



Fahrkurs für Erfahrenere – Erlebnisse eines Babyboomers

«Das hatten wir doch schon mal Mitte der Siebzigerjahre» – das war einer der ersten Gedanken unseres Autors, als er den **TCS-Kurs** «Autofahren Heute Plus» am Schaffhauser Zentrum für Verkehrssicherheit besuchte. Aber die Auffrischung hat sich gelohnt, wie sein Erlebnisbericht zeigt. **Von Ulrich Schweizer**

Schweizersbild, das ist ein Zentrum der Mobilität von einem PS mit vier Beinen bis zu mehreren hundert Pferdestärken. Weiter westlich, in Richtung International School, sind Schritt, Trab und Galopp angesagt, hier, im Zentrum für Verkehrssicherheit ZVS, geht es um das Beherrschen von Fahrzeugen mit zwei bis vier Rädern. Und darum, das Know-how und die Kenntnisse aufzufrischen, die im heutigen Strassenverkehr unerlässlich sind.

«Ein Kurs, der sich an alle richtet, die schon seit Jahrzehnten einen Führerausweis besitzen und noch lange sicher fahren wollen», heisst es auf dem Flyer des Touringclubs, der diesen «Kurs für Erfahrene» anbietet. Geleitet wird der Kurs im ZVS von Moderator Markus Trösch aus Basadingen, einem begeisterten Motorradfahrer.

Babyboomer am Steuer

Die vier Teilnehmer, die sich angemeldet haben, gehören allesamt der Generation der Babyboomer an und sind in den goldenen Fünfzigerjahren geboren, haben die Fahrprüfung also in den frühen Siebzigerjahren gemacht. Den Kurs besuchen indes nicht nur die vier gestandenen Männer, sondern

auch ein Journalist, der ebenfalls in den Fünfzigerjahren geboren ist, sowie zwei deutlich jüngere Herren vom Fonds für Verkehrssicherheit VSR, die sich ein Bild machen wollen, wie hier gearbeitet wird.

Mit Kommentaren wie «Für die alten Männer, die noch fit sind» und «Bevor wir nichts mehr sehen!» begrünnen sich die Kursteilnehmer Renato Chiozza, David Werner, Guido Aioldi und René Piccolin zum «Tschegg öpp». Man kennt sich, tauscht Fahrerlebnisse aus, einer ist noch stolzer Inhaber eines Fahrausweises aus der Zeit des «Alten Testaments» – auf blauem Papier, im Format C6.

Was darf man, was muss man?

Hand aufs Herz: Wer weiss aus dem Stegreif die korrekte Antwort auf Fragen wie: «Welche Regeln gelten in der Begegnungszone?», «Was ist eine Kernfahrbahn?», «Darf ich mit dem Auto auf dem Radstreifen fahren?» und «Wie soll ich mich im Kreisverkehr verhalten?»

Ein wenig wirkt dieser Kurs wie ein Jungbrunnen: Das hatten wir doch schon mal, Mitte der Siebzigerjahre, in der Vorbereitung auf die Theorieprüfung. Allerdings



sind manche Sachen seither neu hinzugekommen, zum Beispiel die Fahrradstreifen: Muss man sich mit dem Auto immer links davon auf der Fahrbahn bewegen? Oder darf man ihn mit den rechten Rädern überfahren?

Wir starten mit einem Fragebogen, drei A4-Seiten, 16 Fragen zu Vortritt, Geschwindigkeit, Umgang mit Fussgängern und Velofahrern. «Zeit: fünf Minuten», verkündet Trösch. «Scherz», beschwichtigt er auf die erschreckten Blicke, fügt indes hinzu: «Im Strassenverkehr muss man auch schnell entscheiden.» Ziel: Das Verhalten im Verkehr aufzufrischen. Seine Anmerkung «Ich habe vor circa zwanzig Jahren die Theorieprüfung gemacht», ruft allgemeine Heiterkeit hervor – bei den Kursteilnehmern ist es gut und gerne doppelt so lange her.

«Auffrischung der Verkehrsregeln»

«Wenn man die Signale nicht kennt und die Verkehrsregeln nicht beachtet, wird kein Auge zugeedrückt», fährt Trösch fort. «Sie gelten für alle, vom Fussgänger bis zum Lastwagenchauffeur.»

Und was ist mit den weissen Linien, die nicht durchgezogen sind und ein wenig so aussehen, als hätte eine Schneiderin mit ihrer Kreide angezeichnet, wo sie im Stoff einen Schnitt legen will? Ein prächtiges Beispiel dieser sogenannten Führungslinien auf freier Wildbahn gibt es auf einer Kreuzung in einem Quartier in Flurlingen. Bloss: Wer hat da Vortritt und warum? Was auf der Fahrbahn aussieht wie ein Schnittmuster mit Schneiderkreide, bedeutet schlicht und einfach Rechtsvortritt (Linksabbieger haben sowieso nie und nirgends Vortritt).

Das Signal STOP ist das einzige achteckige Schild weltweit – alte Kameraden werden sich vielleicht noch erinnern, dass das Zeichen für «Anhalten» in der Schweiz bis November 1968 ein rundes Verbotsschild war, mit integriertem «Kein Vortritt», dem Dreieck auf dem Spitz, und der Schrift «Stop». Der Vorteil des Achtecks: Man erkennt es auch von der Gegenseite und weiss sofort: Wer entgegenkommt, muss anhalten.

Wann ist schnell zu schnell?

Das Gesetz sagt klar: «Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen.» Zugleich darf man aber ohne zwingende Gründe nicht so langsam fahren, dass man einen gleichmässigen Verkehrsfluss hindert. Darum gilt als Faustregel: Man muss auf Sichtweite anhalten können, und das heisst in der Praxis: Der Abstand zum Vordermann muss «einen halben Tacho» oder zwei Sekunden betragen. Und beim Bremsen gilt: «Voll draufhauen auf die Klötzel!» Bei doppelter Geschwindigkeit wird der Bremsweg viermal so lang. Da kann man mit Bremsbereitschaft viel herausholen. «Viele Teilnehmer kommen mit ihrem neuen Auto zu uns und wollen Erklärungen zu den neuen Assistenzsystemen, die sie nicht kennen», sagt Kursleiter Trösch abschliessend.

«Und wann ist der Ausweis weg?», wollen die Teilnehmer wissen. Bei einem Abstand von 0,8 Sekunden gibt es eine Verwarnung, bei 0,8 bis 0,6 Sekunden einen Ausweisentzug von einem Monat; unter 0,6 Sekunden ist der «Brief» für drei Monate weg. Darum: Abstand lohnt sich – mit bloss 19 Metern bei 120 Kilometern pro Stunde gibt es drei Monate Ausweisentzug!

«Mit aller Kraft auf die Klötze»

Nach der Mittagspause – die meisten Teilnehmer haben vorgängig Hackbraten mit Händöpfelstock gewählt – folgt der praktische Teil: Die Teilnehmer sind per Funk mit Moderator Trösch verbunden. Man beschleunigt bis 40 Kilometer pro Stunde; auf Tröschs Zeichen wird mit ganzer Kraft gebremst, mit einem Druck von 70 bis 100 Kilogramm und durchgedrückter Kupplung. Und zwar auf allen möglichen Fahrbahnbelägen, in aufsteigendem Schwierigkeitsgrad: auf trockenem Teer, auf nassem Teer, auf Gleitbelag, auf Gleitbelag und Teer versetzt. Anschliessend Kurvenfahren auf Teer, Kurvenfahren auf Gleitbelag, Kurvenbremsen auf Gleitbelag. Der häufigste Fehler beim Bremsen: Zu wenig Druck; nachlassen, bevor das Auto wirklich zum Stillstand gekommen ist. Vollbremsung heisst: Auf der Bremse bleiben mit voller Kraft – bis der Wagen steht. Dieses Manöver kommt bei jeder Kontrollfahrt



für ältere Verkehrsteilnehmer. Ausnahmslos und immer.

Praktisch alle Autos, die heute auf unseren Strassen verkehren, sind serienmässig mit dem Antiblockiersystem (ABS) ausgerüstet. Ausnahme: Oldtimer aus den Siebzigerjahren und ältere. Neuere Personewagen haben zusätzlich ein Elektrisches Stabilitätsprogramm ESP oder die Anti-schlupfregelung ASR eingebaut. Aufgrund einer Selbstverpflichtung der europäischen Automobilindustrie werden seit dem 1. Juli 2004 sämtliche Kraftfahrzeuge mit weniger als 2,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht serienmässig mit ABS ausgestattet.

Auf das Fahrzeug wirken drei Kräfte ein: Verzögerung, Beschleunigung und Fliehkraft seitlich. Darum kommt es auf die Reifen an – sie sind die Verbindung des Wagens zur Strasse. Die Schweiz kennt, im Unterschied zu Nachbarländern, kein Winterreifenobligatorium für Personewagen, aber die Versicherung kann im Schadenfall ihre Leistungen kürzen.

Welch gewaltige Kräfte bei einem Crash wirken, sorgt auch bei den Teilnehmern erneut für Verblüffung: Schon bei 30 Kilometern pro Stunde entspricht die Wucht des Aufpralls dem Zwanzigfachen des Körpergewichts. Der Airbag löst bei Geschwindigkeiten von weniger als 30 Kilometern pro Stunde gar nicht erst aus: «Wenn man da nicht angegurtet ist, kann es schlimm kommen», gibt der Kursleiter zu bedenken.



Erst die Schulbank drücken, dann gehts auf die Piste.



Instruktor (l.) und Teilnehmer bei der Manöverkritik.

Schaffhauser Nachrichten

Beilage Bella Vita!

Schaffhauser Nachrichten
8201 Schaffhausen
052/ 633 31 11
<https://www.shn.ch/>

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 18 952
Erscheinungsweise: unregelmässig

Seite: 4
Fläche: 166 888 mm²

Auftrag: 3005813
AEV (in Tsd. CHF): 9,3

Referenz: 77481414
Ausschnitt Seite: 4/5



«Weisch no?» Eine Frischzellenkur fürs Autofahren, die Spass macht: Die Kursteilnehmer Guido Airoidi, Renato Chiozza, David Werner, René Piccolin und Kursleiter Markus Trösch (v.l.).

BILDER: URSCH SCHWEIZER



Voll auf die «Klötze» – das braucht viel Kraft und kostet erst mal Überwindung.



«Ich sei – wie fast alle Männer – ein richtiger Macho am Steuer, sagt meine Gattin.»

Ich hatte beschlossen, ein Angebot des **TCS** anzunehmen und den Kurs «Autofahren Heute Plus» zu besuchen. Trotz über 50-jähriger, fast unfallfreier Fahrpraxis. Fürsorglich habe ich auch meine Frau angemeldet. Vor allem Frauen haben nämlich solche Weiterbildungen dringend nötig, wie ich täglich im Strassenverkehr beobachten kann. Meine Gattin ist da allerdings anderer Meinung: Ich sei, wie fast alle Männer, «ein richtiger Macho am Steuer».

Wir waren eine neunköpfige Gruppe an jenem Sommermorgen im Schweizersbild. Vorwiegend ältere Semester. Der Start war für mich leicht peinlich. Bei der Kontrolle der Führerausweise kramte ich meinen alten, blauen, zerknitterten Papierlappen hervor. Andere zeigten schmucke Kunststoffkarten vor. Mit meinem bodenständigen Ausweis wirkte ich tatsächlich etwas altmodisch. Dafür war mein Porträt von 1980 so richtig fesch. Dann wurde es anspruchsvoll mit dem Ausfüllen eines Fragebogens. Ich kam dabei rasch an meine Grenzen. Zum Beispiel bei der Frage: «Dürfen Radfahrer rechts an einer stehenden Kolonne vorbeifahren?» Bei mir nicht! Der Instruktor war anderer Meinung. Ich versuchte bei meiner Frau abzukupfern. Die Dame blockte einfach ab. So sieht eheliche Solidarität aus. Sie war dann im Test auch klar besser als ich. Reiner Zufall! Trotzdem war es ein

äusserst lehrreicher Vormittag. Ich habe einiges dazugelernt. Zu meiner Zeit gab es noch keine Kreisel. Innerorts galten noch 60 Kilometer pro Stunde, was bei mir immer noch nachwirkt. Und Begegnungszonen lagen damals logischerweise noch nicht auf den Fahrbahnen. Allerdings habe ich noch immer nicht herausgefunden, warum auf der Tafel «Bahnübergang ohne Schranken» eine klimaschädliche Dampflok abgebildet ist. Der Schleuderkurs am Nachmittag war super. Ich weiss nun, was ESP, ASR und ABS bedeuten. Äusserst spannend verlief die Fahrstunde. Nun gut, wirklich brillant war ich nicht, obwohl sich der Fahrlehrer diplomatisch ausdrückte. Blicktechnik und Spiegelbenutzung sollten besser werden. Beim Einspuren sind mir zudem kleinere Fehler unterlaufen. Der Hinweis des Fahrlehrers war wohl berechtigt, ich rühre hektisch im Getriebe herum, und zudem hätte ich sechs und nicht nur vier Gänge. Ich bin halt ein sportlicher Typ. Etwas gekränkt war ich beim milden Vorwurf, ich wirke beim Fahren gelegentlich unkonzentriert. Da hat er sich wohl mit meiner Frau abgesprochen. Beim familiären Vergleich der Fahrprotokolle kam ich unerklärlicherweise schlecht weg. Frauenbonus! Am Schluss erhielt ich den Rat, beim nächsten Autokauf einen Automaten zu wählen. Das sei in meinem Alter ein Vorteil...
Walter Vogelsanger

**Hand aufs Herz:
Wer weiss aus dem Stegreif die korrekte Antwort auf Fragen wie: «Was ist eine Kernfahrbahn?», «Darf ich mit dem Auto auf dem Radstreifen fahren?» und «Wie soll ich mich im Kreisverkehr verhalten?»**