

ZVR

[Zeitschrift für Verkehrsrecht]

- Beiträge** 396 **Sicherheitskontrollen auf Zivilflugplätzen**
Gerhard Strejcek
- 404 **Direktklage im Inland gegen ausländische Kfz-Haftpflichtversicherung**
Alexander Wittwer
- 408 **Neues aus Brüssel**
Othmar Thann

- Rechtsprechung** 414 Gewährleistung bei gebrauchten Fahrzeugen
- 420 Schmerzensgeldbemessung bei Schwerstverletzung
- 423 Schadenersatzpflicht für unfallbedingt verhinderte Haustierbetreuung

- Judikaturübersicht** 424 VwGH
Verwaltung

- KfV** 427 **Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht?**
Gerald Furian und Katharina Hnatek-Petrak

September 2006

09

MANZ 

Redaktion
Karl-Heinz Danzl
Christian Huber
Georg Kathrein
Gerhard Pürstl

ISSN 0044-3662

Was bringt die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht?

In Ländern, die gesetzlich die Verwendung des Radhelms vorschreiben, werden die höchsten Helmtragequoten erreicht. Eine Diskussion über eine gesetzliche Regelung in Österreich erscheint aber erst sinnvoll, wenn in der Bevölkerung ausreichend Zustimmung zu der gesetzlichen Vorschrift vorhanden ist, dh wenn der Radhelm bereits als soziale Norm gilt. Diese Voraussetzung ist in Österreich für die Altersgruppe der Kinder bis 14 Jahren bereits gegeben.

Von Gerald Furian und Katharina Hnatek-Petrak

ZVR 2006/168

FahrradV;
§ 65 Abs 2 StVO;
OGH 7. 7. 2005,
2 Ob 135/04 y,
ZVR 2006/33

Rad fahren;
Radhelmpflicht;
Radhelm

Inhaltsübersicht:

- A. Einleitung
- B. Fahrradunfälle
 - 1. Verkehrsunfallstatistik
 - 2. Freizeitunfallstatistik
- C. Kopfverletzungen bei Radunfällen
 - 1. Kinder sind besonders gefährdet
 - 2. Der Radhelm schützt
- D. Die Einführung einer Radhelmpflicht und die Auswirkung auf die Helmtragequoten
- E. Radhelmtragequoten in Österreich und der Schweiz
- F. Einstellung der Radfahrer zur Einführung einer Radhelmpflicht
- G. Rechtliche Situation
 - 1. Gesetz
 - 2. Judikatur
 - 3. Gesetzliche Verankerung
- H. Zusammenfassung

A. Einleitung

Die ausgeprägte positive Gesundheitswirkung macht das Fahrrad zu einem optimalen Fortbewegungsmittel und Sportgerät. Rd 4,3 Mio Österreicher benutzen mittlerweile zumindest gelegentlich ein Fahrrad.¹⁾ Leider birgt der Radsport allerdings auch einige Gefahren: So verunfallen jährlich 31.800 Radfahrer, rd 19% davon erleiden schwere Kopfverletzungen.²⁾ Viele davon könnten durch die Verwendung eines Radhelms vermieden werden.

Der vorliegende Artikel gibt einen kurzen Abriss zum Unfallgeschehen nach Radunfällen in Österreich, im Speziellen zu Unfällen mit Kopfverletzungen. Weiters wird auf die Wirksamkeit des Radhelms zur Vermeidung von Kopfverletzungen, die Einstellung der Österreicher zu einer gesetzlichen Radhelmpflicht, die aktuellen Radhelmtragequoten und die derzeitige rechtliche Situation eingegangen.

B. Fahrradunfälle

Zwei Datenquellen dienen als Grundlage für die Berechnung des Unfallgeschehens beim Radfahren.

1. Verkehrsunfallstatistik

Die Verkehrsunfallstatistik beschreibt das Unfallgeschehen im Straßenverkehr, beschränkt sich aber dabei auf Unfälle, die auf einer öffentlichen Straße passieren, bei welchen die Polizei hinzugezogen wird und bei denen jemand verletzt wird und/oder Fremdverschulden vermutet wird.

Demnach wurden im Jahr 2005 von der Polizei rd 5.400 verunfallte Radfahrer im Straßenverkehr erfasst.³⁾

Die Analyse der Verkehrsunfallstatistik der letzten 10 Jahre (Abb 1) zeigt einen relativ konstanten Anteil der verletzten Radfahrer am gesamten Verkehrsunfallgeschehen bei knapp 10%.

Die Anzahl der getöteten Radfahrer ist seit 1996 rückläufig. Von den 2005 verunglückten 5.412 Radfahrern wurden 47 getötet. Dies ist die niedrigste Zahl an Getöteten seit 1980. Die verletzten Radfahrer sind überwiegend männlich (62,5%); bei den Getöteten ist der Anteil der Männer noch höher (72,3%). Vergleicht man die Altersgruppen, so liegt das höchste Risiko, bei einem Radunfall getötet zu werden, bei den älteren Radfahrern: Über 42% der Getöteten waren Radfahrer über 60 Jahre.

2. Freizeitunfallstatistik

Um das Unfallgeschehen abseits des Straßenverkehrs zu erfassen, wird die Freizeitunfallstatistik des KfV herangezogen. Diese basiert auf einer repräsentativen Stichprobe von ambulant und stationär behandelten Radunfällen in sechs österr Krankenhäusern. Im Jahr 2004⁴⁾ verunglückten 26.400 Personen beim Radfahren in der Freizeit so schwer, dass sie im Spital behandelt werden mussten.⁵⁾ Zusammen mit den rd 5.400

1) *Statistik Austria* (Hrsg), Freizeitaktivitäten, Ergebnisse des Mikrozensus, September 1998.

2) Vgl Pkt B.

3) *KfV*, Verkehrsunfallstatistik 2005 (2006).

4) Zahlen für 2005 aus der Freizeitunfallstatistik waren zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht verfügbar.

5) *Institut Sicher Leben*, Unfallstatistik 2004, Verletzte nach Heim-, Freizeit- und Sportunfällen (2005).

	Verletzte		Getötete		Tötungsrisiko (Verhältnis Tote : Verletzte)
	absolut	%-Anteil an allen Verletzten im Straßenverkehr	absolut	%-Anteil an allen Getöteten im Straßenverkehr	
1996	5.045	10,2	73	7,1	1,4
1997	5.614	10,9	66	6,0	1,2
1998	5.505	10,8	57	5,9	1,0
1999	5.756	10,5	68	6,3	1,2
2000	5.912	10,8	62	6,4	1,0
2001	5.509	9,8	55	5,7	1,0
2002	5.837	10,3	80	8,4	1,4
2003	5.804	10,2	56	6,0	1,0
2004	5.422	9,7	58	6,6	1,1
2005	5.412	10,2	47	6,1	0,9

Abb 1: Verletzte und getötete Radfahrer⁶⁾

verunfallten Radfahrern laut Straßenverkehrstatistik ergibt dies eine Gesamtzahl von rd 31.800 verletzten Radfahrern.

Für Kinder ist mobile Freiheit in erster Linie mit dem Fahrrad zu erreichen. Als besonders schwache und ungeschützte Verkehrsteilnehmer sind sie aber auch besonders gefährdet. 6.700 Kinder bis zu 14 Jahren hatten 2004 einen Unfall mit dem Fahrrad.

Die Dunkelziffer der Radunfälle liegt freilich noch höher: Alle Unfälle, die nicht polizeilich gemeldet oder im Spital behandelt werden, erfassen beide angeführten Statistiken nicht.

C. Kopfverletzungen bei Radunfällen

Die Verletzungen, mit denen Fahrradfahrer in Spitäler eingeliefert werden, reichen von leichten Prellungen und Abschürfungen bis hin zu schweren Schädel-Hirn-Traumata. Mehr als 60% der 2004 tödlich Verunglückten starben aufgrund von Kopfverletzungen, insb Genickbrüchen, inneren Verletzungen oder Gehirn- und Schädelverletzungen.⁷⁾

Insgesamt rund 19% der verletzten Radfahrer trugen Kopfverletzungen davon. 21.700 der 26.400 bei Freizeit-Radunfällen Verletzten trugen keinen Radhelm. 21% von ihnen trugen Kopfverletzungen davon, aber nur 6% der Radfahrer mit Helm zogen sich Kopfverletzungen zu.

1. Kinder sind besonders gefährdet

Gerade der Kopf von Kindern ist aus ärztlicher Sicht besonders schutzbedürftig. Der Schädelknochen von jungen Menschen ist noch dünner und verletzbarer als bei Erwachsenen. Gewalteinwirkungen durch Stürze enden daher oft folgenschwer. 22% aller verletzten Kinder zogen sich Kopfverletzungen zu.

Kleinkinder bis 4 Jahre haben mit 54% Kopfverletzungen ein überdurchschnittlich hohes Risiko. Auch

5- bis 9-Jährige sind gefährdeter als der Durchschnittsradfahrer: 33% von ihnen erlitten Kopfverletzungen.⁸⁾

2. Der Radhelm schützt

Es gibt mittlerweile zahlreiche Studien zur Effektivität von Radhelmen, die üblicherweise auf einem Risikovergleich von Helmträgern zu Nicht-Trägern basieren (Fall-Kontroll-Studien). Der Risikovergleich bezieht sich auf Todesfälle, Verletzungen generell oder im Speziellen auf Kopfverletzungen.

Eine neuere Metastudie⁹⁾ nahm 16 international publizierte Studien von 1987–1998 zum Thema „Wirksamkeit des Radhelms“ unter die Lupe. Demnach konnte in allen inkludierten Studien das Tragen eines Radhelms als wirksame Maßnahme zur Vermeidung von Kopfverletzungen belegt werden. Die Studie ergab über alle Untersuchungen eine durchschnittliche Risikominderung durch den Radhelm bei Kopfverletzungen um 60%, bei Gehirnverletzungen um 58% und bei Gesichtsverletzungen um 47%. Der maximale Effekt der Risikominderung für Kopfverletzungen lag bei 85%. Die Ergebnisse dieser Metastudie wurden danach in einer *Cochrane Review* noch einmal bestätigt, die eine Reduktion von Kopf- und Gehirnverletzungen durch den Radhelm um 63%–88% auswies. Diese Ergebnisse gelten für alle Altersgruppen, sowohl für Unfälle nach Stürzen als auch für Kollisionen.¹⁰⁾

6) KfV, Verkehrsunfallstatistik 2005 (2006).

7) Institut Sicher Leben, Sonderauswertung aus der Unfallstatistik 2004, unveröff (2005).

8) Institut Sicher Leben, Sonderauswertung aus der Unfallstatistik 2004, unveröff (2005).

9) Attewell/Glase/McFadden, Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. *Accident Analysis & Prevention* 2001/33, 345.

10) Thompson/Rivara/Thompson, Helmets for preventing head and facial injuries in bicyclists (Cochrane Review), *Cochrane Database Syst Rev*, issue 4, 2002.

Würden sich alle österr Radfahrer mit einem Helm schützen, könnte man unter der Annahme einer Effektivität des Radhelms von 60% jährlich bis zu 3.600 Kopfverletzungen vermeiden.

D. Die Einführung einer Radhelmpflicht und die Auswirkung auf die Helmtragequoten

In zahlreichen Bundesstaaten Australiens und der USA¹¹⁾, in Neuseeland sowie in einigen Provinzen Kanadas gibt es eine gesetzliche Radhelmpflicht.

Auch in einigen europäischen Staaten wurde in den letzten Jahren eine Radhelmpflicht eingeführt:

Land	seit	Bemerkungen
Finnland	2003	wird bei Nicht-Befolgung nicht sanktioniert
Spanien	2004	außerhalb geschlossener Ortschaften
Tschechien	1. 7. 2005	Radfahrer unter 18 Jahren
Schweden	1. 7. 2005	Radfahrer unter 15 Jahren
Island	1998	Kinder und Jugendliche unter 16 Jahren

Abb 2: Radhelmpflicht in Europa

In jenen Ländern, wo es gesetzliche Regelungen zum Radhelm gibt, wurden die höchsten Helmtragequoten als Folge dieser Maßnahme erzielt. Evaluationsstudien aus Australien und Kanada seien hier beispielhaft angeführt: Nach Einführung der Radhelmpflicht für alle Altersgruppen im Jahr 1990 stieg die Helmtragequote im Bundesstaat Victoria, Australien, von 5% (1982/83) auf 83% (1992).¹²⁾ In der kanadischen Provinz British Columbia wurde 1999 eine Radhelmpflicht eingeführt; die Tragequoten stiegen in Folge bei Kindern bis 15 Jahren von 60% auf 78%, bei Erwachsenen von 41% auf bis zu 75%.¹³⁾

Eine Studie der US-Consumer Product Safety Commission (CPSC) beziffert die Wahrscheinlichkeit des Anstiegs der Radhelmtragequote bei Kindern und Jugendlichen bei Einführung einer Radhelmpflicht bis 16 Jahren in allen US-Bundesstaaten mit durchschnittlich 18,4%.¹⁴⁾

Umgelegt auf die aktuellen österreichischen Verhältnisse wäre bei der Einführung einer Radhelmpflicht demnach hierzulande eine Tragequote bei Kindern bis 14 Jahren von rund 80% zu erreichen.

E. Radhelmtragequoten in Österreich und der Schweiz

Am österr Beispiel zeigt sich, dass bisher ohne legislative Maßnahmen zumindest bei den Kindern bis 14 Jahren eine relativ hohe Tragequote erreicht wurde. Dies ist ua darauf zurückzuführen, dass die besonders seit den 90er Jahren durchgeführten Anstrengungen zur Hebung der Radhelmtragequote („Österreichische Radhelminitiative“)¹⁵⁾ Wirkung gezeigt haben.

Die Helmtragequote in Österreich steigt stetig:¹⁶⁾ 1994 betrug sie 6%, 1998 11% und 2004 bereits 15%. Die aktuelle Erhebung des KfV zeigt, dass im Jahr 2006 mittlerweile 22% der Österreicher beim Radfahren auf einen Helm zurückgreifen.^{17), 18)} Besonders günstig entwickelt hat sich die Tragequote bei Kindern bis zu 14 Jahren: Während 1994 nur rund 19% der Kinder einen Helm trugen, sind es 2006 bereits 60% in dieser Altersgruppe – vor fünf Jahren waren es gerade einmal 43%. In der Altersgruppe der Jugendlichen zwischen 15 und 24 Jahren tragen nur 16% einen Helm. Bei den Erwachsenen ab 25 Jahren ist die Bereitschaft einen Helm zu tragen ebenfalls noch ausbaufähig (18% Helmträger). Aber auch bei diesen beiden Gruppen stieg die Tragequote langsam aber stetig.

Verglichen mit unseren Nachbarn in der Schweiz ist hierzulande die Helmtragequote nur bei den Kindern bis 14 Jahren etwas höher. Die Schweizer Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) ermittelte in ihrer jährlichen Erhebung für das Jahr 2005 eine Helmtragequote von 34% über alle Alterklassen; in der Altersgruppe der bis 14-Jährigen lag die Helmtragequote bei 49%, bei Jungen Erwachsenen (15–29 Jahre) bei 27%. Ein Obligatorium nur für Kinder bis 16 Jahren wurde von 86% der Schweizer Radfahrer befürwortet.¹⁹⁾

Die Gründe, die hierzulande gegen die Verwendung eines Radhelms angeführt werden, sind vielfältiger Natur. 53% der Befragten geben an, die Aufbewahrung des Helmes sei lästig, 48% halten ihn schlicht für unbequem. Weitere Gegenargumente: „Ich fahre nicht oft“ (40%), „Helme sind zu teuer“ (36%), „Ein Helm sieht lächerlich aus“ (32%), „Ich fahre nicht riskant“ (32%) und „Radunfälle sind leichte Unfälle“ (15%). Äußerlichkeiten schlagen vor allem bei Frauen zu Buche: 59% – gegenüber 32% bei den Männern – geben an, sie tragen wegen ihrer Frisur keinen Radhelm. Diese Argumente haben sich in den letzten Jahren wenig verändert. →

11) In den USA sind es mittlerweile 21 Bundesstaaten mit gesetzlichen Regelungen zum Radhelm, meist beschränkt auf Kinder und Jugendliche. Zusätzlich existieren noch 148 regionale Regelungen innerhalb der Bundesstaaten; insgesamt gibt es nur 13 Bundesstaaten ohne nationale oder regionale gesetzliche Regelung zur Radhelmverwendung: *Bicycle Helmet Safety Institute, Overview on Helmet Laws*, <http://www.helmets.org>

12) *Finch/Newstead/Cameron/Vulcan*, Head injury reductions in Victoria two years after introduction of mandatory bicycle helmet use, Monash University Accident Research Centre, Report No 51, 1993.

13) *Foss/Beirmess*, Bicycle helmet use in British Columbia: effects of the helmet use law. Chapel Hill: University of North Carolina Highway Safety Research Centre, April 2000.

14) *Rodgers*, Effects of state helmet laws on bicycle helmet use by children and adolescents. *Injury Prevention* 2002 (8) 42.

15) Vgl *Furian/Gruber*, Der Radhelm – eine wirksame Maßnahme gegen Kopfverletzungen bei Radunfällen, ZVR 1997, 176.

16) Die Erhebung der Radhelmtragequoten wurden vom KfV zum ersten Mal 1992 durchgeführt und seither in regelmäßigen Abständen wiederholt. Ursprünglich war diese Untersuchung auf die Städte Wien, Linz und Graz beschränkt, die aktuelle Erhebung (Mai 2006) wurde österreichweit durchgeführt.

17) *Furian/Gruber*, Die österreichische Radhelminitiative 1992–1998, Institut Sicher Leben, 1999.

18) *KfV*, Bericht über die Radhelmtragequote 1992–2006, unveröff (2006).

19) *Allenbach/Brügger/Dähler-Sturmy/Siegrist*, Unfallgeschehen in der Schweiz, bfu-Statistik 2005, Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu, Bern 2005.

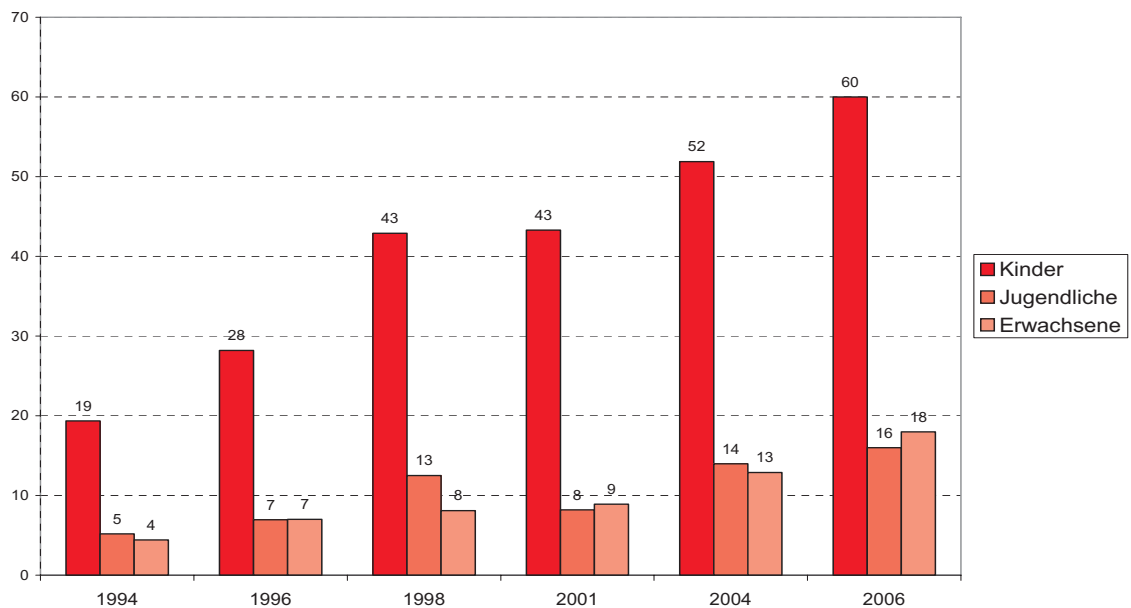


Abb 3: Entwicklung der Radhelmtragequote in Österreich 1994–2006 in %

F. Einstellung der Radfahrer zur Einführung einer Radhelmpflicht

Immer mehr Österreicher empfinden das Tragen eines Radhelms für überaus wichtig. 97% stufen das Helmtragen bei Kindern als wesentlich ein. Gleiches gilt für Radsportler – hier befinden 93% das Tragen eines Helms als wichtig. Im Vergleich zu diesen Zahlen wird die Bedeutung des Helms für Radfahrer im Stadtverkehr leider eher gering eingeschätzt. Nur 68% halten es für nötig, beim Radfahren in der Stadt den Helm zu benutzen.

Für eine erhöhte Akzeptanz des Radhelms in der Bevölkerung spricht auch, dass sich 85% der Befragten für die Einführung einer Radhelmpflicht für Kinder bis 14 Jahren aussprechen (s Abb 4). Vor drei Jahren gab es diesbezüglich nur eine Zustimmung von 70%. Immerhin 36% sind sogar für eine generelle Radhelmpflicht alle Altersgruppen betreffend, ein Anstieg der Zustimmung um 12% verglichen mit 2001.²⁰⁾

G. Rechtliche Situation

1. Gesetz

Eine gesetzliche Verpflichtung, einen Helm beim Radfahren zu tragen, ist im österr. Recht nicht normiert. Lediglich die Anhänge I und II der FahrradV²¹⁾ enthalten – mit Hinweis auf das „besondere Risiko“ bei einem Sturz – eine Bestimmung, wonach Kinder, die im Fahrradanhänger oder auf dem Fahrradsitz befördert werden, niemals ohne Fahrradhelm transportiert werden sollten.

2. Judikatur

Auch der OGH sieht in der Nichtbenützung eines Fahrradhelms – mangels gesetzlicher Verpflichtung – keine

anspruchskürzende Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten,²²⁾ auch wenn der Nutzen solcher Helme unbestritten sei. In seinem Urteil spricht er einem 13jährigen Radfahrer, der ohne Helm verunfallte, die Vorwerfbarkeit des Nicht-Tragens eines schützenden Radhelms ab. Eine Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten wäre nur dann vorzuwerfen, wenn Schutzmaßnahmen unterlassen worden wären.²³⁾ Dass sich bereits ein allgemeines Bewusstsein gebildet habe, auf Radwegen Fahrradhelme zu tragen, sei nicht hervorgekommen. Die Nichtbenützung eines Fahrradhelms könne daher nicht als Sorglosigkeit in eigenen Angelegenheiten vorgeworfen werden.

Auch wenn dieses Urteil zum Zeitpunkt seiner Erlassung durchaus gerechtfertigt erscheint, da das Radhelmtragen nicht im Gesetz und auch noch nicht tief im allgemeinen Bewusstsein verankert war, sollte nunmehr auch hier ein Umdenken erfolgen. Wie dieser Beitrag zeigt, ist die soziale Akzeptanz stark im Wandel begriffen. Es besteht nun sehr wohl eine starke Befürwortung der Radhelmpflicht für Personen bis 14 Jahre, sodass sehr wohl von einem „allgemeinen Bewusstsein“, zumindest hinsichtlich dieser Altersgruppe, gesprochen werden kann.

Unerwähnt soll auch hier nicht bleiben, dass selbst die europäische Kommission bewusstseinsbildend wirken möchte, indem sie Radfahrer dazu anhält, sich selbst mittels Helm zu schützen.²⁴⁾

20) KfV, Bericht über die Radhelmtragequote 1992–2006, unveröff (2006).

21) BGBl II 2001/146.

22) OGH 7. 7. 2005, 2 Ob 135/04y, ZVR 2006/33.

23) RIS-Justiz RS0026828.

24) Thann, Neues aus Brüssel, ZVR 2005, 279.

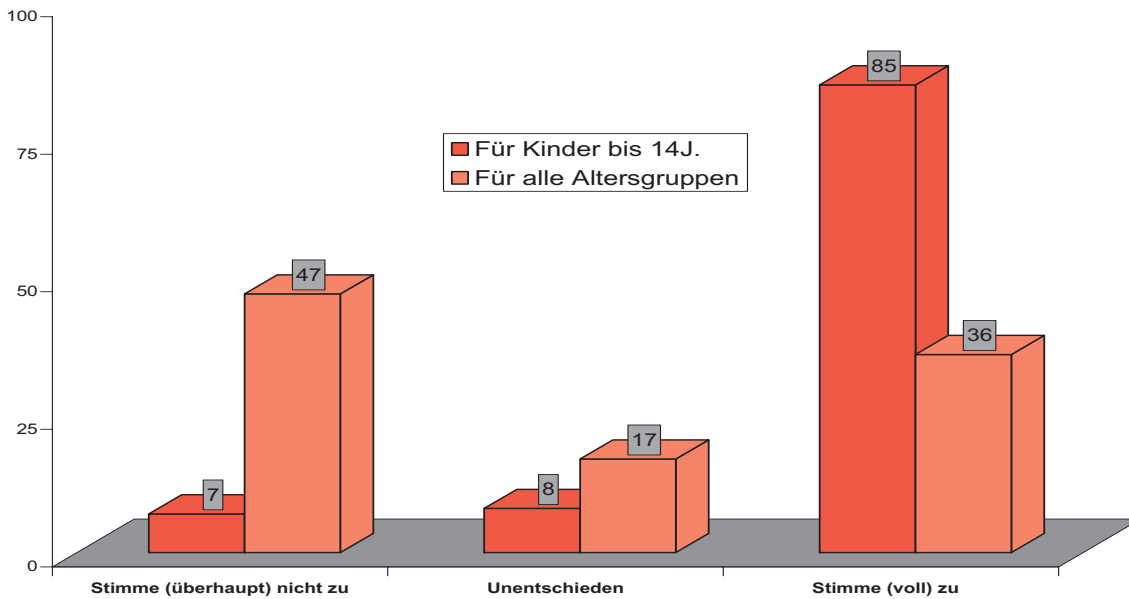


Abb 4: Einstellung zur Einführung einer Radhelmpflicht in %

3. Gesetzliche Verankerung

Wie oben erwähnt wurde und auch *Schoditsch/Griehser* in ihrer Anmerkung zu og OGH-Urteil²⁵⁾ zutreffend ausführen, müssen gesetzliche Maßnahmen, die sinnvoll und wirksam sein sollen, mit einer sozialen Akzeptanz der Bevölkerung einhergehen. Gerade diese soziale Akzeptanz für eine Helmtragepflicht bei Kindern bis 14 Jahre konnte nun in der neuesten Studie des KfV eindeutig belegt werden.

Eine gesetzliche Verpflichtung für Kinder bis 12 bzw. – bei Vorliegen einer behördlichen Bewilligung („Fahrerprüfung“)²⁶⁾ – bis 10 Jahre ist hinsichtlich der verwaltungsstrafrechtlichen Konsequenzen leicht durchsetzbar, da Kinder bis zu diesem Alter nur mit Begleitpersonen fahren dürfen. Daher ist es durchaus gerechtfertigt, diesen bzw. den Aufsichtspersonen die rechtliche Verantwortung zu übertragen.

Etwas schwieriger gestaltet es sich bei den Kindern, die bereits alleine am Straßenverkehr als Radfahrer teilnehmen dürfen, dh im Alter zwischen 10 bzw. 12 und 14 Jahren. Sie sind einerseits selbst noch nicht strafmündig, andererseits kann aber eine Verantwortlichkeit von Aufsichtspersonen generell nicht normiert werden; schließlich wird durch die alleinige Teilnahme der Kinder am Straßenverkehr ein großes Maß an Eigenverantwortung und Selbständigkeit vorausgesetzt, sodass eine effektive „Helmtrage-Kontrolle“ durch Eltern oder andere Aufsichtspersonen mangels Einflussmöglichkeit nicht verlangt werden kann. Die – im Fall einer gesetzlich normierten Helmtragepflicht – gewohnte langjährige Praxis des Helmtragens bis zur mobilen Selbständigkeit, würde im Zusammenhang mit bewusstseinsbildenden Maßnahmen dennoch zu einer Steigerung der Helmtragequote und somit zur

Erhöhung der Verkehrssicherheit der Kinder bis 14 Jahre beitragen.

Hinsichtlich einer zivilrechtlichen Haftung wird – wie auch in anders gelagerten Fällen – im Einzelfall zu entscheiden sein, inwieweit eine Einsichtsmöglichkeit und ein allfälliges Mitverschulden des Kindes vorliegt.²⁷⁾


H. Zusammenfassung

Aus den Zahlen kann man ablesen, dass sich die Verwendung des Radhelms bei Kindern mittlerweile zu einer sozialen Norm entwickelt hat – nicht aber für Jugendliche und Erwachsene. Die Einführung einer gesetzlichen Radhelmpflicht bis 14 Jahre wäre eine logische Konsequenz, die nicht nur als wichtige Schutzmaßnahme für Kinder dient, sondern auch eine neue Generation heranzieht, für die das Tragen eines Helms eine Selbstverständlichkeit ist. Auf lange Sicht würde dadurch auch die Etablierung des Radhelms auch in allen anderen Altersgruppen beschleunigt. →

25) *Schoditsch/Griehser*, Anm zu OGH 7. 7. 2005, 2 Ob 135/04.y, ZVR 2006/33.

26) § 65 Abs 2 StVO.

27) Siehe auch *Kaltenegger/Vergeiner*, Der Vertrauensgrundsatz der StVO – Schutz oder Tücke für Kinder? ZVR 2000, 32.

→ In Kürze

Aus internationalen Studien folgt, dass ein Radhelm das Risiko einer Kopfverletzung bis zu 85% reduziert. Trotz zahlreicher empirischer Befunde für die Schutzwirkung des Radhelms gibt es noch vielfach Vorbehalte gegen die Verwendung eines Radhelms, insb bei jugendlichen und erwachsenen Radfahrern. In Ländern, in denen gesetzliche Regelungen die Verwendung des Radhelms vorschreiben, werden die höchsten Tragequoten erzielt. Die Ergebnisse einer aktuellen Erhebung des KfV zeigen in Österreich eine hohe Akzeptanz einer Helmpflicht für Kinder bis 14 Jahre, die Helmpflicht für alle Radfahrer wird noch überwiegend abgelehnt. Eine Diskussion über eine gesetzliche Regelung erscheint allerdings nur dann sinnvoll, wenn der Radhelm bereits als soziale Norm gilt. Diese Voraussetzung ist in Österreich bereits heute für die Altersgruppe der Kinder bis 14 Jahre gegeben.

→ Zum Thema**Über die Autoren:**

Mag. Gerald Furian ist Referent für Forschung im KfV, Bereich Heim, Freizeit und Sport. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien. Tel: 05 77 077-1330, Fax: 05 77 077-1399, E-Mail: gerald.furian@kfv.at
Internet: www.kfv.at

Mag. Katharina Hnatek-Petrak ist freie Mitarbeiterin im KfV, Bereich Verkehr und Mobilität. Kontaktadresse: Kuratorium für Verkehrssicherheit, Schleiergasse 18, A-1100 Wien. Tel: 05 77 077-0, Fax: 05 77 077-1299, E-Mail: katharina.hnatek-petrak@kfv.at, Internet: www.kfv.at

Von denselben Autoren erschienen:

Furian/Gruber, Der Radhelm – eine wirksame Maßnahme gegen Kopfverletzungen bei Radunfällen, ZVR 1997, 173; *Hnatek-Petrak/Kaltenegger*, Der Benzinscooter, ZVR 2004, 265; *Hnatek-Petrak/Vergeiner*, Der Sicherheitsabstand beim Hintereinanderfahren, ZVR 2002, 355; *Hnatek-Petrak*, Die Radfahrerüberfahrt, ZVR 1999, 355.

MANZ Bestellservice:

Tel: (01) 531 61-100, Fax: (01) 531 61-455
E-Mail: bestellen@manz.at