

## **I N F O R M A T I O N**

zur Pressekonferenz

mit

**Infrastruktur-Landesrat Mag. Günther Steinkellner**

**Dr. Othmar Thann**  
**Direktor des Kuratoriums für Verkehrssicherheit**

**Wolfgang Fasching, MBA**  
**Extremsportlegende**

**Valentin Zeller**  
**Ehemaliger Radprofi und Radsport-Landestrainer**

am

Mittwoch, 24. Juni 2020, 10:00 Uhr  
OÖ. Presseclub, Saal A, Landstr. 31, Linz

zum Thema

**"E-Biking in Oberösterreich –  
Trend und Gefahr"**

Impressum

Medieninhaber & Herausgeber:  
Amt der Oö. Landesregierung  
Direktion Präsidium  
Abteilung Presse  
Landhausplatz 1 • 4021 Linz

Tel.: (+43 732) 77 20-114 12  
Fax: (+43 732) 77 20-21 15 88  
landeskorrespondenz@ooe.gv.at  
www.land-oberoesterreich.gv.at

## E-Bike Boom in Österreich

Die Verkäufe von E-Bikes sind in Österreich in den letzten Jahren rasant angestiegen. Wurden 2010 noch 20.000 E-Bikes verkauft, so steigerte sich diese Zahl um mehr als das Achtfache auf rund 170.000 E-Bikes im vergangenen Jahr 2019. Damit ist mittlerweile rund jedes dritte verkaufte Fahrrad eines mit Elektroantrieb. In Summe sind in Österreich rund 750.000 Elektroräder unterwegs.

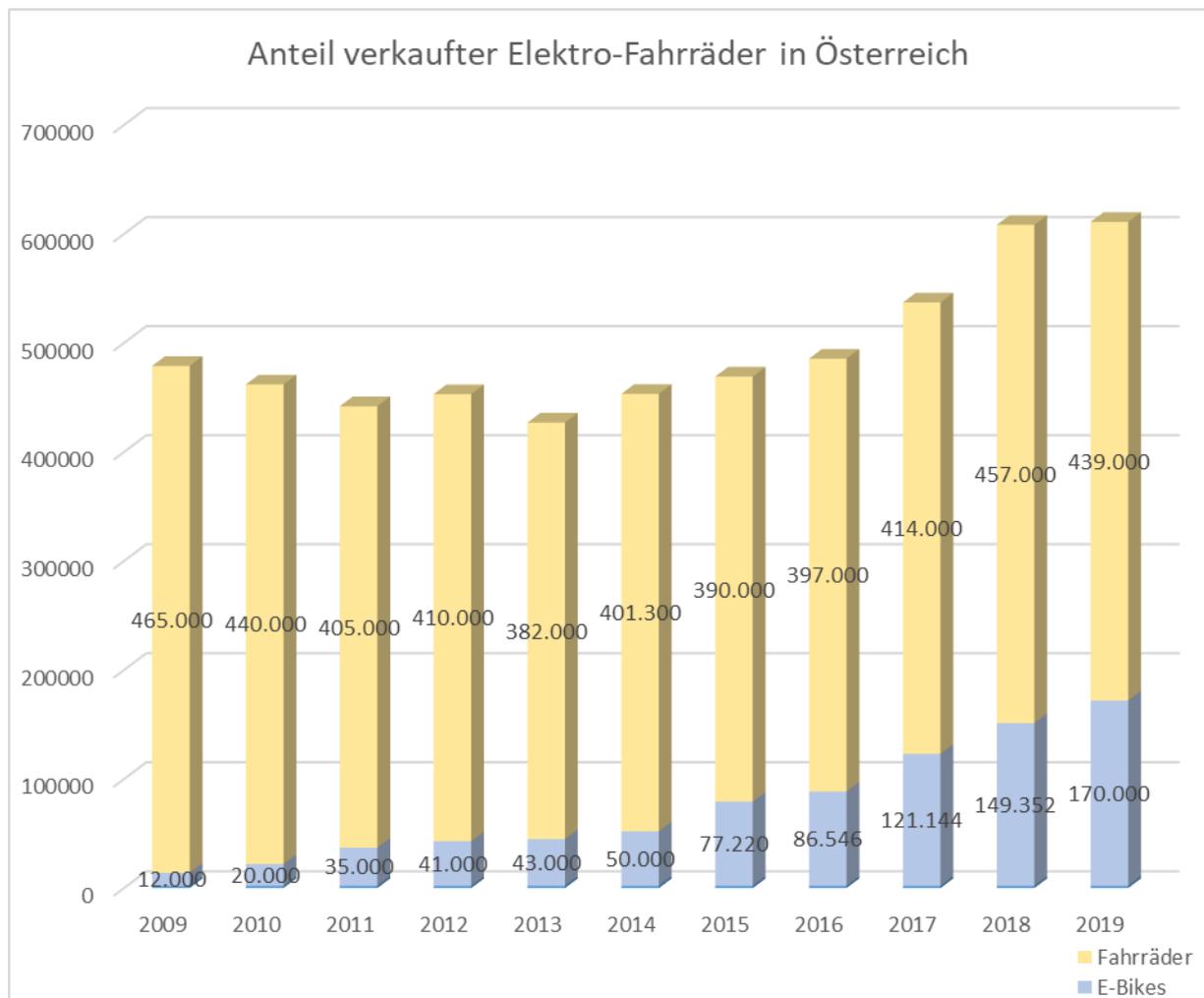


Abbildung 1: Anzahl verkaufter Fahrräder und E-Bikes in Österreich

Quelle: Statista 2020

Immer mehr Menschen setzen auf die neue E-Bike-Mobilität. Der Fahrer bzw. die Fahrerin gewinnen dadurch eine neue Unabhängigkeit, die mit einem gewöhnlichen Fahrrad nicht zu erreichen ist. Ob Berge oder extreme Steigungen - der Radfahrer und die Radfahrerin bemerken dank Tretunterstützung kaum mehr Anstrengungen und kommen spielerisch voran. Darüber hinaus sorgen E-Bikes nicht nur dafür, dass Bewegungsmuffel oder solche, für die das Radfahren nicht geeignet scheint, etwas

für ihre Gesundheit tun, sondern das E-Bike stellt noch dazu eine Alternative zum Auto dar. Vor allem für kurze und mittlere Wege im Radius von bis zu 15 Kilometer kann mit wenig Anstrengung das Ziel ökologisch und rasch erreicht werden. „All diese Fakten zeigen, dass das E-Bike ein wichtiger Mobilitätsbaustein ist und auch zukünftig sein wird. Jede neue Mobilitätsform birgt aber auch individuelle Gefahrenpotentiale, die es zu berücksichtigen gilt“, so Landesrat für Infrastruktur Mag. Günther Steinkellner.

## **Mehr Tempo und neue Herausforderungen durch E-Bikes**

**Größere Geschwindigkeitsunterschiede, längerer Bremsweg und weiterer Kurvenradius – das E-Bike stellt die Radverkehrsplanung und die Verkehrssicherheit vor neue Herausforderungen.**

Radfahren boomt – und das nicht erst seit der anhaltenden Corona-Krise, in der viele Menschen die öffentlichen Verkehrsmittel meiden und stattdessen auf das Rad ausweichen. Gerade E-Fahrräder erfreuen sich sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr immer größerer Beliebtheit. Das KfV (Kuratorium für Verkehrssicherheit) hat das spezifische Fahrverhalten verschiedener Fahrradtypen näher unter die Lupe genommen. Das Ergebnis: Der Radverkehr wird durch den steigenden Anteil an Pedelecs nicht nur schneller, sondern auch inhomogener.

Mit dem Pedelec wurden auf freier Strecke im Zuge der KfV- Erhebung häufig Geschwindigkeiten um die 25 km/h erreicht. Überschritten wurde die 25-km/h- Marke – aufgrund der limitierten Tretkraftunterstützung – jedoch kaum. Im Vergleich dazu: mit konventionellen Fahrrädern werden auf freien Strecken Geschwindigkeiten von rund 20 km/h gefahren. „Diese neue Vielfalt an Tempolevels im Radverkehr bringt auch neue Herausforderungen für die Verkehrsplanung mit sich: Denn ein höheres Geschwindigkeitsniveau von Radfahrern bedeutet auch eine geringere Kompatibilität mit dem Fußgängerverkehr. Grundsätzlich sollte daher der Radverkehr nach Möglichkeit getrennt vom Fußgängerverkehr geführt werden“, so KfV-Direktor Dr. Othmar Thann. „Durch das höhere Geschwindigkeitsniveau von E-Fahrrädern ist auch das Risiko, bei einem Unfall verletzt zu werden, deutlich höher. Deshalb gilt gerade auch beim E-Bike: Helm tragen schützt!“

## **Risiken von E-Fahrrädern im Vergleich zu herkömmlichen Fahrrädern**

•Geschwindigkeit: Wie die Geschwindigkeitsmessungen zeigen, ist die Durchschnittsgeschwindigkeit von Pedelecs um 3,4 km/h höher als bei herkömmlichen Fahrrädern. Durch das höhere Geschwindigkeitsniveau von E-Fahrrädern ist auch das Risiko, bei einem Unfall verletzt zu werden, deutlich höher. Die zunehmende Inhomogenität der Geschwindigkeiten auf Radfahranlagen führt zudem zu einer höheren Unfallwahrscheinlichkeit.

•Infrastruktur: Die Radfahranlagen sind für herkömmliche Räder dimensioniert. Im Vergleich dazu sind für E-Fahrräder aber erweiterte Infrastrukturvoraussetzungen zu berücksichtigen (z.B. größere Sichtweiten im Kreuzungsbereich, breitere Radfahranlagen für Überholvorgänge, etc.), um eine größere Sicherheit zu gewährleisten.

•Nutzergruppe: E-Fahrräder werden häufig von älteren Verkehrsteilnehmer/innen benutzt. Bei diesen ist aufgrund der körperlichen Voraussetzungen das Risiko für eine höhere Verletzungsschwere größer als bei jüngeren Radfahrer/innen.

•Handling: E-Fahrräder sind schwerer als normale Fahrräder und sind dadurch im Handling oft etwas gewohnheitsbedürftig.

•Gelegenheitsnutzung: E-Fahrräder werden für Erkundungs- und Ausflugsfahrten häufiger von eher ungeübten Personen verwendet.

## **Die tödlichen Schattenseiten des E-Bike-Booms**

Obwohl sich E-Bikes einer großen Beliebtheit erfreuen, ist die Kehrseite der Medaille das erhöhte Unfallpotential. Unfälle speziell mit E-Fahrrädern werden erst seit 2018 erhoben. Die bereits existierenden Statistiken unterstreichen aber die Gefahrenpotentiale, welche sich durch die elektronische Tretunterstützung ergeben.

Laut Daten des BMI verunglückten im Jahr 2018 40 Radfahrer/innen im österreichischen Straßenverkehr tödlich. 17 davon waren mit einem E-Bike unterwegs. Das entspricht einem Anteil von 42,5% E-Biker und ist der aktuelle Höchststand. Sechs getötete E-Biker waren in Niederösterreich, vier in Oberösterreich, je drei in Tirol und Vorarlberg sowie einer in Kärnten zu beklagen. Auch 2019 verunglückten 32 Radfahrer auf Österreichs Straßen tödlich, neun davon mit E-Bikes. Darunter drei oberösterreichische E-Biker.

	2015	2016	2017	2018	2019	Summe
<b>Unfälle</b>	1.122	1.112	1.037	1.197	1.167	<b>5.635</b>
<b>Getötete</b>	5	11	8	10	9	<b>43</b>
<b>Getötete mit E-Bike</b>	-	-	-	4	3	<b>7</b>
<b>Schwerverletzte</b>	282	272	258	328	301	<b>1.441</b>
<b>Leichtverletzte</b>	837	828	782	886	870	<b>4.203</b>
<b>Schwer- und Leichtverletzte mit E-Bike</b>	-	-	-	194	239	<b>433</b>

Abbildung 2: Rad und E-Bike Unfälle in Oberösterreich

Quelle: Statista 2020

Von 2015 bis einschließlich 2019 ereigneten sich in Oberösterreich 5.635 registrierte Fahrradunfälle mit Verletzungsfolge. In dieser Zeit sind in Oberösterreich darüber hinaus 43 tödlich verunglückte Personen zu beklagen. Betrachtet man den Zeitraum ab 2018, seitdem die Statistik explizit auch die E-Bike-Unfälle aufweist, ist die Komponente E-Bike auffällig deutlich erkennbar. In den Jahren 2018 und 2019 ereigneten sich 2.364 registrierte Fahrradunfälle. Der E-Bike-Anteil daran lag mit 433 Unfälle bei etwa 18,3%. Schätzungen gehen davon aus, dass mittlerweile jedes 9. Fahrrad ein E-Bike ist. E-Bike-Fahrer/innen sind im Verhältnis somit häufiger in Unfälle verwickelt als normale Radler/innen. Bei den 19 tödlich verunglückten Radler/innen der vergangenen beiden Jahre wirkt sich der E-Bike-Anteil noch deutlicher aus. Er liegt bei 37%. „Rund jeder zehnte tödlich verunglückte Verkehrsteilnehmer fährt mit dem Fahrrad in den Tod. Jeder dritte dieser Fahrradfahrer ist mit einem E-Bike unterwegs“, fasst Steinkellner zusammen.

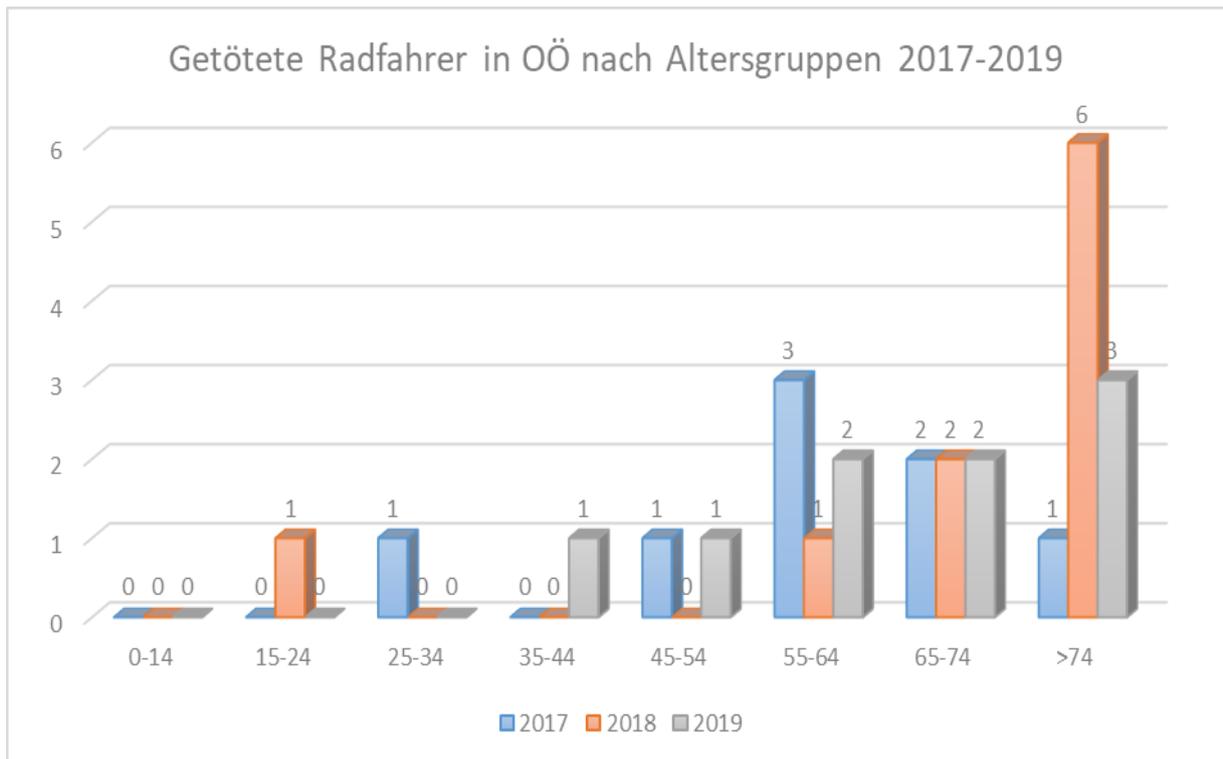


Abbildung 3: Getötete Radfahrer in OÖ nach Altersgruppen

Quelle: Land OÖ Abteilung Verkehr

„Das Verletzungsrisiko bei E-Bikes ist höher als bei normalen Fahrrädern. Das hat viel mit dem Alter der Lenkerinnen und Lenker zu tun, denn E-Räder werden eher von älteren als von jüngeren Personen gefahren. Das Gewicht der Räder und die Geschwindigkeiten, welche damit erreicht werden, sorgen oftmals für überforderte Lenkerinnen und Lenker“, unterstreichen Radsport-Landestrainer Valentin Zeller und Extremsportlegende Wolfgang Fasching.

Auch die Unfallforscher von Europas größter Versicherung, der Allianz, sehen die Gefahr eines tödlichen Unfalls mit einem E-Bike als dreimal höher, gegenüber einem normalen Fahrrad, an. Gerade ältere Menschen fahren durch die Unterstützung des Elektromotors viel schneller, als es ihr Können oft erlaubt. Das führt oftmals zu Kontrollverlust und Stürzen – mit zum Teil fatalen Folgen. Die statistische Analyse der tödlich verunglückten Radfahrer/innen in Oberösterreich bestätigt, dass die Risikogruppen ein höheres Lebensalter aufweisen. Rund 82% aller tödlichen Radfahrernfälle liegen im Segment der Alterstruppe 55+. Um diesem steigenden Trend entgegen zu wirken, fördert das Verkehrsressort des Landes Oberösterreich den Besuch eines speziell auf die Bedürfnisse der mobilen Menschen ab 60 Jahren zugeschnittenen E-Bike-Trainings.

## Kostenlose E-Bike Kurse für Senioren

Um Unfällen und brenzligen Situationen mit dem E-Bike entgegenzuwirken werden von Seiten des Verkehrsressorts E-Bike-Kurse gefördert.

„E-Bikes sind ein tolles Fortbewegungsmittel. Der Umstieg von einem Fahrrad auf ein E-Bike muss jedoch geübt werden. Die Elektrofahrräder sind schwerer, haben einiges an Technik verbaut und verhalten sich im Fahrbetrieb anders als normale Räder. Das Anfahren, Beschleunigen und Bremsen ist für viele Neulinge und Wiedereinsteiger ungewohnt und stellt diese vor Probleme. Um den richtigen Umgang mit dem E-Bike zu trainieren, ist ein Training essentiell“, erklärt Extremsportler Wolfgang Fasching, der diese Initiative unterstützt.

Um im Straßenverkehr sicher und unfallfrei unterwegs zu sein, werden spezielle E-Bike-Kurse angeboten, die sich besonders an Senioren richten. Für Personen ab 60 Jahren, die ihren Wohnsitz in Oberösterreich haben, werden die E-Bike-Trainings mit einem 20 Euro-Bonus von Seiten des Landes unterstützt. Somit sind die Kurse für diese Zielgruppe kostenfrei.



- Abbildung 4: E-Bike-Training des ÖAMTC

Quelle: ÖAMTC OÖ

Diese Förderaktion gilt ausschließlich für Trainings bei den Partnerunternehmen.

Die Partner der Aktion sind:

- ÖAMTC OÖ
- Fahrschule Doppler
- Bike Experts
- Radfahrschule Easy Drivers
- Zukünftig auch der ARBÖ

Diese Trainings bestehen jeweils aus einem theoretischen sowie einem praktischen Schwerpunkt. Dabei werden u.a. Abbiege- und Bremsvorgänge, das Ausweichen von Hindernissen sowie Geschicklichkeitsfahrten trainiert. Aufgrund der Corona Vorsichtsmaßnahmen liegen die aktuell maximalen Teilnehmerzahlen pro Kurs bei fünf Radler/innen. Eine Voranmeldung ist also ratsam. Auf der Landeshomepage unter [www.land-oberoesterreich.gv.at/ebikebonus](http://www.land-oberoesterreich.gv.at/ebikebonus) finden alle Interessenten weitere Informationen sowie die Kontakte der Aktionspartner, die eventuelle Detailfragen gerne beantworten.

#### **Tipps der Fahrradexperten für die sichere Fahrt:**

- ***Fahrrad und Ausrüstung regelmäßig überprüfen und warten.*** Besonders ein Test der Bremsen ist vor der ersten Ausfahrt empfehlenswert.
- ***Blickkontakt suchen.*** An allen Radfahrerüberfahrten sollte immer bedacht werden, dass man gesehen werden muss, um seinen Vorrang als Radfahrer geltend machen zu können. Deshalb wird empfohlen, sich langsam zu nähern und Blickkontakt zum Kfz-Verkehr zu suchen. Je langsamer man fährt, desto eher wird man wahrgenommen und kann die Fehler anderer Verkehrsteilnehmer/innen entschärfen oder ausgleichen.
- ***An unregulierten Radfahrerüberfahrten gilt ein gesetzliches Limit von maximal 10 km/h.*** Im Sinne der Verkehrssicherheit und zum Schutz der Radfahrer/innen gilt es, Bewusstsein für diese wichtige Regelung zu schaffen.

- **3-S-Blick anwenden.** Den Spiegel-Spiegel-Schulter-Blick sollte jeder Kfz-Lenker verinnerlicht haben. Gerade im Kreuzungsbereich sollte lieber zweimal geschaut werden, um keine Fußgänger oder Radfahrer zu übersehen.
- **Sichtweise wechseln.** Zum besseren gegenseitigen Verständnis kann es helfen, das Fahrzeug zu wechseln. Wer abwechselnd als Auto- und Radfahrer/in unterwegs ist, wird sich leichter tun, den jeweils anderen zu verstehen. Auch diese unterschiedlichen Betrachtungsperspektiven können dabei helfen, Konfliktsituationen zu entschärfen und zu vermeiden.

## **Weitere Initiativen des Infrastrukturressorts für mehr Sicherheit**

Um die Verkehrssicherheit nachhaltig zu steigern, ist es erforderlich, ein gesamtheitliches Verkehrssicherheitsprogramm mit entsprechenden Zielen und Maßnahmen zu erstellen. Die langfristigen Zielsetzungen des OÖ. Verkehrssicherheitsprogramms werden durch ein Monitoring und dynamische Anpassungen auf die Bedürfnisse der unterschiedlichen Zielgruppen stets aktuell gehalten. Im Bereich Radfahrersicherheit setzt die Strategie des Landes auf die essentiellen Säulen Infrastruktur, Bildung – und Schutzequipment.

### **Bildung**

Bereits Kindern wird der Einstieg in eine eigenständige Mobilität per Fahrrad ab neun Jahren, in der vierten Schulstufe, ermöglicht. Im Rahmen der freiwilligen Radfahrprüfung betreut die Polizei gemeinsam mit den Pädagoginnen und Pädagogen die Ausbildung der Kinder. Zahlreiche zusätzliche Angebote wie - Rund ums Rad, - Wer wird Meister auf zwei Rädern, - AUVA Radworkshops, uvm. welche auf die Förderung der Radfahrkenntnisse und Verkehrsbildung abzielen, runden das mannigfaltige Angebot ab. Auch für neue, moderne Mobilitätsformen, wie eben E-Bike oder E-Scooter werden altersspezifische Angebote konzipiert und zur Verfügung gestellt.

## **Infrastruktur**

Um möglichst vielen Menschen das sichere Radfahren zu ermöglichen, ist der Ausbau der Radinfrastruktur ein essentielles Element. Das beginnt bei der Sicherung von gefährlichen Kreuzungen, geht über die optimale Verknüpfung von Rad- und ÖV-Infrastruktur, bis hin zur Überland-Verbindung zwischen Siedlungen und Gemeinden. Auch die schnellen Radverbindungen aus dem Umland in die Ballungsräume erweisen sich als sehr effizient. Seitens des Infrastrukturressorts wurden seit 2016 drei Hauptradrouten (Puchenau - Linz, Steyregg – Linz, Traun - Linz) und zahlreiche weitere Einzelbaulose umgesetzt. Somit wurden in Summe seit dem Jahr 2016 ca. 60,7 km Radwege fertiggestellt bzw. sind im Fertigwerden. Dafür wurden über 24 Millionen Euro investiert. In Planung sind derzeit weitere 49 km Radwegenetz. „Die wichtigsten Projekte für heuer sind der Ausbau des LILO Provisoriums und der Baustart des Radwegs Haager Lies“, so Steinkellner.

## **Schutzequipment**

Wer ohne Helm fährt, lebt gefährlich. Auch wenn es in Österreich keine Radhelmpflicht für Erwachsene gibt, sollten sich clevere Köpfe schützen. Ein Helm absorbiert bis zu zwei Drittel der Energie, die bei einem Aufprall ohne Helm direkt auf den Kopf einwirken würde. Ein guter Helm kann bei einem Sturz somit schwere Verletzungen verhindern oder zumindest die Folgen mildern. Selbstverständlich sind alle weiteren Funktionen wie Bremsen und Beleuchtung auf die Funktionsfähigkeit zu prüfen und instand zu halten. Auch in diesem Jahr werden zur Verbesserung der Sichtbarkeit in den dunklen Monaten die kostenlosen Reflektorbänder im Herbst zur Verfügung gestellt.