

Von: Mirko Javurek [<mailto:javurek@ifahrrad.at>]
Gesendet: Samstag, 19. März 2011 11:20
An: Mail-User fuer Begutachtungsverfahren
Cc: Initiative FahrRad OÖ
Betreff: Stellungnahme zum Begutachtungsentwurf 23. StVO-Novelle

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Anhang dürfen wir die Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird

(23. StVO-Novelle) übermitteln, der wir uns inhaltlich voll anschließen. Auch für uns ist die Förderung des umweltfreundlichen, energieeffizientesten und gesundheitsfördernden Verkehrsmittels Fahrrad durch Verbesserungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, wie sie u.a. auch schon im "Masterplan Radverkehr" des Lebensministeriums 2006 (S. 26 f) vorgeschlagen wurden, ein großes Anliegen.

Durch den vorliegenden Entwurf wird aus unserer Sicht das Potenzial für Verbesserungen bei weitem nicht ausgeschöpft, und teilweise käme es sogar zu Verschlechterungen, wie etwa bei der Kinderhelmpflicht und der Umwidmung von Fahrradaufstellflächen in Motorradaufstellflächen.

Eine Helmpflicht hat in keinem der Länder, wo sie eingeführt wurde, einen Rückgang der Kopfverletzungen erreicht - stattdessen nahm die Zahl der Radfahrenden ab. Durch eine Erhöhung des RadfahrerInnenanteils würde sich hingegen die Sicherheit für RadfahrerInnen deutlich erhöhen (siehe beiliegendes Helmpflicht-Positionspapier der Plattoform RADLOBBY.AT). Die Einführung einer Helmpflicht für RadfahrerInnen in Österreich würde daher ziemlich sicher mehr Schaden als Nutzen bringen. Da von 100 schweren Kopfverletzungen 48 bei Autoverkehrsunfällen, aber nur eine bei Radunfällen passiert (siehe beiliegende FGM-Publikation "Trendy Cycling", S. 23), wäre eine Helmpflicht beim Autofahren wesentlich geeigneter, um die Anzahl der schweren Kopfverletzungen zu reduzieren.

Mit freundlichen Grüßen,

DI Dr. Mirko Javurek
Vorsitzender Initiative FahrRad OÖ
<http://www.ifahrrad.at/>

Email: javurek@ifahrrad.at
Telefon: 0720 978136



Frankenberggasse 11
A 1040 Wien

www.argus.or.at

P.S.K. Nr.: 7582.600
DVR-Nr.: 0445495
ZVR-Zahl: 265962142

Republik Österreich
Begutachtungsverfahren
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Wien, 17. März 2011

Sehr geehrte Damen und Herren!

Nachfolgend die Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum

Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird
(23. StVO-Novelle).

Für Rückfragen steht Dr. Benjamin Hemmens
(Tel. 0699 / 1102 1623, mail@dr-ben.at) gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Valerie Madeja (Obfrau)

und

Dr. Benjamin Hemmens (Obfrau-Stv.)

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Vorwort

ARGUS - Die Radlobby begrüßt ausdrücklich die 23. StVO-Novelle. Die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs sind ein Schritt in die richtige Richtung (flexible Benutzungspflicht für Radwege, allgemeines Rücksichtnahmegebot, Einrichtung von Fahrradstraßen). Ernste Bedenken hat die ARGUS hingegen gegenüber der Einführung einer Helmpflicht für Kinder bis 10 Jahre. Wir bezweifeln stark, dass diese zum Ziel einer deutlichen Reduktion der Kopfverletzungen führen kann.

Was die ARGUS kritisiert ist, dass viele unserer langjährigen Forderungen nicht in der Novelle berücksichtigt werden. Zu vielen Kritikpunkten an den komplizierten Rad-Bestimmungen in der StVO gibt es inzwischen einen breiten Konsens, der im Unterausschuss Radverkehr des Verkehrssicherheitsausschusses erkennbar wurde.

Die ARGUS hat für die städtische Mobilität eine Vision: mindestens 20% aller Wege in österreichischen Städten sollten mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Damit verbunden hat die ARGUS auch eine Vision für die StVO. Die hiesigen Rad-Vorschriften sind voller Umständlichkeiten, die in den vorbildlichen Rad-Ländern Europas unbekannt sind. Die Sonderregeln für RadfahrerInnen (wie z.B. die 10km/h-Beschränkung auf Radfahrerüberfahrten) sind normal gebildeten VerkehrsteilnehmerInnen unbekannt. Sie werden weder eingehalten noch überwacht. Wir sind für eine wesentliche Abschlankung: einfachere Regeln, die von VerkehrsteilnehmerInnen und Polizei verstanden und ernst genommen werden, sind unser Ziel. Die ARGUS ist immer dazu bereit, konstruktiv an solchen Reformen mitzuarbeiten.

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Stellungnahme zum vorliegenden Entwurf

zu 1.) § 2 Abs. 1 Z 11b: RADFAHRANLAGE

„11b. Radfahranlage: ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, ein Geh- und Radweg, eine Fahrradstraße oder eine Radfahrerüberfahrt;“

Beim Verlassen von Radverkehrsanlagen herrscht nach aktueller StVO Nachrang für RadfahrerInnen. Diese Regelung sollte im Interesse einer verständlichen und praktikablen StVO in dieser Novelle geändert werden.

Den Begriff Radfahranlage beizubehalten und die Definition um die „Fahrradstraße“ zu ergänzen ist nicht zielführend.

ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Fahrradstraße nicht als Radfahranlage definieren (§ 2 Abs. 1 Z 11b)
 - ▶ Ersatzlose Streichung des Begriffs „Radfahranlage“ (§ 2 Abs. 1 Z 11b). Ersetzen im Text durch die konkret gemeinte Anlageform. Das sind in den meisten Fällen „Radweg“ bzw. „Geh- und Radweg“.
-

zu 2.) § 3 RÜCKSICHTNAHMEGEBOT und VERTRAUENSGRUNDSATZ

„§ 3. (1) Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme.“

In der geplanten Ergänzung zum § 3 wurde der 1. Absatz unseres Vorschlages übernommen, es fehlt jedoch der 2. entscheidende Absatz.

ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Der 2. Absatz ist zu § 3 (1) ergänzen: „Jeder Straßenbenützer hat sich so zu verhalten, dass kein anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.“
-

Zu 3.) § 9 Abs. 3: HALTELINIEN

„(3) Ist an einer geregelten Kreuzung auf der Fahrbahn eine Haltelinie (§ 55 Abs. 2) angebracht, so darf beim Anhalten nur bis an diese Haltelinie herangefahren werden. Sind an einer geregelten Kreuzung auf der Fahrbahn zwei parallele Haltelinien angebracht, so darf in dem in § 12 Abs. 5 geregelten Fall mit Motorrädern bis zu der dem Kreuzungsmittelpunkt näher liegenden Haltelinie herangefahren werden.“

In der Radverkehrsplanung sind „parallele Haltelinien“ seit langem in vielen Städten Österreichs verbreitet (Aufgeweiteter/aufgeblasener Fahrradstreifen, vorgezogene Haltelinie, "Bike-Box"). Auch in der RVS 03.02.13 Radverkehr wird diese Lösung ausdrücklich zur Anwendung empfohlen.

Mit der geplanten Novelle würden parallele Haltelinien nur noch für Motorräder gültig sein – und ausdrücklich nicht für Fahrräder. Diese Neuerung widerspricht aus unserer Sicht durch die Bevorzugung des energieineffizientesten und unfallreichsten MIV Motorrad fundamental den Zielrichtungen moderner Verkehrsorganisation.

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Vorgezogene Haltelinien für Fahrräder sind eine wichtige Maßnahme zur Förderung des Radverkehrs und die einzige Möglichkeit zum sicheren Aufstellen außerhalb des toten Winkels abbiegender Lkw. Diese kontraproduktive Änderung ist im Sinne der Verkehrssicherheit entschieden abzulehnen.

ARGUS-Vorschlag:

- §9 (3) ersetzen von „Motorrädern“ durch „Fahrrädern“
-

Zu 13.) § 53 Abs. 1: FAHRRADSTRASSE

„26. ‚FAHRRADSTRASSE‘ Dieses Zeichen zeigt eine Straße an, die nur von Fahrrädern benützt werden darf. Auf einer Zusatztafel kann angegeben werden, dass die betreffende Straße auch von anderen Fahrzeugarten (z.B. Fahrzeugen des Kraftfahrlinienverkehrs) benützt werden darf.“

Dieser Definition der Fahrradstraße fehlen die grundlegenden Eigenschaften, die eine Fahrradstraße aufweisen muss, um der Intention „beruhigte, bevorzugte, bevorrangte Verkehrsfläche für Radverkehr“ gerecht zu werden und wie sie es in vergleichbaren Straßenverkehrsordnungen in Europa gibt. Als Beispiel ist die deutsche Regelung (Zeichen 244.1):

- „1. Andere Fahrzeugführer dürfen Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen angezeigt.
 - 2. Alle Fahrzeugführer dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren. Radfahrer dürfen weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugführer die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Mit der Erläuterung: 1. Das nebeneinander Fahren mit Fahrrädern ist erlaubt. (§2 (4))
- 2. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.“

ARGUS-Vorschlag:

- Alle Inhalte der deutschen StVO zur Fahrradstraße sind zu übernehmen:
- Kfz-Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h,
 - eine Behinderungsverbot des Radverkehrs,
 - eine Nebeneinfahrerlaubnis und
 - keine Sonder-Vorrangsregelung.
-

Zu 13.) zu Z 27 bis 29, Flexibilisierung der RADWEGBENÜTZUNGSPFLICHT:

„27. ‚RADWEG OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT‘ Dieses Zeichen zeigt einen Radweg an, der von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss.“

28. ‚GEH- UND RADWEG OHNE BENÜTZUNGSPFLICHT‘ Diese Zeichen zeigen einen Geh- und Radweg an, der von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss, und zwar ein Zeichen nach a) einen für die gemeinsame Benützung durch Fußgänger und Radfahrer bestimmten Geh- und Radweg und ein Zeichen nach b) einen Geh- und Radweg, bei dem der Fußgänger- und Fahrradverkehr getrennt geführt werden, wobei die Symbole im Zeichen nach b) der tatsächlichen Verkehrsführung entsprechend anzuordnen sind (Fußgänger rechts, Fahrrad links oder umgekehrt).“

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Für die Beschilderung nicht benutzungspflichtiger Radwege wurden in diesem StVO-Entwurf neuartige Verkehrszeichen entwickelt. Eine Recherche der ARGUS hat gezeigt, dass es in Europa bereits in mehreren Ländern Verkehrszeichen für nicht benutzungspflichtige Radwege gibt. (Detaillierte Analyse auf Anfrage bzw. [hier](#) erhältlich).



Frankreich



Norwegen



Belgien

ARGUS-Vorschlag:

Quadratische VZ mit weißen Piktogrammen auf blauem Grund für nicht benutzungspflichtige (Geh- und) Radwege.

Zu 15.) §68 (1) Flexibilisierung der BENÜTZUNGSPFLICHT

„§ 68. (2) Die Behörde kann bestimmen, dass ein Radweg oder ein Geh- und Radweg von Radfahrern benützt werden darf, aber nicht muss. Derartige Radwege oder Geh- und Radwege sind mit den Zeichen gemäß § 53 Abs. 1 Z 27 bis 29 anzuzeigen.“

Wir begrüßen grundsätzlich die Absicht, die Benutzungspflicht zu flexibilisieren. Dennoch fordert die ARGUS weiterhin die grundsätzliche Aufhebung der Benutzungspflicht.

Zu 15.) §68 (3) NEBENEINANDER FAHREN

„§ 68. (3) Radfahrer dürfen nur auf Radwegen und in Wohnstraßen sowie auf sonstigen Straßen mit öffentlichem Verkehr bei Trainingsfahrten mit Rennfahrrädern nebeneinander fahren; beim Nebeneinanderfahren darf nur der äußerste rechte Fahrstreifen benützt werden. In Fußgängerzonen dürfen Radfahrer nebeneinander fahren, wenn das Befahren der Fußgängerzone mit Fahrrädern erlaubt ist.“

Die ARGUS begrüßt die Ergänzung der Fußgängerzonen, jedoch ist es unverständlich, gleichzeitig in Fahrradstraßen das nebeneinander Rad fahren zu verbieten.

Nebeneinander-Radfahren sollte generell flexibilisiert werden, dies ist besonders bei größeren Gruppen und bei Ausfahrten mit Kindern aus Verkehrssicherheitsgründen geboten.

ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Aufnahme der Fahrradstraße in die Aufzählung des §68 (3)
- ▶ Nebeneinanderfahren generell am rechten Fahrstreifen zulassen.

Stellungnahme von ARGUS - Die Radlobby zum
Bundesgesetz, mit dem die Straßenverkehrsordnung 1960 geändert wird (23. StVO-Novelle).

Zu 15.) § 68 (5) ANNÄHERUNGSGESCHWINDIGKEIT RADFAHRERÜBERFAHRTEN

„§ 68. (5) Radfahrer dürfen sich Radfahrerüberfahrten, wo der Verkehr nicht durch Arm- oder Lichtzeichen geregelt wird, nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h annähern und diese nicht unmittelbar vor einem herannahenden Fahrzeug und für dessen Lenker überraschend befahren.“

Der Satzteil „nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 10 km/h annähern“ ist genauso realitätsfern wie die Vorgängerbestimmung der 10km/h-Überquerung. Das Verhalten beim Annähern an die Radfahrerüberfahrt ist mit „nicht unmittelbar queren und nicht überraschend befahren“ ausreichend geregelt.

Noch wichtiger ist aber den Einsatz der Radfahrerüberfahrt überhaupt zu reduzieren (keine Radfahrerüberfahrt im Verlauf von Radfahrstreifen, Einschränkung des Einsatzes der Radfahrerüberfahrt auf aus Sicht der Verkehrssicherheit erforderliche Einzelfälle - analog Schutzweg). Eine Änderung der Bodenmarkierungsverordnung parallel zu dieser StVO-Novelle ist notwendig.

ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Gänzlicher Streichung anstatt Umformulierung der 10 km/h-Regelung im § 68 (5).
 - ▶ dazu ergänzend:
Weglassen des 1. Satzes des §17 Abs.1 der BMVO
-

Zu 15.) §68, (8) KINDERHELMPFLICHT

„(8) Wer ein Kind bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr im Sinne des § 65 Abs. 1 beim Lenken eines Fahrrads beaufsichtigt, hat dafür zu sorgen, dass das Kind einen Sturzhelm in bestimmungsgemäßer Weise gebraucht. Dies gilt nicht, wenn der bestimmungsgemäße Gebrauch des Helmes wegen der körperlichen Beschaffenheit des Kindes nicht möglich ist. Im Falle eines Verkehrsunfalls begründet das Nicht-tragen des Helms kein Mitverschulden im Sinne des § 1304 ABGB an den Folgen des Unfalls.“

ARGUS befürwortet ausdrücklich das Helmtragen und wir würden selbstverständlich jede Maßnahme unterstützen, die eine realistische Aussicht darauf bietet, Verletzungen bei Kindern zu reduzieren. Wir sind aber der Auffassung, dass eine Helmtragepflicht kein geeignetes Mittel ist, um diese Ziele zu erreichen. Die Helmtragequote bei Kindern bis 10 Jahren ist schon sehr hoch. Leider hat aber die massive Zunahme des Helmtragens in Österreich keinen großen Rückgang von Kopfverletzungen bewirkt: offenbar wirken hier auch andere Faktoren maßgeblich. Dagegen ist unzweifelhaft, dass jede Art von Helmpflicht dem Ziel dieser StVO-Novelle - der Förderung des Radverkehrs - widerspricht.

ARGUS-Vorschlag:

- ▶ Entfall des §68, (8) Kinderhelmpflicht

Rückfragen: Dr. Benjamin Hemmens Tel. 0699 / 1102 1623 mail@dr-ben.at



RADLOBBY.AT

Radfahren fördert Sicherheit und Gesundheit – OHNE Helmpflicht

Nachteile und Argumentationsschwächen der Radhelmdebatte ein Positionspapier von radlobby.at

Radfahren im Alltag fördert Gesundheit und senkt Gesundheitsausgaben

In den Industrieländern leiden immer mehr Menschen an Herz-Kreislauf-Problemen, Übergewicht und Atemwegserkrankungen. Die genannten Beschwerden stellen immer stärkere Belastungen für den Einzelnen und große Kostenfaktoren für die staatlichen Gesundheitssysteme dar. Chronischer Bewegungsmangel gilt dabei als Hauptursache, demzufolge ist es wichtig, dass mehr körperliche Bewegung in Alltagsabläufe integriert wird. Radfahren kann aufgrund seiner vielfältigen positiven Auswirkungen auf die Gesundheit als vorbeugende und begleitende Maßnahme sehr hilfreich sein. Je mehr Menschen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel und nicht nur als gelegentliches Sportgerät nutzen, desto höher ist der gesundheitliche und finanzielle Nutzen für die Gesellschaft.

Bei einer Verdopplung des Radverkehrsanteils in Österreich würde das Gesundheitssystem jährlich um ca. 300 Millionen Euro entlastet. (1)

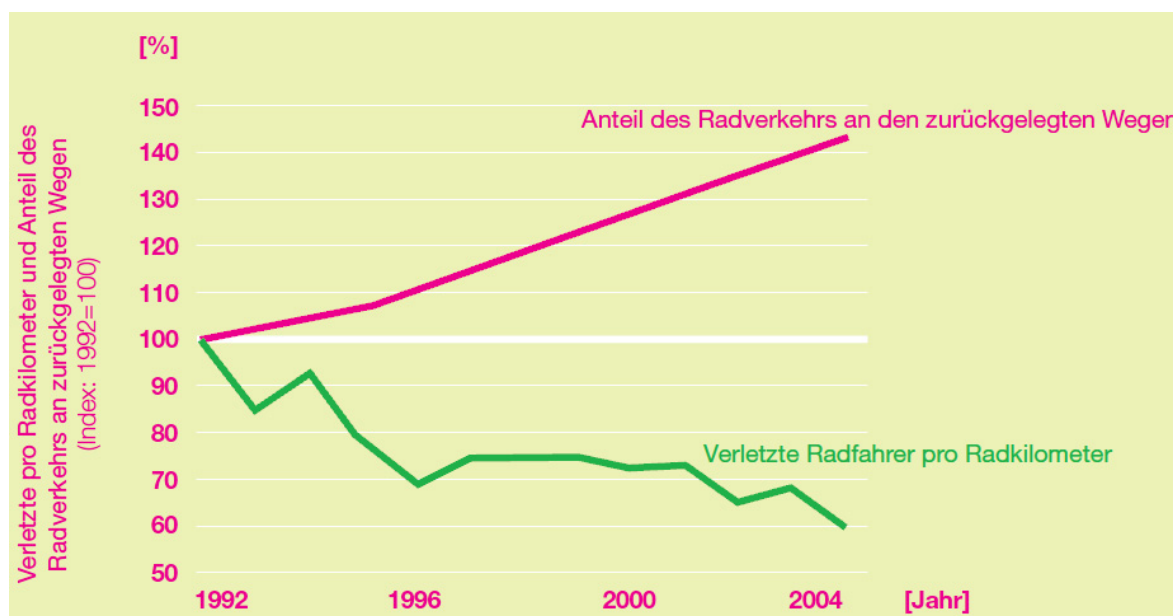
Beim Radfahren sind die Vorteile für die eigene Gesundheit zwanzig Mal so groß wie das Risiko im Verkehr - egal ob mit oder ohne Helm. (2, 3)

Radfahren als Alltagsverkehrsmittel entlastet die Umwelt

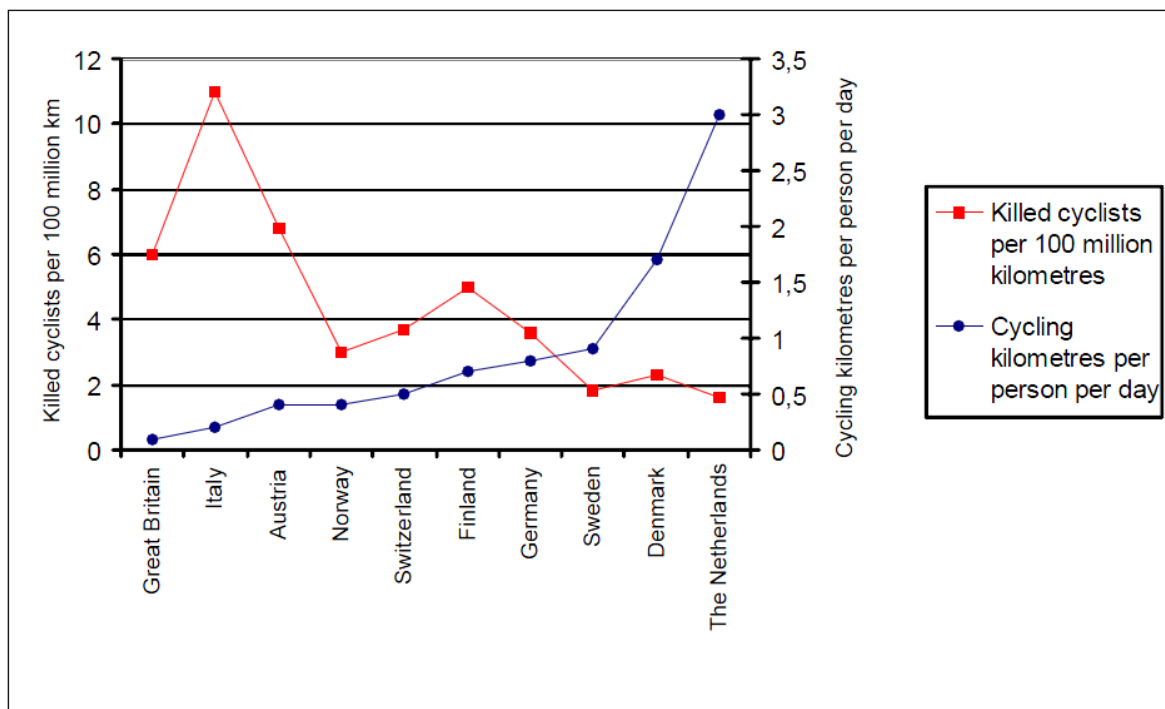
In Österreich sind 25 % aller Autofahrten kürzer als 2 km und 50 % aller Autofahrten kürzer als 5 km, das sind ideale Radfahrdistanzen. (4) Jede mit dem Fahrrad zurückgelegte Wegstrecke spart CO₂- und Feinstaubausstoß, reduziert Lärmbelastung und Raumnot. Daher müssen effektive Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs ergriffen werden.

Steigender Radfahranteil senkt Unfallzahlen

Langjährige Untersuchungen aus vielen Ländern zeigen einen eindeutigen positiven Zusammenhang zwischen Radverkehrsanteil und Unfallzahlen auf: Je mehr Menschen das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel nutzen, desto geringer ist das Unfallrisiko jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers. Denn mehr Radfahrer auf den Straßen beruhigen den Verkehr, sorgen für mehr Aufmerksamkeit und reduzieren die Anzahl gefährlicher Automobile auf den Straßen.



In der Stadt Salzburg hat zwischen 1992 und 2004 der Radverkehrsanteil um 40% zugenommen, das Verletzungsrisiko pro Radkilometer sank gleichzeitig um 40%. (5)



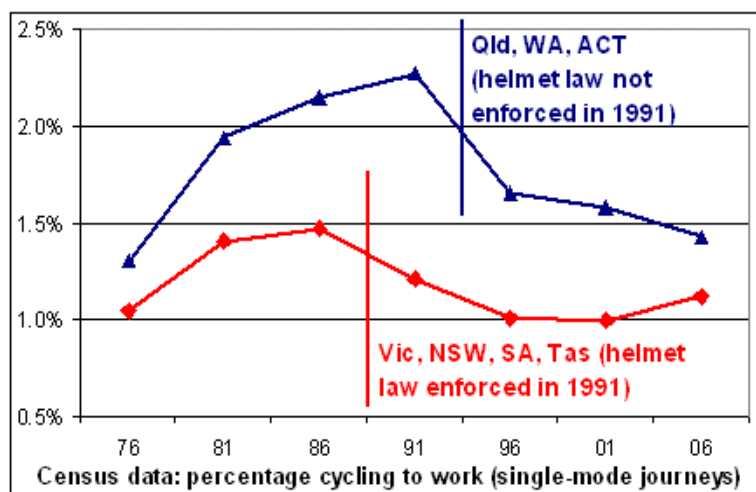
Grafik: Relation between the number of cyclists and the number of casualties among cyclists in a road accident. Source: C. Hyden, A. Nilsson & R. Risser, 1998.

In Österreich wurde im Jahr 1998 pro Tag und Person durchschnittlich 0,4 km geradelt – es starben 5 Radfahrende pro 100 Millionen geradelter Kilometer. In den Niederlanden starben 0,5 Menschen pro 100 Mio. km bei 3 geradelten Kilometern pro Tag und Person! (6) Im Jahr 1998 betrug in Österreich die Helmtragequote 10%, in den NL 0,1%. (7)

Helmpflicht reduziert Radfahranteil drastisch

Die gesetzliche Verpflichtung zum Tragen eines Radhelms wäre eine Hürde, die eine alltägliche Nutzung des Fahrrades erschwert und damit den Radanteil stark verringern würde. Jede Maßnahme, die den Radanteil reduziert statt erhöht, hat negative Auswirkungen auf Volksgesundheit, Unfallhäufigkeit und Umwelt.

Erfahrungen aus Australien zeigen einen Rückgang von 30% oder mehr! Die dadurch entstehenden Effekte wie abnehmender Gesundheitsnutzen und steigende Unfallgefahr überschreiten etwaigen Nutzen durch Verletzungsvermeidungen bei Helmtragen deutlich.



1991 wurde in einigen Staaten von Australien eine Helmpflicht für Radfahrer gesetzlich verordnet, dem bis dahin ungebrochenen Anstieg bei der Zahl der Radfahrenden folgte ein dramatischer Einbruch (rote Linie). Im Jahr 1996 wurde Helmpflicht im Rest von Australien eingeführt mit demselben katastrophalen Ergebnis (blaue Linie). (8)

Die Zahl der Radunfälle war hingegen nur geringfügig zurückgegangen, das Unfallrisiko für den einzelnen Radfahrer also signifikant angestiegen. (9)

Unfallvermeidung geht vor

Das Tragen eines Radhelmes kann zwar bei bestimmten Unfallarten das Verletzungsrisiko minimieren, aber nicht die Unfallgefahr an sich senken. Maßnahmen zur Unfallvermeidung sehen anders aus: Entschleunigung und Reduzierung des motorisierten Verkehrs, fahrradgeeignete Infrastruktur und Verkehrsorganisation, Schulungs- und Motivationskampagnen.

Pro Velo Schweiz: Maßnahmen, die Menschen vor anderen Verkehrsteilnehmern schützen, sind als prioritär gegenüber Zwangsmassnahmen des Selbstschutzes einzustufen. (10)

Schutzfunktion von Radhelmen überbewertet

Nur ein kleiner Teil von Radverkehrsunfällen im Alltagsverkehr hat eine Kopfverletzung zur Folge, die durch einen Helm gemindert hätte werden können. All zu oft werden Sportunfälle und Verkehrsunfälle in einen Topf geworfen – nur etwa ein Sechstel der jährlichen Radunfälle mit darauf folgender Spitalsaufnahme finden im Straßenverkehr statt! (11) Selbst bei statistischen Untersuchungen aus medizinischer Sicht ist der Schutzeffekt von Helmen schwer zu beurteilen. (12) Der Radhelm wird bezüglich seiner effektiven Schutzfunktion also oft überschätzt und darf daher in der öffentlichen Debatte nicht den Stellenwert eines Allheilmittels einnehmen – nicht selten wird dadurch von den wahren Ursachen für Unfallhäufigkeit abgelenkt. Es braucht effektive Maßnahmen, die unsere Verkehrssicherheit im Gegensatz zu einer Helmpflicht tatsächlich erhöhen.

„In unserem Nachbarland Schweiz ist die Helmtragequote – auf freiwilliger Basis – von etwa 2 % im Jahr 1987 auf 39 % im Jahr 2006 gestiegen. Beim Vergleich mit den Fahrradunfallzahlen konnte keine positive Wirkung durch das Helmtragen festgestellt werden.“ (13, 14)

Negative Begleiterscheinungen einer Helmpflicht

Die Helmpflicht für Radfahrende zeitigt also zahlreiche gravierende Folgen, die wichtige Entwicklungen unserer Mobilitätsgesellschaft hin zu Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Gesundheit untergraben und somit einen etwaigen, nicht belegbaren Nutzen einer Helmpflicht in punkto Verletzungsvermeidung deutlich übersteigen. Das trifft auch auf eine Helmpflicht für Kinder zu: Gerade hier werden Grundsteine für Gesundheit, Bewegungsfreude und Radbegeisterung gelegt – und auch hier sind Verkehrserziehung und die Eigenverantwortung der Eltern die geeigneteren Mittel zur Sicherheit. Darüber hinaus würden sinnvolle Projekte wie öffentliche Leihradssysteme in Wien und anderen Städten und Regionen unbenutzbar. Die Überwachung der Helmpflicht würde noch mehr und besser nutzbare Ressourcen der Exekutive in Anspruch nehmen. Der Wirtschaftsfaktor Fahrrad würde unter einem Rückgang des Radverkehrsanteils stark leiden. Die Attraktivität des Radurlaubslandes Österreich würde ebenso sinken.

Durch den Verkauf von Fahrrädern, Zubehör, Service und Versicherungen wurden in Österreich rund 330 Millionen Euro im Jahr 2007 umgesetzt (15). Die bei der Einführung einer Helmpflicht gesunkene Radnutzung würde zu einer geschätzten Verringerung dieser Umsätze von 10-30% führen.

Keine Helmpflicht in Norwegen

Im Jahr 2007 wurde von der Straßenverwaltung in Norwegen die Einführung einer Helmpflicht analysiert. Der befürchtete Rückgang des Radverkehrsanteils und die negativen Folgeerscheinungen für Gesundheit und Umwelt gab den Ausschlag, eine Helmpflicht nicht einzuführen. (16)

Schwedische Radhelfpflicht für Kinder bis 15 Jahre wirkungslos

In Schweden wurde im Jahr 2005 eine Radhelfpflicht für Kinder bis 15 Jahre eingeführt. Leif Jönsson, Radverkehrs-koordinator in der schwedischen Stadt Malmö, sagte im Juni 2009 über dieses Gesetz Folgendes aus:

„Das Gesetz von heute, dass alle bis 15 Jahre Fahrradhelme benutzen müssen, ist im Großen und Ganzen wirkungslos. Weil man bis zum Alter von 18 Jahren nicht strafmündig ist, kann niemand verurteilt werden, wenn die Eltern nicht anwesend sind. Wir können auch keine Veränderung in der Unfallstatistik sehen, dass Kinder unter 15 von Kopfverletzungen weniger betroffen sind.“

Ein Gesetz, das nicht befolgt wird, verringert den Respekt für die Gesetzgebung noch mehr und ist daher kontraproduktiv. Außerdem wurden die Radfahrer bei einer Nichthelmbenutzung bei Unfällen rechtlich schlechter gestellt und könnten eine Teilschuld zugesprochen bekommen.

Die schwedische Stadt Malmö fördert seit Jahren konsequent den Radverkehr. Der Radverkehrsanteil beträgt dort aktuell 30% und steigt laut Aussage von Leif Jönsson um 1-2% pro Jahr weiterhin an.

Eigenverantwortung statt Bevormundung

Das Tragen eines Radhelmes kann in bestimmten Situationen vor gravierenden Verletzungen bewahren. Die eventuellen positiven Folgen einer individuellen Entscheidung für das Helmtragen beim Alltagsradeln können mit Kampagnen zur Eigenverantwortlichkeit gefördert werden - und die negativen Folgen einer Helmtragepflicht dabei vermieden werden. ÖAMTC (17), ARBÖ und BMVIT (18) unterstützen eine Helfpflicht für Radfahrende nicht, sprechen sich aber für Imagekampagnen pro Helm aus. SicherheitsexpertInnen weisen zu recht auf effektivere und effizientere Schritte im Bereich Verkehrsplanung und Verkehrsschulung hin. Daher ist der Staat aufzufordern, Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit im Radverkehr und damit den Radverkehr selbst zu fördern. Eine Helfpflicht wirkt hier äußerst kontraproduktiv!

Wir schließen daher mit einem klaren NEIN zur Radhelfpflicht in Österreich!

Ausführliche Argumentationen, Quellen und Materialien finden Sie auf radlobby.at/helmdebatte

- 1) Berechnung basierend auf: Health economic assessment tool for cycling, World Health Organization 2008,
- 2) The health benefits of cycling, Bicycle Helmet Research Foundation, <http://www.cyclehelmets.org/1015.html>
- 3) Improving Bicycle Safety without making helmet-use compulsory, European Cyclists' Federation 1998
- 4) Masterplan Radverkehr, Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Wien 2006
- 5) Auch im Straßenverkehr „Miteinander statt Gegeneinander“, VCÖ Factsheet, März 2007, Seite 3 PDF. Grafik: Herry Consults/IGF Institut für Grundlagenforschung, Statistik Austria
- 6) Improving Bicycle Safety without making helmet-use compulsory, European Cyclists' Federation 1998, Seite 11 PDF
- 7) Schützender Radhelm <http://www.forumgesundheit.at>
- 8) Changes in cycle use in Australia <http://www.cyclehelmets.org/1194.html>
- 9) D.L. Robinson, Head injuries and bicycle helmet laws, AGBU, University of New England, 1996
- 10) Pro Velo Schweiz, Stellungnahme zur „Umsetzung des Handlungsprogramms Via sicura“, Bern, Januar 2009
- 11) Kuratorium für Verkehrssicherheit, ZVR 427, <http://www.kfv.at/fileadmin/Publikationen/Fachartikel/ZVR/2006/ZVR-092006.pdf>
- 12) Helmet Laws: What has been their effect? Bicycle Helmet Research Foundation, www.cyclehelmets.org/1096.html
- 13) PRO VELO - Factbook Velohelmtragepflicht - Bern 2002, Abschnitt 4.2.2.2:
- 14) Erika Ciesla, Velohelme, Sinn oder Unsinn?, <http://www.erika-ciesla.privat.t-online.de>
- 15) VCÖ: Radfahrboom kurbelt Fahrradverkauf an, <http://www.vcoe.at/start.asp?b=1&ID=4078>
- 16) Wikipedia Schweden - Cykelhjälm <http://sv.wikipedia.org>
- 17) ÖAMTC: Gesetzliche Fahrradhelmpflicht nur als äußerstes Mittel http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20060819_OTS0023
- 18) BMVIT: <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/ohnemotor/faq/helm.html>, abgerufen am 28.2.2009




trendy cycling

20

gute Gründe, Rad zu fahren

supported by

Intelligent Energy  Europe

trendy travel

www.trendy-travel.eu

Kontaktadresse:

Karl REITER

Tel.: ++43 316 81 04 51 13 23

E-Mail: reiter@fgm.at

Konzept und Umsetzung:

Forschungsgesellschaft Mobilität – FGM,
Karl Reiter, Susanne Wrighton, Marta Carvalho

Ausgabe: März 2010

Diese Veröffentlichung und ihr Inhalt sind urheberrechtlich geschützt.

Alle Rechte sind dem Herausgeber vorbehalten



VORWORT



Radfahren ist, nach dem zu Fuß gehen, die einfachste und natürlichste Art sich fortzubewegen. Es ist so selbstverständlich, dass viele Städte oft vergessen es in Betracht zu ziehen. Diese Broschüre soll an die Vorteile des Radverkehrs erinnern und positive Argumente mit Fakten und Analysen untermauern.

Es ist überraschend wie viele Vorteile Radverkehr vereint:

- ◊ Regelmäßiges Radfahren verbessert die Gesundheit und verlängert die Lebenserwartung
- ◊ Radfahren benötigt keine fossilen Brennstoffe – man verbrennt nur sein eigenes Fett
- ◊ Radfahrer sparen Platz, sind leise und bewegen sich fort ohne Schadstoffe zu erzeugen
- ◊ Unsere Kinder lieben Radfahren – wenn wir sie lassen
- ◊ Die Förderung des Radverkehrs kostet wenig und bringt finanziellen Nutzen – 3 investierte Euro in den Radverkehr erzeugen 5 Euro weniger Aufwendungen im Gesundheitssystem

Jeder, der einmal eine Stadt besucht hat in der es viel Radverkehr gibt, weiß, dass viel Radverkehr das soziale Klima und die Lebensqualität positiv beeinflusst.

Allen Interessierten können wir nur empfehlen für so einen Wohlfühlurlaub einmal nach Groningen (NL), Odense (DK), Ferrara oder Bozen (IT) zu fahren. Sie werden die Ruhe spüren, die dort im Vergleich zu Städten herrscht, die vom Auto dominiert werden.

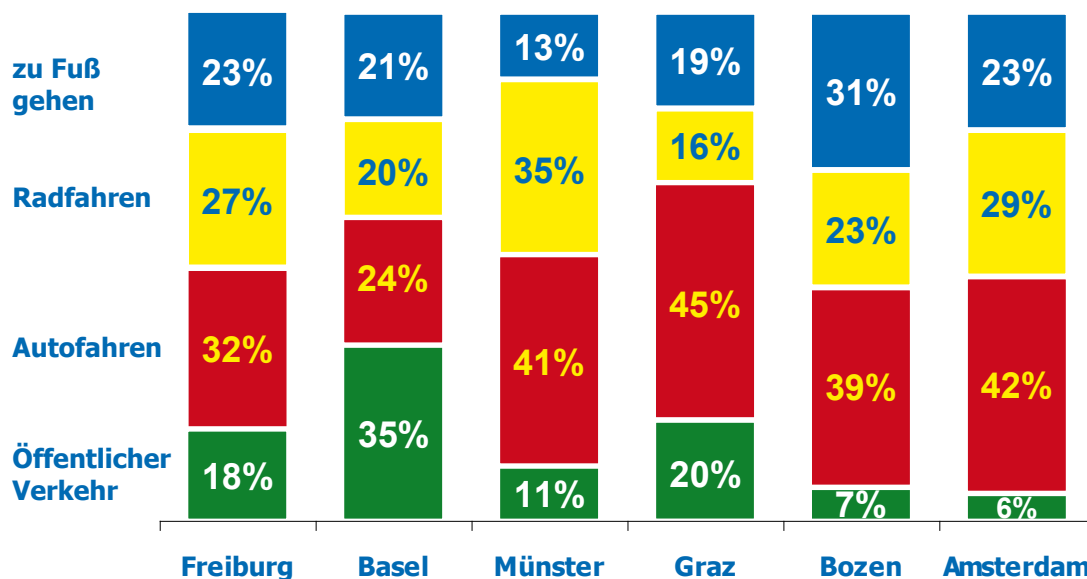
Neben allen guten Argumenten, die wir Ihnen in dieser Broschüre präsentieren, und die dazu gedacht sind den Radverkehr zu fördern, ist es aber wichtig nicht zu vergessen, dass Radfahren in erster Linie eines ist:

„Radfahren ist Emotion“ – etwas, dass zum Glück nicht durch Zahlen verstanden werden kann.

1

INTERNATIONAL AUFHOLEN

Modal Split: Europäische Städte im Vergleich



Quelle: Mobilitätsverhalten der Grazer Wohnbevölkerung, 2008. Amtsblatt der Stadt Freiburg, 2005. Corporate Cycling Bozen, 2003. Stadtplanungsamt Münster, 2001.

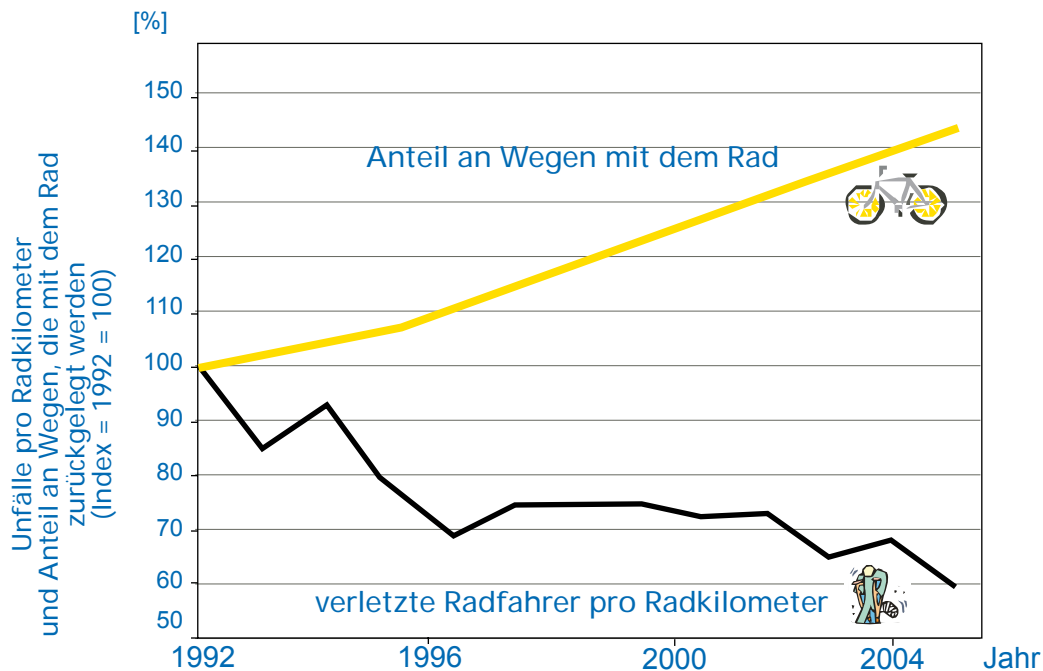
Fakt ist: eine fahrradfreundliche Politik erhöht den RadfahrerInnenanteil.

Eine positive Einstellung zum Rad kann bewusst gesteuert werden. Gute Beispiele dafür sind Freiburg, in Deutschland und Bozen, in Italien. Durch aktive Förderung des Radverkehrs in Freiburg konnte der Radverkehrsanteil innerhalb von 20 Jahren mehr als verdoppelt werden und beträgt heute 28%. Gleichzeitig erhöhte sich auch der Anteil am Öffentlichen Verkehr. In Bozen war es möglich den Radverkehrsanteil in nur drei Jahren von 17,5 auf 22,7% zu erhöhen. Das wurde erzielt durch innovatives und kreatives Marketing, die Schaffung einer „Corporate Identity“ und eines kohärenten Radwegnetzwerkes.

MEHR IST WENIGER

2

Mehr Radverkehr, weniger Unfälle



Quelle: Herry Consult/ IGF Institut Grundlagenforschung, Statistik Austria, 2004.

Fakt ist: Wenn es ums Radfahren geht trifft die Redewendung „weniger ist mehr“ nicht zu.

Eher sollte es heißen: „Mehr ist weniger“. Es konnte gezeigt werden, dass eine Erhöhung in der Nutzung der Fahrräder das Unfallrisiko senkt.

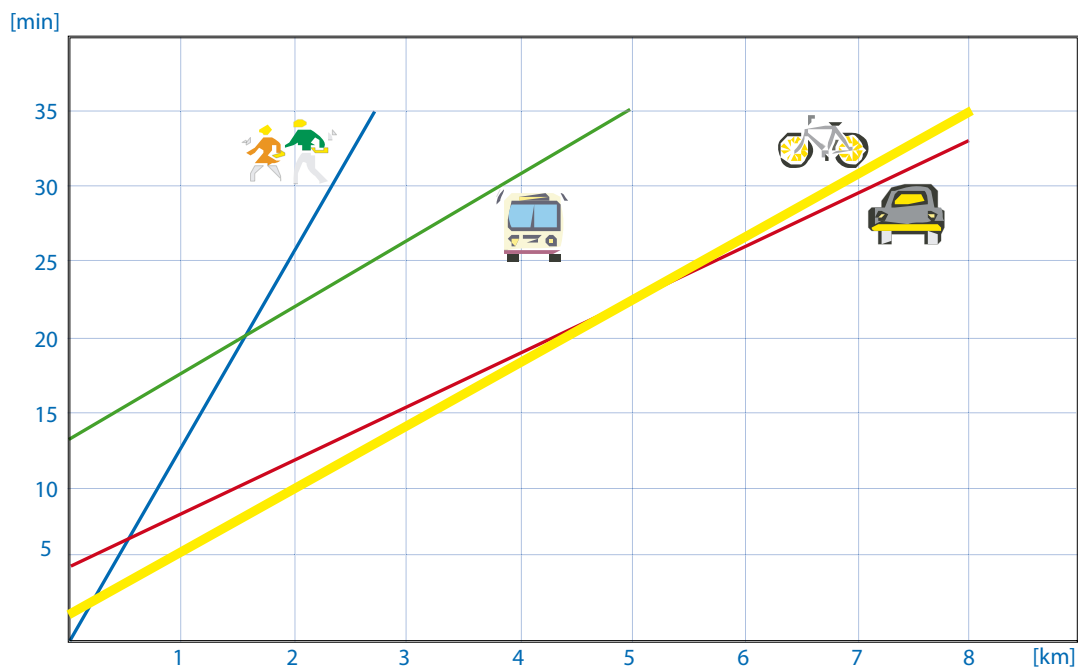
Eine in Salzburg zwischen 1992 und 2004 durchgeführte Studie zeigte, dass sich, während sich der Anteil an Fahrradverkehr um 40% erhöhte, die Anzahl der verletzten Personen pro Fahrradkilometer um etwa 40% sank. Die Graphik zeigt, dass sich das Risiko von Fahrradunfällen deutlich verringert, wenn sich der Radverkehr erhöht.

Zu ähnlichen Ergebnissen kam die deutsche Stadt Kiel. Ein Vergleich der Radunfälle zwischen unterschiedlichen EU-Ländern mit unterschiedlichem Radverkehrsanteil zeigt in die gleiche Richtung.

3

NUR FLIEGEN IST SCHNELLER

Wenn Zeit wichtig ist



Quelle: mobility cultura 2003

Fakt ist: Es wurde nicht nur bewiesen, dass Radfahren die schnellste Verkehrsart in der Stadt ist, wenn es sich um Strecken unter 5 km handelt...

... Es gibt auch nichts Besseres im Bezug auf Flexibilität. Stellen Sie sich doch vor, Sie können in die Stadt fahren und vor jedem Geschäft anhalten. Kurz zu ihrem Lieblingskaffeehaus fahren und eine Erfrischung einnehmen und dann zu ihrem nächsten Termin weiterfahren – alles ohne einen Parkplatz suchen zu müssen oder sich um Verspätung durch Verkehrsstaus oder warten auf öffentliche Verkehrsmittel...

Aktionsradius älterer Menschen



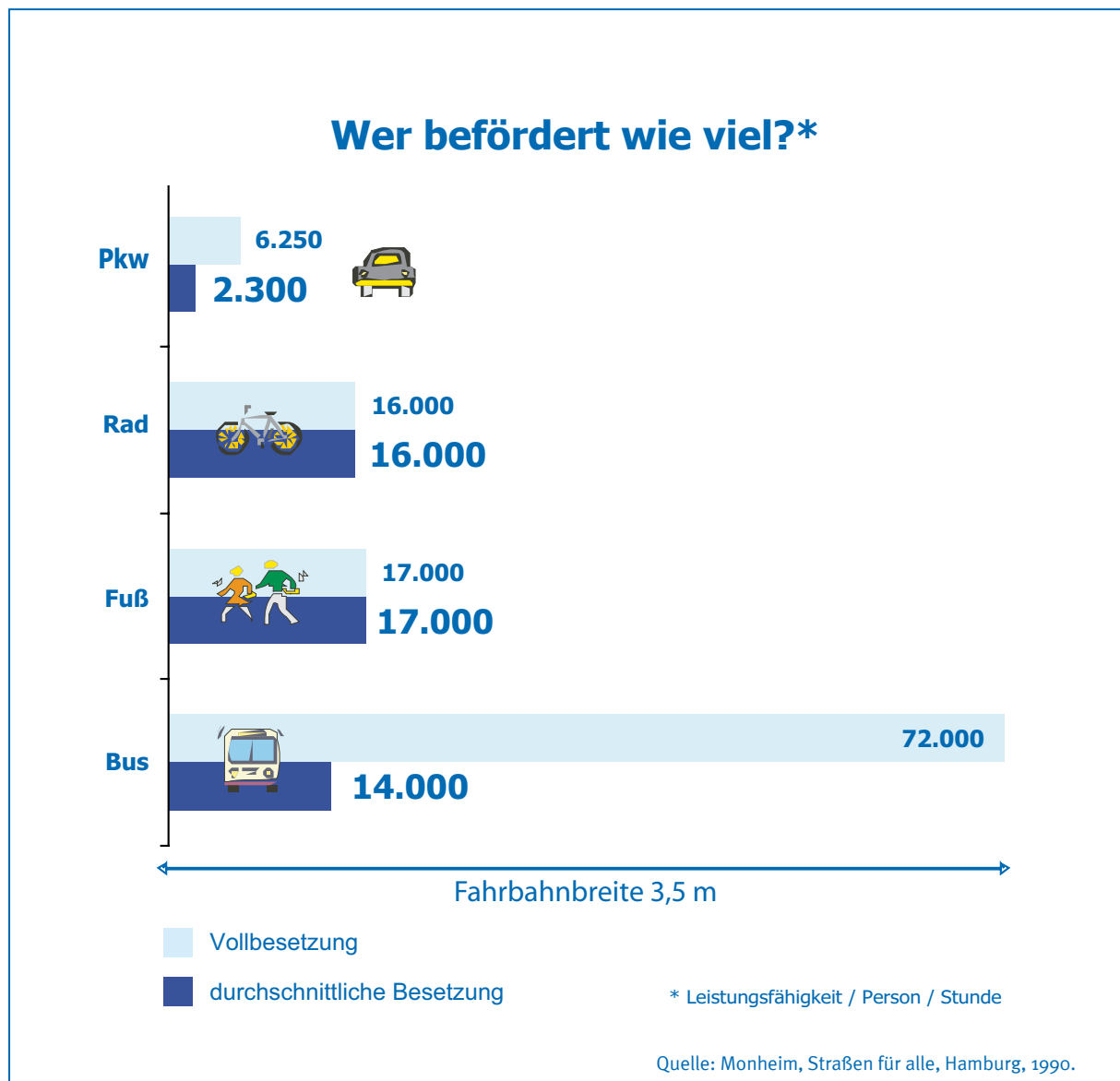
Quelle: "Broschüre Nahmobilität" AGSF – Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte (DE, 2008)

Fakt ist: Ältere Menschen haben einen eingeschränkten Aktionsradius.

In unserer Gesellschaft nimmt der Anteil an älteren Menschen ständig zu. Im Jahre 2035 wird mehr als die Hälfte der Bevölkerung über 50 sein und bis 2050 wird jede dritte Person in Deutschland älter als 75 Jahr alt sein. Senioren möchten gerne so lange als möglich mobil bleiben. Mit zunehmendem Alter steigt allerdings auch der Anteil der Wege, die zu Fuß, mit dem Rad oder Öffentlichem Verkehr zurückgelegt werden, signifikant an. Es ist wichtig sich darüber im Klaren zu sein, dass sich mit zunehmendem Alter der Aktionsradius verringert. Während der Aktionsradius der arbeitenden Bevölkerung bei zirka 18 km liegt ist er bei Senioren auf 5 km verringert. Die Radverkehrsdistanzen entsprechen dem Aktionsradius älterer Menschen. Wichtig ist ihnen gute Möglichkeiten zum Rad fahren zu bieten um lange aktiv mobil bleiben zu können.

5

MEHR KAPAZITÄT

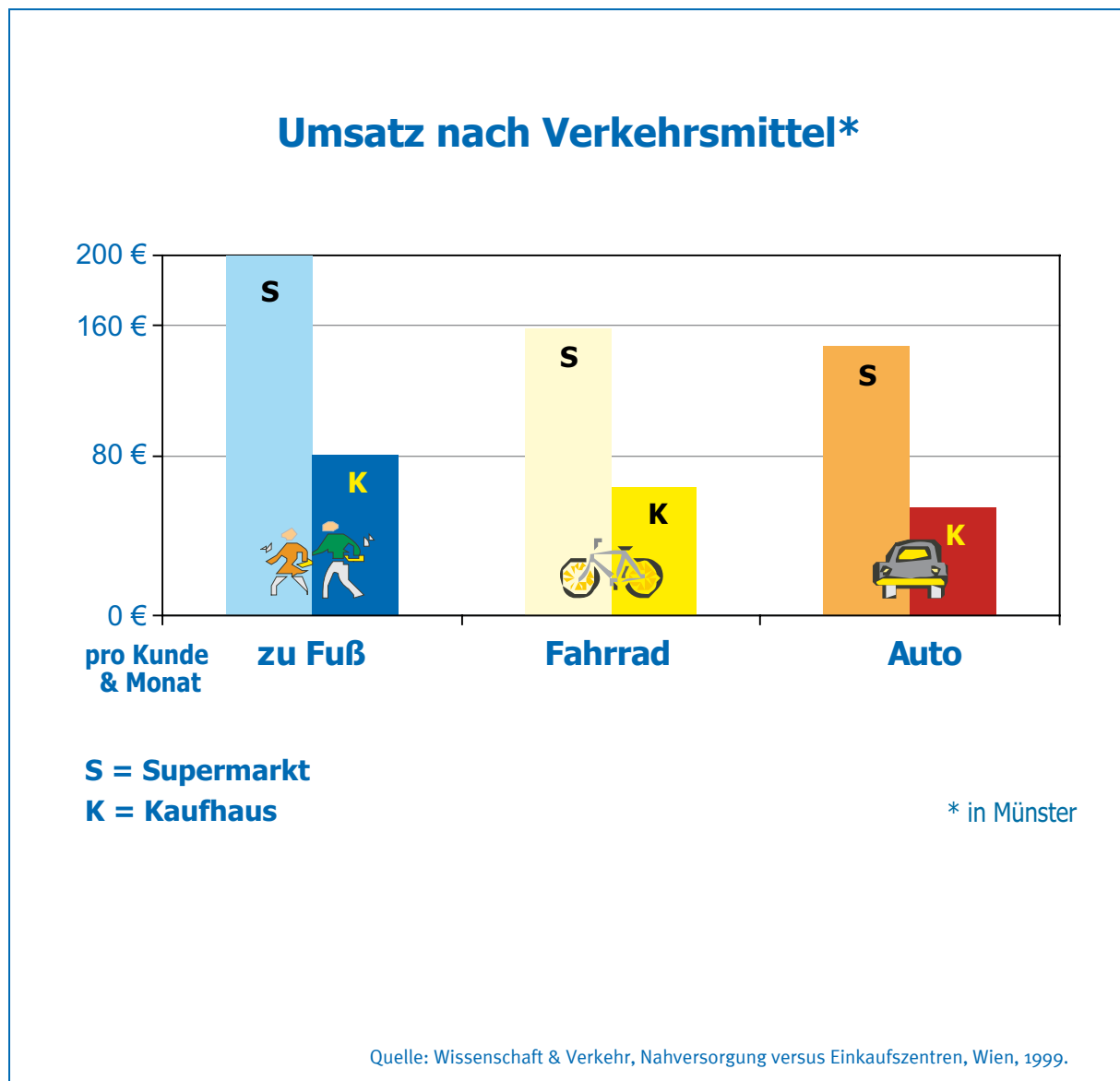


Fakt ist: das Fahrrad erhöht die Leistungsfähigkeit der Straße.

Der Radverkehr ist, neben dem Fußgängerverkehr, eine sehr leistungsfähige Verkehrsart. Die Anzahl an Personen, die auf einer Fahrbahn transportiert werden können, ist dafür ein wesentlicher Indikator. Eine Fahrbahn, die 3,5 m breit ist, kann im Durchschnitt pro Stunde von maximal 2.300 Personen (Besetzungsgrad 1,3) mit dem Pkw passiert werden, jedoch von 16.000 RadfahrerInnen und von 17.000 FußgängerInnen. Selbst wenn die alle Autos voll besetzt wären, ist der Radverkehr noch immer mehr als doppelt so effizient, was den benötigten Raum zum Fahren betrifft. Unschlagbar in dieser Kategorie sind jedoch voll besetzte öffentliche Verkehrsmittel. Ein Bus zum Beispiel hat eine Kapazität von 72.000 auf dem gleichen, oben beschriebenen Stück Fahrbahn.

UMSATZ NACH VERKEHRSMITTEL

6



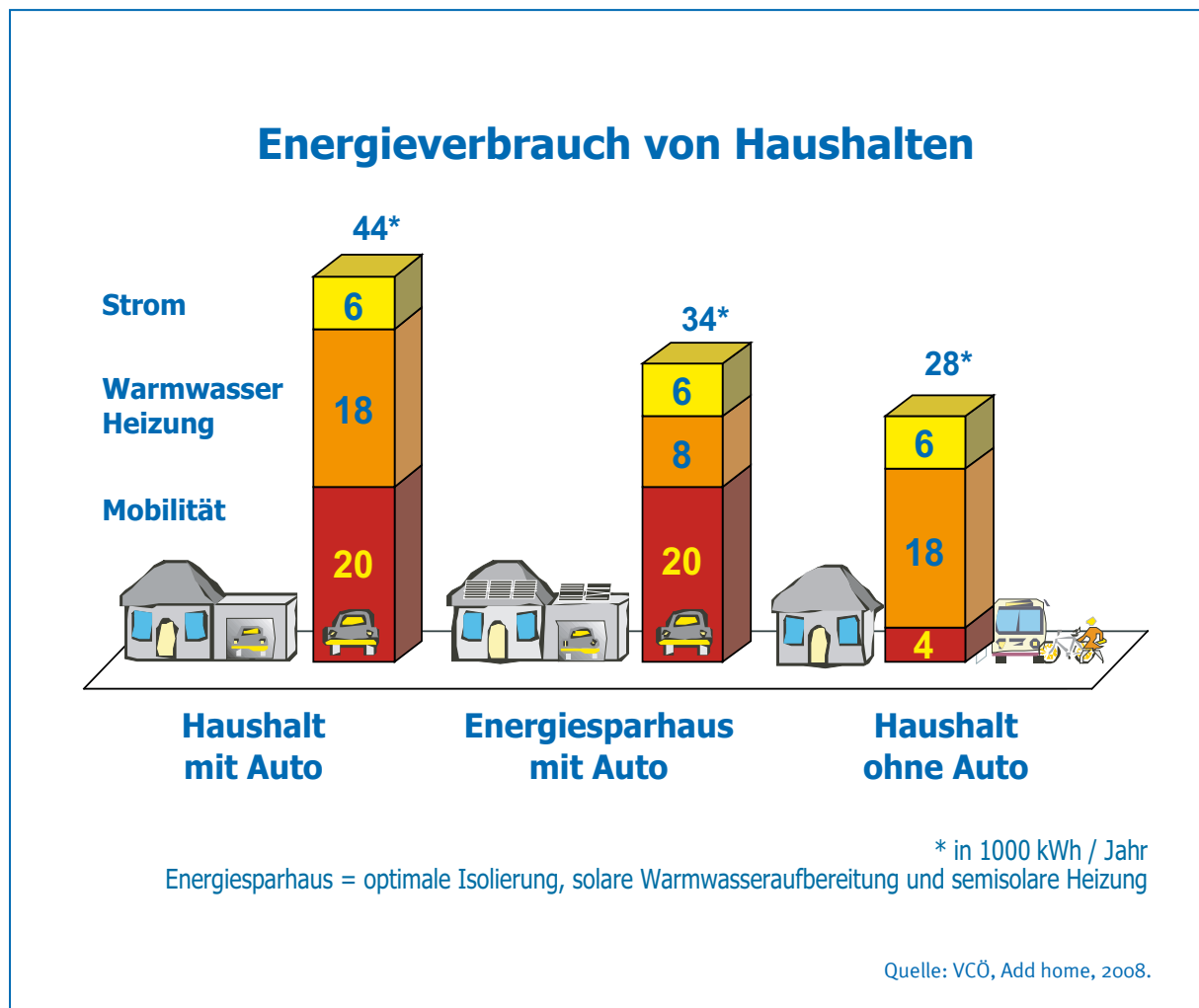
Fakt ist: RadfahrerInnen sind kaufkräftige Kunden.

Laut Studien kaufen Radfahrer pro Besuch zwar weniger ein, besuchen die Geschäfte aber öfter. In Münster wollte man es ganz genau wissen: Der Umsatz pro KundIn und Monat bei Einkäufen im Supermarkt liegt bei RadfahrerInnen im Durchschnitt um 10 Euro höher als bei AutofahrerInnen.

Eine Befragung unter 1.200 Personen in Bern zeigte, wie sich der Wert der Einkäufe im Jahresdurchschnitt zur beanspruchten Parkfläche verhält. Das Ergebnis spricht für RadfahrerInnen als KundInnen: Mit einer durchschnittlichen Kaufleistung von 7.5000 Euro pro Quadratmeter beanspruchter Parkfläche liegen sie vor den AutofahrerInnen, die jährlich durchschnittlich 6.625 Euro ausgeben.

7

ENERGIESPAREN



Fakt ist: Radfahren ist Energie effizient.

In einem durchschnittlichen österreichischen Haushalt wird mehr als ein Drittel des Energiebedarfs für Mobilität verbraucht, der Rest für Wärme und Strom.

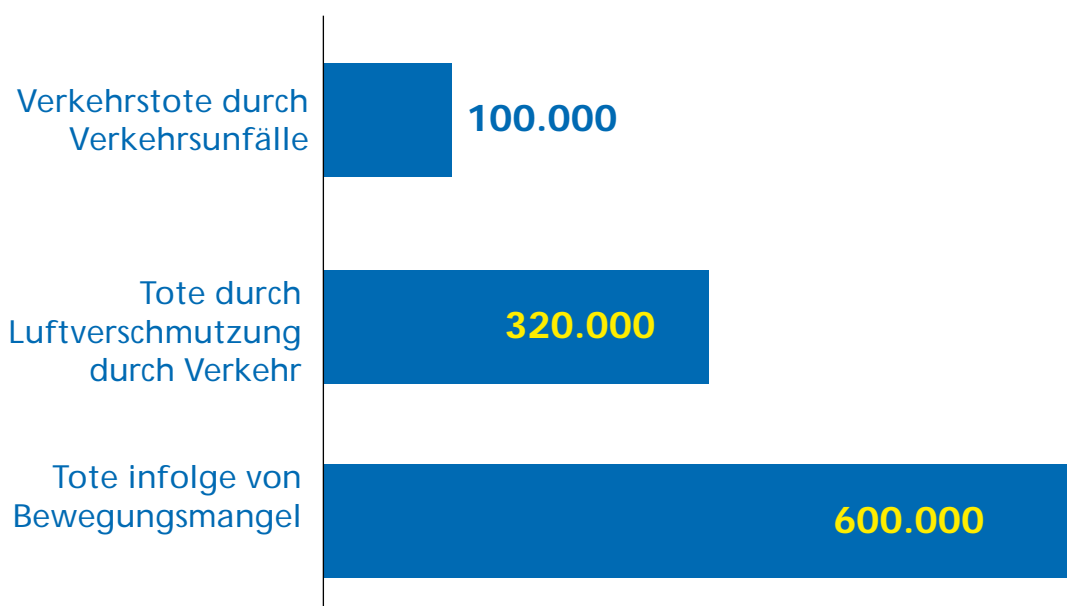
In einem Energiesparhaus sinkt der Gesamtenergiebedarf pro Jahr von 44.000 kWh auf 34.000 kWh, das entspricht einer Einsparung von 23%. Kommt ein Haushalt ohne eigenes Auto aus, sinkt der Gesamtenergiebedarf allerdings um 39%, auf jährlich auf 27.500 kWh.

Das bedeutet, dass im Verkehrsbereich ein enormes Einsparungspotenzial bezüglich des Haushaltsenergiebedarfs besteht, allerdings gibt es für die Autoabmeldung noch keine Forderungen.

VERKEHRSTOTE

8

Verkehrstote in Europa

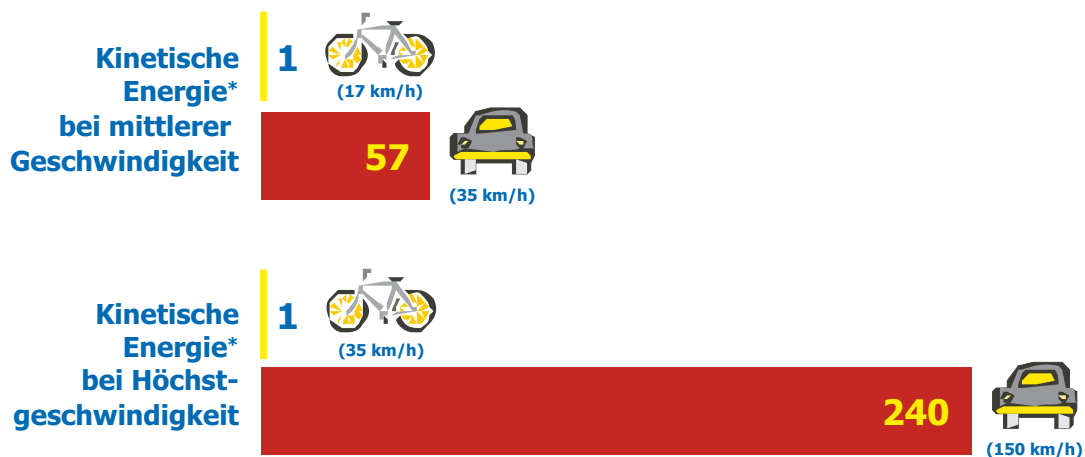


Quelle: traffic casualties Europe 2008 WHO, OECD, World Road Statistics.

Fakt ist: Radfahren verlängert das Leben

Unfälle machen nur 10% der Verkehrstoten aus. Drei mal so viele Menschen sterben jährlich an den Folgen von Verkehrsemissionen. Der höchste Anteil, nämlich 600.000 Menschen, sterben in Europa jedes Jahr an den Folgen von Bewegungsmangel. Mehr Radverkehr ist ein effektives Mittel, um sowohl den Bewegungsmangel, als auch die Emissionen zu bekämpfen. Eine umfassende Dänische Studie hat gezeigt, dass Radfahrer ein um 30% geringeres Mortalitätsrisiko haben.

Gefahrenpotenzial von Rad und Auto



* Kinetische Energie ($E_{\text{kin}} = m \cdot v^2/2$), abhängig von Gewicht und Geschwindigkeit

Quelle: Competenze, 2004.

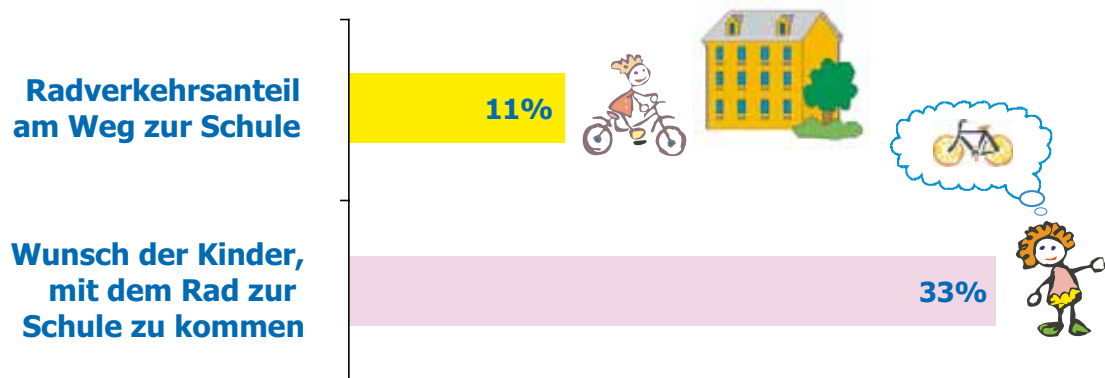
Fakt ist: Autos sind gefährlicher als Fahrräder.

Die kinetische Energie beim Aufprall eines Pkw (bei mittlerer Geschwindigkeit von 35 km/h) ist 57-mal größer als beim Fahrrad (bei mittlerer Geschwindigkeit von 17 km/h).

Bei 150 km/h Höchstgeschwindigkeit des Pkw (beim Fahrrad sind es 35 km/h) ist die kinetische Energie des Pkw etwa 240-mal größer.

Das bedeutet, dass jene die sich im Verkehrssystem undiszipliniert verhalten mit dem PKW einen weit höheren Schaden anrichten können als Radfahrer. Damit ist auch klar, dass sich Verkehrssicherheitsbemühungen auf jene konzentrieren sollten von welchen die größte Gefahr ausgeht.

Wunsch und Wirklichkeit von Kindern zwischen 10 und 14 Jahren



Quelle: www.schoolway.net 2003

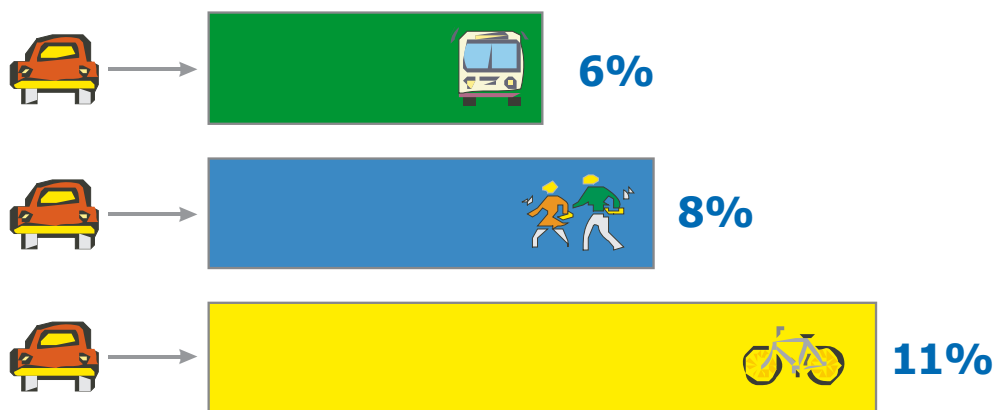
Fakt ist: Kinder wollen Rad fahren.

In einer laufenden Online-Erhebung in ganz Österreich gaben 33% der Kinder an, dass ihr liebstes Verkehrsmittel für den Weg zur Schule ein Fahrrad wäre. Tatsächlich aber fahren nur 11% mit dem Fahrrad in die Schule. Einer der Hauptgründe für diese Diskrepanz zwischen den Wünschen der Kinder und der Realität ist, dass Eltern um die Sicherheit ihrer Kinder besorgt sind. Das ist auch der Grund dafür, dass der Anteil an Kindern, die zu Fuß in die Schule gehen in den letzten 30 Jahren von 82% auf 14% gesunken ist.

Es ist daher nicht überraschend, dass in Europa jedes 5. Kind Übergewicht hat und in Österreich jedes 10. Kind sogar ernsthaft übergewichtig ist.

Die Stadt Graz bietet für Volksschulkinder ein einzigartiges Radfahrtraining an. Seit 12 Jahren bereitet diese Maßnahme Kinder in realen Verkehrssituationen auf die sichere Verkehrsteilnahme vor. Bis jetzt haben sich mehr als 10.000 Kinder an diesem Programm beteiligt.

Umstiegspotenziale von AutofahrerInnen



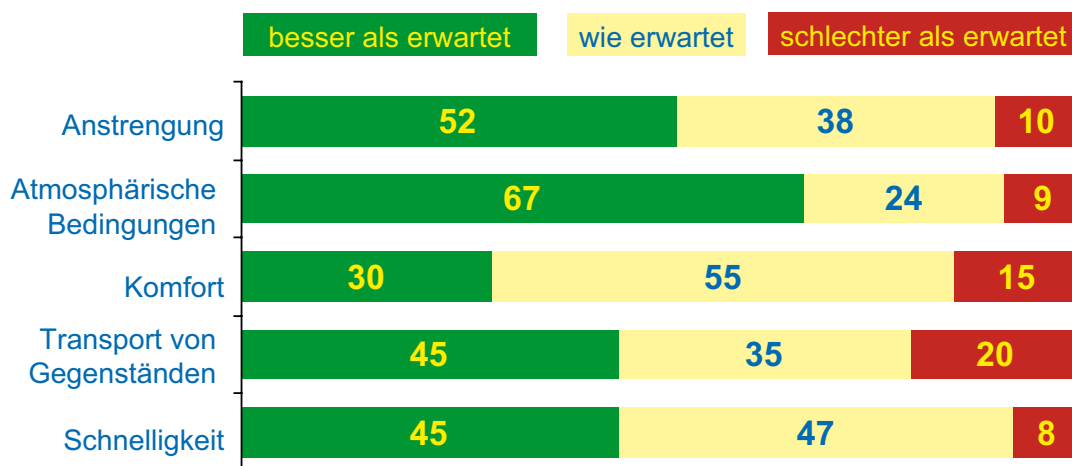
Objektive Wahlfreiheit für Autofahrer zum Umstieg auf andere Verkehrsmittel

Quelle: Rösch - aus Mobilität der Grazer Wohnbevölkerung, 2004

Fakt ist: das Fahrrad ist die beste Alternative für AutofahrerInnen.

In einer Grazer Untersuchung wurde erhoben, welche Gründe AutofahrerInnen daran hindern, andere Verkehrsmittel zu wählen. Dabei zeigte sich, dass das Fahrrad das größte Potenzial besitzt. Denn 11% aller Autofahrten könnten – nach Abzug aller objektiven Hinderungsgründe – aufs Fahrrad verlagert werden. Das bedeutet, dass mehr als jede 8. Autofahrt mit dem Fahrrad zurückgelegt werden kann. Immerhin 8% der Autofahrten könnten zu Fuß erledigt werden, 6% der Autofahrten mit Bus oder Straßenbahn. Am ehesten entscheiden sich AutofahrerInnen für den Umstieg aufs Fahrrad.

Meinungen der AutofahrerInnen, die auf das Rad umgestiegen sind



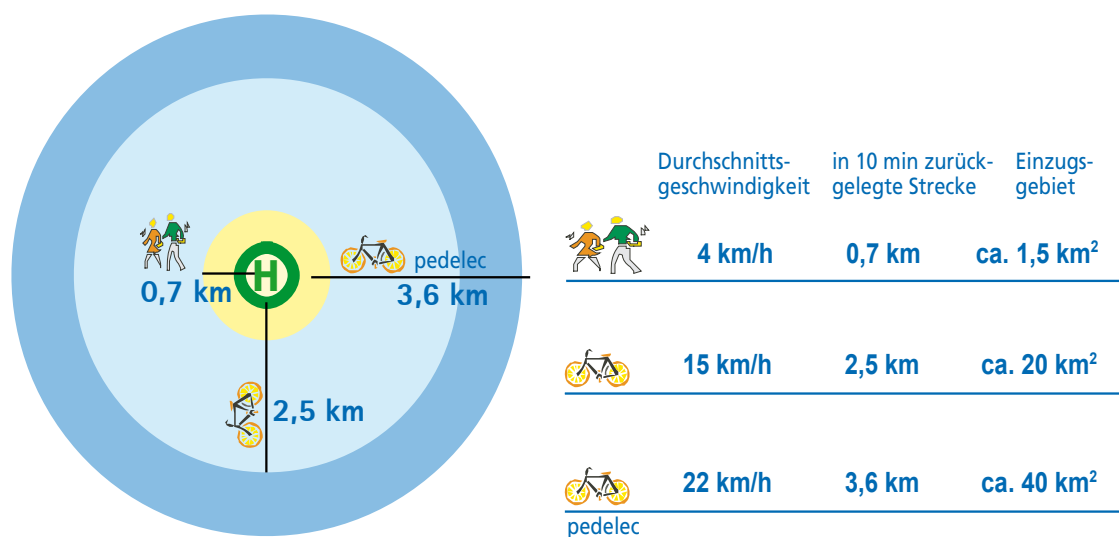
Quelle: Fahrradfreundliche Städte: Vorwärts im Sattel, Luxemburg, 1999.

Fakt ist: AutofahrerInnen denken positiv übers Radfahren, sobald sie es selbst ausprobieren.

Untersuchungen in Holland haben gezeigt, dass AutofahrerInnen, die ihr Fahrzeug zur Reparatur in die Werkstatt bringen, vielfach das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel entdecken. Die Hälfte der UmsteigerInnen meinte während der Testphase, Rad fahren sei weniger anstrengend und schneller als erwartet.

45% gaben an, der Transport von Gegenständen sei einfacher als angenommen und immerhin 30 % fanden das Fahrrad komfortabler als sie ursprünglich dachten.

Einzugsbereich von Haltestellen bei einer Wegdauer von 10 Minuten

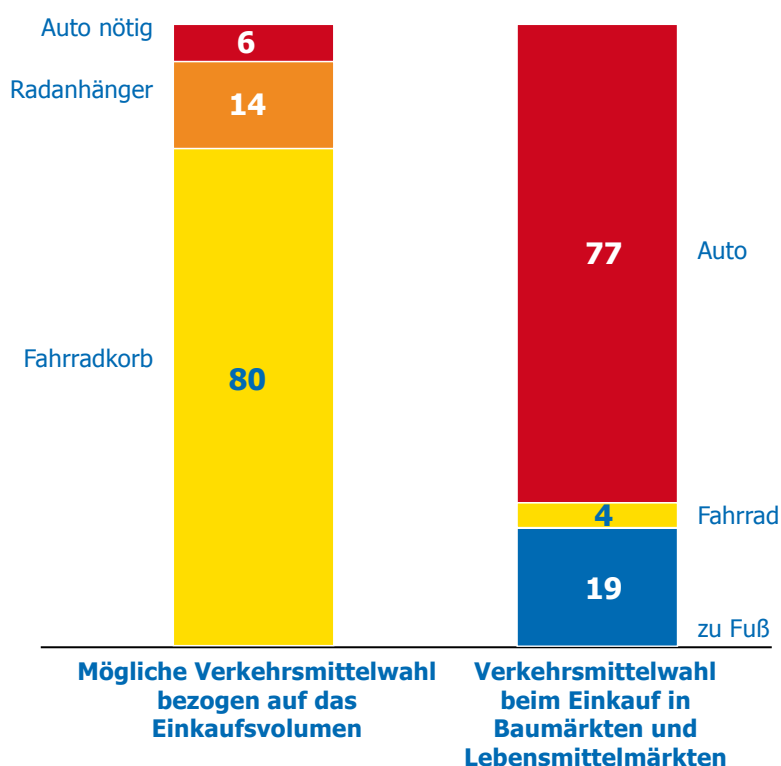


Quelle: Mobilitäts- und Marketingkonzept für Pedelegs

Fakt ist: Fahrrad und Öffentlicher Verkehr lassen sich gut kombinieren.

Der Einzugsbereich einer Haltestelle, die zu Fuß in 10 Minuten erreichbar ist, erhöht sich durch das Fahrrad um das 13-fache. Mit einem Pedelec bzw. einem Elektrofahrrad, sogar um das 26-fache. Wenn Haltestellen über qualitätsvolle, sichere und überdachte Radabstellanlagen verfügen, erhöht dies die Attraktivität von Bus, S-Bahn und Straßenbahn. Ein weiterer großer Bonus ist es, wenn der Anbieter der Öffentlichen Verkehrsmittel auch den gratis Transport von Fahrrädern gestattet.

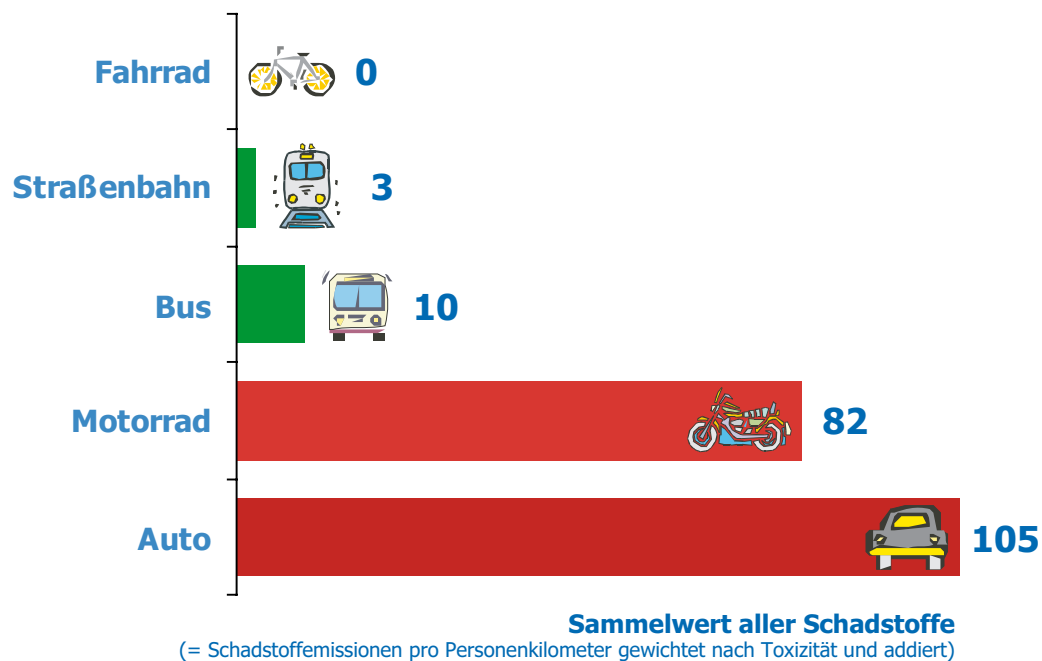
Viel Potenzial für den Radverkehr im Bereich Einkauf



Fakt ist: Radverkehr hat hohes Potential.

Eine 2009 in Baumärkten und Einkaufszentren in Graz durchgeführte Befragung hat ergeben, dass nur bei 6% von 1635 überprüften Einkäufen ein Auto notwendig gewesen wäre. In 10% der Fälle wurde nichts eingekauft, weitere 14% hätten ihren Einkauf leicht in einem Radanhänger transportieren können. Die weitaus größte Gruppe an Einkäufen, nämlich 70% hätte jedoch in einen Fahrradkorb gepasst. Ernüchternd war die Tatsache, dass niemand einen Radanhänger benutzte und überhaupt in nur 4% der Fälle ein Rad benutzt wurde. Zumindest kamen 19% zu Fuß. Wie erwartet aber, hat mit 77% das Auto bei weitem dominiert.

Belastung nach Verkehrsmitteln



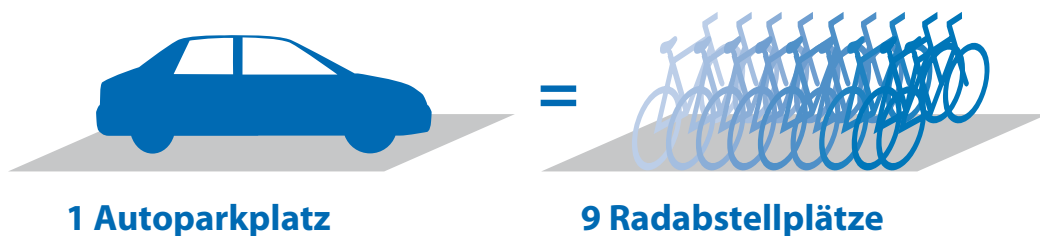
Quelle: Mobility-cultura

Fakt ist: Das Fahrrad ist sauber.

Betrachtet man den Sammelwert aller Schadstoffe, sieht man, dass das Auto durchschnittlich die meisten Emissionen erzeugt. Das Fahrrad ist bezüglich Verkehrsemissionen unschlagbar und wirbelt auch keinen Feinstaub auf.

Untersuchungen in Ballungsräumen zeigen, dass etwa jeder 90. Bewohner, an Hauptverkehrsstraßen sogar jeder 39. Anwohner, an Lungenkrebs erkrankt, der durch Dieselruß und Benzolemissionen des Straßenverkehrs verursacht wird.

9 Fahrräder auf 1 Autoparkplatz



Quelle: Diagramm Austrian Mobility Research, 2004

Fakt ist: Radfahren schafft Platz.

Ein Fahrrad benötigt viel weniger Platz als ein Auto: Auf einem durchschnittlichen Autoparkplatz können 7–9 Fahrräder parken.

Für Fahrräder müssen keine Tiefgaragen gebaut werden. Der Bau eines Tiefgaragenplatzes für einen Pkw kostet 16.000 Euro, ein überdachter Parkplatz etwa 8.000 Euro und ein Parkplatz unter freiem Himmel kostet 4.000 Euro.

Andererseits kostet eine Fahrradabstellanlage für 8 bis 10 Räder etwa 1.000 Euro, ein Radabstellplatz in einer Fahrradstation kostet in der Errichtung zwischen 1.100 und 1.300 Euro. Eine Fahrradstation ist durchaus mit einer Tiefgarage für einen Pkw vergleichbar, da sie überdacht und mit einer Zugangskontrolle ausgestattet ist. Ein Tiefgaragenplatz für einen Pkw ist demnach 12-mal teurer als ein Radabstellplatz in einer Fahrradstation.

Ergebnisse nach einem 12-wöchigen Bewegungsprogramm



Fitness-Werte



Körperfett-Werte

Quelle: GOAL project 2003

Fakt ist: Rad fahren verbessert die Fitness-Werte.

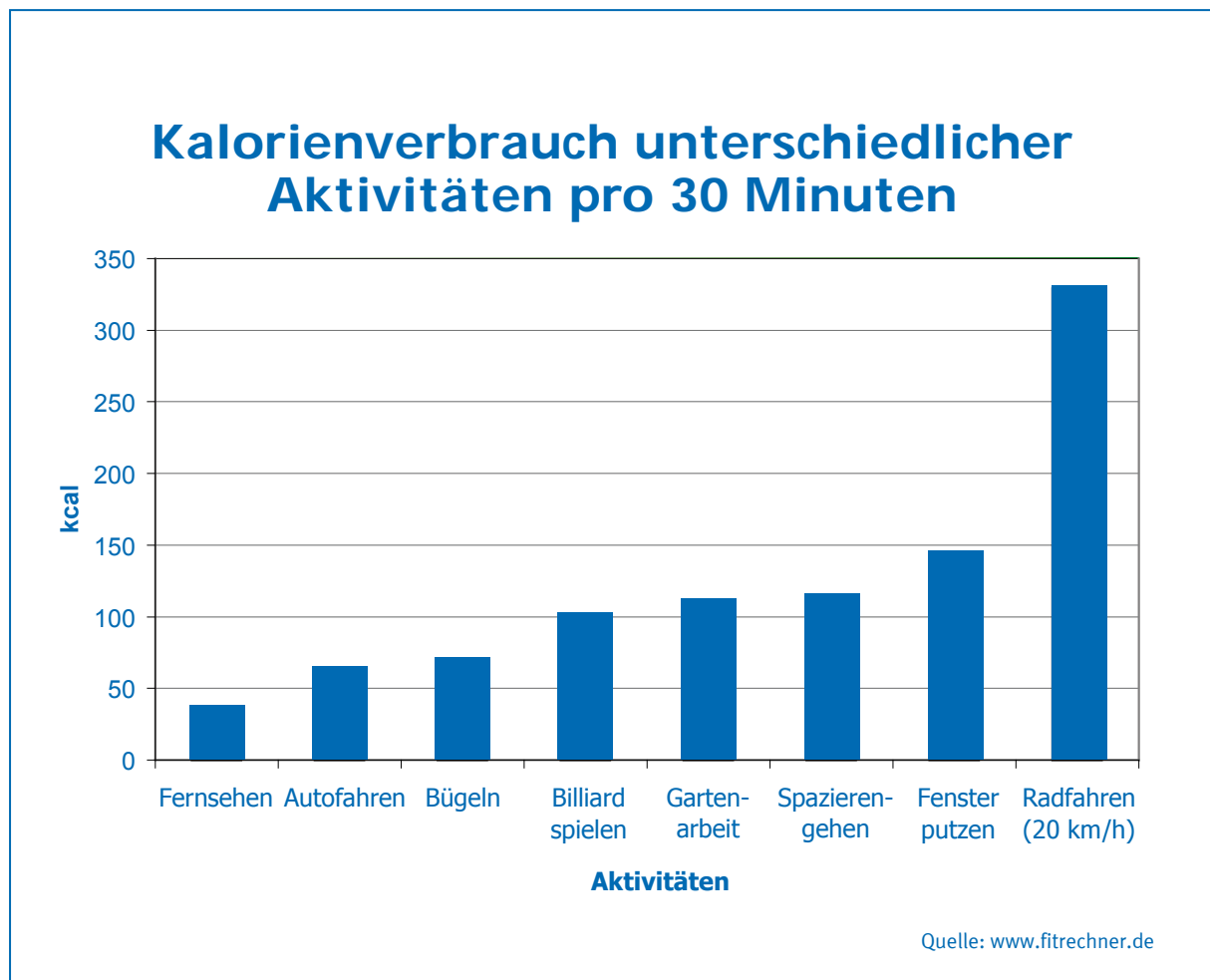
100 GrazerInnen haben 2003 an einem 12-wöchigen Bewegungsprogramm teilgenommen. Ziel dieses Trainings war es, mehr Bewegung in den Alltag zu bringen, denn bei 9 von 10 Personen, die eine Gesundenuntersuchung machen, wird Bewegungsmangel diagnostiziert.

Tägliche Bewegung zeigte seine Wirkung: 3 von 4 TeilnehmerInnen verbesserten ihre Fitness-Werte. Fast drei Viertel verbesserten ihre Körperfett-Werte. Mehr als die Hälfte der TeilnehmerInnen fühlte sich danach wesentlich besser.

Aus einer norwegischen Studie geht hervor, dass Radfahren auch einen ökonomisch messbaren Nutzen darstellt: Der Netto-Gesundheitsnutzen beträgt 15 Cent pro Kilometer, der mit dem Rad zurückgelegt wird.

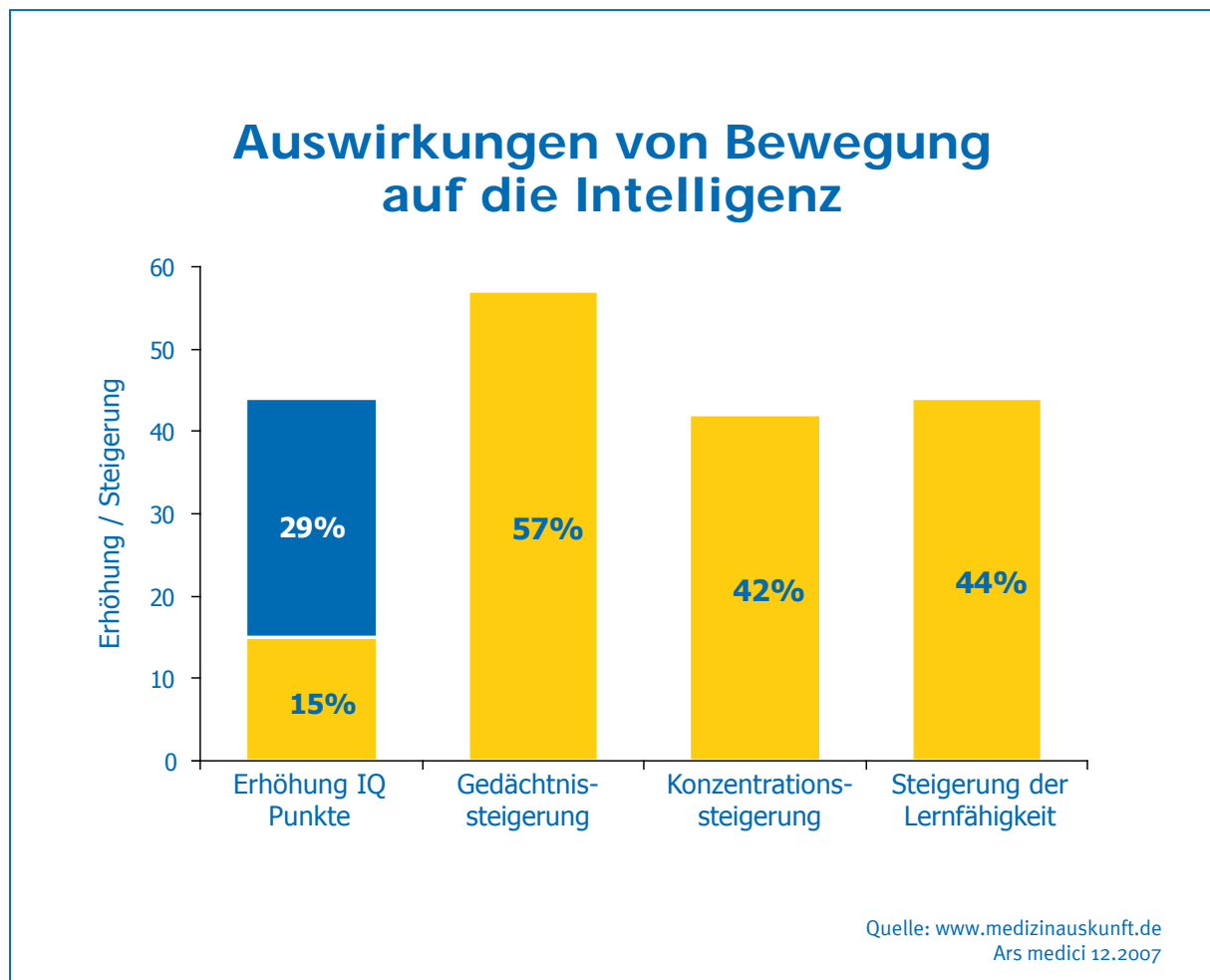
RADFAHREN REDUZIERT DAS GEWICHT

18



Fakt ist: Radfahren verbrennt mehr Kalorien als andere Aktivitäten, in der gleichen Zeitspanne.

Radfahren ist eine angenehme und nachhaltige Weise, um Kalorien zu verbrauchen. Der Vergleich zeigt: Radfahren verbraucht in der gleichen Zeit etwa 5-mal mehr Kalorien als Autofahren. Man kann daher die ca. 600 Kcal einer Thunfischpizza, die man zu Mittag gegessen hat, mit weniger als einer Stunde Radfahren abarbeiten.

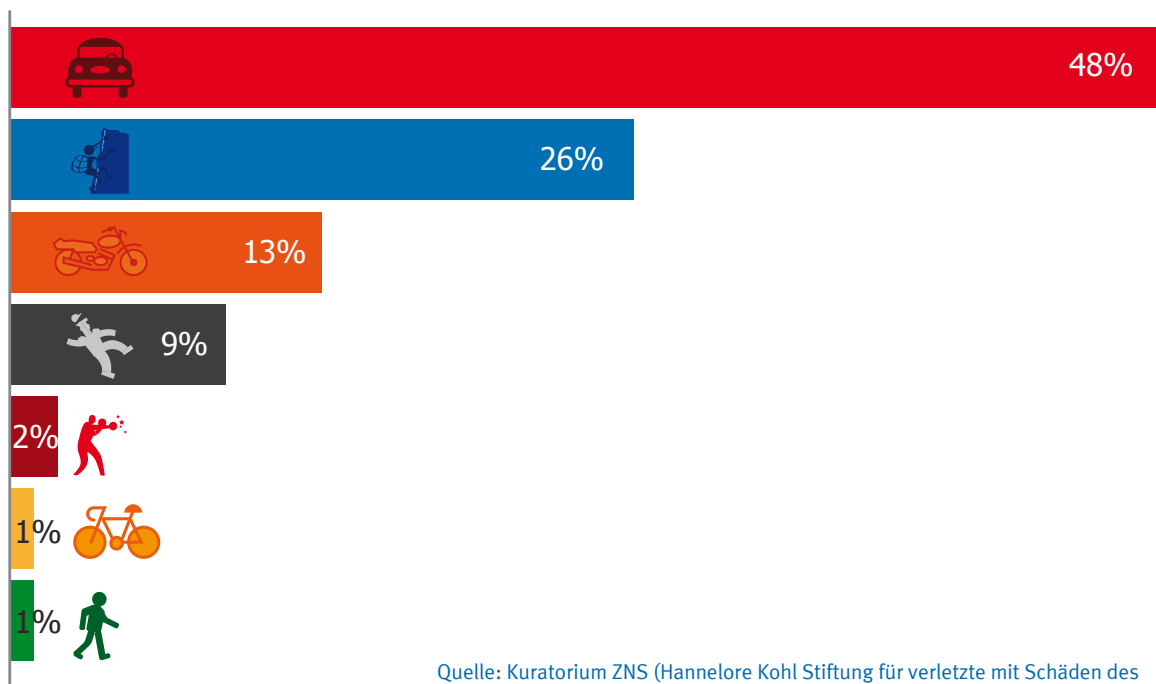


Fakt ist: Bewegung erhöht die Intelligenz

Verschiedenste Studien haben bewiesen, dass körperliche Betätigung nicht nur gut für die Gesundheit ist, sondern auch die Intelligenz steigert. Unter Verwendung eines speziellen Lernprogramms, auf einem Radergometer, wurde mit 30.000 Testpersonen bewiesen, dass sich der IQ durchschnittlich von 99 auf 128 Punkte erhöhte. Die rhythmische Bewegung, die auch durch regelmäßige Bewegung wie Radfahren erzielt werden kann, steigert auch die Gedächtnisleistung, Konzentration und Lernfähigkeit. Andere Studien an Senioren haben gezeigt, dass die durchschnittliche Steigerung des IQ nach körperlicher Betätigung 15 Punkte betrug.

Bewegung scheint im Gehirn zu einer Neuorganisation zu führen und zu Interaktionen zwischen den Gehirnhälften, die auch nach dem Sport noch höhere kognitive Kapazitäten fördern.

Radfahren und Radhelme



Quelle: Kuratorium ZNS (Hannelore Kohl Stiftung für verletzte mit Schäden des zentralen Nervensystems) Geschäftsbericht 2004, DE

Fakt ist: Die Förderung von Radhelmen gefährdet Radfahren

Geht es um Radverkehr, so taucht in Diskussionen in vielen Ländern sofort das Thema Benutzung des Radhelms auf. Damit wird oft suggeriert, dass Radfahren eine gefährliche Aktivität sei, die häufig zu Kopfverletzungen führen kann. Hier soll nicht gegen die Benutzung von Radhelmen Stellung genommen werden, aber die Bedeutung des Themas relativiert werden. Deutsche Unfallstatistiken zeigen, dass nur 1% der Kopfverletzungen dem Radverkehr zuzurechnen sind. Das ist etwa gleich viel wie beim Fußgängerverkehr. Unbehelmete Pkw-Insassen haben dagegen ein weit höheres Risiko eine Kopfverletzung zu erleiden. Englische Forschungsergebnisse zeigen, dass Radfahrer mit Helm in signifikant engerem Abstand überholt werden, als jene ohne Helm. Darüber hinaus hat die Einführung einer obligatorischen Helmpflicht in Australien zu einer erheblichen Reduktion des Radverkehrs geführt und dadurch zu einer Zunahme jener Krankheiten, die mit Bewegungsmangel in Verbindung stehen.



trendy travel

www.trendy-travel.eu

Erstellt im Rahmen des EU-Projekts "Trendy Travel",
unterstützt durch die Europäische Kommission.

Dieses Dokument wurde mittels e-Mail vom Verfasser zu Verfügung gestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhaltes wird von der Parlamentsdirektion keine Haftung übernommen.