



Massenkarambolage auf der Autobahn Nürnberg-München*: „Wie Lemminge ins Verderben gerannt“

„Da verstümmelt sich eine Generation“

Die Todesrate auf den Straßen steigt, die Deutschen rasen wieder. Ölkrise, Waldsterben und Tempolimit hatten nur vorübergehend ein besonneneres Fahrverhalten

bewirkt. Jetzt ist es wieder schick, mit PS und Geschwindigkeit zu protzen, der Zeitgeist huldigt dem Temporausch. Jeder vierte Verkehrstote ist jünger als 25.

Auf der Autobahn A 9, zwischen Nürnberg und München, rollt auf regennasser Fahrbahn die erste Sommerreisewelle nach Süden. Die Polizei meldet „Verkehrsstufe drei“, dichter Verkehr.

„Da wird noch voll aufgedreht“, weiß Polizeihauptkommissar Günter Blaschek, Leiter der Verkehrspolizeiinspektion Freising, „aber im aufgewirbelten Regenwasser eines Lastwagens verschwindet man wie in einer Nebelbank“, eine „wahnsinnig kritische Situation“.

Bei Kilometer 501,1, Abfahrt Allershausen, wechselt ein Pkw-Fahrer unvorsichtig auf die mittlere Spur, ein anderer kommt ins Schleudern, zwanzig weitere fahren drauf. Sofort bildet sich ein drei Kilometer langer Stau, und dann geht es Schlag auf Schlag.

Mit teilweise 180 Stundenkilometern rasen die Autos in schnurgerader Bahn auf den Rückstau zu. Minutenlang ist nur noch das Krachen sich ineinander verkeilender Karossen zu hören, das

Aufspringen von Kühlerhauben und Kofferraumdeckeln – und das Wimmern von Verletzten, die eingeklemmt in ihren Wracks oder, herausgeschleudert, zwischen Blechteilen und zersprungenen Motorblöcken liegen und um Hilfe schreien.

„Ich sah nur noch Bremslichter“, erinnert sich ein Verunglückter, „dann weiß ich nur noch, daß ich von Helfern aus meinem Golf gezogen wurde.“ Das war „Wahnsinn“, sagt Blaschek, „die sind wie die Lemminge ins Verderben gerannt. Die Fahrzeuge haben sich gegenseitig abgeschossen“.

In kürzester Zeit knallen 171 Pkw, acht Lastwagen, drei Busse und ein Motorrad aufeinander, insgesamt 183 Fahrzeuge. 84 Menschen werden verletzt, 29 davon schwer, zwei sterben.

Polizeihauptkommissar Blaschek erlebt, am 23. Mai, „das bislang größte Autobahnunglück auf Bayerns Straßen“.

* Bei Allershausen am 23. Mai.

Wie „ein Alptraum“ sei es gewesen, „ein Bild des Grauens“.

Sieben Notärzte, 32 Polizisten, 80 Helfer von Feuerwehr und Technischem Hilfswerk, vier Hubschrauber, zwölf Sanitätsfahrzeuge und zwei Großraumrettungswagen sind im Einsatz, um den auf fünf Kilometer angewachsenen Trümmerhaufen zu entwirren.

„Die Unfallstelle“, heißt es Stunden später auf Bayern drei, „ist geräumt.“ Ein Polizeiauto wird, nicht weit vom Unfallort, bereits wieder bei Tempo 160 von Reisenden überholt.

Fünf Tage später, an Himmelfahrt, setzt an fast gleicher Stelle eine neue Crash-Serie ein. Im Sekundentakt donnern, ab Kilometer 508,1, siebzehn Autos und zwei Motorräder ineinander. „Es hört nicht auf“, klagt Blaschek, „da möcht'st verzweifeln.“

Nur 48 Stunden danach kracht es schon wieder bei Allershausen, Kilometer 511. Bei Nieselregen und schlechter Sicht rauschen die Bleifüß-Raser wie im

Blindflug dahin: 21 Autos verkeilen sich, mit schwerem Gerät bergen Feuerwehrleute elf Verletzte.

Samstag, 16. Mai, in Baden. Vor der Dorfdisko „Charly 2000“ in Appenweiler zwängen sich acht junge Besucher in einen Opel Kadett. Mit aufgeblendeten Scheinwerfern rasen sie über die nächtliche Bundesstraße 3 in Richtung Offenburg davon.

In einem Vorort der mittelbadischen Kreisstadt schießt der dunkelblaue Wagen auf gerader Strecke seitlich weg, bohrt sich derart vehement in eine Mauer, daß an die zehn Tonnen Betonquader verschoben werden.

Das Fahrzeug sah aus, „als wenn darin eine Bombe explodiert wäre“, berichtet der Offenburger Feuerwehrchef, „darum herum fanden wir die Toten“ – viele Tote.

Spurensicherer der Polizei markieren die Positionen der Leichen mit den Schildern „L1“ bis „L6“. Sechs junge Leute zwischen 16 und 22 Jahren sterben inmitten der Metalltrümmer.

Das passiert morgens gegen halb drei, und es ist an jenem Mai-Wochenende nur eine von vielen Todesfahrten junger Führerscheinbesitzer. Bei Alsfeld im Hessischen sterben drei Männer, 19 bis 24 Jahre alt, als ihr Auto an Straßenbäumen zerschellt. In Hamburg kommen bei einem Frontalzusammenstoß, den ein 19jähriger Scirocco-Fahrer verschuldet, zwei Menschen ums Leben. In Donaueschingen fliegt der Wagen eines 20jährigen aus der Kurve (zwei Tote) und in Erlangen ein mit jungen US-Soldaten besetztes Auto (nochmals zwei Tote).

Montag ist in Deutschland der Tag der Massaker-Bilanzen. Vornehmlich an

Wochenenden arbeitet die Todesmaschine, genannt Straßenverkehr, mit beklemmender Präzision. Jeder zweite tödliche Verkehrsunfall ereignet sich von Freitag bis Sonntag.

Das ist „die Zeit des schnellen jungen Tods“ („Bild“), wenn die Führerscheinneulinge ihre Kawas, GTIs und Turbos anlassen, deren Aufkleber („Born to run“, „Tempo 200 sind genug“) schon drohendes Unheil verheißen: „Too young to die, too fast to live.“ Dann rasen verummte Motorradfahrer gleich pulkweise in den Tod, wie Anfang Mai

am Nürburgring, als beim Sturz einer ganzen Vierergruppe die Maschinen explodierten.

Oder es krachen, wie Anfang des Jahres im Rheinischen, bei Nebel und zehn Metern Sicht, fast 200 Wagen aufeinander. Ein eingequetschter Toter mußte mitsamt Autowrack weggeschleppt werden, so eng hatte sich das Blech verknäult.

An Feiertagen, wie jüngst zu Pfingsten, oder in den Schulferien, die diese Woche in Hamburg, Hessen und Schleswig-Holstein beginnen, rollen schier



Jugendkult Autofahren: Balzen mit dem Gaspedal



Jugendliches Verkehrsoffer: „1000 kleine Röhrls“

endlose Urlauber- und Ausflügler-Kolonnen über Autobahnen und Fernstraßen. Dann wird die Straße zum Schlachtfeld, tobt ein Materialkrieg, der Jahr um Jahr, mitten im Frieden, Tausende von Opfern fordert.

„Jeder fährt gegen jeden“, konstatiert der Münchner Unfallforscher Max Danner, das Auto wird zum Corpus delicti für die Suchtgefahr Nummer eins der Deutschen – den tödlichen Temporausch. Die stete Hatz, sagt der hannoversche Verkehrspsychologe Professor Werner Winkler, trage „charakteristisch nationale Züge, mehr, als wir uns das zugeben“.

Auf Landstraßen wie auf Autobahnen zetteln rüde Raser Verfolgungsjagden an, wie sie sonst nur in amerikanischen Krimi-Serien zu sehen sind. Es wird gedrängelt, geblinkt, geschnitten, gehupt und gefährdet – ein erbitterter „Kampf

bis auf die Stoßstange“ („Bild am Sonntag“).

Stoßstange an Stoßstange sausen auch die Ausflügler wie ein kilometerlanger D-Zug dahin. Nur vergißt mancher Sonntagsfahrer, daß er „sein Abteil selbst steuern muß“ („Süddeutsche Zeitung“). 763 Menschen starben im letzten Jahr allein auf bundesdeutschen Autobahnen, 14 Prozent mehr als 1985.

Die Zahl der Unfälle mit schweren Sachschäden stieg auf den Paradenstrecken des PS-Kults um 12,5 Prozent, die Verletztenrate kletterte gar um 19,5 Prozent.

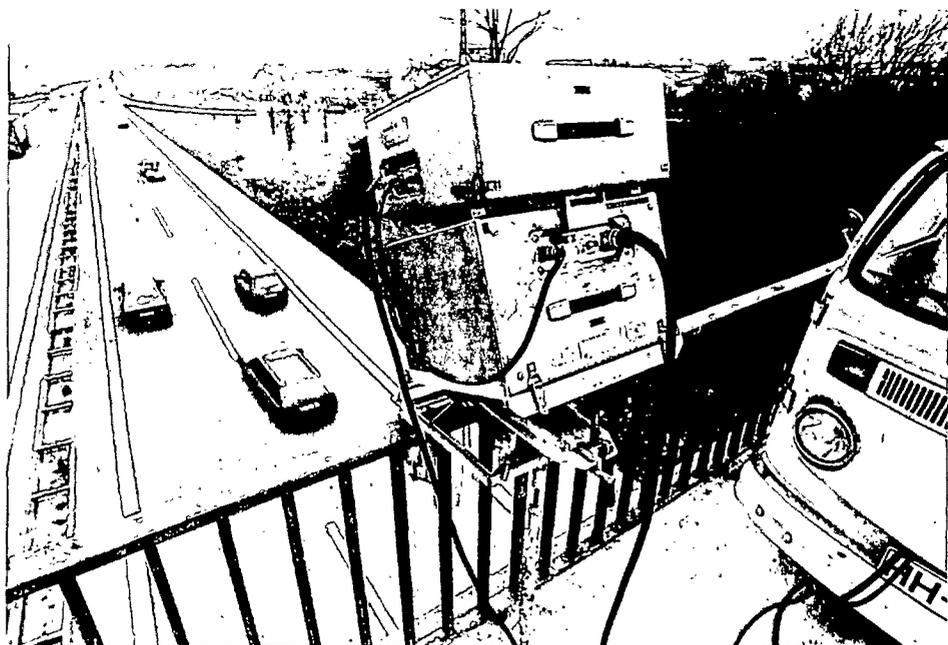
Auch auf den Landstraßen und in den Städten, abseits der vier- bis achtspurigen Rennpisten, wurden erstmals seit 1983 wieder mehr Opfer gezählt. Insgesamt kamen im vorigen Jahr auf deutschen Straßen 8945 Menschen um, rund 600 mehr als im Jahr zuvor – ein Volk fährt Amok.

Jede Minute, haben Statistiker errechnet, wurde auf bundesdeutschen Straßen ein Mensch verletzt, alle Stunde einer getötet. Tag für Tag verunglückten 1986, im „Jahr der Verkehrssicherheit“, mehr als 20 000 Verkehrsteilnehmer: Abkommen von der Fahrbahn, Fehler bei Überholmanövern, zu dichtes Auffahren so-

„Mein Auto fährt auch ohne Wald“

wie nicht an die Straßen- und Witterungsverhältnisse angepaßte Geschwindigkeit werden von der Polizei hauptsächlich als Unfallursachen genannt.

Mehr Unfälle, mehr Verletzte, mehr Tote – Deutschland drückt wieder auf die Tube. Während vor drei Jahren noch, der Umwelt zuliebe, langsamer gefahren und folglich auch seltener gestorben wurde, gilt jetzt wieder freie



Radar-Messung an der Autobahn: „Die Schnellen fahren immer schneller“

Fahrt für freie Bürger. Aufkleber-Motto: „Mein Auto fährt auch ohne Wald.“

Die Bundesregierung verteidigt freie Geschwindigkeiten gleichsam als unentbehrliches Menschenrecht. „Das Automobil“, preist VW-Chef Carl H. Hahn sein Produkt, „ist die technische Verkörperung der Freiheit.“ Der Zeitgeist huldigt der Geschwindigkeit, die Zeitgeistspresse nennt sich „Tempo“.

In Hessen läßt CDU-Regierungschef Walter Wallmann, kaum an der Macht, die von seinen rot-grünen Vorgängern aufgestellten Tempo-100- und -120-Schilder teilweise wieder abmontieren, obwohl auf diesen Strecken die Unfälle mit Toten und Schwerverletzten um die Hälfte zurückgegangen waren. Einen Tag nach Aufhebung des Tempolimits

kam bei Langen ein Beifahrer zu Tode, der Pkw-Lenker gab selbst zu Protokoll, er sei zu schnell gefahren.

Weil der Benzinpreis niedrig und die Kaufkraft hoch ist, weil die Autos immer schneller und die Terminkalender voller werden, hat es die Nation eilig wie nie zuvor. Der Expresbuszuschlag allerdings ist mörderisch. Die Todesrate, die 1985 mit 8400 Opfern ihren Nachkriegs-Tiefstand hatte, steigt wieder – trotz Gurtpflicht, mehr Tempolimits und, wie der ADAC behauptet, einem „langfristigen Trend zu mehr Sicherheit“.

Davon ist nichts zu spüren. Nur vorübergehend schien es so, als würden sich Deutschlands Automobilisten eine besonnenere Fahrweise angewöhnen. Doch die Todesrate, die von 1977 bis 1985 kontinuierlich gesunken war, bot nach Meinung von Unfallforschern ein trügerisches Bild.

Die „erfreuliche, bemerkenswerte Abnahme“, erklärt Ex-Bundesrichter Richard Spiegel, Präsident des Deutschen Verkehrsgerichtstages, „verdanken wir vor allem der Bußgeldbewehrung der Gurtanlegepflicht und der Perfektionierung des ärztlichen Einsatzes nach einem Unfall“.

Die fortschreitende Kunst, das Leben Schwerverletzter zu verlängern, ohne es retten zu können, entlastete die Todesstatistik zusätzlich: Wer



Gefahrenpotential Motorrad-Pulk: Sucht nach Angstlust

später als einen Monat nach einem Unfall an dessen Folgen stirbt, wird nicht mehr als Verkehrstoter gezählt. „In Wirklichkeit“, behaupten die Rechtsmediziner Bernd Brinkmann und Klaus Püschel, „ist die Zahl der Todesfälle viel höher.“

Besorgte Verkehrswächter wollen deshalb als einzig verwertbares Kriterium für den Stand der Verkehrssicherheit die absolute Gesamtzahl der Unfälle nehmen, also auch jene mit bloßem Sachschaden. Mit „dieser allein erlaubten Meßplatte“, rechnet Spiegel vor, gab es 1986 mit 1 935 595 Unfällen das höchste Ergebnis überhaupt, mit steigendem Trend schon seit fünf Jahren. „Es wird eindeutig wieder aggressiver gefahren, ohne Rücksicht auf Verluste“, beklagt auch Nordrhein-Westfalens Innenminister Herbert Schnoor, „der stärkere PS-Fahrer benutzt sein Fahrzeug wie eine Waffe gegen den Schwächeren.“

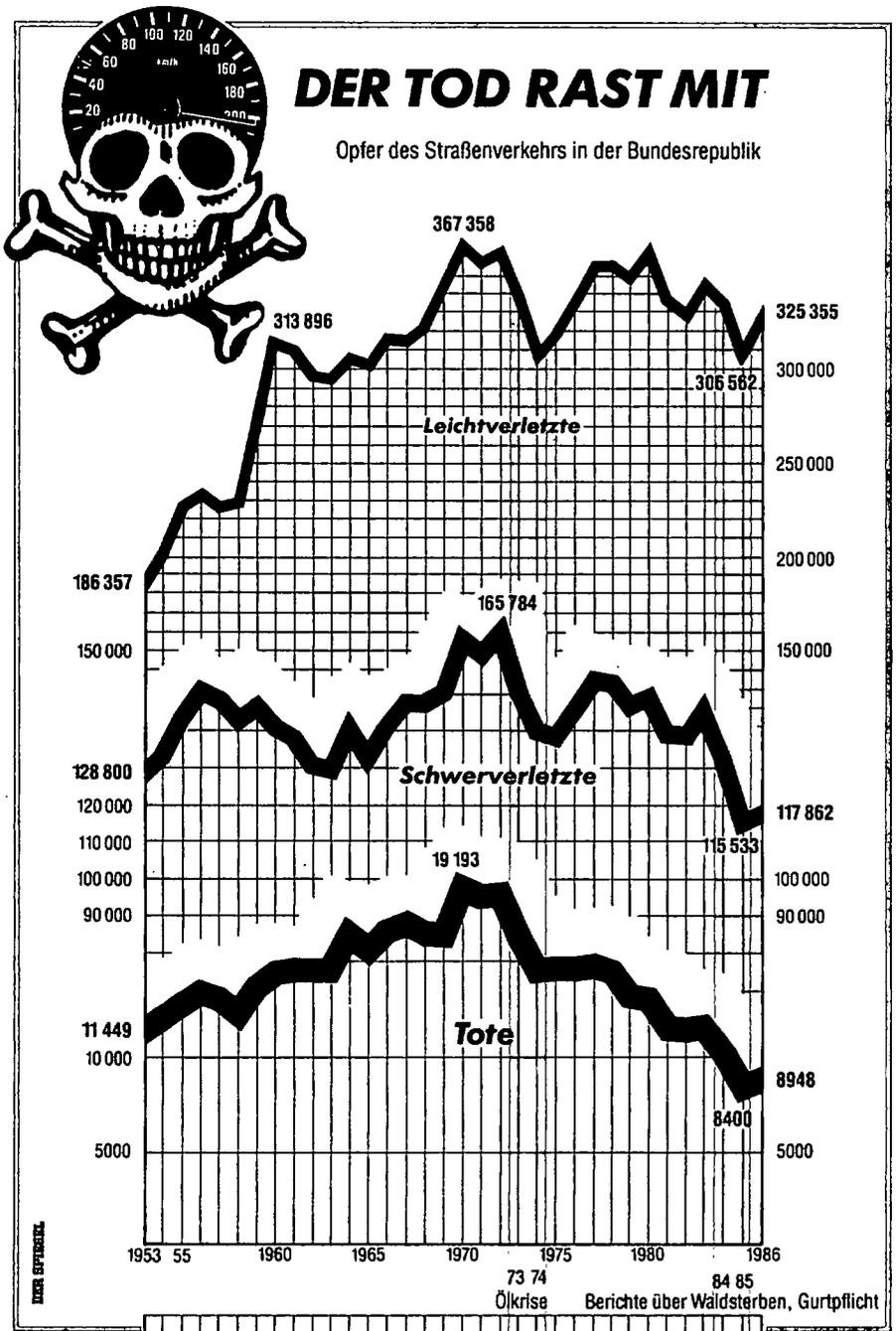
Aus regelmäßigen Stichproben an 15 Meßstellen des Autobahnnetzes ermittelten die Tempoprüfer, daß sich die mittlere Geschwindigkeit seit 1981 von 121,6 auf 127,4 Kilometer pro Stunde gesteigert hat – nur scheinbar ein geringer Anstieg: „Denn die eigentliche Gefahr“, erläutert Frank Müller von der Bundesanstalt für Straßenwesen (BaSt) das Ergebnis, „ist doch, daß die Schnellen immer schneller fahren.“

Während 1981 allenfalls jeder hundertste Autobahnfahrer die Tachonadel auf 170 Stundenkilometer hochtrieb, war es in diesem Jahr schon jeder zehnte. Die Bundesbürger, sagt Verkehrsexperte Spiegel, „haben ein ausgesprochen neurotisches Verhältnis zur Geschwindigkeit“.

Parallel dazu registrieren die Beobachter seit 1982 einen konstant wachsenden Anteil „riskant kurzer Folgeabstände“ auf dem linken Fahrstreifen – für die BaSt-Gutachter ein weiterer Beleg, daß „der Trend zu aggressiverem Fahren zunimmt“.

Das lebensgefährliche Spiel, mit Tempo 170 bis auf Schrittnähe an den Vordermann heranzufahren und ihn mit Lichthupe und Gesten des Unwillens aus der Bahn zu scheuchen, ist nach polizeilicher Erkenntnis oft der Auslöser für Massenkarambolagen wie bei Allershäusern. Es sind zwei Spezies von Autofahrern, die sich zum ständigen Zweikampf hochschaukeln: Der sture Linksfahrer, der partout nicht weichen will, und der schnelle Linksfahrer, der dann notfalls auch rechts überholt.

Hinter so einen, der „kilometerlang links“ fuhr und ihn „nicht überholen lassen“ wollte, war auch Motorradrennfahrer Anton Mang auf der Autobahn zwischen München und Lindau geraten. Der Ex-Weltmeister fuhr, wie der Blockierte voriges Jahr dem Amtsgericht Starnberg schilderte, rechts vorbei, setzte sich vor ihn und bremste zweimal scharf ab. Das Manöver kostete Mang vorübergehend den Führerschein.



In „Bild“ berichtete ein Opel-Fahrer von seinem „Duell auf der Autobahn“: Einer, der ihn rechts überholte, habe die Pistole gezogen und geschossen, „zum Glück hat er mich nicht getroffen“.

Emotional, sagt der Gießener Mediziner und Verkehrsforscher Horst Hardt, befinde sich „der Mensch noch auf der Stufe des Neandertalers“. Er reagiere in Grenzsituationen „instinktbestimmt und impulsiv“, verteidige „permanent sein Revier“, notfalls mit Waffen, lebe den angeborenen Jagdtrieb aus, wann immer sich Gelegenheit dazu biete.

Auch das Verhalten im Straßenverkehr hänge von „zahlreichen emotionalen Faktoren“ ab. Nicht nur der konkurrierende Parkplatzsucher, auch der Autofahrer, der auf seine Vorfahrt pocht, wird nicht als gleichberechtigter Partner empfunden, sondern als Störenfried,

wenn nicht gar als Rivale, Gegner oder Feind. Wer Vorfahrt hat, das wird nicht selten mit Fausthieben, Messerstichen oder Schüssen entschieden.

Wer im Auto sitzt, lebt in einer anderen, verzauberten Welt, fühlt sich „fahrplanunabhängig“, wie es der einstige Automobilverbandspräsident Johann Heinrich von Brunn formulierte, als „Herr über Raum und Zeit“.

Vielleicht, vermutet der Soziologe Wolfgang Sachs in einer Bestandsaufnahme des Auto-Wahns, ist es „die Lust an Siegen und die Angst vor Kränkungen“, die den schnellen Fahrer voranbolzen und dem Auffahrenden dahinten die Überholspur abschneiden läßt*. Um das als Schmähung empfundene Überholt-

* Wolfgang Sachs: „Die Liebe zum Automobil“. Rowohlt Verlag, Reinbek; 276 Seiten; 42 Mark.

werden zu vermeiden, versucht der Fahrer es den Schnelleren gleichzutun, zieht damit nur noch mehr Verkehrsteilnehmer in Streß und Aggressivität – „Sog der Geschwindigkeit“ (Sachs).

In diesem Sog wirbeln sie alle, die Temposüchtigen, unabhängig von Lenkrad-Routine und fahrerischem Können. Das Auto macht den Mißbrauch zum berausenden Erlebnis, genügt doch „das unmerkliche Beugen der Fußspitze“, wie Autor Sachs schreibt, „um Kräfte zu entfesseln, die denen des Fahrers um ein Vielfaches überlegen sind“.

Das „Prickeln“ beim Schnellfahren, der „Thrill“ des Rasens, ist Lust; genauer: Angstlust. Das Herz klopft schneller, statt normalerweise 70- bis 80mal pro Minute steigt der Pulsschlag synchron mit der Geschwindigkeit: Wer 180 fährt, hat oft auch 180 Puls. Professionelle

Rasen bringt rauschhaftes Prickeln

Rennfahrer dämpfen die Herzfrequenz deshalb vorsichtshalber mit „Betablockern“, Medikamenten für Infarkt-Kandidaten.

Am Steuer steigt der Blutdruck an, die innersekretorischen Drüsen arbeiten auf Hochtouren. Deshalb nimmt im Blut der Anteil des Adrenalins zu, des Flucht- und Streßhormons. Zugleich schützt sich das Gehirn durch reichlich Endorphine, körpereigene Wirkstoffe. Es sind chemische Verwandte der Rauschdroge Morphium. Endorphine dämpfen die Angst und schenken das Glücksgefühl.

Der Aufruhr der Hormone ist leicht zu haben. Man muß nur das Gaspedal fest durchdrücken. Dann stellt sich umgehend das rauschhafte Prickeln ein, die schönen Gefühle der Schwerelosigkeit, der Allmacht und des Risikos. Raser ahnen, daß der Tod immer nur ein paar Sekunden entfernt ist. Die schmale Haftgrenze zwischen Leben und Sterben, die Balance zwischen Macht und Ohnmacht, das Gefühl, der Herr des Schicksals zu sein und zugleich sein Opfer – nach solcher Angstlust kann man süchtig werden.

Männer sind häufiger betroffen als Frauen (was nach Ansicht der Physiologen an der unterschiedlichen Hormonausstattung der Geschlechter liegt), jüngere Menschen viel empfänglicher als ältere Menschen. Die Angstlust stimuliert nicht nur die alltäglichen Motor-kämpfe auf den öffentlichen Straßen, sie ist auch der Stoff, aus dem die anderen Träume sind – vom Skifahren, Fallschirmspringen, Drachenspringen, Tauchen, Kriegsführen.

Lust durch Geschwindigkeit, das ist eine neue Droge, kaum hundert Jahre alt. In der langen Geschichte der Menschheit – die immer auf der Suche nach dem „Thrill“ war – blieb kein Rauschmittel unentdeckt. Sex und Ge-



Heute
wie in alter Zeit
ein Zeichen
guter
Gastlichkeit

Drei Hasen

Jeder dieser drei Hasen in dem durchbrochenen Bannerschild hat, wie es sich gehört, zwei Ohren... aber alle zusammen haben sie nur drei statt sechs. Es könnte sein, daß dieser verblüffende Scherz eines Schmiedekünstlers den feinerzeitigen Besitzer des Gasthauses bewogen hat, es »Drei Hasen« zu nennen – vor der Einführung von Straßennamen und Hausnummern war es üblich, jedem Haus zur Identifizierung einen Namen zu geben. Möglicherweise es aber auch, daß drei Familien Haas in dem Haus wohnten und die Namensgebung daher stammt. Schließlich ist auch zu bedenken, daß der Hase ein Sinnbild der Fruchtbarkeit ist – demzufolge ihm auch die Legende des Ostereierlegens angedichtet wurde – und daß dies der Grund für die Namenswahl war.

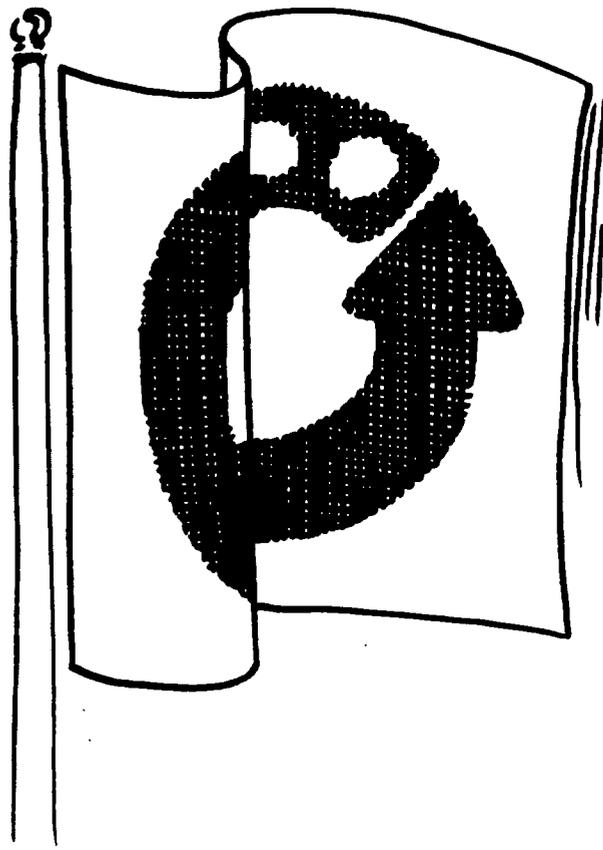
Die Behauptung von dem mit offenen Augen schlafenden Hasen ist übrigens genauso falsch wie die, daß derjenige ein Hasenfuß sei, der es nach einem oder zwei Gläsern Asbach Uralt ablehnt, ein weiteres Glas zu trinken, das spricht vielmehr für Standhaftigkeit, für die Standhaftigkeit gegenüber dem durchaus verständlichen Begehren, von einem so guten Tropfen mehr, womöglich gar zu viel, zu trinken – und das wäre überaus bedauerlich.

Asbach
Uralt

Im Asbach Uralt ist der Geist des Weines!

Zeigen Sie endlich, wer Sie sind.

Sie sind nicht nur ein Name, eine Adresse oder eine Nummer. Sie sind auch ein exzellentes Angebot, eine erstklassige Leistung oder bieten einen ganz besonderen Service. Das heißt, Sie sollten im Örtlichen nicht nur einmal erscheinen, sondern öfter. Unter den entsprechenden Zusatz-Eintragungen. Denn wer zeigt, wer er ist, hat schnell die besten Verbindungen.



Das Örtliche
Pensprachbuch

Junkersbrunn

Motoren **Spolarte**

AUTOMATEN Hermann
Auf 200 12

otto Hofmeister
Reparaturwerkstatt - Lackiererei
Junkersbrunn - Telefon 24 52

AUTOmeter
Junkersbrunn - Telefon 24 52

Edmund Wickler
Eisenwarenhandel
Junkersbrunn - Telefon 24 52

Das Örtliche. Schnell und handlich.



Tempo-Befürworter Wallmann
Schilderwechsel nach dem Machtwechsel

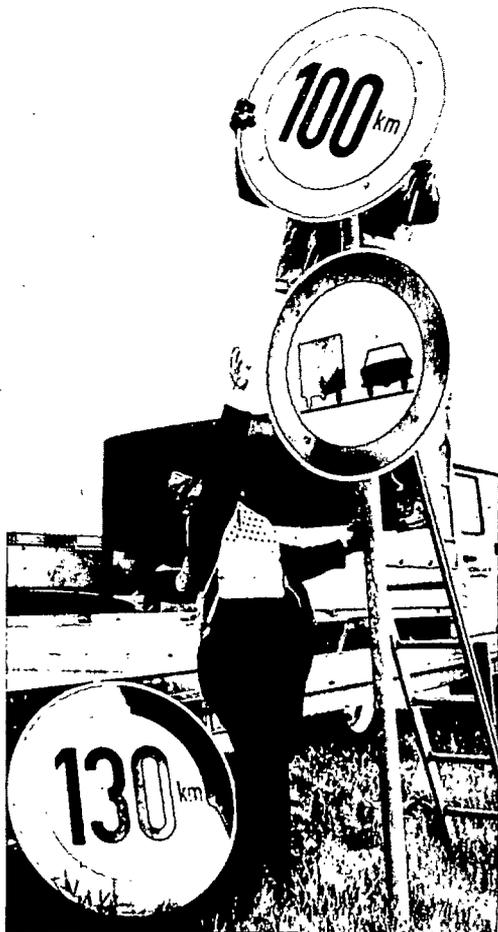
walttätigkeit gibt es seit Adam und Eva. Der Geschwindigkeitsrausch ist neu, möglich geworden durch die Erfindung des Verbrennungsmotors. Mit dem Auto hat sich der Lust- und der Freiheitsraum des Menschen gewaltig erweitert.

Das hat auch positive psychische Wirkungen. Kurze Autofahrten wirken, so wissen die Psychiater, „antidepressiv“. Differenziert nach Alter, Geschlecht und Lebenssituation, wird das Autofahren auch von ganz normalen Menschen als stimulierend empfunden, als „Psychotonikum“.

Die negativen Seiten der neuen Freiheit sind jedoch, auch wenn die Angstlust ausbleibt, nicht zu übersehen: Autofahren heißt eben auch, seine Macht ausleben, den sozialen Status demonstrieren, andere Leute neidisch machen, ihnen den Krieg erklären. Deshalb sitzen die meisten Menschen lieber selbst am Steuer, als daß sie sich chauffieren ließen. Selbst die Eisenbahner, vom Arbeitgeber verwöhnt durch Freifahrten für die ganze Familie, lieben das eigene Auto mehr als den öffentlichen Zug. „Der Weg von der Eisenbahn zum Auto“, schreibt die linke „Tageszeitung“, „markiert so den Weg vom Untertan zum autonomen Bürger, von der Identifikation mit der Macht zur Selbstdarstellung der eigenen, vermeintlichen Macht.“

Nur noch wenige Weltverbesserer hoffen deshalb auf die Abschaffung des Autos. Die meisten wären schon zufrieden, wenn es gelänge, die gemeingefährlichen Wirkungen der Droge zu begrenzen. Das wird schwer genug. Sich im eigenen Auto zu bewegen – und sei es auf höchst riskante Weise, gar um den Preis des Todes oder der Verstümmelung – ist für viele die letzte, große Freiheit.

Der Gesellschaftskritiker Michael Hennecka drückt es so aus: Unsere Re-



Tempo-Steigerung in Hessen*
Freie Fahrt für freie Bürger

publik wird von einem „Gesellschaftsvertrag zusammengehalten“, der die „einsame Ausschweifung“ des Autofahrens als „Preis für die Pflicht zur Lohnarbeit“ gewährt, als „staatlich garantierte Möglichkeit privater Machtentfaltung im Tausch gegen die Bereitschaft zur Abhängigkeit“.

Von der neuen Droge Geschwindigkeit wird der Mensch freiwillig nur lassen, wenn ihm im Tausch dafür eine andere, noch raffiniertere Lust geboten würde. Doch die ist nicht in Sicht.

Der Hang zum ungezügelten Gasgeben wächst schon mit der Erziehung. Wie aus einem unschuldigen Rollerfahrer ein verantwortungsloser Raser wird, entwickelt der Münchner Verkehrspsychologe Benedikt von Hebenstreit in mehreren Etappen:

▷ Stufe eins: Der neugierige Fünfjährige wird vom Vater aufgeklärt, was die runden Schilder mit der Zahl 100 bedeuten. Dann erwischt der Bub den Vater, wie die Nadel auf dem Tacho bis auf 130 ausschlägt, und er muß sich „die blöden Ausreden“ anhören: „Der Tacho zeigt nicht so genau an, und 14 Prozent Mehrwertsteuer sind erlaubt.“

* An der Autobahn Frankfurt-Wiesbaden; die Tempo-100-Schilder werden durch Tempo-130-Schilder ersetzt.



Tempo-Gegner Schnoor
„Fahrzeug wird wie eine Waffe benutzt“

- ▷ Stufe zwei: Der Jugendliche, der gelernt hat, daß es Verkehrsregeln gibt, die man nicht zu beachten braucht, kommt in die Fahrschule und gerät, „wenn er Glück hat, an einen guten Fahrlehrer, der ihn wirklich einsichtig macht und wieder abbaut, was er vorher gelernt hat“.
- ▷ Stufe drei: Der Fahranfänger fährt die ersten Wochen schön brav 50 Stundenkilometer in der Stadt und 100 auf Landstraßen, dann „wird er von den Älteren überholt, wird angehupt, dann wird ihm der Vogel gezeigt“. Er fängt „allmählich auch an, schneller zu fahren“.

Und wer sich erst einmal an das Schnellfahren gewöhnt hat, bleibt meist dabei. Er unterliegt, wie es Psychologie-Professor von Hebenstreit erläutert, „dem enormen Bewegungsdrang des Menschen und der nicht zu leugnenden Lust am schnellen Fortbewegen“.

Besonders magnetisierend wirkt diese Versuchung auf junge Fahrer zwischen 18 und 25 Jahren, die ihre Künste am Lenkrad oft überschätzen, zu erhöhter Risikobereitschaft neigen und kaum lernfähig sind.

„1000 kleine Röhrls“, so sehen es die BaSt-Unfallforscher, rasen los, um „jugendliche Bedürfnisse“ zu befriedigen, „Kraft und Stärke“ zu proben, „Anerkennung in der Gruppe“ zu finden oder auch nur „Unabhängigkeit vom Elternhaus“ zu demonstrieren. Impioniergehabe gegenüber Mädchen verführt sie zum Balzen mit dem Gaspedal.

Sie jagen durch die Nacht, „eingelullt in wohlige Wärme und rhythmische Musik“ (Sachs), gespeist aus 100-Watt-Anlagen, und sie wissen „noch nicht, wo wie schnell zu schnell ist“ (von Hebenstreit). Das nächstbeste Auto, das von hinten auffährt oder eingeholt wird, stachelt die Gruppe der Mitfahrer an, die

Das war ein Vertragsentwurf



intimus® Aktvernichter

Diskretion durch
Datenschutz
im Büro



- Bitte schicken Sie uns den intimus-Gesamtkatalog: »In 20 Jahren vom Reißwolf zur neuen Generation der intimus-Aktenvernichter«.

Adresse bzw. Firmenanschrift:

SCHLEICHER & CO
INTERNATIONAL GmbH

Postfach 1420 · D-7778 Markdorf
Telefon 0 75 44/60-0
Telex 7 34 255 · Telefax 0 75 44/6 02 48
Tel. Wien 02 22/85 81 48 · Zürich 01/829 11 11



Sp25

Gabler

FERN OST Exclusiv

13-Tage-Reise, Linienflug mit Singapore Airlines nach Singapur, der Einkaufsmetropole des Fernen Ostens (First-class-Hotel), ein Abstecher nach Malaysia, die alten Kulturen Siams in Bangkok und Ayuthya, First-class-Badeurlaub im Hotel Royal Cliff am Golf von Siam und ein reichhaltiges Ausflugsprogramm. Deutsche Reiseleitung.

Reisetermine:

20.11.-2.12.87 ab DM 2.885,-

5.2.-17.2.88 ab DM 2.985,-

Eine exklusive Reise
zu einem attraktiven Preis
Telefonische Beratung:

09 31/1 20 31
+ 0 69/74 08 79

Oder fordern Sie direkt den Sonderprospekt an.



**BAVARIA
REISEBÜRO
GMBH**

Mendelssohnstraße 51,
6000 Frankfurt 1, Telefon 069 / 74 08 79



FOTO OEHLING*

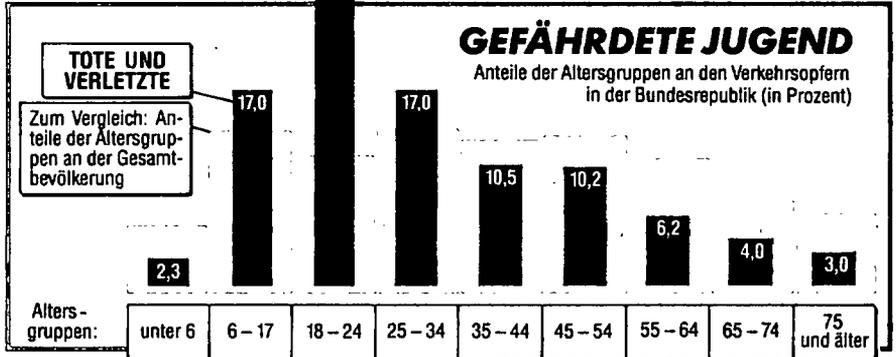
Ludwigsstr. 2A · 6500 Mainz 1
Gymnasialstr. 9 · 6550 Bad Kreuznach
Kämmererstr. 63 · 6520 Worms

Besuchen Sie uns und erleben Sie die
Faszination eines der großen Fach-
geschäfte Deutschlands.
Für alle auswärtigen Kunden, die uns
nicht besuchen können,

**BITTE KATALOG
ANFORDERN!**

Ruf 0 61 31 · 28110

*Warum sollten Sie sich
mit weniger zufrieden geben?



dem Lenker einheizen. „Wenn nicht noch drei andere mit drinsäßen, würde der nie so schnell fahren“, glaubt ADAC-Verkehrspsychologe Peter Seemann.

Die Polizei kann die PS-Novizen nicht schrecken, nicht mit Kontrollen und mit Aufklärungsaktionen schon gar nicht – selbst wenn sie so drastisch ausfallen wie die süddeutsche Kampagne unter dem Titel „Die Polizei trauert“. Eine Anzeigerseite verknüpft jeweils die erschreckende Wochenbilanz mit der Vorhersage: „Das kommende Wochenende wird neue Trauer und neues Leid bringen.“

Welche Lernphasen ein Fahranfänger durchläuft, ehe die Anfangsschwächen völlig überwunden sind, untersuchte der österreichische Psychologe Dieter Klebelsberg. Zu Beginn einer Fahrkarriere, so der Innsbrucker Professor, sei es um die „subjektive Sicherheit“ schlechter bestellt als um die „objektive“ – mangels Vertrautheit mit dem neuen Umfeld fährt der junge Führerscheininhaber derart zaghaft, daß Bedienungsfehler und falsche Reaktionen als Unfallursache kaum vorkommen.

Doch die objektiven Fahrschwächen halten sich lange. Das Selbstbewußtsein wächst, vor allem bei jungen Fahrern, wesentlich schneller als der Zugewinn an Fahrtechnik, eine heikle Phase beginnt. Klebelsberg: „Der Anfänger fühlt sich nicht mehr als Anfänger – das weitere entnimmt man der Unfallstatistik.“

Die Statistik ist zum Fürchten. 26,4 Prozent aller Verkehrstoten sind junge Leute unter 25 Jahren (Anteil an der Gesamtbevölkerung zwölf Prozent), bei den Schwerverletzten gar ein Drittel. Das Risiko, tödlich zu verunglücken, setzen BaSt-Forscher „für junge Auto-

fahrer viermal größer als für den Durchschnitt anderer Altersklassen“ an.

Im niedersächsischen Landkreis Cloppenburg kamen am Dienstagabend voriger Woche zwei Brüder, 17 und 18 Jahre alt, ums Leben, als sie mit ihrem Wagen gegen einen Baum rasten – der Fahrer hatte seinen Führerschein erst am Vormittag erworben.

In der Altersgruppe zwischen 18 und 25 Jahren ist der Verkehrsunfall die häufigste Todesursache, jeder dritte stirbt auf der Straße. „Jungsein und Anfängersein fallen zusammen“, konstatiert Unfallforscher von Hebenstreit, wobei, so meint sein Innsbrucker Kollege Klebelsberg, „die altersbedingte Komponente eher gewichtig ist als die Anfänger-Komponente“. Wenn der Professor recht hat, bedeutet das trübe Perspektiven für Deutschlands Straßen. Nicht älter als 25 Jahre sind derzeit 95 Prozent aller Führerscheinanwärter.

Mit den geburtenstarken Jahrgängen, die jetzt den Führerschein machen, hat das Vollgas-Sterben Ausmaße angenommen, die anderweitige Erfolge der Gesundheitsvorsorge statistisch glatt wettmachen. Der Münchner Unfallchirurg Thomas Hewel: „Da verstümmelt sich die Generation der Zwanzigjährigen.“

Ein Tempolimit für Anfänger, etwa auf 90 km/h, wie beispielsweise in Frankreich seit Jahren praktiziert, wird von der Bundesregierung derzeit nicht erwogen. Ein „L“-Schild in der Heckscheibe wie in Großbritannien, das auf Fahranfänger („Learner“) hinweist, gilt hierzulande offenbar als diskriminierend.

Die CDU setzt einerseits auf „verkehrserzieherische Maßnahmen“, aber Geschwindigkeitskontrollen der Polizei

werden von Regierungsmitgliedern als „Heckenschützenmanieren“ verurteilt.

Wie die Politiker geben auch die älteren Autolenker, trotz jahrzehntelanger Fahrpraxis, kein Vorbild ab. „Ganz normale Leute, die stets ruhig und verantwortungsbewußt fahren“, berichtet Verkehrspsychologe Seemann, neigten wieder vermehrt zu Leichtsinn und Rücksichtslosigkeit. Sie kauften sich plötzlich einen stärkeren Wagen und rasten los, „um auszuprobieren, wie schnell er ist“. Neue Sicherheitssysteme wie ABS, Allradantrieb und Airbag würden sie noch in dem Glauben bestärken, sorglos draufzutreten zu dürfen.

Tempokritiker bezweifeln, daß die höhere technische Sicherheit der Autos die Risiken der Raserei auffangen kann. Eine genau gegenteilige Wirkung prophezeit der Rheinland-Tüv-Chef Albert Kuhlmann: „Der Fahrer schöpft die neue Technik immer wieder bis zur Grenze aus, fährt deshalb auch immer riskanter.“

Im Verhalten der Autofahrer, die hinter dem Steuer dem kaufmännischen Erfolgsrezept „Zeit ist Geld“ huldigen, sieht der hannoversche Verkehrspsychologe Winkler ein Abbild „unserer leistungsorientierten Gesellschaft“.

Im Berufsleben sei es ein „wesentliches Element des produktiven, kreativen, unternehmerischen Menschen, risikobereit zu sein bis über die Grenze“. Selbst Aggressionen würden „nicht so furchtbar übelgenommen“. Wer dieses Verhalten am Arbeitsplatz fördere und billige, könne nicht erwarten, daß „dann einer sagt, diese Eigenschaften sind, April, April, nicht mehr vorhanden, wenn ich mich ins Auto setze“.

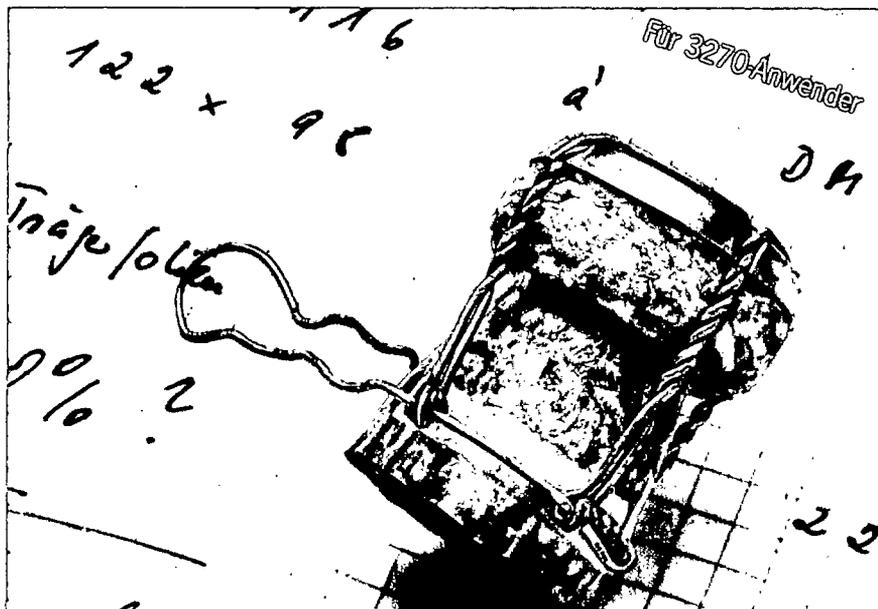
In blinder Begeisterung und mit salopper, oft dümmlicher Sprache schüren zudem Autotester in Magazinen und auf den Motorseiten der Tagespresse den Trend zum Rasen, verklären das Auto

„Wie die Sau, die berühmte gesengte“

zum Kultgegenstand: „Dieser (Porsche) 935 geht wie die Sau, wie die berühmte gesengte natürlich“, erfuh der Leser von „auto motor und sport“ im Fahrtbericht, nachdem die Journalisten im normalen Straßenverkehr „mit 740 PS unterwegs“ waren.

„Elastisch und sanft, sahnig und sämig, kultiviert und kräftig“, schwelgt der „FAZ“-Berichterstatte Wolfgang Peters über den Motor des BMW 325i. Und beim Fahren wünscht er sich, er könnte ihn „neben sich auf dem Beifahrersitz haben“. Und wenn er „dann noch ein rundes Knie hätte, auf das man die Hand legen könnte, ließe sich die Zuneigung zu dieser Maschine so am besten ausdrücken“.

Mit flotten Sprüchen stacheln auch die Automobilhersteller das deutsche Lei-



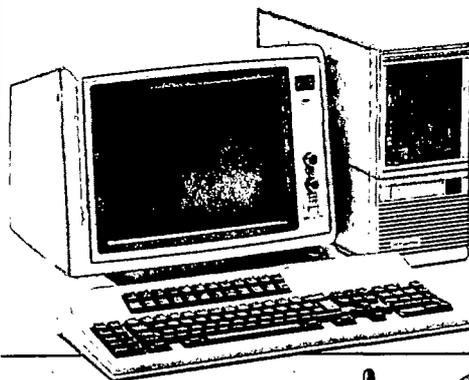
Machen Sie Ihrem Einkauf doch mal eine Freude.

Plötzlich sind alle zufrieden. Der Einkauf spart Kosten, der Anwender bekommt eine bessere Leistung. Weil Sie ihnen erzählt haben, daß es jetzt einen PC gibt, der gleichzeitig auch als Bildschirm arbeitet. Im 3270-Mode. Mit gewohnter Bildschirmtastatur. Mit der Möglichkeit, von Anwendung zu Anwendung zu „springen“.

Auch für Einzelplatzbetrieb. Mit vielen weiteren Vorteilen: z. B. die Möglichkeit, Eingabefolgen zu speichern.

Empfehlen Sie einen detaillierten Kosten-/Leistungsvergleich. Der neue HOB 3270-PC besteht diesen Vergleich wie jedes andere Produkt von HOB electronic. Entweder bietet es eine bessere Leistung. Oder einen günstigeren Preis. Oder beides.

Darauf basiert unser Erfolg – und unsere Verlässlichkeit, mit der Sie rechnen können.



HOB electronic
Postfach 1260
D-8502 Zirndorf
Telefon 09 11/69 10-107
Telex 6 23 496 gebra d
Fax 09 11/6 91 01 20

HOB elektronische Geräte
Handelsgesellschaft mbH
Mariahilferstraße 41-43
A-1060 Wien/Österreich
Telefon 02 22/5 87 74 10
Telex 1 13 703 hobwi a

Eine Idee mehr. **HOB** electronic

stungsbewußtsein an. Fast eine Milliarde Mark gaben die Unternehmen im vergangenen Jahr für Anzeigen, Funk- und Fernsehwerbung aus, und sie annoncierten aggressiv wie lange nicht mehr. In den Anzeigen zählt, wie auf der Piste, jede Zehntelsekunde: Bei BMW vergehen „nur 8,3 Sekunden, bis der 325i Kat 100 km/h schnell ist“, der Honda CRX 1,6i-16 schafft das „in 8,1 Sekunden“ – knapper Sieg für den Japaner.

Für die Marketing-Abteilung des schwedischen Herstellers Saab scheint jeder Kunde ein potentieller Rennfahrer zu sein. Der Saab 9000 Turbo 16 rollt „80 000 km nonstop mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 213,686 km/h“, das Ganze „z. T. bei wolkenbruchartigem Regen und dichtem Nebel“. Und BMW preist seinen M 3 als „Rennfahrzeug mit Straßentauglichkeit“ an, „für Männer, die ihren Willen zu siegen offen zeigen“.

Eigentlich sollte es diese kraftstrotzenden Werbesprüche gar nicht mehr geben. Schon 1972 hatten sich die deutschen Hersteller verpflichtet, in ihren Anzeigen zurückhaltend zu sein: Angaben zur Spitzengeschwindigkeit sollten „weder an hervorragender Stelle plaziert noch im Text besonders hervorgehoben“ werden.

Doch Ingo Pfafferott, der im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen die Anzeigen der PS-Branche aus den Jahren 1970 bis 1985 analysierte, machte einen „neuen Trend zur Leistungsbeziehung“ aus. Das Argument der Sicherheit habe hingegen „kein großes Gewicht“. Pfafferott: „Solche Kampagnen sind gefährlich.“

Der Werbetrend hat sich noch verschärft. Während die Automobilhersteller in den letzten Jahren ihre Modelle, scheinbar umweltbewußt, mit Themen wie Waldsterben, Tempolimit und Ener-

„Ein Schritt ins Zeitalter intelligenter Autos“

gieinsparung präsentierten, wird jetzt „wieder vermehrt mit der Raserei geworben“, so Volker Nickel vom Zentralausschuß der Werbewirtschaft.

Kein Automobilhersteller kann es derzeit wagen, aus dem Leistungswettbewerb auszuscheren. Nachdem Daimler-Benz seine Kundschaft im letzten Jahr mit 300 PS starken Limousinen (560 SEL) lockte, konterte BMW in diesem Frühjahr mit einem neuen Zwölfzylinder-Motor und ebenfalls fast 300 PS. „Neue Autos“, bekräftigt Ford-Vorstandschef Daniel Goeudevert, „müssen immer ein bißchen stärker und schneller werden.“ Wagen, die weniger leisteten als ihre Vorgängermodelle, wage er „schon gar nicht mehr anzubieten“.

Um im Geschwindigkeitsrausch deutscher Autofahrer nicht abgehängt zu werden, motzen PS-Ingenieure betagte

Motoren notfalls mit Turboladern auf – eine technisch simple Lösung, die jedoch nicht nur die Leistung, sondern zumeist auch den Benzinverbrauch ansteigen läßt. Aerodynamische Verbesserungen an der Karosserie und der verstärkte Einbau leichter Kunststoffteile sorgen zusätzlich für deutlich höhere Spitzengeschwindigkeiten. „Wir können doch nicht“, verweist Mercedes-Vorstand Rudolf Hörnig auf den Stand der Technik, „unsere Autos künstlich langsamer machen.“

Sie könnten schon, aber sie wollen nicht. Die Furcht, begeisterte Schnellfahrer an die Konkurrenz zu verlieren, macht vor keiner Vorstandsetage halt. Sogar Porsche, mit dem 270-km/h-Coupé „928 S 4“ ohnehin im Autobahnrennen der Vollgasfahrer kaum noch zu überholen, rüstet weiter auf. Das Resultat: ein 450 PS starkes und 315 km/h schnelles Flügelmonster namens „959“ (Preis: 420 000 Mark), mit Allradantrieb und doppeltem Turbolader, vom Hersteller gepriesen als „ein Schritt ins Zeitalter intelligenter Autos“.

Die Gier nach Leistung nährt ein florierendes Geschäft. Hunderte von Tuning-Werkstätten in allen Teilen der Bundesrepublik peppen biedere Familienkutschen auf, liefern Spoiler und Breitreifen, Lederlenkräder und Schallensitze. Und die schnellen Autos werden noch schneller gemacht: Jaguar-Limousinen gibt es auf Wunsch mit 450-PS-Motoren, BMW-Coupés werden mit 420 Pferdestärken geliefert.

Im Wettstreit der PS-Rekorde führt derzeit die Münchner Werkstatt Koenig Specials. Ihr mit 710 PS bestückter Ferrari Testarossa (Spitze: 339 km/h), protzt die Firma, sei „das schnellste zugelassene Straßenfahrzeug der Welt“. Rund 400 000 Mark müssen Koenig-Kunden investieren, wenn sie die Angaben überprüfen wollen.

Dem Rausch der Geschwindigkeit sind nicht nur Spitzenverdiener verfallen, die es sich leisten können, für zusätzliche Pferdestärken sechsstellige Summen hinzublättern. Im Windschatten der Schnellen, Starken und Teuren möchten auch immer mehr Kleinwagenfahrer mithalten. Den Leistungshunger der automobilen Aufsteiger befriedigen die Hersteller mit zahlreichen potenten Minis, die flugs zu „Pocket Rockets“ hochgejubelt werden. Renault empfiehlt das Modell „5 GT Turbo“ für all jene Pedaltreter, die „es auf die Spitze treiben mit 198 km/h“. Fiat verspricht „Uno Turbo“-Käufern eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h.

Den jüngsten Nachweis übermütiger Ingenieurskunst lieferte die japanische Firma Daihatsu. Um dem 3,61 Meter kurzen Typ „Charade“ zu porscheähnlicher Beschleunigung zu verhelfen, wurde die Leistung des Mini-Motors kurzerhand verdoppelt. Dazu mußten die Techniker in die Tuning-Trickkiste greifen, als gelte es, das Aggregat für einen neuen Rennwagen zu konstruieren: Nur



Leserfrage:
Wie war Ihre Einstellung gegenüber Kreditkarten vor dem Test?

Antwort:

VISA Tja, wir waren alle skeptisch, ob wir überhaupt eine Kreditkarte benötigen.

Dann haben wir einem kostenlosen Test, wie er Ihnen heute angeboten wird, zugestimmt.

Schon nach wenigen Wochen war uns klar, daß wir auf dieses zeitgemäße Zahlungsmittel nicht mehr verzichten wollen. Was uns alleine im Urlaub die VISA-Karte an Unannehmlichkeiten erspart hat, war den kostenlosen Test wert.

Heute sind wir alle stolze Kartenbesitzer und in Ergänzung zu den herkömmlichen Zahlungsmitteln praktisch „Tag und Nacht“ unabhängig. Ob beim Bummeln, beim Einkaufen oder im Urlaub.

Die VISA-Karte ist buchstäblich wie Bargeld in allen Währungen, nur eben sicherer.

Probieren Sie es doch einfach mal selbst aus – **VISA** es lohnt sich bestimmt.



KREDIT-KARTEN

Ein zeitgemäßes Zahlungsmittel macht Karriere

Weltweit bereits über 150.000.000 (Millionen!) VISA-Karten.

Kein Wunder, wissen Experten zu berichten: Durch die günstigen Gebühren kann sich die VISA-Karte hierzulande gelassen mit den Mitbewerbern messen. Nicht nur bei Reisen liegen die Vorteile der VISA-Karte deutlich auf der Hand. Jetzt, wo im Ausland (Spanien, Italien, Frankreich, etc.) beim Wechseln in die Landeswährung immer häufiger hohe Gebühren zu entrichten sind. Mit der VISA-Karte zahlen Sie bargeldlos und decken Ihren Bedarf an der jeweiligen Landeswährung vor Ort. Zum günstigen Devisenkurs. Belastet wird das Konto erst Wochen später.

Schon bei 1-2 Reisen pro Jahr lohnt sich der Besitz einer VISA-Karte. Neben der Möglichkeit weltweit bargeldlos, per Unterschrift zu bezahlen, genießt der VISA-Karteninhaber eine zusätzliche Finanzreserve.

Das bringt Sicherheit und Freiheit in Sachen Geld.

Guthaben auf dem VISA-Kreditkartenkonto werden z. Z. sogar mit 4% p. a. verzinst, bei monatlicher Zinsgutschrift! Bei Inanspruchnahme der Dispositionslinie brauchen nur 10% des Betrages bei Fälligkeit (s. Vertragsbedingungen) entrichtet werden. Zahlungsziel 21 Tage ab Rechnungsdatum.

Wenn Flug-, Bahn-, Schiffs-, Fähr- und Leihwagenkosten mit der VISA-Karte beglichen werden, genießt der Karteninhaber den Schutz einer Verkehrsmittel-Unfallversicherung (bis 1 Mio. bei Invalidität) sowie eine Privat-Haftpflichtversicherung in Höhe von 2 Millionen DM bei Auslandsreisen. Und wenn Sie das Betanken eines privaten KFZ's im Ausland mit der VISA-Karte bezahlen, besteht automatisch eine Insassen-Unfallversicherung (siehe Versicherungsbedingungen).

Weltweit stehen über 180.000 Bankstellen und im Ausland über 15.000 Bargeldautomaten zur Bargeldauszahlung zur Verfügung. Diese befinden sich in Deutschland vorwiegend in Flughäfen, Grenzübergangsstellen und Bahnhöfen und sind praktisch rund um die Uhr geöffnet.

Schutz vor Mißbrauch! Ein Vergleich lohnt sich: Wer Bargeld verliert, kann heute auf ehrliche Finder kaum hoffen. Ein Verlust kommt teuer zu stehen. Wer die VISA-Karte verliert, haftet bei Mißbrauch durch Dritte mit maximal DM 100,-.

Bei sofortiger Verlustmeldung entstehen ab dem Eingang Ihrer Verlustmeldung keinerlei Kosten.

Unsere Empfehlung: Jetzt den kostenlosen Test machen!

Machen Sie jetzt den kostenlosen Test!

Letzter Termin für die Einsendung **31. Juli 1987**

5 Millionen VISA-Partner laden Sie ein, bargeldlos ...

... im Restaurant zu speisen oder einen kleinen Imbiß einzunehmen, die Friseur- und Blumenladenrechnung zu begleichen, das Taxi oder die KFZ-Reparatur zu bezahlen, im Kaufhaus das eine oder andere zu besorgen, den Urlaub im Reisebüro zu buchen, Flugtickets und Schiffspassagen abzurechnen, Hotelrechnungen auszugleichen, mal außer der Reihe Freunde einzuladen und zu bewirten, in der Boutique oder im Laden nebenan die günstige Gelegenheit zu nutzen, wann immer Sie möchten. Und vieles mehr.

Nehmen Sie diese Einladung an.

Bitte Coupon ausfüllen und im Umschlag einsenden.

JA, ich möchte die VISA-Karte 6 Monate testen! KOSTENLOS!

Bitte ausfüllen und heute noch einsenden an:

BS VISA (Card-Services Postfach 110351, 6000 Frankfurt 1 ☎ **069-8003495**
☎ **069-8003671**

Name: _____ Verfüg. Sie über Hausbesitz Grundbesitz

Vorname: _____ oder eine Eigentumswohnung? Wert: _____

Adresse: _____ Wohnhaft seit: _____ Ihre Bankverbindung (Name und Anschrift): _____

Str. Nr. _____ Kto.-Nr. _____ BLZ _____

PLZ/Ort (wenn kürzer als 3 Jahre, bitte auch vorherige Adresse angeben) _____

Str. Nr. _____ **Bitte antworten, wenn Sie Rechnungszugleich mittels Lastschrift wünschens:**

PLZ/Ort _____ Ich ermächtige die Bank widerruflich, die Beträge der monatlichen VISA-Saldenmitteilung 12 Tage nach dem jeweiligen Rechnungsdatum durch Lastschrift von meinem oben angegebenen Konto in Höhe

Telefon-Nr.: _____ (priv. Stl) _____ (geschäftlich) _____

Geburtsdatum: _____ Staatsangehörigkeit: _____

Familienstand: _____ Anzahl der Kinder: _____

Selbständig, falls ja seit: _____ (wenn kürzer als 1 Jahr, bitte auch vorherige Tätigkeiten angeben)

Arbeitgeber: _____ Dort beschäftigt seit: _____

Name _____

Unterschrift des Zusatzkarten-Antragstellers

Adresse (wenn kürzer als 1 Jahr, bitte auch vorherigen Arbeitgeber angeben) _____

Name _____ Ich versichere die Richtigkeit der obigen Angaben. Hiermit beantrage ich die Ausstellung einer VISA-Karte auf meinen Namen.

Adresse _____ Ich ermächtige die VISA Card-Services Banco Santander, die für die Ausstellung und Benützung der VISA-Karte erforderlichen Auskünfte einzuholen und diese Daten zu speichern. Meine Bank ist hiermit bis auf Widerruf ausdrücklich zur Auskunftserteilung ermächtigt. Meine Rechte nach dem BDSG bleiben unberührt. Falls vorher keine Kündigung erfolgt, wird die Jahresgebühr von z. Zt. DM 90,- 6 Monate nach Ausstellung der Karte in Rechnung gestellt. **Mache ich vorher von meinem Rücktrittsrecht Gebrauch, wird die Jahresgebühr nicht berechnet. Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen erhalte ich zusammen mit meiner VISA-Karte.**

Position: _____ Datum _____ Unterschrift des Antragstellers _____

Monateinkommen brutto: unter DM 2.000,-
über DM 2.000,-
über DM 4.000,-
über DM 6.000,-
über DM 8.000,-

Sogl. 27.408

Bitte Coupon ausfüllen und im Umschlag einsenden.



So wichtig wie Bargeld!



mit Hilfe von zwei Nockenwellen, aufwendiger Vier-Ventil-Technik, Benzineinspritzung und Turbolader mit Ladeluftkühler brachten die japanischen High-Tech-Tüftler 105 PS zustande.

Die Anstrengungen der Hersteller scheinen sich zu lohnen. Allein der VW-Konzern verkaufte 1986 mehr als doppelt so viele schnelle GTI-Versionen der Golf-Baureihe als im Jahr zuvor.

Schon machen sich einige Hersteller Gedanken, wie der Leistungsschub wieder gebremst werden könnte. Freiwillig dachten die Daimler-Benz-Vorstände im vergangenen Herbst über ein Tempolimit nach, wenn auch nicht über das von vielen Verkehrsexperten geforderte Tempo 100: Die Mercedes-Manager kamen überein, in keinem ihrer künftigen Modelle solle die Tachonadel über die 250-km/h-Marke hinauschnellen.

Die Konkurrenz aus München schloß sich mittlerweile an. Obwohl das neue BMW-Spitzenmodell „750i“ mühelos „weit über 270 fahren“ könne, wie Entwicklungschef Wolfgang Reitzle versichert, wollen auch die Bayern fortan bei 250 Schluß machen: Ein Computer stoppt bei Erreichen dieser Geschwindigkeit die Benzinzufuhr.

Das allein wird nicht reichen. Denn mit dem Trend zu immer stärkeren Motoren, höheren Geschwindigkeiten und der damit fast zwangsläufig verbundenen aggressiveren Fahrweise stieg nicht nur die Zahl der Unfalltoten und Verletzten, sondern auch die Schwere der Verletzungen erheblich an. Dabei war der Rückgang der Unfallzahlen in den Jahren 1975 bis 1985 zum wohl überwiegenden Teil einem einzigen, relativ billigen und doch von der Autoindustrie lange verachteten Zubehörzuzuschreiben – dem Sicherheitsgurt.

Schon im Jahre 1970, als mehr als 10 000 Autoinsassen, neben 8000 Fußgängern und Radfahrern, auf Deutschlands Straßen starben, war durch zahlreiche Studien belegt, daß mindestens jeder zweite der Automobilisten überlebt hätte, wenn er angeschnallt gewesen wäre. Aber erst 1974 machte die Bundesregierung den Einbau des Sicherheitsgurts zur Pflicht – und noch einmal zehn Jahre mußten vergehen, ehe das Nichtanlegen des Gurts auf den Vordersitzen eines Automobils mit Geldbuße bedroht wurde. Die Zahl der Windschutzscheiben-

Verletzungen, stellte der Münchner Augenarzt Professor Erich-Otto Lund fest, war bis zum Frühjahr letzten Jahres um rund 90 Prozent zurückgegangen.

Doch das dürfte sich nun bald wieder ändern. Denn mit höheren Aufprallgeschwindigkeiten läßt auch die Wirksamkeit des Gurts nach. Zwar sind zahlreiche Fälle bekannt, in denen Automobilisten sogar Zusammenstöße bei 100 Stundenkilometern noch überlebt haben, aber kaum ohne schwere Verletzungen. Unangeschnallt kann es schon bei 20 Stundenkilometern zu tödlichen Verletzungen kommen.

Denn nur bis zu 15 Stundenkilometern, also etwa bei Radfahrgeschwin-

fahrzeugversicherungen stiegen in den ersten vier Monaten um mehr als acht Prozent, die Kölner „Colonia“ warnte vorige Woche vor einer „Katastrophe auf den Straßen“. Spätestens Mitte 1988 wollen die Versicherer, logisch, die Haftpflichtprämien wieder drastisch erhöhen.

Die Unfallfolgen belasten die Volkswirtschaft mit jährlich 45 Milliarden Mark (mehr als der Haushalt des Freistaates Bayern). Für Verkehrserziehung gibt Bonn nur 14 Millionen aus.

Lediglich während der Ölkrise 1973, resümiert BaSt-Psychologe Hanns Heinrich, habe sich der Autofahrer vernünftig verhalten, seien Raser als „Verbrecher an der Gesellschaft“ und „Umweltverschmutzer“ tituliert worden. „Das war ein Klima der sozialen Kontrolle“, sagt Heinrich, „wo jeder jeden argwöhnisch beäugte, der zu schnell fuhr. Das hat wieder aufgehört.“

„Mir wird angst und bange“, gesteht der Erdinger Polizeirat Helmut Huber, „wir müssen jetzt was Drastisches machen. Ohne Geschwindigkeitsbegrenzungen werden wir nicht mehr auskommen.“ Doch ein Tempolimit auf Autobahnen wird von der Bundesregierung nicht erwogen: Tempo 100 schon gar nicht, weil es vom deutschen Autofahrer „nicht angenommen“ wird – so das lapidare Regierungsfazit nach dem halbherzig gestarteten Großversuch von 1985.

Die beim Tüv-Rheinland bestellte Expertise, ein dürres Papier mit wenigen Zahlen und einer einzigen Tabelle, lieferte dem Kabinett das Alibi für die ohnehin längst gefallene Entscheidung. Ein Tempolimit, hatte Kanzler Helmut Kohl schon vorher gewußt, „das bringt nichts, das machen wir nicht“. Folgerichtig ermutigten die Bonner Politiker Geschwindigkeitssünder, indem sie versprachen, daß an den Teststrecken nicht besonders kontrolliert werde.

Ein Wagenlenker aus Bergisch Gladbach wollte sogar, unterstützt vom ADAC, eine Geschwindigkeitsbeschränkung gerichtlich verbieten lassen. Im Dezember 1984 hatte der Kölner Regierungspräsident Franz-Josef Antwerpes auf dem besonders unfallträchtigen „Kölner Ring“ Tempo 100 verfügt. Das Verwaltungsgericht Köln wies die Klage zurück: „Etwaige letzte Zweifel an der Geeignetheit der Geschwindigkeitsbegrenzung“ seien „durch die eindeutigen Ergebnisse“ einer Langzeit-Untersuchung „ausgeräumt“ – zwischen 1984 und 1986 ging die Zahl der Unfälle mit Personenschäden auf dem Autobahnring um elf Prozent zurück, während sie auf den übrigen NRW-Autobahnen um 8,8 Prozent stieg.

Im Bestreben, der bedrohlichen Entwicklung auf den Straßen wirksam zu begegnen, produzieren Politiker wie Verkehrswächter ständig Ideen, die das fahrende Volk mehr oder weniger hart treffen sollen. Hamburgs Polizeipräsident Dieter Heering rät älteren Fußgängern tatsächlich, sie sollten zum Schutz



Nur Fliegen ist schöner

tz, München

digkeit, kann ein kräftiger Mensch mit Armen und Beinen die Energien abstützen, die bei einem Frontalaufprall entstehen. Bei 30 wäre selbst ein Gewichtheber vom Range des Olympiasiegers Milser überfordert.

Bis 1986 war in westdeutschen Unfallkliniken die Zahl der Eingelieferten mit schweren Schnittwunden im Gesicht, Augenverletzungen, Beckenbrüchen, tödlichen Bauchverletzungen oder schweren Beinbrüchen stetig zurückgegangen. Doch auch hier hat sich mit steigender Zahl der Unfälle und vor allem mit zunehmender Schwere der Unfälle das Bild wieder gewandelt.

Im ersten Quartal 1987 sind die Unfallzahlen eindeutig nach oben gezackt, plus 9,6 Prozent, registriert die Polizei. Die Schadensmeldungen bei den Kraft-

vor Rasern „helle, am besten reflektierende Kleidung anziehen“. Bayerns Innenstaatssekretär Peter Gauweiler weist, gewohnt rigide, die Polizisten darauf hin, daß bei besonders rücksichtslosem Fahrstil auch das Auto beschlagnahmt werden könne. Gauweiler: „Eine Fahrpause bringt manchen Verkehrssünder eher zur Besinnung als eine Geldbuße.“

Nach den zahlreichen Massenunfällen erwägt NRW-Innenminister Schnoor, bei Nebel die Autobahnen zu sperren und Fahrern, die durch die Schwaden rasen, den Führerschein wegzunehmen. Werner Ruckriegel, Polizei-Abteilungsleiter im Düsseldorfer Innenministerium, fordert eine Handhabe, um „bei schweren Delikten im Straßenverkehr an Ort und Stelle zeitlich befristete Fahrverbote verhängen“ zu können.

In Schleswig-Holstein setzt die Polizei verstärkt Video-Kameras ein. Die Beamten verfolgen Verkehrssünder auf Autobahnen und Landstraßen, filmen riskante Überholmanöver, Schnellfahrer und Drängler. Die Fahrer werden schließlich gestoppt und gleich vor Ort mit dem Belastungsmaterial konfrontiert. Ein Beamter: „Das spart lange Gerichtsverhandlungen, Gutachter und den großen Zeugenauftrieb.“

Zumindest mehr Strafmandate und höhere Bußgelder hält auch Verkehrspsychologe Hans Utzermann vom Tüv-Rheinland für notwendig, damit die Fahrer die Vorschriften nicht länger „nur als leere Drohung empfinden, sondern auch spüren“. Bundesverkehrsminister Jürgen Warnke und seine Länder-Kollegen schließen eine Verdoppelung des Bußgelds für Raser nicht mehr aus. „Die Bundesregierung“, fordert der SPD-Verkehrsexperte Klaus Daubertshäuser, „muß aufhören, den Totschlag auf unseren Straßen billigend in Kauf zu nehmen. Unsere Straßen sind kein Kriegsschauplatz.“

Ob der Griff ins Portemonnaie die Raser wieder zur Raison bringt, erscheint nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre fraglich. Die geringen Geldbeträge, die bei Geschwindigkeitsüberschreitungen zu zahlen sind, belasten nicht mal Kleinverdiener. Die Fahrer gehobener Wagenklassen jedenfalls sind damit kaum zu beeindrucken, eher schon, wenn sie befürchten müssen, durch strengere Kontrollen schneller den Führerschein zu verlieren.

Denn die Deutschen sind autoverliebt, geradezu autonärrisch, zu viele fahren fanatisch und gefühlsüberladen, verhalten sich deshalb hinter dem Steuer auch angriffslustig und unberechenbar.

Hauptkommissar Blaschek, der Leiter der Verkehrspolizeiinspektion Freising, ist montags jedenfalls „immer unheimlich deprimiert“. Dann sieht er die Unfallzahlen und fragt sich, „ob nicht die ganze Verkehrsüberwachung umsonst ist“. Blaschek: „Wenn sich die Einstellung der Leute nicht ändert, sehe ich keine großen Möglichkeiten mehr, etwas zu verbessern.“

DDR

Niedrig hängen

Aus Angst vor einem Sturm auf die Mauer prügeln die DDR-Staatsmacht auf Rockfans und West-Journalisten ein. Bonn und Ost-Berlin wollen den Schaden begrenzen.

Die „schweren Unruhen“, berichtete das SED-Zentralorgan „Neues Deutschland“ („ND“), seien von Polizeieinheiten provoziert worden. Als Folge der Krawalle hätten die Behörden den Bürgern „Härte und Rigorosität“ angedroht.

Das war am 7. Mai, gemeint waren die Krawalle am 1. Mai in Kreuzberg.

Fünf Wochen später war alles ganz anders. „Einige in der DDR akkreditier-

immer der eherne Grundsatz, daß im Sozialismus nicht sein kann, was nicht sein darf. Schon gar nicht in einem Jahr, in dem die ostdeutsche Staatspartei mit nationalem Getöse und internationalem Pomp das 750jährige Jubiläum ihrer Hauptstadt feiert.

Die große Mehrheit der von einigen hundert auf einige tausend angewachsenen Schar von Jugendlichen seien, so die nach tagelanger Sprachlosigkeit endlich gefundene offizielle Lesart, biederbrave Rockfans gewesen, „die gekommen waren, um der Musik zuzuhören“. Sie hätten nichts gemein mit jener „kleinen Gruppe, die sich mit provozierenden Parolen im Zusammenspiel mit einigen westlichen Korrespondenten vor deren Kameras produzierte“.

Auf der anderen Seite der Mauer witterten rechte Führungskader der Christenunion bereits die Morgenluft der



Ost-Berliner Rockfans am Brandenburger Tor: „Die Mauer muß weg“

te westliche Journalisten“, so das „ND“ am vergangenen Donnerstag, „haben das Interesse der Jugendlichen an Rockmusik für dubiose politische Zwecke zu mißbrauchen und vor allem für das BRD-Fernsehen Provokationen in Szene zu setzen versucht.“

Gemeint waren die Krawalle zu Pfingsten „Unter den Linden“. Drei Abende hintereinander wollten sich zahlreiche Jugendliche aus Ost-Berlin und der DDR-Provinz rund ums Brandenburger Tor versammeln, um den Rockklängen zu lauschen, die von jenseits der Mauer, vom Open-air-Festival vor dem Reichstag, herüberdrangen. Das Spektakel geriet schließlich zur politischen Demonstration und zum handfesten Gemenge mit der Staatsgewalt.

Für Propaganda-Strategen der SED gilt – Gorbatschow hin oder her – noch

Wiedervereinigung – allen voran Alfred Dregger. Zwischen dem Protest der jugendlichen Rockfans gegen prügeln Vopos (Parole: „Die Mauer muß weg“) und dem 17. Juni 1953 sah der CDU/CSU-Fraktionschef „eine gewisse Parallele“.

In seiner Begeisterung gerieten Dregger ein paar Daten durcheinander: „Der 17. Juni war ja auch nicht geplant, sondern das war zunächst einmal eine Demonstration der Bauarbeiter gegen die Ausbeutung . . . Aber auch dieser Protest gewerkschaftlicher Art, möchte ich sagen, schlug um in eine politische Zielsetzung, nämlich die Mauer zu beseitigen.“ Was macht es schon, daß die erst acht Jahre später gebaut wurde.

In Wahrheit haben weder journalistische Provokateure noch revolutionärer Einheitsdrang die Zusammenstöße ausgelöst. Es war das brisante Aufeinander-