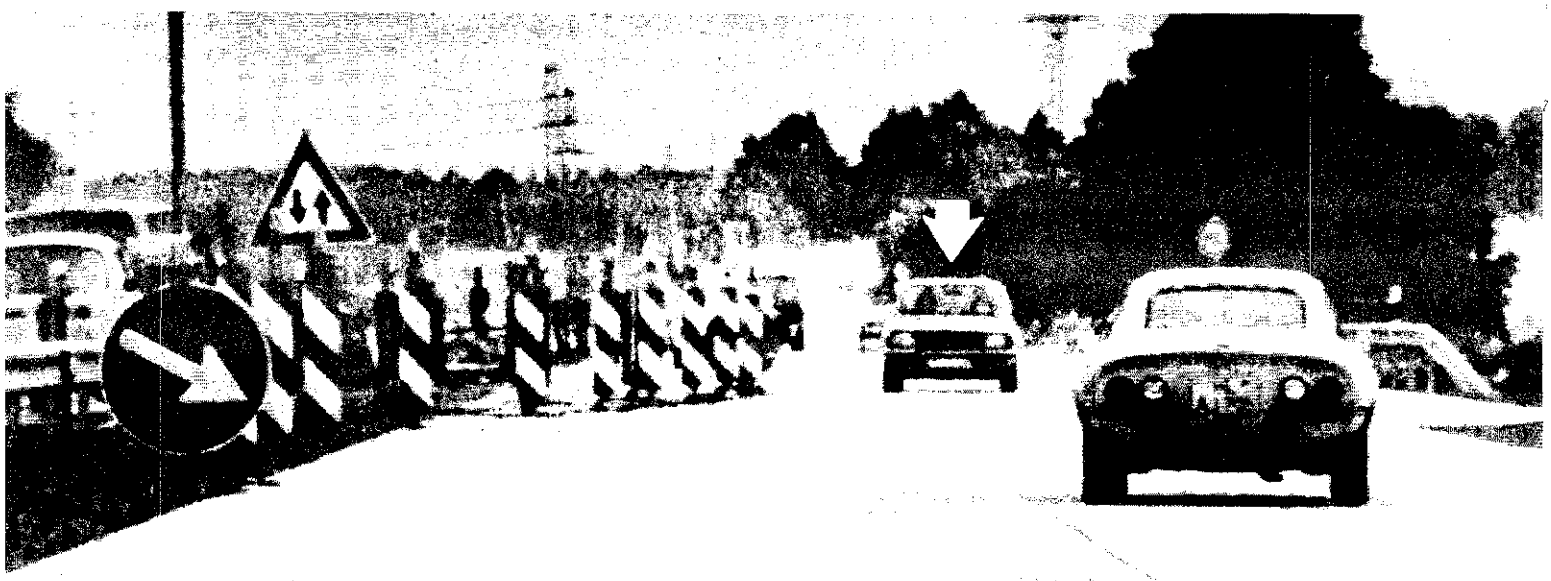


„Alles hochgradig hirnlose Kutscher"?

Geisterfahrer auf der Autobahn: Warum sie gegenan rasen

Falschfahrer auf der Autobahn Hamburg—Lübeck (Polizeiphoto): Eine Wirklichkeit gewordene Zwangsvorstellung

Die „dringende Durchsage" im Verkehrsfunk alarmiert *schon tagtäglich Westdeutschlands Autobahnfahrer* — wieder mal einer auf der falschen Seite, wieder einmal tödliche Gefahr. Sind es Betrunkene oder liegt es am *Schilder-Wirrwarr? Versuche, dem Spuk beizukommen,* laufen nur schleppend oder werden gar abgeblockt.

Im Morgengrauen des 19. November, einem Sonntag, gibt es am Gambacher Dreieck Alarm. Dort, in Nordhessen, verknotet sich die Autobahn Hamburg—Basel (A 5) mit der Schnellverbindung Gießen—Dortmund (A 45). Zuständig für diesen Abschnitt ist die Autobahnpolizei Butzbach.

6.29 Uhr. Von der Notrufsäule bei Kilometer 447,5 nahe der Anschlußstelle Gießen wird durchgesagt: „Pkw mit gelben Lichtern kommt in Fahrtrichtung entgegen."

6.30 Uhr. Ansage von Notrufsäule 451, weiter südlich: „Wagen kommt entgegen."

6.33 Uhr. Die dritte Meldung an die Autobahnpolizei; gleichzeitig unterbricht jetzt HR 3, die UKW-Welle des Hessischen Rundfunks, die Frühmusik mit einer Warnmeldung:

> Ein wichtiger Hinweis für die Autofahrer auf der Autobahn A 5 Frankfurt–Kassel, Richtung Kassel: Im Abschnitt Bad Nauheim–Gambacher Kreuz kommt Ihnen auf Ihrer Fahrbahn ein Fahrzeug entgegen. Bitte fahren Sie äußerst rechts und überholen Sie nicht. Wir werden Sie in kürze neu informieren.

6.35 Uhr. Neue Meldung an den Posten Butzbach: „Wagen kommt entgegen" — nun schon südlich vom Dreieck.

Bereits beim ersten Hinweis sind zwei Streifenwagen auf die Strecke gegangen, einer von der Raststätte Wetterau, der dem Falschfahrer entgegenfährt und zwischen den Anschlußstellen Butzbach und Bad Nauheim zunächst einmal mit Blaulicht und Kelle alle Überholten rechts ran winkt. Dann wird der Polizeiwagen quergeparkt und sperrt, von Fackelfeuer beleuchtet, beide Fahrspuren. Auch der zweite Streifenwagen ist eingetroffen.

6.36 Uhr. Das gelbe Licht nähert sich, gleich darauf durchbricht das Auto die Vollsperrung. 300 Meter später wendet der Wagen, rast nochmals an der Polizei vorbei. Erst an der Anschlußstelle Butzbach ist die Fahrt zu Ende. Die Beamten holen die Fahrerin aus dem Wagen, eine Dänin.

„Sie machte einen vollkommen verworrenen Eindruck, sie wollte nicht sprechen, wollte das Fahrzeug nicht öffnen", registrieren die Polizisten. HR 3 gibt Entwarnung.

Begegnungen der Art werden tagtäglich von Deutschlands Autobahnen gemeldet, der ADAC schrieb, wie es manchmal endet: „Falsch rein — tot raus."

Und Routine ist dieser Horror schon für Radiohörer. Bei der Frühmusik oder während der Einkaufstips — selbst die Morgenandacht wird unterbrochen wegen der „dringenden Durchsage", dem „wichtigen Hinweis" auf ein Phänomen, das es womöglich schon lange gegeben hat, das aber seit kurzem erst öffentlich auftritt:

Auf deutscher Autobahn, wo, wohlweislich, alles so normiert und formiert ist, wo Anpassung lebenswichtige Gewohnheitssache ist wie kaum sonstwo im Bundesalltag — da kommt, unglaublich, plötzlich einer entgegen. Nur wenige Autofahrer haben sie schon leibhaftig gesehen, wie sie, dem Fliegenden Holländer gleich, vom Horizont her verderbenbringend heranbrausen — Geisterfahrer.

Das ist nun kein Wort mehr für einen Kirmesspaß, es ist eine Wirklichkeit gewordene Zwangsvorstellung. Synonym für ein mittlerweile bekanntes Unwesen, aber auch ein unbekanntes Wesen. Denn: Wer treibt diesen Spuk? Sind es Bezechte, Betagte — oder einfach Beschränkte? Soviel nur ist gewiß, daß es meist an den Anschlußstellen der Autobahn beginnt, an Baustellen, Tankstellenausfahrten. Aber woran es nun eigentlich liegt, daß einer auf vortrefflich beschilderter Strecke auf die falsche Seite gerät, ist allen Experten ein Rätsel. Dringend gesucht wird die Ursache für den Black out beim ansonsten wohl gesetzestreue-

sten Autobürgers Europas auf der, dito, besten Straßenanlage des Kontinents.

Ist's etwa „das Unbewußte", wie der Psychologie-Professor Fritz Stemme in die „Welt" setzt, oder sind es nicht vielmehr „alles hochgradig hirnlose Kutscher" (ein Leser der ADAC-„Motorwelt"), ist eine Schraube am Auto lokker oder beim Fahrer, wie der Kolumnist des badischen Kirchenblatts „Aufbruch" sich zweifelnd fragte?

Daß die Dämonen faßbar sind und überaus dinglich, belegt der Polizeibericht. Doch sie machten ihren Weg ins allgemeine Bewußtsein auf eine wahrhaft gespenstische Weise. Verschwindend wenig zählen die paar hundert Irrenden im Vergleich mit den autofahrenden Millionen. Kaum ein Kneipenklön aber inzwischen, kein Blatt, schon gar kein Fachzirkel mehr, in dem sie nicht herumgeistern.

Wieso die Irrfahrer, die nicht erst gestern die sonst so sicheren Schnellstraßen zur tückischen Unfallfalle gemacht haben, jetzt auf einmal im Gerede sind — niemand weiß das genau. Wahrscheinlich wohl, daß der nun regelmäßige Rundfunk-Alarm den Spuk populär gemacht hat.

Rund 1200 Falschfahrten registrierte die Polizei auf den Autobahnen bislang in diesem Jahr. 697 waren es — nach Erhebungen der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) — bis zum 1. August gewesen. 236 Falschfahrer hatte die Polizei bis dahin gestellt, 47 davon hatten einen Unfall verursacht — zehn Tote, sieben Schwerverletzte, 28 Leichtverletzte.

Tendenzen, ob steigend oder fallend, lassen sich daraus nicht ableiten. Erst seit dem 1. Januar werden Falschfahrten von allen Polizeistellen statistisch gesondert erfaßt und wurden bislang von acht der elf Bundesländer auch zur Auswertung an die Bundesanstalt in Köln weitergereicht. Und vorerst geben nur lokale Daten spärlichen Aufschluß.

Auf den 308 Kilometern schleswig-holsteinischer BAB beispielsweise wurden dieses Jahr bis Mitte November sieben Falschfahrt-Unfälle, allesamt Kollisionen mit arglosen Gegenkommern, aufgenommen. Und das, immerhin, sind nur vier weniger als in den drei Jahren von 1973 bis 1975 insgesamt.

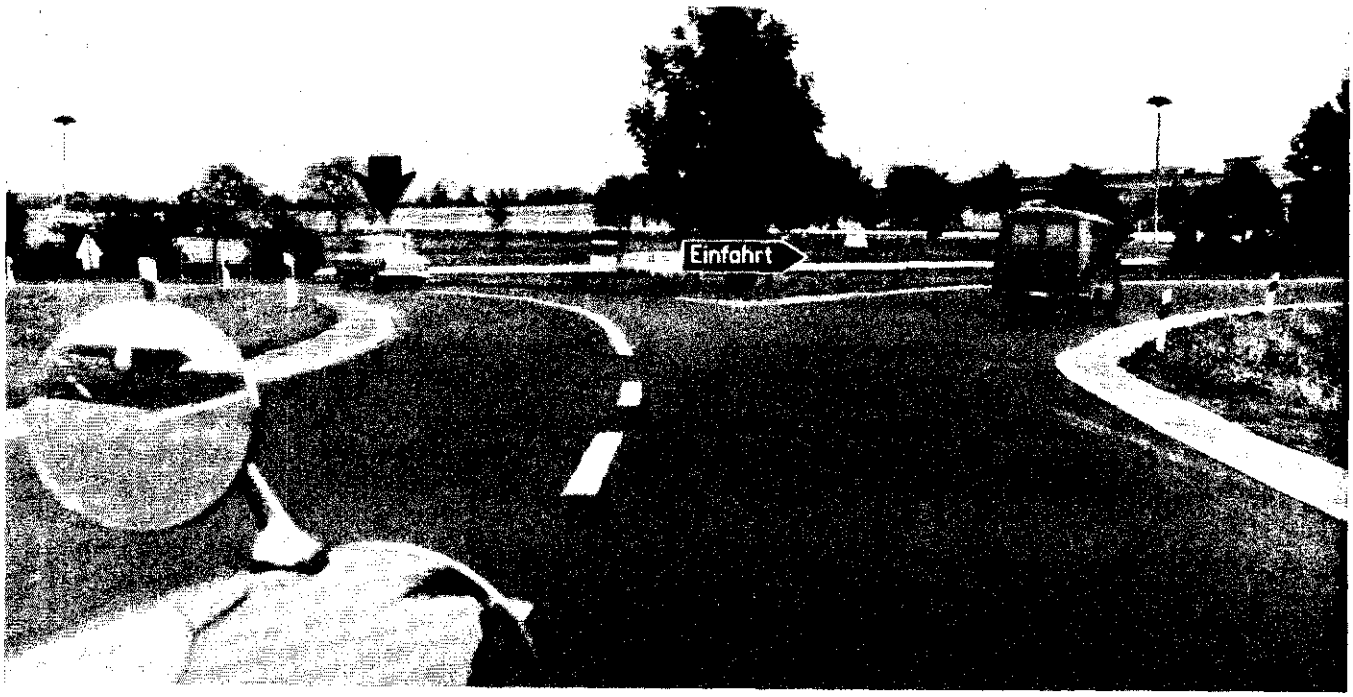
Als erste zählten die Bayern 1976 ein Halbjahr lang Geisterfahrten. Sie kamen damals, von Juli bis Dezember, auf 179 und gerieten so beim Bundesverkehrsminister Gscheidle in den unterdessen widerlegten Verdacht, bei solchen Irrfahrten handle es sich „ganz offensichtlich um ein spezifisch bayrisches Problem". Dieses Jahr, von Januar bis Juni, meldete Bayern 150 Falschfahrten, etwa gleichviel wie Baden-Württemberg.

Ob es daran liegt, daß es eben früher nicht die nun obligatorische „Falschfahrmeldung" gab, oder daran, daß neuerdings Nachrichten über Geisterfahrer unverzüglich an die nächste Rundfunkanstalt weitergeleitet werden müssen — wann ihnen in den Jahren vorher erstmals ein solcher Typ unterkam, ist altgedienten Autobahnpolizisten meist nicht erinnerlich.

„Falschfahren", meint etwa Hauptkommissar Detlef Kuhtal, Leiter der Polizei-Autobahnstation Bad Oldesloe an der A 1 zwischen Hamburg und Lübeck, „hat es immer einmal gegeben, aber für uns war das nur ein Falschver-



Falschfahrer bei Bischofsheim: Horror zur Frühmusik



Falschfahrer an der Autobahnauffahrt Kassel-Mitte: Falsch rein — tot raus

halten unter vielen." Nun aber sind sie auch für Kuhtal „ein Phänomen". Und der Obermeister Karl-Heinz Lorenzen, seit zehn Jahren Autobahnpolizist im Holsteinischen, „kennt diese Tatbestände natürlich von früher auch". Jetzt jedoch ist es für ihn „fast unverständlich, daß so etwas überhaupt geschieht".

Abgesehen von so skurrilen Geistergestalten wie der 81jährigen Oma, die im Rollstuhl auf der Autobahn München—Garmisch gegen den Strom ruderte, oder dem Bauern, der mit dem Traktor auf der Autobahn Nürnberg—Ingolstadt gegenan tuckerte: Vor dem Unverständlichen, so scheint es, ist keiner gefeit.

Fahruntüchtige Greise spukten über Deutschlands Autobahnen ebenso wie kerngesunde Teenager, Führerscheinneulinge wie Langbefahrene, Ungelernte wie Akademiker, und selbst ein deutscher Verkehrsminister war schon dabei. Irritiert durch Neuschnee, geriet 1970, an einem hellichten Märzmorgen, Dr. Hanns Neumann, seinerzeit Minister für Wirtschaft und Verkehr in Rheinland-Pfalz, auf der A 8 bei Rosenheim auf die Gegengeleise.

Da wollte zum Beispiel ein Berliner Rentner, 78, am 13. Oktober dieses Jahres eigentlich nur von der linken Seite des Rheins ins Hessische fahren. Als er dann, bei Nebel, die Abfahrt der Autobahn 61 bei Bingen verpaßte, wurde er unsicher. Bei der nächsten Abfahrt, in Gau-Bickelheim, verließ er die Autobahn, unterquerte sie und fuhr auf der Gegenfahrbahn wieder drauf — in die falsche Richtung, mit Tempo 70 und „immer ganz rechts", wie er später angab.

Nach drei Kilometern hatte der Berliner immer noch nichts gemerkt; auch dann noch nicht, als ihm ein Lastwagen entgegenkam, scharf bremste, sich querstellte und ein anderer Wagen auffuhr. Nach weiteren 100 Metern konnte ein Jaguar dem VW des alten Herrn nur knapp ausweichen; er drehte sich und knallte gegen die mittlere Leitplanke. Erst vier Kilometer später bog der Geisterfahrer, nun doch von den immerzu entgegenkommenden Autos befremdet, links ab auf einen Parkplatz, wo ihn die Autobahnpolizei schließlich stellte.

Andererseits: Nach einem Nickerchen, das er in der Nacht vom 6. zum 7. Oktober während der Heimfahrt von seinem Standort ins Badische auf einem Rastplatz der A 61 am Hunsrück eingelegt hatte, fuhr ein junger Bundeswehrsoldat mit seinem Mercedes wieder auf die Autobahn — schlaftrunken, wie er war, entgegen der Fahrtrichtung. Er kam 17 Kilometer weit, dann stoppte ihn eine Polizeistreife, die auf der richtigen Fahrbahn hinter ihm hergefahren war, per Lautsprecher, Haltekelle, Blaulicht und Martinshorn.

„Nach dem Austreten" auf einem Parkplatz an der Autobahn Hamburg—Lübeck passierte unlängst einem Bauingenieur, 45, mit etwas Alkohol im Blut dasselbe. Auch er konnte noch vor einer Kollision aufgebracht werden. Aber wie sich ergab, war der Ingenieur auf der A 1 gewissermaßen zu Hause. Mehrmals die Woche pendelte er zwischen Hamburg und Lübeck.

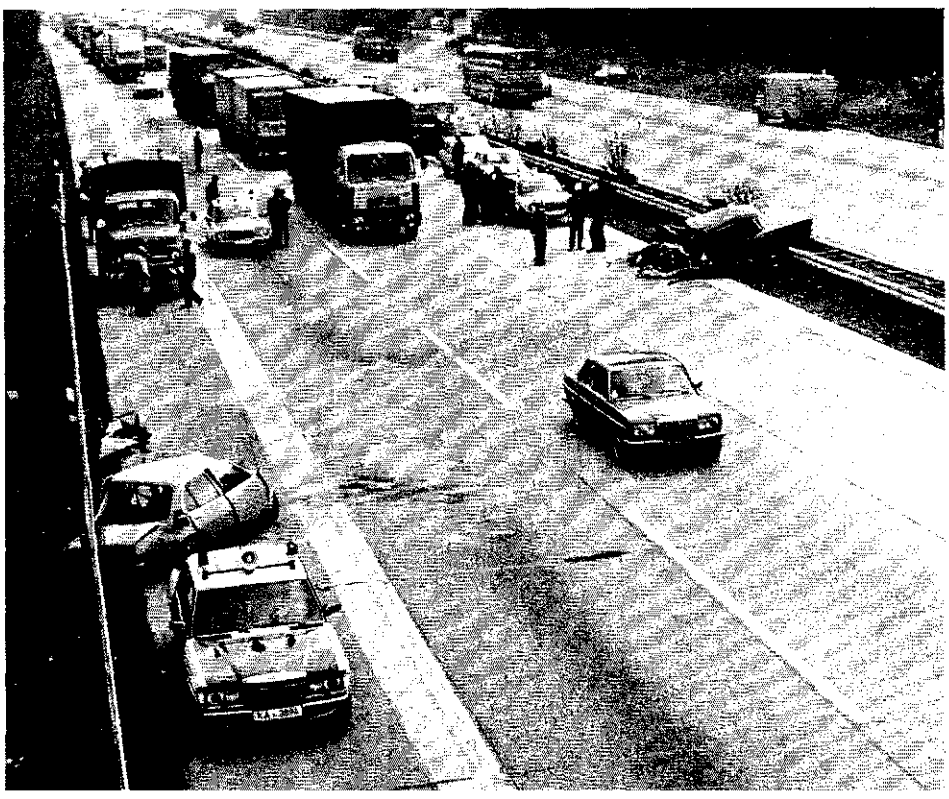
Gänzlich fremd in der Gegend war indessen ein 45 Jahre alter Grieche, der Ende September hinter einer Baustelle auf die falsche Bahn kam und einen entgegenkommenden Wagen rammte. Der Grieche war sofort tot, vier Mitfahrerinnen wurden schwer verletzt. Ein anderer Falschfahrer wiederum, der dem Oberkommissar Wilhelm Leitmeyer von der Autobahnpolizei Worms-Pfeddersheim am Frankenthaler Kreuz entgegenkam und gerade noch rechtzeitig umgedreht werden konnte, war „ein Bauer, der noch nie auf der Autobahn gefahren war und das mal probieren wollte".

Der Landmann war, wie der Beamte sich erinnert, „total aus dem Häuschen". Und so geht es den meisten, wenn sie erst entgeistert sind. Als der Berliner Rentner am 13. Oktober nach seiner Fahrt durchs Rheintal gestellt



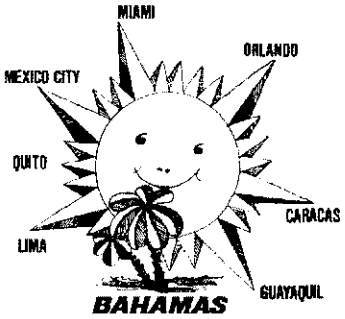
Geisterfahrer-Unfall: „Alle anderen fahren falsch"

Geisterfahrer-Unfall: „Die meisten gehen davon aus, daß sie im Recht sind"



Mittelamerika . . . Südamerika . . . Südstaaten der USA.

AM PREISWERTESTEN ÜBER DIE BAHAMAS



Seit 10 Jahren bietet AIR BAHAMA die niedrigsten Linienflugtarife zwischen Luxemburg und den Bahamas, dem Gateway nach Mittel- und Südamerika und den Südstaaten der USA. Eine auf neun Monate verlängerte Nachsaison, kein Wochenendzuschlag und besonders günstige Tarife geben Ihnen unübersehbare Preisvorteile.

14 – 45 Tage-Tarif

Aufenthaltsdauer in Amerika bis zu sechs Wochen. Mindestaufenthalt nur zwei Wochen. Kein Wochenendzuschlag.

Nassau 959,– DM
Freeport 959,– DM

von/bis Luxemburg. Freigepäck 30 kg

Seniorentarif

Sondertarif für Passagiere ab 55 Jahren. **Aufenthaltsdauer in Amerika bis zu einem Jahr.** Ideal für den Langzeiturlaub.

Nassau 1.094,– DM
Freeport 1.094,– DM

von/bis Luxemburg. Freigepäck 30 kg

Nachfolgend einige Beispiele wie preisgünstig Sie andere Orte über die Bahamas erreichen. Preise von/bis Luxemburg, 14 – 45 Tage-Tarif:

Caracas	**DM 1.847,–**
Guayaquil	**DM 1.875,–**
Lima	**DM 2.119,–**
Mexico City	**DM 1.579,–**
Miami	**DM 1.087,–**
Quito	**DM 1.803,–**

(Tarifänderungen vorbehalten)

Weitere Informationen und Buchung bei Ihrem Reisebüro oder AIR BAHAMA anrufen:

Hamburg	**040/32 12 66**
Düsseldorf	**0211/32 07 23**
Frankfurt	**0611/28 08 61**
Wien	**0222/56 36 74**
Zürich	**01/32 94 13-16**



AIR BAHAMA

AIR BAHAMA,
Glockengießerwall 12, 2000 Hamburg 1

wurde, war „der Mann", wie sich Hauptkommissar Wilhelm Müller erinnert, „völlig neben der Kapp, der konnte das nicht fassen".

Obermeister Lorenzen, der dem Bauingenieur nach der Falschfahrt auf der Autobahn Hamburg—Lübeck als erster gegenüberstand, sagt: „Der wollte nicht zugeben, daß er entgegengesetzt gefahren war. Der war überhaupt nicht zu überzeugen" — wie ein älteres Ehepaar, das bei der Geisterfahrt auf der A 1 nacheinander sieben Gegenkommer zur Flucht in die Leitplanken gescheucht hatte, „felsenfest der Meinung war: Alle anderen fahren falsch".

Eine „besondere Streßsituation" (Lorenzen) im Vergleich etwa zu gängigen Unfall- und Absperreinsätzen reklamiert im Geisterfall allerdings auch die Polizei für sich. Lorenzen, mit langjähriger Autobahn-Erfahrung: „Zum Beispiel, wenn ich einem Falschfahrer entgegenfahren muß. Das ist doch ein Risiko für mich. Ich weiß doch nicht: Hält er nun an, oder tut er es nicht — und was kann mir dann geschehen."

Spezieller Umgang mit automobilen Geistern wurde an den Polizeischulen noch nicht gelehrt, steht in keiner Dienstvorschrift, und auch die mittlerweile entwickelten Verfahren, Autobahn-Geister einzufangen, sind keineswegs überzeugend. Polizeidirektor Martin Roose, Leiter der Verkehrs-Überwachungsbereitschaft in Schleswig-Holstein: „Ganz groß sind die Chancen nicht. Wir haben ja nicht an jeder Auffahrt gleich einen Wagen."

Zuverlässig funktioniert bislang nur das Warnsystem. Im Holsteinischen etwa läuft eine Falschfahrer-Beobachtung über Notrufsäule, Straßenmeisterei, den Dienstgruppenleiter der zuständigen Autobahnpolizei-Station und die zentrale Landesmeldestelle der Polizei in Neumünster. Und bis sie über das NDR-Verkehrsstudio — nun in einen Standardtext verpackt — aus den Autoradios tönt, vergehen im Durchschnitt nur zwei Minuten. Und ähnlich schnell geht's auch in anderen Ländern.

Was dann aber auf der Straße zu geschehen hat, steht meist im Belieben der Beamten. In einem internen Papier — „Verkehrspolizeiliche Maßnahmen bei Falschfahrten auf der Autobahn" —, das Hauptkommissar Josef Strimmig den Beamten der Autobahnpolizei-Station Emmelshausen im Hunsrück an die Hand gab, zählen zu den „möglichen Maßnahmen" gegen Falschfahrer unter anderen:

▷ „Fahrzeug mit Blaulicht an der vom Falschfahrer zu passierenden Anschlußstelle auf Standstreifen zwischen den Aus- und Zufahrt-Fahrbahnen aufstellen, um damit die richtigfahrenden Verkehrsteilnehmer — so gut wie möglich — auf eine nicht normale Verkehrssituation aufmerksam zu machen."

▷ „Dem Falschfahrer mit Blaulicht und Scheinwerfer entgegenfahren und zum Anhalten veranlassen."

▷ „Streifenwagen parallel mit dem Falschfahrer — am Mittelstreifen bzw. Mittelschutzplanke — fahren, um ihn vom Fahrzeug aus zum Anhalten zu bewegen." Aber: „Keineswegs dem Falschfahrer falsch nachfahren", denn „durch unser Verhalten würde die schon erhebliche Gefahrenlage unkalkulierbar erhöht".

▷ „Hindernisse zu bereiten" wäre nach den Ratschlägen des Hauptkommissars „möglich, sollte aber



Unfallverletzter Geisterfahrer: Plötzlich kommt einer entgegen



Autobahnkreuz Frankfurt-Nordwest: Navigation nach der Himmelsrichtung

— wie beim Schußwaffengebrauch — das allerletzte Mittel sein". Denn grundsätzlich: „Man sollte daran denken, daß sich die Praxis bei Geiselnahmen ... bewährt hat, nicht mit Gewalt, sondern mit Langmut zum Ziel zu gelangen."

Nicht mehr mit Langmut, sondern nur noch durch das allerletzte Mittel war beispielsweise ein Mercedes-Fahrer einzufangen, der in einer Februarnacht mit rund 60 Kilometern den norddeutschen Geisterfahrer-Rekord aufstellte.

Auf der A 7 Hamburg—Flensburg „mit hoher Geschwindigkeit" südwärts gegenan brausend, war der Mercedes erstmals am Bordesholmer Dreieck, dem Anschluß an die Autobahn nach Kiel, gesichtet worden. Auf Blaulicht und Martinshorn von zunächst einem, später zwei Streifenwagen, die ihm auf der Parallelfahrbahn nachgeschickt worden waren, reagierte der Fahrer ebensowenig wie auf Signale einer Streifenwagenbesatzung, die sich unterdes an der Geisterfahrbahn aufgestellt hatte, um den nordwärtigen Verkehr vor dem Gegenkommer zu warnen.

Wiederum einige Kilometer weiter südlich bauten Beamte nun eine Alarmlicht-Kette auf der Überholfahrbahn auf; daneben wurde der Streifenwagen „Nordland 7/4" der Autobahnpolizei-Station Neumünster mit eingeschaltetem Blaulicht und Warnblinkern quer auf die Fahrspur gestellt. Auch ohne Erfolg, und ein Polizist, der mit der Kelle zehn Meter hinter der Lampenkette stand, als der Mercedes „aufgeblendet, mit hoher Geschwindigkeit" der Sperre entgegenpreschte, schilderte das später im Protokoll so: „Der Fahrzeugfahrer lenkte kurzfristig nach links, ohne jedoch den Überholfahrstreifen zu verlassen. Die Entfernung zwischen dem Fahrzeug und mir betrug höchstens 50 Meter. Um nicht überfahren zu werden, lief ich nach rechts auf die Standspur. Ich habe dem Fahrzeug gleichzeitig den Anhaltestab entgegengeworfen."

An einer weiteren Sperre, die der Mercedes ebenfalls unvermindert schnell durchfuhr, zog dann ein Beamter die Pistole und ballerte mit der 7,65er auf die Räder — wodurch dem Geisterfahrer keineswegs schon die Luft ausging. Das besorgte dann schließlich, nach weiteren zehn Kilometern und bereits auf Hamburger Staatsgebiet, ein Schütze von der Besatzung eines Hamburger Streifenwagens. Mit durchlöcherten Reifen blieb der Mercedes an der Abfahrt Schnelsen-Nord stehen. Letzter Satz des Polizei-Protokolls: „Der Fahrzeugführer stand unter Alkoholeinfluß."

Oft enden Falschfahrer-Einsätze ergebnislos — weil es den Geisterfahrer nie gab, weil es vielleicht in Wahrheit ein Fahrzeug auf einem Wirtschaftsweg parallel zur Autobahn gewesen war, weil er schon nach ein paar hundert Metern wieder einen Weg aus der Sackgasse fand oder weil sich jemand am Telephon einen schlimmen Jux gemacht hat. Und so schemenhaft wie das ganze Geschehen sind den Geisteraustreibern die Urgründe des Spuks.

„Es kann sich um einen normalen Menschen handeln."

„Was geht in solchen Leuten vor", stellt sich Obermeister Lorenzen „immer wieder" die Frage und kommt zu der Antwort, daß ein Geisterfahrer wohl meist „eine Person ist, die eine psychische Belastung durchmacht, unter der sie sich selbst gar nicht mehr kontrollieren kann". Ähnlich sieht das auch der Hauptkommissar Strimmig, der in seinem Rundschreiben für die Beamten von Emmelshausen formulierte: „Grundsätzliches. Die Polizei muß davon ausgehen, daß es sich bei einem solchen Fahrer um einen abnormen Menschen handelt (Geistesgestörter, Betrunkener oder auch Terrorist oder Kind). Wie die Praxis ... jedoch bewiesen hat, kann es sich um einen normalen Menschen handeln, dessen Verhalten, aus welchen Gründen auch immer, abnorm ist." So schwierig ist das.

Von Westdeutschlands Verkehrspolitikern hatten die Leute an der Geisterfront lange Zeit keinen Beistand zu erwarten. Meist wurde die Sache heruntergespielt wie vor zweieinhalb Jahren, als das Thema Falschfahren erstmals die Fragestunde des Bundestags beschäftigte. Der Parlamentarische Staatssekretär des Verkehrsministeriums vermochte allenfalls ein Zeitungsphantom zu erkennen. Es handle sich um ein „seltenes Ereignis" — daher auch die „besondere publizistische Beachtung". Und obwohl es nun schon regelmäßig kracht, wird zum Thema immer noch weniger geforscht als gewitzelt (Radiosprecher: „Ihnen kommt ein Falschfahrer entgegen"; Autofahrer: „Was heißt hier einer, Hunderte").

Mehr karnevalistisch nimmt sich auch das Bild aus, das den Fachleuten

von den Geisterfahrern vorschwebt. Die seien wohl „so alt, daß sie nicht mehr wissen, wo rechts und links ist", spottet ein Sprecher vom HUK-Verband. Gehobener im Vokabular, im Inhalt ebenso flach, war bislang, was Psychologen zur Erklärung beizusteuern hatten. Mangels ernsthafteren Materials machte der psychologische Mitarbeiter der „Welt" den Linksruck gleichsam an einer Strömung im Volk fest: „Wenn etwas ins Bewußtsein gelangt ist, zieht es seine Kreise." Der Würzburger Fachmann Gerhard Stöker glaubt gar, auf der Gegenfahrbahn eine „Zivilisationskrankheit" ausgemacht zu haben.

Zwar erforschten die Schweizer die Fehlfahrerei bereits seit 1969, amerikanische Untersuchungen setzten schon Anfang der sechsziger an. Doch bundesdeutsche Verkehrslenker mögen vom Gesundbeten nicht so recht lassen. Noch Anfang Oktober gaben während einer Bund-Länder-Konferenz im Bonner Verkehrsministerium die Vertreter Niedersachsens ihre Marschroute zu Protokoll: „Problem muß relativiert, Bevölkerung beruhigt werden."

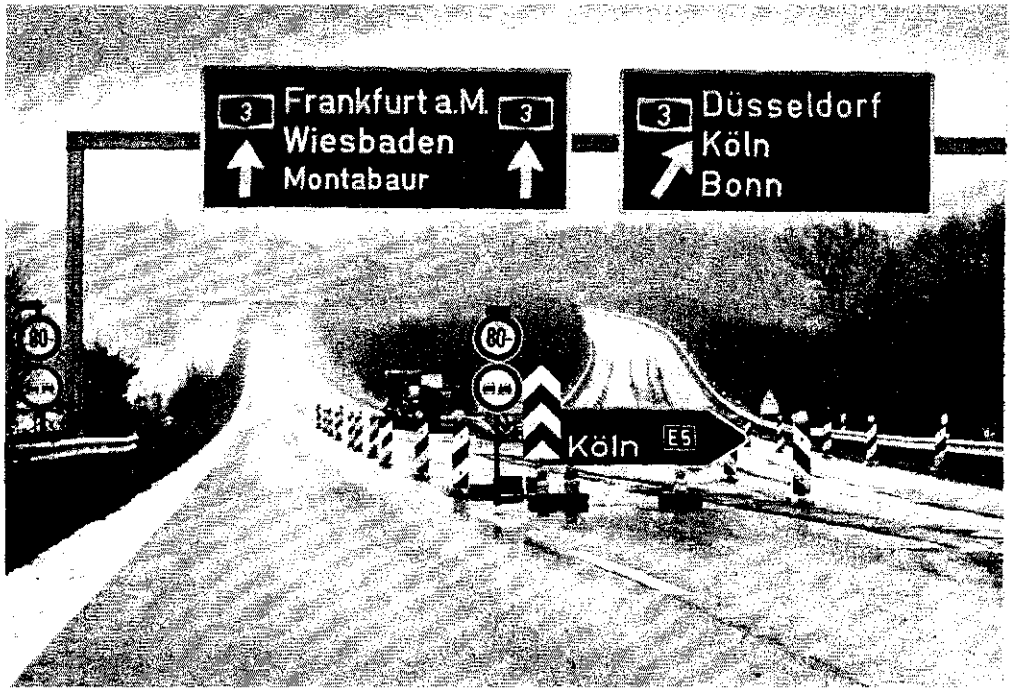
„Der Fahrer müßte das Gefühl haben, er ist in England."

In soviel Ruhe und Relativität dürften sich die Amtswalter zumindest seit Vorlage des Papiers aus der Bundesanstalt für Straßenwesen nicht mehr wiegen. Der Kölner Bericht spiegelt das Geistertreiben zwar nur bruchstückhaft, doch sind die Resultate alarmierend genug.

Vier von zehn Falschfahrten entstehen bei Beginn oder Ende der Autobahn-Benutzung: Die Unglückslenker orientieren sich beim Einfahren nach links oder benutzen beim Verlassen der Autobahn fälschlich die Einfahrtsbahn. Ein Drittel der Geisterfahrer, soweit sie erwischt wurden, hat auf der Autobahn gewendet. Weitere Ursachen: Mißachtung des Fahrstreifenwechsels, beispielsweise nach Baustellen (12 Prozent), Verfranzen in den Zufahrten eines Knotens (fünf Prozent), Abfahrt von Tankstellen, Raststätten und Parkplätzen in falscher Richtung (vier Prozent).

Kein Wunder. Die Vielfalt des Verkehrslenkenden beiderseits der Rollbahn ist mitunter eher verwirrend denn hilfreich. Alle 100 bundesdeutsche Autobahnmeter, so errechnete der ADAC, steht ein informierendes Zeichen. An entscheidender Stelle wiederum fehlt es häufig.

Die blau-weißen Pfeilschilder, die an der gefährlichen Gabelung zwischen Einfahrt und Ausfahrt Fahrern den rechten Weg zur Autobahn weisen sollen, stehen oft zu niedrig, um tagsüber bewußt erfaßt zu werden; stehen sie aber hoch genug, kann nachts das Abblendlicht drunter wegstreichen. Kom-



Verwirrende Beschilderung: Jeder zweite Geisterfahrer gibt an ...

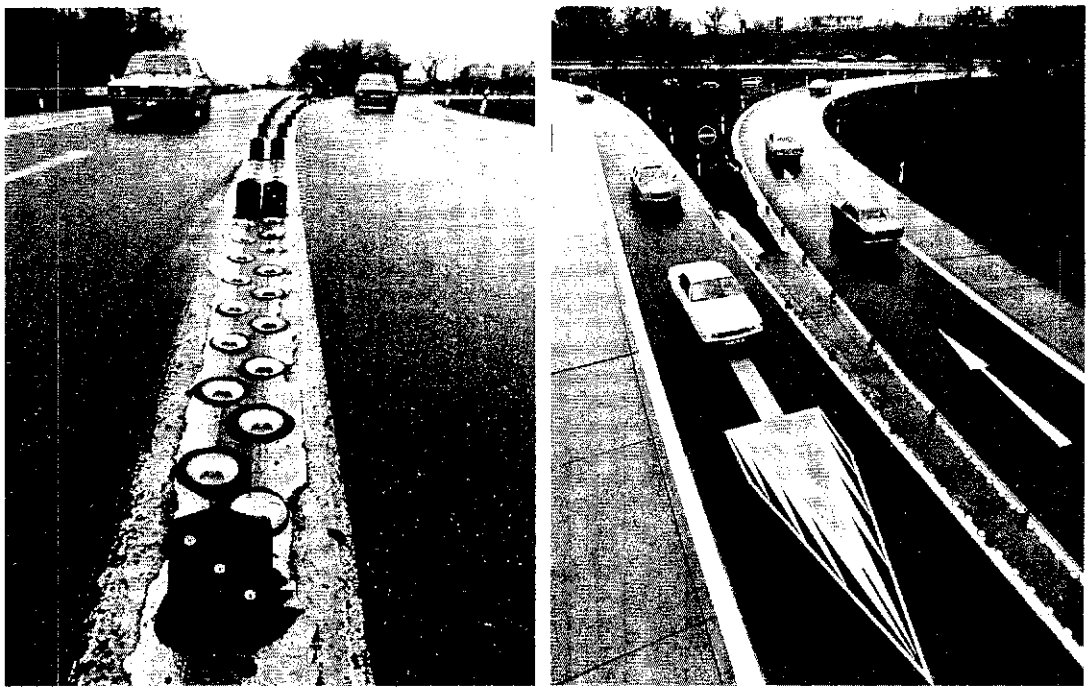
plizierte Trassenführungen lenken ebenfalls zur Geisterbahn. Der Chef der Kölner Autobahnpolizei beklagt: „Vielen ist die Konstruktion der Knotenpunkte nicht geläufig."

Typische Falschfahrt am gefürchteten Autobahn-Kreuz Nürnberg: Ein aus Frankfurt kommender Fahrer will nach München, fährt auch korrekt auf der richtigen Tangente raus, steuert aber, statt richtig auf der rechten Spur der Tangente nach rechts abzubiegen, auf der linken geradeaus weiter. Er kommt so auf die Autobahn nach Regensburg, will seinen Irrtum nun korrigieren und benützt eine von rechts einmündende Tangente von der Autobahn Berlin—München. Er nimmt an, nun doch noch nach München zu kommen, obschon er eigentlich bereits an dem spitzen Winkel erkennen müßte, daß es sich hierbei lediglich um eine Einmündung handelt. So landet er schließlich als Geisterfahrer auf der Autobahn München—Berlin.

Jeder zweite der polizeilich befragten Fahrer gab hinterher an, er habe die Orientierung verloren, Ein- oder Ausfahrt verfehlt, überhaupt nicht gewußt, auf der Autobahn zu sein. Bei je-



... die Orientierung verloren zu haben: **Verwirrende Baustelle**



Geisterfahrer-Abschreckung (in Hessen)*: Mit Nägeln und Haifischmäulern ...

dem fünften erkannten die Polizisten auf „seelisch-geistige Ausnahmesituation". Mangelhafte Beschilderung, Sichtbehinderungen durch schlechtes Wetter, auch unübersichtlich angeordnete Baustellen werden als Grund für die Falschfahrt genannt. Nur ein Zehntel gestand ein, die Autobahn bewußt falsch befahren zu haben.

Örtliche Schwerpunkte des Malheurs, wie der Nürnberger Bereich, sind nur ausnahmsweise auszumachen. Lediglich in zehn Prozent aller Fälle, die im ersten Halbjahr gemeldet wurden, handelte es sich um Wiederholungen an gleicher Stelle. Und wie es schon westdeutschen Polizisten schwerfällt, den typischen Geisterfahrer zu identifizieren, vermochten auch die Experten der Kölner Bundesanstalt kein besonderes Kennzeichen zu entdecken.

Geisterfahrer starten gleichmäßig tags wie nachts, bei guter wie bei schlechter Sicht. Frauen erscheinen kaum häufiger in der Geisterschar, als es ihrer Präsenz auf der Autobahn entspricht, Alte und Junge ebensowenig. Wackliges Fazit der Bundesanstalt: „Bisher festgestellte Häufungen müssen noch als zufällig angesehen werden."

Das Kölner Amt benennt gleichwohl zwei hauptsächliche Ursachen für den Spuk. Es liege einmal an Fahrern, die mit „den Aufgaben der Autobahn nicht problemlos und fehlerfrei" fertig werden; zum anderen an „Schwachstellen im Autobahnnetz", die nach Bauart, Belastung und Verkehrsregelung zu Fehlverhalten „verleiten".

Wie schleppend die Motivforschung angelaufen ist, zeigen Material und Methodik der BASt-Arbeit. Nur rund 400 der 700 registrierten Irrfahrten sind polizeilich ermittelt, knapp 100 davon waren vor Ort derart aufbereitet, daß die Kölner Fachleute später Aussagen über Gründe der Geistertour machen konnten.

Und das liegt nicht zuletzt an der Erhebungstechnik der Bundesforscher: Der Fragebogen für den Polizeigebrauch ist überwiegend auf technische Angaben angelegt — wann, wie, wo oder für wie lange der Irrläufer auf die Autobahn kam. Lediglich unter Punkt 7.4 („Sonstiges") ist Platz für Polizistenfragen nach dem Warum.

Dabei können die äußeren Bedingungen die Falschfahrt allenfalls stimulieren, das Fehlverhalten jedoch nicht hinreichend erklären. Sehr bald beispielsweise müßte auch jener Fahrer, der durch widersinnige Verkehrsführung auf die falsche Seite gelotst wurde, „das Gefühl haben, er ist in England" (ein Verkehrspsychologe); gleichwohl löst die befremdende Lage des Irrfahrers — Mittelplanke rechts — keineswegs stets Sofortbremsung und Umkehr aus: Länger als einen Kilometer dauerte der Horrortrip immerhin bei einem Drittel aller BASt-Fälle, an die zehn Prozent fuhren gar fünfzehn Kilometer und länger.



Geisterfahrer-Abschreckung*
... gegen den Spuk

Zwar geraten oft Ortsunkundige auf die falsche Bahn; ein Viertel der BASt-Fahrer etwa waren Ausländer. Doch ebenso verführerisch ist allem Anschein nach das Sicherheitsgefühl des Routiniers. „Die meisten", sagte ein Postenpolizist, „gehen automatisch davon aus, daß sie im Recht sind." Denn in der Tat: Verglichen mit anderen Transportwegen, läßt die Autobahn Anflüge von Behaglichkeit und Beharrlichkeit aufkommen. „Merkt der Fahrer überhaupt", fragt ein holsteinischer Polizeiführer, „daß er sich falsch verhält?"

Die Fürsorglichkeit der Schilderaufsteller hat dem Autofahrer weitgehend die eigene Streckenplanung abgenommen. In dichtem Abstand stehen Fernwegweiser und Richtungstafeln, ermüdend werden Ortsnamen wiederholt. Am nächsten Knoten oder Kreuz indessen vervielfacht sich plötzlich das Angebot der Fahralternativen. Der Fahrer braust vorbei, ehe er erkennt, wo's längs geht. Manche nehmen dann Schilder, Linien und Nagelreihen gar nicht mehr wahr, weil sie, wie ein Leitender vom Stuttgarter Autobahnamt weiß, „annehmen, aufgrund der Himmelsrichtung richtig zu fahren".

Dollpunkt für Navigatoren dieses Schlages: Autobahnzufahrten, bei denen die Einfahrt scharf nach rechts abbiegt, der Weg geradeaus jedoch schnurstracks in die Ausfahrt und mithin auf Schreckensreise führt.

Nach US-Analysen schwenkt ein großer Teil der Falschfahrer absichtlich auf die Gegenspur. Eine Untersuchung der Texas-Universität weist aus, daß Fahrer vorzugsweise gegen den Strom lenken,

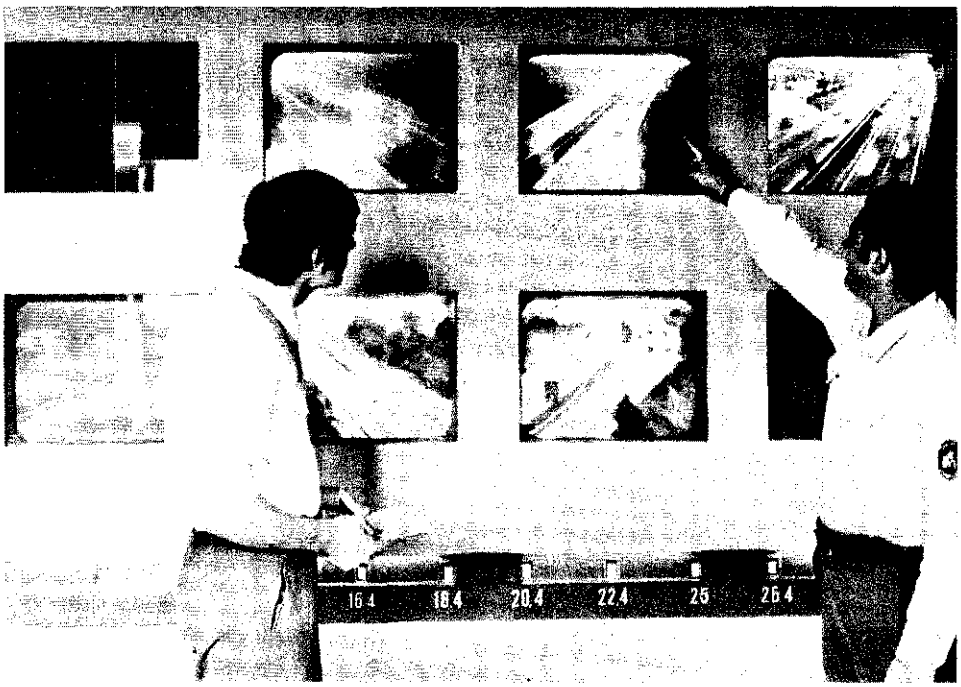
▷ um eine verpaßte Ausfahrt doch noch zu erreichen,

* Oben: Trennlinie mit Nägeln und Klappen, „Haifischmaul"-Markierung; unten: Warnschild.

▷ nachdem sie versehentlich über eine Ausfahrtsrampe auf die Autobahn gelangt waren und nun gegenanfahren, um die Piste über die nächste, notfalls auch meilenweit entfernte Anschlußstelle wieder zu verlassen;

▷ weil sie eine Autobahntrasse ansteuern, die sie von ihrem Ausgangsort auf dem kürzesten Weg nur erreichen können, wenn sie auf einer Ausfahrt herein- oder auf einer Einfahrt herausbiegen.

Amerikanische Automobilisten, so fanden die Verkehrsforscher heraus, nehmen es mit der Fahrtrichtung gelegentlich nicht so genau, wenn eine Abkürzung zu gewinnen oder eine ungünstige Position zum Fahrtziel zu überwinden ist. Wie verbreitet diese Roulettvorliebe in der Bundesrepublik sein



Autobahn-Überwachung: „Selbst über Hürden würden manche hinwegfahren"

mag, blieb bislang offen. Nur in zehn Fällen ihrer Enquete erkannte die Bundesanstalt für Straßenwesen auf „vorsätzliches Verhalten".

Daß es aber damit kaum sein Bewenden haben kann, läßt der Umstand ahnen, daß Ein- und Ausfahrten zu den häufigsten Startstellen für die Geisterfahrt zählen: Es sind die Stellen, wo für den versehentlich Vorbeigerasten die kurzfristige Gegenan-Fahrt das geringere Übel gegenüber der langwierigen Schleife zu versprechen scheint. „Selbst wenn man Hürden aufstellen würde", meint ein Sprecher des Düsseldorfer Verkehrsministeriums, „dann würden manche drüberwegfahren."

Wie denn überhaupt die ungerufenen Geister zu bannen, der Spuk zu beenden wäre, das beflügelt zunehmend die Phantasie des fahrenden Volks und gelegentlich auch der Fachleute. Autoklubs und Verkehrsbehörden sortieren Aberdutzende von Vorschlägen, skurrile und solche, die brauchbar scheinen.

Die Asphaltdecke der Ausfahrt sollte rot, die der Einfahrt grün gestrichen werden, schlug ein Düsseldorfer Autofahrer vor. Ein Münchner rät zu „Einweg-Induktionsschleifen", die bei Falschfahrten „Stoppschilder" blinken lassen und ein „akustisches, nicht überhörbares Signal" auslösen. Ein „Betontrog" solle, so der Rat eines Norddeutschen, quer in die Ausfahrtspur gesenkt werden, mit einem „schlitzförmigen Abdeckgitter" drüber, aus dem bewegliche „Spitzen einer Messerkonstruktion" ragen, die bei Falschfahrten „sämtliche Reifen" zerstören.

Das klingt nach Hollywood, und in der Tat sind manche Pläne der Amerikaner, wie Geisterfahrer frühzeitig zu stoppen seien, von spitzen Messern nicht weit entfernt. Noch im Test sind elektronische Warnanlagen, die dem Geisterfahrer Lichtblitze entgegenschleudern oder ihn durch Heultöne erschrecken. Fahrer, die im Halbschlaf von der Landstraße rechts in die Ausfahrt einbiegen, soll nach den Vorstellungen der New Yorker Straßenbehörde das „Autobahn-Ohr" vor der Geisterbahn schützen — eine der Ausfahrt vorgelagerte Fahrbahn, die den Verirrten in Schleifenform wieder auf den rechten Weg bringt.

In einer Fortentwicklung verkürzten texanische Ingenieure den aufwendigen Autobahn-Appendix zur Sackgasse, mit einer Sandgrube im Auslauf, gedacht vor allem, „den betrunkenen Fahrer an seiner Weiterreise zu hindern". Auch die Reifenstecher-Methode hat die Autobahn-Behörde in Kalifornien schon ausprobiert. Techniker zogen am Ende einer Autobahn-Ausfahrt ein Nagelband auf, das sich brav senkte, wenn Autos vom Highway runterfuhren. Wollte hingegen einer durch die Ausfahrt rauf, blieben die Dorne starr und zerstachen die Reifen.

Die Stachelmaschine, wie sie Autokinos und gebührenpflichtige Parkplätze in den USA eingrenzt, erwies sich jedoch als untauglich. Die Tester stellten fest, daß die Luft mitunter noch bis zur Hauptfahrbahn hielt. Auch konnten die Testpiloten nicht erkennen, nach welcher Seite die Nägel starrten — was bei Fahrern aus der richtigen Richtung, so ein Untersuchungsbericht, „zu panikartigen Reaktionen führen kann".

Andere Einrichtungen jedoch bewährten sich schon. Im Autobahnnetz um Los Angeles und San Francisco, wo Alarmanlagen die Verirrten durch Lichtzeichen („Go back — you are going — wrong way") und Hornstöße (Langton, dazu kurze Hupsignale) weckten, ging die Zahl der Falschfahrer um 54 Prozent zurück. Mit dem Warnsystem gekoppelte Kameras registrierten, daß neun von zehn Geisterfahrern sofort anhielten.

„Die Bonner Beschilderer waren noch nie die schnellsten."

Auf deutschen Autobahnen wird es so schnell nicht blinken und heulen. Selbst für zusätzliche Richtungsweiser und aufgemalte Markierungen, farbige Pfeile oder reflektierende Stoppschilder gibt es Hindernisse, vor allem, wenn das Instrumentarium nicht den Normen der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) entspricht. Es gebe keine Anhaltspunkte dafür, wies Ende Juni der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Lothar Wrede, die Richtung, „daß allgemein umfassende Änderungen in der Ausgestaltung der Einfahrten an Autobahnen in der Bundesrepublik Deutschland erforderlich werden".

Sicher waren sich Schweizer Verkehrsbehörden schon vor sieben Jahren, daß am Ende einer Autobahn-Ausfahrt beleuchtete Signale „Verbotene Fahrtrichtung" stehen müßten; Holländer erhoffen sich schon lange von zwei übereinandergestellten Richtungspfeilen doppelte Wirkung. Die Bonner Autobahn-Beschilderer, so kritisieren Verkehrsexperten, zockeln da hinterher, Eberhard Twiehaus vom ADAC: „Die waren noch nie die schnellsten."

Immerhin ersuchte Mitte Oktober das Bundesverkehrsministerium die Straßenbaubehörden der Länder, eine der offensichtlichen Gefahrenquellen für Geisterfahrten sofort zu beseitigen. Der bisherige Wegweiser am Ende von Raststätten (Pfeil nach links), der Automobilisten leicht in die verkehrte Richtung leiten kann, soll durch eine rechteckige Tafel mit aufrechtstehen-

dem Pfeil ersetzt werden. Und abgeschlossen ist eine Aktion, die das Bonner Ministerium vor anderthalb Jahren startete: Das Aufstellen der Zeichens Nr. 267 („Verbot der Einfahrt") an Autobahnrampen, ein weißer Balken auf rotem Grund, die sogenannte Sparbüchse.

Umbauten an unübersichtlichen Knotenpunkten, die weitaus aufwendiger sind, kommen indessen nur spärlich in Gang. Im Saarland zogen jüngst Straßenbauer in der Mitte von Gegenverkehrsrampen, die ausreichend breit sind, Schutzplanken hoch. In Nordrhein-Westfalen wurden die Straßenbauverwaltungen Anfang September unter anderem angewiesen, bei Rampen mit Gegenverkehr die Spitze der Dreieckinsel „an eine Stelle einzuordnen, an der sich eine falsche Einfahrt in die Ausfahrtrampe optisch nicht mehr anbietet".

Andere Bundesländer bremsen wiederum, wenn mehr Schutz vor irrenden Fahrern gefordert wird. Niedersachsen etwa sträubt sich gegen weitere Maßnahmen als die bislang bundesweit beschlossenen, weil das Problem der Falschfahrten ja vielleicht „unangemessen hochgespielt" werde. In Schleswig-Holstein wollen die Behörden an gefährlichen Rampen allenfalls Totenköpfe auf das Zeichen 267 kleben.

Mit Pfeilen und Zacken aufgespießt oder aufgefressen.

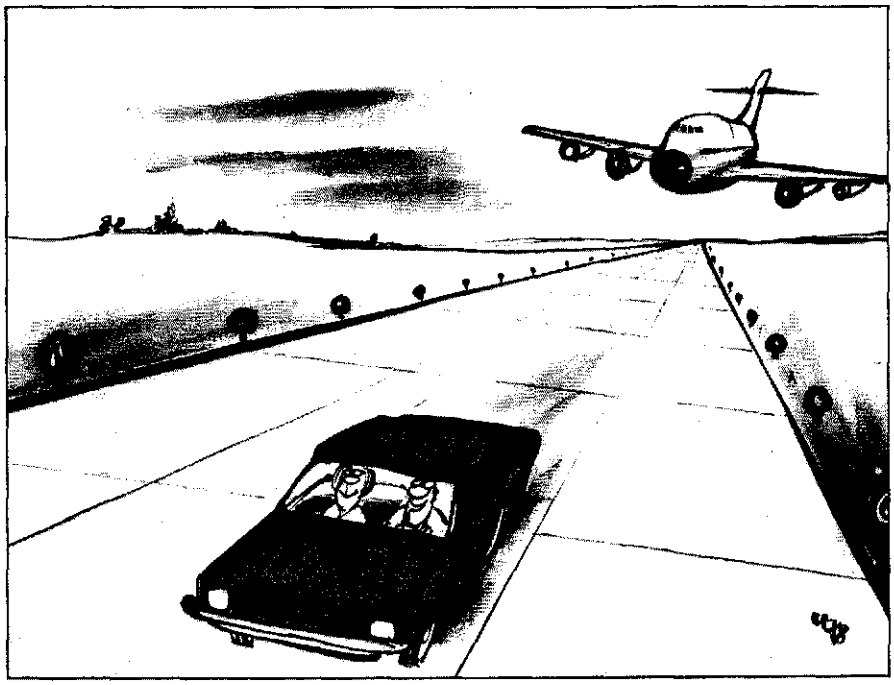
Bonner Einspruch droht, wenn regionale Verkehrsbehörden im Alleingang nach neuen Wegen suchen. Als das bayrische Innenministerium, nach einem Vorschlag des ADAC, voriges Jahr der Geisterfahrer-Plage unter anderem durch ein nicht genormtes Pfeilschild mit reflektierender Aufschrift „Einfahrt" an der Rampengabelung abhelfen wollte, stieg das Bonner Ministerium voll in die Bremsen.

Verkehrsminister Gscheidle sah in dem neuen Schild neue Gefahr: „Der Begriff ‚Einfahrt' auf dem Pfeilschild kann von einem Ausländer mit einer Zielangabe verwechselt werden, wenn er dieses Schild als einen Wegweiser mißversteht und, weil er nicht zum Ort ‚Einfahrt' fahren will, die linke ‚Zufahrt' zur Autobahn benutzt."

Bei derart gewundenen Gedankengängen wird den Minister aus Bonn auch kaum überzeugen, was Hessens Wirtschaftsminister Heinz-Herbert Karry jetzt an der Auffahrt Bischofsheim der Autobahn Wiesbaden—Darmstadt testet. Eine gelbe, reflektierende Nagelreihe in der Mitte der Rampe soll die Falschfahrer beim Überqueren „gewissermaßen wachrütteln".

Wer dennoch weiterfährt, stößt auf breite gelbe Pfeile mit weißen Zacken („Haifischmaul"), die dem Falschfahrer das Gefühl geben sollen, er werde „aufgespießt oder aufgefressen". Wer sich auch dadurch nicht bange machen läßt, den warnen Schilder mit entgegenkommenden Autos und ausgestreckten Händen.

Selbst wenn es den Normen oder der Straßenverkehrsordnung nicht entspricht — die Hessen wollen sich das Haifischmaul nicht verbieten lassen. Kritiker, wie die Beamten von der Kölner Bundesanstalt („Wir wollen keine Phantasieprodukte"), müßten „die Fäuste in der Hosentasche lassen", verteidigt Dieter Felke, Ministerialrat im Wiesbadener Wirtschaftsministerium, den gezackten Pfeil. Denn „wenn es um die Verkehrssicherheit geht, pfeifen wir auf die StVO und verbünden uns notfalls mit dem Teufel".



„Eine Wohltat, mal die Autobahn für sich zu haben"

Ob großspurig Markierungen gemalt, wie im Hessischen, oder massenhaft Schilder aufgestellt werden, wie in Nordrhein-Westfalen, für den Erfolg solcher Maßnahmen mag niemand garantieren. In einem noch dichteren Schilderwald könnten sich ungeübte Fahrer erst recht verirren, warnen Verkehrspsychologen; Lichtblitze und Hupsignale seien geeignet, auch routinierte Automobilisten zu verwirren. Untauglich, so ein weiterer Einwand, seien Zeichen allemal, wenn einer bewußt die falsche Fahrbahn ansteuere.

Nicht zu verhindern ist, auch das gibt es, falscher Alarm — wenn einer sich einen bösen Scherz erlaubt und der Polizei etwas vorflunkert. Immerhin ergab eine Auszählung beim Hessischen Rundfunk, daß nach 29 Meldungen nur zweimal auch unstrittig Geisterfahrer geortet worden waren. Andererseits: Eine unbestätigte Warnung deutet nicht zwingend auf Blindalarm, denn das Gros der Irrfahrten endet nach weniger als 500 Metern — dann sind die Geisterfahrer wieder in der Menge verschwunden.

Erste und letzte Weisheit mancher Verkehrsverwalter: Strafe, so hart wie möglich. Geisterfahrern müsse sofort der Führerschein abgenommen werden, fordert etwa Joachim Deppe, Chef der Kasseler Autobahnpolizei, selbst wenn nichts passiert sei. Eine „drastische Erhöhung" des Strafmaßes ist auch nach dem Sinn der CSU-Verkehrsexpertin im bayrischen Landtag, Gudila Freifrau von Pölnitz.

Dabei droht den Falschfahrern nach geltendem Recht schon bei geringer Schuld eine Geldbuße bis zu 300 Mark, dazu die Eintragung von vier Punkten in der Flensburger Kartei und ein Fahrverbot bis zu drei Monaten. Und wer erwischt wird, wie er „grob verkehrswidrig und rücksichtslos" auf Autobahnen „wendet, rückwärts fährt oder dies versucht" und „dadurch Leib oder Leben eines anderen" gefährdet, den erwartet nach Paragraph 315 c Strafgesetzbuch Freiheitsentzug bis zu fünf Jahren. Ministerialrat Felke: „Der Strafrahmen reicht aus."

Ohnehin ist fraglich, ob der drohende Führerscheinentzug einen dummdreisten Geisterfahrer von seiner Tat abbringen oder dem Ungeübten zu besserem Orientierungsvermögen verhelfen kann. Und etliche Verkehrsexperten befürchten gar einen nachteiligen Effekt: Die Gefahr sei dann größer, daß einer Gas gebe, wenn er sich ertappt sehe, und, so ein Polizeibeamter, „noch verrückter über die Autobahn rast". ◆