

Basistext: Der Fahrradhelm – Argumente, Technik, Tipps

von bb - Dienstag, 17. Juni 2014

https://www.pd-f.de/2014/06/17/7486_basistext-der-fahrradhelm-argumente-technik-tipps/



Im Falle eines Falles kann ein Fahrradhelm das nötige bisschen Sicherheit bieten, das schwerwiegende Kopfverletzungen verhindert. Auch die Große Koalition hat sich auf die Fahne geschrieben, die Helmtragequote in Deutschland zu erhöhen. Doch **Helm** ist nicht gleich Helm und das Gegenteil von gut ist oftmals gut gemeint: Es gibt unterschiedliche Bauweisen mit unterschiedlichem Einsatzzweck und ein Helm muss nicht zwingend Sicherheit bedeuten. Der pressedienst-fahrrad hat hier zusammengetragen, was man über Fahrradhelme wissen sollte.

[pd-f/hdk] Eine Radhelmpflicht gibt es in Deutschland nicht – und wird es wohl auch nicht geben. Selbst Bundeskanzlerin Angela Merkel sprach sich auf der Leitmesse Eurobike 2013 dagegen aus. Denn als Effekt einer Helmpflicht würden nicht etwa mehr Menschen mit Helm, sondern unter Umständen weniger Menschen mit dem Rad fahren – und das kann das Ziel nicht sein. Dennoch raten Fachleute allerorten zum freiwilligen Tragen eines Helmes: „Wer etwas zu schützen hat, tut dies auch!“, verdeutlicht ein etwas flapsiges Statement die recht weitverbreitete Ansicht.

Alltag in der Stadt

Die Helmquote, das heißt der Anteil von Radfahrern, die in Deutschland regelmäßig einen Helm tragen, lag 2013 bei 15 Prozent (2009: 11 %, 2010: 9 %, 2011: 11 %, 2012: 13 %)

¹ Kinder machen das Gros der Helmträger aus, hier lag die Quote 2013 bei 75 Prozent (2009: 56 %, 2010: 38 %, 2011: 56 %, 2012: 66 %). Über jüngere Entwicklungen gibt eine Studie des Hamburger Marktforschungsinstituts Dr. Grieger und Cie. Auskunft: In der Umfrage zum „Fahrradmarktmonitor 2014“ gaben rund 19 % der 1.773 befragten Radfahrer an, „sehr häufig“ einen Helm zu

tragen². Sicherheitsexperten wie Torsten Mendel vom Schloss- und Helmhersteller [Abus](#) bestätigen eine deutliche Erhöhung der Quote in den letzten zwei Jahren: „Das Stadtbild wandelt sich sichtbar hin zum Helm“, so Mendel gegenüber dem pressedienst-fahrrad. Anteil an dieser Erhöhung hätten auch Kampagnen wie die Aktion „Stadthelm“, die 2011 vom Bundesverband Kinderneurologie-Hilfe e. V. initiiert wurde. Mittleroescherweile nehmen über 70 Städte und Regionen teil und bieten die schlichten, mit Städtenamen beschrifteten Helme an.

Bei Kindern und Jugendlichen ist das Tragen eines Fahrradhelms besonders zu empfehlen, betont Ralf Puslat, Geschäftsführer des Kinderfahrzeugherstellers [Puky](#). „Die Wahrnehmungsempfindung ihrer Umgebung ist gerade bei Kindern noch nicht fertig ausgeprägt und Erfahrungen im Straßenverkehr sind auch noch nicht ausreichend vorhanden.“

Doch übernehmen Kinder meist, was man ihnen vorlebt: „Oft sieht man Eltern daher mit gutem Beispiel voranradeln – denn so können sie das Hauptargument des Nachwuchses gegen den Helm schon im Keim ersticken“, weiß pd-f-Gründer Gunnar Fehlau, Vater zweier Söhne, nur allzu gut.

Die große Debatte Pro/Kontra Radhelm

Das verpflichtende Tragen eines Helms auf dem Fahrrad, wie hierzulande etwa auf dem Motorrad üblich, ist Gegenstand einer der am häufigsten geführten Diskussionen unter Radfahrern und Verkehrsexperten. Kein Wunder, denn kaum eine Facette beim Radfahren ist derart vielschichtig. Die Diskussion findet sich auf drei Ebenen: 1. der subjektiven, individuellen Gefahrensituation und Selbstverantwortung, 2. der Verkehrssicherheit – dem Miteinander mobiler Menschen und 3. der gesellschaftlichen Aspekte wie Verkehrs- und Gesundheitspolitik.

Dass Radhelme bei einem Unfall vor Kopfschäden schützen oder die Stärke der Verletzung minimieren können, darüber sind sich nahezu alle wissenschaftlichen Untersuchungen einig – wenn der Helm richtig getragen wird. Die Angaben über das Ausmaß des Schutzes variieren allerdings mitunter stark. „Viele Radler fühlen sich mit Helm wohler, sicherer. Und das sollen sie auch dürfen. Eine Helmpflicht aber stellt das Radfahren gefährlicher dar als es ist!“, warnt Stefan Stiener vom Radhersteller [Velotraum](#). „Autoinsassen und Fußgänger erleiden in Unfallfolge sogar deutlich häufiger Kopfverletzungen als Radfahrer – würde da jemand nach einer Helmpflicht rufen?“

Branchenverbände wie der [ADFC](#) (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub e. V., www.adfc.de) oder die europäische Dachorganisation [ECF](#) (European Cyclists' Federation, www.ecf.com) sprechen sich deutlich gegen die Helmpflicht aus.³ Sie machen darauf aufmerksam, dass die Helmdebatte lediglich die Symptome des Problems Verkehrsunfall bearbeite, nicht aber seine Ursachen angehe: „Unfälle müssen durch gemeinsame Anstrengung verhindert werden. Radhelme schaffen dies nicht“, sagt Roland Huhn, Rechtsreferent des ADFC.

Im Gegenteil: Mehrfach fanden Untersuchungen Hinweise darauf, dass helmtragende Radfahrer sogar gefährdeter sein könnten, weil Autofahrer sie mit weniger Abstand überholten.⁴

Der Alltag in der Rechtsprechung indes sieht anders aus: Diverse Gerichte kommen zum Schluss, bei sportlicher Fahrweise sollte auch im Alltag ein Helm getragen werden⁵. Dem wird entgegengehalten, dass mit Helm die individuell gefühlte Sicherheit steige – und damit auch die Risikobereitschaft beim Fahren.

Im Juni 2013 urteilte das Oberlandesgericht Schleswig in zweiter Instanz, eine Radfahrerin habe nach einem Sturz wegen einer unachtsam geöffneten Autotür zwar keine Schuld am Unfall selbst, wohl aber Teilschuld an der Schwere ihrer Verletzung – denn sie hätte einen Helm tragen können. Das OLG begründete, gerade von „normalen“ Radfahrern wäre zu erwarten, dass sie einen Helm nutzen, denn dessen Schutzfunktion sei schließlich Alltagswissen. Die negativen Effekte einer Helmpflicht hingegen gehörten nicht zum Allgemeinwissen.

Ein Aufschrei ging durch die Fahrradwelt: „Das entspricht einer glatten Schuldumkehr – das OLG Schleswig impliziert mit seinem Urteil eine Helmverpflichtung“, sagt Ulf-Christian Blume, Jurist und Unternehmensberater in der Fahrradbranche (www.lbu-beratung.de). Albert Herresthal, Vorsitzender des Branchenverbandes [VSE](#)

(Verbund Service und Fahrrad g. e. V.), erklärt: „Wir halten das Urteil des Oberlandesgerichts für rechtswidrig, denn es verstößt

u. a. gegen Art. 2 GG, der das Recht auf körperliche Unversehrtheit und die Unverletzlichkeit der Freiheit der Person garantiert.“
 „Würde jemand Banken verbieten, weil sie überfallen werden könnten?“, fragt lapidar Gunnar Fehlau vom pd-f.

Update 17.06.2014: Die Geschädigte legte Berufung vor dem Bundesgerichtshof ein – und bekam im Juni 2014 Recht. Radfahrer haben bei unverschuldeten Unfällen also auch dann Anspruch auf vollen Schadenersatz, wenn sie keinen Helm tragen, urteilte die höchste Instanz und hob das Schleswiger Urteil auf. „Für Radfahrer ist das Tragen eines Helms nicht vorgeschrieben“, erklärte Gregor Galke, der Vorsitzende Richter des BGH.

Eine Helmpflicht oder gar zu drastische Helmwerbung übertrüge die Schuld für die Verletzung auf das Opfer, argumentieren

Wir haben unser Bildarchiv aktualisiert. Dabei wurden ältere Bilder entfernt – darunter das hier verlinkte. Melden Sie sich einfach für passende Motive zum Artikel: 0551-9003377-0.

die Verbände weiter. Radfahren könne nur dann umfassend sicherer werden, wenn mehr Menschen Rad führen. „Das gilt für jede unserer Tätigkeiten: Was wir oft tun, gibt uns Sicherheit. Je mehr Kilometer ich fahre, desto geringer ist das Unfallrisiko pro Kilometer“, verdeutlicht Mario Moeschler von Hercules. „Und das subjektive Sicherheitsgefühl schafft eine objektive Sicherheit.“ Die Forschung bestätigt diesen Effekt der individuellen Wahrnehmung auf die Gesellschaft: Die Sicherheit des einzelnen Radlers auf den Straßen wächst mit steigendem Radverkehr, dasselbe gilt für Fußgänger.⁶

Wenn die Helmpflicht nun einerseits eher eine individuelle Unsicherheit auslöst, reduziert sie demnach auch die objektive Sicherheit. Andererseits verhindert die Helmpflicht auch das Anwachsen des Radverkehrs. Das zeigen Erkenntnisse aus Australien und Neuseeland, wo seit 1991 die Radhelmpflicht gilt. In den ersten zwei Jahren der Verordnung ging dort die Zahl der radfahrenden Kinder und Jugendlichen um 44 Prozent zurück. Gemessen an den gesunkenen totalen Radfahrerzahlen, nahm die Häufigkeit von Kopfverletzungen bei Radfahrern laut einer australischen Studie zu.⁷ Eine andere Untersuchung kommt gar zu dem Schluss, dass mehr Tote durch körperliche Untätigkeit zu erwarten seien als durch potenzielle Verkehrsunfälle ohne Helm.⁸

Der Fahrradhelm – eine kleine Typenkunde (Update September 2016)

Die Branche ist sich einig: Ein Radhelm kann im Falle eines Sturzes entscheidend schützen. Eine generelle Helmpflicht aber wäre kontraproduktiv, denn sie hält Menschen eher vom Radfahren ab. Die Vielfalt der Helme am Markt war noch niemals so groß wie heute – damit jeder Kopf den passenden Schutz findet, stellt der pressedienst-fahrrad die unterschiedlichen Modelle vor.

Der Sturzhelm für Radfahrer ist eine vergleichsweise junge Erfindung; erst Ende der Achtzigerjahre entdeckte ihn der Breitensport. Im Profisport waren vorher sogenannte Sturzringe aus Leder üblich, vereinzelt sah man Hartschalenhelme, die eher Motorradhelme waren. „Anfang der Neunziger kam mit dem Mountainbike-Trend auch die Verbreitung des Helmes. Eine Helmpflicht im Profi-Straßensport gibt es aber erst seit 2003“, erklärt Christian Malik vom Sportradhersteller Haibike. Heute ist quasi kein Radsportler mehr ohne Helm zu sehen.

Leicht und luftig

Die leichtesten Varianten sind wahre Fliegengewichte und bieten maximale Belüftung. Mountainbike-Modelle (zum Beispiel Abus „MountK“, 76,95 Euro) haben zudem einen Schirm, der das Gesicht vor blendendem Sonnenlicht, Ästen und Regen schützt. Bei Rennradhelmen ist das nicht nötig: Hier übernimmt entweder der Schirm einer klassischen Helmmütze diese Funktion – oder ein Visier. Abus' Modell „In-Vizz Ascent“ (153,95 Euro) ist ein Beispiel für die Integration eines solchen Visiers

in den Helm: Mit einem kurzen Handgriff lässt es sich aus der Helmfront ausfahren; übrigens auch, wenn man eine Korrekturbrille darunter trägt.

Beim Zeitfahren und Triathlon werden tropfenförmige, aerodynamisch geschlossene Helme wie der Bell „Javelin“ (ebenfalls mit Visier, 229,99 Euro) getragen. „Rennradprofis tragen schon seit einiger Zeit eher geschlossene Helme. Die aerodynamischen Vorteile sind immens und die nötige Belüftung lässt sich auch mittels präzise geplanter Strömungskanäle herstellen“, erklärt Dieter Schreiber von Bell-Importeur Grofa. Ein Beispiel für den Trend ist der Helm Giro „Air Attack“ (249,95 Euro mit Clip-Visier und 219,95 Euro ohne).

Für Halfpipe, Trail und Bikepark

BMXer oder Dirtbiker nutzen, ähnlich wie Skater, geschlossene Halbschalenhelme (z. B. Abus „Aven-U“, 65,95 Euro). Im MTB-Sport hat sich die Gattung Enduro etabliert und damit auch Helmmodelle wie der Giro „Montaro MIPS“ (179,95 Euro). Sie stellen quasi ein Bindeglied zwischen klassischen MTB- und Dirt-Helmen dar: Der Nackenbereich ist tiefer gezogen, der Helm ist insgesamt geschlossener und kommt mit Schirm.

Äußerlich kaum von Motocross-Helmen zu unterscheiden sind die als „Full Face“ bekannten Hartschalenhelme mit fester Kinnpartie, wie sie Downhill-Athleten verwenden (zum Beispiel Bell „Transfer-9“, 219,99 Euro). Sie werden zwar ohne Visier, aber mit Schutzbrillen, sogenannten Goggles, getragen. Ihr Gewicht ist durch den größeren Schutzanspruch höher, was die Masse und Trägheit des Kopfes vergrößert. Die Belastungen, die im Falle eines Sturzes so auf die Wirbelsäule wirken, können mit einer „Neck Brace“ genannten Nackenstütze abgefangen werden. In die Lücke zwischen Enduro- und Downhill-Helm positionieren die Hersteller neuerdings Full-Face-Helme mit abnehmbarem Kinnbügel. Bergauf genießt man so den höheren Komfort der klassischen Konstruktion, während man bergab die größere Sicherheit des Kinnbügels gewissermaßen zuschalten kann (z. B. Giro „Switchblade MIPS“, 299 Euro).

Kinder- und Kleinkinderköpfchen

Um den Nachwuchs möglichst spielerisch an das Tragen von Helmen heranzuführen, finden sich unter Kinderhelmen viele putzige Designs und Gestaltungs Kooperationen mit Spielzeugproduzenten oder Verlagen. Technisch heben sich besonders Kleinkinderhelme von Modellen für Erwachsene und Jugendliche ab: Die Stirnpartie ist schirmartig verlängert, um dem Gesicht mehr Schutz zu bieten – wie etwa beim Abus-Modell „Smiley“ (32,95 Euro). Der Nackenbereich hingegen ist länger und flacher ausgeführt – so können die Kleinen auch ohne ein Abknicken der Wirbelsäule im Kindertransporter oder Kindersitz mitfahren.

Schickes für die Stadt

Der technischen Ausdifferenzierung folgte die modische: Seit etwa 2010 finden sich zunehmend Helme auf dem Markt, die neben der Sicherheit auch optische Bedürfnisse von Alltagsradlern bedienen. Mit modischen Stoffbezügen (z. B. Abus „Cyclonaut“, 119,95 Euro) oder in moderner Kurier-Optik mit abnehmbarem Stoffschild, das an die klassischen Rennradkappen erinnert (Abus „Yadd-I“, 69,95 Euro) lassen sie sich ziviler in das Outfit integrieren als sportliche Modelle, was für eine wachsende Akzeptanz des Helms auf täglichen Wegen sorgt. „Ähnlich wie seinerzeit beim Sport findet im Stadtbild derzeit ein Transfer der Sehgewohnheiten statt“, sagt Torsten Mendel von Abus. „Es wird immer normaler, mit Radhelm unterwegs zu sein.“

Kein Helm zum Schutz

Wem Radhelme gegen das Stilempfinden verstoßen, findet möglicherweise Gefallen am „Hövding“: Dieser Radler-Airbag aus

Schweden kostet 399 Euro und lässt sich als Schal (mit modisch anpass- und waschbarer Hülle) tragen. Doch auch die Sicherheit betreffend setzt der [Hövding](#) neue Maßstäbe: „Tests einer schwedischen Versicherung belegen: Wer im Straßenverkehr am besten geschützt sein will, trägt Hövding“, erklärt Stephanie Müllmann vom deutschen Distributor [Sport Import](#). Wie ein Auto-Airbag ist der Hövding für die einmalige Verwendung konzipiert. „Das Auslösen funktioniert über seismische Sensoren. Wenn diese einen für Unfälle typischen Bewegungsablauf registrieren, lösen sie den Airbag aus. Innerhalb einer Zehntelsekunde legt er sich um den Kopf des Trägers oder der Trägerin.“

MIPS

Einige Radhelme aus unterschiedlichsten Bereichen sind mit der neuen MIPS-Technologie erhältlich. Das in Schweden entwickelte „Multi-Directional Impact Protection System“ wird in Fachmedien als Revolution in puncto Kopfschutz gehandelt. Mit MIPS ausgestattete Helme haben eine schwimmend gelagerte Innenschale, die sich bei einem schrägen Aufprall rund 15 Millimeter verdrehen kann. „Das System soll so einen großen Teil der Rotationskräfte absorbieren, die bei einem Sturz auf das menschliche Gehirn wirken“, erklärt Pelz.

Material und Eigenschaften

Fahrradhelme werden aus Hartschaumstoff (EPS: expandierter Polystyrol) gegossen, der stoßabsorbierende Eigenschaften aufweist – somit funktionieren sie als „Knautschzone“ des Kopfes. Der Schaumstoff wird aus Gründen der Verbindungsfestigkeit direkt in eine Schale aus Kunststoff expandiert („In-Mold-Verfahren“). Die Stärke dieser Schale variiert je nach Sicherheitsanforderung: Die „Microshell“ aus Polycarbonat ist dünn und bei leichten Sportmodellen weit verbreitet; die „Hardshell“ aus ABS (Acrylnitril-Butadien-Styrol) ist etwas stärker und schwerer, weswegen sie bei Motorradhelmen und im Fahrradbereich für Downhill- und Dirt-Modelle verwendet wird. Die Hersteller orientieren sich dabei zudem am „anzunehmenden Fehlgebrauch“: „Auch Kinder- und Alltagshelme haben oftmals eine Hardshell, denn das häufige Auf- und Absetzen und das Mitnehmen etwa in Schule, Spielplatz oder Supermarkt stellen ganz eigene Anforderungen an das Material“, verdeutlicht Falk Alvarez Sánchez von Grofa.

Die Schale des Helms leitet auch den punktuellen Aufprallimpuls flächig in den Helm ein. Zudem gleitet sie abriebfest und leichter über Gegenstände oder Untergründe wie Asphalt oder Eis, wo das EPS allein sich abnutzen oder sogar die Sturzeschwindigkeit so abrupt bremsen würde, dass die Verletzung schwerwiegender ausfallen könnte.

Bezüglich Herstellung und Entsorgung zählt EPS zu den weniger umweltfreundlichen Materialien, weswegen gerade bei Radhelmen Platz für Verbesserungen im Bereich Umweltschutz bleibt. (Hersteller Abus beispielsweise präsentierte 2012 den Helm „Performance“ (99,95 Euro), dessen Gerüst nicht aus EPS, sondern aus recyclebarer Holzzellulose-Verbundfaser besteht. Mittels einer Honigwabenstruktur verfügt er laut Hersteller über eine um ca. 30 Prozent verbesserte Dämpfungseigenschaft.

Zwischen Helm und Kopf werden gemeinhin wasch- und austauschbare Polster eingesetzt, die lange Zeit auch zur Feinanpassung der Größe verwendet wurden. Heutzutage sind Helme jedoch mit Verstellringen ausgestattet, die einfach zu bedienen sind und den Helm auch einfacher mit Helmmütze oder Kapuze nutzen lassen. Ähnlich wie bei Schuhen verwenden die Hersteller unterschiedliche Kopfformen als Entwicklungsgrundlage, sodass sich „für jeden Topf der passende Deckel“ findet.

Kleingedrucktes

Im Inneren von Qualitätsfahrradhelmen findet sich neben dem CE-Prüfzeichen und der Größenangabe (meist Kopfumfang in cm) auch das Herstellungsdatum des Helms (Monat bzw. Quartal, Jahr). Hintergrund ist die Alterung des Hartschaums: Mit

der Zeit dünstet er aus, wird porös, die Schutzfunktion lässt nach. Äußere Einwirkungen wie Witterung, Sonne und Schweiß beschleunigen dies. Darum sollten Radhelme nach etwa fünf Jahren Verwendung ersetzt und besser nicht gebraucht gekauft werden. Ein Austausch des EPS-Helms muss auch zwingend nach einem Unfall oder schwerer Stoßeinwirkung erfolgen – auch wenn die Vorschädigung äußerlich nicht sichtbar ist. Eine regelmäßige Kontrolle nach sichtbaren Schäden wie Rissen und Quetschungen ist im Sinne optimalen Schutzes ebenfalls obligatorisch. „Das Risiko, seinen Schädel als Bausatz am Straßenrand wiederzufinden, ist selbst 150 Euro Ersparnis nicht wert“, sagt Gunnar Fehlau dazu.

Besonderheiten bei Kinderhelmen

Um den Nachwuchs möglichst spielerisch an das Tragen von Helmen heranzuführen, finden sich im Segment Kinderhelm viele putzige Designs und Gestaltungskooperationen mit Spielzeugproduzenten oder Verlagen. Doch auch technisch heben sich besonders Kleinkinderhelme von Modellen für Erwachsene und Jugendliche ab: Die Stirnpartie ist schirmartig verlängert, um dem Gesicht mehr Schutz zu bieten – wie etwa bei Abus' Modell „Rookie“ (34,95 Euro). Der Nackenbereich hingegen ist länger und flacher ausgeführt – so können die Kleinen auch ohne ein Abknicken der Wirbelsäule im Kindertransporter oder Kindersitz mitfahren.

Was gilt bei E-Bikes?

Fahrräder mit Elektrounterstützung sind seit wenigen Jahren der Boomfaktor der Fahrradindustrie. „Fast 1,5 Millionen dieser Fahrzeuge mit eingebautem Rückenwind sind mittlerweile in Deutschland unterwegs“, weiß Victoria Arnold vom schweizerischen [Pedelec](#)-Pionier [Flyer](#). E-Biker tragen in der Stadt öfter einen Helm als Radfahrer⁹. Man muss rechtlich zwischen den zwei Gattungen von Pedelecs unterscheiden: Die mit Abstand am häufigsten verbreiteten Räder mit Motorunterstützung bis 25 km/h (und Schiebehilfe bis 6 km/h) gelten in jeder Hinsicht als Fahrräder. Sie brauchen kein Nummernschild, dürfen auf dem Radweg fahren und wie beim Fahrrad besteht keine Helmpflicht. Anders sieht das bei den schnellen Pedelecs aus, die bis 45 km/h mithelfen und eine Schiebehilfe bis 20 km/h aufweisen: Sie werden als Leichtkraftrad eingestuft und müssen laut Verkehrsblatt des Verkehrsministeriums vom Dezember 2012 mit „geeignetem Helm“ gefahren werden. „Dies muss

Wir haben unser Bildarchiv aktualisiert. Dabei wurden ältere Bilder entfernt – darunter das hier verlinkte. Melden Sie sich einfach für passende Motive zum Artikel: 0551-9003377-0.

jedoch kein Motorradhelm nach ECE 22/05 sein, sondern ein für den Straßenverkehr geeigneter Schutzhelm. Ein geprüfter Fahrradhelm nach CE/EN1078 oder ein Skihelm nach CE/EN1077 erfüllen diese Anforderung“, erklärt Markus Riese, Geschäftsführer und Entwicklungsleiter bei [Riese & Müller](#). „Es ist im Gespräch, eine neue Helmnorm für schnelle E-Bikes zu schaffen, die dann eine Kombination aus CE/EN1078 und CE/EN1077 sein soll. Ob und wann diese Norm kommt, ist jedoch sehr ungewiss. Einige Fahrradhelme erfüllen jedoch schon heute beide Normen.“

Helm richtig aufsetzen

Unabhängig von der Bauart des Gefährts und des Kopfschutzes kann letzterer nur Sicherheit bieten, wenn er auch richtig getragen wird. Sitzt der Helm zu locker, droht er im Sturzfall zu verrutschen oder löst sich gar vom Kopf. Ein Helm wird daher nach Kopfumfang ausgewählt – bei Kindern muss die Größe regelmäßig überprüft werden. Wie auch beim Fahrrad ist der Gedanke des „Hineinwachsens“ hier fehl am Platze. „Der Helm darf weder straff auf dem Kopf sitzen, noch zu locker. Wir raten außerdem, zwischen Kinnriemen und Kiefer nicht mehr als einen Fingerbreit Luft zu lassen“, erklärt Torsten Mendel.

Zugleich sollte der Helm mittig auf der Stirn sitzen, d. h. nicht über die Augenbrauen gezogen werden (können), noch die gesamte Stirn freilassen. „Fachhändler haben den Dreh meist raus und können den Helm beim Kauf mit wenigen Handgriffen direkt passend einstellen“, so Mendel weiter.

Cleveres Zubehör

Für alle Helmträger hält der Fachhandel reichlich nützliches Zubehör bereit: „Während Helme im Sommer gut belüftet sein sollen, stört der kalte Wind im Winter eher. Hier schafft eine Helmmütze Abhilfe“, erklärt Stephanie Herrling vom Ausstatter [Vaude](#). Die Mützen werden unter dem Helm getragen, bedecken meist die Ohren, sind waschbar und nicht selten mit winddichtem Material oder wärmendem Fleece erhältlich – wie das „Bike Warm Cap“ (17 Euro) oder das „Bike Windproof Cap III“ (25 Euro) von Vaude.

Für wärmere Temperaturen ist die klassische Radsportmütze ein schlaues Accessoire. Sie nimmt die

Feuchtigkeit am Kopf auf – lästiger Schweiß in den Augen wird so verhindert. Insekten im Helm verlieren mit Mütze auch ihren Schrecken. Und der übliche kleine Schirm schützt gegen Sonne, Wind und Regen. Es gibt sie in vielen Farben und Styles – wie etwa das „Classic Cotton Cap“ von Giro (19,95 Euro).

Gegen Regen helfen Helmüberzüge, wie man sie z. B. von Klettterrucksäcken kennt – bei Vaude gibt es das „Helmet Rain Cover“ in Gelb, Rot und Schwarz für 10 Euro. „Ein weiteres Plus an Sicherheit kann man erhalten, wenn man den Helm mit reflektierenden Aufklebern versieht“, rät Torsten Mendel von Abus. „Viele unserer Modelle sind auch mit einem zusätzlichen LED-Rücklicht ausgestattet.“

pressedienst-fahrrad

Februar 2014, Update 17.06.2014: BGH-Urteil im Absatz „Debatte Pro/Kontra“ und jüngere Zahlen im Absatz „Alltag in der Stadt“

[Bildauswahl zum Thema \(100 Bilder\)](#)

1. [Untersuchung des Bundesamts für Straßenwesen \(BASt\) ?](#)
2. [vergleiche Zeitschrift RadMarkt, Ausgabe 2/2014, S. 30 ?](#)
3. [Die Position des ADFC zum Fahrradhelm ?](#)
4. [Untersuchung Dr. Ian Walker, Bath/UK \(2006\) ?](#)
5. [Rechtsprechung zu § 254 BGB ?](#)
6. [Peter Lyndon Jacobsen: Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling, Injury Prevention 2003 ?](#)
7. [Dorothy L. Robinson, AGBU, University of New England, Armidale, NSW 2351, Australia: Head Injuries and Bicycle Helmet Laws, Accident Analysis and Prevention, volume 28, number 4, pages 463 – 75 \(1996\), in: ADFC Forschungsdienst Fahrrad, Nr. 282. ?](#)
8. [Piet de Jong, P. \(2012\), The Health Impact of Mandatory Bicycle Helmet Laws. Risk Analysis, 32: 782–790 ?](#)

9. Laut Erkenntnissen des österreichischen Verkehrsministeriums (FGM | Präsentation E-Mobilitäts-Workshop des BMVIT, 13.03.2013 | 2013) ?

Passendes Bildmaterial





