

# Druck im Hirn

**Ein Fahrlehrer ergründete die Ursache vieler Unfälle: Der Mensch will nicht bremsen.**

**A**n einem Sommertag der frühen Nachkriegsjahre startete der Gastwirt Reinhold Janssen aus Zetel, Ostfriesland, zu einer denkwürdigen Ausfahrt. Mit seinem frisch erworbenen Motorroller kreiste er mehrfach um die Friesische Wehde, einen Landstrich südlich von Wilhelmshaven.

Die Anwohner versammelten sich vergnügt am Straßenrand und bestaunten den kühnen Pionier der Massenmotorisierung. Der Akteur selber war nicht amüsiert. Janssen wollte anhalten – doch eine innere Blockade hielt ihn davon ab, zu bremsen.

Der Wilhelmshavener Fahrlehrer Hermann Ahlers, 53, erinnert sich noch gut an das kuriose Spektakel aus seiner Kindheit. Seit Jahrzehnten beschäftigt er sich mit der geheimnisvollen Kraft, die den rollenden Wirt damals magisch in Bewegung hielt. Heute ist sich Ahlers sicher: Janssen war in extremem Maße von einer psychomotorischen Störung befallen, die allen Kraftfahrern latent innewohnt: „Der Mensch“, doziert Ahlers, „will nicht bremsen. Es ist gegen seine Natur.“

In seiner 27jährigen Praxis als Fahrlehrer machte Ahlers immer die gleiche Erfahrung: Eine plötzliche Gefahr taucht auf, der Fahranfänger tritt zwar schnell, aber viel zu schwach auf das Bremspedal, verkrampft sich und „saust sehenden Auges in die Katastrophe“. Ahlers greift ein, um dann den erstaunten Schüler sagen zu hören, er habe doch bereits so fest wie möglich gebremst. Die Diskussion führte meist in die didaktische Sackgasse. Dem Lehrer fehlten Beweise.

Vor fünf Jahren ließ Ahlers deshalb Bremsdruckanzeigen auf den Armaturenbrettern seiner Fahrschulwagen installieren. Seitdem kann er präzise forschen – und kommt meist auf ein erstaunlich konstantes Ergebnis: „Im Moment der Panik bremsst fast jeder Fahranfänger ziemlich genau mit 18 bar. Um voll zu verzögern, sind auf trockener Straße aber 100 bar und mehr nötig.“

Mit konsequentem Praxistraining will Ahlers seinen Schützlingen dieses Fehlverhalten austreiben. Während der ersten Stunden üben sie auf abgelegenen



T. RAUPACH / ARGUS

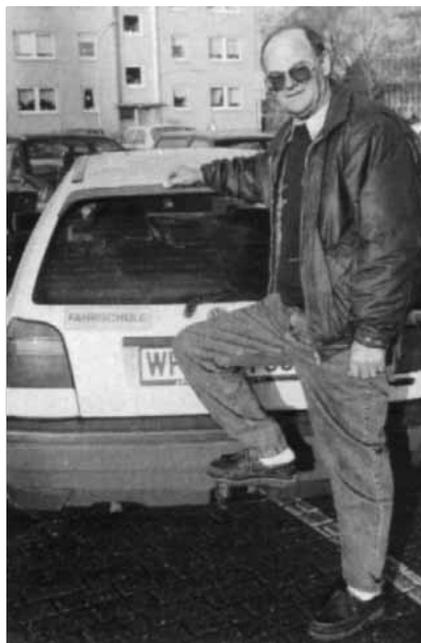
**Verkehrsunfall (in Hamburg):** „Sehenden Auges in die Katastrophe“

Strecken das Bremsen mit verschiedenen Drücken bis hin zur Vollbremsung.

Die Übung gleicht häufig einer pädagogischen Ochsentour. Ahlers: „Sie glauben gar nicht, wie sehr sich ein Mensch sträuben kann, kräftig auf die Bremse zu treten. Das ist so, als ob Sie ihn zwingen, etwas Verbotenes zu tun.“ Ist die Hemmschwelle erst einmal überschritten, beobachtet Ahlers eine erstaunliche Entkrampfung des Schülers. „Wer die Wirkung verschiedener Bremsdrücke in der Praxis kennengelernt hat, fährt grundsätzlich entspannter und sicherer.“

Seit Jahren drängt Ahlers nun den Fahrlehrerverband Niedersachsen, seine Lehrmethoden zu übernehmen. Doch dessen Vorsitzender Ernst Fröhling, 75, geht auf Distanz: „Die psychologischen Dinge, die Ahlers mit seinen Methoden verbindet, die stören mich etwas.“

Die Verstörung des Oberfahrlehrers rührt womöglich daher, daß sich der friesische Auto-Didakt Ahlers bisweilen



P. MEYER / FORUM

**Fahrlehrer Ahlers**  
Auto-didaktische Sackgasse

etwas kühn in das Hochland der Hirnforschung vorwagt. In einer seiner Ausführungen heißt es: „Mit meinem Bremsdruckmeßgerät programmiere ich so viele Gehirnzellen meines Schülers auf alle vorkommenden Bremsdrücke, daß er im Moment der Gefahr jeden erforderlichen Druck ohne Streß ansteuern kann – und zwar aus dem Langzeitgedächtnis.“

Mag Ahlers die wissenschaftliche Tragweite seines Lehrprogramms etwas überschätzen, so entlarvt sein Forscher doch eine empfindliche Schwachstelle der deutschen Fahrausbildung: Die Beherrschung der Vollbremsung, für die aktive Verkehrssicherheit von zentraler Bedeutung, zählt bis heute nicht zum Prüfprogramm. Statt dessen pauken Deutschlands Fahrlehrer ihren Schülern in teuren Übungsstunden weitaus weniger sicherheitsrelevante Fertigkeiten ein, etwa das Einparken in verschiedenen Variationen.

Daß der Einzelgänger Ahlers im Prinzip an der richtigen Stelle ansetzt, bestätigen auch die Unfallforscher bei Mercedes-Benz. In einer Presseerklärung teilte der Autokonzern kürzlich mit, „daß über 90 Prozent der Autofahrer bei Notbremsituationen falsch oder zu zögerlich reagieren. Dadurch verlängert sich der Bremsweg eines Wagens um bis zu 45 Prozent“.

Mercedes will gehemmten Bremsern mit Technik nachhelfen. Die Stuttgarter Ingenieure entwickeln derzeit einen elektronischen „Brems-Assistenten“, der 1996 in der S-Klasse eingeführt werden soll. Der Automat erkennt anhand der Geschwindigkeit, mit der das Pedal getreten wird, ob eine Notbremsituation vorliegt. Ist das der Fall, bremsst der Wagen automatisch mit voller Kraft.

Eine andere Methode hilfreicher Fremdeinwirkung fruchtete bereits vor über 40 Jahren bei dem haltlos einherausenden Rollerfahrer Janssen. Geistesgegenwärtig erkannten einige Passanten seine Not und warfen Obstkisten auf die Fahrbahn, die den rasenden Wirt jäh zu einer rettenden Bruchlandung zwangen. □