

Empfehlungen des ADAC zum Abbau des Schilderwaldes

1. Verwaltung

Verwalten Sie den Schilderbestand über eine geeignete Software. Somit behalten Sie den Überblick über die Ausstattung mit Verkehrszeichen und können bei Bedarf gezielt handeln oder eingreifen.

2. Zurückhaltung

Üben Sie Zurückhaltung bei Neuankäufen auf Verkehrszeichen. Die Überbeschilderung führt insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen dazu, dass wichtige Verkehrszeichen nicht mehr wahrgenommen werden, ganz zu schweigen von den hohen Kosten, die für die Aufstellung und Unterhaltung der Schilder erforderlich sind.

3. Notwendigkeit

Konzentrieren Sie sich auf die wirklich notwendigen Schilder und verzichten Sie auf überflüssige Beschilderung. Eine sparsame, dafür aber aussagekräftige Beschilderung ist wesentlich effektiver und bewahrt vor Verwirrung oder Überforderung. Der Fahrer kann somit wesentlich souveräner handeln.

4. Bürgerbeteiligung

Binden Sie Bürger und Interessengruppen in geplante Aktionen ein. Gehen Sie dabei auf die Anmerkungen der beiden Gruppen ein und beziehen Sie ihre Wünsche in Planungen mit ein.

5. Richtlinien

Beachten Sie die Richtlinien für die wegweisende Beschilderung. Damit kann eine einheitliche Gestaltung der Schilder gewährleistet werden. Der Autofahrer erkennt von weitem um welche Art der Beschilderung es sich handelt und kann schneller reagieren.

6. Verkehrsschauhen

Führen Sie regelmäßige, gründliche und gesamtörtliche Verkehrsschauhen durch, in denen alle Verkehrszeichen, Markierungen und Ampeln auf Sichtbarkeit, Notwendigkeit, Standort, Erkennbarkeit und Widerspruchsfreiheit im Rahmen einer Befahrung überprüft werden. Somit kann ein sicherer Verkehrsablauf durch eine angemessene Ausstattung mit Verkehrszeichen und -einrichtungen gewährleistet werden.

7. Eigenverantwortung

Stärken Sie die Eigenverantwortung der Autofahrer durch sparsame Beschilderung. Der Autofahrer wird dadurch zu einer weitsichtigen Fahrweise angehalten.

8. Mitarbeiterausbildung

Bilden Sie die zuständigen Mitarbeiter kontinuierlich aus und fort, damit Unklarheiten und Missverständnissen bei der Beschilderung vorgebeugt werden kann.

9. Halteverbotsregelungen

Nutzen Sie linien- und flächenhafte Ansätze zur Regelung von Haltverboten anstelle von punktuellen Haltverboten. Durch eine einheitliche Gestaltung wird die Akzeptanz des Autofahrers erhöht.

10. Pressearbeit

Gewinnen Sie Nachahmer durch eine gute Pressearbeit und motivieren Sie Unschlüssige durch positive Meldungen und Erfahrungsberichte.

➤ Ronald Winkler, ADAC e.V.

➤ Schwerpunktthema

Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit!

In Deutschland gilt gegenwärtig in geschlossenen Ortschaften eine Regelgeschwindigkeit von 50 Stundenkilometern. Ein generelles Tempo 30 ist jedoch immer wieder in der Diskussion. 50 km/h dürfte demnach nur noch auf entsprechend ausgeschilderten Straßen gelten. Der ADAC nimmt Stellung.



Mit der Regelung „Generelles Tempo 30 innerorts“ dürfte auf zahlreichen Verkehrsstraßen (Sammelstraßen, örtlichen Geschäfts- und sogar Hauptgeschäftsstraßen) nur noch 30 km/h gefahren werden. Dadurch könnten diese Straßen ihrer Bündelfunktion nicht mehr gerecht werden. Die Folge wären vermehrte Schleichverkehre durch die Wohngebiete, zumal damit keine Zeitnachteile mehr verbunden wären. Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen in Wohngebieten

würde wiederum sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer ein erhöhtes Gefahrenpotential bedeuten, von einer erheblichen Verschlechterung der Wohn- und Aufenthaltsqualität ganz zu schweigen.

Eine städtische Regelgeschwindigkeit von 30 km/h wäre auch aus Umweltgründen abzulehnen, da oft im niedrigeren und in Folge dessen ungünstigeren Gang gefahren werden müsste. Bisherige Untersuchungen zeigen nicht nur keinerlei nennenswerte Effekte auf die Lärm- und Schadstoffemissionen, sondern sogar einen Anstieg des Kraftstoffverbrauchs!

Um Tempo 30 auf Verkehrsstraßen durchzusetzen, müsste durch kostspielige bauliche Maßnahmen „Diskomfort“ geschaffen werden. Die Einführung einer solchen Regelung würde darüber hinaus eine deutliche Zunahme der Beschilderung erforderlich machen – der Schilderwald lässt grüßen...

Gegen 30 km/h als Regelgeschwindigkeit würden außerdem die damit verbundenen Beeinträchtigungen des ÖPNV sprechen. Niedrigere Reisegeschwindigkeiten würden die Betriebskosten durch erhöhten Personal- und Fahrzeugaufwand ansteigen lassen und die Konkurrenzfähigkeit zum Pkw verschlechtern. Und da auf großen Teilen des Straßennetzes bauliche Maßnahmen zur Erzielung von „Diskomfort“ notwendig wären, würden sich diese natürlich auch auf den Reisekomfort negativ auswirken.

Der ADAC fordert daher, ein leistungsfähiges Netz von Hauptverkehrsstraßen mit Tempo 50 in den Städten aufrecht zu erhalten und wo nötig durch geeignete Maßnahmen wie beispielsweise Grüne Wellen zu ertüchtigen. Tempo 30 sollte für Straßen in Wohngebieten vorbehalten bleiben, wo ein „Zonenbewusstsein“ durch eine überschaubare Gebietsgröße, gleichwertige Straßen und im Einzelfall unterstützende bauliche Maßnahmen entstehen kann.



Thomas Häty
Leiter Abteilung Verkehr und Technik
ADAC Nordbaden e.V.

Das Prinzip „Tempo 50 auf Hauptverkehrsstraßen, Tempo 30 in Wohngebieten“ ist seit Jahrzehnten ein Garant für mehr Verkehrssicherheit und weniger Schleichverkehre in den Siedlungen. Obwohl bis zu 80% der Stadtstraßen als Tempo-30 Zonen bereits ausgewiesen sind, werden sie von den Autofahrern akzeptiert. Warum? Weil auf Straßen außerhalb der Wohngebiete flottes Vorkommen mit Tempo 50 oder mehr möglich ist.

Deshalb hält der ADAC die Diskussionen um die Einführung von Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit in Städten für kontraproduktiv. Auf den ersten zwei Seiten dieser Ausgabe erläutern ADAC Verkehrsexperten, warum ein generelles Tempolimit von 30 km/h absurd ist und sogar negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und Umwelt in unseren Städten haben würde.

Die Jubelmeldung des vergangenen Sommerlochs, wonach Umweltzonen zu einem rekordverdächtigen Anstieg des Bestands umweltfreundlicher Fahrzeuge geführt haben sollen, wurde von ADAC Experten als statistische Finte enttarnt. Näheres auf Seite 3.

Weniger ist oft mehr – diese Lebensweisheit gilt auch für den Schilderwald auf unseren Straßen. „Weg mit dem Schilderwald“ ist nicht nur der Titel einer neuen ADAC Broschüre, sondern auch eine Empfehlung des Clubs für die Kommunen. Wie so etwas geht, lesen Sie bitte auf Seite 4.

Gerne hören wir auch Ihre Meinung, schreiben Sie uns unter expertendialog@adac.de

ADAC Verkehrsexperten empfehlen:

Bestellen Sie beim ADAC bequem auf Rechnung!

E-Mail: verkehr.team@adac.de ■ Fax: (0 89) 76 76 45 67
ADAC e.V., Ressort Verkehr, Hansastr. 19, 80686 München

Weitere ADAC Fachbroschüren: www.adac.de/broschueren



Weniger Schilder für mehr Durchblick

Schutzgebühr 5,- €
Artikelnummer: 2830382



Tipps zur kindgerechten Infrastruktur

Schutzgebühr 6,- €
Artikelnummer: 2831774

Weniger Emissionen bei Tempo 50

Im Zusammenhang mit der Forderung nach einer generellen Tempo-30-Regelung in Städten werden vor allem die Aspekte der Verkehrssicherheit, Lärminderung sowie Luftreinhaltung genannt. Die Beurteilung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf generell 30 km/h hängt jedoch stark vom jeweiligen Anwendungsfall ab. So ist im Hinblick auf Wohngebiete Tempo 30 durchaus sinnvoll. Insbesondere die Sicherheitsargumente, ganz besonders gegenüber Kindern, sprechen dort eindeutig dafür. Auf Hauptverkehrsstraßen liegt dagegen eine völlig andere Situation vor.

Befürworter des generellen Tempolimits von 30 km/h führen Umweltargumente wie weniger Lärm und Schadstoffminderung an vorderster Stelle an. Diese Behauptungen sind allerdings alles andere als stichhaltig, einige Untersuchungen belegen sogar das Gegenteil: Ein generelles Tempolimit von 30 km/h bringt im Bereich der Umwelt keine Vorteile!

Die Lärmemissionen eines Fahrzeugs im innerstädtischen Geschwindigkeitsbereich setzen sich aus dem Reifen-Fahrbahn-Geräusch sowie dem von Motor und Antriebsstrang zusammen. Unter 50 km/h hat bei einem Großteil der Fahrzeuge das Motorengeräusch den stärksten Einfluss. Dabei bestimmt in erster Linie die Drehzahl den Lärmpegel. Bei Tempo 30 statt Tempo 50 wird zwar langsamer, aber oft in einem niedrigeren Gang gefahren. Die Drehzahl kann daher sogar ansteigen, je nach Fahrzeugtyp oder Fahrweise. Die Folge: Trotz niedrigerer Geschwindigkeit kann das Fahrzeug lauter sein!

Die geringe Wirksamkeit von generellem Tempo 30 zur Verbesserung der Lärmsitu-

ation wird durch unabhängige Studien belegt: Bereits 2003 wurde das EU-Projekt „HEAVEN“ abgeschlossen, bei dem sowohl Tempo 30 als auch ein Lkw-Fahrverbot überprüft wurden. Das niedrigere Tempolimit führte zu einer Lärminderung nur um 2,0 dB(A) tagsüber und gerade um 1,2 dB(A) in der Nacht. Ein ähnliches Resultat zeigte das Projekt „iq Mobility“ aus dem Jahr 2007. Dabei wurde bei einer auf Tempo 30 eingerichteten „Grünen Welle“ im Vergleich zu 50 km/h nachts eine Lärminderung von lediglich 2,0 dB(A) ermittelt, tagsüber war der Rückgang sogar noch geringer. Alles Messwerte, die für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind.

► Da das menschliche Gehör nur eine Lärmänderung von 3 dB(A) wahrnehmen kann, trägt Tempo 30 mit einer max. Lärminderung von 2 dB(A) nicht nennenswert zur Verbesserung der Lärmsituation bei. Geräuscharme Fahrbahnbeläge verringern im Gegensatz dazu bei Tempo 50 den Verkehrslärm um bis zu 5 dB(A) und sind somit ein wirksamer Beitrag zum Lärmschutz.

Die beiden Studien haben sich aber auch mit den Schadstoffemissionen befasst. Auch hier zeigen die Messergebnisse keine nennenswerten Verbesserungen. Die Minderung der Schadstoffkonzentration betrug laut Projekt „HEAVEN“ bei Ruß und Stickoxiden nur 3%, beim Feinstaub lediglich 2%. Die Ergebnisse von „iq Mobility“ verzeichneten ähnliche Werte: Stickoxide konnten gerade um knapp 4%, Dieselruß um magere 3% gemindert werden. Angesichts der geringen Änderung der Emissionen verwundert es nicht, dass bei der gemessenen Immissionsbelastung – also der Luftqualität in der Stadt – keine

signifikanten Unterschiede zu Tempo 50 feststellbar waren. Stattdessen kann durch ein Stau vermeidendes städtisches Verkehrsmanagement eine Verringerung der NO₂-Zusatzbelastung um bis zu 17% erzielt werden!

Eine aktuelle Studie des LUBW in Baden-Württemberg aus dem Jahr 2011 stellt ähnliche Ergebnisse fest: Mittels Analytik „on board“ wurde das Abgasemissionsverhalten von zwei Pkw und einem Fahrzeug der Transporterklasse im realen Straßenbetrieb untersucht. Dabei führte 30 km/h sogar zu Verschlechterungen der Emissionsituation und des Kraftstoffverbrauchs!

Hauptverkehrsstraßen haben die Aufgabe, große Verkehrsmengen aufzunehmen und so Wohngebiete und Anliegerstraßen vom Verkehr zu entlasten. Dieser Funktion können sie aber nur gerecht werden, wenn sie ausreichend attraktiv und leistungsfähig sind.

► Wenn aber generelles Tempo 30 dazu führt, dass auch nur geringe Teile der Autofahrer auf Straßen in Wohngebieten ausweichen, so stellt das dort dennoch einen erheblichen Anstieg der Verkehrsmengen dar. Dies wäre hinsichtlich der Lärmbelastung, der Schadstoffsituation und vor allem der Verkehrssicherheit äußerst kontraproduktiv.

Daher gilt: Tempo 30 in Wohngebieten ist grundsätzlich zu befürworten, auf Hauptverkehrsstraßen lehnt der ADAC eine solche Regelung als nicht sinnvoll ab!

► Michael Niedermeier, ADAC e.V.

Umweltzonen – die Finte mit den Zulassungszahlen

Nach aktuellen Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamtes erfüllen über 89 Prozent der fast 43 Millionen in Deutschland zugelassenen Pkw die Emissionsgrenzwerte für eine grüne Umweltplakette. Knapp sieben Prozent der Pkw im Bestand taugen für eine gelbe, etwas weniger als zwei Prozent für eine rote Plakette. Deutlich unter drei Prozent aller Pkw erhalten gar keine Plakette.

Betrachtet man den Verlauf der vergangenen Jahre, so wird deutlich, dass die Fahrzeuge hierzulande immer bessere Abgasstandards erfüllen und demnach stetig sauberer werden. Somit erhält eine beständig zunehmende Anzahl von Fahrzeugen eine grüne Umweltplakette.

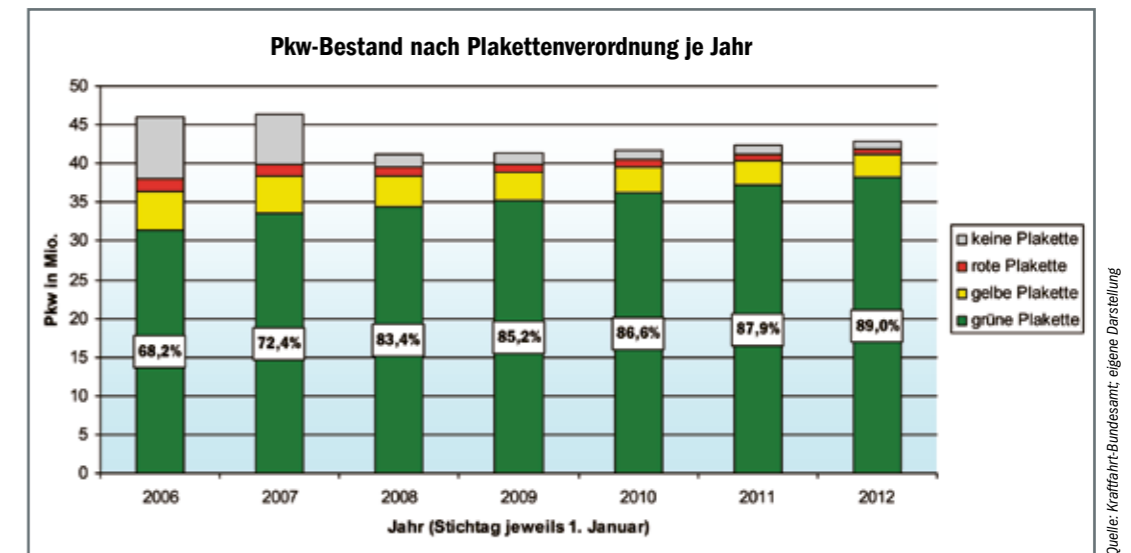
Im Jahr 2008 wurden die ersten Umweltzonen in Deutschland eingerichtet. Seitens der Befürworter wird häufig als Argument für deren Einführung angeführt, dass durch diese Maßnahme ein schnellerer Flottenwechsel stattfindet und daher positive Umwelteffekte erzielt werden.

► Von einem rascheren Flottenwechsel infolge der Einführung von Umweltzonen kann allerdings keine Rede sein, dieser fand nämlich nur auf dem Papier statt!

Verantwortlich dafür war eine Umstellung der Zählung des Fahrzeugbestandes durch das Kraftfahrt-Bundesamt. Seit dem 1. Januar 2008 werden nämlich „zeitweise stillgelegte Fahrzeuge“ nicht mehr in der Statistik erfasst. Und da es sich bei den abgemeldeten Fahrzeugen meist um ältere und „unsaubere“ Pkw handelt, erklärt dies den besonders deutlichen Rückgang bei Fahrzeugen ohne Plakette zum Jahreswechsel 2007/2008. Betroffen waren immerhin gut 5 Millionen Fahrzeuge, die aus der amtlichen Zählung verschwunden sind und von Protagonisten der Umweltzonen als

„Flottenwechsel“ öffentlich bejubelt wurden. Eine Finte, wie der ADAC belegt.

Die Veränderungen außerhalb der Statistikumstellung hin zu schadstoffärmeren Fahrzeugen sind vor allem dem üblichen Flottenwechsel geschuldet – immerhin werden in Deutschland jedes Jahr rund 3 Millionen Pkw mit schadstoffarmen Motoren neu zugelassen. Aber auch die vom deutschen Staat im Jahre 2009 gewährte „Umweltprämie“, mit der die Entsorgung alter Fahrzeuge zugunsten des Kaufs umweltfreundlicher Pkw finanziell gefördert wurde, verbesserte die Emissionsbilanz der zugelassenen Pkw ebenfalls, wenn auch nicht in herausragendem Umfang. Nichts davon hat mit den wirkungslosen Umweltzonen zu tun, was auch durch die Auswertung und den Vergleich der Flottenzusammensetzung einzelner deutscher Städte belegt



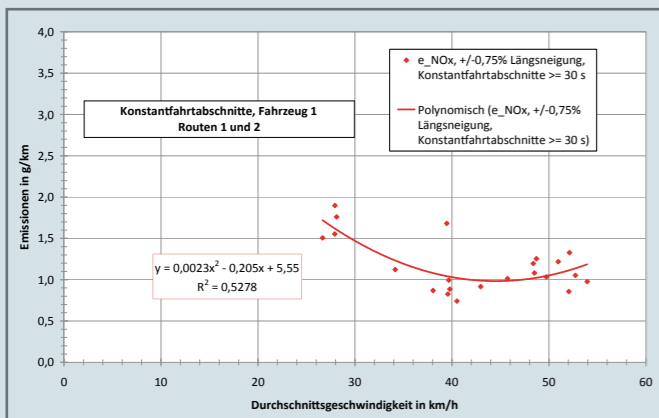
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt; eigene Darstellung

wird: Ob mit oder ohne Umweltzone – es gibt keine relevanten Unterschiede im Fahrzeugbestand der Kommunen.

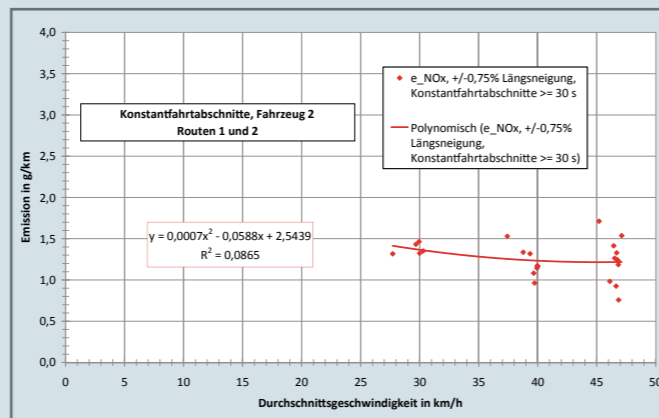
Eine ausführliche Fachinformation mit näheren Erläuterungen und Einzelbeispielen ist auf der Homepage des ADAC unter www.adac.de/umweltzonen abrufbar.

► Christian Laberer, ADAC e.V.

NO_x-Emissionen bei Konstantfahrtanteilen Fahrzeug 1



NO_x-Emissionen bei Konstantfahrtanteilen Fahrzeug 2



Quelle: Studie LUBW, Baden-Württemberg, Mai 2011

ADAC Expertenreihe 2013 „Sichere Schulwege“

- Verkehrsregelnde Maßnahmen
- Kindgerechte Infrastruktur
- Mustergültige Schulwegpläne

Unsere Referenten:

Prof. Jürgen Gerlach, Bergische Universität Wuppertal
 Dr. Nicola Neumann-Opitz, BAST
 Jörg Ortlepp, Unfallforschung der Versicherer, Berlin
 Prof. Karl Heinz Schäfer, Fachhochschule Köln
 Ronald Winkler, ADAC e.V., München
 Innen- bzw. Verkehrsministerium des Bundeslandes
 Kommunalvertreter bzw. Schulbehörde

- 28.02.2013 Gera
- 20.03.2013 Feuchtwangen
- 09.04.2013 Magdeburg
- 23.04.2013 Hamburg
- 30.04.2013 Karlsruhe
- 14.05.2013 Dortmund
- 18.06.2013 Bingen

Anmeldung: www.adac.de/expertenreihe2013



Herausgeber und Druck:

ADAC Nordbaden e.V.
 Verkehr und Technik
 Steinhäuserstr. 22
 76135 Karlsruhe
expertendialog@adac.de