

*Sicher unterwegs
in Hessen*



Presseinformation

**„Gegen Kopfschmerzen“: Neue Aktion von „Sicher unterwegs in Hessen“
Fahrradhelme schützen vor Verletzungen**

Die neueste Aktion der Verkehrs-Initiative „Sicher unterwegs in Hessen“ gibt Radfahrern die Empfehlung einen Helm zu tragen. Unter dem Motto „Gegen Kopfschmerzen“ weisen ab 28. April hessenweit großformatige Plakate an Bundes- und Landesstraßen sowie in Zeitungen und im Rundfunk auf die Gefahren beim Radeln „oben ohne“ hin.

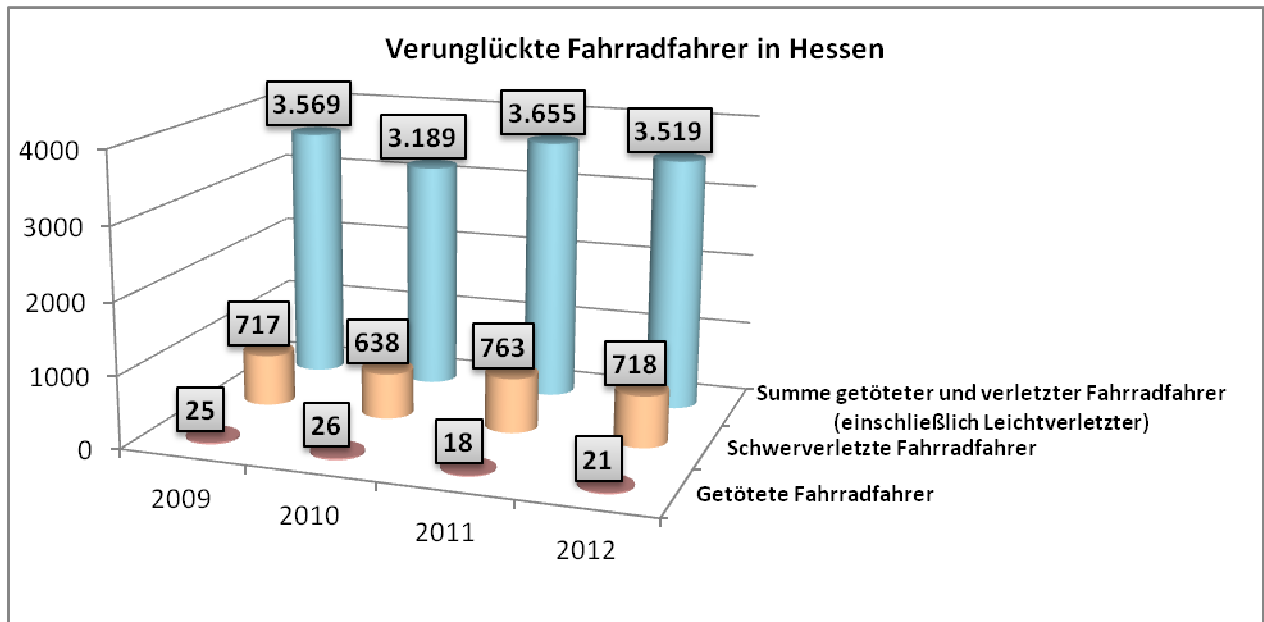
„Gegen Kopfschmerzen“ lautet der pfiﬃge Slogan und auch das Bildmotiv des Plakates, das an rund 180 Standorten in ganz Hessen angebracht wird, ist ein echter Hingucker: Ein Fahrradhelm sprudelt in einem Wasserglas. Bekämpft eine Brausetablette den Kopfschmerz hinterher, so wirkt der Helm schon vorbeugend gegen „Kopfschmerzen“ – kann der Helm die Gesundheit und sogar das Leben des Radfahrers schützen.

Das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung (HMWVL), der ADAC Hessen-Thüringen, die Landesverkehrswacht Hessen, der TÜV Hessen sowie der Rundfunksender hr3 appellieren in ihrer neuen und rechtzeitig zur Freiluftsaison startenden Kampagne, sich beim Radfahren besser zu schützen und nicht ohne Helm Fahrrad zu fahren.

„Gegen Kopfschmerzen“ ist die mittlerweile 44. Kampagne der 1993 gegründeten Initiative für Sicherheit, Vernunft, Verantwortung und Fairness auf Hessens Straßen. Die Auswertungen des Hessischen Statistischen Landesamtes bestätigen zuletzt zwar auch für unser Bundesland den erfreulichen bundesweiten Trend zu weniger Verkehrsoﬀern, aber die Werte für Radfahrer stagnieren über die zurückliegenden vier Jahre mehr oder weniger.



Entwicklung der bei Unfällen in Hessen verunglückten Fahrradfahrer



Quelle: Darstellung nach Hessisches Statistisches Landesamt: Statistische Berichte
Straßenverkehrsunfälle in Hessen, jeweils Monatsbericht zum Dezember

Im letzten Jahr verloren 21 unmotorisierte Pedaleure (darunter der erste auf einem Pedelec, einem elektrisch „verstärkten“ Drahtesel) ihr Leben auf Hessens Straßen, drei mehr als 2011. Alle zwei Stunden verunglückt ein Radfahrer, 4.385 insgesamt – keine zwei Prozent weniger als 2011. Dabei zogen sich 3.519 Menschen Verletzungen zu, 718 von ihnen mussten stationär in Krankenhäusern behandelt werden.

Helm schützt nicht nur vor Kopfschmerzen!

Für einen Radfahrer kann bereits ein Unfall bei geringer Geschwindigkeit verheerende Folgen haben. Kopfverletzungen machen 75 Prozent aller Todesfälle bei verunglückten Radfahrern aus. Die „Unfallforschung der Versicherer“ (UDV) hat ermittelt, dass 73 Prozent der Helmträger, die mit einem Kfz zusammenprallten, am Kopf unverletzt blieben – gegenüber nur 46 Prozent bei den Nichthelmträgern. Schwere Verletzungen erlitt nur jeder 50. Helmträger, aber jeder sechste Radler ohne Kopfschutz.

Kinder und Jugendliche sind besonders gefährdet. Nicht nur weil sie eine große Radfahrergruppe darstellen oder ihnen Erfahrung im Straßenverkehr fehlt, sondern weil Schädelknochen und der Körperbau junger Menschen verletzlicher sind als bei Erwachsenen.

Das Statistische Bundesamt zog für Deutschland traurige Bilanz: Über ein Viertel aller 2009 im Verkehr getöteten Kinder verunfallte mit dem Fahrrad. Jedes dritte Kind unter 15 Jahren, das im Straßenverkehr verunglückte, war mit dem Fahrrad unterwegs.

In Schweden wurde 2005 eine Helmpflicht für Kinder unter 15 Jahren eingeführt, der zwar nicht alle, aber ein Großteil der Kinder nachkommt. Die Zahl der getöteten Kinder und Jugendlichen hat sich seitdem halbiert. In den USA und Kanada hat man festgestellt, dass 85 Prozent der tödlich Verunglückten keinen Helm aufhatten.

Die vielfachen Auswertungen von Verletzungsdaten ergeben ebenfalls ein klares Bild. Das Risiko, schwerste Kopfverletzungen zu erleiden, lag für Helmträger um ein Drittel, Schädelbrüche um ein Viertel niedriger als bei stürzenden Radfahrern ohne Helm. Schädelbasisfrakturen, schwere Hirnblutungen und andere Hirnverletzungen wurden bei Radlern mit Helm nicht beobachtet.

Radfahrerhelme senken also das Risiko schwerer Kopfverletzungen deutlich, aber auch das Risiko sich Hautabschürfungen zuzuziehen, Wangenknochen und Kiefer zu brechen und sich die Zähne auszuschlagen.

Unfallhergang – Fehlende „Knautschzone“

Was einen typischen Unfall eines Radfahrers ausmacht, ist im In- und Ausland umfangreich untersucht worden. Radfahrer haben im Vergleich zum Pkw-Insassen keine „Knautschzone“. Bei einem Zusammenstoß oder Sturz allein fällt der Fahrer in der Regel vom Rad und prallt mit dem ungeschützten Körper auf ein ungleich härteres Hindernis – egal, ob das nun ein anderes Fahrzeug oder die Straße ist. Für die meisten Motorradfahrer ist eine besondere Schutzkleidung selbstverständlich. Sie haben also einen Sicherheitsvorteil gegenüber ihren unmotorisierten Zweiradkollegen, wenn auch durch die höheren Geschwindigkeiten der Aufprall in der Regel wesentlich härter ist.

Das Statistische Bundesamt ist für Deutschland die Datenbasis: Bei zwei von drei Unfällen, an denen Radfahrer beteiligt sind, handelt es sich um Kollisionen mit Pkw (Erwachsene 67,1 Prozent; Kinder 64,5): Jeder achte (bei Erwachsenen) oder zehnte Unfall bei Kinder ist ein Zusammenstoß mit einem anderen Radfahrer. Auch häufig sind Einzelstürze (Erwachsene 9 Prozent, Kinder 14). Jeder 20. Unfall ist ein Zusammenprall mit einem Lkw.

Forschungsberichte der Bundesanstalt für Straßenwesen belegen jedoch auch, dass es bei Fahrradunfällen eine erhebliche Dunkelziffer gibt. In den offiziellen Statistiken werden nur die polizeilich registrierten Unfälle verzeichnet. Ist bei einem Fahrradunfall kein Kraftfahrzeug beteiligt, z. B. bei einem Alleinunfall oder einem Zusammenstoß mit Fußgängern, verzichten

die Unfallbeteiligten in vielen Fällen darauf, die Polizei zu rufen, selbst wenn Personen verletzt worden sind. Solche Unfälle tauchen in der regulären Unfallstatistik nicht auf.

Aber natürlich verursachen Zusammenstöße mit anderen Fahrzeugen eher Verletzungen. Wie das Statistische Bundesamt für das Jahr 2008 erfasste, waren von den insgesamt 79.658 Fahrradunfällen mit Personenschaden auf deutschen Straßen 16 Prozent Alleinstürze. Gibt es eine Kollision mit einem Pkw, kommt nur jeder vierte Radler ungeschoren davon.

So gesund Radfahren auch sonst sein mag, so ist es doch wichtig, das allgemeine Bewusstsein für ein sicheres Verkehrsverhalten bei Radfahrern zu schärfen. Sie waren nämlich in 42 Prozent aller Unglücke Hauptverursacher des Unfalls. Zwar ist nur bei gut einem Viertel aller Unfälle mit Pkw und Lkw der Radfahrer schuld, aber jeweils in rund 60 Prozent aller Fälle bei Fußgängern und Motorradfahrern der Verursacher. Viele Fehler entstehen dadurch, dass man sich der Regelwidrigkeit und der Gefährlichkeit des eigenen Verhaltens nicht bewusst ist, und man sich gleichzeitig in einer Scheinsicherheit wiegt. Wer weiß schon, dass die Hauptunfallursache bei Unfällen, bei denen Radfahrer als Verursacher gelten, falsche Fahrbahnbenutzung ist? Hinter dieser offiziellen Bezeichnung versteckt sich das scheinbar harmlose Befahren eines Radwegs in falscher Richtung bzw. auf der falschen Straßenseite! Ähnlich gefährlich ist die „gefühlte“ Vorfahrt beim Befahren von Zebrastreifen. Aus gutem Grund haben auf Zebrastreifen nur Fußgänger Vorrang gegenüber dem Auto- und Fahrradverkehr. Deshalb sollten Radler beim Überqueren der Straße an Zebrastreifen das Fahrrad schieben, damit Autofahrer den Vorrang erkennen.

Vom „großen Bruder“ Motorradhelm lernen:

Von der Anprobe über den Kauf bis zum Entsorgen

Viele Dinge, die für Motorradfahrer „das Kleine 1x1 der Helmkunde“ sind, gelten auch für Radfahrhelme. Helme „altern“ von ganz allein. Das Material wird brüchig und spröde, Halterungen und Riemen leiern aus und allmählich schwindet die Schutzwirkung. Daher sollte nach drei bis fünf Jahren ein neuer Helm gekauft werden. Nicht nur schlechtes Wetter, sondern auch Sonnenschein lässt das Material unbrauchbar werden. Und: Fahrradhelme sollten genauso wie Motorradhelme nach einem Sturz nicht mehr weiter benutzt, sondern sofort entsorgt werden. Schäden in der Struktur des Helmes sind oft nicht zu erkennen.

Doch natürlich kommt vor dem Kauf erst einmal die Auswahl des guten Stücks. Insbesondere Kinder achten auf das Aussehen. Bei allem Chic darf aber nicht die Sicherheit vernachlässigt werden. Darum sind weiße Helme oder solche in leuchtenden Farben besser,



um von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen zu werden als ein dunkles Modell. Auch das erhöht die eigene passive Sicherheit.

Und sie sollten nicht beliebig mit bunten Stickern beklebt werden. Aggressive Kleber zersetzen eventuell das Material. Fahrradhelme werden immer leichter und damit komfortabler zu tragen. Das muss nicht heißen, dass ein leichter Helm weniger schützt als ein schwerer; 300 Gramm reichen durchaus aus. Unliebsame „Fluggäste“ wie Wespen oder auch Fliegen können sich zwischen Helm und Kopf verfangen und für gefährliche Irritationen sorgen. Manche Helme haben einen Insektenschutz.

Ein wesentliches Kriterium für den Motorradfahrer ist die Belüftung des Helmes. Das gilt erst recht für den Pedaleur und seinen Kopfschutz! Schließlich will man auch am Berg einen „kühlen Kopf“ bewahren. Je nachdem, ob ich große Touren vorhabe oder nur „spielen“ will, bieten unterschiedlich große Lüftungsschlitze das entsprechend benötigte Klima. Eine spezielle Helm-Mütze oder ein Tuch wie die motorisierten Biker verwenden, sollte unter den Helm passen, wenn einem mal der kalte Fahrtwind um die Ohren weht. Die Sicht darf aber nie beeinträchtigt werden.

Beim Aufsetzen den Riemen am Helm sorgfältig mittels leicht zu bedienender Drehknöpfe oder Schieber einstellen und verschließen. Ein Finger sollte noch zwischen Haut und Riemen passen. Der Helm muss gut sitzen. Er darf nicht wackeln, aber auch nicht drücken und darf auf jeden Fall nicht vom Kopf zu ziehen sein. Daher ist eine Anprobe vor dem Kauf Pflicht! Anprobe: Aufsetzen - Kinnriemen aber offen lassen - Kopf hin und her und nach vorn und hinten schütteln. Unser Rad-Schlag: Ein Helm, der runterfällt, passt nicht nur nicht, der schützt auch nicht.

Nie mehr „Oben ohne“ – Helmtragequote steigt in allen Altersgruppen

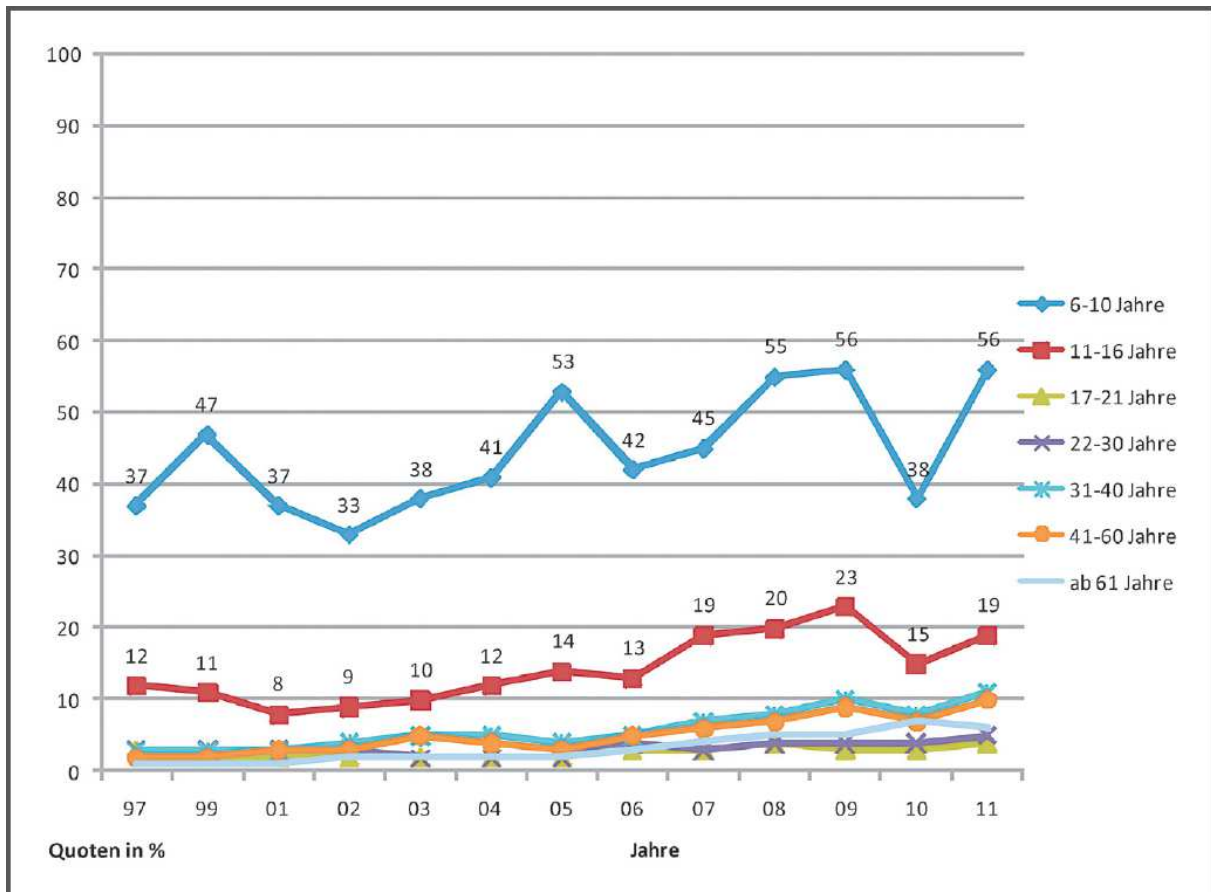
So selbstverständlich wie Autofahrer vor dem Start den Gurt anlegen oder ein Biker seinen Helm aufsetzt, ist der Helm für Radfahrer noch nicht. Er wird aber immer mehr zum automatischen Handgriff vor dem ersten Tritt in die Pedale.

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) hat für Deutschland zuletzt die Helmtragequote für das Jahr 2011 ermittelt. Gegenüber dem Vorjahr 2010 stieg demnach – bezogen auf alle Altersgruppen – der Anteil von neun auf elf Prozent an. Vereinfacht gesagt: Nicht mehr jeder Elfte, sondern jeder Neunte fährt nicht mehr „oben ohne“.

Siehe Grafik auf der folgenden Seite



Fahradhelmnutzung innerorts nach Altersgruppen



Quelle: BAST: Forschung kompakt, Ausgabe 06/2012

Ein tieferer Blick in die nach Altersgruppen aufgeschlüsselten prozentualen Quoten zeigt vor allem, dass im vergangenen Jahrzehnt der Helm für die besonders gefährdeten Kinder und Jugendlichen immer mehr zur Selbstverständlichkeit geworden ist. Zudem stieg erfreulicherweise bei den Sechs- bis Zehnjährigen die im Jahr 2010 auf 38 Prozent eingebrochene Helmtragequote erfreulicherweise wieder auf 56 Prozent an. Dies lässt zumindest hoffen, dass sich damit der langjährige Trend zum Helm unter den besonders gefährdeten Sechs- bis Zwölfjährigen fortsetzt. In der Minderheit sind die Helmträger immer noch bei den Jugendlichen (elf bis 16 Jahre). Aber auch bei ihnen wird es cooler mit statt ohne Helm zu fahren: 19 statt 15 Prozent schützen ihren Kopf.

In Österreich und der Schweiz ist man anscheinend schon weiter! Das Bewusstsein, sich mit einem Helm beim Radfahren auf leichte, modische und gar nicht teure Art zu schützen, ist ausgeprägter. 35 Prozent aller Österreicher und 34 Prozent der Schweizer setzen einen Helm beim Velofahren auf. Fast jedes Kind (87 Prozent) unter sieben Jahren in den Alpenländern trägt einen Helm und bei den Sieben- bis 15-Jährigen ist es immer noch die Hälfte (43 Prozent in Österreich, 49 in der Schweiz). Auch Erwachsene „zieren“ sich nicht. In der

Altersklasse 16 bis 60 Jahre trägt ein Drittel der Radfahrer einen Helm, bei den über 60-Jährigen ein Viertel. Für alle Altersgruppen heißt es in unseren Nachbarländern „Tendenz steigend“.

Dabei ist aber auch eine gewisse Fahrlässigkeit festzustellen. Wird das Fahrrad für einen Ausflug oder im sportlichen Sinne genutzt, ist der Helm eher eine Selbstverständlichkeit als für die alltägliche Tour im doch nicht minder gefährlichen Stadtverkehr. Unser Rad-Schlag: „Oben ohne“ ist nicht mehr cool!

Sicherheitstests – EU-Normen Vorbild für die ganze Welt

Wir wären wohl nicht in Deutschland und keine „guten EU-Bürger“, wenn es nicht auch für Fahrradhelme eine standardisierte Norm gäbe... Streng genommen sind es zwei Normen, der CEN (Committee European Standard) prEN 1078 und 1080. Diese Sicherheits- und Teststandards für Helme haben weltweit Anerkennung und Nachahmung gefunden.

Dabei geht es nicht bloß darum, was so ein Helm alles aushalten muss! Der Helm darf natürlich nicht so groß sein, dass er das Sichtfeld des Fahrers einschränkt. Mehr noch: Das Verhalten des Materials bei Wärme, Kälte und Regen wird ebenso simuliert und bewertet, wie die Festigkeit der Gurtbänder und die Aufpralldämpfung bei einem Sturz durch verschiedene Tests ermittelt wird.

Dazu werden die Fahrradhelme auf einem „Helmprüfstand“ zahlreichen Tests unterzogen. Und genau wie bei den Versuchen zur Unfallforschung für Auto- und Motorradfahrer werden Dummies eingesetzt! Der Helm wird auf einen „Prüfkopf“ geschnallt (der künstliche Fahrradfahrer-Kopf hat ein Gewicht von vier bis sechs Kilogramm) und schlägt aus eineinhalb Metern Höhe auf einen flachen Sockel auf. Zusätzlich lässt man den Helm aus einem Meter Höhe auf eine Bordsteinkante fallen. Damit klärt man, ob der Kopf des Menschen - entsprechend einem typischen Aufprallwinkel - Verletzungen erleiden würde, weil durch die Belüftungsschlitze hindurch gegebenenfalls ein direkter Aufprall des menschlichen Kopfs mit dem Bordstein auftritt.

Kinnriemen und Gurtschloss werden auf ihr Dehnungsverhalten und die Festigkeit geprüft. Das gilt dann auch für die Stabilität des Riemens am Helm selbst. Außerdem fällt ein Helm durch, wenn er bei einem Unfall vom Kopf fällt oder vom Prüfkopf abgezogen werden kann.

Die Helmpflicht im Ausland

In einigen Ländern in Europa und Übersee ist das Tragen eines Helmes bereits Pflicht für alle Radfahrer oder besonders gefährdete Verkehrsteilnehmer wie Kinder. Jeder muss einen Helm tragen in Finnland, Kanada und Neuseeland; in Australien und den USA jeweils in einzelnen Bundesstaaten. In Übersee bestehen die entsprechenden Gesetze bereits seit Anfang der 1990er Jahre, in Europa begannen Finnland und Spanien mit Gesetzesregelungen vor rund zehn Jahren.

Staaten mit Tragepflicht für Kinder und teilweise auch für Erwachsene sind: Island, Kroatien, Österreich, Schweden, Slowakei (innerorts Kinder unter 15; allgemein außerhalb geschlossener Ortschaften), Slowenien, Spanien (allgemein außerhalb geschlossener Ortschaften) und Tschechien.

Zwischen Pflicht(en) und Freiwilligkeit

Bei Radsport-Rennen ist der Helm längst eine Selbstverständlichkeit könnte man meinen. Tatsächlich gibt es die Bestimmung erst seit genau zehn Jahren durch den Internationalen Radsportverband UCI. Eine Helmpflicht für den „normalen“ Radfahrer ist indes vorerst nicht zu erwarten. Neben grundsätzlichen Fragestellungen wie z. B. der, wie weitgehend staatliche Vorschriften zur Verringerung von Selbstgefährdung legitim sind, gaben praktische Fragen wie die jederzeitige Nutzbarkeit von Fahrrädern z. B. bei Spontanfahrten mit geliehenen oder gemieteten Fahrrädern bislang den Ausschlag, keine allgemeine Helmpflicht für Radfahrer einzuführen. Die Attraktivität des umweltfreundlichen Verkehrsmittels Fahrrad soll durch möglichst wenige Vorschriften beeinträchtigt werden.

Kommunen können aber ihrerseits auch anders den Radverkehr fördern, indem sie für ausreichend breite Radwege und gute Sichtverhältnisse an Knotenpunkten und Einmündungen sorgen. Mehr Aufklärung für alle Verkehrsteilnehmer und natürlich gegenseitige Rücksichtnahme sind allemal besser als ein aufgezwungenes Gesetz.

Was spricht gegen den Fahrradhelm – Kuriose Umfrageergebnisse

Radfahren ist gesund und ökologisch sinnvoll hinsichtlich der Umweltbelastung und der Entlastung des Straßenverkehrs. Es ist ein Anliegen, das es wert ist gefördert zu werden. Außer der Versicherungsproblematik sehen Experten in einer Helmpflicht die Gefahr, dass der Radfahrverkehr zurück gehen könnte. Diese nicht gewollte Erfahrung machten tatsächlich

die Verkehrsanalytiker in Australien, Neuseeland und den US-amerikanischen Bundesstaaten mit Helmpflicht unmittelbar nach Einführung des Helmzwangs.

In Österreich wurde über die Einführung einer Helmpflicht für Radfahrer diskutiert und dazu entsprechende Umfragen in der Bevölkerung durchgeführt. Und all die genannten Argumente schienen die in unserem Nachbarland befragten Personen wenig zu sorgen.

Nahezu jeder zweite Helmgegner (48 Prozent) hielt den Kopfschutz für unbequem – ein Argument, das so sicher keine Gültigkeit mehr hat, aber auch schlichtweg ein Ansporn für die Industrie sein sollte, noch sicherere und gleichzeitig komfortablere Helme zu entwickeln. Der größte genannte Wert betrug 53 Prozent der Befragten: Diese äußerten Bedenken wegen der „Aufbewahrung“ des Helmes!

Weitere Gegenargumente scheinen da schon „logischer“: „Ich fahre nicht oft“, nannten 40 Prozent der Befragten, für 36 Prozent sind „Helme zu teuer“, 32 Prozent finden „Ein Helm sieht lächerlich aus“.

Ein Argument weckt Erinnerungen an die Diskussion zur Einführung der Helmpflicht für Motorradfahrer in den 1970ern (Pflicht in Deutschland seit 1976): Unter den Gegnern geben 59 Prozent der Frauen und 32 Prozent der Männer an, sie wollen keinen Helm tragen, weil ihre Frisuren Schaden nehmen...

Unser „Rad-Schlag“: Bei einem Unfall ohne Helm ist die Frisur sowieso hin!

