

**Innsbruck** – Auf einer Forststraße unweit der Ganalm in Terfens verliert ein 68-jähriger im September des Vorjahres die Kontrolle über sein E-Bike. Er fällt, stürzt 50 Meter tief über steiles und felsiges Gelände ab. Ein Notarzt kann nur noch seinen Tod feststellen. Der Österreicher ist einer von insgesamt sieben Menschen, die 2020 bei einem Fahrradunfall in Tirol starben, Hunderte weitere werden verletzt.

Markus Widmann, Leiter der Landesverkehrsabteilung der Polizei, sagt, der Anteil der Radler am jährlichen Gesamtunfallgeschehen sei in jüngster Vergangenheit „stark gestiegen. Und kontinuierlich. Zum einen sind generell mehr Radfahrer unterwegs als früher. Verschärfend kam auch der E-Bike-Boom hinzu.“ Mit dem Elektrofahrrad seien Menschen unterwegs, die „oft schon in einem gesetzten Alter sind. Und manchmal Jahre nicht mehr auf einem Rad gesessen sind.“ Die Geschwindigkeit sei höher, das Gewicht der Fahrzeuge werde oft unterschätzt, ebenso wie der längere Bremsweg, weiß Widmann. Das alles erhöhe die Gefahr für Stürze oder Kollisionen.

Drei der sieben in Tirol im Vorjahr tödlich Verunglückten fuhren E-Bike. Wie das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KFV) gestern mitteilte, waren 41 Prozent der Radler, die in den vergangenen drei Jahren starben, mit einem Elektrofahrrad unterwegs, 2020 sogar die Hälfte.

Das Fahrrad als Fortbe-



Ein 68-jähriger verunfallte im Vorjahr in Terfens mit seinem E-Mountainbike. Er stürzte rund 50 Meter über steiles Gelände ab und verletzte sich dabei tödlich. Sieben Radfahrer starben 2020 in Tirol. Archivfoto: zoom.tirol

beliebter, meint Klaus Robatsch, Leiter der Verkehrssicherheitsforschung im KFV. Als Sportgerät zur Freizeitgestaltung habe es nicht zuletzt durch die Corona-Krise einen weiteren Aufschwung erlebt. Mehr Biker bedeuten mehr Unfälle. „Der steigenden Zahl kann mit einem Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur begegnet werden“, glaubt Robatsch. „Weitere sinnvolle Maßnahmen zur Erhöhung der Erhebung an, sich zumindest realistisch unsicher zu

fühlen. Das Risiko schätzen sie auf einem baulich von der Fahrbahn getrennten Radweg am geringsten ein, gefolgt von einem Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Mischverkehr bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern und Fahrten gegen die Einbahn werden als besonders kritisch erachtet.

Auch Verkehrspolizist Widmann nimmt die Autofahrer in die Pflicht. Ihnen und den Lasterfahrern habe früher die

Straße alleine gehört. Das hat sich geändert.“ Daher sei mehr Rücksichtnahme erforderlich. Speziell in Städten würden Radfahrer „die Verkehrsvorschriften oft missachten. Und Dinge tun, die ihnen, wenn sie in einem Auto säßen, niemals einfallen würden – beispielsweise bei roter Ampel in eine Kreuzung biegen.“ In Innsbruck, wo diese Problematik am häufigsten aufrete, gebe es seit längerem strenge Kontrollen und Schwerpunktkaktionen. „Sisyphosarbeit“ nennt Widmann das, denn es gebe noch „Nachbesserungsbedarf“. Viele Biker hielten sich an die Vorgaben, viele Unverleserliche aber nicht. „Spürbare Verhaltensänderungen gibt es nicht wirklich.“

Oft verunfallten Radfahrer allerdings auch ohne Fremdeinwirkung, betont der Leiter der Tiroler Verkehrspolizei. Im urbanen Umfeld genauso wie in der Natur. „Manchmal überschätzen die Leute ihre Fähigkeiten“, sagt Widmann. „Etwa manche Elektrofahrradlenker, die über steile Wege hochfahren, aber nicht wissen, dass sie mit ihren besonders schweren Geräten auch wieder ins Tal müssen.“ Hier sei noch gewisse Präventionsarbeit nötig, „allen voran im E-Bike-Sektor gilt es vermehrt darauf hinzuweisen, dass eine gute Vorbereitung und das Beachten der Verkehrsregeln sehr wichtig ist“. In vielen Fällen, vor allem wenn jemand schon lange nicht mehr auf einem Rad gesessen ist, empfiehlt Widmann, „vielleicht mal eine Probefahrt zu unternehmen, sich mit dem Bremsweg vertraut zu machen und das Gewicht einschätzen zu können“.