



## **Zoom-Veranstaltung «Helmtragepflicht für langsame E- Bikes – ist das sinnvoll?»**

Partizipation Velo-Offensive  
Infoblatt zur Zoom-Veranstaltung vom 23.11.2020

## Um was geht es?

Der Bundesrat sieht eine [Gesetzesrevision mit neuen Vorschriften für E-Bikes](#) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor. Eingeführt werden sollen ein Helmobligatorium und eine Lichtpflicht für alle E-Bikes sowie eine Tachopflicht für schnelle E-Bikes.

Im Fokus der Zoom-Veranstaltung stand vor allem die Helmtragepflicht für langsame E-Bikes (bis 25km/h). Zu diesem Punkt haben Daniel Morgenthaler (Beratungsstelle für Unfallverhütung, BFU) und Karl Vogel (Verkehrsplaner, Stadt Bern) die Pro- und Kontra-Argumente aus der jeweiligen Sicht ausgeführt.

## Input Karl Vogel (Verkehrsplaner Stadt Bern)

Karl Vogel führte die Argumente aus der Sicht der Stadt Bern aus. Allgemein findet die Stadt Bern eine Helmtragepflicht für langsame E-Bikes nicht optimal. Aus diesem Grund hat sie eine Stellungnahme zuhanden ASTRA eingereicht.

Die zentrale Frage ist: Wird der Velo-Boom durch die Helmtragepflicht verlangsamt oder gar ausgebremst?

Im Ausland, beispielsweise in Dänemark, Holland und Deutschland gibt es einen hohen Veloanteil. Diese Zahl ist auch auf die gut ausgebaute und sichere Veloinfrastruktur zurück zu führen. In keinem dieser Länder besteht eine Helmtragepflicht. Im Verhältnis zur Schweiz gibt es auch weniger Velounfälle. Daher stellt sich die Frage, ob eine Helmtragepflicht zielführend ist. Um weiterhin möglichst viele Menschen für das Velo zu begeistern, ist eine niedrige Eintrittsschwelle erforderlich. Ohne die Helmtragepflicht bleibt der Zugang simpel.

Ein weiterer Punkt ist das Veloverleihsystem «Velo Bern» von [PubliBike](#). Das Veloverleihsystem hat langsame E-Bikes sowie konventionelle Velos. Durch die Nutzungszahlen konnte PubliBike feststellen, dass die Kundschaft häufiger ein E-Bike ausleiht als ein «normales» Velo. Durch das neue Gesetz wären die Veloverleihsysteme mit langsamen E-Bikes vor eine grosse Herausforderung gestellt.

Das andere in der Schweiz tätige Verleihsystem «BOND» hat festgestellt, dass rund ein Drittel den Helm vom BOND-Velo tragen, rund ein Drittel den eigenen mitnimmt und ein Drittel ganz ohne Helm fährt. Dies obwohl bei BOND nur schnelle E-Bikes ausgeliehen werden können und damit eine Helmpflicht besteht.

# Input Daniel Morgenthaler (Beratungsstelle für Unfallverhütung, BFU)

Daniel Morgenthaler, Programmleiter Fahrrad / E-Bike bei der BFU, vertritt die Pro-Argumente. Er beschreibt, dass es drei grundlegende Elemente bei der Unfallprävention gibt: *Mensch* (Ausbildung, Verhalten und Ausrüstung), *Infrastruktur* und *Fahrzeug* (integrierte Technik am Fahrzeug).

Der Verkauf von E-Bikes in der Schweiz ist in den letzten Jahren stark gestiegen (E-Bike-Zunahme 2010-2019 um Faktor 3). Leider sind auch die Unfallzahlen gestiegen: die Zahl der Schwerverletzten stieg von 2010-2019 um Faktor 25 an.

Die Pro-Argumente für eine Helmtragepflicht für langsame E-Bikes sind:

- Durch die höhere Geschwindigkeit ergibt sich ein längerer Bremsweg. Das heisst, dass bei einem Unfall die Aufprallwucht höher wird.
- E-Bikes werden von anderen Verkehrsteilnehmenden häufig unterschätzt. Die aufrechte Sitzposition bei geringer Pedalfrequenz wird fälschlicherweise mit tiefer Geschwindigkeit assoziiert.
- Das Helmtragen ist eine einfache und wirkungsvolle Massnahme, um im Fall eines Unfalls das Risiko von Kopfverletzungen zu reduzieren. Die neusten Metaanalysen besagen, dass Velohelme die Wahrscheinlichkeit von Kopfverletzungen um zirka 50%, die Wahrscheinlichkeit von schweren Kopfverletzungen gar um 60 – 70% reduzieren können.
- Mit einem Obligatorium wird eine höhere Helmtragequote erreicht als durch reine Sensibilisierungsmassnahmen. Dies zeigen auch die Zahlen des Helmobligatoriums bei schnellen E-Bikes.

## Frage- und Diskussionsrunde

Frage / Input	Antwort / Stellungnahme
Gibt es eine Priorisierung dieser genannten Interventionsmöglichkeiten?	<p><b>BFU:</b> Die drei genannten Elemente (Mensch, Infrastruktur, Fahrzeug) gelten als gleich gestellte Faktoren. Es braucht die Summe aller Präventionsmassnahmen, um bei der Reduktion der Unfallzahlen weiterzukommen.</p> <p><b>Stadt Bern:</b> Bei uns steht die Veloinfrastruktur an oberster Stelle. Ziel ist eine gute und sichere Infrastruktur zur Verfügung zu stellen, so dass die Velofahrenden vom MIV baulich abgetrennt sind.</p>
Wie unterscheiden sich die Unfallzahlen von schnellen (mit Helmpflicht) und langsamen (ohne Helmpflicht) E-Bikes?	<p><b>BFU:</b> Es existieren leider noch keine Datenzeitreihen. Das Ablesen eines Trends ist noch nicht möglich. Die vorhandenen Zahlen werden aber ausgewertet, um damit bessere Grundlagen zu erhalten.</p>

Können aus den Unfallprotokollen direkte Infrastruktur-Massnahmen abgeleitet werden?	<b>BFU:</b> Das ist nur bedingt möglich und steht bei einem Unfall nicht an erster Stelle. Die Unfallprotokolle dienen der Unfallrekonstruktion. Diese werden zwar ausgewertet, um Unfallschwerpunkte zu erkennen. Aber direkt Massnahmen für die Infrastruktur abzuleiten wäre schwierig, weil häufig unklar ist, was genau passiert ist.
Kann man die grösste Gefahr für Velofahrende quantifizieren? Das Ziel müsste schlussendlich sein, dass man dort ansetzt, wo die grösste Gefahr vorhanden ist.	<b>Stadt Bern:</b> Die meisten Schwerverletzten gibt es dort, wo die Velofahrenden und Autofahrenden aufeinandertreffen. Durch Studien aus dem Ausland wird klar belegt, dass eine bessere Infrastruktur zu weniger Velounfällen führt. Dasselbe gilt für die Zahl der Velofahrenden: je mehr Velos auf der Strasse unterwegs sind, desto weniger Unfälle gibt es.

## Wer war dabei?

Liste (nicht abschliessend) der an der Zoom-Veranstaltung teilnehmenden Organisationen und Personen:

Organisation	Vorname	Name
Gemeinde Köniz	Rolf	Albisser
Kontextplan	Julian	Baker
TBF + Partner AG	Isabel	Blatter
Verkehrssicherheit, Stadt Zürich	Wernher	Brucks
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Adrian	Castrischer
Verein «Läbigi Stadt»	Marius	Christen
Leiter Verkehrsplanung, Kanton Aargau	Carlo	Delego
PubliBike	Abel	Di Lorenzo
Pro Velo Schweiz	Käthi	Diethelm
Mobilitätsstrategie, Kanton Basel-Stadt	Martin	Dolleschel
Fachstelle Langsamverkehr, Stadt Bern	Sara	Fischer
Freisinnig Demokratische Partei FDP	Barbara	Freiburghaus
Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Graubünden	Werner	Glünkin
Pro Velo Bern	Dominik	Guggisberg
Fachstelle Langsamverkehr, Kanton Thurgau	Kathrin	Hager
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Kanton Aargau	Mirjam	Hauser

Koordinationsstelle Veloverkehr	Viktoria	Herzog
naturaqua PBK	Lisa	Hirsiger
TBF + Partner AG	Philippe	Hirsiger
Tiefbauamt Kanton Bern	Nicolas	Hofer
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Sara	Hofmann
Beratungsstelle für Unfallverhütung, BFU	Christoph	Jöhr
TBF + Partner AG	Lukas	Jordi
Grand Prix Bio Suisse	Madeleine	Kaufmann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Chris	Kollascheck
naturaqua PBK	Michelle	Lehmann
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Michael	Liebi
Logistik Stadt Bern, Flottenmanagement	Patrick	Liechti
Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Kanton St. Gallen	Daniel	Litscher
Pro Velo Bern	Fabian	Mäder
Metron Bern AG	Stefan	Manser
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Adrian	Meier
Beratungsstelle für Unfallverhütung, BFU	Daniel	Morgenthaler
Pro Velo Region Baden	Marianne	Müller
Koordinationsstelle Veloverkehr, Kanton Zürich	Hannes	Munzinger
Metron Bern AG	Antje	Neumann
Netzwerk Quartierzeit	Duscha	Padrutt
VCS Schweiz	Stephanie	Penher
Velo Suisse	Martin	Platter
Touring Club Schweiz	Jürg	Reinhard
Forum Bikesharing Schweiz	Valérie	Sauter
Direktion für Sicherheit, Umwelt und Energie	Peter	Schild
VCS Schweiz	Laura	Schmid
naturaqua PBK	Samuel	Stahel
Mobilitätsakademie AG	Mirjam	Stawicki

Verkehrsplanung, Kanton St. Gallen	Ina	Stenzel
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Stephanie	Stotz
Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün	Karl	Vogel
Direktion für Bildung, Soziales und Sport	Simone	Weber
TBF + Partner AG	Corina	Wiher
VCS Regionalgruppe Bern	Benjamin	Zumbühl
Verkehrsplanung, Kanton Aargau	Isabelle	Zutter

## Kontakt

Verkehrsplanung

Tel. **+ 41 31 321 70 70**

**[verkehrsplanung@bern.ch](mailto:verkehrsplanung@bern.ch)**