

## Radfahren mit Helm?

ADFC Regensburg warnt vor unkritischer Forderung nach Radhelmen

Verschiedene Institutionen, Versicherungen und natürlich Radhelmhersteller plädieren für das Tragen von Radhelmen bei den alltäglichen Fahrten mit dem Fahrrad oder fordern zum Teil sogar eine Helmpflicht. Einige gewichtige Punkte relativieren jedoch die häufig angeführten Argumente „pro Helm“:

- **Radfahren ist nicht gefährlich.**

Der Anteil an Radfahrern bei Schädelhirnverletzungen ist verschwindend gering und wird zusammen mit den Fußgängern mit etwa 1% beziffert. Aber 26% sind Autobenutzer. Dabei haben Auto(mit)fahrer nur etwa den doppelten Anteil am Verkehr wie nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer. Ehe man für eine vergleichsweise ungefährliche Tätigkeit wie Radfahren einen Helmschutz fordert, muss man also erst einmal das Tragen eines Helms im Auto durchsetzen. Schließlich besteht auch bei jeder Motorsport-Veranstaltung eine Helmpflicht.

- **Fahrradhelme helfen nicht bei typischen Radunfällen.**

Innerorts sterben die meisten Radfahrer, wenn sie auf Radwegen geradeaus über Kreuzungen fahren wollen, aber von rechtsabbiegenden Lkw-Fahrern „übersehen“ werden. Bei solchen fatalen Unfallszenarien, bei denen Radfahrer (übrigens ebenso wie Fußgänger) einfach überrollt werden, kann kein Helm etwas bewirken.

- **Prüfnormen für Radhelme gehen an der Realität vorbei.**

Radhelme sind konstruktionsbedingt in keiner Weise mit Integralhelmen vergleichbar, wie sie von Motorradfahrern getragen werden. Auch die einschlägigen Prüfvorschriften beziehen sich nur auf geringe Aufprallgeschwindigkeiten und unrealistisch leichte Prüfkörper. Bei den Geschwindigkeiten und Kraftereinwirkungen, die in der Verkehrswirklichkeit schwere und tödliche Verletzungen bei Radfahrern (und Fußgängern!) verursachen, kann ein Radhelm allenfalls eine unbedeutende Schutzwirkung entfalten.

- **Ein Schutz durch Radhelme ist nicht nachgewiesen.**

Es gibt keine seriöse, statistisch valide Studie, die eine Schutzwirkung von Radhelmen im Alltag nachgewiesen hätte. Auch die gebetsmühlenartig wiederholten 80% weniger Schädelhirnverletzungen durch Radhelme gehen auf eine amerikanische Studie zurück, deren Autoren mittlerweile mehrere gravierende Fehler eingestanden haben.

- **Radhelme halten vom Radfahren ab.**

Intensive Werbung für das Tragen von Radhelmen veranlassen viele, im Fall einer Helmpflicht sogar die meisten Menschen, das Radfahren im Alltag insgesamt aufzugeben. Damit entfiele die gesundheitsfördernde Wirkung des Radfahrens, also die Prävention vor Herz-Kreislauf-Erkrankungen und anderen durch Bewegungsmangel verursachten Krankheiten. Selbst wenn man eine Schutzwirkung von Radhelmen annimmt, würde der gesamte gesundheitliche Schaden durch den

Verzicht auf Radfahren bei Weitem überwiegen. Oder: Radfahren ohne Helm ist wesentlich gesünder als überhaupt nicht Radfahren. Negative Auswirkungen durch den Umstieg auf das Auto kämen hinzu. In mehreren Ländern konnten diese Effekte nach der Einführung einer Helmpflicht beobachtet werden.

- **Radhelme erhöhen das Unfallrisiko.**

Im Vertrauen auf die Schutzfunktion von Radhelmen fahren viele Radfahrer riskanter – das aus der Verkehrspsychologie bekannte Phänomen der Risikokompensation. Zudem signalisieren Radfahrer mit Helm unbewusst anderen Verkehrsteilnehmern einen besseren Schutz, so dass sie beispielsweise von Autofahrern mit geringerem Seitenabstand überholt werden als Radfahrer ohne Helm. In Ländern mit Helmpflicht wie z.B. Australien sank mit deren Einführung die Zahl der Radfahrer deutlich, aber Zahl und Art der Verletzungen von Radfahrern blieb ähnlich wie vorher. Die verbliebenen Radfahrer mit Helm sind daher stärker gefährdet. Dieser Zusammenhang zeigt sich bereits in Ländern mit einer hohen freiwilligen Helmtragequote z.B. der Schweiz. Dagegen wird Radfahren umso sicherer je mehr Menschen Radfahren. Das geringste Verletzungsrisiko haben Radfahrer in dem Land mit dem höchsten Radverkehrsanteil in Europa: Niederlande. Und dort trägt fast niemand einen Radhelm.

- **Radhelme setzen beim Opfer, nicht beim Verursacher an.**

Bei Fahrradunfällen mit Verletzungen sind in den weitaus meisten Fällen Kraftfahrzeuge die Unfallgegner, wobei wiederum in den meisten Fällen die Allein- oder Mitschuld beim Autofahrer liegt. Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten und deutlich höheren Masse gehen naturgemäß beträchtliche Betriebsgefahren vom motorisierten Verkehr aus. Eine Gefahr muss jedoch in erster Linie an der Quelle, also beim Verursacher gemindert werden. Daher fördert beispielsweise die niederländische Regierung die Entwicklung von Außenairbags bei Autos, um Fußgänger und Radfahrer zu schützen. Das Tragen von Radhelmen würde bei der dort ausgeprägten Fahrradkultur niemand ernsthaft fordern.

- **Andere Maßnahmen sind wesentlich wirkungsvoller.**

Gerade innerorts sind die Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für schwächere Verkehrsteilnehmer bei Weitem nicht ausgeschöpft. Vor allem eine reduzierte Regelgeschwindigkeit und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zielen auf eine weitgehende und umfassende Unfallvermeidung, statt nur punktuell und graduell einzelne Unfallfolgen zu mindern. Dies würde nicht nur die Sicherheit dramatisch verbessern, sondern auch die Aufenthalts- und Wohnqualität in der Stadt.

Aus den genannten Gründen spricht der ADFC Regensburg keine Empfehlung für das Tragen von Helmen beim Radfahren im Alltag aus. Jeder Radfahrer sollte vielmehr für sich und ggf. seine Kinder entscheiden, ob das Tragen eines Radhelms angemessen und verhältnismäßig ist und das Gefühl einer zusätzlichen Sicherheit bringt. Auf keinen Fall sollte man sich unkritisch wegen irgendwelcher Empfehlungen oder vermeintlicher äußerer Zwänge dazu veranlasst sehen oder sich gar verunsichern lassen und das Radfahren reduzieren oder ganz aufgeben.