

FAHRRÄDER

„Die Banane reift beim Kunden“

Gutachter schlagen Alarm: Viele Fahrräder sind nicht sicher genug. Aus Kostengründen, so der Vorwurf, verzichten die Hersteller häufig auf Sicherheitstests und Rückrufaktionen.

wahrscheinlich aber, so glaubt Piek, besaßen schon die neolithischen Chirurgen pflanzliche Mittel zur Betäubung und Schmerzstillung. So waren Mohn oder Schlafmohn als anästhesierende Remeduren bereits vor Jahrtausenden bekannt. Dennoch, so der Mediziner, „gab es für die Opfer sicher keine Narkose im heutigen Sinn“.

Vor allem religiöse oder magische Rituale haben Anthropologen und Archäologen bislang als Erklärung für die barbarischen Prozeduren herangezogen. Die Gucklöcher in den Köpfen hatten nach diesen Interpretationen den Sinn, die Opfer von Dämonen zu befreien oder zürnende Götter zu besänftigen. Doch Piek's Untersuchungen sprechen dafür, dass es sich bei den Trepanationskünsten wohl eher um frühe Heilversuche handelte: Als prähistorische Notfallmediziner, so seine Deutung, haben die Steinzeitoperateure bei Trümmerbrüchen Wundränder geglättet und gefährliche Knochensplinter entfernt.

Und bei Schlagverletzungen und anschließenden Hirnschwellungen schufen die Fenster in der knöchernen Schale vermutlich ein Ventil für den sich gefährlich aufbauenden Hirndruck. Auch lebensgefährliche Blutungen zwischen Dura und Schädelknochen konnten geübte Operateure mit ihren Flintsteinen entschärfen.

Noch bis vor kurzem beherrschte zum Beispiel ein Bantustamm in Kenia steinzeitliche Trepanationstechniken. Auch bei ihnen dienten die mitunter tagelang ohne Betäubung durchgeführten Prozeduren dazu, Kopfverletzungen und Schädelbrüche zu versorgen, die sich Stammesmitglieder bei Raufhändeln zugezogen hatten.

Denkbar wäre zudem, so Piek, „dass Trepanationen als Heilverfahren bei Beschwerden galten, die gar nichts mit dem Kopf zu tun hatten“ – ähnlich wie Alternativmediziner Schröpfköpfe gegen Kopfschmerzen an Körperstellen platzieren, unter denen der Schmerz gar nicht sitzt.

Für die modernen Nachfolger der Steinzeitheiler zählen Schädelöffnungen zur täglichen Routine. Die Fenster in der Schädeldecke, durch die Tumoren entfernt oder Hirnblutungen abgesaugt werden, bohren und fräsen sie mit Instrumenten, die in Bruchteilen von Sekunden stoppen, wenn ihre Spitze die knöcherne Hülle durchstößt – die verletzte Hirnhaut bleibt unangetastet.

Das Grundschemata des Eingriffs hat sich jedoch in den letzten 4000 Jahren kaum geändert. „Wenn ich irgendwo am Südpol ohne Instrumente einen Schädel öffnen müsste“, überlegt Piek, „würde ich es wahrscheinlich genauso machen wie die Steinzeitoperateure.“

GÜNTHER STOCKINGER

Ohne Vorwarnung verlor Stephan Zitzmann die Kontrolle über sein „Bernd Herkelmann“-Rad und knallte auf den Boden. „Als ich auf der Straße lag“, erzählt der 33-jährige Frankfurter, „bemerkte ich, dass die Gabel so komisch aus dem Rahmen herausging.“

Schuld an dem Unfall vor zwei Jahren am Mainufer war kein Schlagloch oder Bordstein: Der Hersteller hatte eine Gabel mit zu langem Gewinde eingebaut, die allmählich im Steuerrohr des Rahmens gebrochen war. Zitzmann erlitt einen Kahnbeinbruch in der linken Hand. Erst nach sechs Monaten konnte der Gitarrenlehrer wieder spielen. Als Entschädigung bekam er 3000 Mark Schmerzensgeld – und eine neue Gabel mit passendem Gewinde.

Bei Recherchen über den Unfall stieß der Fahrrad-Sachverständige Rainer Mai noch auf einen weiteren Gabelbruch bei einem Herkelmann-Rad. Der Gutachter empfahl, die Fahrräder zurückzurufen. Doch nichts geschah. Immerhin werden die Herkelmann-Räder mittlerweile von einem anderen Hersteller produziert.

Fahrradprüflabor, Schäden
„Viele gefährliche Mängel werden nicht bekannt“



Gebrochene Teleskop-Federbein



Bruch einer Kohlefasergabel



Gutachter Brust



Gabelbruch am Lenkkopf



JIM CUMMINS / BAVARIA

Radfahrer: Als unfreiwillige Testpiloten die Gesundheit aufs Spiel gesetzt?

getestet. Im Ernstfall vergleichen sich die Firmen mit den geschädigten Kunden lieber außergerichtlich, das ist billiger für sie als eine aufwendige Prüfung.“

So werden Fahrrad-Käufer häufig zu unfreiwilligen Testpiloten, die für die Hersteller ihre Gesundheit aufs Spiel setzen. „Die Banane reift beim Kunden“, sagt Gutachter Mai. „Und wenn etwas passiert, bekommt man nach Reklamationen nur ein schwammiges Blabla.“ Sein Kollege Zedler

hat ähnliche Erfahrungen gemacht. „Wenn ein Kunde nach einem Unfall bei dem Hersteller anruft, heißt es häufig: Ach, Sie sind der Erste, dem das passiert ist.“

Ein Grund für die mangelhafte Sicherheit vieler Räder ist nach Mais Ansicht die mittelständisch geprägte Struktur der deutschen Fahrradindustrie. „Autos werden von Ingenieuren in großen Konzernen konstruiert, Fahrräder hingegen darf in Deutschland jeder bauen – auch jemand, der davon gar nichts versteht“, sagt der Gutachter. „Selbstkritische Tests können sich die kleinen Betriebe meist nicht leisten. Die werfen ihre Produkte einfach so auf den Markt.“

Der Geschäftsführer des Zweirad-Industrie-Verbandes (ZIV), Rolf Lemberg, hält die Vorwürfe der Sachverständigen für unbegründet. Von fehlendem Sicherheitsbewusstsein könne keine Rede sein: „Die Hersteller und montierenden Grossisten kennen die Risiken. Sobald Gefahr für Leib und Leben besteht, starten sie einen Rückruf.“

Wahr ist, dass sich nicht alle Firmen aus der Verantwortung stehlen. Im vergangenen Oktober flog einem Radfahrer in England plötzlich das Innenleben seiner Federgabel entgegen, weil der Deckel einer Federung gebrochen war. Der Mann kam mit Brustschmerzen und einem Schrecken davon.

Der Radhersteller Votec aus dem badischen Bretten (Werbemotto: „Teuflische Ideen – aber wahrhaft göttlich“) reagierte umgehend und rief 2000 fehlerhafte Gabeln zurück.

„Die Gabel-Panne hat uns wehgetan“, gibt Votec-Vertriebsleiter Andreas Engmann zu. Rund 400 000 Mark habe der Rückruf gekostet. „Bei einem Umsatz von 20 Millionen Mark überlegt man sich so einen Schritt zweimal.“

Das Produkthaftungsgesetz habe der Firma jedoch keine Wahl gelassen: „Wenn da einer erfolgreich klagt, stehen wir mit bis zu 160 Millionen Mark für die Unfallfolgen gerade.“ Außerdem könne man sich das Vertuschen von Fehlern nicht leisten, so Engmann: „Wir liefern unsere Highend-Gabeln auch an Porsche, die würden solche Praktiken nicht akzeptieren.“

Aber selbst wenn die Firmen Händler und Kunden vor dem Gebrauch ihrer Zweiräder warnen, verhallt ihr Ruf häufig ungehört. „Die meisten Rückrufe erreichen die Verbraucher gar nicht, weil sie nicht groß genug veröffentlicht werden“, sagt Mai. Zudem ist es für die Händler schwierig, alle Käufer zu erreichen: Zulassungsregister wie im Autosektor gibt es nicht.

Einig sind sich die Sachverständigen, dass die Zahl der Rückrufe in den nächsten Jahren weiter steigen wird. „Die Gerichtsurteile zu Gunsten der Kunden werden zunehmen und damit auch der Druck auf die Hersteller, unsichere Räder rechtzeitig zurückzurufen“, prophezeit Zedler.

Wenn die Industrie kostspielige Rückrufe und Gerichtsverfahren vermeiden will, muss sie mehr Geld in die Qualität und Sicherheitstests ihrer Produkte investieren. „Jedes Rad sollte wenigstens die DIN-Norm 79100 erfüllen“, empfiehlt Brust, der diesen Sicherheits-Testkatalog für Fahrräder miterarbeitet hat (und sein Geld unter anderem mit der DIN-Prüfung im Auftrag der Hersteller verdient). Sein Berufskollege Mai hingegen hält die DIN-Norm für unzureichend: „Der hält doch jedes Baumarkt-Rad stand.“

Klebt eine DIN-Plakette auf dem Rahmen, kann sich der Käufer zudem noch nicht einmal darauf verlassen, dass das Rad wirklich normgerecht ist. Denn jeder Hersteller darf einfach behaupten, sein Modell entspreche der DIN-Norm – in Sicherheitstests nachweisen muss er das nicht.

Wie wenig alltagstauglich die DIN 79100 wirklich ist, zeigt das Beispiel des Modells „Laola“ der Firma Kynast. Obwohl das Rad die Norm erfüllt hatte, musste Kynast vor zwei Jahren rund 35 000 Räder zurückrufen: Auf Grund eines Konstruktionsfehlers war an mehr als 50 Exemplaren des vollgefederten Modells der Rahmen am Hinterraddämpfer gebrochen.

ZIV-Geschäftsführer Lemberg lehnt unabhängige Zwangsprüfungen vor der Markteinführung dennoch ab: „Die liegen nicht im Interesse der Industrie – auch die Käufer wollen sie nicht, dann müssten sie nämlich mehr für ihre Fahrräder zahlen.“

Solange viele Kunden zuerst nach dem Preis entscheiden, wird sich nach Ansicht der Gutachter ohnehin kaum etwas ändern. Zedler: „Die Verbraucher müssen endlich Qualitätsbewusstsein wie beim Auto entwickeln. Da würde wohl keiner akzeptieren, dass das Licht ausgeht und die Bremsen versagen – nur weil es anfängt zu regnen.“

TORBEN MÜLLER



Gebrochene Tretkurbel