

Warum eine Radhelmpflicht kontraproduktiv ist

Der VCÖ setzt sich für sichere und gesundheitsverträgliche Mobilität in Österreich ein. Insbesondere die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer, der Radfahrenden, der Fußgängerinnen und Fußgänger sowie die Sicherheit von Kindern und älteren Menschen ist dem VCÖ ein großes Anliegen.

Radfahren ist sicherer als Gehen

Im Jahr 2006 wurden in Österreich 1,42 Milliarden Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt, um rund 120 Millionen Kilometer mehr als im Jahr davor. Obwohl so viel Radgefahren wurde, ist die Zahl der Verunglückten im Durchschnitt der letzten Jahre zurückgegangen.

Die Verkehrsunfallstatistik zeigt, dass im Jahr 2008 bei Verkehrsunfällen in Österreich 5.559 Radfahrerinnen und Radfahrer verletzt wurden, 62 Personen erlitten tödliche Verletzungen. Radfahren ist im Mehrjahresvergleich sicherer geworden. In den Jahren 2004 bis 2008 wurden 252 Radfahrer und Radfahrerinnen auf Österreichs Straßen getötet. Im Zeitraum von 1999 bis 2003 waren es 321. Auch die Anzahl der Verletzten ist in den Jahren 2004 bis 2008 zurückgegangen. Die Anzahl an tödlich verunglückten Radfahrerinnen und Radfahrer im Jahr 2008 von 62 ist mit hoher Wahrscheinlichkeit ein statistischer Ausreißer. Einen wichtigen Hinweis darauf liefert die Zahl der Verletzten. Die Zahl der bei Unfällen verletzten Radfahrerinnen und Radfahren ist im Jahr 2008 im Vergleich zu 2007 zurückgegangen. Im Jahr 2008 wurde kein Kind bei einem Fahrradunfall getötet.

Jahr	Zahl der bei Verkehrsunfällen verletzten Radfahrerinnen und Radfahrer	Personen, die beim Radfahren im Straßenverkehr tödlich verunglückt sind
2008	5.559	62
2007	5.775	37
2006	5.335	48
2005	5.412	47
2004	5.422	58
2003	5.804	56
2002	5.837	80
2001	5.509	55
2000	5.912	62
1999	5.755	68
Quelle: Statistik Austria, VCÖ 2008		

Das Risiko tödlicher Unfälle pro Kilometer beim Gehen oder pro Fahrt mit dem Auto höher als beim Radfahren. Der Anstieg tödlicher Radunfälle im Jahr 2008 ist zu analysieren. Wichtig ist, dass jetzt weitere Schritte folgen, um das Unfallrisiko beim Radfahren zu verringern.

Verkehrssicherheit steigt mit zunehmendem Radverkehrsanteil

Wird mehr mit dem Rad gefahren, steigt die Verkehrssicherheit und sinkt das Unfallrisiko.^{1,2} Dieser Umstand deckt sich mit internationalen und nationalen Erfahrungen. Eine VCÖ-Studie zeigt, dass in Salzburg der Radverkehrsanteil zwischen 1992 und 2004 um 40 Prozent gestiegen und das Unfallrisiko beim Radfahren um 40 Prozent zurückgegangen ist.

Internationale Studien zeigen: Steigt der Radverkehr, sinkt das Unfallrisiko

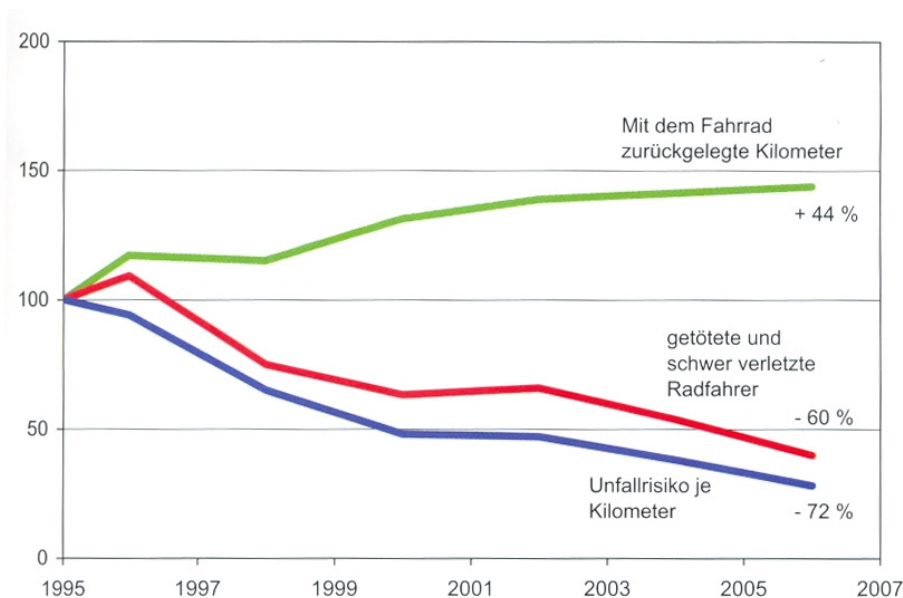


Abbildung: Beispiel Kopenhagen, aus Planungshandbuch Radverkehr^{3, 4}

International negative Resultate der Radhelmpflicht

Verschiedene internationale Studien und Erfahrungen haben gezeigt, dass der Nutzen einer Helmpflicht zweifelhaft ist und der Haupteffekt ist, dass weniger Leute Radfahren. In Australien ist der Radverkehrsanteil bei Kindern nach Einführung der Helmpflicht um 44 Prozent zurückgegangen.⁵ Das Unfallrisiko für die verbleibenden Rad fahrenden Kinder ist gestiegen. Insgesamt ist der Anteil des Radverkehrs um zirka 30 Prozent gesunken. Diese Folgen stehen in Österreich im Widerspruch zum Ziel der Verdopplung des Radverkehrsanteiles, wie es im Regierungsprogramm festgeschrieben ist. In Australien wird überlegt, die Helmpflicht wieder abzuschaffen. In Norwegen wurde die Helmpflicht vor dem Hintergrund möglicher Auswirkungen auf den Radverkehrsanteil und die Verkehrssicherheit diskutiert. Es wurden

Umfragen durchgeführt und Erfahrungen aus Nachbarländern mit Helmpflicht (z.B. Finnland oder Schweden) mit einbezogen.⁶ Diese Datenlage ließ keine eindeutigen Ergebnisse und Schlüsse zu, sondern lieferte unter anderem für Schweden widersprüchliche Resultate. Teilweise fehlen überhaupt die Daten, um Erkenntnisse gewinnen zu können. Daher wurde in Norwegen beschlossen Bewusstseinsbildung anstatt einer Helmpflicht zu unterstützen.

In Ländern mit hohem Radverkehrsanteil wie zum Beispiel Niederlande und Dänemark ist die Verkehrssicherheit bei gleichzeitig geringer Helmtragequote sehr hoch. Diese beiden Länder belegen, dass durch einen hohen Anteil an Radverkehr die Sicherheit für diesen steigt und das Unfallrisiko sinkt.

Helmpflicht verringert Gesundheitsnutzen des Radverkehrs

Ein hoher Radverkehrsanteil hat hohen Gesundheitsnutzen. Wer täglich mit dem Rad zur Arbeit fährt, erhöht die Lebenserwartung um durchschnittlich zwei Jahre. Durch mehr Bewegung sinkt die Anzahl der Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen und das Sozialsystem wird entlastet. Laut Weltgesundheitsorganisation senkt eine halbe Stunde Radfahren pro Tag das Herzinfarktisiko um 50 Prozent. Der gesundheitliche Nutzen durch höhere Anteile des Radfahrens übersteigt den Schaden durch die Reduktion der Lebenszeit durch Radfahrunfälle um das Zwanzigfache.⁷ Bewegung zu fördern ist in Anbetracht der steigenden Zahl an übergewichtigen Kindern sehr wichtig, wird durch eine Helmpflicht jedoch unterlaufen.

Radhelmpflicht verhindert keinen Unfall

Durch die Pflicht zum Tragen eines Radhelms wird kein Unfall verhindert, sondern nur die Folgen können verringert werden. Doch die Erkenntnisse aus einer englischen Studie lassen Zweifel an der Wirksamkeit von Radhelmen aufkommen.⁸ Es wurden die Veränderungen in der Unfallstatistik und die Schwere der Verletzungen untersucht und es gab keine erkennbaren Auswirkungen. Die Wirklichkeit hat die Vorhersagen, die als Argumente für die Helmpflicht verwendet wurden, eingeholt und entkräftet.

Wäre die Radhelmpflicht für Alltagsradfahren eine sinnvolle Maßnahme, würde der VCÖ eine solche Verpflichtung zum Helmtragen fordern und unterstützen. Bei der Sinnhaftigkeit einer Helmpflicht, ist es zudem stets wichtig zwischen Alltagsradfahren und Mountainbike- bzw. Rennradfahren zu unterscheiden.

Autofahrende halten bei Radfahrenden mit Helm weniger Abstand

Radfahrende mit Helm werden von motorisierten Verkehrsteilnehmern mit knapperem Abstand überholt als Radfahrende ohne Helm. Zu diesem Ergebnis kam eine Studie an der Universität Bath/England, in der über 2.500 Überholmanöver mit Motorisierten mittels Ultraschall-Entfernungsmesser untersucht wurden. Pkw rücken im Durchschnitt um 8,5 Zentimeter näher heran, Lkw um 19 und Busse sogar um 23 Zentimeter. Dieser verkürzte Abstand macht es für Radfahrende erheblich gefährlicher Schlaglöchern und Kanaldeckeln auszuweichen beziehungsweise eigene Fahrfehler noch zu korrigieren. Die Verringerung des Sicherheitsabstandes wird

darauf zurückgeführt, dass Radfahrende mit Helm von motorisierten Verkehrsteilnehmern als routinierter und in ihrem Verhalten vorhersagbarer wahrgenommen werden. Interessantes Detail am Rande: Eine Frauenperücke statt Helm am Kopf erhöhte den eingehaltenen Abstand.⁹

Warum die Helmpflicht am Moped und Motorrad sinnvoll ist, am Rad aber nicht

Bei Moped- oder Motorradfahrern werden höhere Geschwindigkeiten gefahren als bei Alltagsradfahrern. Je höher die Geschwindigkeiten sind, desto schwerer sind die Unfallfolgen. Zudem muss bei Moped- und Motorradfahrern keine eigene Kraft aufgebracht werden, um sich fortzubewegen. Damit gibt es bei Moped und Motorrad keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit, wenn durch die Helmpflicht weniger Menschen fahren. Dagegen würden bei einer Helmpflicht für Radfahrer und Radfahrerinnen viele auf das Rad verzichten.

Auch eine Radhelmpflicht für Kinder ist kontraproduktiv

In Australien hat sich gezeigt, dass nach Einführung der Helmpflicht der Radverkehr bei Kindern dramatisch zurückgegangen ist. Ergebnis ist ein verstärkter Bewegungsmangel der Kinder. Auch langfristig ist die Wirkung negativ: Die heutigen Kinder fahren als Erwachsene seltener mit dem Fahrrad wenn sie es als Kinder nicht als Verkehrsmittel kennengelernt haben. Hohe Helmtragequoten für Kinder ohne eine Helmpflicht sind sinnvoll. Der VCÖ warnt vor allem davor, dass sich die rechtliche Situation für Kinder und deren Eltern durch eine Radhelmpflicht verschlechtert. Wenn ein dreizehnjähriges Kind ohne Radhelm von einem Pkw niedergestoßen wird, könnte sich die Versicherung schadlos halten.

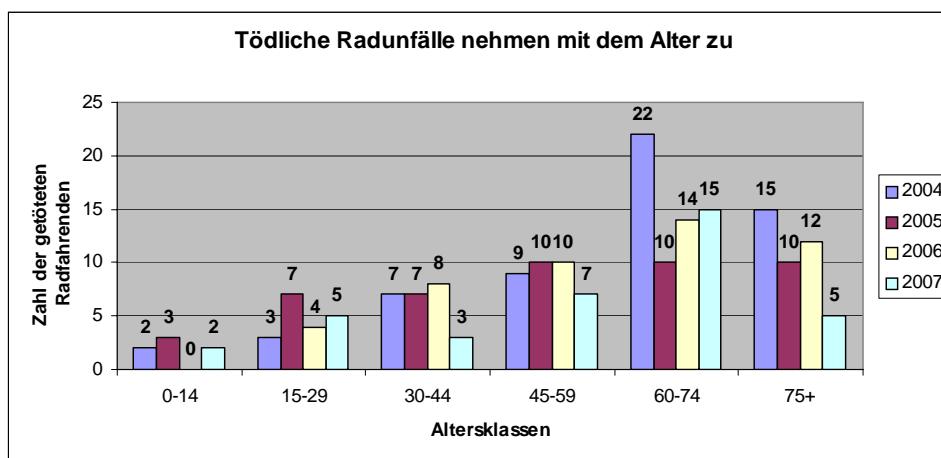


Abbildung: Getötete Radfahrer und Radfahrerinnen nach Altersklassen in Österreich¹⁰

Radverleih-Systeme stünden mit der Radhelmpflicht vor dem Aus

Derzeit werden in Wien die City-Bike Systeme ausgebaut und sind in anderen Städten gerade im Aufbau. City-Bikes stehen sowohl Stadtbewohnern als auch Touristen zur Verfügung und sind ein wichtiges Mittel um den Radverkehr in den Städten zu steigern. Rund um den Neusiedlersee gibt es für Radfahrerinnen und Radfahrer das Verleihsystem Nextbike, das touristisch gut genutzt wird. Käme eine Radhelmpflicht, stünden Fahrrad-Verleihsysteme vor dem Aus.

Sicherheit beim Radfahren weiter verbessern

Der VCÖ tritt für die Erhöhung der Sicherheit beim Radfahren ein. Folgende Maßnahmen tragen dazu bei:

- Masterplan Radverkehr zügig umsetzen
- StVO-Anpassung: Benützungspflicht für gefährliche Radfahranlagen aufheben und die kaum verständlichen speziellen Vorrangregeln für den Radverkehr vereinfachen.
- Die RVS Radverkehr als verbindlich erklären, damit sie bei Planungen angewendet werden muss. Damit können Österreich-weit wichtige Qualitätskriterien wie eine Mindestbreite oder ähnliches für Radverkehrsanlagen sichergestellt werden.
- übersichtlichere Kreuzungen, die die Sichtverhältnisse auf und für den Radverkehr verbessern, um damit Konflikte sichtbar und berechenbar zu machen
- verkehrsberuhigte Zonen im Ortsgebiet
- Radwege neben Freilandstraßen forcieren
- gute Fahrbahnbeläge sowie Erhaltung und Sanierung vorhandener Radwege

¹ Meschik, Michael: Planungshandbuch Radverkehr, Springer-Verlag Wien- New York, 2008

² Quellennachweise aus der Grafik: 26: Herry Consult / Institut für Grundlagenforschung, Mobilität in Salzburg; 80: Straßenverkehrsunfälle – Schriftenreihe der Jahre 1992 bis 2005, Statistik Austria; 116: Eigene Berechnung auf Basis der Radunfalldaten für die Stadt Salzburg und auf Basis der Radverkehrsanteile laut Studie „Mobilität in Salzburg“ (Herry Consult 2005). Diese Studie gibt einen Radverkehrsanteil in Salzburg von zwölf Prozent für das Jahr 1995 und von 16 Prozent für das Jahr 2004 an. Für die Jahre zwischen 1995 und 2004 wurde eine lineare Änderung des Radverkehrs angenommen. Die Änderungstendenz zwischen den Jahren 1992 und 1995 wurde aus der Entwicklung des Binnenpendelverkehrs per Fahrrad laut Volkszählung der Jahre 1981, 1991 und 2001 abgeleitet.

³ Meschik, Michael: Planungshandbuch Radverkehr, Springer-Verlag Wien New York, 2008, S. 17.

⁴ VCÖ Publikation: Radfahren – Potenziale und Trends, 3/2006, S. 14.

⁵ Robinson, D, Do enforced bicycle helmet laws improve public health? British Medical Journal 2006; 332:722–5a

⁶ Unterlagen eines Vortrages der Norwegian Public Roads Administration.

⁷ Improving Bicycle Safety without making helmet use compulsory, European Cyclist's Federation EFC, Brüssel 1998.

⁸ The effectiveness of cycle helmets – An investigative paper by John Franklin.

⁹ <http://www.bath.ac.uk/news/articles/releases/overtaking110906.html>.

¹⁰ Statistik Austria, Straßenverkehrsunfälle 2004-2007