

Stellungnahme des VCD zum Bericht der Expertenkommission zum Thema „Tragen von Fahrradhelmen“

Der VCD begrüßt das im Abschlussbericht „Fahrradhelme – wirkungsvoller Schutz vor Kopfverletzungen“ formulierte Bekenntnis zu einer Verkehrspolitik, die sich der „Vision Zero – Null Verkehrstote“ verpflichtet sieht. Dieses Ziel verfolgt auch der VCD.

Die Expertenkommission hat sich ausführlich mit einem kleinen Teilaspekt der Verkehrssicherheitspolitik, dem Tragen von Fahrradhelmen und einer möglichen Helmpflicht für Radfahrer befasst.

Der VCD spricht sich gegen eine gesetzliche Helmpflicht für Radfahrer aus. Die Arbeitsgruppe 3 „Haftungsprobleme und juristische Fragen“ der Expertenkommission hat einige auch aus Sicht des VCD schwer wiegende Bedenken gegen eine Helmpflicht formuliert (siehe hierzu insbesondere Seiten 23 und 24 des Berichts). Insbesondere muss unbedingt ausgeschlossen werden, dass einem Unfallopfer, das bei einem nicht selbst verschuldeten Unfall zu Schaden kommt, eine Mitschuld zugewiesen wird, weil kein Fahrradhelm getragen wurde. Unfallopfer dürfen auf diese Weise nicht zu Mitschuldigen gemacht und finanziell belastet werden.

Als großes Defizit des Berichts wertet der VCD die Beschränkung der Diskussion um die Sicherheit von Radfahrern auf das Tragen von Helmen und eine mögliche Helmpflicht. Es ist nicht nachvollziehbar, warum andere mögliche Maßnahmen zum Schutz von Radfahrern, deren positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit weitaus besser belegt ist, nicht ebenso ausführlich diskutiert wurden. Aus Sicht des VCD sollte eine vergleichende Abschätzung der Potenziale verschiedener Maßnahmen zur Senkung der Unfallzahlen und insbesondere der Toten und Schwerverletzten vorgenommen werden. Auf dieser Basis könnten diejenigen Maßnahmen, die im Verhältnis zum Aufwand und unter Berücksichtigung der Zumutbarkeit den größten Erfolg versprechen, identifiziert werden.

Der VCD vertritt bei der Verkehrssicherheitspolitik das Prinzip, dass sich der Verkehr an die Bedürfnisse der schutzbedürftigsten Verkehrsteilnehmer (also Kinder, Senioren, Fußgänger und Radfahrer) anpassen muss und nicht umgekehrt. Der BVG wendet in mehreren Urteilen den Grundsatz an, dass Gefährdungen beim Gefährder abzustellen sind. Die Verkehrssicherheitsarbeit muss also auf das Abstellen von Unfallursachen und Gefährdungsfaktoren fokussiert werden und Gefahrenquellen reduzieren statt Einschränkungen und Verhaltensmaßregeln für gefährdete Verkehrsteilnehmer vorzuschreiben.

Die Unfallstatistik belegt, dass bei Unfällen mit Pkw und Güterkraftfahrzeugen der Radfahrer nur in etwa einem Viertel der Fälle Hauptverursacher ist. Bei Unfällen mit Fußgängern hingegen sind Radfahrer zu über 60 Prozent Hauptverursacher.

Hieraus leitet der VCD folgende sinnvolle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit insbesondere für Radfahrer und Fußgänger ab:

1. Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit mit Ausnahmen auf Hauptverkehrsachsen,
2. Flächendeckende Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur (Breiten und Beläge von Radverkehrsanlagen) entsprechend den gültigen rechtlichen und technischen Anforderungen

(StVO, ERA),

3. Serienmäßige Ausstattung von Lkw mit Assistenzsystemen, die bei Abbiegevorgängen automatisch bremsen, sobald Menschen in den Gefahrenbereich des LKW geraten. Hier hilft ein Helm wenig.

4. Entwicklung eines Außenairbags für Autos.

Die Einführung von Tempo 30 innerorts als Regelgeschwindigkeit mit Ausnahmen auf Hauptverkehrsachsen, wo höhere Geschwindigkeiten zugelassen sein sollen und Radverkehrsanlagen vorhanden sein müssen, stellt aus Sicht des VCD eine zentrale Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Lebensqualität sowie der Förderung des Rad- und Fußverkehrs dar: Bei Tempo 30 kann der Radverkehr problemlos mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn mitgeführt werden. Somit wären keine gesonderten Radverkehrsanlagen erforderlich – eine Kosten sparende Lösung. Auch die zunehmende Anzahl von Pedelecs kann auf diese Weise sicher in den Verkehr integriert werden.

Gleichzeitig würden Konflikte zwischen Fahrrädern und Fußgängern verringert, da Fahrrad- und Fußgängerverkehr entflochten würden.

In der Stadt Kiel sind beispielsweise seit Anfang der 90er Jahre 54% des gesamten Straßennetzes als Tempo-30 Zone ausgewiesen. Damit wurde der rechtlich zulässige Rahmen bereits ausgeschöpft. Wollte man dort mehr für die Verkehrssicherheit tun, müsste die StVO angepasst werden. Die Zustimmung zu der bestehenden Regelung ist sehr groß. Die Unfall- und Verletztanzahlen konnten in den betreffenden Gebieten reduziert werden. Der Anhalteweg eines Pkw beträgt bei Tempo 30 nur 12 Meter, bei Tempo 50 schon 26 Meter! Der Zeitnachteil gegenüber Tempo 50 liegt hingegen bezogen auf die Gesamtfahrzeit unter einer Minute. Tempo 30 bedeutet damit einen hohen Gewinn an Sicherheit und Lebensqualität bei nur geringem Zeitverlust für Autofahrer.

Absolut inakzeptabel ist aus Sicht des VCD die auf Seite 22 oben des Berichts formulierte Bewertung, wonach eine flächendeckende Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer „angesichts begrenzter öffentlicher Finanzen für Infrastrukturmaßnahmen, die den Sicherheitsstandard erheblich verbessern könnten, ausscheiden, so dass eine Helmpflicht als mildestes Mittel übrig bliebe.“

Die flächendeckende Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer würde nur einen kleinen Bruchteil dessen kosten, was üblicherweise von Bund, Ländern und Kommunen für die Verkehrsinfrastruktur ausgegeben wird. Hier mangelt es weniger am Geld, sondern vielmehr am politischen Willen, die Prioritäten entsprechend dem verbalen Bekenntnis zur Radverkehrsförderung zu setzen.

Der VCD würde es begrüßen, wenn die von uns vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen der nächsten Verkehrsministerkonferenz im Zusammenhang mit dem Thema Helmpflicht diskutiert würden. Wir halten es für besonders wichtig, dass das Thema Fahrradhelme nicht isoliert, sondern im Kontext mit anderen Möglichkeiten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit betrachtet wird.