

Mit Perücke fährt es sich sicherer

Der englische Verkehrspsychologe Ian Walker erforschte, wie Autos ein Velo überholen. Sein Fazit: Männer sollten besser eine Perücke tragen als einen Velohelm.

Auf den ersten Blick war nichts Besonderes an der Velofahrerin, die am 19. Juni 2006 auf der Wilton Road in Salisbury in Richtung Stadtzentrum fuhr. Sie hatte lange schwarze Haare, trug eine violett-rosa gestreifte Bluse und eine braune Hose. Das jedenfalls sahen die Autofahrer, die sie überholten. Doch mit der Frau stimmte etwas nicht: Sie war ein Mann.

Ian Walker war die Fahrt «extrem peinlich», wie er gesteht. Er versteckte sein Gesicht hinter einer Sonnenbrille und blickte starr zu Boden. «Ich befürchtete, meine Nachbarn könnten mich erkennen. Ich wohne gleich um die Ecke.» Am liebsten hätte er wohl jedem, der ihn scheel anblickte, sofort erklärt, dass er im Dienste der Wissenschaft unterwegs sei.

Ian Walker ist Verkehrspsychologe an der Universität von Bath in England. Eines Tages studierte er die Statistiken von Velounfällen in Australien, den USA und England. Aus den Zahlen hatte man schon früher herausgelesen, dass sich die schlimmsten Unfälle nicht etwa

ereignen, wenn ein Velo frontal auf ein Auto trifft, sondern wenn ein Auto ein Velo überholt, also beide in die gleiche Richtung fahren. Walker fiel aber noch etwas anderes auf: Die Anzahl der Unfälle und ihre Schwere waren vom Alter und vom Geschlecht der Velofahrer abhängig. Das allein ist nicht überraschend, schliesslich ist es plausibel, dass Frauen und ältere Leute vorsichtiger Velo fahren und dadurch in weniger Unfälle verwickelt werden. Doch das konnte nicht die ganze Erklärung sein: Selbst als Walker jene Unfälle miteinander verglich, bei denen sich die Radfahrer ähnlich verhielten, unterschieden sich die Unfallfolgen systematisch nach Alter und Geschlecht.

Das konnte nur eines bedeuten: Offenbar verhalten sich die Autofahrer gegenüber verschiedenen Gruppen von Velofahrern unterschiedlich. Walker nahm an, dass sie die einen knapper überholen als die andern. Um seine Vermutung zu überprüfen, rüstete er sein Velo mit einem Ultraschalldistanzmesser, einer Videokamera und einem Laser aus und fuhr 320 Kilometer durch Bristol und Salisbury. Neben der Frauenfrage, die er mit Perücke und Sonnenbrille zu beantworten hoffte, interessierte Walker noch eine viel brisantere Frage: Wie verhalten sich Autofahrer gegenüber Helmträgern? Also tauschte er für weite Strecken die Perücke gegen



Ian Walker bei seinem peinlichsten Experiment: Als Frau auf dem Velo.

einen weissen Velohelm, oder er fuhr ohne Helm.

Ein roter Lichtpunkt, den ein am Lenker befestigter Laser an den Strassenrand projizierte, erlaubte es Walker, auf seinen Fahrten den Abstand zum Rand konstant zu halten. Bald 25 Zentimeter, dann 50, 75, 100 oder 125. Walker wollte auch herausfinden, ob die Autofahrer einem Velofahrer, der selbst viel Platz einnahm, beim Überholen auch viel Platz gaben. Diese Meinung ist unter Velofahrern verbreitet, aber, wie Walkers Analyse zeigte, falsch: Je weiter innen auf der Fahrbahn er fuhr, desto knapper wurde er überholt.

Weil Walker genau wissen wollte, wie nah Autos überholten, durfte er seine Spur selbst dann nicht verlassen, wenn ihm ein Auto sehr nahe kam. Das erwies sich als überaus gefährlich. Die Distanz zu den 2320 Autos, die ihn überholten, variierte zwischen «3,54 und etwas weniger als 0 m», wie Walker in seinem Fachartikel trocken bemerkte. Weniger als 0 m bedeutet: Walker wurde zweimal angefahren. Beide Male trug er einen Helm. Glücklicherweise, ist man versucht zu sagen, doch die Auswertung der Daten zeigte, dass er wahrscheinlich angefahren wurde, gerade weil er einen Helm trug. Im Durchschnitt wurde Walker mit Helm nämlich gut 5 Zentimeter näher überholt als Walker ohne Helm.

Über die Gründe dieses Verhaltens der Autofahrer kann Walker nur spekulieren. Ist es weniger schlimm, einen Helmträger anzufahren, weil er bei einem Sturz weniger schwere Verletzungen erleiden wird? Oder glaubt der Autofahrer, wer einen Helm trage, fahre sicherer?

Walkers Resultat ist Wasser auf die Mühlen der Gegner der Helmtragepflicht für Velofahrer. Wie verbissen die Debatte darum geführt wird, zeigten ihm die Hunderte von E-Mails, die er nach der Veröffentlichung seiner Resultate erhielt. In einer hiess es: «Sie sind verrückt, Sie bringen Leute um.» Walker selbst hält Helme für Kinder zwar für sinnvoll, zweifelt aber an der Wirkung eines Helmobligatoriums für Erwachsene. Ob in Ländern mit einer Helmtragpflicht die Kopfverletzungen bei Unfällen wirklich zurückgingen, ist heftig umstritten. Sicher ist, dass die Nutzung des Velos mit ihrer Einführung zum Beispiel in Australien und Neuseeland deutlich abnahm.

Vielleicht wäre der Volksgesundheit eine Perückentragepflicht zuträglicher: War er als Frau verkleidet, machten die Autofahrer Walker durchschnittlich 14 Zentimeter mehr Platz.

Reto U. Schneider