

Nachdem die Sicherheit im Straßenverkehr über viele Jahrzehnte durch ein fein austariertes Regelwerk sowie technische Maßnahmen an den Fahrzeugen deutlich verbessert wurde, eröffnen sich nun endlich viele Möglichkeiten, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Zitat: „Die Rate der Verkehrstoten in (Gesamt-)Deutschland ist von über 100 pro 100.000 Fahrzeuge im Jahr 1970 auf unter 10 ab dem Jahr 1995 und unter 5 ab dem Jahr 2020 gefallen.“

Quelle: [de.wikipedia.org/wiki/Verkehrstod](https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrstod)

Dabei geht es darum, dass mit Blick auf und im Sinne der großen Solidargemeinschaft der Straßenverkehrsteilnehmer eine klare Umkehrung der derzeitigen Verhältnisse die Wünsche der allermeisten Verkehrsteilnehmer besser gerecht wird. Es erscheint wesentlich sinnvoller, wenn einzelne Schleichfahrer Rücksicht nehmen müssen auf die überwiegende Anzahl der anderen Verkehrsteilnehmer, als dass eine große Menge von Autofahrern Rücksicht nehmen müssen auf einen Einzelnen. Zur Zeit wird leider die exakt umgekehrte Praxis gelebt, bei der ein einzelner Schleicher eine im Einzelfall extrem lange Kolonne an Fahrzeugen aufstaut, die alle gerne schneller fahren würden und deren Terminplanung durch den Schleicher vollständig vernichtet wird.

Daraus folgt, dass es neben dem Festlegen einer Höchstgeschwindigkeit, deren Anzeige durch Schilder und Verkehrsregeln sowie deren Überwachung durch entsprechende Messungen der Polizei nun als Pendant eine Mindestgeschwindigkeit geben wird, die mit der selben Konsequenz einzuhalten ist. Im Sinne der großen Menge an Personen, die am Straßenverkehr teilnehmen, werden einzelne Hemmtäter, die den Verkehrsfluss ohne Not drosseln, auf der Basis des Strafrechts für Nötigung zur Rechenschaft gezogen. Im Einzelnen ist dies beispielsweise im §240 StGB geregelt. Hier drohen bis zu drei Jahre Haft.

Siehe hierzu auch [https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/\\_240.html](https://www.gesetze-im-internet.de/stgb/_240.html)

Natürlich kann im Wiederholungsfall auch die Fahrerlaubnis entzogen werden. Dabei spielt es dann auch keine Rolle mehr, ob im Einzelfall eine Überforderung oder ein Vorsatz vorliegt.

Dieser Ansatz wird unterstützt durch technische Maßnahmen. So wird es im Zuge der Einführung der Car2Car Kommunikation eine Taste in jedem Cockpit geben, mit der das vorausfahrende Fahrzeug zum schnelleren Fahren animiert werden kann. Bleibt der Vorausfahrende bei seinem langsamen Tempo, wird dessen Geschwindigkeit, das Kennzeichen und die aktuelle befahrene Strasse per GPS aufgezeichnet, um aus der dort zulässigen Geschwindigkeit sein Mindertempo an die Behörden zu übermitteln.

Technische Hintergründe siehe auch hier:

[de.wikipedia.org/wiki/Car2Car\\_Communication](https://de.wikipedia.org/wiki/Car2Car_Communication)

Selbstverständlich kann dies in älteren Fahrzeugen nachgerüstet werden. Wer beim nächsten TÜV-Termin noch kein Gerät an Bord hat, erhält eine erneute Plakette erst nach Nachrüstung dieser Technik.

## **Anleitung zum guten Autofahren**

Niemals würde ich für mich in Anspruch nehmen, zu wissen, wie man richtig und gut Auto fährt.

Daher habe ich über viele Jahre den Straßenverkehr beobachtet und hier meine Erkenntnisse aus diesen Untersuchungen zusammengetragen. Das, was die überwiegende Mehrheit der korrekt und gut ausgebildeten Autofahrer regelmäßig umsetzt, wird - zumindest statistisch betrachtet - als Maßstab dafür dienen können, wie man richtig und gut Auto fährt.

## **Kreisverkehr**

Eine Einrichtung, die aus irgendwelchen anderen Ländern stammt und hier überhand genommen hat. Vielen auch noch nicht so vertraut. Bei einer Ampel ist ja durch die Ampel geregelt, wann man fahren darf. Beim Kreisverkehr muss der Autofahrer selbst Entscheidungen treffen und Verantwortung übernehmen. Das will wohl bedacht sein.

Simple Regel: der im Kreisverkehr befindliche Verkehr hat Vorfahrt. Obwohl er ja aus Sicht des Einfahrenden eigentlich von links kommt. Rechts vor Links ist also außer Kraft gesetzt. Fast schon anarchisch, so ein Kreisel.

Nähert man sich einem Kreisverkehr, so ist daher auf jeden Fall abzuwarten, ob nicht innerhalb des Kreisels jemand ganz vom anderen Ende evtl. noch einmal rumfahren möchte. Auch, wenn bei nicht bebauten Kreiseln dieser Bereich einsehbar ist. Also erst mal warten.

Es ist auch wichtig, zu prüfen, ob nicht aus einer der in den Kreisverkehr einmündenden anderen Strassen nicht doch noch ein Auto kommt. Daher wartet man in jedem Fall ab, bis aus keiner der anderen zum Kreisverkehr führenden Strassen ein Auto mehr sichtbar ist. Sicherheits halber wartet man noch ein wenig, ob nicht doch noch ein Auto kommt. Erst dann fährt man in diesen Kreisel ein.

Wenn sich dann aus irgendeiner einmündenden Strasse ein Auto dem Kreisverkehr nähert (es kommt ja dann unweigerlich von rechts), lässt man es vor, indem man mitten im Kreisverkehr stehen bleibt.

## **Gegenverkehr in Ortsdurchfahrten**

Vielerorts gibt es relativ schmale Ortsdurchfahrten, die sogar offizielle Parkbuchten besitzen, um den Verkehr Innerorts bewusst einzubremsen. Es kann dann immer nur eine Fahrspur abwechselnd vom Verkehr benutzt werden.

Wer dann hinter einem parkenden Fahrzeug wartet, dass der Gegenverkehr weiterfährt, hat jede Zeit der Welt. Daher ist es auch angemessen, wenn der Gegenverkehr bewusst langsam fährt, das Tempo möglichst stark absenkt und dadurch die Wartedauer maximiert. Eine schöne Möglichkeit, Macht zu demonstrieren, vor allem, wenn mehrere Fahrzeuge in der Gegenspur warten müssen.

## **Abbiegen**

Ständig, quasi ununterbrochen, liest man in den Medien, dass Autos wegen nicht angepasster Geschwindigkeit in hohem Bogen aus Kurven fliegen. Geradeaus kann ja auch nicht viel passieren, sofern man immer schön bremst. Aber in Kurven wirken Kräfte, die das Auto vom Zustand der Haftreibung in den Zustand der Gleitreibung überführen können.

Viele Autofahrer haben sich diesem Grenzbereich nie genähert. Daher wird durch entsprechend angepasste Geschwindigkeit ein größtmöglicher Abstand zu diesem Grenzbereich eingehalten.

Wer also von einer Landstrasse oder Bundesstrasse abbiegt, sollte auf jeden Fall maximal abbremsen. Ein Abbiegevorgang darf nur im absoluten Schneckentempo durchgeführt werden. Alle anderen Fahrzeuge, die auf der Landstrasse evtl. hinterher fahren, müssen daher damit rechnen, dass jemand, sobald es nicht mehr exakt geradeaus geht oder gar abgebogen wird, das Tempo des Vorfahrenden unvermittelt massiv reduziert wird.

Da dieser Abbiegevorgang so strapaziös und gefährlich ist, benötigt er auch die volle Konzentration. Die Bedienung des Fahrzeugs ist auf das Nötigste zu reduzieren. Die Betätigung des Blinkers, damit der nachfolgende Verkehr das Fahrmanöver ahnen kann, lenkt zu sehr vom Abbiegevorhang ab und sollte daher immer unterbleiben.

## **Überholen**

Es ist wichtig, ganz vorne zu fahren. Egal wo, aber vorne. Daher wird überholt.

Nach dem Überholen kann man das Tempo daher auch wieder auf das Maß vor dem Überholvorgang reduzieren, mindestens. Damit der Überholte auch merkt, dass er nun nicht mehr vorne fährt.

Noch besser ist es, jemanden zu überholen und dann stark abzubremsen, weil erst nach dem Überholvorgang erkennbar ist, dass man vielleicht abbiegen wollte.

## **Tempoanpassung**

Wer das mit dem Überholen nicht drauf hat, muss anders vorgehen.

Es geht nicht darum, schnell zu fahren. Es geht darum, dem Vordermann zu zeigen, dass man schnell fahren könnte, wenn es diesen Vordermann nicht gäbe. Daher ist es wichtig, so dicht wie möglich aufzufahren. Im Idealfall kann der Vordermann die Scheinwerfer des von hinten auffahrenden Fahrzeugs nicht mehr erkennen.

Dies wäre das korrekte Signal, um darzustellen, dass man schneller fahren könnte, sich aber nicht traut, zu überholen.

## **Beampelte Kreuzung**

Fährt ein Fahrzeug auf eine beampelte Kreuzung zu, sollte es auf jeden Fall das Tempo deutlich reduzieren. Eine Kreuzung ist eine kreuzgefährliche Gefahrenstelle aufgrund des unweigerlichen Querverkehrs.

Wenn die eigene Fahrspur ein Rotlicht signalisiert bekommt, muss das Tempo ja in jedem Fall auf Null reduziert werden. Das schafft schon mal Sicherheit.

Wenn die eigene Fahrspur allerdings Grün signalisiert bekommt, weiß man ja sicher, dass dieses bald zu Rot wechselt. Also wäre es völlig falsch, diese zeitliche Distanz zur nächsten Rotphase durch schlichtes Gas geben zu verkürzen. Denn falls die Ampel doch auf Rot umspringt, hat man direkt vor der Ampel ein viel zu großes Tempo.

Daher sollte man auch bei Grün den Fuß vom Gas nehmen, langsam ausrollen und evtl. auch bremsen. Damit wird auch für die evtl. hinterherfahrenden Fahrzeuge Sicherheit geschaffen. Unverständlich, warum diese Sicherheitsmaßnahme bei den Hinterherfahrenden auf Unverständnis stößt.

## **Auffahren auf eine Autobahn**

Auf der Autobahn sind Fahrzeuge mit einem irrsinnigen Tempo unterwegs. Wenn man eine Autobahn benutzen muss, sollte man sich dieser Gefahrenstelle daher vorsichtig nähern.

Völlig unverständlich, dass die Auffahrt zur Autobahn Beschleunigungsstreifen genannt wird. Es erscheint viel sinnvoller, ganz langsam auf die Autobahn aufzufahren. Wenn sich dort eine Lücke auftut, fährt man nach links rüber auf den rechten Fahrstreifen. Wenn sich keine Lücke auftut, bremst man bis zum Stillstand ab und wartet auf eine Lücke.

Nachfolgende Fahrzeuge auf dem Beschleunigungsstreifen müssen dann eben auch bremsen und warten. Das schafft ebenfalls Sicherheit.