



Mit Helmpflicht für Fußgänger und Autofahrer und mit Geschwindigkeitsreduktion mehr zu bewirken als bei Radfahrern

Berlin, 13.10.2014

Berlin, 13.10.2014. Eine Helmpflicht für Autofahrer und Fußgänger könnte mehr Leben schützen: Auf jeden getöteten Radfahrer kommen 1,5 Fußgänger und 4,5 Autofahrer, bei denen Kopfverletzungen zu den häufigsten Verletzungen zählen. Statt Symptome zu bekämpfen, sollte an den Ursachen gerüttelt werden: Aufprallgeschwindigkeiten senken, sicherer Radwege, Fahrkönnen von Kraftfahrzeugführer regelmäßiger prüfen.

Initiative clevere Städte

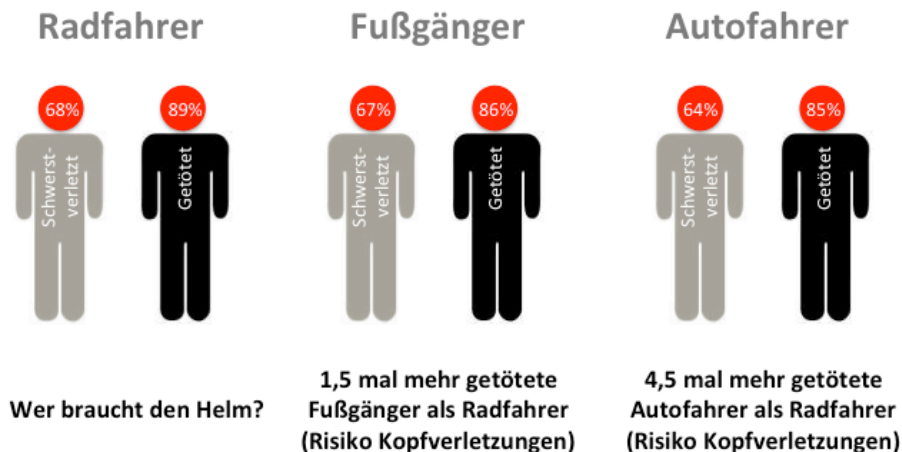
Agentur für clevere Städte
UG (haftungsbeschränkt)
Galvanistraße 10
10587 Berlin

Geschäftsführer
Heinrich Ströbenreuther
Sitz Berlin, HRB 153487 B
Amtsgericht Charlottenburg

Gemeinnützigkeit in Prüfung

presse@clevere-staedte.de
www.clevere-staedte.de
0160 – 9744 2395

Die jüngsten Studien zu der Wirkung der Helmpflicht kommen zu positiven Wirkungsergebnissen: Eine Helm aufzusetzen, hilft, keine Frage. Aber wird da nicht einseitig nur auf Radfahrer geschaut? Und die Ursachen vergessen?



Zusammengestellt: Initiative clevere Städte, www.clevere-staedte.de

xy% Verletzungshäufigkeit am Kopf

Die Häufigkeit Kopfverletzung bei Schwerstverletzungen oder tödlichen Unfällen sind bei Fußgängern, Rad- und Autofahrern nahezu gleich. Das belegt eine Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen von 2009: Zwischen 64% – 68% bei Schwerstverletzten und 85% – 89% bei Getöteten sind Kopfverletzungen die häufigsten Verletzungen. Bzgl. der absoluten Zahlen für Getötete im Straßenverkehr (2011) kommen damit umgerechnet auf jeden getöteten Radfahrer 1,5 Fußgänger und 4,5 Autofahrer. Wenn es also um die Reduktion von Sterbefällen geht, dann sollten Autofahrer und Fußgänger so schnell wie möglich Helme tragen: Die Helmpflicht müsste zuerst bei den Autofahrern ansetzen.

Die gleiche Studie zeigt aber auch Ursachen auf: Die Schwere und Häufigkeit von Schwerstverletzungen und Getöteten hängt eindeutig von der Aufprallgeschwindigkeit ab. 98,8% dieser Unfälle passieren bei Aufprallgeschwindigkeiten kleiner 22 km/h. Die schweren Unfälle, als mit

Schwerstverletzten und Getöteten, weisen dagegen im medianen Mittelwert Differenzen von 30 – 50 km/h zwischen Kraftfahrzeug und Radfahrer auf.

„Wenn man es also ernst meint und Kopfverletzungen reduzieren will, dann bitte Werbe- und Politik-Kampagnen starten, damit Autofahrer und Fußgänger Helme tragen“, so Heinrich Strößenreuther, Initiative clevere Städte. „ Was wir brauchen, sind deutlich niedrigere Geschwindigkeiten, mehr Können von Kraftfahrzeuglenkern, jährliche Fahrkönnenüberprüfungen und sichere und ausreichend dimensionierte Fahrrad-Infrastrukturen“.

Grafik: mit Quellenhinweis www.clevere-staedte.de freigegeben

Basis für die Hochrechnung auf getötete Personen: EU-Statistik für das Jahr 2011: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/statistics/2011_transport_mode.pdf

Grunddaten der Bundesanstalt für Straßenwesen: http://www.bast.de/DE/FB-U/Publikationen/Download-Publikationen/Downloads/U-medizinische-folgen-von-unfaellen.pdf?__blob=publicationFile&v=1 (Seite 7 – 10)

Über die Initiative clevere Städte: Mit App, Web und Crowd sowie Kampagnen, Probono-Analysen und Studien setzen wir uns als Fahrrad-Aktivisten und politischer Think Tank für attraktive, lebenswertere und klimafreundliche Städte ein. Die Initiative, rechtlich abgesichert über die Agentur für clevere Städte, hat ihren Sitz in Berlin, ist gemeinwohlorientiert, stellte die Wegeheld-App gegen Falschparker im März online (30.500 Downloads), veröffentlichte im Mai den EU-Knöllchen-Report und August den Flächengerechtigkeitsreport. Die Initiative wurde gegründet von Heinrich Strößenreuther, der seit 20 Jahren zu Verkehrs- und Nachhaltigkeitsfragen im Deutschen Bundestag, bei Greenpeace und der Deutschen Bahn arbeitet und hauptberuflich als Interims-Geschäftsführer/Berater im öffentlichen Verkehr tätig ist.