

A 9 Holledau-München, ~~Wie im letzten Horrorfilm~~

Die lange Gerade ins schwarze Loch

Zustandsbeschreibung eines Autobahn-Teilstücks, das so dicht befahren

ist wie keine andere sechsspurige Strecke in Europa

Von unserem Redaktionsmitglied Axel Hacke

Allershausen, 5. Juni

Wer Johann Schuhbauer besuchen will, der muß aufpassen, daß er auf dem Weg von Niederrhann nach Paunzhausen nicht an dem kleinen Wegweiser zum „Schelleneck“ vorbeifährt. Von dort führt durch die bucklige Landschaft eine kleine Straße, vielleicht drei Meter breit. Vorbei geht es an einem Waldstück, durch Löwenzahnwiesen und Rapsfelder, bis man den Schuhbauer-Hof von hinten erreicht. Man kann auch von vorn kommen. Das hat den Vorteil, daß die Straße dort breiter ist, rund 35 Meter, und daß man gleich direkt am Hof ist. Diese Straße führt in genau 47 Metern Entfernung am Küchenfenster der Bauersleute vorbei. Das Problem ist nur, daß man die Autobahn Nürnberg-München an dieser Stelle nicht verlassen darf.

Die meisten Besucher stört das nicht. Alle paar Tage klopft ein Fremder an die Tür und fragt, ob er telefonieren dürfe, ob Frau Schuhbauer ein paar Liter Wasser für den kochenden Kühler habe, ob Herr Schuhbauer gar ein wenig Superbenzin...? Johann Schuhbauer hat immer einen vollen Kanister in der Garage. Die Familie hat sich mit der Autobahn arrangiert, die sechsspurig ihr Land durchschneidet. Den Kindern ist bisher nichts passiert, auch Johanns Bruder nicht, den vor zwanzig Jahren mal ein ADAC-Fahrer bäuchlings auf dem Beton der Überholspur fand, wo der kleine Kerl Schneckenhäuser suchte. Damals war der Verkehr noch nicht so stark; heute fließt er permanent. „Besuch wenn kommt“, sagt der Bauer, „der schaut ewig zum Fenster raus.“ Der Herr vom Vermessungsamt, der neulich da war, hat gesagt, er wäre längst „narrisch“ bei dem Lärm. Die Schuhbauers sprechen eben lauter, wenn sie sich während der Hauptreisezeit auf dem Hof unterhalten müssen.

Am Hof führt kein Weg vorbei

Ärgerlicher ist schon, daß der Johann demnächst in die Obstbäume steigen muß, um die toten Äste auf der östlichen, der Autobahn zugewandten Seite abzuschneiden. Richtig unangenehm wird es, wenn bei großen Staus zahlreiche Autos über die Wiese zu der kleinen Straße zwischen den Rapsfeldern fahren, was der Wiese nicht gut bekommt und manchmal auch den Autos nicht. Gerade erst hat der Bauer nachts wieder einen Lastwagen mit dem Trecker aus dem Schlamm ziehen müssen. „Was soll ich denn machen?“, seufzt er.

Die Schuhbauers wohnen nun einmal an der A 9 „zwischen den Anschlussstellen Pfaffenhofen und Allershausen“, wie es im Verkehrsfunk immer heißt. In Höhe des Schuhbauer-Hofes wird

die Strecke zwischen dem Autobahndreieck Holledau und dem Autobahnkreuz München-Nord, wo es nach Salzburg geht, im Schnitt täglich von 30 000 Autos in beiden Richtungen befahren. Dreißig Kilometer weiter südlich, kurz vor München, sind es schon 90 000. In der Hauptreisezeit, die nun an Pfingsten wieder beginnt und bis in den Oktober andauert, werden es oft mehr als 110 000 am Tag sein, und die zuständige Autobahndirektion Südbayern hat ausgerechnet, daß in den Fahrzeugen ungefähr 430 000 Menschen sitzen dürften. Keine sechsspurig ausgebaute Straße in Europa ist so dicht befahren wie die 48 Kilometer von der Holledau bis Schwabing. Wer immer von Holland oder Dänemark, aus Dortmund oder Berlin in den Süden fährt: am Schuhbauer-Hof und an Allershausen, an Eching und Garching muß er vorbei, wenn er auf eine durchgehende Autobahnstrecke Wert legt. „Wir sind so voll“, sagt Jürgen Gottschlich, Sachgebietsleiter „Verkehr“ bei der Autobahndirektion, „daß man nur noch in den Nachtstunden steigern kann.“

Das gilt nicht nur für die Straße. Willi Habermeyer zum Beispiel, dessen Familie die beiden Raststätten in Fürholzen und der Holledau gepachtet hat, traut sich im Sommer grundsätzlich nicht mehr in den Gang vor den Fürholzener Damentoiletten, „denn da krieg' ich Prügel. Da müssen Sie durch 80 Damen durch. Sie, das ist per-vers!“ Die Damen warten nämlich stundenlang auf einen der begehrten zwölf Toilettenplätze, ein

Zustand, an dem Habermeyer völlig schuldlos ist. Er würde gern alles umbauen, aber dafür ist allein der Besitzer, der Staat also, zuständig. Weil der nichts tut, müssen die 12 000 bis 14 000 „Toilettengäste“ (Habermeyer), die allein in Fürholzen Tag für Tag Erleichterung suchen, sehen, wie sie fertig werden.

„Was Sie hier an der Autobahn erleben“, sagt Habermeyer, „ist teilweise wie im letzten Horrorfilm.“ Die Straße bringt besondere Existenzen hervor, und im Porträt einer deutschen Autobahn darf die Dame, die alle drei Wochen auch in Fürholzen vorbeischaud und dann wieder mit den Fernfahrern über die Straßen der Republik reist, ebensowenig fehlen wie die Abschleppwagenfahrer, die nach dem Urteil eines Kenners „in einem der härtesten Gewerbe überhaupt“ arbeiten. Mancherorts sind die Sitten so rau, daß man sich der Konkurrenz um die großen Schrottautos, die lukrative Reparatur- und Mietwagenaufträge bedeuten, schon mal mit der Abschleppstange erwehren muß. Dem promovierten Ökonomen Habermeyer, der als Kind mit dem Tretroller um die Tanksäulen der Raststätte kurvte und seinen Job hier mag, steht gleichwohl der Weltekel im Gesicht geschrieben, wenn er über die Reisenden redet. „Der Campingfahrer“, sagt er, „klaut in einer Unverfrorenheit, die man sich nicht vorstellen kann“, pro Jahr 2000 Essens-Services zum

Quelle

Datum

Beispiel.

Dabei bemüht sich der Wirt nach Kräften, eine richtig feine Raststätte zu betreiben, mit eigener Konditorei, Metzgerei, Bäckerei. Das Geschäft lohnt sich, wenngleich nicht jeder Stau geschäftsfördernd ist. Kurze Staus bis zu zwei Stunden, „da geht bei uns nichts“, hat Habermeyer erfahren müssen, „da wollen die Leute doch irgendwie heim“. Lohnend sind die langen Stops, „da sind die Leute schlicht und einfach fertig“. Als vor 14 Tagen die Autobahn acht Stunden lang total gesperrt war, machten die Pächter „ein ausgezeichnetes Geschäft“.

Der Mensch im Stau ist anders, als Außenstehende meinen. Als vor fünf Jahren die ersten „Stauberater“ des ADAC auch in Richtung Allershausen aufbrachen, um den Streßgeplagten die Depressionen zu nehmen, da fanden sie, sagt ihr Teamchef Martin Mühlbauer, „daß viele Leute sehr freundlich, geradezu glücklich dreinschauten“. Umleitungsempfehlungen hörten sie gern, ohne sie weiter zu beachten. „Nur der Türke“, sagt Mühlbauer, „ist sehr beweglich, der fährt nachts auch zu billigeren Tankstellen außerhalb der Autobahn.“ Franz Schibalski, Verkehrspsychologe beim ADAC, glaubt, „daß es nicht aussichtsreich sein dürfte, das Verhalten von Staufahrern ändern zu wollen“. Die Angst, vertrauten Asphalt verlassen, unbekannte Chausseen befahren zu müssen, sei größer als die Furcht vor noch so vielen Stunden in der Schlange. Mühlbauer ist heute überzeugt: „Die brauchen den Stau, um später sagen zu können, daß sie zu jenen gehören, die Unerträgliches ertragen mußten.“

Das Unerträgliche – in Allershausen ist es Alltags. Es hat den Ort unter den Autofahrern berühmt gemacht. Heinrich Winkler, der Bürgermeister, stellt sich anderswo immer mit den Worten vor: „Winkler, Allershausen. Wenn Sie Bayern drei hören, wissen Sie Bescheid.“ Die Gemeinde hat 3500 Einwohner und ist, so Winkler, „ein Kleinzentrum mit der Aufgabe, die Grundversorgung der Bevölkerung im westlichen Landkreis Freising sicherzustellen“. So ist Allershausen weder aus dem westlichen Landkreis noch aus dem Verkehrsfunk wegzudenken, und da auch manche Autofahrer hier ihre Grundversorgung mit Benzin sicherstellen, steigt in den Tankstellen der Umsatz, wenn vorn auf der Autobahn der Verkehr anschwillt.

Dann beginnt auch für Xaver Kreitmair die bewegte Zeit des Jahres. Kreitmair ist Hauptmann der Freiwilligen Feuerwehr Allershausen, deren 49 Mitglieder im letzten Jahr zu 69 Einsätzen ausdrücken mußten, davon zwei Drittel auf der Autobahn. In diesem Jahr sind es schon wieder 40 gewesen, wobei man wissen muß, daß es die Wehr von Kranzberg, das einige Kilometer von der Autobahn entfernt ist, vielleicht auf zehn Einsätze im Jahr bringt. „Einer muß es ja machen“, sagt der Kreitmair tapfer, aber mit bekümmertem Gesicht. Dann erzählt er von dem Massenunfall vor zwei Wochen mit 182 Autos, 92 Verletzten und zwei Toten. Ein Herr mit einem ganz großen Wagen, der nur eine große Delle in der Tür hatte, forderte da den Hauptmann auf, das Blech auszuheulen, damit er endlich nach München weiterfahren könne, er habe einen Termin. Als ob es nichts anderes zu tun gäbe, hat da der Kreitmair gedacht, aber gesagt hat er bloß: „Sie müssen doch sowieso hierbleiben als Unfallbeteiligter.“ Da hat der Herr gebrüllt: „Was, das auch noch!“

Geärgert hat sich der Feuerwehrmann da mal wieder über „die, wo keine andere Wochenend-

beschäftigung haben als das Fortfahren“. Er war erst zweimal im Urlaub („Einmal in Österreich und einmal in Reichenhall“), und die Hektik auf der Autobahn ist ihm nach wie vor fremd. Seine Schlüsse hat er aus den vielen Einsätzen dort so gezogen: „Der Mensch – manchmal kann er furchtbar sein.“

Das ist ein Satz, den vielleicht auch der bekannte Unfallforscher Professor Max Danner unterschreiben würde. „Einsicht und Vernunft sind Begriffe, die kennt der Autofahrer nicht“, wettet er in seinem Büro an der Münchner Leopoldstraße, sobald die Rede auf die Autobahn bei Allershausen kommt. Sogleich nimmt er eine Dreiteilung der Autofahrer vor in solche, die die Gefahr nicht kennen, in jene, die sie zwar kennen, aber im rechten Moment nicht erkennen, und in „die ganz Schlaunen: Die kennen die Gefahr, erkennen sie auch, aber dann reagieren s' falsch“. Sein Sohn Christian, der, wie jeder weiß, ein Rennfahrer ist, sage immer zu ihm: „Papi, die wissen nicht, was sie tun und in welchen Gefahren sie sind.“ Der Professor selbst sagt: „Man ist so hilflos. Ich mache das jetzt 20 Jahre, aber manchmal möchte ich das Handtuch werfen.“

Um zu verstehen, was den alten Herrn so in Rage bringt, daß er schließlich kategorisch fordert, an den übelsten Rasern „ein Exempel zu statuieren“, schaut man sich am besten mal die „Unfalltypensteckkarte“ an, die auf dem Flur vor Günter Blascheks Büro hängt. Der Polizeihauptkommissar Blaschek leitet die Verkehrspolizeiinspektion Freising, welche für die gesamte A 9 von der Holledau bis München zuständig ist. Auf der Karte sind die Unfälle des Jahres 1986 an der Strecke mit Stecknadeln markiert. Verschiedene Farben benennen die Art des Unfalls, verschiedene Größen dessen Schwere. Hat es Tote gegeben, so ist der jeweilige Nadelkopf mit einer schwarzen Scheibe unterlegt, „damit s' besser kenntlich san“, so Blaschek.

Oben, am Holledauer Dreieck, stecken noch relativ wenige Nadeln, grüne vor allem, was bedeutet, daß die Fahrer dort Fehler beim Einfädeln gemacht haben. Von Allershausen an werden es immer mehr Markierungen, der Ort Eching am Autobahnkreuz Neufahrn ist vor lauter Stecknadeln nicht mehr zu sehen, großen rosafarbenen Stecknadeln, auch solchen mit schwarzen Scheiben. Rosa bedeutet „Unfall im Längsverkehr“. Ein solcher war, nur ein Beispiel, die Kollision zweier Autos am 27. September 1986 bei Kilometer 513. Der eine Wagen kam dabei auf der Überholspur zum Stehen, das andere Unfallauto ganz rechts, zog aber – völlig unerklärlich – plötzlich wieder nach links und wurde von einem dritten Wagen erfaßt. Eine Frau wurde aus dem Heckfenster geschleudert und von einem weiteren folgenden Auto überfahren. Sie war sofort tot. Zwei Menschen wurden schwer verletzt, zwei leicht.

Unfälle wie dieser, viel mehr noch aber die geheimnisvollen Serienunfälle haben dieser Autobahn den Ruf einer „Todesstrecke“ eingetragen. Dabei bedeuten die Nadeln auf Blascheks Karte zunächst nur, daß die Zahl der Unfälle dort steigt, wo auch der Verkehr dichter wird, eben am Autobahnkreuz Neufahrn. Der Bauoberrat Gottschlich setzte deshalb die Zahl der Unfälle erst einmal in Relation zur Zahl der hier fahrenden Autos. Dabei kommt heraus, daß die Autobahn bei Allershausen, so gesehen, nicht besonders weit über dem Durchschnitt aller deutschen Autobahnen liegt – was wohl, das sagt der Herr Gottschlich aber nicht, vor allem gegen diesen Durchschnitt spricht.

In Günter Blascheks kleiner Statistik hat sich die Zahl der Unfälle von Mai 1985 bis Mai 1987

verdoppelt, und gestiegen ist vor allem die Zahl der Serien-Unfälle. Die Ursachen sind immer dieselben: Bei Eis, Schnee und Regen fahren Autos zu schnell und vor allem mit viel zu geringem Abstand zum Vordermann, weshalb nun an der Strecke Schilder aufgestellt worden sind, die Tempo 100 „bei Nässe“ vorschreiben und auf den korrekten Sicherheitsabstand hinweisen. Unter all den Experten und Praktikern, mit denen man über diese Autobahn sprechen kann, ist keiner der nicht ungefragt als eine der wichtigsten Ursachen für den Anstieg der Unfallzahlen einen plötzlichen Hang der Autofahrer zur Rücksichtslosigkeit, zum Egoismus, zum Schnellfahren um jeden Preis nennen würde – genau jenen Umstand also, den auch Max Danner wortreich beklagt.

Aber ein Rätsel bleibt. „Warum hier? Da ist eine lange Gerade, viel Sicht, sogar eine leichte Steigung“, konstatiert Jürgen Gottschlich an einer Unfallstelle. In der Tat: Müßte denn nicht die Zahl der Unfälle auf einer so breiten, übersichtlichen, technisch perfekten Autobahn geringer sein als anderswo? Die Psychologen Sonja Aigner und Alf Zimmer von der Universität Regensburg sind in einer bisher unveröffentlichten Untersuchung aller Unfälle von 1983 bis 1986 auf dieser Strecke zu dem Schluß gekommen, es sei gerade das scheinbar so Einfache an der Strecke, das zu den Unfällen führe. An allen Stau-Unfällen waren vorwiegend Autofahrer beteiligt, die schon sehr lange gefahren waren und nicht aus dem Großraum München kamen, „der typische Ruhrgebiets-Tourist“, wie Zimmer sagt. Solche Fahrer, so der Professor, steuerten ihre Fahrzeuge längst „halb automatisiert“. Anders sei das auch nach so langer Fahrzeit gar nicht möglich, „der Autofahrer müßte sonst so viele Informationen verarbeiten wie ein Fluglotse, der ein ähnliches Problem hat: Er muß ständig mehrere Objekte kontrollieren, die in Bewegung sind. Weil das so anstrengend ist, wird er nach einer Stunde abgelöst.“

Die Nadel im schwarzen Ring

Der Autofahrer aber, ohnehin chronisch überfordert, bleibt. Er wird auf dieser Strecke vollends eingelullt. Die Kurven, die Hopfenstangen, die Bäume, die ihm längs der Strecke noch in der Holledau ein richtiges Gefühl für seine Geschwindigkeit gaben, sind plötzlich weg: Die Straße wird flach, baumlos, gerade, öd und leer. Subjektiv habe der Fahrer, so Zimmer, bei gleichbleibender Geschwindigkeit das Gefühl, langsamer zu fahren. Weil München schon am Horizont zu sehen ist, drückt er schläfrig noch einmal aufs Gas.

Alle, die ständig auf dieser Straße unterwegs sind, beobachten dasselbe. „Daß die Leute abbremsen, wenn man mit Blaulicht an einer Unfallstelle steht, das gibt es gar nicht“, sagt zum Beispiel Georg Heigenhauser, Leiter des Rettungsdienstes der Johanniter in Allershausen. „Die fahren voll zu. Die sind total übermüdet oder denken an etwas ganz anderes.“ Wie katastrophal falsch Autofahrer Geschwindigkeiten einschätzen, schildert gleich nebenan in der Wache der Autobahnpolizei Josef Radlmeir, der in seinem Polizeiauto schon mal bei Gefahr für das eigene Leib und Leben mit 80 Kilometern pro

Stunde und Blaulicht zu einer Unfallstelle gerast ist und dabei ständig von Leuten überholt wurde, die hupten und auf das Blaulicht zeigten, von dem sie glaubten, er habe es vergessen abzustellen.

Die Folgen vermerkt irgendwann Günter Blaschek mit einer Nadel auf seiner Unfalltypensteckkarte, wenn nötig mit schwarzem Ring. Die Folgen registriert auch Maria Braun, die mit rund 20 Allershausener Bürgern den „Johanniter-Unfallfolgedienst“ organisiert, welcher sich um Menschen kümmert, deren Autos zerstört und deren Angehörige auf die Krankenhäuser der Umgebung verteilt worden sind. Wie nahe Glück und Katastrophe beieinander liegen auf dieser Autobahn, wie schwer es Menschen fällt, zu begreifen, daß sie von bester Urlaubslaune in ein schwarzes Loch gestürzt worden sind, davon hat Maria Braun zum Beispiel eine Ahnung bekommen, als sie einmal morgens all das Blut in ihrer Wohnung sah, das vom glasgespickten Fuß eines jugoslawischen Autofahrers stammte. Der war am Abend zuvor mit seiner Familie verunglückt und von den Brauns aufgenommen worden. Er selbst hatte die Verletzung in seinem Schock noch gar nicht bemerkt.

Mit den Folgen fertigwerden müssen auch die, die manchmal entsetzliche Verletzungen zu Gesicht bekommen. Jeder tut das auf seine Weise. Rüdiger wie der Abschleppwagenfahrer, der sagt: „Mein erster Toter, der war auf 500 Meter verstreut. Du gewöhnst dich an alles.“ Sachlich wie der Polizist, der berichtet: „Seit wir die Gurtanlegepflicht haben, bluten die Leute nicht mehr so. Ich muß schon sehr lange zurückdenken, daß ich nach einem Unfall meine Uniform reinigen lassen mußte.“ Oder ehrlich wie der Sanitäter, der zu Protokoll gibt: „Das Schlimmste ist, wenn der Arzt sagt, du kannst jetzt aufhören. Dann wird der da abgedeckt und liegt im Straßengraben. Der Tod auf der Straße, das ist ganz was Lausiges.“ 3