

Sicher auf dem Pedelec unterwegs

VON RIA GARCIA



Zum Fahrtraining gehörte auch das enge Umrunden eines Kreises. Einmal im und einmal gegen den Uhrzeigersinn. Foto: Ria Garcia

Erfahrungsbericht | Wir haben einen von der Kreisverkehrswacht angebotenen Pedelec-Kurs belegt und berichten Euch hier über unsere persönliche Erfahrung.

Es war der erste Pedelec-Kurs in diesem Jahr. Bei bestem Fahrradwetter hatten sich rund 16 Teilnehmer eingefunden. Die Mehrzahl Ü65, aber auch jüngere Teilnehmer waren dabei. Dieses Mal gab es zu Beginn eine „Toter-Winkel-Aktion“. Neben einem Feuerwehrauto war sichtbar ein weiß-gelber Winkel auf den Boden gelegt und jeder, der wollte, durfte sich einmal hinters Steuer setzen. Dass es den toten Winkel gibt, wussten wir natürlich. Wie krass groß allerdings der Bereich tatsächlich ist, der von einem LKW, Feuerwehrauto oder Müllwagen trotz zusätzlicher Spiegel nicht einsehbar ist, war auch uns nicht bewusst.

Unsere Voraussetzung: Seit circa dreieinhalb Jahren sind mein Mann und ich stolze Besitzer eines Pedelecs. Während er mittlerweile öfter einmal kleinere und mittlere Touren macht, habe ich es ganze dreimal geschafft. Zu groß meine Unsicherheit auf Straßen, in engen Kurven und vor allem bergab. Bei mehr als 20 Stundenkilometer stehe ich auf der Bremse und bin als Begleiterin auf Touren eher ein Hindernis für ihn. Also: Beste Kandidatin für einen Pedelec-Kurs. Auch wenn mein Mann deutlich sicherer fährt als ich, hat er mich zum Kurs begleitet und meinte anschließend, dass er auch noch einiges für sich mitgenommen hat.

Der tote Winkel wurde im anschließenden Theorieteil des Kurses von **Tanja Smigoc** vom Straßenverkehrsamt Mettmann noch vertieft. Sie begleitet auch die Aktionen „Achtung toter Winkel“ auch an Grundschulen und hat es längst zu einem Herzensthema gemacht. Tanja Smigoc erklärte den Teilnehmern Situationen im Straßenverkehr, die man als Radfahrer auf jeden Fall beachten sollte. Dazu gehörte, dass man vor einer roten Ampel auch bei einem bestehenden Fahrradstreifen hinter einem LKW stoppen sollte. „Wenn ich ganz vorne an der Ampel stehe und ein LKW bis auf meine Höhe an die Ampel heranfährt, dann weiche ich mit meinem Rad auch schon mal auf den Gehweg aus, bis der LKW abgebogen ist“, erklärte sie, dass es in dieser Situation sinnvoll ist, sich auf diese Art selbst zu schützen.

Michael Gertler von der Kreisverkehrswacht erläuterte anschließend die Bedeutung der Verkehrsschilder, die für den Radverkehr relevant sind. „Von der Pflicht den Radweg zu benutzen, wenn ein entsprechendes Schild darauf hinweist, ist man nur befreit, wenn der Radweg durch Schlaglöcher und Wurzelaufruch oder ähnliches nicht benutzt werden kann“, führte Gertler aus. „Wer entscheidet das denn?“, wollte eine Teilnehmerin wissen. „Das liegt in ihrer Verantwortung“, antwortete er. Auch die Unterschiede zwischen Pedelec, S-Pedelec und E-Bike erklärte er.



Theoretischer Teil des Kurses. Michael Gertler erklärt die Unterschiede zwischen Pedelec, S-Pedelec und E-Bike und vermittelt die Bedeutung der wichtigsten Verkehrsschilder für den Radverkehr, nachdem Tanja Smigoc die Gefahren des toten Winkels erklärt hatte. Foto: RG

Pedelec, S-Pedelec oder E-Bike?

Wenn mein Mann und ich von unseren elektrisch unterstützten Fahrrädern sprechen, sagen wir immer „unsere E-Bikes“. Beim Pedelec-Kurs haben wir dann gelernt, dass das eigentlich falsch ist. Unsere und auch die Räder, die andere Teilnehmer mitgebracht hatten, sind Pedelecs. Aber was ist eigentlich der Unterschied? Wir haben die Unterschiede nach dem Kurs für unsere Leser noch einmal etwas ausführlicher zusammengetragen.

Pedelecs: Ein Pedelec ist ein Fahrrad mit elektrischer Unterstützung. Das bedeutet, dass es ohne zusätzliche Muskelkraft, also aktives in die Pedale treten, nicht fährt. Einige Pedelecs haben zusätzlich eine Anfahrthilfe, heißt, sie rollen bis auf 6 Stundenkilometer los, ohne, dass man direkt in die Pedale tritt. Sie brauchen aber anschließend zum Fahren die aktive Unterstützung. Pedelecs sind rechtlich gesehen immer noch Fahrräder, die man auch ohne Helm fahren darf, was natürlich nicht empfehlenswert ist. Sie unterliegen auch keiner Versicherungspflicht.

E-Bikes: Ganz anders sieht es mit E-Bikes aus. Sie sind per Gesetz Kleinkrafträder und benötigen für den Betrieb eine E-Bike-Versicherung mit Versicherungskennzeichen. Sie dürfen nicht auf Fahrradwegen fahren, es sei denn ein Schild zeigt „Mofa frei“ an. Je nach Bauart können sie ohne in die Pedale zu treten Geschwindigkeiten von 20 bis sogar 45 Kilometern pro Stunde erreichen. Je nach zu erreichender Geschwindigkeit ohne aktive Pedalunterstützung unterliegen sie unterschiedlichen Bestimmungen. Ein **E-Bike bis 20 Stundenkilometer** etwa setzt voraus, dass der Fahrer mindestens 15 Jahre alt ist und einen Mofa-Führerschein besitzt. Für diese E-Bikes besteht noch keine Helmpflicht.

E-Bikes, die bis 25 Stundenkilometer schnell sind, gelten offiziell schon als Mofa. Auch sie dürfen ab 15 Jahren gefahren werden und setzen den Mofa-Führerschein und ein Versicherungskennzeichen. Anders, als bei den E-Bikes bis 20 Stundenkilometern besteht für sie eine Helmpflicht. **E-Bikes, die ohne in die Pedale zu treten bis 45 Stundenkilometern** erreichen, sind rechtlich Motorrollern gleichgestellt. Die Fahrer müssen mindestens 16 Jahre alt sein und über einen Rollerführerschein (Klasse AM oder B) verfügen. Auch dieses E-Bike darf nur mit einem Versicherungskennzeichen geführt werden und es besteht Helmpflicht. Radwege dürfen damit nicht befahren werden.

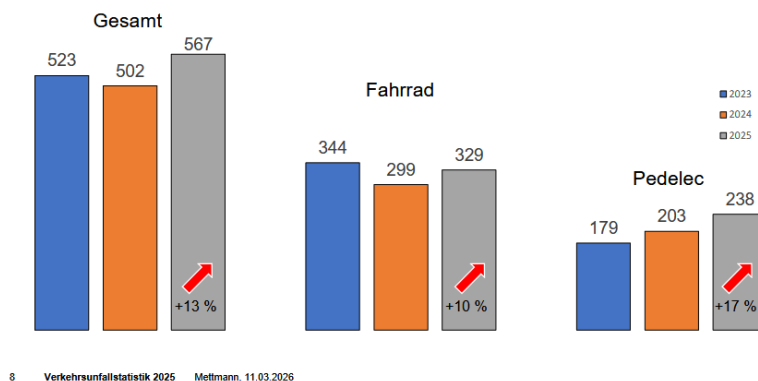
S-Pedelecs: Und als wenn diese Unterschiede nicht schon kompliziert genug erscheinen, gibt es dann auch noch die S-Pedelecs. S steht hier für speed, also Schnelligkeit. Während die elektrische Unterstützung für ein gewöhnliches Pedelec bei 25 Stundenkilometern endet, funktioniert sie beim S-Pedelec bis 45 Stundenkilometern. Das lässt sie rechtlich aus der Gruppe der Fahrräder herausfallen, auch wenn der Fahrer hier noch selbst in die Pedale treten muss. Sie gelten als Kleinkraftrad, für die man den Führerschein Klasse AM oder B benötigt. Außerdem benötigen sie eine Kfz-Haftpflichtversicherung und ein Versicherungskennzeichen. Sie dürfen nicht auf Fahrradwegen benutzt werden und es gilt die Helmpflicht.

Dann bleiben wir doch lieber beim Pedelec, sonst hätten wir uns ja auch gleich ein Mofa oder einen Motorroller kaufen können. Wir wollten ja schließlich nur ein bisschen Unterstützung beim Fahrradfahren. Und wer gerade überlegt sich ein E-Bike, S-Pedelec oder Pedelec anzuschaffen, sollte beim Kauf genau hinschauen, die Entscheidung hat schließlich, wie oben beschrieben, Konsequenzen.

Ab in die Praxis, aber nicht ohne Helm

Für den Kurs galt Helmpflicht, obwohl es die ja rechtlich für Pedelecs eigentlich nicht gibt. „Legen Sie einmal eine kleine Melone in ihren Fahrradhelm und lassen diesen dann auf den Boden fallen. Sie werden sehen, dass die Melone den Sturz übersteht. Lassen sie anschließend die Melone ohne Helm auf den Boden fallen. Sie wird zerplatzen“, hatte Michael Gertler im Theorie teil erklärt. So sehe dass dann auch bei einem Sturz mit dem Pedelec aus, wenn man dabei auf den Kopf fällt. Seine deutliche Beschreibung hat ihren Grund. Die Zahl der Pedelec-Fahrer nimmt kontinuierlich zu, die der Unfälle mit Pedelec auch. Das hat auch die letzte Unfallstatistik für den Kreis Mettmann wieder belegt. Um 17 Prozent sind die Unfälle mit Pedelecs im Vergleich zum Vorjahr angestiegen.

Verunglückte Radfahrende im Vergleich 2023 / 2024 / 2025



Aus der Präsentation der Unfallstatistik des Kreises Mettmann für das Jahr 2025.

Draußen auf dem Parkplatz der Kreisverwaltung wurde dann auch erst einmal geprüft, ob die Helme richtig sitzen und ein wenig zu Helmen erklärt. Für den **kostenlosen Pedelec-Kurs**, der vom Verkehrsministerium gefördert wird, müssen die Teilnehmer selbst versichert sein. Die Kurse sind also auf eigenes Risiko, was eben durch die Helmpflicht minimiert werden soll. Aber keine Sorge: Die Gefahren sind überschaubar, der Nutzen und die größere Fahrsicherheit, die man daraus mitnimmt, überwiegen.

Wir begannen mit einigen Proberunden, die wir erst einmal ohne elektrische Unterstützung absolvieren sollten. Dabei achteten Michael Gertler und Ralf Hühne auf die Teilnehmer und „zogen den einen oder anderen erst einmal aus dem Verkehr“. Um den Reifendruck zu kontrollieren, denn der ist auch gar nicht so unwesentlich für sicheres Pedelec-fahren. Zum einen vermindert ein zu niedriger Druck die Reichweite des Akkus, zum anderen reagiert das Pedelec beim Lenken träge, was sich vor allem in Kurven zeigt. Das gilt auch für zu hohen Druck, der verringert nicht nur den Fahrkomfort, er sorgt auch für eine schlechtere Bodenhaftung, was sich wiederum in Kurven auswirkt. „Den richtigen Druck für Ihre Pedelecs finden sie seitlich auf den Reifen“, erfuhren die Teilnehmer von Michael Gertler.

Es folgten schließlich weitere Runden mit elektrischer Unterstützung mit dem Tipp in der kleinsten elektrischen Unterstützung anzufahren, damit man keinen „Sprint“ macht. Außerdem gab es eine Erklärung zur Schiebehilfe, über die die meisten Pedelecs verfügen. Die hatten wir tatsächlich auch an unseren Rädern noch nicht benutzt und waren deshalb recht dankbar. Wer sein Pedelec schon einmal einen steilen Berg hinauf geschoben hat, weiß warum. Nachdem sich alle so langsam „warm gefahren“ hatten, folgten dann die etwas anspruchsvolleren Fahrübungen, wie etwa durch eine schmale Gasse. Dafür ein langes Seil mit kleinen, abgeflachten Pylonen ausgelegt. „Stellen Sie sich vor, rechts ist eine Felswand und links ein Abhang“, sagte Michael Gertler vor Beginn. Ich brauche sicher nicht zu erwähnen, dass der eine oder andere, einschließlich meiner Wenigkeit, die Felswand streifte oder den Abhang hinunterstürzte. Aber nach insgesamt jeweils drei Runden bergauf oder bergab waren dann alles halbwegs sicher.

Um das Fahren in Kurven zu trainieren galt es anschließend jeweils dreimal einen Kreis im oder gegen den Uhrzeigersinn zu umrunden. Das schafften die meisten der Teilnehmer recht gut. Aber wie sieht es mit dem Abbiegen aus? Dazu waren dann alle mit Richtungsanzeige durch den Arm und dem Seitenblick gefragt. Drei Runden, in denen nach rechts abgelenkt werden musste und drei nach links. Michael Gertler und Ralf Hühne achteten darauf, ob und wann die Teilnehmer den Arm hoben und wie gut sie den Seitenblick einhielten. Dazu gab es dann noch den Tipp sich einen Rückspiegel fürs Pedelec zuzulegen. Zwei der Teilnehmer hatten bereits einen an ihrem Rad. Das erleichtert das Abbiegen vor allem, wenn man durch HWS-Probleme den Kopf nicht mehr weit genug drehen kann.

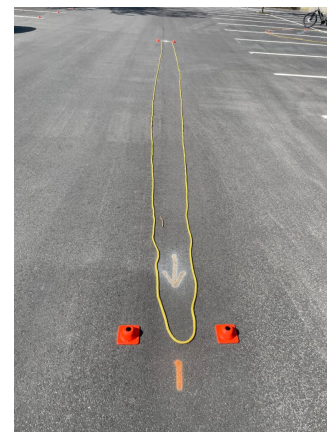


Foto: RG

Der Anspruch stieg: Hindernissen ausweichen und Vollbremsung

Auf dem unteren Teil des Parkplatzes waren zwei Reihen mit Pylonen aufgebaut. Mit denen durften wir Teilnehmer dann Slalom-Fahren üben. Der Abstand der Pylonen simulierte dabei jeweils ein Hindernis, dem man ausweichen muss. Auch hier war die Übung wieder mit je drei Wiederholungen bergauf und bergab angesetzt. Ich selbst habe bergab zweimal die letzte von fünf Pylonen in einer Reihe nicht geschafft, bergauf ist es mir in einer der Reihen beim ersten Mal auch nicht gelungen, weil die letzte so nah an einem Bordstein war, dass ich schließlich bremste und stehen blieb, damit ich den Bordstein nicht treffe. Hier ist also sicher noch ein wenig üben angesagt. Den Kurs kann man übrigens auch wiederholen, wenn man noch mehr Sicherheit erlangen will. Auch dann ist er noch kostenlos.

Schon einmal eine Vollbremsung mit dem Pedelec gemacht? Auch das durften wir üben. Natürlich bergab. Dafür hatten Michael Gertler und Ralf Hühne im unteren Teil ein Stoppschild aufgestellt. „Fahren Sie so schnell Sie sich trauen und machen Sie dann kurz vor dem Stoppschild eine Vollbremsung“, forderte Michael Gertler die Teilnehmer auf. „Denken sie daran auf jeden Fall immer zuerst die Hinterradbremse zusetzen. Das Vorderrad blockiert beim Bremsen und dann lässt sich das Rad nicht mehr Lenken. Die Füße werden erst aufgesetzt, wenn das Pedelec steht“, ermahnte er.

Ich selbst habe das Glück, dass ich neben der Vorder- und Hinterradbremse am Lenker auch noch eine Rücktrittbremse habe. Wer darüber nicht verfügt und in voller Fahrt nur die Vorderradbremse betätigt, läuft natürlich Gefahr Kopfüber vom Rad zu stürzen. Üblicher Weise ist die Hinterradbremse in Deutschland und den meisten europäischen Ländern auf der rechten Seite des Lenkers montiert, während links die Vorderradbremse liegt. Auch wenn einige von uns beim Pedelec-Kurs zu früh abbremsten und noch recht weit vom Stoppschild entfernt zum Stehen kamen, schafften es am Ende alle mit Bravur. Die Streifen auf dem Asphalt werden noch einige Zeit von unseren Vollbremsversuchen erzählen.



Links: Hier wird die Vollbremsung geübt. Rechts: Hinter dem Stoppschild sind die zwei Reihen mit Pylonen sichtbar, die fürs Slalomfahren und Fahren im Gegenverkehr genutzt wurden. Fotos: RG

Schließlich haben wir noch Fahren im Gegenverkehr geübt. Dabei wurde klar, warum zuvor zwei Reihen mit Pylonen im unteren Teil aufgebaut waren. Sie stellten in etwa die Breite eines großzügigen Radwegs dar. Die Teilnehmer wurden dafür in zwei Gruppen eingeteilt, die in die unterschiedlichen Richtungen starteten. Unsere Sorge dabei unsicher zu werden und Pedelecs im Gegenverkehr zu berühren, erwies sich als unbegründet. Offensichtlich hatten wir an diesem Vormittag alle schon so viel Sicherheit gewonnen, dass wir uns fröhlich und entspannt begegneten und es zu keinen Zwischenfällen kam.

Was wir aus dem Kurs mitgenommen haben

Ich würde jetzt mal frech sagen: Ich habe 10 Stundenkilometer mitgenommen, denn auf dem Rückweg bin ich tatsächlich die Ringstraße hinunter bergab über 30 Stundenkilometer gekommen. Das war vor dem Kurs undenkbar. Außerdem war ich deutlich sicherer beim Lenken und Manövrieren. Der Sommer kann kommen und vielleicht seht ihr mich ja künftig bei gutem Wetter bei einem Pressetermin mal mit dem Pedelec ankommen. Auch mein Mann, der den Kurs ja eigentlich nicht so nötig gehabt hätte, fand ihn hilfreich. Auch er hat noch das eine oder andere gelernt. Und Spaß gemacht hat es in der Gruppe dann auch noch. Und: Jeder Teilnehmer durfte eine Weste mit Reflektoren und eine Packung Speichenreflektoren mit nach Hause nehmen, damit wir alle gut sichtbar unterwegs sind.

Wer wollte, konnte für die Kreisverkehrswacht etwas spenden, was die Teilnehmer natürlich gerne taten.

Die nächsten Pedelec-Kurse der Kreisverkehrswacht

Noch sechs weitere Pedelec-Kurse werden in 2026 von der Kreisverkehrswacht in Mettmann angeboten. Jeweils einmal im Monat. Der nächste am 9. Mai 2026. Die Kurse dauern jeweils etwa vier Stunden und beginnen morgens um 10 Uhr. Wer das Modul „Toter Winkel“ mitnehmen möchte, muss sich bis Juni gedulden, denn das wird nur zu vier der insgesamt sieben Pedelec-Kurse in 2026 angeboten. Alle Termine finden sich auf der [Homepage](#) der Kreisverkehrswacht.

