

Der Kolonnenführer

Das Autofahren läßt sich zum Glück recht einfach verstehen durch eine schlichte Unterteilung.

Es gibt den Autofahrer und den Straßenverkehr.

Der Straßenverkehr wiederum besteht in großem Umfang aus den anderen Verkehrsteilnehmern.

Die Verkehrsteilnehmer wiederum lassen sich in zwei Gruppen unterteilen.

Zum einen die Penner, die langsamer unterwegs sind. Als der Autofahrer.

Zum anderen die Raser, die schneller unterwegs sind. Als der Autofahrer.

Die einzig wahre Sicht der Dinge zeigt, dass viele Autofahrer ihren eigenen Fahrstil und das daraus resultierende Tempo als richtig empfinden. Sehr im Gegensatz zu dem, was die anderen Verkehrsteilnehmer an „Performance“ bieten.

Nun zu den Randbedingungen.

Beim Straßenverkehr kommt es in erster Linie auf Sicherheit an. Gefahrlos vom berühmten A zum ebenso berühmten B zu gelangen. Zu wissen, bei der Fahrt zum Bäcker sein Leben weniger stark aufs Spiel zu setzen, als man es täte, wenn man im Alleingang den Mount Everest erneut bestiege oder ebenso im Alleingang einen Tauchgang zu einer neu entdeckten Haiart durchführte.

In der Prioritätenliste direkt danach kommt, nicht beliebig viel Zeit beim Transfer von A nach B zu verlieren. Betrachtungen vom Typ „der Weg ist das Ziel“ sind wichtig, jedoch metaphorisch zu verstehen und nicht grundsätzlich zwischen A und B anwendbar.

Daher empfinden die allermeisten Autofahrer den Straßenverkehr eher als zu langsam.

Dieser Text beschäftigt sich mit den anderen.

Also der Randgruppe, denen diese Welt insgesamt zu schnell ist und die ihr Recht auf individuelle Selbstbestimmung im Straßenverkehr vollständig ausleben. Teilweise noch ergänzt von einem Sendungsbewußtsein, auf dessen Grundlage sie die Rechtfertigung ableiten, verhindern zu wollen, dass andere Verkehrsteilnehmer um sie herum rasen können. Also den Tatbestand der Nötigung durch langsame Schleichfahrten erfüllen, dies gleichsam aber als missionarischen Auftrag empfinden und wohl überzeugt sind, andere damit befreien zu können.

Zur Eingangs erwähnten Verkehrsicherheit bleibt festzustellen, dass heutige Fahrzeuge die bestmögliche Sicherheitstechnik mit an Bord haben. Wobei man diesen Satz seit sehr vielen Jahren schreiben kann.

Tatsache ist, dass die Unfallzahlen und insbesondere auch die Zahl der Verkehrstoten seit ebensoviele Jahren sinkt. Auf dieser statistischen Basis wird leider und zynischerweise rechtfertigt, warum immer mehr Geschwindigkeitsmesstechnik eingesetzt wird.

Und für Umsätze sorgt, die bereits vorsorglich bei der Etatplanung der empfangsberechtigten Behörde/Gemeinde berücksichtigt werden.

Hinzu kommt ein großes Maß an technischem Fortschritt.

Wenn jemand beispielsweise auf einer sonnendurchfluteten und staubtrockenen Landstrasse in der Mittagszeit an einem Sommertag bei 21° Außentemperatur mit 65 km/h gradeaus unterwegs ist, dann gelangt ein Fahrzeug, dessen Höchstgeschwindigkeit heutzutage kaum unter, oft jedoch oberhalb von 200 km/h angesiedelt ist, nicht an seine Grenzen.

Es ist auch recht komfortabel an Bord, der Fahrtwind und Außengeräusche stören kaum; das Fahrwerk, die Bremsen, die Reifen, all diese Baugruppen sind für sehr viel höhere Belastungen und Tempi ausgelegt. Ohne überfordert zu sein. Die Längs- und Querkräfte, die ein modernes Fahrzeug im dynamischen Betrieb übertragen kann, sind wirklich enorm.

Im Grenzbereich, wenn also die Reifen von der Haft- in die Gleitreibung übergehen, mildern Antirutschsysteme wie etwa das Antiblockiersystem für die Längskräfte beim Bremsen und die Fahrdynamikregelung ESP respektive DSC für die Querkräfte in der Kurve die Folgen dieses für Laien teilweise aufregenden Fahrzustands.

Der Fahrer erhält zudem ein Raumklima, dessen Temperatur und Luftfeuchtigkeit, völlig abgekoppelt von äußeren Bedingungen, optimale Unterstützung für maximale Konzentration und Ermüdungsfreiheit garantiert. Zu Hilfe kommt hier ein Fahrersitz, der in vielerlei Richtungen und unter Zuhilfenahme der Lordosenstütze ergonomisch optimiert für eine ebenso belastungs- wie ermüdungsfreie Sitzposition sorgt.

Auch die heutigen Straßen sind über viele Jahre optimiert worden. Stark gekrümmte Kurvenradien beispielsweise werden vermieden oder aber durch Warnanlagen, die eine Kombination von Blinkleuchten, Warnschildern sowie kurzfristig extrem reduziertem Tempolimit beinhalten, zur Bedeutungslosigkeit entschärft. Allgemein läßt sich feststellen, dass heutige Strassen mehr von Tempolimits und schlechtem Asphalt als von gefährlichen Abschnitten geprägt sind.

All dies – die entschärften Straßen, die leistungsfähigen und komfortablen Fahrzeuge, der Wunsch der Menschen nach einer raschen Ankunft in „B“ – sollte eigentlich dafür sorgen, dass in den Bereichen, in denen kein Stau den Verkehrsfluss bremst – also außerhalb der Großstädte und Ballungszentren – der Verkehr nur so „flutschen“ müsse.

Doch von Jahr zu Jahr begegnet mir immer häufiger nach einiger Zeit auf einer Landstrasse eine Kolonne. Fünf, zehn, manchmal auch mehr Fahrzeuge fahren in dichtem Abstand hinter einem vorausfahrenden Fahrzeug her.

Früher kannte ich derartige Situationen von vorausfahrenden Traktoren oder anderen Nutzfahrzeugen mit einer extrem niedrigen Höchstgeschwindigkeit.

Heute erkenne ich an der Spitze der Kolonne jedoch oft einen PKW, der aus technischer Sicht durchaus so schnell fahren könnte, wie all die anderen Fahrzeuge hinter ihm gerne fahren würden und auch das Tempolimit es gestattet.

Es muss also eine statistisch immer signifikantere Gruppe von Autofahrern geben, die nicht schneller fahren können bzw. erheblich langsamer fahren wollen, als all die vielen Fahrzeuge, die sich immer wieder hinter ihnen aufstauen.

Seit es den Führerschein „auf Bewährung“ gibt, werden Führerscheinneulinge zum Spießertum genötigt, da sie sonst entweder zu teuren Nachschulungen müssen oder den „Lappen“ zumindest schneller wieder los sind, als der Rest der autofahrenden Zunft.

Am anderen Ende der Altersskala sehe ich Menschen, deren Bewegungsapparat so eingeschränkt ist, dass sie alleine zum Einsteigen in ihr Fahrzeug länger brauchen, als der Durchschnittsautofahrer zum Einladen des Wochenendeinkaufs inklusive Ausparken aus einer engen Parklücke.

Dann gibt es die Autofahrer, die mit dem Blick auf den Bordcomputer immer im Bereich des niedrigsten Verbrauchs unterwegs sind. Auch, wenn die Strecke, deren Tempolimit, das Wetter und das Fahrzeug sehr viel mehr hergeben würden.

Wobei das Tempolimit oft behandelt wird wie ein Nest von Hornissen oder ein freilaufender Kampfhund. Man nähert sich, wenn es sich gar nicht vermeiden läßt, nur sehr respektvoll an und hält immer einen großen Abstand. So wie sich z.B. 65 km/h zu einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h verhält. Im Sommer, bei Sonnenschein, 21° und einem Fahrzeug der oberen Mittelklasse auf einer langen Graden.

Dies sind Schleichfahrten aus Sicht jedes Einzelnen, der in der Kolonne dahinter immer wieder nach links ausschert, um zu prüfen, ob sich nicht doch eine Überholmöglichkeit ergibt. Schleichfahrten definiert durch den Umstand, dass die Kolonnenführer, sobald sich eine Möglichkeit zum Überholen ergibt, von den Kolonnenmitgliedern durch Überholen nach hinten durchgereicht werden.

Schleichfahrten erkennbar daran, dass an einer Ampel oder Bahnschranke die Kolonne aller Fahrzeuge mehr oder weniger gleichzeitig losfährt, der Schleicher jedoch bald die Kolonne in einen vor und hinter ihm fahrenden Bereich teilt. Die Teilkolonne vor ihm fährt – im Rahmen des Erlaubten – zügig weiter. Die Teilkolonne hinter von ihm wird genötigt, das Tempo des Schleichers zu fahren, bis überholt werden kann. Selbst Linienbusse und große LKWs mit Anhängern fahren, wenn sie zur erstbenannten Teilgruppe gehören, dem Schleicher schlicht davon – oder überholen, wenn es möglich ist.

Eine Erfordernis für das Schleichen läßt sich daher von den äußeren Umständen nicht ableiten.

Doch es gibt unter den Schleichern eine Hardcore-Gruppe.

Die mit dem Eingangs geschilderten Sendungsbewußtsein.

Wenn ich an Wochenenden unterwegs bin und auf einen Schleicher auflaufe, also als aktuell letztes Kolonnenmitglied andocke, geschieht dies oft mit einem Motorrad.

Motorräder sind, im Vergleich zu Autos, sehr viel stärker motorisiert. Jedes ihrer PS muss sehr viel weniger Kilogramm schleppen und beschleunigen. Zudem sind sie, als einspurige Fahrzeuge, besonders schmal. Daher ist es, ganz objektiv, sehr viel einfacher, mit einem Motorrad zu überholen. Situationen, in denen ein PKW nicht überholen kann, weil er zu viel Zeit benötigt oder aber nicht genug Raum zur Verfügung steht, sind für Motorräder zum Überholen nutzbar - völlig gefahrlos.

Möglicherweise hat der Schleicher im vorangegangenen Bundesland, durch das ihn seine Streckenplanung geführt hat, ja auch irgendwann ein Schild mit einem Tempolimit gesehen.

Möglicherweise ist ihm ja auch auf den nachfolgenden 145 Kilometern die Aufhebung jenes Tempolimits entgangen. Das kann ja mal passieren.

Möglicherweise ist ihm ja auch entgangen, dass er IMMER an der Spitze einer Kolonne fährt, nie jemand einholt, geschweige denn überholt. Dass hinter ihm die Fahrzeuge dicht gedrängt fahren. Immer mal links ausscheren, um an ihm vorbei den Streckenverlauf einsehen zu können.

Wenn ich einen Schleicher an einer Stelle, an der überholt werden darf, überhole, und er mir hinterherhupt, evtl. noch unter Zuhilfenahme der Lichthupe, läßt sich objektiv festhalten, dass das Ereignis des Überholtwerdens ihm offenkundig nicht entgangen ist.

Doch wird meine Fahrfreude durch seine Signalgebung ganz extrem einschränkt.

Der Überholvorgang ist ja, um mal die normative Kraft des Faktischen zu bemühen, an einer erlaubten Stelle erfolgreich gelungen. Niemand liegt blutend im Staub der Strasse. Kein Kratzer ist am Blech erkennbar. Niemand wurde behindert oder gar gefährdet. Niemand hat korrigierend lenken oder bremsen müssen.

Ich stelle mir vor, dieser Mensch, der so eine verzerrte Wahrnehmung hat, ist am nächsten Tag auf der Autobahn unterwegs und stellt fest, dass ihm Hunderte von Falschfahrern entgegenkommen.

Menschen, die eine derartig verzerrte Wahrnehmung haben, sollten am Straßenverkehr nicht mehr teilnehmen dürfen.

Auch in diesem Text möchte ich Immanuel Kant – den aus Königsberg – bemühen. Er hat einmal gesagt, dass die Freiheit eines Individuums dort aufhört, wo die eines anderen beginnt.

Wenn sich jemand in der Gemeinschaft der Autofahrer so breit macht, dass er die Verkehrssicherheit anderer beeinträchtigt (wegen der ständig provozierten Überholvorgänge), dann dehnt er seine Freiheit zu sehr aus.

Der Kolonnenführer tut eben dies.

So.

Nun ist es raus. Und ich habe den Text nicht mit wutverzerrtem Gesicht, sondern einem Lächeln geschrieben.

Vor allem auch voller Verständnis für Fahranfänger (der auch ich einmal war), der älteren Bevölkerungsgruppe (der ich, nach Ansicht meiner Söhne, bereits angehöre) und denjenigen, die aus Notwendigkeit oder Überzeugung besonders sparsam fahren. Aber auch mit dem Bewußtsein, durch mein eigenes Fahrverhalten nicht ständig über die Zeit anderer verfügen zu wollen.

Insofern plädiere ich für ein neues Gesetz, welches auf rechtlicher Ebene regelt, in welchem Umfang jemand bestraft wird für die Verschwendung von Lebenszeit harmloser und unbescholtener Menschen – also z.B. von Verkehrsteilnehmern.

So was wie Nötigung durch Langsamfahren. Genau so, wie es eine Armutsgrenze gibt („60 Prozent des medianen Äquivalenzeinkommens“) müßte also eine durchschnittliche Geschwindigkeit für jede Straße festgelegt werden.

Es gibt eine klare Festlegung der Höchstgeschwindigkeit für jede Straße. Eine Durchschnittsbildung ist leicht möglich, wenn man schlicht die Ergebnisse der Radaraufzeichnungen deutscher Ordnungsbehörden summiert und durch die Anzahl der Messungen teilt.

Wer dann z.B. weniger als 75% dieses Durchschnittswertes erreicht, wird mit einer gelben Karte in Form eines Fahrverbots angemahnt.

Wiederholungstäter verlieren ihren Führerschein und erhalten ihn erst wieder, wenn sie durch Fahrkurse ihre Fahrkönnen so weit verbessert haben, dass sie z.B. am Nürburgring eine Zeit von „Rundenrekord plus 40%“ erreichen. Natürlich ergänzt von einer Tachoscheibe für mindestens einem Jahr. Wer zu geringe Werte erzielt, ist den Lappen wieder los.

In diesem Sinne: Gute Fahrt!

Was außerdem immer wieder nervt

Kreisverkehr

In den vergangenen Jahrzehnten spielten Kreisverkehre eine geringe Rolle. Entsprechend unwahrscheinlich war es, im Rahmen der Fahrausbildung zu diesem Thema etwas dazulernen. Wieder ein überwiegendes Problem alter weißer Männer.

Ein immer größerer Teil von Kreuzungen wird jedoch von Kreisverkehren ausgefüllt. Wegen des vorherigen Absatzes wird dies nun zu einem Problem aller übrigen Verkehrsteilnehmer.

Daher wäre es ungeheuer sinnvoll, wenn Autofahrer, die mit dieser sowohl geometrisch als auch vom fahrerischen Anspruch sehr einfachen Konstruktion absolut überfordert sind, einfach mal etwas hinzulernen.

Es gibt keine Regel, die vorschreibt, dass man erst dann in den Kreisverkehr einfahren darf, wenn aus sämtlichen Fahrspuren, die in den Kreisverkehr einmünden, bis zum Horizont garantiert kein Landfahrzeug mehr zu erblicken ist.

Und es gilt auch nicht rechts vor links. Die Vorfahrtberechtigten sind immer die, die bereits im Kreisverkehr drin sind und daher immer von links kommen.

Abbiegen

Autos bauen Seitenkräfte auf, sobald man nicht exakt geradeaus fährt. Kommt es zu einer Richtungsänderung, wird man aufgrund der Massenträgheit (Inertialmoment, vektorielle Größe) in die entgegengesetzte Richtung gedrängt. Wer nach links fährt, wird nach rechts geschoben. Wer rechts fährt, rutscht nach links.

Ausnahmen bilden einspurige Fahrzeuge wie Fahrräder oder Motorräder. Daher macht es damit auch viel Spaß, schnell durch Kurven zu fahren.

Im Auto scheinen öfter Menschen zu fahren, die eine mir unbekannte Krankheit besitzen, da sie vor dem Abbiegen quasi bis zum völligen Stillstand abbiegen und damit den gesamten hintererfahrenden Straßenverkehr ebenso quasi zum Erliegen bringen. Ob das Abbiegen fürchterliche körperliche oder seelische Qualen auslöst, kann ich nicht ermessen. Vielleicht werden ja auch öfter offene Eimer mit Goldfischen auf dem Beifahrersitz transportiert. Wäre vorstellbar. Kommt aber wahrscheinlich selten vor.

Doch auch hier gilt wie immer: es ist für jedes Lebewesen gut, wenn es irgendwann seine Grenzen auslotet. Nicht nur in der Pubertät den maximalen Spritpegel, sondern auch später zum Beispiel die Kurvengeschwindigkeit eines Fahrzeugs kennt und im Alltag einschätzen kann. Dann ist es nicht erforderlich, dass 20 hintererfahrende Autos komplett abbremsen müssen, nur weil ein angstzerfressener Typ*in einfach keine Ahnung hat, dass es auch deutlich schneller ginge, ohne ein Risiko einzugehen.

Seit ESP (alle)/DSC (nur BMW) ist es auch kaum möglich, dass das Fahrzeug "ausbricht". Das Fahrzeug verhindert dies und im Notfall fängt es sich selbst wieder ein. ADAC und Konsorten bieten super gute Fahrsicherheitstrainings. Einfach mal probieren. Macht Spaß!

Warten hinter Verkehrshindernissen

Wer auf seiner Fahrspur ein Verkehrshindernis vor sich hat und wartet, bis der Gegenverkehr diese Stelle passiert hat damit er auf dessen Spur vorbeifahren kann, wartet am besten so, dass der Gegenverkehr auch wirklich passieren kann und nicht unnötig ausgebremst wird. Dann geht es für alle schneller.

Wer nun aus absolut unerfindlichen Gründen bis über die Mitte in die Gegenfahrbahn überzieht und dort wartet, sorgt dafür, dass der Gegenverkehr bis zum Schrittempo abbremsen muss und diese Engstelle völlig überflüssigerweise zu einem Nadelöhr gerät.

Kein Nutzen erkennbar.