

Mit oder ohne Fahrradhelm? Große Unterschiede in europäischen Hauptstädten



(ots) Die Haltung zum Fahrradhelm ist in europäischen Hauptstädten sehr unterschiedlich. Das hat eine groß angelegte Verkehrsbeobachtung der DEKRA Unfallforschung gezeigt. Die Ergebnisse sind Teil des DEKRA Verkehrssicherheitsreports 2020 zum Thema „Mobilität auf zwei Rädern“. Insgesamt wurden in neun Städten mehr als 12.000 Rad- und E-Scooter-Fahrerinnen und Fahrer in die Studie einbezogen. Die Beobachtungs-Teams waren – vor der Corona-Pandemie – in Amsterdam, Berlin, Kopenhagen, Ljubljana, London, Paris, Warschau, Wien und Zagreb unterwegs.

„Über alle Städte hinweg betrachtet, lag die Helmtragequote bei 22 %“, so DEKRA Unfallforscher Luigi Ancona. „Wobei der Gesamtdurchschnitt wenig Aussagekraft hat, denn die Einzel-Ergebnisse gehen sehr weit auseinander.“

Die höchste Helmtragequote wurde mit 60,9 % in London verzeichnet. Mit deutlichem Abstand folgen Wien (26,7 %) und Berlin (24,3 %). Am wenigsten Helm getragen wird in Amsterdam, nämlich praktisch überhaupt nicht – die Quote lag bei nur 1,1 %. Niedrige Quoten wurden auch in Zagreb (5,9 %) und Ljubljana (9,1 %) ermittelt. Das Mittelfeld bilden Kopenhagen und Paris (jeweils 19,9 %) sowie Warschau (22,0 %).

Kinder tragen häufiger Helme

Wenig überraschend war die Beobachtung, dass Kinder, die mit dem Rad unterwegs sind, häufiger einen Helm tragen als alle anderen Altersgruppen. Das hat vor allem damit zu tun, dass Eltern bei ihren Kindern besonders auf die Sicherheit achten. Hinzu kommt, dass in vier Ländern, in denen die DEKRA Beobachtungsteams unterwegs waren, für Kinder und teilweise auch für Jugendliche eine Helmpflicht gilt: In Österreich und Frankreich bis 12 Jahre, in Slowenien bis 15 Jahre und in Kroatien sogar bis 16 Jahre. Auffällig auch: Die niedrigste Helmtragequote wurde bei Teenagern ermittelt.

Auf E-Scootern wird seltener Helm getragen

Bei Privatfahrrädern, die in allen Städten die große Mehrheit ausmachten, lag die Helmtragequote deutlich über derjenigen bei Verleihfahrrädern. E-Scooter spielten vor allem in Berlin, Warschau, Wien und Paris eine Rolle. Hier wurde sehr wenig Helm getragen, die Quote lag überall deutlich unter der bei Fahrrädern. In Berlin wurden 173 E-Scooter erfasst – niemand trug dabei einen Helm. In Paris trugen auf 316 beobachteten E-Scootern immerhin 30 Personen (9,5 %) einen Helm.

Die Verkehrsbeobachtung wurde in allen neun Städten jeweils an Wochentagen zu unterschiedlichen Tageszeiten und an mehreren Orten rund um den Stadtkern durchgeführt.

Zusammenhang zwischen Sicherheitsgefühl und Helm-Entscheidung

Auffällig ist für die DEKRA Unfallforscher vor allem die minimale Helmtragequote im Fahrradland Niederlande. „Die Niederlande sind für Radfahrerinnen und Radfahrer das zweitsicherste Land nach Dänemark, wenn man die Unfallzahlen mit der Gesamtfahrleistung ins Verhältnis setzt“, so DEKRA Experte Ancona.

„Unsere Zahlen lassen durchaus Rückschlüsse darauf zu, dass es einen Zusammenhang gibt zwischen fahrradfreundlicher

Infrastruktur, dem subjektiven Sicherheitsgefühl und der Entscheidung, einen Helm zu tragen oder nicht.“ Dazu passt auch eine weitere Beobachtung: In London, der Stadt mit der mit großem Abstand höchsten Helmtragequote, trugen auffällig viele Radfahrerinnen und Radfahrer zusätzlich Warnwesten, um besser sichtbar zu sein.

Die Empfehlung der DEKRA Unfallforscher ist klar: „Tragen Sie auf dem Fahrrad oder auf dem E-Scooter auf jeden Fall immer einen Helm.“ Zugleich plädiert Ancona für einen ganzheitlichen Ansatz zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrern: Die Infrastruktur müsse fahrradfreundlich und möglichst sicher sein, als Worst-Case-Absicherung sei der Helm aber unverzichtbar.

E-Scooter-Crash zeigt Schutzwirkung des Fahrradhelms

„Das haben auch unsere aktuellen Crashversuche mit einem E-Scooter gezeigt, bei denen der Dummy einmal mit und einmal ohne Helm unterwegs war“, so Peter Rücker, Leiter der DEKRA Unfallforschung. Dabei fuhr der E-Scooter im DEKRA Crash Test Center in Neumünster in unterschiedlichen Winkeln mit 20 km/h gegen eine Bordsteinkante. Die Messwerte aus dem Dummy beim Aufprall mit dem Kopf auf dem Boden zeigten: Ohne Helm wäre mit schwersten bis tödlichen Kopfverletzungen zu rechnen gewesen. Mit Helm war der gemessene Belastungswert (HIC36) um 97 % geringer, das Risiko einer schwerwiegenden Kopfverletzung wäre so deutlich reduziert.

Auch ein so genannter Airbag-Helm, der als eine Art Halskrause getragen wird und bei einem Sturz auslöst, konnte im Test eine gute Wirkung zeigen – die Messwerte waren vergleichbar mit denen im Versuch mit dem handelsüblichen Fahrradhelm.

Allerdings galt das nur in dem Versuchsszenario eines Alleinunfalls. In zwei anderen Crashversuchen, bei denen ein Radfahrer von einem Pkw erfasst wurde bzw. seitlich auf einen Pkw auffuhr, löste der Airbag-Helm nicht aus. „Beim reinen

Sturz funktionierte die Auslösung sehr zuverlässig, die Schutzwirkung lag auf dem Niveau konventioneller Helme“, so Peter Rücker. „In der Konfiguration Fahrrad gegen Pkw hat der Airbag-Helm allerdings deutliche Schwächen in der Crash-Erkennung gezeigt. Hier scheint es noch Schwierigkeiten mit dem Auslöse-Algorithmus zu geben, so dass von der Schutzwirkung her ein klassischer Fahrradhelm zumindest aktuell noch die verlässlichere Variante darstellt.“



Eine Werbeschaltung bei uns

ist viel günstiger als sie denken.

Fragen sie uns danach

Original-Content von: DEKRA SE