
Ervin Peters · Paul-Klee-Str. 10 · 99425 Weimar

Thüringer Allgemeine
Redaktion
sowie Kai MUDRA und Martin DEBES
Gottstedter Landstraße 6
99092 Erfurt

via: redaktion@thueringer-allgemeine.de

DATUM
18. Mai 2008

TA vom 2008-05-17: Wieder ohne Helm

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich wurde durch einen Newsbeitrag in <news://de.rec.fahrrad> auf einen Ihrer Artikel aufmerksam, in dem man genauso viel Ergebnisse fachlich und wissenschaftlich fundiertem investigativen Journalismus antrifft wie in den katholischen Schriften Anleitungen zur Empfängnisverhütung.

Ich möchte anhand Ihres Textes (eingerückt) den ich gerade von Ihrer Website, wie schreibt man das höflich nach der einleitenden Polemik: kritisch würdigen.

Wieder ohne Helm

Diese Woche starb eine Radfahrerin, als sie von einem Laster erfasst wurde. Auch dieser Unfall zeigt: Während die touristischen Radwanderstrecken inzwischen gut ausgebaut sind, fehlen immer noch Radwege im ganz gewöhnlichen Straßenverkehr. Zudem sind Helme selten.

'Wieder ohne Helm' und der letzte Satz 'Zudem sind Helme selten' implizieren, dass Helme getragen werden sollten. Es gibt allerdings keinen Grund eine Radhelm im Alltagsverkehr zu tragen, denn die Helmtragequote ist erwiesenermaßen im besten Falle wirkungslos für Unfallhäufigkeit und Unfallschwere insbesondere im Kopfbereich.

Das eine Radfahrerin starb ist bedauerlich. Der Zusammenhang mit einem fehlenden Radweg ist aber nicht gegeben, denn die meisten Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern werden nach wie vor von KFZ Führern verursacht. So auch dieser. Also versuchen Sie schon in der Einleitung falsche Fährten zu legen und vom eigentlichen Problem abzulenken: Der Überforderung von Autofahrern und ihrer sorglosen Bereitschaft andere Verkehrsteilnehmer zu gefährden.

THÜRINGEN. Alles geht ganz schnell. Eben noch hat sich der Radfahrer über jene schmale Straße gequält,

Radfahrer quälen sich nicht, sie fahren Rad.

die durch die Baustelle führt, die nahe des Erfurter Flughafen wächst und wächst.

Plötzlich überholt ihn ein Auto, drängt ihn ab, der Außenspiegel schrammt knapp am Unterarm vorbei.

Etwas präziser formuliert: ein Autofahrer überholt mit seinem Auto einen Radfahrer ohne den notwendigen Sicherheitsabstand einzuhalten in einer Baustelle auf einer schmalen Fahrbahn. In dieser Baustelle war vermutlich Tempo 30, Überholverbot sowie eine durchgezogene Linie angeordnet.

Dann der Schock:

Ersteres war schon eine strafrechtlich relevante Straßenverkehrgefährdung, ich hoffe die ist geahndet worden.

Das Auto bremst voll ab. Der Radfahrer ist ohne Chance, er fliegt über den Lenker, den Kopf voran, direkt durch die Heckscheibe.

Der *Autofahrer* bremste das Auto ab, und man muß an dieser Stelle fragen was den Autofahrer dazu animierte sämtliche Regeln, die er ja in der Fahrschule gelernt hat zu ignorieren und den Radfahrer erst gefährdend zu überholen und dann auszubremsen?

Ich hoffe das hatte auch als Konsequenz den Entzug der Fahrerlaubnis zur Folge.

Das war 1994. Der Radfahrer, er heißt René Wolff, sollte danach so gut wie alles gewinnen, was man in dieser Sportart gewinnen kann: Europameister, Weltmeister, Olympiasieger. Doch die Narbe von damals, direkt unter dem linken Auge, die bleibt.

Er sehe noch heute, sagt Wolff, ein "riesiges Problem und das seien die Radwege in den Städten oder an den normalen Straßen über Land.

Radwege *sind* ein Problem, das ist richtig. Wäre an dieser Stelle ein Radweg vorhanden gewesen, wäre die Wahrscheinlichkeit etwa 3 x so groß, das er an der nächsten Abzweigung von selbigen oder einem anderen Autofahrer umgenietet würde, so wie es etwa 1/4 aller unfalltoten Radfahrern ergeht.

Entweder fehlten sie,

Nein fahrbahnbegleitende Radwege können nicht fehlen, weil bisher niemand einen Sicherheitsgewinn für Radfahrern nachweisen konnte.

oder seien zu schmal oder falsch beschildert.

Das ist richtig. Radverkehrsanlagen sind in der Regel zu schmal, zu schlecht, verschwenkt, nicht gepflegt, nicht unterhalten, ungeeignet zum Radfahren, besitzen viele sehr gefährliche Querungen, sind widerrechtlich beschildert und enden oft im Nichts oder führen einen an Stellen wo man gar nicht hin will.

Dass es an vielen Flüssen oder im Wald touristische Radstrecken gebe, sei zwar "wirklich toll aber auf dem Weg zur Arbeit oder bei einem Kurzausflug nütze dies wenig.

Auch das ist zumindest Ansatzweise richtig. Für den leistungsfähigen und -orientierten Alltagsradverkehr sind immer noch die Direktverbindungen der Bundes- und Landes- und Kreisstraßen die erste Wahl. Die Fahrzeit ist bei hauptsächlicher Fahrbahnnutzung etwa die Hälfte derer bei ausgiebiger Radrouten- oder auch nur Radwegnutzung. Innerorts sind auch die direkten Verbindungen am schnellsten, wenn sie nicht mit KFZ zugestellt sind.

Nicht selten zeitigt dieser Mangel tragische Folgen. Es war der Mittwoch dieser Woche, als Spaziergänger in einem Straßengraben bei Köllda eine tote Frau fanden, das Rad neben ihr. Die spätere Obduktion ergab, das sie offenbar der Spiegel eines Kleinlasters am Kopf traf.

Auch hier wieder: mangelnder Sicherheitsabstand beim Überholen eines KFZ-Führers ist die Ursache. Fahrlässige Straßenverkehrsgefährdung.

Die Frau wurde 52.

Dass Mädchen dass hier 1998 (so weit ich mich erinnere) bei einem Abbiegeunfall an der Amalienstraße umkam wurde keine 12.

Manche in der Gegend sagen, dass es irgendwann so kommen musste. Die Landstraße ist an dieser Stelle sehr eng, zum Ausweichen fehlt der Platz.

Es ist eine scheinbar weitverbreitete Fehleinschätzung, das man einem Radfahrer ausweichen müsse oder aber das Überholen Vorrang vor dem seitlichen Sicherheitsabstand zum Radfahrer hat. Radfahrer sind gleichwertige und gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer. Es gibt in der STVO das Sichtfahrgebot, und das bedeutet, das man jederzeit hinter einem langsam fahrenden Fahrzeug anhalten können muß. Außerdem gelten auch bei Radfahrern die üblichen Abstands- und Überholregeln. Also: Abstand halten und hinterherfahren, und erst wenn der Gegenverkehr es zulässt, mit deutlich höherer Geschwindigkeit überholen. Der Radfahrer hat darauf zu achten das er einen Sicherheitsabstand nach rechts einhält, damit er genügend Bewegungsraum hat um die beim Überholen, insbesondere von großen KFZ, auftretenden Sog- und Druckwellen auszugleichen. Wahrscheinlich ist die Radfahrerin, wie es leider immer noch viele Radfahrer praktizieren, auf der Fahrbahnbegrenzungslinie balanciert und der LKW Fahrer nahm dies zum Anlass sie mit einem ähnlichen Abstand zu überholen.

Denn: das Überholen innerhalb des Fahrstreifens ist in Thüringen in der Regel nicht möglich weil dies regelkonform erst ab einer Fahrstreifenbreite von etwa 4,5m geht - in Thüringen sind diese Fahrstreifenbreiten sehr selten.

Ist das Überholen nicht möglich muß auch ein Radfahrer nach spätestens 5min und bei vorhandener Möglichkeit mal rechts ran fahren um "mehrere schnellere Verkehrsteilnehmer" vorbei zu lassen.

Und weil die neue Autobahn 71 noch hinter Sömmerda endet, quält sich der gesamte Verkehr in Richtung Kyffhäuser derzeit über diese Strecke. Alle Forderungen, einen Radweg parallel zur Straße anzulegen, waren ignoriert worden. Nun sucht die Polizei nach dem Lasterfahrer, der einfach weiter gefahren ist. Eine heiße Spur gibt es noch nicht.

Ich wiederhole: Der fehlende Radweg ist nicht unfallursächlich, mit einem Radweg kann man Unfälle bestenfalls verlagern, aber es ist trotz 70 Jahren Radwegbaus *kein* Radweg bekannt, bei dem ein Sicherheitsgewinn für Radfahrer durch den Radwegbau ermittelt werden konnte.

Radfahrer leben gefährlich, auch in Thüringen.

Nein, das ist falsch, wenn man dies in Relation zu anderen Verkehrsmittel betrachtet. es ist nicht gefährlicher als Autofahren, im Bundesmittel sogar etwas ungefährlicher. Interessant an Radfahrer und Fußgängern ist, das sie durch Andere gefährdet werden, insbesondere Autofahrer. Interessant ist aber auch das Sie mit Aussagen wie 'trug keinen Helm' versuchen die Schuld vom Täter, dem unfallverursachenden KFZ-Führer, zum Opfer, dem Radfahrer, zu verlagern.

Alle sechs Stunden verunglückte vergangenes Jahr im Durchschnitt ein Radfahrer. Zum Vergleich: Auf den Autobahnen wurde nur alle zehn Stunden ein Unfall gezählt.

Ungeachtet dessen ist der Trend zum Fahrrad ungebrochen. In fast jedem Haushalt gibt es ein Fahrrad - Tendenz steigend. Somit sind die Zahlen der bundesweiten Mobilitätsstudie aus dem Jahr 2002 wohl schon ziemlich überholt. Laut der Untersuchung wählten an einem Stichtag nur sieben Prozent der Thüringer das Rad als ihr Hauptverkehrsmittel, im Vergleich zu 73 Prozent, die im Auto saßen. In Niedersachsen oder Bremen war der Anteil der Fahrradfahrer doppelt so hoch. Neue Zahlen gibt es erst im nächsten Jahr, die Umfrage läuft.

Mit dem Anteil der Radfahrer steigt deren Sicherheit.

Auch die Bergwacht bekommt die Entwicklung zu spüren. Mit 49 Rettungsaktionen lagen verunglückten Mountainbiker in der Statistik bereits auf Platz drei nach Wander- und Skiunfällen. Von den Experten heißt es, schlechte Ausrüstung und der fehlende Schutzhelm seien die Hauptursache für schwere Verletzungen.

Der Fahrradhelm: Bei 85 Prozent aller Fahrradunfälle ist auch der Kopf betroffen, bei Kindern ist dieser Anteil noch höher. Dass Helme hier Verletzungen verhindern, beweisen Tests des ADAC, der Stiftung Warentest und der Medizinischen Hochschule Hannover.

Unfallstatistiken belegen eher das Gegenteil. Können Sie die Studien mal benennen und mir die Inhalte per Email zukommen lassen?

Doch eine gesetzliche Helmpflicht besteht nicht.

Aus gutem Grund. in Australien ging der Radfahreranteil mit der Einführung der Helmpflicht um etwa 50% zurück, die der schweren Schädelverletzungen aber nur um etwa 22%, sodass die verbleibenden Radfahrer mit Helm und einem um fast 30% höherem Risiko umher fahren sich den Kopf schwer zu verletzen. In anderen Studien konnte keine Wirkung der Helmtragequote auf Unfallhäufigkeit oder Unfallschwere nachgewiesen werden.

Laut Bundesanstalt für Straßenwesen waren voriges Jahr gerade einmal neun Prozent der deutschen Fahrradfahrer behelmt unterwegs.

Die Hannelore Kohl Stiftung wirbt damit, das 85% aller Einlieferungen von Radfahrern mit schweren Kopfverletzungen keinen Helm trugen, also trugen etwa 15% einen Helm.

Wen man jetzt der Mathematik mächtig ist, fällt einem auf das bei einer Helmtragequote, die zu der Zeit nur etwa 6% betrug, die Helmträger über-repräsentiert sind, also häufiger am Kopf verletzt eingeliefert werden wie Nichthelmträger. Damit ist das Helmtragen sogar schädlich - es macht das Radfahren für den Helmträger gefährlicher.

Ein Helm kann in ganz bestimmten Situationen helfen, in anderen Schaden und trägt das Potenzial in sich das wegen der gefühlten Geschützttheit der Radfahrer mehr gefährdet wird und sich auch mehr selbst gefährdet: Risikokompensation.

Auch kommt die Zahl vor allem durch die Kinder zustande: In der Altersgruppe bis zehn Jahren fahren inzwischen 45 Prozent mit Helm. Bei den Erwachsenen sind es nur drei bis sieben Prozent.

Richtig ist zudem, dass oft genug die Radfahrer selbst Schuld tragen, ungefähr die Hälfte der Unfälle wird von ihnen selbst verursacht. 103 Radfahrer waren 2006 bei Unfällen angetrunken, 78 hatten nicht die Vorfahrt beachtet und immerhin 156 hatten

das Unglück durch unangepasste Geschwindigkeit zumindest mitverursacht.

Wesentlicher sind andere Erkenntnisse: Unfälle zwischen KFZ und Radfahrern werden durch die KFZ-Führer hauptsächlich verursacht, Unfälle zwischen Radfahrern und Fußgängern, die leider wegen der zunehmenden aber verbotenen, Gehwegradelei zunehmen, durch Radfahrer. Leider sind die Unfälle unter KFZ-Beteiligung die Üblen mit den Schwerverletzten und den Toten.

Und: Eine funktionierende Beleuchtung wird von vielen Radlern als völlig überflüssig erachtet.

Sie ist auch im Unfallgeschehen nicht relevant, und außerdem aufgrund der unangemessenen technischen Bestimmungen auch nur als Positionslicht geeignet.

Aber auch die Sicht, die unter anderem der Fahrradclub ADFC einnimmt, wird durch die andere Hälfte der Unfälle gedeckt. Radfahrer seien für viele Raser Freiwild, heißt es. Und so werden Radwege gefordert: Es gebe noch auf den Bundes- und Landstraßen Nachholbedarf gegenüber dem Westen, sagt etwa der Thüringer ADFC-Vorsitzende Volker Schlisio.

In Alltagsradfahrerkreisen und ADFC Bundesverband werden Abstandskontrollen und Geschwindigkeitsbegrenzungen gefordert - wie es auch schon seit den 80ern in den Zielen des ADFC vermerkt ist.

Auch in den Städten ist längst nicht alles perfekt. So landete etwa die Stadt Erfurt vor vier Jahren bei einem ADAC-Vergleich unter 29 Städten nur auf dem 23. Platz. Die Stadtverwaltung wiederum verweist darauf, dass sich ihr Radwegenetz in den letzten zehn Jahren von 44 auf 162 Kilometer vervierfacht habe.

Die Qualität einer Stadt zum Radfahren kann leider nicht in Radweg-km gemessen werden, Ein Radverkehrsnetz bedeutet nicht ein Netz von Radwegen, sondern ein Verkehrsnetz, indem man zügig und sicher seine Wege mit dem Rad erledigen kann. Viel geeigneter dazu sind separate Verbindungen durch Parks, das Öffnen von Einbahnstraßen, Tempo 30 und an Tempo 30 orientierte grüne Wellen der Ampelschaltungen. Fahrbahnbegleitende Radwege sind dazu nicht geeignet, weil sie die Reisezeit i.d.R. fast verdoppeln.

Was aber Schlisio lobt - und so ziemlich jeder, der in Thüringen Rad fährt - ist das Fernradnetz, mit 13 Strecken auf 1600 Kilometern (Karte auf SEITE 8). Doch selbst das Thüringer Verkehrsministerium räumt ein, dass "straßenbegleitende und touristische Radfernwege besser miteinander vernetzt" werden müssten. Deshalb arbeitet man gerade an einem Radwegekonzept, das demnächst ins Kabinett kommt. Und damit, sagt ein Ministeriumssprecher, gehörte man zur deutschen Spitze.

Mit dem Entwurf, den ich zur Kenntnis nehmen durfte, leider nicht. Er weist grobe fachliche Mängel auf, hält an überholten Annahmen fest und orientiert sich an dem Stand der Radverkehrsplanung der 80er 'im Westen'. Dieses habe ich im Rahmen meiner ADFC Mitarbeit dem Verkehrsministerium mitgeteilt, und ihnen in Kopie auch angehängt.

Man möchte es gerne glauben, auch wenn die Investitionen des Landes in die Radwege nicht gerade steigen (siehe Faktenkasten). So scheint gewiss, dass, wenn etwa Olympiasieger René Wolff mit seinem sportlichen Nachwuchs das Land durchquert, immer auch die Angst mitfährt.

Und dabei, heißt es allorts, soll Radfahren doch vor allem eines sein: gesund.

Ist es ja auch. Die Lebensjahre, die durch das Radfahren gewonnen werden, werden durch die von KFZ-Führern verursachten Unfälle nicht aufgebraucht. Radfahren ist auch nicht gefährlicher als Autofahren. Und im Auto gibt es auch sehr viele Kopfverletzungen, die durch das Tragen eines Helmes vermieden werden können, mahnen Sie im nächsten Artikel Helme beim Autofahren an? Tragen Sie eigentlich beim Treppensteigen einen Helm? Es ist leider sehr viel wahrscheinlicher, dass Sie sich beim Treppensteigen den Kopf einschlagen als beim Radfahren.

Kai MUDRA und Martin DEBES
16.05.2008

Helm taugt nichts, Radweg taugt nichts, das ist erwiesen, aber was taugt zur Sicherheit im Straßenverkehr?

Auch das ist eindeutig:

- Mit dem Radverkehrsanteil steigt die Sicherheit von Radfahrern.
- Der Radverkehrsanteil steigt nicht durch Radwegbau, sondern durch Imagekampagnen, indem Radfahren, auch ohne Helm, als sicher, schnell, umweltfreundlich, gesundheitsfördernd und sportlich dargestellt wird.
- Negativdarstellungen, wie Ihr Artikel, sind geeignet Menschen vom Radfahren abzuhalten, weil sie einerseits Radfahren als gefährlich darstellen, andererseits die Gefährdungen und Gefahren anonymisieren indem sie nicht die Unfähigkeiten und Fehlverhalten der KFZ Führer benennen sondern das Fehlverhalten als üblich darstellen und damit moralisch und emotional billigen.
- Tempo 30 innerorts vermeidet 6 von 8 Toten,
- Shared Space

Ich würde mich freuen, eine Reaktion, möglichst per Email, zu erhalten. Und es würde mich noch viel mehr freuen, wenn sie die wissenschaftlichen Erkenntnisse recherchieren und in Ihre zukünftige Berichterstattung einfließen lassen. Gern bin ich mit Links und Quellenangaben behilflich.

Es würde mich außerdem freuen, wenn Sie die wirklich Sicherheit relevanten Themen mal anpacken würden:

- Geschwindigkeitsüberschreitungen von KFZ-Führern,
- seitliche Abstandsregeln beim Radfahren: 1m zum rechten Rand, 1,5m zu parkenden Fahrzeugen
- Abstände hinter Radfahrern,
- seitlicher Sicherheitsabstände beim Überholen: mindestens 1,5m
- Radwege und Radwegbenutzungspflicht - die hat sich 1997 geändert und dies ist nur wenig bekannt.
- Verbot und Gefährlichkeit des Gehwegfahrens
- richtiges Bremsen

Mit freundlichen Grüßen

Ervin Peters