



Onlinekurs fürs Fahrradfahren

Kann man online lernen, sicherer Velo zu fahren?

Die Stadt Zürich testet ein digitales Velotraining für Erwachsene mit dem Ziel, Unfälle zu vermeiden. Wir haben das Programm ausprobiert – und sind an einer gefährlichen Situation gescheitert.

Publiziert heute um 16:14 Uhr, Denise Jeitziner

In diesen Tagen pedaltten sie wieder konzentriert durch Zürichs Strassen, die Fünftklässlerinnen und Fünftklässler der Stadt. 3200 Mädchen und Jungs mit Helm und gelber Leuchtweste, immer den roten Pfeilen mit der Aufschrift «Veloprüfung» nach. Das Ziel: Die Kinder sollen lernen, wie sie Gefahren im Strassenverkehr erkennen und sicher Velo fahren können.

Das ist wichtig, denn in der Stadt Zürich nehmen die Fahrradunfälle seit Jahren stetig zu. 2022 waren es so viele wie nie zuvor: Insgesamt 625 Personen verunfallten, 135 mehr als im Jahr 2021; eine junge Frau verlor bei einer Kollision mit einem Lastwagen ihr Leben. 40 Prozent aller Verunfallten im Zürcher Stadtverkehr sind Velofahrerinnen und Velofahrer; sie machen damit die grösste Gruppe der Betroffenen aus.

Diese möchte der Stadtrat unter anderem mit Schulungen und Sensibilisierungen besser schützen. Doch im Gegensatz zu den Kindern, für die das Velotraining mitsamt Prüfung im fünften Schuljahr obligatorisch ist, fehlt für Erwachsene ein vergleichbares Angebot.

Digitaler Velofahrkurs für zu Hause

Das könnte nun ein digitaler Velofahrkurs ändern – ein Training, das man zu Hause am Computer absolvieren kann. «Digital aufs Pedal» heisst das Forschungsprojekt der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW), das von der Axa-Stiftung für Prävention finanziert wird. Die Stadt Zürich hat der FHNW einen Auftrag über 7000 Franken erteilt, um das digitale Lerntraining testen und auswerten zu lassen. 10'000 zufällig ausgewählte, in der Stadt wohnhafte Personen wurden dafür angefragt.

In drei Trainingsblöcken mit je rund einer Woche Pause dazwischen geht es darum, in verschiedenen Verkehrssituationen richtig zu reagieren. Pro Frage gibt es jeweils drei bis vier Antwortmöglichkeiten, ähnlich wie einst bei der Theorieprüfung fürs Auto. Auch die Optik erinnert zuweilen an die Neunzigerjahre.

Zum Beispiel soll man ankreuzen, ob Velos in einem Kreisel links, rechts oder in der Mitte der Fahrbahn fahren oder besser aufs Trottoir ausweichen sollten (korrekt ist: in der Mitte der Fahrbahn). Oder was man in welcher Reihenfolge tun sollte, wenn man links abbiegen möchte (1. Schulterblick, 2. Handzeichen, 3. Einspuren). Alles Grundlagen und selbstverständlich für Personen, die regelmässig mit dem Velo im Stadtverkehr unterwegs sind. Für jede korrekte Antwort gibt es motivierendes Lob und 10 Punkte.

Und dann kommt die Lastwagenfrage. Jene Gefahrensituation also, die der 2022 getöteten Velofahrerin zum Verhängnis geworden ist. An einer roten Ampel wartet ein Lastwagen, daneben ist der Velostreifen. Wo soll man als Velofahrer warten? Vor, neben oder hinter dem Lastwagen?

Spoiler: Die vermeintlich sichere Position vor dem Camion ist falsch. Das Aufklärungsvideo im digitalen Velokurs zeigt, dass der Lastwagenfahrer nicht nur vorne einen toten Winkel hat, sondern auch links und rechts. Velos sollten also immer hinter dem Lastwagen warten, ansonsten besteht die Gefahr, vom abbiegenden Lastwagen überrollt zu werden. Macht 10 Punkte Abzug und ein bedrückendes Gefühl beim Gedanken an die junge Frau, die auf diese Weise ihr Leben verloren hat.

Insgesamt zehn Verkehrssituationen hält der erste Trainingsblock bereit. Im zweiten und dritten je eine Woche später werden einige Fragen wiederholt, andere kommen neu hinzu. Darunter immer wieder Situationen, in denen



deutlich wird, dass man als Velofahrerin jeweils für andere Verkehrsteilnehmende mitdenken muss, die sich potenziell falsch verhalten und einen gefährden könnten.

Autos, die einem den Vortritt nehmen, den Blinker falsch oder gar nicht setzen, einem den Weg abschneiden oder einen so nah überholen, dass man den Luftdruck spürt. Davor schützt weder die Repetition der falsch beantworteten Fragen noch die volle Punktzahl am Ende des digitalen Velotrainings.

«Nicht alle wissen zum Beispiel, wie man auf dem Velo korrekt und sicher links abbiegt.»

Vielfahrer dürften sich nach den drei Trainingsblöcken jedenfalls kaum sicherer fühlen. «Für bereits gut ausgebildete und erfahrene Personen hat das digitale Fahrtraining unter Umständen einen geringeren Nutzen», sagt Wernher Brucks, Leiter Verkehrssicherheit der Stadt Zürich, auf Anfrage. Zu prüfen, wie wirksam das Velotraining sei, sei Teil des Forschungsprojekts.

Eine frühere Studie der FHNW habe jedoch gezeigt, dass es in der Schweiz diverse Lücken zwischen den notwendigen und den vorhandenen Velofahrkompetenzen gebe. «Nicht alle wissen zum Beispiel, wie man auf dem Velo korrekt und sicher links abbiegt oder wie man eine Kreuzung mit Rechtsvortritt oder einen Kreisverkehr durchfährt.»

Künftig für alle Personen in der Stadt Zürich?

Ob das digitale Velotraining diesen Personen tatsächlich helfen kann, Gefahren zu erkennen und somit Unfälle zu vermeiden, hat die FHNW inzwischen ausgewertet. Die Resultate und ob die Stadt das Training künftig allen Personen der Stadt anbieten wird – frühestens im Frühjahr 2024 zum Start der neuen Velosaison –, will man jedoch erst nach den Sommerferien kommunizieren.

«Die beste Infrastruktur bringt wenig, wenn sie falsch benutzt wird.»

Eine Frage drängt sich jetzt schon auf: ob eine solche Schulung angesichts der heiklen Stellen in der Stadt nicht in die Kategorie «Pflästerli-Massnahme» fällt und man nicht besser in eine sicherere Verkehrssituation investieren sollte. Wernher Brucks sagt dazu, dass eine adäquate Infrastruktur neben gut ausgebildeten Verkehrsteilnehmenden und betriebssicheren Fahrzeugen zweifellos die Basis für einen unfallfreien Strassenverkehr sei, und ergänzt: «Im Bereich der Infrastruktur des Veloverkehrs hat die Stadt Zürich noch Defizite.»

Man arbeite aber ständig daran, die Situation zu verbessern. Etwa mit verschiedenen Velovorzugsrouten (hier geht es zum Test der ersten Velovorzugsroute), einem grosszügigen Radweg am Mythenquai oder dem Velotunnel unter dem Hauptbahnhof, der 2024 eröffnet werden soll. «Die beste Infrastruktur bringt jedoch wenig, wenn sie falsch benutzt wird.»



Nie kam es in Zürich zu mehr Velounfällen als im Jahr 2022. Eine junge Frau verlor bei einem Unfall mit einem Lastwagen ihr Leben. Die Stadt möchte Velofahrende nun verstärkt schulen und sensibilisieren. Foto: Keystone/ Michael Buholzer





Ein letzter Check, und los gehts mit der Veloprüfung. Foto: Stadt Zürich

0% 100%

Einbahnstrasse

Du fährst mit dem Velo die unten dargestellte Strasse entlang. Wo fährst du?

Klicke auf die entsprechende Stelle im Bild.

Wie bei der Theorieprüfung für den Autofahrausweis: Bei den Fragen zum Onlinevelotraining «Digital aufs Pedal» stehen jeweils drei bis vier Antwortmöglichkeiten zur Auswahl. Foto: Screenshot «Digital aufs Pedal»

0% 100%

Genau richtig! (10 Punkte)

Mit einem Blick über deine linke Schulter hast du das Abbiegen im Griff, toll!

Datum: 30.06.2023

Tages-Anzeiger

Online-Ausgabe

Tages-Anzeiger
8021 Zürich
044/ 248 41 11
<https://tagesanzeiger.ch/>

Medienart: Internet
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
UUpM: 895'720
Page Visits: 15'212'100



Auftrag: 1085867
Themen-Nr.: 390.001

Referenz: 88639188
Ausschnitt Seite: 5/5

Für richtige Antworten gibt es Zuspuch: Illustration bei «Digital aufs Pedal».Foto: Screenshot «Digital aufs Pedal»