in Deutschland, darunter schon rund 4,5 Millionen Pedelecs, Tendenz weiter steigend. Ob City- oder Tourenrad, Rennrad, Mountainbike, Cargobike oder Liegerad – alle Modellgruppen sind inzwischen sowohl mit als auch ohne elektrische Unterstützung erhältlich. (Quelle: ZIV). Der ADFC begrüßt diese Entwicklung, denn sie begeistert immer mehr Menschen für das Rad und lockt sie immer häufiger aus dem Auto auf die gesunde und umweltfreundliche Alternative. Problematisch ist die völlig unzureichende Fahrradinfrastruktur. Die Radwege sind in den vergangenen Jahrzehnten mit dem steigenden Bedarf durch immer mehr Fahrräder, Pedelecs und seit kurzem auch E-Scooter nicht mitgewachsen. Wir brauchen deshalb eine bundesweite Radwegebauoffensive. Dafür stellt das Bundesverkehrsministerium seit diesem Jahr Mittel in Rekordhöhe zur Verfügung. Der Anstieg der Unfallzahlen liegt an der steigenden Zahl an Pedelecs, die gekauft und gefahren werden, und an der höheren Reichweite, die die Fahrerinnen und Fahrer von Pedelecs erreichen. Pedelecs werden außerdem schwerpunktmäßig von älteren Menschen genutzt, bei denen auch leichtere Unfälle schon schwere Folgen haben können. Der ADFC setzt sich für eine deutlich bessere Fahrradinfrastruktur und mehr Platz fürs Rad ein, denn immer mehr Pedelec-Fahrer teilen sich die größtenteils unterdimensionierten Radwege mit den „normalen“ Fahrradfahrern.

Uwe Reisinger aus Eschweiler fasst sich mit der Titelüberschrift „Die E-Bike-Gefahr“: Ich finde Ihre reißerischen Aufmacher sehr unangemessen! Der Artikel hingegen ist ja relativ sachlich und beschreibt die Fakten. Letztlich ist es ja nur die Meinung eines Unfallforschers, dass die Politik hier aktiv werden muss, oder ist es auch die Meinung der Redaktion? Der Artikel lässt genau das vermuten, was meines Erachtens nicht im Sinne einer neutralen Berichterstattung ist. Dass ein Mitbürger mit dem

E-Bike zu Tode gekommen ist, ist natürlich tragisch, aber ist deshalb die Forderung nach Motorradhelmen für alle E-Biker oder einer individuellen Geschwindigkeitsbegrenzung gerechtfertigt? Man muss das mal weiter denken. Ich würde dann als Nächstes eine individuelle Geschwindigkeitsbegrenzung für Autos auf Autobahnen fordern: Mein Auto würde computergestützt ermitteln, ob ich ein guter Autofahrer bin oder nicht, und legt dann selbstständig fest, ob ich 200 oder 130 Kilometer pro Stunde fahren darf. Es wird langsam unerträglich, dass ständig nach der Politik und nach Reglementierung gerufen wird. Muss mich denn der Staat immer vor mir selbst schützen? Was ist mit meiner eigenen Verantwortung für meine Gesundheit und mein Leben? Ja, es ist Aufgabe des Staates uns zu schützen, und zwar zum Beispiel vor Gefahren, die nicht mit gesundem Menschenverstand zu erkennen sind, oder auch vor böswilligen Mitmenschen. Ich wünsche mir weniger Regeln, die unsere Freiheit und unsere Selbstbestimmung einschränken. Es gibt Gott sei Dank ein Bundesverfassungsgericht, bei dem der gesunde Menschenverstand funktioniert, wie viele Urteile der jüngeren Vergangenheit zeigen.

Gunter Schubert aus Eschweiler konstatiert: Mir scheint, als ob Siegfried Brockmann, Unfallforscher, nur auf einen tödlichen E-Bike-Unfall gewartet hat, um seine Theorien in die Öffentlichkeit zu bringen – abstrus! Dieser Unfall hätte sich auch mit einem Kinderroller oder einem normalen Fahrrad ereignen können. Mit einem Rennrad wird meistens schneller als 25 Kilometer pro Stunde gefahren. Auch diese Fahrer müssten nach Herrn Brockmann einen Motorradsturzhelm tragen – wie abwegig! Ich fahre seit meiner Kindheit Fahrrad, seit vorigem Jahr E-Bike, was die Unterstützung des Motors bei 25 Kilometern pro Stunde einstellt. Für meine Sicherheit bin ich ganz allein zuständig, da brauche ich weder Politik noch gute Ratschläge wie von Herrn Brockmann. Ich muss mich nur an die Gesetze halten und natürlich aufpassen und konzentriert sein, was ich für meinen Teil bestmöglich versuche umzusetzen. Unfälle wird es immer geben, da gehört auch immer Glück oder Pech dazu, bei normalen Fahrrädern, E-Bikes, Motorrädern oder was immer sich auf Straßen und Wegen bewegt. Deshalb sind Achtsamkeit und gegenseitige Rücksichtnahme die obersten Gebote!

Michael von Thenen aus Aachen beschäftigt sich auch mit dem Bericht „E-Bikes, die Unfälle und der Wille der Politik“: Ich bin 69 Jahre. Fahre seit fünf Jahren E-Bike. Ohne das E-Bike wäre ich damals in Aachen mit seinen Steigungen nicht mehr zum Fahrradfahren gekommen. Meine Gesamtkonstitution hat sich seitdem erheblich verbessert. Meine Frau und ich fahren bei fast jedem Wetter zur Arbeit, zum Einkaufen und machen Touren über Lüttich,

Maastricht und Roermond. Vom Aachener Preuswald in die Stadt sind Gefälle (Lütticher Straße, Ronheider Berg, Hasselholzer Weg), bei denen man mit jedem Rad leicht 50 Kilometer pro Stunde erreichen kann. Wer hier sein Rad, egal welcher Bauart, nicht absolut beherrscht, bekommt unter Umständen Probleme, und zwar altersunabhängig. Bordsteinkanten, Kanten zwischen Gehweg und Fahrradweg etc. können gefährlich werden, wenn sie übersehen oder nicht im richtigen Winkel angefahren werden. Und dies auch wieder unabhängig von Alter oder Fahrradtyp. Da ich am Straßenverkehr aktiv teilnehme, bin ich zu meiner eigenen Sicherheit recht auffällig gekleidet und auch bei Dunkelheit gut sichtbar. Viele Jüngere sehe ich oft dunkel gekleidet und ohne Helm. Es liegt also an der Erfahrung und Eigenverantwortung eines jeden Verkehrsteilnehmers und nicht an dem Fahrradtyp oder am Alter, ob sich ein Unfall ereignet. Mehr E-Bikes führen zwangsläufig auch in der Statistik zu mehr E-Bike-Unfällen. Niemand darf den 50-60ern ihre eigenverantwortliche Entscheidung über ihre „Fahrrad-Fahrtüchtigkeit“ nehmen. Mancher sollte es vielleicht lassen, das gilt aber auch für manchen jungen Verkehrsrowdy.

Klaus Kuhn aus Nideggen kritisiert den Text „E-Bikes, Unfälle und der Wille der Politik“: Was für eine Überschrift! Die Politik nimmt willentlich das Sterben von Menschen in Kauf, um die Verkehrswende einzuläuten? Das wird zumindestens suggeriert. Wenn man der Logik des Artikels folgt, dass für E-Bikes Motorradhelme Pflicht werden müssten, denn sie sind ja so schnell wie ein Mofa, dann wäre es ja nur sinnvoll, wenn Rennradfahrer nur noch in Lederkombi und kompletter Motorradmontur unterwegs wären. Wer so etwas fordert, hat sich noch nie auf einem Fahrrad wirklich angestrengt. Mein erster Fahrradhelm in den 80er Jahren war so schlecht belüftet, dass er bergauf am Lenker befestigt wurde, weil ich sonst einen Hitzschlag riskiert hätte. Meine Motivation, einen Helm auf dem Rennrad zu tragen, kam auch nicht durch die hohen Geschwindigkeiten bergab, sondern daher, dass mir dauernd die Vorfahrt geschnitten wurde. Zügiges Radfahren auf Radwegen in Ortschaften halte ich aufgrund meiner Erfahrung für lebensgefährlich. Man bedenke: Ein E-Bike ist kein Mofa, aber ohne den Einsatz von körperlicher Kraft funktioniert auch ein E-Bike nicht. Laut Bericht des statistischen Bundesamtes von 2019 gab es im Jahr zuvor 88.472 Fahrradunfälle mit Personenschaden, hierzu zählen auch die E-Bike-Unfälle. Bei 74,1 Prozent aller Unfälle waren Kraftfahrzeuge beteiligt. Hierbei waren 75,56 Prozent der Pkw-Fahrer und bei Lkw sogar 80,5 Prozent der Lkw-Fahrer die Hauptverursacher des Unfalls. Niemand ist nun so absurd und verbietet aus Sicherheitsgründen das Autofahren oder schraubt die Sicherheitsvorkehrungen so hoch, dass kein Mensch mehr Auto fahren würde. Das würde bei E-Bikes allerdings geschehen, würde eine solche Helmpflicht durchgesetzt. Des Weiteren ha-

ben wir jährlich über 300.000 Tote durch Herz-Kreislauf-Versagen, eine der Hauptursachen hierfür liegt im Bewegungsmangel. E-Bikes sorgen für Bewegung.

Dieter Popp aus Geilenkirchen erinnert sich: Als es noch gar keine Pedelecs gab, traf ich auf der Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in Köln einen cleveren jungen Mann, der dort seine Erfindung ausstellte. Im Sattelrohr des Fahrrades befand sich Akkus, die von einem Generator bei Bergabfahrt oder Rückenwind aufgeladen wurden. Bei Bergaufahrt konnte der Generator auf Motor umgeschaltet werden und so eine Tretunterstützung liefern. Dieses Fahrzeug konnte der junge Mann aber nicht vermarkten. Das Kraftfahrtbundesamt erklärte, es handle sich hierbei um ein maschinell angetriebenes Landfahrzeug, schneller als sechs Kilometer pro Stunde, und nicht an Schienen gebunden. So mit sei dieses Fahrzeug ein Kraftfahrzeug und damit versicherungspflichtig und führerscheinspflichtig. Ein paar Jahre später baute die Industrie die gleichen Räder, aber mit Strom aus dem Netz. Und siehe da, es wurden die gleichen Räder durch eine Gesetzesnovelle als Fahrräder eingestuft. Die Presse war begeistert über die Innovation der Zweiradindustrie. „Fahren mit Rückenwind“ lautete die Überschrift. Versicherung ist auch nicht nötig. Die übernimmt die private Haftpflicht. Die Frage ist nur, wie lange diese noch die zusätzlichen Risiken kostenfrei übernimmt. Ich wage mal eine Prognose: Zuerst kommt eine Versicherungspflicht mit Kennzeichen, dann kommt die allgemeine Helmpflicht und zum Schluss eine Fahrprüfung.

Dieter Koll aus Stolberg schaltet sich auch in die Diskussion ein: Wenn ein Journalist umfangreich berichtet, erwarte ich, dass er sachlich differenziert. Käufer werden in Märkten manchmal zu E-Bikes „beraten“, die sie überhaupt nicht fahren dürfen. Es werden lebensgefährliche Bikes mit und ohne Motor in den Verkehr gebracht. Umgangssprachlich werden Pedelec, S-Pedelec und E-Bike von Laien häufig in einen Topf geworfen. Der Satz, das E-Bike ist rechtlich dem Fahrrad gleichgestellt, ist einfach falsch (Anm. d. Red.: Mit einer Unterstützung beim Treten bis maximal 25 Kilometer pro Stunde (plus Toleranz) und einer Nenndauerleistung des Motors von 250 Watt gelten Pedelecs als Fahrrad, siehe Straßenverkehrsgesetz Paragraph 1, Absatz 3). Über die Meinung und Auswertungen von Siegfried Brockmann (Unfallforscher oder Vertreter der wirtschaftlichen Interessen der Versicherungen?) kann man streiten. Soweit man den Unfallhergang dem Bericht entnehmen kann, hat der tödliche Unfall in Heimbach gar nichts mit der Frage, Fahrrad oder Mountainbike, mit oder ohne E-Antrieb, zu tun.



AM RANDE

Dr. Volker Thorwirth aus Aachen merkt zum Text „Das alte Zugpferd Gregor Gysi ist wieder da“ über seinen neuen Posten als außenpolitischer Sprecher an:

Nun hat ja die kommunistische Linkspartei mit Gysi endlich einen erfahrenen Zuarbeiter („Zugpferd“) für die stasiähnlichen Geheimdienste der kommunistischen Länder gefunden. Nordkorea, China, Kuba, Russland – Gysi ist sehr russlandfreundlich. Die werden sich alle freuen. Wie bekannt, hat Gysi der DDR-Stasi nachweislich zugearbeitet (Anm. d. Red.: Die Tätigkeit als Mitarbeiter konnte nicht gerichtsfest nachgewiesen werden, an der wiederholten Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Staatssicherheit bestehen aber keine Zweifel).

Jürgen Zimmermann aus Aachen meint zum Start der Fußballbundesliga:

Anscheinend war die negative, mehrheitliche Abneigung gegen die Bundesliga doch nicht so repräsentativ, die Quote bei Sky war sehr gut! Und die Spiele, besonders der BVB gegen Schalke 04, waren klasse! Ich habe mich aufs Fußballspiel konzentriert, wie am Tivoli sonst auch, das Benehmen und die teils unschönen Äußerungen gewisser „Fans“ fehlten mir nicht! Und es gab keine Hassplakate, Feuerwerkskörper, Schlägereien ...

Hans Fusari aus Inden geht auf den Bericht „Wankt Europas Justiz-Architektur?“ ein:

Mit Erstaunen habe ich zur Kenntnis nehmen müssen, dass der Europäische Gerichtshof so mal einfach das Deutsche Grundgesetz aushebeln darf, da der Europäische Gerichtshof entschieden hat, dass die Europäische Zentralbank (EZB) durch die Hintertür eine Staatsfinanzierung durchführen darf. Wenn ich richtig informiert bin, ist das in den europäischen Verträgen und auch im deutschen Grundgesetz verboten. Kein Land muss für die Schulden eines anderen Landes haften. Etwas anderes passiert durch die Ankäufe der Staatsanleihen durch die EZB aber nicht. Mario Draghi hat es ja auch durch seine Null-Zins-Politik geschafft, dass Millionen Deutsche um die Früchte ihrer Ersparnisse (Altersvorsorge) gebracht wurden. Wenn ich das alles so sehe, kann ich die Engländer fast verstehen, dass sie aus der EU ausgetreten sind.

INFO & KONTAKT

Die Redaktion bittet um Verständnis dafür, dass sie wegen der vielen Zuschriften nur eine Auswahl treffen kann und Kürzungen vornehmen muss. Die Längenbegrenzung liegt bei 1800 Zeichen inklusive Leerzeichen. Bitte beachten Sie, dass auch Leserbriefe, die per E-Mail geschickt werden, die vollständige Anschrift des Verfassers enthalten müssen. Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass Leserbriefe nicht die Meinung der Redaktion widerspiegeln.

Einsendungen an die Leserbriefredaktion können sowohl in den gedruckten und elektronischen Ausgaben unserer Zeitungen sowie auf unseren Internetseiten veröffentlicht werden.

Bitte beachten Sie, dass im Zusammenhang mit dem Einsenden und der Veröffentlichung von Leserbriefen zwangsläufig eine Verarbeitung personenbezogener Daten erfolgt. Selbstverständlich verarbeiten wir Ihre Daten nur, soweit dies für den genannten Zweck erforderlich ist. Wir gehen verantwortungsvoll mit Ihren Daten um und legen großen Wert auf die Beachtung der geltenden datenschutzrechtlichen Vorschriften, insbesondere der Europäischen Datenschutzgrundverordnung.

Leserbriefe senden Sie bitte per E-Mail ein oder an:
Redaktion Leserbriefe
Postfach 500 110
52085 Aachen

KONTAKT

Leserbriefredaktion
☎ 0241 5101-431, -444
🕒 Mo.-Fr. 10-18 Uhr
✉ leserbriefe@medienhausaaachen.de