

Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes - Vernehmlassung des ASTRA

Fakten und Argumente zur Helmpflicht (Entwurf 03.11.2020)

Wir nehmen mit Befremden zur Kenntnis, dass **einerseits wirksame Massnahmen zur Vermeidung einer Fremdgefährdung (Regelungen und Strafen zum Schutz vor Rasern und zum Schutz vor Autofahrer unter Alkoholeinfluss) gelockert werden, während gleichzeitig neue Vorschriften für Verkehrsverhalten ergriffen werden, von dem keine Fremdgefährdung ausgeht (Velohelmpflicht)**. Die Verantwortung für die Sicherheit wird zunehmend zu den Opfern verschoben. Diesen Trend erachten wir als sehr problematisch. Die Aufgabe des Staates besteht in erster Priorität darin, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit sich alle Verkehrsteilnehmenden sicher fortbewegen können und dabei nicht durch Dritte gefährdet werden, im Sinne des in der Bundesverfassung garantierten Grundrechts auf körperliche und geistige Unversehrtheit. Dabei soll die Eigenverantwortung und die private Freiheit soweit wie möglich gewahrt werden. Wir sind überzeugt, dass mehr Sicherheit am wirksamsten geschaffen wird durch sichere Infrastrukturen und die strikte Einhaltung der Verkehrsregeln.

In Fachkreisen der Verkehrsplanung besteht eine grosse Einigkeit, dass eine Steigerung des Veloverkehrs insgesamt, und damit namentlich auch eine Steigerung der Sicherheit im Wesentlichen mit dem Bau einer guten Infrastruktur erreicht werden kann. Nebst einer attraktiven und sicheren Infrastruktur müssen parallel dazu auch die regulatorischen Rahmenbedingungen im Sinne einer klaren Förderstrategie weiterentwickelt werden, ebenso ist die Kommunikation darauf auszurichten, dass zum Velofahren eingeladen wird. Denn der internationale Vergleich zeigt klar auf: eine starke Velonutzung korreliert unter anderem mit einer hohen Sicherheit des Veloverkehrs. Mit den vorgesehenen Änderungen wird das Velofahren für Junge und für E-Bike-Fahrende aber unattraktiver, während gleichzeitig Unfälle nicht an der Quelle vorgebeugt werden. Wir sehen darin ein grosses Risiko, dass die Verlagerung hin zum Velo empfindlich geschwächt wird.

Auswirkungen der Helmpflicht: Helmpflicht hält vom Velofahren ab

Fachpersonen, welche sich mit beruflich mit der Veloförderung auseinandersetzen, lehnen eine Helmpflicht grossmehrheitlich ab. Es besteht eine grosse Einigkeit, dass eine Helmpflicht negative Auswirkungen auf die Velonutzung hat. Dies entspricht nicht nur der fachlichen Einschätzung und dem viel zitierten «gesunden Menschenverstand», sondern stützt sich auf die ökonomische Grundregel, dass mittels Restriktionen und Verboten die Nachfrage gedämpft, mittels Erleichterungen und Einladungen dagegen gesteigert werden kann.

Es bestehen zudem Hinweise, dass Velofahrende mit Helm von den übrigen Verkehrsteilnehmenden anders wahrgenommen werden, was sich möglicherweise in engeren Überholmanövern äussert. Ob mittels Helmpflicht wirklich eine signifikante Steigerung der Sicherheit erzielt werden kann, bleibt aus somit umstritten. Fakt ist hingegen, dass leider eine Vielzahl von Unfällen mit Velobeteiligung bei Kollisionen mit Motorfahrzeugen geschieht, wobei das Tragen eines Velohelms eine untergeordnete Bedeutung für die Unfallschwere haben dürfte.

Gut belegt sind die positiven Effekte des Velofahrens auf die Gesundheit. Der gesundheitliche Nutzen des (gemässigten) Velofahrens übersteigt die entsprechenden gesundheitlichen Risiken. Restriktionen, welche die Nachfrage dämpfen, haben somit grundsätzlich einen negativen gesundheitlichen Effekt. Ebenso so gut belegt sind die volkswirtschaftlichen Vorteile des Veloverkehrs, resp. der Veloförderung.

Die im Erläuterungsbericht des UVEK genannten Sicherheitsgewinne durch eine Helmpflicht für langsame E-Bikes fallen dagegen verhältnismässig klein aus. Eine Prognose ist zudem schwierig, da wie erwähnt, wesentliche Sicherheitsprobleme im Veloverkehr mit der Helmpflicht für langsame E-Bikes nicht gelöst werden. Die – an sich gewünschten – theoretischen Sicherheitsgewinne einer Helmpflicht dürften durch negative Effekte bei einem Rückgang der Velonutzung auch in gesundheitlicher Hinsicht schnell «verbraucht» werden.

- Die positiven Effekte einer verstärkten Velonutzung sind hinlänglich bekannt. Es ist deshalb unbedingt zu verhindern, dass gut gemeinte Massnahmen im Namen der Sicherheit zu einem Rückgang der Velonutzung führen und damit letztendlich kontraproduktiv wirken.

Unfallgeschehen: Unfälle nehmen zu, weil mehr Ebikes auf der Strasse verkehren

Wie das UVEK im Erläuterungsbericht selber darlegt, steigen die schweren Unfälle mit E-Bikes nicht stärker an als deren Verkäufe. Wir gehen mit den Ausführungen des UVEK einig, dass – analog der Entwicklung beim motorisierten Verkehr – dieser lineare Zusammenhang entkoppelt werden sollte und dass die Unfallzahlen auf bei E-Bikes möglichst tief gehalten werden müssen. Aufgrund der Datenlage ist aber keine Panik angebracht. Die Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit für E-Bikes dürfen insbesondere keine negativen Auswirkungen auf die Nutzungszahlen haben. Es sei deshalb daran erinnert, dass die Hauptprobleme der Verkehrssicherheit im Veloverkehr woanders liegen: mangelhafte Infrastruktur, Gefährlichkeit von Motorfahrzeugen als Hauptunfallverursacher sowie regulatorische Bedingungen, welche wesentliche Erkenntnisse der Verkehrssicherheitsforschung nicht berücksichtigen (wie z.B. forcierte Umsetzung von Tempo 30 innerorts).

- Die Helmpflicht für langsame E-Bikes zielt somit am eigentlichen Problem vorbei. Der dringende Handlungsbedarf liegt woanders, namentlich in der Erstellung einer sicheren und attraktiven Infrastruktur, sowie in der Reduktion der Gefahren von Motorfahrzeugen.

Zur Helmpflicht für Kinder und Jugendliche bis 16 Jahren: Für Jugendliche darf das Velo nicht unattraktiver werden

In den letzten Jahren wurden grosse Anstrengungen unternommen, Kinder und Jugendliche für das Velofahren zu gewinnen. Dazu gehört insbesondere eine sichere und attraktive Veloinfrastruktur, aber auch Angebote bei den Schulen sowie Fördermassnahmen wie Verkehrsgärten oder Pumptracks. Uns ist es ein wichtiges Anliegen, die Velonutzung bei Kindern und Jugendlichen entgegen dem nationalen Trend zu halten resp. wieder zu erhöhen. Die Helmtragequote von Kindern und Jugendlichen mittels gesetzlichen Vorgaben zu beeinflussen, lehnen wir dagegen klar ab. Viele der bereits oben genannten negativen Effekte einer Helmpflicht auf die Velonutzung dürften ebenso, wenn nicht noch stärker, auch bei Kindern und Jugendlichen zutreffen. Der spielerische und einfache Zugang zum Velofahren gehört seit Generationen zum Aufwachsen von Kindern und Jugendlichen. In diese Freiheit mittels staatlicher Repression einzugreifen zu wollen erscheint daher deplatziert und widerspricht in hohem Masse andernorts definierter Ziele zur Nachhaltigkeit, Gesundheit und sowie zur kindlichen Entwicklung.

Hinzuweisen sei an dieser Stelle noch auf die Vollzugsproblematik einer allfälligen Helmpflicht bei Kindern und Jugendlichen zwischen Quartiergässchen, Kinderspielplatz und Schulhof.

- Die zur Diskussion gestellte Kriminalisierung eines bislang normalen, weit verbreiteten und auch breit akzeptierten Verhaltens von Kindern und Jugendlichen wird strikt abgelehnt.

Zur Helmpflicht für Mitfahrende: Schwächt den Umstieg vom Auto aufs Velo für Familien

Das Mitführen von Kindern in Anhängern und in Cargobikes stellt für viele Familien eine wichtige Transportmöglichkeit im Alltags- und Freizeitverkehr dar und steht darin in direkter Konkurrenz zum motorisierten Privatkehr. Auch hier gilt: der niederschwellige Zugang muss für diese wichtige und nachhaltige Transportmöglichkeit erhalten bleiben. Viele Eltern entscheiden sich bereits heute freiwillig, sich selbst und ihren Kindern einen Helm anzuziehen. Das Verhalten jener, die dies lieber nicht tun möchten, unter anderem weil zum Beispiel nicht bei jeder Gelegenheit ein Helm griffbereit ist, darf keinesfalls kriminalisiert werden.

- Ob Eltern ihren mitfahrenden Kindern in Anhängern und Cargobikes einen Helm anziehen möchten, soll weiterhin in deren Eigenverantwortung belassen werden. Diese wichtige und in Zukunft noch stärker zu fördernde Alternative zum motorisierten Privatverkehr darf nicht mit zusätzlichen Restriktionen belastet werden.

Öffentliches Bikesharing vor sehr grossen Schwierigkeiten

Für die gerade erst aufkommenden Veloverleihsysteme hätte eine Helmpflicht nicht absehbare negative Konsequenzen. Erfolgreiche Verleihsysteme leben von der Niederschwelligkeit des Zugangs. Die Stadt Bern beispielsweise hat seit dem Sommer 2018 in Zusammenarbeit mit der Firma Publibike ein stadtweites Veloverleihsystem aufgebaut. Seit Eröffnung wurden über 2.3 Mio. Fahrten mit den Verleihvelos getätigt, womit unter anderem eine Entlastung des öffentlichen Verkehrs sowie eine Verlagerung weg vom Autoverkehr erreicht werden kann. Beide Effekte dürften in Zukunft noch stärker gewichtet werden. Während der COVID-19-Pandemie war das Veloverleihsystem stets in Betrieb und hat damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherstellung der individuellen Mobilität innerhalb der Stadt Bern geliefert. In Bern hat sich zudem gezeigt, dass die Leihvelos insbesondere bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen überaus beliebt sind. Damit kann eine Förderwirkung in einer Altersgruppe erreicht werden, welche in den letzten Jahren eine tendenziell rückläufige Velonutzung aufwies.

Aktuell werden im Berner Veloverleihsystem bei rund 75% der Ausleihen E-Bikes geliehen. Die Helmtragequote dürfte praktisch nahe 0% liegen. Es ist naheliegend, dass die Nutzerinnen und Nutzer für die vielfach spontan erfolgenden Fahrten keinen eigenen Helm mit dabei haben. Einen vom Anbieter zur Verfügung gestellten Helm zu verwenden, empfindet dagegen eine Vielzahl von Menschen als überaus eklig. Bislang ist nicht bekannt, dass Verleihsysteme mit Helmpflicht (z.B. mit schnellen E-Bikes) auch nur annähernd gleich grosse Nutzerzahlen generieren konnten. Die COVID-19-Pandemie dürfte weiterhin und langanhaltend dazu beitragen, dass eine grosse Anzahl Menschen keine fremden Helme ausleihen möchte. Ob die Besteller der Veloverleihsysteme dazu überhaupt ihre Zustimmung geben könnten, ist zum derzeitigen Zeitpunkt offen.

- ➔ Die Helmpflicht für langsame E-Bikes hat nicht absehbare Konsequenzen für die Veloverleihsysteme in der Schweiz und würde mit grosser Sicherheit das Ende der bisherigen Betriebsmodelle der Verleihsysteme mit sich bringen. Ein wichtiger und eben erst erfolgreich aufgebauter Stützpfeiler einer nachhaltigen urbanen Mobilität würde damit wegfallen.

Zusammenfassung:

Die Helmpflicht hält vom Velofahren ab und gefährdet somit die verbleibenden Velofahrerinnen und Velofahrer. Sie ist zudem unverhältnismässig und schwächt die Eigenverantwortung.

Wir lehnen die Helmpflicht in allen drei vorgeschlagenen Formen ab. Eine Helmpflicht für langsame E-Bikes, für Mitfahrende und für Kinder und Jugendliche bis 16 Jahren nützt nicht nur praktisch nichts, **sie schadet aktiv der Veloförderung in der Schweiz.** Der im Erläuterungsbericht des UVEK dargelegte Nutzen der Helmpflicht steht aus Sicht der Stadt Bern in **keinem Verhältnis zu den oben dargelegten Nachteilen.** Aus unserer Sicht ist es zudem unverständlich, dass nur zwei Jahre nach dem «Bundesbeschluss Velo» mit einer weitreichenden Helmpflicht eine wesentliche neue Restriktion für den Veloverkehr eingeführt werden soll.