Wie man in Graubünden Geisterfahrer prüft

G. Hartmann

Es begab sich vor etlichen Jahren, dass ein betagter Automobilist auf der Autobahn im Churer Rheintal die falsche Auffahrt erwischte – diese Art Strassenverkehr war ihm völlig fremd – und dann nach wenigen hundert Metern mit einem entgegenkommenden Fahrzeug (es kamen nämlich alle entgegen) kollidierte, dessen Insasse sogleich starb. Der rund 75jährige fehlbare Lenker blieb unversehrt, ihn beeindruckte der Vorfall wenig, er war es offensichtlich gewohnt, dem Tod ins Auge zu blicken. Der Fall kam vor den Untersuchungsrichter, wo der Lenker geltend machte, dass bei zwei Auffahrten die Chancen immerhin 50% betrügen, um die falsche Richtung zu nehmen. Zudem müssten auch die andern mit Gegenverkehr rechnen, schliesslich sei er von der Sonne geblendet worden und mit der Sehkraft stehe es ohnehin nicht mehr zum besten. Nach Rücksprache mit dem Chef des Justizdepartementes, einem ehemaligen Bodybuilder, der mühelos über den eigenen Schatten sprang, gab man dem Lenker den provisorisch entzogenen Ausweis zurück.

Es dauerte rund 3 Jahre, bis sich ähnliches wiederholte. Der Geisterfahrer rammte erneut auf der falschen Fahrbahn einen Wagen, diesmal einen aus dem benachbarten Italien. Er hatte Glück, denn die Fahrerin blieb unverletzt, es starb lediglich ihr schon vom Alter gezeichneter Vater. Die sogleich einberufene Untersuchungsbehörde liess sich vom Argument überzeugen, der alte Italiener wäre ohnehin in den nächsten Monaten gestorben, auf die komme es nun wirklich nicht an. Der Geisterfahrer hatte seinen Ausweis auf sicher.

Nun verstrichen lediglich 2 Jahre, bis die Autobahnpolizei erneut zu einer Kollision mit unserem Fahrkünstler aufgeboten wurde. Da es recht mühsam ist, die alten Akten aufzustöbern, ging man davon aus, dass es wohl der erste Zwischenfall sein müsse. Ein Doppelfehler auf der Gegenfahrbahn, das gab es ohnehin nicht. Zudem konnte der Fahrer geltend machen, dass einem Freund von ihm in Deutschland schon ähnliches passiert sei, ferner müsse man mit einem gewissen Restrisiko auf der Autobahn leben.

Nun meldete sich der Ferrari-Club Graubünden bei der Justizbehörde. Diese Fahrer werden bekanntlich von der Polizei besonders genau unter die Lupe genommen. Sie wiesen auf die Gefahren hin, denen ihre teuren Wagen bei solchem Tun auf der Autobahn ausgesetzt seien. Sie verlangten nun definitiv von der Behörde «Action», d.h. wirksame Gegenmassnahmen. Der Justizminister setzte sich mit seinem Hofstaat in die Karosse «GR 1» und liess sich zur Lagebesprechung ins Samnaun chauffieren. In den Dörfern des Prättigaus lehnte er sich weit aus dem Wagen um seinen Stammwählern zuzuwinken. Sah er ein Arzthaus, dann wurden seine Augen feucht, denn hier wirkten die Stützen des Gesundheitswesens Tag und Nacht. Daneben dachte er aber immer auch an seinen Schwager im Rheintal, der es als Garagebesitzer ungern sähe, wenn die Zahl der Kollisionen zurückginge.

Im Samnaun entwickelte sich dank billiger Tranksame eine fröhliche Tafelrunde, aufgelockert durch fesche Tirolerinnen. Der Justizminister kam bald einmal zur Sache und verblüffte seinen Hofstaat mit dem bisher nie gehörten «Heureka» (er hätte schon immer eine Schwäche für das Griechentum gehabt): «Wir werden eine Expertenkommission einsetzen, denn das ist nun einmal meine Stärke, und Kosten sollen keine Rolle spielen.» Es war nun ganz wichtig, die Experten so auszuwählen, dass man einerseits die Regierungskollegen (die sich mittlerweile eingemischt hatten) beschwichtigen konnte, anderseits sollte am zufriedenstellenden Status quo so wenig wie möglich gerüttelt werden. Sprach's und beauftragte seinen Sekretär sogleich, mittels Natel folgende Kapazitäten einzuladen:

a. einen Durchschnittsautofahrer mit gesundem Menschenverstand, den er im Appenzeller Vorderland fand, wo bekanntlich nicht allzu schnell gefahren wird;
b. einen Fachmann für Alternativbrennstoff, denn damit wird der defensive Fahrstil gefördert;
c. einen psychologischen Berater, den man an der Autobahn im Thurgau fand und der über reichlich Routine im Fahren in beiden Richtungen verfügte;
d. einen Grossstadtfahrer, der zudem im Raum Zürich eine Fahrschule betrieb.

Experten im eigenen Kanton fand man angeblich nicht, vielleicht weil man hierzulande erst spät mit dem Automobil in Kontakt gekommen ist. Auf den Zuzug eines eigentlichen Rennfahrers (wie es der Ferrari-Club verlangte) verzichtete der Justizminister mit der Begründung, er habe selbst sich schon früh das schnelle Vorwärtskommen angeeignet. Den Fachmann für Verkehrsrecht hat man ganz einfach vergessen.

Die Sache liess sich gut an: Um rasch ans Ziel zu kommen, verzichtete man auf die Abgabe grosser Aktendossiers, zumal man ja selbst nicht alles gelesen hatte. Schliesslich lagen einzelne Aktenstücke lediglich in romanischer Sprache vor. Entscheidend war letztlich die gemeinsame einvernehmliche Diskussion. Als Treffpunkt hätte sich das Baur au Lac sehr gut geeignet, eine Begegnungsstätte, die dem Justizminister ausgesprochen gefiel. Anderseits hätte dieser feudale Treffpunkt wohl negative Auswirkun-

Korrespondenz:
Prof. Dr. med. Georges Hartmann
Cadonaustrasse 35
CH-7000 Chur

gen auf das Taggeld gehabt. So traf man sich an der technischen Universität, für ein fahrtechnisches Problem eine ausgesprochen sinnige Lokalität. Es gab nur ein Traktandum: «Wie prüft man die Fahrtauglichkeit unseres Geisterfahrers?» Der Sekretär stellte grosses Staunen in der Runde fest, denn mit diesem Problem waren die Experten noch gar nie konfrontiert worden. Grosses Brainstorming setzte ein und fast jeder steuerte einen Geistesblitz bei, zum Wortführer schwang sich allerdings der Fahrlehrer auf, man ist das in Graubünden von Zürchern gewohnt.

Nach einer Stunde schien das Problem noch immer fast unlösbar. «Wir wissen ja gar nicht, wie viele potentielle Geisterfahrer es bei über 80jährigen gibt», gab der Psychologe zu bedenken. Bei der Traumanalyse hätte er schon ab und zu einen auf der falschen Spur erwischt. «Statistisch einwandfrei» trumpfte der Fahrlehrer auf, «lässt sich das Problem nur lösen, wenn wir mindestens dreissig gut 80jährige auf der Gegenfahrbahn der A13 auf die Strecke schicken und die Zahl der Kollisionen so lange messen, bis wir Signifikanz erreichen.» Der Spezialist für Alternativbrennstoffe machte den Vorschlag, dass man mindestens Prüfungen mit drei verschiedenen Energieträgern durchführen müsste, nämlich Normalbrennstoff, Maiskernöl und Sesamöl. Der Psychologe wiederum ergänzte, man sollte den Bewusstseinszustand berücksichtigen und mindestens einmal eine Testfahrt nach einer Schlemmermahlzeit und dann wieder nach dreitägigem Fasten durchführen, was bekanntlich eine Bewusstseinsaufhellung bewirkt. – Unverzüglich gab der Sekretär diese für Schweizer Verhältnisse absolut neuartigen, ja geradezu revolutionären Vorschläge an den Justizminister durch. Dieser interessierte sich vor allem für die Kosten (für den Test, nicht etwa für die Kollisionsopfer, denn «jeder muss einmal sterben» war sein Kommentar). Man begann zu rechnen und – man staune – kam wegen der Sperrung der Autobahn, der Testwagen mit zum Teil neuartigen Motoren, der Wiederauffütterung der Fastenden und schliesslich wegen der Expertenhonorare auf die astronomische Summe einer halben Million Schweizerfranken. Solche Expertisenpreise war der Minister an sich von seinen anderen Departementen her gewohnt, doch gab er zu bedenken, dass es hier ja nur um die Prüfung eines einzelnen Geisterfahrers ging. Sein griechischer Freund hätte sich gewundert, warum man wegen ein paar Strassenopfern so viel Aufhebens mache. Die alten Griechen hätten Zeus fast wöchentlich ein Menschenopfer dargebracht. Es war schliesslich klar, dass die Regierungskollegen dem Mammutprojekt niemals zustimmen würden, das Volk schon gar nicht und ein Sponsor war weit und breit nicht in Sicht.

Nun legte sich grosse Niedergeschlagenheit auf die Experten, auf die so rasche Kapitulation des Ministers waren sie nicht gefasst. Doch der Sekretär blies nach zwei Stunden zum Abbruch, damit konnte er sich nämlich eine allfällig angebrochene Expertenstunde einsparen. Er beruhigte die Gemüter mit der Feststellung, dass die nächste Kollision des Geisterfahrers nach allen bisherigen Erfahrungen ja frühestens in zwei Jahren zu erwarten sei, mit dem liesse sich leben. In Tat und Wahrheit erfolgte sie allerdings bereits nach acht Monaten. Hierauf verloren drei der vier Experten ihre Stelle, teils mit der Begründung, sie hätten den Absurditätsparagraphen missachtet, nur der Appenzeller, der sich bei der Meinungsbildung sehr zurückgehalten hatte, kam ungeschoren davon und gondelt noch heute gemächlich durch die Hügel am Alpstein, denn Autobahnen gibt es dort nicht. Das Schicksal des Justizministers war von diesem Moment an mehr als ungewiss.

P.S. In Tat und Wahrheit ging es um einen «medizinischen Geisterfahrer», doch sind dem Durchschnittsleser die Regeln des Strassenverkehrs besser verständlich als jene des ärztlichen Tuns.