

THEMA DES TAGES

STREIT UM DIE HELMPFLICHT Die einen fordern sie heftig, die anderen ärgern sich über wachsende Bevormundung. Argumente liefern beide Seiten. Noch kann jeder Radfahrer selbst entscheiden, wie er es hält.



Die Mehrheit fährt ohne: Helmträger fallen im Straßenbild immer noch auf.

Foto: dpa

Mit dem Kopf voraus

Schwere Stürze ziehen oft Hirnblutungen und Schädelbrüche nach sich

Es sind wenige Sekunden, die vieles verändern können: Wer beim Radfahren ohne Helm stürzt, spürt die Folgen oft lebenslang, sagt der Chirurg Florian Gebhard. Der Ruf nach einer Helmpflicht wird lauter.

ANTJE BERG

Der Achtjährige steigt fest in die Pedale, überholt einen Fußgänger auf dem Geh- und Radweg und gerät dabei plötzlich ins Schlingern. Er bremst, stürzt mit dem Kopf voraus auf den Asphalt. Reglos bleibt er liegen. In der Klinik diagnostizieren die Ärzte eine Hirnblutung. Jetzt zählt jede Minute. „Denn der Druck im Gehirn steigt, die Durchblutung sinkt und es kommt zur Hirnanschwellung. Die Blutung muss durch einen neurochirurgischen Eingriff abgelassen und gestillt werden“, sagt Professor Florian Gebhard, Chefarzt der Ulmer Universitätsklinik für Unfallchirurgie. Die Folgen dieser Verletzung können dramatisch sein: Schlimmstenfalls bleibt der Achtjährige geistig behindert, andere Patienten leiden unter ständigen Kopfschmerzen und Aufmerksamkeitsstörungen bis hin zu Wesensveränderungen.

Gebhard ist überzeugter Befürworter der Helmpflicht – nicht nur für Kinder. „Ein Fahrradhelm“, sagt er, „ist kein 100-prozentiger Schutz, verringert aber das Verletzungsrisiko deutlich, schwerste Schädigungen können gemindert werden.“ Mit seiner harten Schale und dem weichen Kern dämpfe ein Helm den Aufprall. Hätte der Achtjährige einen getragen, hätte der Unfall glimpflicher ausgehen können, etwa mit einer Gehirnerschütterung. Kinder seien besonders gefährdet – ihre Motorik ist noch nicht so gut entwickelt, ihre Reflexe sind noch nicht voll ausgebildet, ihr überproportional großer Schädel lässt sie bei einem Sturz oft auf den Kopf fallen.

Ein Erwachsener wiederum habe eine größere Sturzhöhe und sei im Stadtverkehr meist schneller unterwegs als ein Kind – er lande mit mehr Wucht auf dem Boden und bei einem Zusammenstoß mit einem Auto oft auf der Motorhaube oder in der Windschutzscheibe. Folge ist häufig ein Schädelbruch, der durch einen Helm verhindert

werden könne. Auch Brüche verursachen Hirnblutungen und damit Merkfähigkeitsstörungen, wochenlange Bewusstlosigkeit und bleibende Behinderungen. Für unbehelmte Mountainbiker, die mit hoher Geschwindigkeit bergab fahren, endet ein Sturz nicht selten tödlich.

Dass seit Jahren über die Helmpflicht diskutiert wird und nichts geschieht, kann der Mediziner nicht verstehen. Jetzt hat sich die Debatte neu entzündet – an einem Vorstoß des baden-württembergischen Verkehrsministers Winfried Hermann (Grüne). Er will mit seinem Thüringer Kollegen Christian Carius (CDU) ein Gutachten in Auftrag geben, das aussagekräftige Daten zu den Folgen einer Helmpflicht liefern soll. Fast alle bisherigen Untersuchungen zeigen methodische Schwächen. Hermann bezweifelt, dass der Helm die Lust am Radeln bremst. Die letzte Studie, die das bestätigt, ist mehr als 20 Jahre alt und stammt aus Australien, wo eine gesetzliche Pflicht gilt.

Der Koalitionspartner im Südwesten hält wenig von Hermanns Plänen. Reine Geldverschwendung sei das, wertet Hans-Martin Haller, SPD-Verkehrsexperte im Landtag. Sein Argument: Der Staat müsse nicht alles reglementieren. In diesem Punkt freilich gehen die Ansichten in seiner Partei auseinander.

Der saarländische Verkehrsminister Heiko Maas (SPD) etwa kann sich durchaus eine solche Regelung vorstellen. Auch im Programm der hessischen CDU für die Landtags-

wahl im Herbst heißt es, man wolle die Einführung einer Helmpflicht für Radfahrer durchsetzen. Der Vorsitzende der Programmkommission Ingmar Jung sagt: „Gesundheit geht vor Freiheit.“ Selbst aus der FDP sind Stimmen zu hören, die zumindest eine Helmpflicht für Kinder gutheißen, wie es sie in Österreich gibt.

Diese müsste über die Straßenverkehrsordnung geregelt werden. Dafür ist der Bund zuständig, die Länder können aber über den Bundesrat eine neue Regelung vorantreiben. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) lehnt derzeit zwar eine gesetzliche Pflicht ab. 2011

Für Eltern auch eine Frage der Glaubwürdigkeit

schlug er aber noch andere Töne an: Die Radfahrer hätten die Wahl – entweder die Helmquote erhöhe sich auf mehr als 50 Prozent oder der Gesetzgeber schreite ein.

Gegner der Helmpflicht argumentieren mit der Statistik: 2012 verunglückten knapp 75 000 Radler auf deutschen Straßen, 406 kamen ums Leben. In den vergangenen 20 Jahren nahm die Zahl der Getöteten um 55 Prozent ab – trotz der starken Zunahme des Radverkehrs. Inzwischen treten zwei Drittel der Bevölkerung in die Pedale.

Der Automobilclub ADAC hält dagegen und empfiehlt einen Helm: 54 Prozent der in einen Unfall verwickelten Radfahrer werden seinen

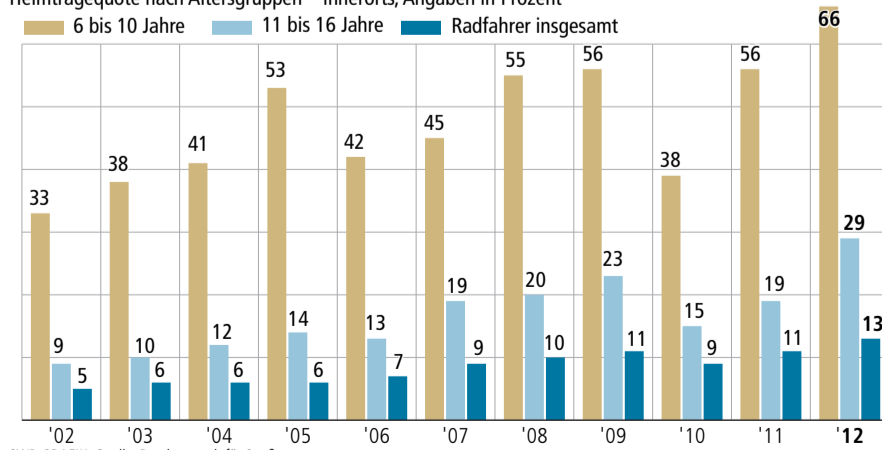
Untersuchungen zufolge am Kopf verletzt – viel häufiger als Motorradfahrer (26 Prozent), Autofahrer (32) und Fußgänger (42).

Eine neue Dimension hat die Debatte durch ein Urteil des OLG Schleswig erhalten. Eine Radlerin war auf einer Straße an einem parkenden Auto vorbeigefahren, dessen Fahrerin plötzlich die Tür öffnete. Die 58-Jährige stürzte und zog sich schwere Kopfverletzungen zu. Obwohl die Frau auch nach Ansicht der Richter keine Schuld an dem Unfall traf, heißt es in dem Urteil: Nach heutigem Erkenntnisstand könne grundsätzlich davon ausgegangen werden, „dass ein verständiger Mensch zur Vermeidung eigenen Schadens beim Radfahren einen Helm trägt“. Die Radlerin treffe „ein Mitschulden an den erlittenen Schädelverletzungen“. Sie kann daher nicht mit vollem Schadensersatz rechnen. Die Frau hat Revision beim Bundesgerichtshof eingelegt.

Rechtsstreit hin oder her – der Mediziner Gebhard kennt die Motive der Helmverweigerer nicht nachvollziehen: „Die heutigen Helme sind leicht und angenehm“, sagt er, der selbst einen solchen Schutz trägt – auch, um den Kindern gegenüber glaubwürdig zu bleiben. Dass man ab und an darunter schwitze, sei nicht der Rede wert im Vergleich zu möglichen schweren Verletzungen. Wer den Helm gar aus kosmetischen Gründen ablehne, „für den“, sagt der Chirurg, „könnte der Satz ‚Schönheit muss leiden‘ ganz plötzlich eine neue Bedeutung bekommen“.

Nur 13 Prozent aller Radler tragen einen Schutz

Helmtragequote nach Altersgruppen – innerorts, Angaben in Prozent



SWP GRAFIK Quelle: Bundesanstalt für Straßenwesen

Inkonsequent Ihre Kinder wollen Eltern zunehmend vor Kopfverletzungen bei einem Fahrradsturz schützen – bei sich selbst sind sie allerdings eher nachlässig. In den vergangenen zehn Jahren ist die Zahl der Radfahrer insgesamt, die einen Helm tragen, nicht nennenswert gestiegen – lediglich von 5 auf 13 Prozent. Kostengründe können dabei keine Rolle spielen. Denn gute Helme, das zeigt eine Untersuchung der Stiftung Warentest, gibt es für Kinder bereits ab 20 Euro, für Erwachsene sogar schon ab 18 Euro. be

Ungeliebt, weil unpraktisch

ADFC-Experte: Radfahren ist nicht gefährlich

Wer Radfahrer vor schweren Unfällen besser schützen will, muss Tempo 30 in allen Städten einführen, sagt Roland Huhn. Eine Helmpflicht lehnt der Rechtsexperte des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs ab.

ANTJE BERG

Herr Huhn, tragen Sie beim Radfahren einen Helm?

ROLAND HUHN: Wenn ich mit meinem Rennrad fahre, trage ich ihn immer, das ist Teil der Sportausrüstung, im Alltag fahre ich ohne.

Warum?

HUHN: Weil Fahrrad fahren nicht so gefährlich ist, als dass man sich mit einem Helm schützen müsste. Es ist keine Risiko- oder Extremsportart, sondern eine gesunde und unkomplizierte Art, sich im Alltag fortzubewegen.

Der ADFC ist gegen die Helmpflicht?

HUHN: Ja, denn sie ist gleichbedeutend mit einem Fahrverbot ohne Helm. Das heißt nicht, dass wir gegen Helme sind. Unserer Ansicht nach sollte nur jeder selbst entscheiden, wie er es damit hält. Helmpflicht-Befürworter argumentieren mit dem gesundheitlichen Nutzen. Das tun wir auch und sagen: Diese Pflicht würde sehr viele Menschen davon abhalten, Rad zu fahren.

Was macht Sie da so sicher?

HUHN: Die Erfahrungen aus den Ländern mit Helmpflicht. Nicht nur, dass bei einer geringeren Radfahrerdichte die Rücksichtnahme der Autofahrer abnimmt. Auch die Folgen für die Gesundheit der früheren Radfahrer sind gravierend.

Inwiefern?

HUHN: Wer sich weniger bewegt, ist anfälliger für Übergewicht, für Diabetes und Herz-Kreislauferkrankungen. Ich sage mal provokant: Auf dem Sofa an einem Herzzinfarkt zu sterben, ist auch nicht schön.

Vor allem Unfallchirurgen halten eine Helmpflicht für sehr sinnvoll, weil damit folgenschwere Verletzungen verringert werden können.

HUHN: Gegen die meisten Verletzungen bei Fahrradunfällen schützt ein Helm nicht. Am häufigsten sind Arm- und Beinverletzungen. Trotzdem kommt noch niemand auf die Idee, Radfahrer zum Tragen von Schutzpolstern zu verpflichten, wie sie Skateboardfahrer verwenden. Der Helm kann eine Vielzahl leichter Kopfverletzungen verhindern und nur ein Drittel der schweren. Bei Autounfällen sind die schwersten Verletzungen oft jene am Kopf.

Mehr Abstand halten

Blickkontakt schützt vor Missverständnissen

Manche Selbstverständlichkeit gerät im Alltag in Vergessenheit. Der Allgemeine Deutsche Fahrradclub rät, sein Verhalten immer wieder zu überprüfen.

Regeln einhalten Bei Rot über die Ampel, verkehrt in die Einbahnstraße, Autoschlangen rechts überholen – mancher Radler kennt das nichts. Dabei gefährdet er in erster Linie sich selbst, vor allem, wenn gleichzeitig Autofahrer typische Fehler machen – etwa ein Drittel, sagt der ADFC, biege ab, ohne über die Schulter geschaut zu haben. Den Schulterblick empfiehlt der Club auch jedem Radfahrer. Nur so kann der sehen, dass von hinten ein Schnellerer naht.

Defensiv fahren „Grundsätzlich sollten Radfahrer nach außen hin selbstbewusst, innerlich aber defensiv fahren“, rät der ADFC. Das heißt, „sie nehmen sich ihren Platz und ihr Recht im Straßenverkehr“, sollten aber nicht darauf vertrauen, dass andere die Regeln einhalten.

Berechenbar sein Eindeutiges Verhalten schützt vor Missverständnissen. Dazu gehören neben dem sichtbaren Handzeichen vor allem der Blickkontakt zu den anderen Verkehrsteilnehmern. „Wer sich stur auf sein Recht oder das Gehör ver-

deshalb tragen alle Autorennfahrer Helme. Mit welcher Begründung wollen Befürworter einer Fahrradhelmpflicht eigentlich Autofahrern diesen Schutz vorenthalten?

Was ist so schlimm daran, auf dem Fahrrad einen Helm zu tragen?

HUHN: Zum Beispiel, dass man ihn überall hin mittragen muss, auch wenn man ihn nicht braucht. Das ist sehr unpraktisch und auch der Unterschied zum Gurt im Auto, den man nur umlegen und nicht mitnehmen muss.

Viele Radfahrer wollen aber auch keinen Helm tragen, weil sie finden, dass sie abern damit aussehen.

HUHN: Die Menschen finden es wichtig, wie sie aussehen und auf andere wirken, davon leben Mode- und Kosmetikindustrie mit Milliardenumsätzen. Sie schwitzen auch nicht gern unter dem Helm und sie mögen auch keine zerdrückte Frisur. Helmpflicht-Befürworter entgegen gern: Was ist das gegen eine schlimme Platzwunde? Das scheint die meisten Menschen nicht zu überzeugen. Dennoch wünschen sie sich mehr Schutz im Straßenverkehr. Da müsste man allerdings an anderer Stelle ansetzen.



Roland Huhn: Auf dem Sofa an einem In-farkt zu sterben, ist auch nicht schön. Foto: ADFC

Wo zum Beispiel?

HUHN: Oft heißt es: Wenn mit der Helmpflicht auch nur ein Leben gerettet wird, hat sie ihren Sinn schon erfüllt. Wir meinen: Wenn tatsächlich jedes Leben zählt, brauchen wir Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in allen Städten, das schützt Radfahrer am besten. Außerdem müssen auch die Autohersteller zu mehr Sicherheit für Radfahrer beitragen.

Woran denken Sie?

HUHN: Die Autotechnik schützt die Autofahrer, etwa mit dem Airbag. Inzwischen gibt es erste Modelle mit einem Außenairbag für Fußgänger. Ein guter Ansatz, der mit Blick auf die Radfahrer weiterentwickelt werden müsste. Ähnliches gilt für Assistenzsysteme. Die ersten Firmen bieten jetzt Systeme, die nicht nur den Autofahrer, sondern auch andere Verkehrsteilnehmer retten können. Radfahrer und Fußgänger werden erkannt, das Auto bremst rechtzeitig. Diese Art von Schutz kann ein Radhelm niemals bieten.

lässt, kommt eher in gefährliche Situationen als jemand, der noch einmal gründlich überprüft, dass kein Autofahrer seine Vorfahrt missachtet“, sagt der ADFC.

Sicherheitszonen schaffen Viele Radfahrer halten zu wenig Abstand – zum Auto und, wenn sie auf der Straße fahren, auch zum Gehweg. „Etwa ein Meter sollte zwischen Rad und Bürgersteig liegen“, empfiehlt der Fahrradclub. Dann kann man nach rechts ausweichen, wenn man zu knapp von einem Auto überholt wird. Zu parkenden Wagen empfiehlt sich sogar ein Abstand von eineinhalb Meter – für den Fall, dass plötzlich die Autotür geöffnet wird. Und: Radfahrer sollten auf der Straße nicht zwischendurch in Parklücken einschieren, um dem Verkehr aus dem Weg zu sein. Wenn sie plötzlich wieder ausschieren, wird es gefährlich.

An den toten Winkel denken Rechtsabbiegen wird – auch auf Radwegen – häufig zur Gefahr, weil Radler von abbiegenden Lkw-Fahrern übersehen werden“, warnt der ADFC. „Trotz diverser Rückspiegel gibt es den toten Winkel.“ Der Lkw-Fahrer kann den Radler nicht sehen. „Große Räder bedeuten großen Abstand – zur Fahrerkabine, zu den Vorderrädern und dem auschwenkenden Anhänger des Lkw.“