

KALIFORNIEN

Kein Drängeln, kaum Raser

Auf dem Highway ist selten die Hölle los. Die Autofahrer in Kalifornien verhalten sich diszipliniert. Drängeln ist auf den Autobahnen nahezu unbekannt; Rasern droht die Festnahme.

Es knattert und knallt; es leuchtet und blitzt: Feuerwerkskörper werden auf der Straße abgeschossen. Am 4. Juli gehört die Straße den Menschen und nicht den Autos. Zumindest in Asuza, einem Vorort von Los Angeles, wo viele Einwanderer und Kinder von Einwanderern ihre Häuser haben. 364 Tage im Jahr gehört die Straße den Autos; am Unabhängigkeitstag feiern die Menschen auf der Fahrbahn.

In den USA sind mehr Autos zugelassen als es Führerschein-Besitzer gibt. Ohne Auto fühlen sich die meisten erwachsenen US-Bürger behindert. Dementsprechend sind Autosteuern und der Benzinpreis Reizthemen in der Politik. Die Amerikaner schimpfen wie noch nie über den hohen Benzinpreis. Seit der Besetzung des Iraks sind die Treibstoffkosten auf einen Rekordwert gestiegen: Zwei Dollar und 15 Cent kostet im Schnitt eine Gallone (3,785 Liter) Superbenzin; das entspricht etwas mehr als der Hälfte des Spritpreises in Österreich. Getankt wird in der Regel an automatischen Zapfsäulen; zuerst zahlen, dann tanken. Das spart nicht nur Personalkosten; es senkt auch die Zahl der Überfälle und der Tankbetrügereien.

In Los Angeles, der zweitgrößten Stadt der USA, fuhren schon im Jahr 1920 160.000 Wagen, zehn Jahre später waren es 860.000 bei etwa 1,24 Millionen Einwohnern und 1940 über eine Million. Das öffentliche Verkehrsnetz ist unzureichend.

Kleinautos sieht man sehr selten auf Kaliforniens Straßen, ebenso Vans, in den meisten Familien gibt es zwei oder mehr Autos, da braucht man kein siebensitziges Familienfahrzeug. Unter zwei Litern Hubraum ist ein Fahrzeug für viele Amerikaner kein richtiges Auto, sechs Zylinder sind gängig; dementsprechend hoch ist der Benzinverbrauch.

Das Autobahnnetz in den USA ist dicht. Die Interstate Highways ("I") mit ungeraden Zahlen gehen in Nord-Süd-Richtung, die Interstates mit geraden Nummern verlaufen Richtung West-Ost. Die State Highways ("Hwy") und US Highways haben mindestens zwei Fahrspuren in jede Richtung. Außer den Autobahnen gibt es County Roads, Ranch Roads (RR) und Farm Roads (FR). Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf den Autobahnen beträgt meist 65 Meilen pro Stunde (105 km/h); auf manchen Highways ist Tempo 70 (112 km/h) erlaubt, in Kaliforniens Nachbarstaaten Nevada und Arizona sind es bis zu 75 m/ph (121 km/h). Ein paar Stundenmeilen fahren auch die Amerikaner auf den Highways schneller, aber Raser sind – abgesehen von einigen illegalen Autorennen – die Ausnahme. Gedrängelt wie auf Österreichs Autobahnen wird nicht. Schwere Brummer werden von manchen Autobahn-Teilstrecken verbannt.

Die meisten Autobahnen haben mehrere großzügige Fahrstreifen pro Richtung; auf vielen Highways ist die linke Spur für Autos reserviert, in denen mindestens zwei Leute sitzen ("Carpool"). Wer sich nicht daran hält, zahlt mindestens 791 Dollar.

Die Hauptroute durch Kalifornien, die Interstate 5, führt von Kanada nach Mexiko. Die Straße endet einige Meilen südlich von San Diego in San Ysidro, dem am stärksten frequentierten Grenz-übergang der USA. Etwa 60.000 Fahrzeuge passieren an Werktagen die Grenze. Beim Lake Forest werden auf der I 5 bis zu 356.000 Kraftfahrzeuge täglich gezählt, in San Diego sind es 262.000, in Los Angeles 291.000.

Der Straßenverkehr ist gut organisiert; bei Einmündungen in belastete Autobahnen gibt es Ampeln, während der Grünphase darf nur ein Fahrzeug weiterfahren; Rot- und Grünlicht springen hin und her. Überholt wird links und rechts; der Blinker nur selten eingeschaltet. Langsamere Autos fahren dennoch meistens rechts.

Die Autofahrerorganisation "American Automobile Association" (AAA) leistet Pannenhilfe, bietet Versicherungen und Service an und verteilt an ihre Mitglieder kostenlos Straßenkarten und Infos. Der Jahresbeitrag entspricht mit knapp über 40 Dollar der Hälfte des Mitgliedsbeitrags bei den beiden großen österreichischen Autofahrerorganisationen.

Autodiebstahl

Wer kein Auto hat, nimmt sich eines: Alle 24 Sekunden wird in Kalifornien ein Auto gestohlen, schätzt das "Insurance Information Institute"; Tendenz steigend. Die Diebe nehmen sich vor allem ältere Autos, die nicht ausreichend gesichert sind. In vielen Städten Südkaliforniens ist die Zahl der Kfz-Diebstähle von 2002 auf 2003 um 20 und mehr Prozent angestiegen. Das "National Insurance Crime Bureau" hat den Sommer 2004 zum "Auto Theft Awareness Month" erklärt. In Monterey Park verteilt die Polizei an die Bewohner kostenlos Lenkradsperren; in West Covina und El Monte hat die Polizei präparierte Kraftfahrzeuge auf der Straße abgestellt, um Autodiebe anzulocken.

Die Strafen wegen Verkehrsvergehen sind höher als im "alten Europa"; wer etwa eine Getränkedose aus dem Auto wirft und sich erwischen lässt, muss mit 1.000 Dollar Strafe rechnen. Kann er nicht zahlen, wird er von der Behörde eingeladen, die Böschung zu reinigen. Falschparken kostet ab 30 Dollar. Neben rot markierten Randsteinen ist Parken verboten, ebenfalls vor Hydranten. Falsch parkende Autos werden häufig abgeschleppt oder deren Räder blockiert. Man sieht fast niemals Autos, die außerhalb der gekennzeichneten Plätze geparkt sind. Bei Verkehrsvergehen in Baustellbereichen oder vor Schulen verdoppelt sich die Strafe. Organmandate gibt es nicht. Wer beim Rasen erwischt wird, riskiert die Festnahme und wird einem Richter vorgeführt. Die Strafhöhe legt ein Richter fest; 100 Dollar sind üblich.

Trunkenheit am Steuer wird streng bestraft; wer eine geöffnete Bierdose im Auto mitführt, kann ebenfalls bestraft werden. Bei einer Polizeikontrolle wird empfohlen, nicht auszusteigen und die Hände auf das Lenkrad zu legen. In Kalifornien gibt es ein Punktesystem. Wer wegen Verkehrsvergehen eine bestimmte Punktzahl innerhalb von einem, zwei oder drei Jahren "gesammelt" hat, muss zur Nachschulung. Radarwarngeräte sind in Kalifornien verboten.

Wunschzeichen

Kaliforniens neuer Gouverneur Arnold Schwarzenegger hat das Wahlversprechen gehalten und die Autoanmeldekosten gesenkt.

Wer die Ziffern und Buchstaben auf seinem Nummernschild selber zusammenstellen will, zahlt eine Gebühr von 41 Dollar und jedes Jahr 25 Dollar. Spezielle bunte

Wunschkennzeichen kosten bis zu 90 Dollar Anmeldegebühr und 65 Dollar Jahresbeitrag. Die Erträge fließen je nach gewünschter Kennzeichenart verschiedenen Fonds zu, etwa einer Stiftung für kalifornische Kinder, deren Vater oder Mutter bei den Terroranschlägen am 11. September 2001 ums Leben gekommen sind.

An den Grenzen Kaliforniens gibt es Checkpoints des Ministeriums für Nahrung und Landwirtschaft. Lastwagen, die Nahrungsmittel geladen haben, werden hier kontrolliert. Auf den Highways gibt es Wiegestationen, auf denen Lkws und ihre Ladung ausnahmslos auf Übergewicht kontrolliert werden.

Wer sich über den Straßenzustand informieren will, wählt die gebührenfreie Nummer 1-800/427-7623 des kalifornischen Verkehrsministeriums (California Department of Transportation – CalTrans). Auf dem Telefon tippt man die Nummer der Straße ein, etwa "5" für die Interstate 5 oder 101 für den Highway 101, und wird zum jeweiligen Tonbanddienst weitergeschaltet, wo man Informationen erhält über Staus, Bauarbeiten oder Umleitungen.

Kommt es zu einem Unfall auf dem Highway oder zu einem anderen Verkehrsproblem, können sich die Autofahrer über eine bestimmte Frequenz über Autoradio informieren. Die jeweilige Frequenz ist auf Verkehrstafeln ersichtlich, Blinklichter auf den Schildern weisen darauf hin, dass auf diesen Sender umgeschaltet werden soll.

Immer wieder passieren Verkehrsunfälle. Die Wracks werden rasch abtransportiert und dadurch Staus reduziert.

All-Way-Stop.

Viele Kreuzungen, vor allem in Wohngebieten, haben Stopp-Tafeln auf allen vier Seiten. Wer als Erster anhält, darf als Erster die Kreuzung passieren. Bei längeren Schlangen geht es reihum – eine billige Alternative zum Kreisverkehr. Ein blinkendes rotes Ampellicht gilt ebenfalls als "Stopp-Schild". In Kalifornien ist rechts abbiegen bei Rotlicht erlaubt, wenn es der Querverkehr zulässt, außer es gibt ein entsprechendes Verbotsschild ("no turn on red"). Blinkt das rote Licht bei Schulbussen, müssen die Autos in beiden Richtungen anhalten, bis die Kinder aus- oder eingestiegen sind.

In San Francisco sind die Ampeln besonders fußgängerfreundlich. Springt das Grünzeichen zur roten "erhobenen Hand", werden daneben die Sekunden heruntergezählt, bis der Querverkehr Grün hat.

Einfacher als in Österreich einen ausländischen Führerschein umzuschreiben ist es in Kalifornien, die Fahrerlaubnis zu erwerben. Wer über 18 Jahre alt ist, braucht keine Fahrschulausbildung nachzuweisen. Es genügt etwas Üben und Lernen, danach meldet man sich zur Prüfung an; die Fahrberechtigung erhält man sofort. Wer schon mit 16 Jahren die Autofahrlizenz haben will, muss ein Fahrtraining nachweisen. Wer unter 21 Jahren alt ist, darf keinen Alkohol trinken und nicht in die Disco gehen.

Die Straßen von San Francisco

In San Francisco, der auf 40 Hügeln erbauten Stadt, gibt es die steilsten Straßen aller US-Städte. Eine Herausforderung für die Autofahrer ist die berühmte "crookedest street in the world", ein Teil der Lombardstreet im Stadtzentrum. Ursprünglich ein gerades, steiles Straßenstück, wurden acht Serpentinien gebaut und die Straße mit Terrakotta-Fliesen gepflastert. Die Geschwindigkeit ist auf fünf Meilen (8 km/h) beschränkt. Ein Teil der Vermont

Street am Potrero Hill hat fünf ganze und zwei halbe Kehren. Die Filbert Street zwischen Leavenworth und Hyde Street hat ein Gefälle von 32 Prozent; ebenso ein Stück der 22nd Street im Stadtteil Castro.

Werner Sabitzer

Drive-in-Kultur

In Kalifornien herrscht wie in den meisten US-Bundesstaaten die Drive-in-Kultur. Viele Kalifornier essen im Auto. Alle großen Fastfood-Ketten wie McDonald's, Burgerking, Taco Bells, Wienerschnitzel und sogar manche Likörstuben haben Drive-in-Spuren. Natürlich wird man auch bei vielen Banken und Apotheken im Auto betreut. Das erste Autokino wurde 1933 von Richard Hollingshead in New Jersey eingerichtet, an der Ecke Pico und Westwood Boulevard. 1935 entstand in Hollywood das Carpenters Drive-in, das erste Restaurant mit Fahrspur.

Das erste "Motel" der Welt entstand vor acht Jahrzehnten in Kalifornien. Die Motorisierungswelle der 20er-Jahre hatte dazu geführt, dass viele Autofahrer mit ihren "Ford-T" und anderen Fahrzeugen auf der halben Strecke zwischen Los Angeles und San Francisco, damals eine Zwei-Tage-Reise, auf einem "Automobil-Campground" übernachteten. Der Architekt Arthur Heineman errichtete 1925 in der Monterey Street in San Luis Obispo das erste "Motor-Hotel" und nannte es "Milestone Motel". Es verband die Vorteile eines Campingplatzes und eines Hotels.