
Ratgeber für den Wintereinbruch: Von dicken Katzen und glatten Straßen

Von Peter Schwerdtmann, cen

Auf das Schmuttelwetter im Herbst folgt meist ein Winter. Doch wer weiß, wie der dieses Jahr ausfällt. Eine alte Bauernregel sagt, wenn die Katzen fett werden, wird es kalt. Doch auf die Katzen ist auch kein Verlass mehr: Denn trotz vieler dicker Katzen überall: Das letzte Mal war Norddeutschland 1979 eingeschneit. Deswegen ist jetzt der richtige Zeitpunkt, die Nordlichter an die Wintertipps fürs Autofahren zu erinnern, die bei Menschen aus den Bergen in den Genen verankert sind.

Wer einmal die Eisplatte von der Plane eines Lkw auf sein Auto zufliegen sah, wird sich bei Neuschnee stets an die Regel Nummer 1 erinnern: Das eigene Auto muss komplett vom Schnee befreit sein, damit die mitgeführte Dachlawine den Hintermann nicht in Verlegenheit bringen kann. Wer bei der Gelegenheit auch gleich durchs Befreien der Scheiben von Eis für klare Sicht sorgt, hat auch etwas für die eigene Sicherheit geleistet.

Was morgens gern vergessen wird: die Kennzeichen. Doch ein schneebedecktes Kennzeichen kann fünf Euro, eine nicht vollständig freigekehrte Frontscheibe zehn Euro und ein verschneites Fahrzeugdach bis zu 80 Euro kosten. Wer während der Reinigungsprozedur den Motor schon einmal laufen lässt, der vergeht sich gleich gegen die nächste Vorschrift. Denn wegen der Klimaerwärmung ist das Vorwärmen des Motors verboten.

Und dann empfiehlt sich ein Check nach Art der Piloten:

Ist genug Kraftstoff an Bord, um das Ziel zu erreichen oder notfalls auch eine Nacht mit Motorheizung überleben zu können? Reicht der Frostschutz in der Scheibenwaschanlage? Ist eine warme Decke greifbar, vielleicht sogar ein Nothappen und Wasser? Pessimisten oder solche mit schlechten Erfahrungen haben auch eine Schaufel und eine Taschenlampe in Reichweite, auf jeden Fall eine unterhaltsame Lektüre.

Fahrer von batterieelektrischen Fahrzeugen stellt die Tour im Winter vor besondere Herausforderungen. Sie müssen nicht nur klären, ob das Ladekabel und die dazugehörigen unterschiedlichen Bezahlkarten an Bord sind, da der sowieso schon knappe Energievorrat von der Kälte angefressen wird. Denn die Batterie hat gern eine bestimmte Betriebstemperatur und die Heizung braucht Strom. Bei der Fahrtplanung sollte niemand seinem E-Auto zu viel zutrauen. Reserven sind beim Batterieauto besonders im Winter wichtig.

Die dicke Winterjacke und die noch dickeren Winterstiefel sollte der Fahrer vor dem Start loswerden. Glatte Straßen fordern schnelle und gezielte Bewegungen von Hand und Fuß. Die mitgebrachte Panzerung gegen Kälte ist da hinderlich oder gefährlich.

Schon die ersten Meter auf glatter Straße lehren einen, was nun zu bedenken ist. Nur die Zurückhaltenden sind jetzt im Vorteil. Wer sein Fahrpedal sanft behandelt und möglichst wenig Drehmoment auf die Straße bringt, kommt rascher ans Ziel. Für die Freunde der Handschaltung gilt nun: Anfahren im zweiten oder dritten Gang, am besten mit Standgas und sensiblem Kupplungsfuß. Automatikgetriebe lassen sich auf weniger Moment umschalten und die hochgerüsteten Verbrenner und Elektroautos bieten Fahrprogramme an, die den Wagen zurückhaltend bewegen. In allen Fällen empfehlen sich, so schnell wie möglich ein Tritt auf die Bremse und ein paar Lenkbewegungen, damit der Fahrer seine Chancen abwägen kann.

Soweit die perfekten Vorbereitungen. Doch damit ist der Fahrer noch nicht am Ziel. Vorsicht bleibt angebracht, denn es gelten noch ein paar weitere „Schneeregeln“: Sind Verkehrsschilder verschneit und nicht mehr erkennbar, ist das kein Freibrief für verkehrswidriges Verhalten. Ist die Bedeutung der Schilder anhand der Form eindeutig erkennbar, bleiben sie weiter gültig. Das trifft beispielsweise auf das charakteristische achteckige Stoppschild oder das auf der Spitze stehende, dreieckige Verkehrszeichen „Vorfahrt achten“ zu.

Anders sieht es bei Schildern aus, die allein durch ihre Form mehrere Bedeutungen haben können (dreieckige Gefahren- sowie die runden Verbots- oder Beschränkungszeichen, wie zum Beispiel erlaubte Höchstgeschwindigkeiten). Sind diese zugeschnitten oder stark verdreckt, kann vom Verkehrsteilnehmer nicht erwartet werden, sie zu befolgen. Für Ortskundige, die etwa wissen, welche Geschwindigkeiten erlaubt sind, gilt dies allerdings nicht. Außerdem hält sich der Fahrer besser auch auf trockenen Straßen an die Geschwindigkeitsbeschränkung seiner Autoreifen.

Wenn Parkausweise, Parkscheiben oder Umweltplaketten durch den Schnee nicht mehr sichtbar sind, riskiert man kein Bußgeld. Nach der StVO müssen die so im Fahrzeug angebracht werden, dass sie unter Normalbedingungen von außen gut sichtbar sind.

Wenn dieser theoretische Teil bewältigt und die Verhältnisse der Fahrbahn und des eigenen Autos ausgetestet sind, kommt der unangenehme Teil der winterlichen Praxis, der Schreck, wenn das Fahrzeug ins Schleudern gerät. Da hilft vorsichtiges Gegenlenken. Das heißt: Der Fahrer lenkt genau dorthin, wo er auch hinfahren will und versucht so, das Heck wieder „einzufangen“. Bei Glück oder sehr viel Können, kommt der Wagen zurück in die Spur. Reagiert der Wagen nicht auf den ersten Versuch, hilft oft nur noch die Vollbremsung, was bei Glätte zu sofortigem ABS-Rattern führen kann.

Ist die Fahrbahn mit Eis überzogen, etwa nach Eisregen, hilft nur eins: Auto stehen lassen, Straßendienst abwarten und nach der Lektüre greifen. Wenn zwischen Reifen und Straße keine Haftung mehr vorhanden ist, hilft nur abwarten und hoffen, dass das eigene Auto nicht auch noch unter einer Schneeschicht verschwindet.

Im Winter 1978/79 begann es im Norden abends mit einem Bundesländer übergreifenden Eisregen. Morgens standen auf den Landstraßen verlassene Autos herum, manchmal mitten auf der Fahrbahn. Deren Insassen hatten offenbar keine wärmenden Decken, Nothappen und Lektüre dabei gehabt. Wo die wohl die Nacht verbracht hatten?

Ob ein Auto in jenem Winter auf Sommer- oder Winterreifen strandete, interessiert damals niemanden. Heute wäre das anders. Niemand in Deutschland ist verpflichtet, Winterreifen aufzuziehen. Aber wer mit Sommerreifen auf Schnee und Eis strauchelt, muss mit einem Bußgeld rechnen. (aum/Sm)

Bilder zum Artikel



Parken im Winter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ADAC



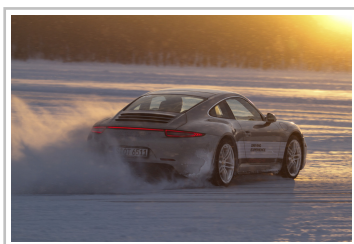
Fahren im Winter.

Foto: Auto-Medienportal.Net



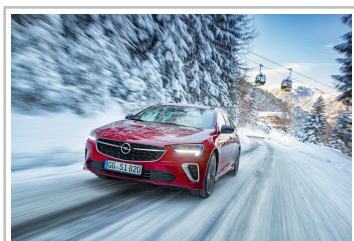
Fahren im Winter.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Porsche 911 im Winter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Fahrt im Winter.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Opel



Auto fahren im Winter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/AvD



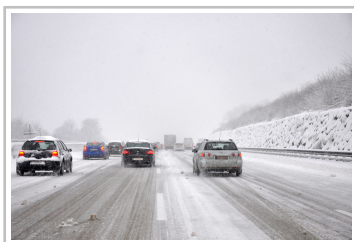
GTÜ-Winterreifentest.

Foto: Auto-Medienportal.Net/GTÜ



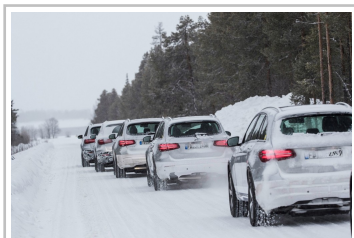
Prototyp des Mercedes-Benz EQA im Wintertest.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Winterreiseverkehr auf der Autobahn.

Foto: Auto-Medienportal.Net/ACE



Mercedes-Benz GLC F-Cell bei der Wintererprobung.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Winter-Fahrtraining.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Porsche



Prototypen LTC TX5 beim Wintertest.

Foto: Auto-Medienportal.Net/London Taxi Company



Fahren im Winter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Continental



Unimog im Winterdienst-Einsatz.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Daimler



Gefahr droht Verkehrsteilnehmern im Winter durch Eisplatten, die von Lkw-Dächern herabstürzen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Goslar Institut



Autopflege im Winter.

Foto: Auto-Medienportal.Net/HUK Coburg