



Senioren auf Elektrorädern  
Neugewonnene Mobilität

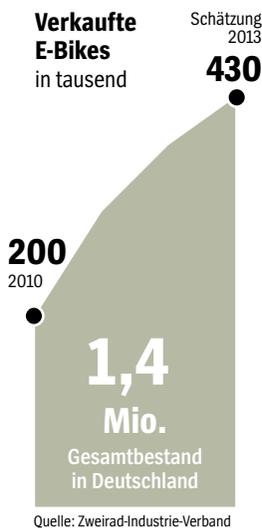
VERKEHR

## Rasende Rentner

Vor allem ältere Menschen erleiden mit E-Bikes schwere Unfälle, meist selbstverschuldet. Ärzte und Unfallforscher fordern Konsequenzen.

**F**euchtes Laub bedeckt den Boden, die Wege sind rutschig, die Dunkelheit bricht früh herein. Die Fahrradsaison neigt sich dem Ende zu. Während die Radler draußen ihre letzten Runden drehen, muss sich Marlene Noetzel, 72, drinnen mit ihrem Fitnessgerät zufriedengeben. Die Saison endete für sie in diesem Jahr bereits im August, in einem Graben im Berchtesgadener Land.

Noetzel war mit ihrem Mann im Urlaub, sie hatten sich den Tauernradweg von Krimml nach Salzburg vorgenommen. Das Ehepaar aus Osnabrück lieh sich Fahrräder mit Elektroantrieb, sogenannte E-Bikes, aus. Damit schafften die beiden mühelos täglich 40 bis 50 Kilometer. Am vierten Tag der Tour bremste Noetzel an einer leicht abschüssigen Stelle, kippte seitwärts vom Rad und stürzte einige Meter in die Tiefe. Sie landete auf ihrem Fahrrad, das ebenfalls den Abhang hinuntergerutscht war. Noetzel brach sich drei Rippen und zog sich Prellungen zu. Die Bergwacht brachte sie ins Krankenhaus nach Bad Reichenhall. Nach fünf Tagen kam sie im Krankentransport zurück nach Osnabrück.



Senioren wie sie erobern mit hochgerüsteten Elektrorädern den Verkehr – und die Unfallstatistiken. Beinahe wöchentlich berichten Regionalzeitungen über dramatische Crashes. Im bayerischen Grabenstätt zog sich eine 65-Jährige im Juli nach einem Sturz lebensgefährliche Kopfverletzungen zu, im sächsischen Schmatalb starb im August ein 67-Jähriger, als er in die Straßenböschung fuhr und anschließend gegen ein Verkehrszeichen knallte. Ende Oktober kam in Schorndorf bei Stuttgart ein 75-jähriger Mann ums Leben, als er beim Abbiegen einen Pkw übersah und mit ihm zusammenprallte.

Rasende Rentner sind die besten Kunden der schnellwachsenden E-Bike-Industrie. Sie lieben die neugewonnene Mobilität und den Rausch der Geschwindigkeit: 25 Stundenkilometer sind ohne allzu viel Muskelkraft zu schaffen.

Doch mit den Verkaufszahlen steigt auch die Zahl der Unfälle. Allein in Baden-Württemberg ist sie 2012 im Vergleich zum Vorjahr bereits um fast 80 Prozent gestiegen. Umfassende Studien liegen in Deutschland noch nicht vor, Hinweise liefert aber der Sinus-Report der Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung. Danach handelt es sich bei 57 Prozent der Unglücke mit schweren Verletzungen um Schleuder- oder Selbstunfälle, an denen keine weiteren Personen beteiligt sind. Zum Vergleich: Bei Unfällen in Deutschland mit normalen Fahrrädern sind nur 17 Prozent der Radler ohne Beteiligung Dritter gestürzt.

„Die vielen Alleinunfälle deuten darauf hin, dass vor allem ältere Menschen Probleme mit der Bedienung der E-Bikes haben“, sagt Siegfried Brockmann von

der Unfallforschung der Versicherer. In kritischen Situationen trafen sie die falschen Entscheidungen. E-Biker fahren, unterstützt von ihrer leistungsstarken Batterie, häufig zu schnell an, legen sich zu steil in die Kurve oder unterschätzen die Kraft ihrer Hightech-Bremsen. Weil zudem viele Autofahrer vom hohen Tempo der betagten Turboadler überrascht werden, steigt laut Brockmann das Risiko für Zusammenstöße zwischen Pkw und Elektrowagen. Er fordert: „E-Bikes dürfen nicht weiter als normale Fahrräder betrachtet werden, sie sollten wegen ihres Motors als eigene Klasse gelten.“

Michael Raschke, Unfallchirurg am Universitätsklinikum Münster, operiert jeden Monat Menschen, die mit E-Bikes gestürzt sind. Sie kommen mit schweren Kopfverletzungen ins Krankenhaus, mit Handgelenksbrüchen oder Wirbelsäulenverletzungen – und die meisten sind über 60 Jahre alt. Ein Sturz, den Jüngere mit ein paar Prellungen wegsteckten, habe für ältere Menschen oft schwere Folgen, sagt Raschke. „Sie fallen völlig ungeschützt, da ihre Reflexe verlangsamt sind.“ Erst vor einigen Wochen behandelte er eine 72-jährige Frau nach einem E-Bike-Unfall. Sie hatte scharf gebremst und flog über ihren Lenker, fiel in einen Graben, brach sich die Halswirbelsäule. Seitdem ist sie querschnittsgelähmt.

Raschke hat dennoch Verständnis für Rentner, die sich ein Elektrorad kaufen, um den im Alter eingeschränkten Lebenskreis zu erweitern. „Die älteren Patienten in der Unfallchirurgie fragen mich nach einer Operation nicht, wann sie wieder gehen können. Sie fragen: Wann kann ich wieder Fahrrad fahren?“

Nun müsse die Politik reagieren, fordert Raschke. Er kann sich eine Helmpflicht und eine Eignungsprüfung fürs E-Bike vorstellen. Es müsse sichergestellt werden, dass die Menschen ihr Elektrofahrzeug beherrschten.

Marlene Noetzel trug bei ihrem Sturz im August einen Helm. Ihr Kopf blieb von Verletzungen verschont, doch die 72-Jährige kämpft noch immer mit den Folgen des Unfalls. Ihre Bewegung ist eingeschränkt, sie wird physiotherapeutisch behandelt. Bis zu ihrem Sturz mit dem geliehenen Rad war Noetzel überzeugt, dass sie sich bald ein eigenes E-Bike zulegen werde. Jetzt ist sie skeptisch. Allerdings hat sich ihr Mann längst ein Elektrorad besorgt. „Wenn ich mir keines kaufe“, sagt sie, „rast er mir bei Touren davon.“

THERESA AUTHALER



**Video-Reportage:**  
**Ein E-Bike-Fahrkurs**

spiegel.de/app472013ebike  
oder in der App DER SPIEGEL