

# Bunte Hartschale

Hobby-Skifahrer suchen Erholung, keinen Thrill. Einen Helm zu tragen gilt nicht mehr als speißig.

Die Deutschen lieben den Schnee und die Berge. Sie geben rund 13 Milliarden Euro jährlich für Ski- und Snowboardsport aus. 52 Prozent der Bevölkerung über 14 Jahre verfügen über Wintersportserfahrung, davon betreiben 15 Millionen alpinen Skisport – Kurzurlauber und Gelegenheitsausflügler eingerechnet. Das ermittelte die Deutsche Sporthochschule Köln für eine „Grundlagenstudie Wintersport“.

Demnach sind intensive Landschaftserlebnisse, Erholung sowie Gesundheit die Hauptmotive für die Wintersporturlaube der Deutschen. Abenteuer, Nervenkitzel oder irgendein Rausch der Geschwindigkeit werden nicht genannt. Freizeitskifahrer suchen also weniger den Kick oder das Risiko, Wintersport ist eher wie Schwimmen oder verschärfte Wandern.

„Die Leute wollen sportliche Betätigung ohne Angst“, sagt Ulrich Reinhardt, Wissenschaftlicher Leiter der Hamburger Stiftung für Zukunftsfragen. Der Professor untersucht seit Jahren das Freizeitverhalten der Deutschen. „Die Zeiten, in denen Skifahrer morgens die erste Gondel nahmen und dann den ganzen Tag schwarze Pisten runterbügelten, sind vorbei“, meint er. Auch der gesellige Spaß in der Skihütte am Hang mache Skifahren zu einem attraktiven Urlaubserlebnis.

Natürlich gebe es weiterhin die Männer in der Midlife-Crisis, „die Angstlust verspüren und den Thrill suchen“, sagt Reinhardt. Aber die tendierten zu Tiefseetauchen oder Freeclimbing. Wintersport dagegen sei Familiensport.

Wird das Risiko, das es zweifellos gibt, also unterschätzt?

Der Deutsche Skiverband geht von 4,2 Millionen deutschen Skifahrern aus, das sind die regelmäßig fahrenden Bundesbürger, die mehr als nur eine Urlaubswoche im Jahr auf den Brettern unterwegs sind. Davon zogen sich rund 42 000 in der Saison 2012/13 Verletzungen zu, die ärztlich behandelt werden mussten. Gut sieben Prozent dieser Verletzungen betrafen den Kopf.

Die Auswertungsstelle für Skiunfälle erfasst die Verletzungsdaten in Kooperation mit der Stiftung Sicherheit im Skisport seit 1979/80. Damals, in den sieb-

ziger und achtziger Jahren, erreichte der Wintersport mit dem massiven Ausbau der Skigebiete seinen Höhepunkt. Die Statistik zeigt: Der Anteil der Verletzten je 1000 Skifahrer ging seit 1979/80 um über 58 Prozent zurück, in den letzten drei Jahren blieben die Unfallzahlen nahezu konstant.

Der Anteil der Kopfverletzungen ist rückläufig, er sank 2012/13 gegenüber der Vorsaison um 1,5 Prozentpunkte. Bei

Männern ist er etwas höher als bei Frauen. Mehr als 16 Prozent aller Verletzungen sind auf Zusammenstöße mit anderen Pistenbenutzern zurückzuführen.

Der Rückgang bei schweren Kopfverletzungen ist dem Helmboom auf der Piste zu verdanken. Während Skifahrer bis zur Jahrtausendwende allenfalls eine Mütze auf dem Kopf trugen, schützen sich mittlerweile rund 70 bis 80 Prozent mit einem Helm. Zu dieser Entwicklung hat besonders ein Imagewandel beigetragen. Seitdem die coolen Snowboarder mit bunten Helmen auf der Piste erschienen, gilt die Hartschale auf dem Kopf nicht mehr als speißig.

Jeder Helm, der in den Handel geht, muss die Prüfbedingungen der EUNorm EN 1077 erfüllen. Auf 18 Seiten schreiben die Regelungen vor, wie der Kopfschutz konstruiert sein muss.

Wichtigste Kriterien sind die „Stoßdämpfungseigenschaften“ sowie die „Durchdringungsfestigkeit“. Bei der Prüfung der Dämpfung wird der Helm auf 5,42 Meter pro Sekunde beschleunigt. Das entspricht etwa einer Fallhöhe von eineinhalb Metern. Umgerechnet muss der Helm folglich in der Lage sein, den Kopf bei einem senkrechten Aufprall mit einer Geschwindigkeit von rund 20 Stundenkilometern zu schützen. Das klingt zunächst nach wenig. In der Praxis rollt oder stützt sich der Skifahrer jedoch vor dem Aufprall ab und mindert die Energie, die auf den Schädel wirkt.

Darüber hinaus messen die Prüfer an einzelnen Stellen des Helms mit einem Schlagkörper, wie hoch die Festigkeit ist. Damit soll gewährleistet sein, dass der Helm den Kopf gegen Schläge von Skispitzen, Stöcken oder spitzen Felsen schützt.

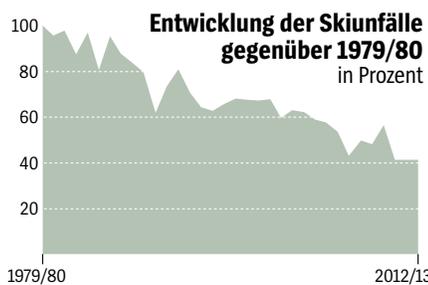
Wenn der Helm bei einem schweren Sturz in mehrere Teile zerbricht, zeugt das nicht unbedingt von mangelhaftem Material. Die hier auftretende Energie wird vom Styroporinnenleben und der Schale aufgefangen und gedämpft. Ist diese Aufprallenergie jedoch zu hoch, darf sich die Helmschale nicht zu sehr nach innen eindrücken, da sie sonst den Schädel verletzen würde.

Die Wölbung nach innen darf ein gewisses Maß nicht überschreiten. Es spricht deshalb eher für einen gut abge-

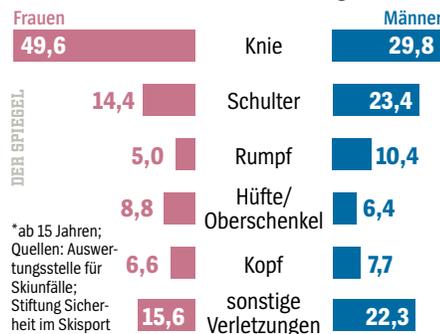


**42 000**

Rund deutsche Skifahrer verletzten sich in der vergangenen Saison.



## Verletzte Körperregionen alpiner Skifahrer\* in Prozent aller Verletzungen



\* ab 15 Jahren; Quellen: Auswertungsstelle für Skiunfälle; Stiftung Sicherheit im Skisport



NEWS INTERNATIONAL / BULLS PRESS

**Ersthelfer nach Schumacher-Unfall: Verhängnisvoller Leichtsin?**

stimmten Helm, wenn die Schale bei einer zu hohen Kräfteinwirkung platzt.

Die EU-Norm will dazu beitragen, die „Gefahr einer Verletzung des Schädels und der Kopfteile zu verringern“. Als Grundlage haben Ingenieure die typischen Skiunfälle analysiert. „Das Tragen eines Helmes kann nicht immer einen tödlichen Unfall oder längere Invalidität verhindern“, schreiben die Verfasser der EU-Norm deutlich in ihrer Einleitung.

Die EU-Norm stelle den Schutz des Gehirns für Skifahrer sicher, sagt Alexander Selch, Geschäftsführer bei Uvex, einem der deutschen Branchenführer, aber jedes Material habe seine Grenze. „Auch die Knautschzone beim Auto ist schließlich nicht unendlich erweiterbar.“

Zudem wären Helme wie die der Motorradfahrer für Skisportler wesentlich unkomfortabler. Die Bereitschaft der Skifahrer, sich zu schützen, würde wohl wieder sinken.

Der Berufsverband der Deutschen Chirurgen hatte im November die Helmpflicht auf deutschen Pisten gefordert. Uvex-Mann Selch setzt dagegen weiter auf Freiwilligkeit und Vernunft. „Jeder Skifahrer soll überzeugt davon sein, dass es besser für ihn ist, einen Helm zu tragen“, sagt er, „wir wollen aber vor allem auch durch Tragekomfort überzeugen.“

JÖRG KRAMER, UDO LUDWIG

die Sehnsucht nach neuen Helden ausgelöst hatten. Nach der Wiedervereinigung stand das Tor zur Berühmtheit weit offen für Hauptdarsteller einer sich neu sortierenden Republik. Schumacher kannte vor der Wende niemand, nun aber blickten alle auf das einprägsame, schmale Gesicht mit dem hervorstechenden Kinn.

Athleten wie er hatten das Zeug dazu, als gemeinsame Nenner Ost und West einander nahezubringen, oft auch Arm und Reich, Jung und Alt, Intellektuelle und solche, die ihre Welt eher schlicht betrachten. Erst tauchte Schumacher auf, kurz darauf schwamm die Berliner Göre Franziska van Almsick ins Blickfeld und in die Herzen, etwas später radelte der sommersprossige Rostocker Jan Ullrich auf Frankreichs Passstraßen der Konkurrenz davon.

In den Neunzigern war Deutschland sportbegeistert wie selten zuvor. Kurz nach dem Mauerfall gewannen die Westfußballer die Weltmeisterschaft, sechs Jahre später gab es für ein vereintes Team den Europameistertitel. Eine Tennisation war Deutschland auch geworden. Sieben Wochen vor Schumachers Formel-1-Debüt schlugen Boris Becker und Michael Stich im Wimbledon-Finale einander die Bälle um die Ohren.

Aufmerksamkeit war zum hochgehandelten Gut geworden, das Einschaltquoten garantierte. Das Privatfernsehen, ge-

boren in den Achtzigern, hatte sich etabliert und richtete seine Programme nach Sportereignissen aus. 1984 erwarb RTL die Formel-1-Rechte, vier Jahre später auch die der Bundesliga. Bald darauf peppte Sat.1 den Fußball so richtig zur Samstagabendshow auf. Sender und Sponsoren zahlten kräftig, um dabei zu sein, nie zuvor ließ sich so viel Geld im Sport verdienen.

Schumacher tat sich schwer damit, die Rolle in der Öffentlichkeit, die ihm über Nacht zugefallen war, anzunehmen und auszufüllen. Er fühlte sich, als wäre er in ein Spiegelkabinett geschubst worden, in dem er die Übersicht zu verlieren drohte. Er hatte das Rennfahren auf einer abgelegenen Kartbahn in Kerpen gelernt und sich die Finger beim Schrauben schmutzig gemacht, sein Vater Rolf kümmerte sich um den Betrieb, Mutter Elisabeth um den Imbiss.

Rennsport war damals keine große Sache in Deutschland, jedenfalls unterhalb der Formel 1 nicht. Und dort hatte es mit den Deutschen nie geklappt. Entweder waren die Fahrer zu wenig talentiert – oder sie starben bei Unfällen, bevor aus ihnen etwas ganz Großes werden konnte.

Ähnlich rasant wie Becker Wimbledon erobert hatte, fuhr auch Schumacher an die Spitze: Ein Jahr reichte aus, um den ersten Grand Prix zu gewinnen und als künftiger Champion ausgerufen zu wer-