

Ein Fahrzeug kann exakt geradeaus quasi beliebig schnell fahren.

Erste Grenze für diese pauschalierte Aussage sind die technischen Möglichkeiten des Fahrzeugs selbst. Diese liegen bei heutigen PKW oft jenseits, selten jedoch unterhalb von 200 km/h. Physikalisch geht es darum, dass die Summe aus Roll-, Luft- und anderen Widerständen irgendwann exakt so groß wie die Motorleistung wird und daher das Auto nicht schneller werden kann. Unter der Randbedingung, dass die Getriebeübersetzung so gestaltet wurde, dass diese Geschwindigkeit auch im Bereich der höchsten Motorleistung erreicht werden kann. Was heute nicht mehr immer der Fall ist, wenn es darum geht, schadstoffarme Autos zu bauen.

Womit sich dann auch die zweite Grenze offenbart. Ein solches Tempo ist nur in Deutschland und nur auf einem Teil der Autobahnen ohne Tempolimit, ohne Baustelle, ohne Stau, ohne dichten Verkehr möglich.

Ansonsten gilt außerorts 100 km/h und innerorts 50 km/h.

Eingangs war ja auch das Geradeausfahren als Randbedingung erwähnt. Sobald die Strecke eine Biegung enthält, gilt dies nicht mehr. Der Fahrer eines solchen Fahrzeugs wird sein Tempo anpassen, wenn es zu engeren Biegungen, vulgo Kurven, und anderen Abwechslungen wie z.B. Kreuzungen kommt. Eine im besten Sinne dynamische Fahrweise, da das Tempo den Gegebenheiten (Tempolimits, Kurvenverläufe, Kreuzungen) angepasst wird.

Mir begegnen bei meinen täglichen Fahrten über Landstraßen und Ortsdurchfahrten ganz regelmäßig einzelne Fahrzeuge oder Fahrzeugkolonnen, die überhaupt nicht dynamisch unterwegs sind. Sondern mit einem konstanten Tempo alle Situationen abzudecken versuchen. Weshalb dieses Tempo auch vergleichsweise niedrig gewählt wird. Beispielsweise 64 km/h. Dies wird dann über Land, aber auch in Ortsdurchfahrten gewählt. Eine Gleichmäßigkeit, die dem Fahrer möglichst wenige Bewegungen abverlangt.

Auch, wenn die gerade befahrene Landstraße, die exakt geradeaus führt, 100 km/h gestatten würde, aus fahrtechnischer wie auch verkehrsrechtlicher Sicht. Auch, wenn die Ortsdurchfahrt des an der Landstraße gelegenen Dorfes eben auf 50 km/h begrenzt ist.

Zombieauslösende Kreuzungen

Wenn sich die Zombies dann jedoch einmal an den Schildern für Tempolimits orientieren, vergessen sie ein wichtiges Detail. Das Tempolimit einer Straße erhält nach Passieren JEDER Kreuzung einen Reset auf 100 km/h! Eine klare Verkehrsregel, die sich daraus ableitet, dass die von Seitenstraßen auf diese Landstraße Einbiegenden evtl. ein völlig anderes Tempo einzuhalten hatten, evtl. 30, 50 oder 70 km/h. Klar für den, der aus einer Seitenstraße einbiegt, dass er nun ein anderes Tempolimit hat. Außerorts eben 100 km/h. Nur die an dieser Kreuzung geradeaus fahrenden Zombies rollen unverändert mit dem selben Tempo weiter, von Kreuzung zu Kreuzung. Weil vielleicht 13 Kreuzungen zuvor einmal ein Schild stand?

Diese Betrachtung gilt im Übrigen auch innerorts. Wer an einer Kreuzung eine Seitenstraße einbiegt, gilt ja offenkundig nicht mehr das Tempo der Querstraße, von der man kommt, sondern das Tempo der Straße, auf die man abgebogen ist. Kommt jemand aus einer 30er-Zone auf eine Hauptstraße, so gilt dort innerorts eben 50. Hatte die Hauptstraße zuvor ein 30 km/h-Limit, gilt nach Passieren der Kreuzung 50 km/h.

Es ist auch absolut sinnvoll, die kreuzungsbedingte Aufhebung aller Tempolimits nicht mit noch mehr Schildern mehrfach zu kennzeichnen in unserer durch Schilderwälder geprägten Städte und Landstraßen.

Zurück zu den im Schlafmodus daher rollenden Zombies. Diesen ist offenkundig nicht nur diese Regel unbekannt.

Mein Problem mit diesen Fahrern ist nicht nur, dass sie in aller Regel viel zu langsam unterwegs sind und daher andere Verkehrsteilnehmer daran hindern, ihre Zeitplanung einzuhalten, deren Kalkulation darauf basiert, die Möglichkeiten des Straßenverkehrs wenigstens ansatzweise und völlig legal auszus schöpfen.

Mein Problem ist auch, dass ich oft erlebt habe, die diese immer im selben Trott rollenden Zombies ungeheuer lange benötigen, wenn sich einmal eine Situation ereignet, die sich nicht mit 64 km/h einfach geradeaus plattrollen lässt.

Bremsen? Bitte die anderen

Beispielsweise zieht da jemand, weil vor ihm ein Hindernis auftaucht, einfach rüber in den Gegenverkehr, der dann wirklich ein Problem hat nach dem Motto „tut mir leid, dass ich auf meiner Fahrspur unterwegs bin“. Weil der Zombie vielleicht nicht in der Lage ist, schnell auf das Bremspedal zu treten und daher einfach eine Lenkbewegung vollzieht?

Bremsen? Na klar, aber nur, wenn der Verkehr maximal behindert wird.

Beispielsweise bleibt jemand, wenn dann wirklich ein Streckenabschnitt gesperrt ist, einfach stehen, um in Ruhe zu überlegen, was man denn als nächstes tun könne. Dies habe ich bereits mitten in Kreisverkehren erlebt, bei denen eine einzige Ausfahrt gesperrt war. Ebenso auf Kreuzungen, wenn die gewünschte Abbiegespur gesperrt war. In einer solchen Situation auf die Bremse zu treten, anstatt einfach weiterzufahren und die Neuplanung der Routenführung dann zu gestalten, wenn nicht komplette Kreuzungen und Kreisverkehre durch das völlig unnötige Anhalten eines einzelnen Fahrzeugs in sämtlichen Richtungen blockiert werden, ist immerhin möglich. Erfordert aber ebenfalls eine minimale Dynamik bei Entscheidungen.

Vorfahrt gewähren? Nur für Zombies in Schleichfahrt

Beispielsweise nähert sich jemand auf einer Nebenstraße einer befahrenen Landstraße. Bremst kurz, schaut links und rechts, weil er ja die Vorfahrt beachten muss, schaut dem rollenden Verkehr auf der Landstraße „ins Auge“. Und fährt dann einfach raus auf die Landstraße. Der dort mit 100 km/h fahrende Verkehr hat dann Pech gehabt und kann nur auf die Ankerwirkung des ABS hoffen. Der Zombie ist vielleicht davon ausgegangen, dass niemand mehr als 64 km/h fahren kann und daher genug Zeit ist?

Immer öfter erlebe ich Situationen, in denen Verkehrsteilnehmer nicht (oder nicht mehr oder noch nicht) ihre Fahrweise dynamisch an Gegebenheiten anpassen können oder wollen, sondern zum völlig falschen Zeitpunkt weiterrollen, anhalten oder weitere Fahrfehler begehen, die äußerst risikoreiche Situationen auf Straßen schaffen.

Vor diesem Hintergrund erscheint es sinnvoll, nicht nur den technischen Zustand der Fahrzeuge in definierten Intervallen prüfen zu wollen. Deren TÜV-geprüfter Status ist in den allermeisten Fällen nicht die Ursache für Unfälle, die sich aus den geschilderten Szenarien bilden.