



Der Fahrstiltest zeigt, dass sich Elefantenrennen mit fahren am Limit nicht lohnen.

Vergleich: Marschtempo 82 versus Fahren am Begrenzer

Lieber stressfrei

Das Fahren am Limit bringt wenig Zeitgewinn, doch viel Stress und mehr Verbrauch.

Elefantenrennen in der Ebene mit minutenlangen Überholvorgängen, Schwungspitzen ins Tal von bis zu 100 km/h; einige LKW brauchen keinen Tempomat, denn es wird eh im Abregelbereich des Geschwindigkeitsbegrenzers bei etwa 89 km/h Tempo auf der Autobahn gemacht. Und oft geht's nicht schnell genug: Einige nutzen sogar die dritte Spur, um noch an den überholenden Kollegen vorbeizuziehen. Da wird ohne „Rücksicht“ auf die Überholspur gewechselt, und es werden langsame PKW bedrängt.

Das Fahren am Limit, eine häufige Gangart auf deutschen Autobahnen. Dieses Fehlverhalten bringt die Transportbranche in Verruf und verringert so die Akzeptanz des Schwerlastverkehrs in der Öffentlichkeit sehr deutlich. Das lässt

auch die Rufe nach einem generellen LKW-Überholverbot immer lauter werden.

Da stellt sich natürlich die Frage, was bringt das Fahren im Punkte-Stress auf der Autobahn, zum Beispiel gegenüber einer Marschgeschwindigkeit von 82 km/h? Eine interessante Frage, die Motorjournalist Hans-Jürgen Wildhage mit seinem „Fahrstil-Test“ aufgriff. Peter Breitbach von Scania Deutschland sponserte die Aktion mit zwei Sattelzugmaschinen aus dem Testfahrzeug-Pool des Herstellers und stellte sich als Fahrer des Referenzfahrzeugs zur Verfügung. Gefahren wurden insgesamt 462 km auf der Autobahn 7 im Bereich Göttingen-Kassel, ein mittelschwerer Autobahnabschnitt mit einem Anteil von 26,2 Prozent schwieriger Topographie.

So ging der Scania R 500 Euro 5 mit Highline-Kabine an den Start, der auf dem ersten Umlauf mit Marschtempo 82 km/h plus Schwungspitze bis maximal 90 km/h gefahren wurde. Auf der zweiten Runde war das Testfahrzeug in der Ebene mit Tempo 88 km/h unterwegs. Immer mit dabei, der Scania R 620 Euro 4 als Reverenzfahrzeug, um witterungsbedingte Abweichungen herauszurechnen.

Stressfrei mit 82 km/h. Das Profil der Teststrecke passt ausgezeichnet zu den hubraumstarken V8-Powermotoren der Testfahrzeuge. Auf der 82er-Tour saß der Fahrer recht entspannt hinterm Steuer des Scania R 500, zumal im Interesse vergleichbarer Werte auf allen Fahrten die Regeltechnik des Tempomat/Bremsomat-systems genutzt wurde. So ging es auf der Ebene, in Steigungen und Gefällen wie mit einem Autopiloten dank Automatik-Schaltgetriebe Opticruise und integrierem Bremssystem mit Scania-Retarder vollautomatisch geregelt voran. Der R 500 lief auf der 82er-Tour nur selten auf. In Steigungen gab es jedoch die eine oder andere Überholsituation. Die 500 PS bei



Scania Deutschland sponserte den Test mit Sattelzugmaschinen aus dem Testfahrzeugpool des Herstellers.

1.900/min und das maximale Drehmoment von 2.500 Nm bei 1.000 bis 1.350/min ließen den R 500 – ausgenommen in einigen besonders steilen Anstiegen – mit gleichbleibender Geschwindigkeit praktisch über die Autobahn schweben.



Peter Breitbach bereitet sich auf den Einsatz im Referenzfahrzeug Scania R 620 Euro 4 vor.

Auf der 88er-Tour war die Fahrt mit dem R 500 teilweise recht stressig: Der R 500 lief in der Ebene öfters auf, und es wurde auch hier zum Überholen angesetzt. Hinzu kamen noch Streckenabschnitte mit durch Verkehrszeichen regemtem LKW-Überholverbot, und hier war ein Ausscheren absolut Tabu. Weiterhin wurde auch in den überholverbotsfreien Zonen meist auf den dreispurigen Autobahnabschnitten und möglichst ohne Behinderung des PKW-Verkehrs überholt.

Rasen bringt nichts. Am Ende lässt sich feststellen, dass der Fahrer auf der 88er Tour im Vergleich zur 82er Runde eher mehr verloren als gewonnen hat. Der Zeitvorsprung auf einer Distanz von 462 km beträgt magere 19 min und 38 sek oder 5,9 Prozent. Dagegen holte der Fahrer rund 15,3 l Diesel beziehungsweise 9,3 Prozent mehr aus dem Tank. Es ist schon ein Unterschied, ob der Fahrer zum Beispiel mit rund 32 l/100 km oder mit etwa 36 l/100 km unterwegs ist. Vor allem, wenn man den Aufwand der letzten Jahre zur Verbrauchsreduzierung in der Motoren- und Reifentechnik sowie bei der Aerodynamik und den Betriebsmitteln

bedenkt, der hier insgesamt im Mehrverbrauch der 88er Runde begraben liegt.

Bemerkenswert ist auch die relativ hohe Durchschnittsgeschwindigkeit von 80 km/h des Scania R 500 auf der 82er Runde im Vergleich zu 84,7 km/h auf der 88er Runde. Mal abgesehen von der V8-Power, die daran beteiligt ist, wurde der Scania R 500 offensichtlich bei angestrebten 82 km/h als Marschgeschwindigkeit weniger auf seiner Tour behindert.

Generelles LKW-Überholverbot. Hauptkommissar Ahlborn und Oberkommissar Degenhardt von der Autobahnpolizei Göttingen machten deutlich, was kaum einer weiß: De facto besteht schon ein generelles LKW-Überholverbot auf der Autobahn. Nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) darf nur überholen, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt, und das sind mindestens 20 km/h Differenzgeschwindigkeit.

Gemäß gesetzlichem Sicherheitsabstand muss der Überholende praktisch einen 133 m langen „Zug“ (16,50 m Sattelzuglänge x 2 plus 2 x 50 m Sicherheits-



Hans-Jürgen Wildhage im Scania R 500 Euro 5 initiierte den Fahrstiltest.

abstand) überwinden, um an den zu Überholenden vorbei zu kommen. Er legt dann bei einer Differenzgeschwindigkeit von 80 zu 89 km/h eine Wegstrecke von 1.320 m zurück und benötigt dazu rund 53 sek.

Sicher wird sich bei Überholvorgängen in der Praxis mit „Zuglängen“ von 63 m (16,50 m Sattelzuglänge x 2 plus 20 m Abstand hinten plus 10 m Abstand vorne beim Einscheren) und einer Differenzgeschwindigkeit von 80 zu 89 km/h – wo dann eine Wegstrecke von 620 m und eine Zeit von rund 25 Sekunden benötigt werden – kein Polizist beschweren.

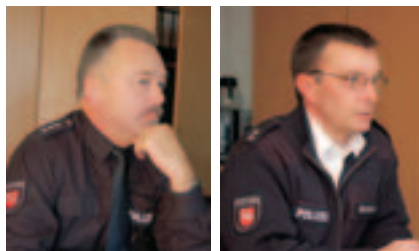
Richtig sauer werden die Gesetzeshüter wenn auf der 3. Spur überholt wird oder Elefantenrennen mit niedrigen Differenzgeschwindigkeiten in der Ebene veranstaltet werden. Etwa bei Praxis-Überholvorgängen (63 m) mit 89 zu 90 km/h, die sich dann über etwa 5,6 km und 3,45 min hinziehen. Elefantenrennen ab 1.200 m Wegstrecke dürften bußgeldbewertet sein. Dafür sind dann 40 Euro Regelbuße und ein Punkt im Verkehrszentralregister fällig.

„Eigentlich ist jeder LKW-Überholvorgang auf der Autobahn nicht legal, denn hier dürfte der zu Überholende nur 60 km/h fahren“, meint Oberkommissar Degenhardt von der Autobahnpolizei Göttingen. Sein Rat an alle LKW-Fahrer: „Eile mit Weile – und gelassen läuft's am Besten.“

Problem langsame PKW. Ein Problem sind inzwischen auch die langsam fahrenden Berufspendler auf der Autobahn. LKW, die am Begrenzer unterwegs sind, haben etwa 89 km/h auf dem Tacho, im PKW zeigt der meist ungenaue Geschwindigkeitsmesser schon 98 km/h an. Der Arm des Gesetzes kann die LKW hier kaum einbremsen, denn nach einem Abzug von 6 km/h bleibt praktisch nichts für eine Bestrafung übrig. Im Interesse eines guten Miteinanders ist ein PKW-Tempo laut Tacho von 110 km/h von Vorteil. Außerdem gilt die Differenzgeschwindigkeit von 20 km/h beim Überholen auch für PKW, der dann schon auf 120 km/h beschleunigen müsste.

Bei LKW gibt es bei Geschwindigkeitsübertretungen ab 16 km/h eine Anzeige und Punkte. Bei PKW geht es ab 21 km/h los. Allerdings hat man um penetrante Raser maßregeln zu können, speziell für LKW-Fahrer den Tatbestand einer Strafverschärfung geschaffen, wenn er nach Fahrtantritt in einer Schicht zweimal um bis zu 15 km/h zu schnell ist. In diesen Fällen geht's hoch auf 40 Euro und einen Punkt. Hier werden laut Degenhardt auch die meisten Anzeigen geschrieben. Doch nur bei schwerwiegenden Verstößen wie dem grundsätzlichen Fahren am Geschwindigkeitsbegrenzer und mehrmaligem Erreichen von Schwungspitzen von über 90 bis 100 km/h. Die realitätsnahe Ahndung soll wirklich die Raser treffen.

Digitach hilft Fahrern. Aus Sicht von Degenhardt kommt der digitale Tachograph oder kurz Digitacho eindeutig den Fahrern zugute. Sie helfen ihm die Lenk- und Ruhezeiten einzuhalten. Nach seiner Aussage wurden 30 Fahrzeuge mit Digitacho von ihm kontrolliert. Es gab nur einen Fall, wo er eine Anzeige ge-



Hauptkommissar Ahlborn und Oberkommissar Degenhardt von der Autobahnpolizei Göttingen raten: „Eile mit Weile – und gelassen läuft's am Besten.“

schrieben hat. Der Speicherchip der Fahrerkarte ist auf mindestens 28 Ereignistage mit 91 Aktivitäten pro Tag ausgelegt, das sind schätzungsweise 70 bis 80 „normale“ Fahrtstage. Zur Zeit werden von der Fahrerkarte die laufende Woche und die letzten 15 Kalendertage davor kontrolliert. Ab 1. Januar 2008 sind es 28 Tage und die laufende Woche.

Bei Geschwindigkeitsübertretungen sind nur die Daten aus dem Massenspeicher des Digitachos verwertbar. Hier werden die Geschwindigkeiten sekundengenau gespeichert und sind über einen längeren Zeitraum von bis zu zwei bis drei Monaten einsehbar. Die Geschwindigkeitsübertretungen verjähren zwar erst nach drei Monaten, doch die Polizei darf wegen der vorgeschriebenen Tatortfeststellung nur Übertretungen am aktuellen Tag und am Tag davor ahnden.

Auf der Fahrerkarte werden dagegen keine Geschwindigkeitsdaten gespeichert, sondern nur die Dauer ab 60 sek schneller als 90 km/h. Das lässt sich zwar nicht für eine Bestrafung, jedoch für eine Beurteilung des Fahrers verwerten. Ob im Einzelfall Nachsicht oder die volle Härte des Gesetzes beim Temposünder angebracht ist.

Lohnende Investitionen. Da ist es doch besser, stressfrei und sparsam bei nicht wesentlich geringerer Transportleistung auf der Autobahn unterwegs zu sein. Und nicht immer werden die Fahrer von den Disponenten gehetzt. Nach den Erfahrungen von Degenhardt sind die Probleme bei den Lenk- und Ruhezeiten sowie Terminnöten in etwa der Hälfte aller Fälle vom Fahrer selbst durch eine ungeschickte Pausenbelegung verschuldet.

Insgesamt gesehen hat sich beim Fahrstiltest gezeigt, dass sich durch eine schnelle Gangart am Geschwindigkeitsbegrenzer mit 89 km/h kein Zeitverlust wieder einfahren lässt. Am Ende stehen ein erheblicher Mehrverbrauch und viel Stress gegen einen minimalen Zeitgewinn. Die Gespräche mit der Autobahnpolizei Göttingen haben gezeigt: Unternehmen, die in Fahrerschulungen mit dem Digitacho, in Sicherheits- und Eco-trainings sowie Telematik-Systeme für eine vorausschauende Zeitplanerstellung investieren, sind auf der Seite der Gewinner. **ADELBERT SCHWARZ**