

Ein Gefühl wie im Reformhaus

SPIEGEL-Reporter Hermann Schreiber über Tempo 130 und die Folgen

Losgefahren bin ich noch durchaus libidinös: Schön, mal wieder drauf-treten zu können. Aber schon bei der ersten Vollbeschleunigung wäre mir die Lust fast vergangen; oberhalb 4500 Umdrehungen hat der monatelang un-tertourig bewegte Motor herumgehustet wie morgens ein Kettenraucher beim Durchatmen. Und auch sonst ist so ziemlich alles anders gekommen.

Natürlich wird wieder schneller gefahren auf den Autobahnen, seit wir die Richtgeschwindigkeit haben, streckenweise sogar beträchtlich schneller als 130. Aber wen wundert das? Mich wundert: Es wird *anders* gefahren als vorher. Das ist die wahre Neuigkeit.

Ich meine mit „anders“: Die Aggressionen sind raus aus dem Fahrverhalten der weitaus meisten Autobahnbenutzer. Die Blinkfeuer sind erloschen, flackern bloß noch ein bißchen. Die Überholspur ist eine Überholspur ist eine Überholspur; basta. Die „freie Jagd“ findet nicht statt.

Seltsam friedliche Bilder in diesem Bestiarium der vierrädrigen Ungeheuer: Der knallgelbe Porsche da links vor mir scheucht niemand, nimmt nur seine Chancen wahr, fährt eine Weile brav bei 140 hinter einem kleinen Renault her, bis der mit Überholen fertig ist.

Übrigens ertappe ich mich selbst dabei, daß ich längst nicht mehr so ausführlich links bleibe wie ehemals; daß ich zwischen zwei knapp aufeinanderfolgenden Überholmanövern die rechte Spur aufsuche, obwohl gar kein Schnellerer hinter mir ist.

Auf reichlich tausend Autobahnkilometern zwischen Hamburg, Frankfurt und Köln habe ich nicht ein einziges Mal Anlaß gefunden, einen hartnäckigen Linksfahrer wegzublenden (auch nicht jenseits von 130); alle haben unaufgefordert Platz gemacht. Und da käme man sich doch richtig schlecht vor, wenn man dann selber stur links bliebe. Also hat auch keiner Anlaß gefunden, mich wegzublenden; kein einziger.

Ein Gefühl ist das — wie im Reformhaus. Und wenn es so weitergeht, dann werden Deutschlands Autofahrer bald nicht mehr den Vogel zeigen, sondern Kußhändchen werfen.

Verringerte Geschwindigkeit, wie gesagt, ist nicht die Hexerei, die das zuwege bringt. Es wird ja gar nicht langsamer gefahren, sondern (was wichtiger und auch richtiger ist): situationsbezogen. Das heißt, kein Mensch kümmert sich (spätestens nach einer Stunde Fahrt) noch darum, ob der Nebenmann

oder ob er selber die Richtgeschwindigkeit einhält. Wenn Platz ist, fahren solche, die das können und wollen, schneller; wenn kein Platz ist, fahren alle notgedrungen langsamer. Entscheidend ist, wie sie das tun — nämlich gelassener als zuvor.

Ein Tempolimit hätte diese ersprießliche Veränderung des Sozialverhaltens bestimmt nicht zuwege gebracht, würde sie nach meiner Überzeugung sogar gefährden. Zu Zeiten von Tempo 100 jedenfalls ist auf den Autobahnen nicht

kenne. Aber ich habe um so mehr gegen die habituelle Kriminalisierung des Schnellfahrens, die sich nicht zuletzt darin ausdrückt, daß in Polizeiberichten als Unfallursache immer wieder „überhöhte Geschwindigkeit“ steht und nicht etwa „mangelnde Beherrschung des Fahrzeugs“.

Meinetwegen kann Tempo 130 als Limit eingeführt werden. Ich glaube bloß nicht, daß es den vielen, vielen Verkehrsteilnehmern das Leben retten wird, denen beispielsweise in einem



Tempolimit-Schilder an der Autobahn: „Trau keinem über 130“

so gescheit gefahren worden wie heute. Kunststück: Erzwungene Verhaltensweisen schaffen noch keine Bewußtseinsveränderung — und eine solche bahnt sich hier offenbar an. Sozialintelligenz bildet sich weder durch Gebote noch durch Verbote. Sozialintelligenz gibt es auch bei Tempo 180 — und darüber.

Wenn hier (um Mißverständnissen abzuwehren) ein persönliches Wort zum Thema „Rasen“ erlaubt ist: Ich habe da keinen Bedarf mehr; der ist längst gedeckt. Ich kann mit Tempo 130 prima leben. Ich hätte gar nicht mehr den Mut, in einer kritischen Situation (vor einer schwierigen Kurve etwa) das Gas bis zum äußersten Anbremspunkt stehen zu lassen. Ich würde auch nie den Straßenverkehr mit Autorennen verwechseln — weil ich Autorennen

(laut Polizeibericht) „ins Schleudern geratenen“ Auto nichts Besseres einfällt, als mit der Wucht der Verzweiflung aufs Bremspedal zu latschen. Die erwischt es nämlich auch bei Tempo Lau-Lau — und darunter. Denen hilft vielleicht beten, aber kein Gebot.

Die „Kannvorschrift“ 130 hingegen hat mindestens einen Vorzug, den man nicht übersehen sollte: den sozialpädagogischen Effekt. Sie vermittelt — unverhofft, aber oft — so eine Art Seidnetzt-zueinander-Erlebnis. Wenn die rechtschaffenen Richtgeschwindler, die es ja auch gibt, wirklich mit dem grimmen Gefühl herumfahren: „Trau keinem über 130“, dann zeigen sie es jedenfalls nicht. Und Michael Kohlhaas' Töchter und Söhne (mot.), die vor lauter Hupen und Blinken kaum noch zum Lenken kommen, wann immer so ein

rasender Rechtsbrecher vorbeiröhrt, sind jetzt angenehm frustriert: Ein Limit läßt sich mit der Lichthupe einklagen, eine Kannvorschrift nicht.

Aber gewiß reicht die kleine Freiheit des „Du sollst“ nicht hin, jenen Abbau der Aggressionen zu erklären, der den Wandel im Fahrverhalten (und im Bewußtsein) der deutschen Autobahnbenutzer ausmacht. Es findet offensichtlich ein Lernprozeß statt, und der hat zunächst einmal ganz rationale Gründe.

Erstens haben wohl auch die schnellen Leute in den Tagen des Tempolimits gemerkt, daß die sogenannte Raselei nichts Nennenswertes einbringt; der Zeitgewinn auf mittleren und langen Strecken steht in keinem Verhältnis zum materiellen und zum physischen Aufwand. Zweitens haben alle gemerkt, daß man in der Tat erheblich weniger Sprit braucht, wenn man mit dem Gaspedal bloß fußelt, anstatt draufzutreten; und das angesichts steigender Benzinpreise. Drittens halten die Autos länger, wenn sie nicht immerzu Sprungaufmarsch-marsch hochbeschleunigt und wieder heruntergebremst werden; und so viele freie Strecken, wo man am Stück schnell fahren kann, gibt es auf den Autobahnen ja ohnehin nicht mehr.

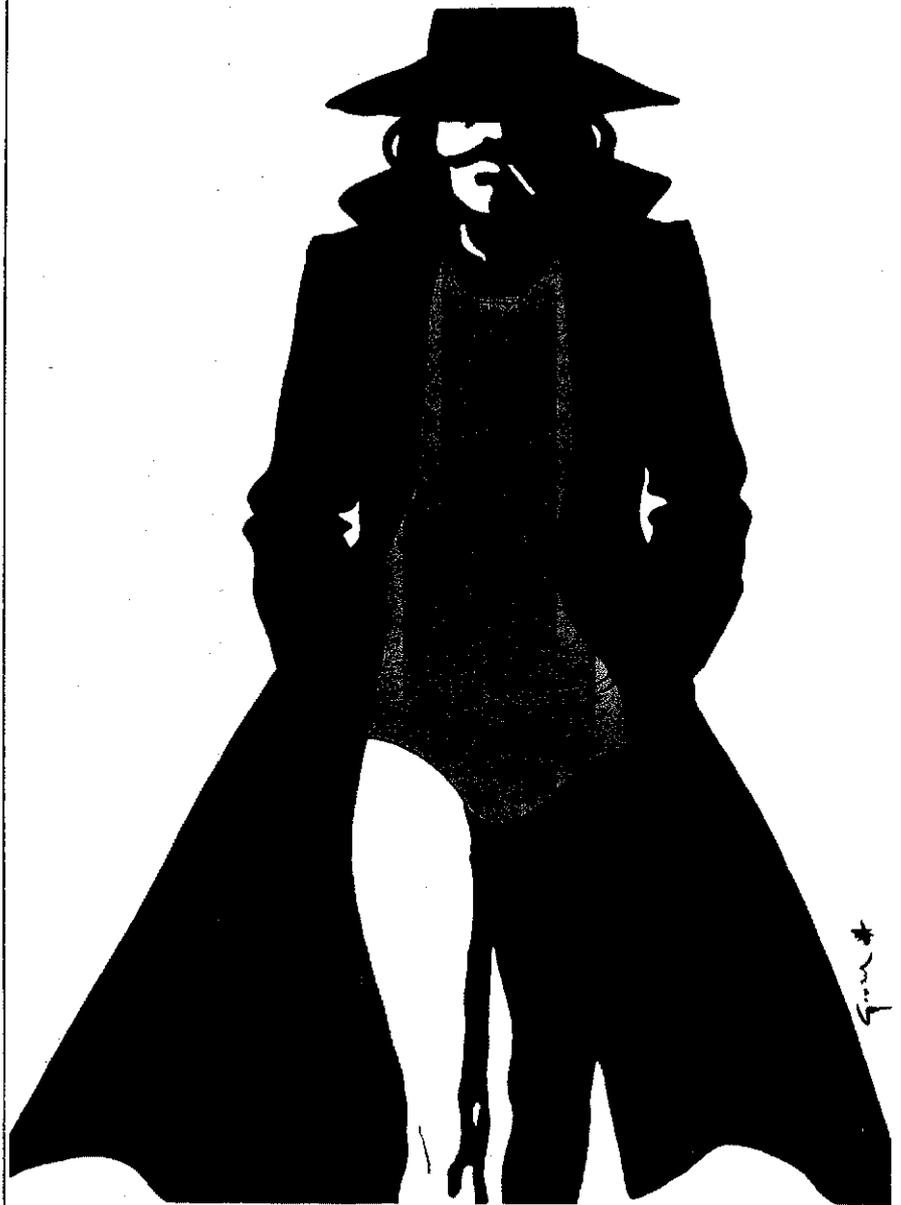
Gelernt wird, und zwar zwanglos, die schlichte, aber immer wieder verblüffende Tatsache, daß es auch anders geht — und das heißt in diesem Fall: langsamer, weniger aufwendig, weniger leistungsfixiert. Die „Spitze“ ist abgebrochen.

Und das gilt nun gewiß nicht nur für die Geschwindigkeit. Ich will nicht behaupten, daß ausgerechnet die Autobahnbenutzer auf jenem Wege seien, den Horst E. Richter den „Weg nach innen“ nennt. Aber mit dem „Lernziel Solidarität“ haben Tempo 130 und die Folgen vielleicht doch etwas zu tun — mit der Suche nach „Befreiung vom Zwang zu hektischer Leistungsaktivität... zu expansiver Rivalität als Prinzip“, mit jener „Gegentendenz zu den überkommenen Leitbildern des Expansionismus“ (Richter).

Auf dem schnellen Stück Hansalinie, so in der Gegend von Wildeshausen, hat mich bei freier Strecke ein Markengefährte eingeholt, exakt das gleiche Auto, und ich habe prompt einen Rückfall in jene „hektische Leistungsaktivität“ gehabt: Wollen doch mal sehen, wer schneller ist...

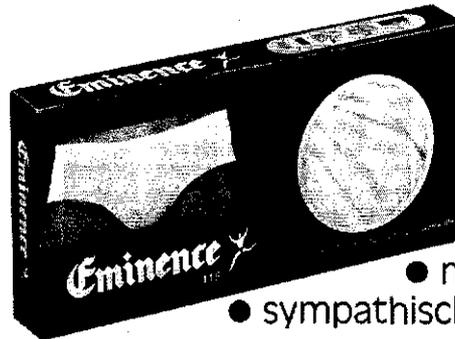
Wir sind eine ganze Weile „Spitze“ gefahren, mal er vorn, mal ich, immer volle Pulle. Aber Spaß gemacht hat es eigentlich nicht mehr. Ich war froh, als der Sportsfreund schließlich tanken mußte.

Ich bin gleich runter vom Gas, bin ein ganzes Stück 130 gefahren. Es war richtig gemütlich.



Eminence®

Herrenunterwäsche aus Paris



- ungewöhnlich chic
- perfekter Sitz
- maskuline Farben
- sympathisch auf der Haut