

Fahrradhelm und Kopfairbag schützen bei einem Unfall vor Verletzungen

Orthopäden und Unfallchirurgen empfehlen Kopfschutz beim Fahrradfahren

Die Deutsche Gesellschaft für Orthopädie und Unfallchirurgie e.V. (DGOU) rät zu einem Kopfschutz beim Radfahren. Das kann ein herkömmlicher Fahrradhelm sein. Eine Alternative bietet der Kopfairbag. Bei einem Aufprall bläst sich der um den Hals getragene Kragen wie ein Vollintegralhelm auf und schützt den Kopf. Vorteil gegenüber dem Fahrradhelm ist der gleichzeitige Schutz des Nackens, der Halswirbelsäule, des Kiefers und des Gesichts.

„Jedes Frühjahr geht zum Start der Fahrradsaison die Anzahl der verletzten Radfahrer in unseren Notaufnahmen in die Höhe. Oft ist der Kopf betroffen. Daher: Helm auf beim Fahrradfahren!“, rät Prof. Dr. Paul Alfred Grützner, Präsident der DGOU und der Deutschen Gesellschaft für Unfallchirurgie e.V. (DGU).

Aktuell liegt die Helmtragequote über alle Altersgruppen hinweg bei durchschnittlich 18 Prozent. „Das ist zu wenig“, sagt Dr. Christopher Spering, Leiter der DGOU-Sektion Prävention und Oberarzt an der Klinik für Unfallchirurgie, Orthopädie und Plastische Chirurgie an der Universitätsmedizin Göttingen (UMG). Die Gründe, warum Menschen keinen Helm tragen, sind vielfältig. Manche finden den Helm unhandlich und umständlich. Andere halten ihn für wenig schick oder fürchten, ihre Frisur damit zu ruinieren.

Abhilfe könnte eine noch wenig bekannte Helmform bieten: der Kopfairbag. Er wird wie eine Art Halskrause um den Hals getragen. Bei einem Unfall, beispielsweise einem Zusammenprall mit einem PKW, wird der mit Sensoren versehene Airbag aufgeblasen. Er ähnelt dann einem Vollintegralhelm, welcher zusätzlich zum Kopf auch den Hals- und Unterkieferbereich fest umschließt. Autoren der Stanford University bescheinigten dem Kopfairbag in einer Studie ein bis zu achtfach niedrigeres Risiko von Gehirnerschütterungen gegenüber einem Helm. „Kommt der Airbag bei einem Unfall zum Einsatz, dämmt er den Aufprall des Kopfes und stabilisiert die Halswirbelsäule, sodass sich die Gefahren eines Schädel-Hirn-Traumas und eines Schleudertraumas der Halswirbelsäule reduzieren“, sagt Spering.

Der Kopfairbag wird vor der Fahrt um den Hals gelegt und mit einem Reißverschluss geschlossen. Über einen Druckknopf am Reißverschluss muss bei aufgeladenem Akku vor jeder Fahrradfahrt das Sicherheitssystem aktiviert werden. „Viele kaufen sich teure E-Bikes und sparen dann an einem Kopfschutz. Ob Airbag oder Fahrradhelm – entscheidend ist, dass der Kopf beim Fahrradfahren geschützt wird“, sagt Fahrradunfallforscher und DGOU-Präventionsexperte PD Dr. Christian Juhra aus der Klinik für Unfall-, Hand und Wiederherstellungschirurgie am Universitätsklinikum Münster. Gerade für E-Bike-Fahrer lohnt es sich, einen Kopfairbag in Erwägung zu ziehen. „Denn das regelmäßige Aufladen des Airbags über ein USB-Kabel, das von manchen als Nachteil empfunden wird, lässt sich ohne großen Mehraufwand mit dem Aufladen des E-Bikes verbinden. Auch bei diesem muss der Akku regelmäßig an die Steckdose, sodass beide Akkus in einem Arbeitsgang gefüllt werden können“, sagt Juhra.

Ältere Menschen entdecken zunehmend das E-Bike für sich, da sie mit geringerem Kraftaufwand mobil sein können. Doch gerade Senioren sind besonders gefährdet: Höhere Geschwindigkeiten bei gleichzeitigen körperlichen Einschränkungen führen nicht selten zu Unfällen mit schweren Verletzungen. Hier kann ein Helm oder Kopfairbag die Folgen mildern oder Verletzungen verhindern. Mit gut geschütztem Kopf ist Fahrradfahren gerade für Senioren ein Zugewinn an Lebensqualität und verbessert die Gesundheit. Denn Fahrradfahren stärkt die Muskeln und unterstützt die Gelenkbeweglichkeit insbesondere von Knien.

Hintergrund

Ein aktivierter Kopfairbag oder ein Fahrradhelm dämpfen die bei einem Unfall auf den Kopf einwirkenden Kräfte, das führt zu weniger schweren Kopfverletzungen. Zudem können tödliche Hirnverletzungen um 60 bis 70 Prozent reduziert werden. Daten aus dem TraumaRegister DGU® (TR-DGU) zeigen: Bei den lebensgefährlich verletzten Fahrradfahrern ist das schwere Schädel-Hirn-Trauma die Hauptverletzung. Das TR-DGU erfasst im Durchschnitt jährlich circa 2.500 Radfahrer, die nach einem Unfall in einem Traumazentrum der Initiative TraumaNetzwerk DGU® intensivmedizinisch versorgt werden müssen – die meisten schweren Unfälle ereignen sich im Zeitraum von April bis September. Im Jahr 2017 gab es nach Berechnungen des Statistischen Bundesamts 14.123 schwerverletzte und 65.104 leichtverletzte Radfahrer. 382 Menschen starben bei einem Fahrradunfall.

Weitere Informationen

DGOU-Pressemitteilung: Appell an Senioren: Helm auf beim Radeln mit dem Fahrrad oder Pedelec dgou.de/presse/pressemitteilungen/detailansicht-pressemitteilungen/artikel/appell-an-senioren-helm-auf-beim-radeln-mit-dem-fahrrad-oder-pedelec/

Studie Stanford University „Modeling and Optimization of Airbag Helmets for Preventin Head Injuries in Bicycling: link.springer.com/article/10.1007/s10439-016-1732-1