

Wir sind die Schnellsten!

Wegezeiten sind Verlustzeiten.

Ich will Spaß – ich geb Gas.

Ja, dieses Credo hatte auch ich schon als Kind auf dem Fahrrad. Und gab mir Mühe mit meinem Bauer-Rad mit Torpedo Dreigangschaltung im Dorf Autos zu überholen. Was mir sehr muskulöse Oberschenkel bescherte. Dieses Dredo lies mich meine Mopeds frisieren, was – letzten Endes – berufsbildend war. Da ich nicht nur geradeaus der Schnellste sein wollte, interessierte mich schon früh das Thema Fahrwerk. Nun, was daraus wurde, lässt sich ja an meinem Werdegang ablesen. Ich sollte also sicherlich nicht im Verdacht stehen, zu den Bremsklötzen zu zählen.

Allerdings bescherte mir das Leben so manches Erlebnis, das mich nachdenklich und schließlich erwachsen werden lies. Denn leider erproben viele (zumeist unerwachsene) Männer und auch ab und an Frauen die Grenzen ihres Automobils ohne den nötigen Respekt vor dessen Grenzen. Oft zerstören die „schönen“ nachgerüsteten Tieferlegungsfedern/Dämpfer/Breitreifen dessen Gutmütigkeit, an der ich als Fahrwerksabstimmer immer so gewissenhaft gearbeitet habe. Und schon fährt die Karre weder anständig geradeaus noch sicher kontrollierbar durch Kurven. Zusammen mit einem Fahrer, der seine Fähigkeiten überschätzt, resultiert das in fatalen Unfällen mit Beerdigungs- oder Krankenhauskosten, auch für Unschuldige.

Was ich in meiner Ausbildung und meiner beruflichen Praxis auch gelernt habe:

- der **Spritverbrauch** steigt quadratisch mit der Geschwindigkeit (Luftwiderstand und etliche weitere Faktoren), das gilt sinngemäß auch für elektrische Antriebe.
- der **Reifenabrieb** steigt ebenfalls mit der Geschwindigkeit (Kraftübertragung – Fahrwiderstand - Schlupf – Temperatur). Von Gewaltexzessen wie Donuts mit rauchenden Gummis mal abgesehen, denn das tun selbst „Halbstarke“ nicht alltäglich.
- Die Autoindustrie und davon abhängige Versicherungen, Betriebsstoffverkäufer und Handwerksbetriebe verdienen an **Unfallfolgen** ihr täglich Brot. An einem Golf Neuwagen ohne viele Extras verdient VW kaum mehr als 5%. An den Ersatzteilen allerdings 500 bis 800%. Insofern kann man deren Interesse daran verstehen, dass Gesetze unfallträchtiges Verhalten fördern. Dazu gehört nicht nur das Verhindern von Geschwindigkeitsbegrenzungen und im internationalen Vergleich geringe Strafzahlungen für Missachtung von Verkehrsregeln, sondern auch unzureichende Fahrausbildung (jeder „Depp“ kriegt den Führerschein). Freigemäß dem kapitalistischen Lehrsatz Nummer 1 „Gewinne privatisieren – Verluste sozialisieren“ bezahlen diese Unfallfolgen alle Einzahler*innen in die Krankenkassen und in KFZ-Versicherungen.
- Solange die Autos mit Verbrennungsmotoren ausgerüstet waren, war die Raserei eine sichere Einkommensquelle für die Ölkonzerne. Dass der **E-Fahrer** seinen

Betriebsstoff nun aber zu guten Teilen selbst erzeugt (sofern er eine PV hat), passt nicht in deren Kalkulation. Folglich lobbyieren sie mit aller Macht (und Niemand hat mehr Geld als die wenigen globalen Ölfirmen) gegen Elektroantriebe.

- Ein gutes Mittel zur Entlastung der Straßen und Parkräume ist **CarSharing**. Aber solange die Nutzung noch unbequemer ist als wenn das eigene Auto ständig vor Ort bereitsteht, wird es sich nicht durchsetzen. Falls es aber durch begleitende Maßnahmen durchgesetzt wird, werden die geteilten Autos nicht 10tkm pro Auto und Jahr genutzt (wie der typische Privat-PKW), sondern mindestens 200tkm - sie sind, bei optimaler Nutzung, quasi ständig unterwegs. Ein privat genutztes Auto hat heute eine statistische Nutzungsdauer bis zur Verschrottung von ca 20 Jahren, was einer Laufleistung von 200tkm entspricht, (nicht ganz) zufällig ist das in etwa die Lebensdauerauslegung heutiger PKW. BatterieElektrischeVehikel (BEV) zeigen, dass sie deutlich längerlebig sind – locker doppelte Laufstrecken erreichen. Falls die SharingAutos also BEV sind, müssten sie rechnerisch alle 2 Jahre erneuert werden. 20 Jahre kaum genutzte „Steh“zeuge gegen 2 Jahre lang ständig genutzte Fahrzeuge → mit obigen Daten gerechnet verkaufen die Autohersteller dann nur noch halb so viele Autos. Das mögen sie nicht. Genausowenig wie die Ölkonzerne, da ihre Verbrenner für's Sharing deutlich weniger geeignet sind: Sharing-BEV werden an den Wartestellen immer nachgeladen (frei nach Oles Motto „steht er, dann lädt er“) und brauchen weniger Servicepausen.
- **Öffentlicher Verkehr**, ob Züge oder Busse, ist wegen der geringen Dichte von Bahnhöfen und Fahrtzeiten (besonders abseits von Ballungszentren) noch umständlicher zu erreichen, will man mal eben schnell einkaufen oder zu Tante Erna. Zwar ist der Zugverkehr energetisch effizienter (geringerer Rollwiderstand, geringerer Luftwiderstand, heute schon hoher Elektrifizierungsgrad) - pro Person gerechnet - dazu sollten die Züge aber gut ausgelastet/besetzt sein. Busse haben diese Vorteile nicht – allerdings wird der wichtige Punkt Elektrifizierung derzeit wegen der verbundenen Einsparungen endlich angegangen (7 – 10 Jahre nach China).
- **Umwelt**: weniger Fahrten mit ineffizienten Verkehrsmitteln, Reduzierung von Kohlenstoffverbrennung, Entwickeln von „Wir“-Metalität in den Köpfen, Verstehen, wie die Natur funktioniert, schonender Umgang mit Ressourcen, auch mit den Mitwesen. Dagegen opponieren die, die das fürchten, weil ihnen die Profite schwinden. Und die, die sie dafür bezahlen. Und die, denen sie Märchen erzählen, weil etliche Menschen das Glauben dem Wissen gerne vorziehen.

Wegezeiten sind eben keine Verlustzeiten, sondern oft ist der Weg das Ziel. Und oft sind die Schnellsten auch am schnellsten im Krankenhaus und im Grab. Und haben auf ihrem Weg eine Spur von Giften und Unrat hinterlassen, die alle Mitwesen schädigt. Rücksichtnahme setzt aber Respekt voraus. Empathie statt Egoismus.

Es gibt wissenschaftliche Untersuchungen für Reisezeiten über lange Strecken von über 800 km. Mit verschiedenen existierenden Verkehrsmitteln. Immer von Haustür zu Haustür berechnet. Die Ergebnisse erstaunen, denn der Zeitgewinn, wenn man überall, wo es erlaubt ist und die Verkehrsdichte es zulässt, über 200 km/h fährt, gegenüber dem Einhalten der Richtgeschwindigkeit (130) gerade mal 10 Minuten Lebenszeit bringt. Man müsste mal den Puls des Fahrers dabei protokollieren – ich vermute, dass die schnellere Fahrt mehr Herzschläge verbraucht als die längere-langsamere Fahrt. Ich bin viel in Frankreich unterwegs gewesen – die gleichmäßige Fahrt mit Tempomat auf dortigen Autobahnen senkt den Ruhepuls ungemein.

Wenn dann irgendwann die Züge in Deutschland genauso pünktlich verkehren wie in Japan oder China (oder gar Frankreich!), stellt sich die Frage nach PKW auf Langstrecke ohnehin nicht mehr. Dann passt Zug + CarSharing ideal. Vielleicht sind bis dahin ja sogar Taxis bezahlbar, weil die dann autonom fahren.

Bis dahin sollten wir dafür sorgen, dass der Autoverkehr möglichst wenig Schaden verursacht – außer an den Bilanzen der Ölkonzerne. Europaweit gleiche Geschwindigkeitsgrenzen von 40 / 90 / 120 (Ort / Landstr / Autobahn) sollten ein vernünftiger Kompromiss sein. Und 20 km/h in der Nähe von Schulen.