

forscher Fiedler. Der Sucht verfallen eher die vielen mittelguten, die schon mal zufällig beträchtliche Summen gewinnen können. Leicht erliegen sie dann dem Irrglauben, sie hätten das Zeug zum Profi.

Den schwachen Spieler dagegen schützt seine Unterlegenheit: Wird er einmal übermütig, verliert er in der Regel so heftig, dass er vor Schreck bald wieder zur Vernunft kommt.

Für das Poker-Ökosystem ist das freilich ungünstig. Stockt der Nachschub an Fischen, bricht früher oder später die Nahrungskette zusammen. Und in der Tat sieht es gerade aus, als wären die Fanggründe überfischt. Vor allem seit der riesige US-Markt durch das rigorose Vorgehen der Kontrollbehörden so gut wie stillgelegt wurde, gehen die Umsätze zurück.

Umso gefragt sind nun die reichen Spieler, die sich im Casino gern mal – Gipfel des Luxus – spektakuläre Verluste gönnen. Der kanadische Milliardär Guy Laliberté etwa, Gründer des globalen Zirkuskonzerns Cirque du Soleil, haut öfters aus Jux die eine oder andere Million auf den Putz. Leute seines Schlages heißen Wale. Wo immer einer im Internet gesichtet wird, bilden sich sofort lange Warteschlangen an den Pokertischen. Manche Profis lassen selbstgebastelte kleine Überwachungsprogramme laufen, die Alarm schlagen, sobald sie irgendwo ausgelassenes Spielverhalten registrieren.

Aber vom Walfang allein kann die Pokergemeinde nicht leben. Um weiter expandieren zu können, will Kofert mit seinem Schulmodell auch andere Wissensgebiete erobern. Mitte des Jahres startet ein Portal für ein geistesverwandtes Spiel: den Devisenhandel. Unter der Adresse Tradimo.com können angehende Währungszocker dann lernen, wie sie gewinnbringend japanische Yen gegen Schweizer Franken tauschen oder Euro gegen russische Rubel.

Tradimo bietet den Schülern einen Lernpfad nach bewährter Manier: Grundwissen für Einsteiger, anschließend ein wohlorganisierter Aufstieg. Leben will die Firma, wie beim Poker, von den Handelsplattformen im Internet, die fürs Einwerben neuer Kundschaft zahlen.

Die Frage ist freilich, ob dieses Spiel überhaupt für Laien taugt. Der kleine Spekulant tritt hier gegen den Markt an, und der ist bekanntlich fast nicht zu schlagen. Kofert glaubt, dass seine Wette dennoch aufgehen wird. Immerhin, er kann zurückgreifen auf die begeisterungsfähige, gutvernetzte Millionenschar seiner Pokergemeinde, die in den Grundtugenden des Zockens bestens geschult ist.

Im Erfolgsfall müssen sich auch andere Branchen auf neue Mitspieler gefasst machen: „Dann steigen wir in den Aktienhandel ein.“

MANFRED DWORSCHAK



Kinder bei Verkehrserziehung in Berlin: Das Kernproblem ist nicht das Fehlen von Helmen,

VERKEHR

## Impuls auf den Schädel

Fahrradhelme retten Leben, und doch hätte die Helmpflicht eine gesundheitsschädliche Nebenwirkung: Sie könnte das Fahrradfahren unpopulär machen.

Die amtliche Prüfung von Schutzhelmen ist ein simpler Vorgang. Eine Kopfatlatrappe mit der Schädeldecke nach unten und aufgeschnalltem Helm wird an einem Seilzug emporgezogen und fallen gelassen.

Fahrradhelme müssen für die europäische Zulassung unter anderem einen Fall aus anderthalb Meter Höhe auf harten, ebenen Boden überstehen, ohne dass die Aufprallsensoren ein kritisches Verletzungsrisiko melden. Derselbe Impuls auf den ungeschützten Schädel wäre kaum zu überleben.

Niemand, der halbwegs klar im Kopf ist, wird die hohe Schutzwirkung von Fahrradhelmen bezweifeln. Und doch sind Radfahrer mit Helm eine Minderheit – und zwar eine, die auch noch schrumpft, wie das Bundesverkehrsministerium alarmiert feststellte. Nur noch neun Prozent aller Radfahrer trugen 2010 einen Helm, im Jahr davor waren es noch elf. Bei Kindern von sechs bis zehn Jahren sank der Anteil von 56 auf 38 Prozent.

Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (CSU) sagte daraufhin einen programmatischen Satz, der Verkehrsexperten nun Kopfzerbrechen bereitet: „Wenn sich die Helmtragequote in den kommenden Jahren nicht signifikant – also auf

mehr als 50 Prozent – erhöht und die Zahl schwerer Unfälle mit Toten und Verletzten nicht abnimmt, muss man über eine allgemeine Helmpflicht für Radfahrer nachdenken.“ Auch Landespolitiker, etwa in Hamburg und Baden-Württemberg, haben ähnliche Positionen.

Was liegt auch näher als ein solcher Gedanke? 14 000 Radfahrer werden jährlich in Deutschland schwer verletzt, im Schnitt 450 getötet. Höchste Zeit, so scheint es, die Menschen zum Überleben zu zwingen.

Doch so einfach ist die Sache eben nicht.

Ulrich Syberg, 56, ist Deutschlands oberster Interessenvertreter der Radfahrer, und er ist gegen die Helmpflicht. Der Bundesvorsitzende des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) sitzt in einem Café in Recklinghausen, auf dem Tisch liegt sein Helm, ein sportliches Modell, rot glänzend. Syberg fährt viel Rad – und immer mit Kopfschutz. Und doch sagt er: „Eine Helmpflicht wäre kontraproduktiv.“

Es gibt einen Begleiteffekt derselben, der noch weniger gewünscht ist als das Radfahren mit blankem Haupt: Er besteht darin, dass eine solche Verordnung die Menschen das Fahrrad meiden lässt.



JOCHEN ZICK / KERNSTONE

sondern das Vorhandensein von Autos

Und es gibt auch ein Land, das diese Erfahrung schon gemacht hat. Es ist weit weg von Deutschland, und die Sache ist lange her.

Vor 21 Jahren erging in einigen australischen Bundesstaaten eine allgemeine Helmpflicht für Radfahrer – sie erstickte einen gerade erblühenden Fahrrad-Boom. Binnen zwei Jahren, so fanden Forscher in einer Studie heraus, hatte fast die Hälfte der Kinder und Jugendlichen das Radfahren aufgegeben. Die Zahl der Kopfverletzungen sank auch – allerdings nicht so sehr wie die Zahl der Radfahrer. Die wenigen, die dem Rad treu blieben, lebten also gefährlicher.

Die Studie offenbart die bittere Logik einer Vorschrift, die das Gute will und dann das Böse schafft. Laut Vereinschef Syberg zeugt die Debatte von einem fundamentalen politischen Denkfehler: „Wer



ANDREAS TEICHMANN

Radclub-Präsident Syberg  
Bittere Logik der Vorschrift

Helmpflicht fordert, verkennt Ursache und Wirkung, er signalisiert dem Radfahrer: „Wenn du schon so leichtsinnig bist, in einer Autowelt mit dem Fahrrad zu fahren, dann panzere dich gefälligst.“

Das Kernproblem des Radfahrens ist nicht das Fehlen von Helmen, sondern das Vorhandensein von Autos. Bei rund drei Vierteln aller Fahrradunfälle war im Jahr 2010 ein Auto der Gegner. Nachhaltige Verkehrspolitik, sagt Syberg, müsse also nicht den Freiraum des Radlers, sondern den des Autofahrers beschneiden. Der ADFC fordert „bessere, breitere Radwege, generell Tempo 30 im innerstädtischen Bereich und verpflichtende Einführung technischer Sicherheitsmaßnahmen wie Außenairbags“.

Tatsächlich ist Radfahren in erster Linie gesund. Wer vom Rad wieder aufs Auto umsteigt, weil ihn der Helm nervt, bewegt sich meist weniger und erhöht sein Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Diese sind als Todesursache fast tausendmal häufiger als Fahrradunfälle.

Wer aber trotz all solcher Bedenken eine Helmpflicht fordert, müsste sie unbedingt auch für Fußgänger vorschreiben, denn von diesen werden im Straßenverkehr noch deutlich mehr getötet – und das ja nicht durch andere Fußgänger, sondern im Wesentlichen durch Autos. Eine Verkehrspolitik, die weiter gestattet, dass Autos mit todbringendem Tempo durch Städte fahren dürfen, kann allen, die nicht im Auto sitzen, nur eines raten: Helm auf zum Gefecht!

Der Streit um die Styroporkappe beleuchtet einen weltanschaulichen Konflikt von einiger Fallhöhe: Ramsauer steht für eine Verkehrspolitik, die die Welt durch die Windschutzscheibe des Autos betrachtet; Syberg glaubt dagegen die Morgenröte einer neuen Mobilitätskultur zu erkennen, in der das Auto seine Dominanz verlieren wird.

Tatsächlich hat das Fahrrad in europäischen Städten längst die Rolle eines Massenverkehrsmittels zurückgewonnen. Dagegen verzichten zunehmend moderne Städte ganz aufs eigene Auto, nicht aus Mangel an Geld, sondern aus Überdross an Stau und Parkplatzsuche. Einer weiter steigenden Zahl von rund 70 Millionen Rädern in Deutschland steht ein Bestand von rund 43 Millionen Autos gegenüber.

Überall in Europa, wo das Fahrrad boomt, herrscht keine Helmpflicht, im Pedal-Paradies Niederlande gibt es nicht einmal eine ernsthafte Debatte darüber. In den Helmpflicht-Gebieten Australiens und einigen Staaten der USA sind Radfahrer dagegen Exoten des Straßenwesens.

Beim Nachdenken über Zwangsmaßnahmen könnte Ramsauer auch auf eine Expertise zum Thema stoßen, welche er persönlich angefordert hat und im vergangenen September vorgelegt bekam. Sie rät ausdrücklich zu Sicherheitsmaß-

nahmen, die beim Auto und nicht beim Radfahrer ansetzen.

So wird der Bund darin „aufgefordert zu überprüfen, ob die innerstädtische Regelhöchstgeschwindigkeit von Tempo 50 in Anbetracht des zunehmenden Radverkehrs noch zeitgemäß ist“. Umgekehrt heißt es: „Wir befürworten keine Helmpflicht und keine Warnwestenpflicht.“

Die Ablehnung teilen sogar jene, die im Verdacht stehen könnten, Lobbyarbeit für eine Zwangsregelung zu betreiben: die Hersteller der Helme.

Etwas anderthalb Millionen Fahrradhelme werden nach Branchenschätzung in Deutschland pro Jahr verkauft. Zu den Marktführern zählt das fränkische Unternehmen Uvex. Die Geschäfte führt ein Kaufmann mit vornehm-konservativer Ausstrahlung: Michael Winter, 46 Jahre alt und Enkel des Firmengründers. Als er vor 25 Jahren ins großväterliche Unternehmen eintrat, vertrieb Uvex eines der ersten Schädelpolster für Radler; es wurde „Schutzring“ genannt und sah aus wie ein Kopfschmuck aus Knackwürsten.

Das heutige Produktportfolio umfasst ultraleichte Rennhelme, die vorwiegend aus Luftlöchern bestehen, und Damenmodelle mit Zopf-Ausparung im Heck. Martialische Kreationen wecken den Eindruck, die Designer hätten ein Wehrmachtstrauma abgearbeitet, und entzücken bizarrerweise halbwüchsige Skater.

Das Geheimnis des Helm-Marketings, erklärt Winter, bestehe darin, „Bedarf zu wecken und nicht nur zu decken“. Eine Nachfrage, die auf Freiwilligkeit beruht, sei von Qualitätsbewusstsein getragen und sichere kontinuierliches Wachstum.

Einen Blitz-Boom erlebte die Branche, nachdem Thüringens damaliger Ministerpräsident Dieter Althaus am Neujahrstag 2009 eine unbehelmte Skifahrerin tödlich verletzt hatte: Die Nachfrage nach Skihelmen schoss empor, die Hersteller produzierten in Sonderschichten und standen bald vor dem Problem einer abrupten Marktsättigung.

Die Einführung einer Helmpflicht, erklärt Winter, könne einen noch schlimmeren Effekt haben: Nach kurzem Höhenflug dürfte der Markt kollabieren. Als Schüler schrieb Winter eine Facharbeit über die Auswirkungen der damals gerade eingeführten Helmpflicht für Mofafahrer. Das Ergebnis ist ihm noch präsent.

Der Uvex-Chef wiegt eine seiner matschwarzen Hartschalen in der Hand wie Hamlet den schicksalsschweren Schädel und sagt: „Die Helmpflicht hat den Mofamarkt gekillt.“

CHRISTIAN WÜST



**Video: Über die historische Bedeutung von Fahrradhelmen**  
Für Smartphone-Benutzer:  
Bildcode scannen, etwa mit der App „Scanlife“.