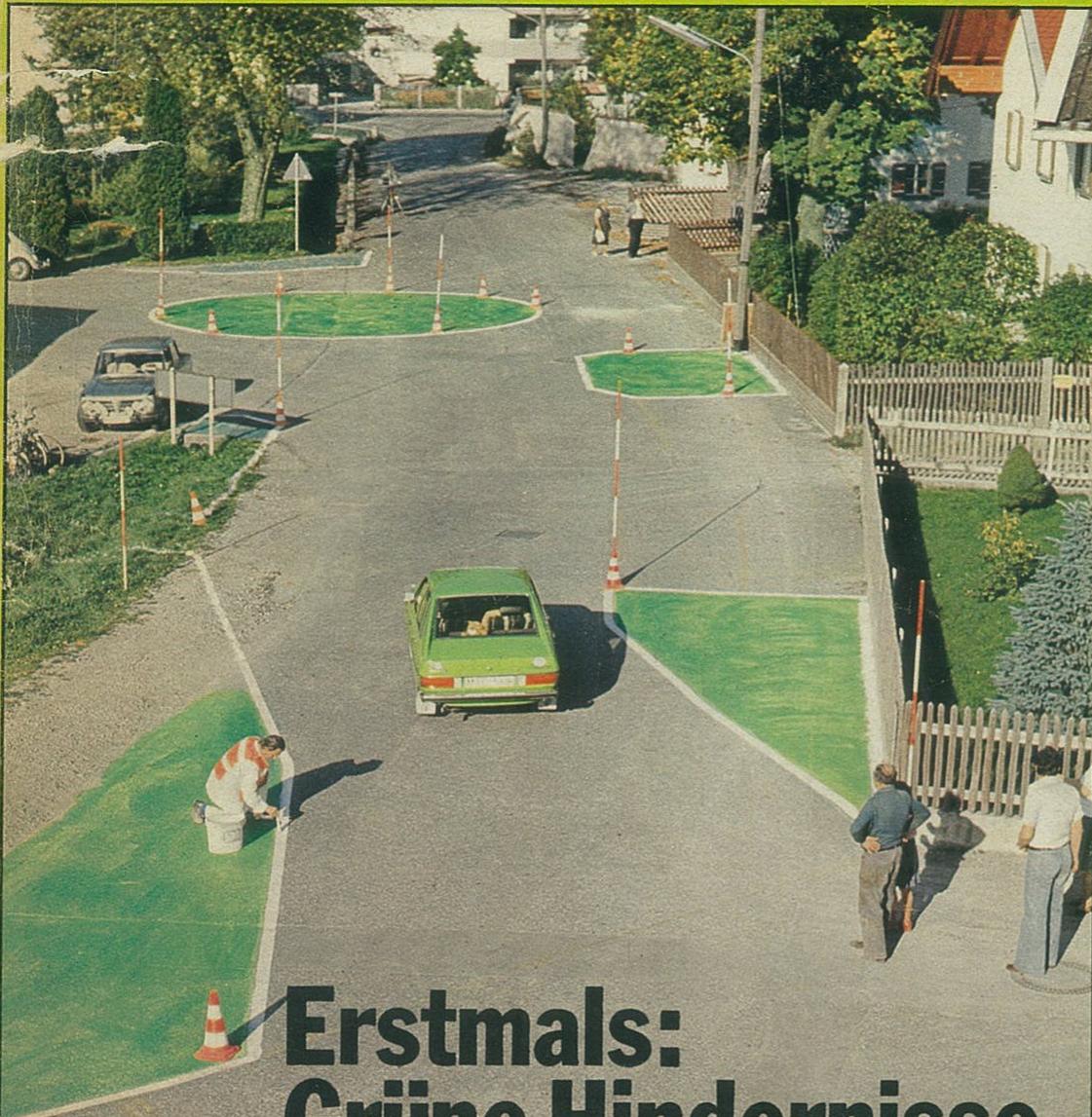


Was verbrauchen unsere Autos wirklich?
Die Ergebnisse einer Groß-Umfrage finden Sie auf Seite 19.

Dezember 1976 **12** B 2706 EX



Erstmals: Grüne Hindernisse statt Tempo-30-Schilder

Hier wird mit Pinsel und Farbe demonstriert, wie diese Straße demnächst umgestaltet werden soll – damit Autos in Wohngebieten langsamer fahren als vorher. Lesen Sie Seite 4.

Falschparker auf Privatgrund sind schwer zu fassen

Kurioses Recht: Nur wer sie unmittelbar beim Einparken vor der eigenen Garage ertappt, darf das Auto abschleppen lassen. Seite 68

ADAC-Test

Der neue
Simca Bagheera

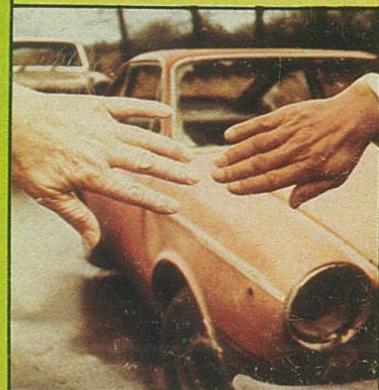
Wollen Sie mal eine unbekannte Insel entdecken?

Sie liegt nur zwei Flugstunden weit weg. Viele waren schon da, aber wenige kennen sie. Die beste Zeit, sie kennenzulernen: Von Januar bis Mai. Mehr auf Seite 78.

Nur ein Vorteil des neuen Autolöschers mit Halon-Füllung: Pulver hinterläßt üble Rückstände, Halon keine (rechte Hand). Seite 11

Ein Fünftel aller Notarzt-Einsätze ist überflüssig!

Während der Einsatzwagen zu Bagatellfällen unterwegs ist, können Unfallopfer sterben. Seite 71



Herausgegeben vom
Allgemeinen Deutschen
Automobil-Club

8000 München 70
Baumgartnerstr. 53
Postfach 70 00 80
Telefon (0 89) 76 76-1
Telex 05-29 231



Chefredakteur:
Klaus Peter Heim

Stellvertretender
Chefredakteur:
Karlheinz Malschok

Chef vom Dienst:
Manfred Caroselli

Technik und Test:
Heiner Lotz
Jürgen G. Stratmann
Verkehr: Helmut Forgber
Recht und Medizin:
Gerd Kloos

Reise: Klaus-Michael Evers
Camping und Sport:
Georg Schmitt

Nachrichten: Bernd Lütke
Regionalteil: Alois Koren
Reportagen: Rolf Jurkeit

Schlußredakteur: Anton Müller

Produktion: Fred Bodenstein

Gestaltung: Richard Rasch
Peter Sagmeister

Die ADAC-Motorwelt ist das
offizielle Mitteilungsblatt des ADAC.
Sie erscheint monatlich und
wird allen ADAC-Mitgliedern
im Rahmen der Mitgliedschaft ohne
Erhebung einer besonderen
Bezugsgebühr geliefert.

ADAC Verlag GmbH,
Postfach 70 00 86, 8000 München 70.
Geschäftsführer: Fred Dietrich.
Alleiniger Gesellschafter: ADAC.
Postscheck München 1227

Anzeigen: Atlas Verlag und
Werbung GmbH & Co. KG,
Postfach 20 01 11, 8000 München 2,
Tel. (0 89) 55 80 81, FS 05-23 662.
Anzeigen- und Werbeleitung:
Theo Impertro.
Anzeigentarif Nr. 32A vom 15. 2. 1976.
Postscheck: München 115468-807

Herstellung: Thiemigdruck,
8000 München 90.

Nachdruck nur mit Genehmigung
der Redaktion. Einsender von
Manuskripten, Briefen u. ä.
erklären sich mit redaktioneller
Bearbeitung einverstanden.
Alle Angaben ohne Gewähr.
Keine Haftung für unverlangte
Einsendungen.



Auflage: 4 770 000

Inhalt



**Straßensperren gegen
Temposünder?
Es gibt Besseres:
Seite 4**



**Dürfen Falschparker hier
abgeschleppt werden?
Seite 68**



**Messebesucher stimmten
ab: weiß oder farbig?
Seite 14**

Verkehr	Slalom statt Tempo 30 in Wohnstraßen	4
	DVR-Präsident Dr. Pültz: Mehr Bußgelder für die Verkehrssicherheit!	25
Technik	Neu: Halonlöscher fürs Auto	11
	Wann kommt die einheitliche Stoßstangen-Höhe?	17
	Soviel Benzin verbrauchen unsere Autos wirklich	19
	Test: Der neue Matra-Simca Bagheera	22
	Kniffe	45
	Zubehör	54

Recht + Medizin

	Jetzt ist die Hausfrau als Beifahrerin nicht mehr benachteiligt	61
	Dürfen SB-Tankstellen Behinderte bedienen?	61
	Parken vor fremder Ausfahrt	68
	Wird oft verwechselt: »Notarzt« und »Ärztlicher Notdienst«	71

Reise + Camping

	Wie gefallen farbige Caravans?	14
	Touristische Notizen	52
	Wintersport – im Januar billiger	75
	Im Frühjahr nach Mallorca!	78
	Ferienkurse für schwache Schüler	85
	Was Camper für Leute sind	88

Report

	Aus dem Leben eines Tankwarts	90
--	-------------------------------	----

Journal

	Meldung + Meinung	29
	Leserforum	36
	Regional-Nachrichten	47
	»Ich habe da eine Frage ...«	94

**Mitgliederwettbewerb:
Die indianische Silberschmiedin** 92

Titelfoto: Hans Schmied



Auf dieser Wohnstraße wird keiner Angst vor Autos haben müssen

Wenn alles gutgeht, freut sich Hans Henning von Winning, »wird das hier im Frühjahr die ungewöhnlichste Straße der Bundesrepublik sein.« Mit einem Ortsplan in der Hand steht der 32jährige Architekt mitten in der Bürgermeister-Prenn-Straße in Unterhaching bei München und dirigiert eine Malerkolonie, die grüne Flächen, weiße Balken und gelbe Querlinien auf den schwarzen Straßenasphalt pinselt (Foto links).

Die Pflastermalereien in der oberbayerischen Kleingemeinde sind Vorboten eines ungewöhnlichen Verkehrsexperiments: Hier entsteht die erste gemischte Fußgängerstraße neuer Art der Bundesrepublik. Während es bisher nur entweder reine Autostraßen oder reine Fußgängerzonen gab, versuchen es die Unterhachinger erstmalig mit einem »Miteinander«.

Dazu müssen freilich 4 Wohnstraßen total umgebaut werden: Als erstes verschwinden die Gehsteige. Damit sich die Anwohner trotzdem vor Autos sicher fühlen können, wenn sie im nächsten Sommer aus der Haustür treten, werden außerdem alle Einrichtungen entfernt, die nach Ansicht des Architekten »das Sicherheitsgefühl des Autofahrers hochschrauben«. Dazu zählen Bordsteine, geradeausweisende Straßenmarkierungen, Zäune und lange Lampenreihen. All das, vermutet von Winning, macht sorglos und schneller.

Deshalb wird jetzt mit allerlei Tricks gebremst. Künstliche Verengungen, zusätzliche Kurven, quer zu Fahrtrichtungen verlaufende Markierungen sowie Parkplätze und kleine grüne Inseln inmitten der Straße sollen zur »Verkehrsberuhigung« beitragen. Und schon jetzt – während noch eifrig gepinselt wird – sieht man den ersten Erfolg: Nur zögernd tasten sich die Autofahrer in die neue Wohnstraße hinein und fahren vorsichtig um die aufgemalten grünen Flächen herum. Obwohl die Hauptsache noch fehlt. Denn überall dort, wo das Pflaster grün angemalt wurde, werden die Gärtner später Büsche und Rasen hinsetzen; auch die Anwohner dürfen ihre Lieblingsblumen anpflanzen.

Entsteht in Unterhaching die Wohnstraße von morgen? Immerhin gibt es bei dieser »gemischten« Lösung 2 Gewinner: die Fußgänger, die sich wegen der langsam fahrenden Autos sicherer als früher fühlen können, und die Autofahrer – sie sind nicht völlig ausgesperrt wie bei reinen Fußgängerzonen.

Ganz neu ist die Idee übrigens nicht. Schon seit Jahren können die Besucher der niederländischen Kachel-Metropole Delft durch ein ganzes Viertel voll »gemischter Straßen« bummeln, bei denen es ebenfalls keine Trennung mehr zwischen Autoverkehr und Fußgängern gibt. Die Bordsteine wurden eingeebnet und die Fahrbahnen künstlich durch kleine Hügel, Pfeiler oder Bäume verengt. Große Blumenbeete inmitten der Fahrbahn sorgen – viel wirksamer als Verbotsschilder – dafür, daß die Autofahrer nur langsam zwischen den Wohnhäusern hindurchzockeln. Ein

Diavortrag mit Beispielen aus Delft war es denn auch, der den Unterhachinger Gemeinderat vollends von seinen Umbauplänen überzeugt hat.

Die Niederländer haben das »Miteinander« schon gesetzlich geregelt ...

Inzwischen sind die Niederlande ihren Nachahmern schon wieder eine Nasenlänge voraus: Speziell für umgebaute Wohnviertel à la Delft trat in diesem Herbst eine Verordnung in Kraft, die das Miteinander von Autofahrern und Fußgängern regelt. Gegenseitige Rücksichtnahme steht an erster Stelle, denn in engen Wohnstraßen gibt's keinerlei Vorrechte für die eine oder für die andere Gruppe; auch darf keiner den anderen unnötig behindern. In einem 13-Punkte-Katalog ist genau geregelt, welche Straßen dafür geeignet sind.

Allerdings, so warnt der niederländische Automobilclub ANWB, lohnt sich der Umbau nur bei Wohngebieten von überschaubarer Größe. »Je kleiner, desto besser«, urteilt ANWB-Verkehrsingenieur Gerard R. de Regt. »Spätestens nach 500 m Schleichfahrt sollte ein Autofahrer vor seiner Wohnung angekommen sein. Wenn's länger dauert, läßt die Wachsamkeit nach.«

Delfts Stadtplaner de Jong sieht übrigens einen doppelten Nutzen in seiner Arbeit: »Die Ausstattung einer Wohnstraße soll die Sicherheit erhöhen und gleichzeitig die Umwelt freundlicher machen. Ein Baum zum Beispiel ist nicht nur ein Hindernis, sondern auch ein Begrünungselement; ein kleiner Hügel, der die Autos zum Ausweichen zwingt, kann von den Kindern zum Spielen benutzt werden; Pfosten vor einem Haus verhindern, daß die Autos zu nahe daran vorbeifahren, kennzeichnen aber gleichzeitig den Hauseingang und bieten eine Möglichkeit zum Anlehnen der Fahrräder.« Viele ausländische Besucher sind inzwischen zu Planungschef de Jong nach Delft gepilgert, um sich mit eigenen Augen davon zu überzeugen.

... und auch die Deutschen wollen jetzt bessere Wohnviertel haben

Auch in den Wohnsiedlungen deutscher Großstädte ist in den letzten Jahren der Wunsch nach einer besseren Umwelt laut geworden. Während die Bürger früher ihre Wünsche auf eine gemütliche Wohnung in einem schmucken Haus konzentrierten, bezieht man heutzutage auch die Umgebung stärker in seine Wünsche ein: Die Wohnqualität soll schon vor der Haustür beginnen.

Wohnqualität – damit sind Schutz vor Gefahren, mehr Sicherheit für spielende Kinder, weniger Abgase und Lärm gemeint. Rund 500 Bürgerinitiativen im ganzen Bundesgebiet zeigen deutlich, wie groß das Interesse an diesen Fragen ist. Nun sind unsere Wohnviertel bei-

leibe nicht die schlimmsten Unfall-Fällen; die meisten innerstädtischen Karambolagen passieren auf den belebten Hauptverkehrsstraßen. Eine ausführliche Unfallanalyse des HUK-Verbandes beweist, daß vor allem in neuen Wohngebieten das Unfallrisiko im Durchschnitt um mehr als die Hälfte kleiner ist als in den Zentren der Großstädte.

Doch mögen die Verkehrsunfälle in Wohngebieten auch zahlenmäßig relativ unbedeutend sein — die Bewohner sind ganz besonders davon betroffen: Meist stammen Opfer und Schuldiger aus demselben Viertel, wohnen vielleicht sogar in derselben Straße. So ein Unfall, der Bekannte, Freunde oder gar Verwandte trifft, geht besonders tief unter die Haut.

»Autos raus!« ist keine Lösung

Kein Wunder also, daß in den erwähnten Bürgerinitiativen darüber nachgesonnen wird, was gegen Wohngebietsunfälle getan werden kann. Eine Forderung, mit der man das Problem auf einen Schlag in den Griff zu kriegen glaubt, heißt schlicht: »Autos raus!«

Mehrere Bürgerinitiativen in Hannover fordern z. B. für ihre Wohngebiete *verkehrsberuhigte Zonen* oder nennen ihre Kampagnen *Kampf dem Schleichweg*. Niemand soll dort mit dem Auto hineindürfen — außer den Anliegern selbst.

»Das geht aber nur dann«, muß Oberat *Ulrich Berndt* vom Polizeipräsidium Hannover die meist wenig sachkundigen Antragsteller belehren, »wenn die städtischen Hauptverkehrsstraßen die ausgesperrten Autos überhaupt noch aufnehmen können. Und daran hapert's oft. Denn sonst würde dort der Verkehr total zusammenbrechen.«

Auch der oft gewünschten Verlagerung des Autoverkehrs in die Nachbarschaft einer Wohnstraße oder -siedlung kann die Polizei meist nicht zustimmen. Berndt: »Ich kann doch nicht dem Bürger Maier was Gutes tun, wenn ich dabei den Bürger Schulze belästigen muß.« Der Wunsch nach Verbannung der Autos aus den Wohngebieten ist also nur selten zu realisieren.

Bürgerinitiativen, die das erkannt haben, präsentieren den Behörden daher einen anderen Vorschlag: Wenn man die Autos schon nicht aus den Wohngebieten aussperren kann, dann sollen sie wenigstens zum Langsamfahren gezwungen werden.

Auch dazu gibt's verschiedene Variationen. In den Straßen der Bochumer *Rosenberg-Siedlung* prangen z. B. seit Frühjahr 30 km/h-Schilder. 5 Kinder-Unfälle waren der Grund, daß die Stadtverwaltung dem Antrag der Bürgerinitiative stattgegeben hat.

Etwas flexibler ist man in der Neubaurabantenstadt *Taufkirchen* bei München. Auf Tafeln an den Ortseinfahrten und auf Plaketten an Autos und Schulranzen ergeht dort der Appell nach »Freiwillig 30 km«.

Die »Speed-Gun« beweist: Tempo 30 bringt nichts

Rechtfertigen solche Schilder eigentlich das in sie gesetzte Vertrauen? Der ADAC ging der Sache auf den Grund. Ausgerüstet mit der »Speed-Gun«, einem pistolenartigen Radargerät, postierte sich Verkehringenieur *Edgar Streichert* tagelang in verschiedenartigen Wohnstraßen und »schuß« testweise hinter den Autos her.

Dabei ergab sich ein höchst unterschiedliches Bild: Auf einer 1500 m langen und 13 m breiten Geraden betrug das Durchschnittstempo 50 km/h. Bei einer Straßenbreite von 7 m sank es bereits auf 48 km/h; als sich Streichert schließlich in einer engen und kurvenreichen Wohnstraße auf die Lauer legte, ergab die Leuchtziffer-Anzeige seiner Radarpistole einen Durchschnitt von nur 38 km/h.

»Diese Meßzahlen«, folgert der Ingenieur, »sind ein Beweis dafür, daß die Autofahrer ihr Tempo in erster Linie nach Sicht und Straßengestaltung wählen. Ist die Fahrbahn eng und kurvig, dann fährt man langsamer, und auf breiter und übersichtlicher Strecke fährt man schneller. Das ist ganz natürlich.« So verwundert es nicht weiter, daß das Durchschnittstempo in Taufkirchens großzügig ausgebauten Neubaustraßen

trotz der Tempo-30-Empfehlung weiterhin 50 km/h beträgt.

Auch das *Hessische Ministerium für Wirtschaft und Technik* ist zu ähnlichen Erkenntnissen gelangt. Ein an die *TH Karlsruhe* ergangener Forschungsauftrag ergab, daß die 30-Schilder nur in den ersten Tagen nach ihrer Aufstellung beachtet wurden; 4 Wochen später fuhr man wieder mit 50 an ihnen vorbei. Baurat *Jürgen Wacker* aus dem Wiesbadener Amt resümiert: »Langfristig ist eine Tempo-30-Regelung also kein geeignetes Mittel, um die Autos in den Wohngebieten zu bremsen.«

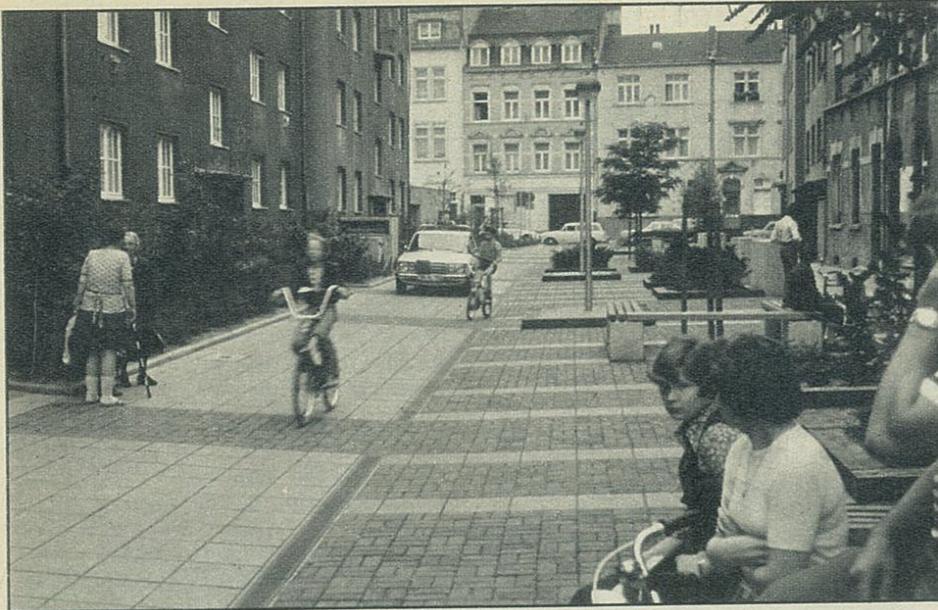
Präsident *Pültz* vom Deutschen Verkehrssicherheitsrat gibt außerdem zu bedenken, daß eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung ohnehin nicht zu kontrollieren wäre: »Die Polizei ist schon jetzt überlastet, und ein Gesetz, das nicht ausreichend überwacht werden kann, ist sinnlos.«

Auch Stolperschwellen sind nicht das Wahre

Die *Medizinische Hochschule Hannover* wendet deshalb ein Rezept an, das jeden zum Langsamfahren zwingt: *Zementschwellen* quer zur Fahrtrichtung. »Um den Tempodrang der Studenten zu

**Zweimal Delft:
Rechts eine gemischte Einkaufsstraße, unten ein umgewandeltes altes Wohnviertel.
In beiden Fällen sorgen allerlei künstliche Hindernisse dafür, daß die Autofahrer ein angemessenes Tempo einhalten.**





Ein erster Schritt

auf dem Weg zur gemischten Wohnstraße ist die recht aufwendig umgebaute Hunsrückstraße in der Bonner Nordstadt: Nur Anlieger, Taxis und Radler dürfen reinfahren.

Gutgemeint

aber nutzlos sind diese Tafeln im bayerischen Taufkirchen. ADAC-Messungen ergaben, daß Tempo-30-Schilder auf solchen breiten und übersichtlichen Straßen ihren Zweck nicht erfüllen.



zügeln und um dem Durchgangsverkehr die Lust zu nehmen«, ließ MH-Kurator *Dr. Wolfgang Frenzel* die 1 km lange Privatstraße vom Krankenhaus zu den Instituten mit bordsteinähnlichen Hindernissen pflastern.

Auf den städtischen Straßen hingegen möchte das Polizeipräsidium Hannover derartige Stolperschwellen »nicht befürworten«; auch der ADAC hält es für ungut, auf diese Weise eine Gefahr mit einer anderen zu bekämpfen.

In den Niederlanden geht die Ara der Stolperschwellen sowieso schon wieder ihrem Ende entgegen. ANWB-Ingenieur *de Regt*: »Mit künstlichen Verengungen und Kurven ist viel mehr zu erreichen. Schwellen verführen dazu, auf den dazwischenliegenden Geraden aufs Gas zu treten, um die verlorene Zeit hereinzuholen.« Wer in südlichen Urlaubsländern schon mal per Taxi über eine von Schwellen unterbrochene Straße gefahren ist, wird diese Fachmeinung gewiß bestätigen – und sich wahrscheinlich auch an das Geschepper beim Drüberfahren erinnern; hinzu kommt nach jeder Schwelle das Wiederanfahen in einem niedrigen Gang mit dem dazugehörigen Auspuffqualm. In Wohnstraßen eingebaut, dürften sich Stolperschwellen jedenfalls für Autofahrer und Anlieger gleichermaßen als Nervensäge erweisen.

Köln startet einen Großversuch

Doch Probieren geht über Studieren, sagte sich die *Beratungsstelle für Schadenverhütung des HUK-Verbandes*. Sie hat in aller Stille einen umfassenden Großversuch vorbereitet: Vom nächsten Monat an sollen in einem Kölner Wohngebiet alle zur Zeit diskutierten Maßnahmen – also Tempo 30, künstliche Kurven und Stolperschwellen – zur gleichen Zeit getestet werden. *Chef-Schadensverhüter Dr. Konrad Pfundt* über seine Sicherheitsaktion, bei der mindestens 1 Jahr lang Unfälle, Geschwindigkeit und Fahrverhalten untersucht werden: »Niemand von uns weiß, was dabei rauskommen wird. Lassen wir uns überraschen.«

Wie überraschend das Ergebnis auch ausfallen mag, eines ist sicher: Nicht jedes Wohngebiet wird sich in eine totale Sicherheitszone umbauen lassen. Das käme viel zu teuer und wäre auch gar nicht überall nötig. Denn bei wirklichen Unfallschwerpunkten genügen oft schon Einzelmaßnahmen wie z. B. Absperrzäune oder Fußgängerüberführungen.

Allerdings muß man auch solche relativ simplen Bauwerke richtig planen. Eine Untersuchung des britischen *Road Research Laboratory* ergab z. B., daß manche Fußgängerbrücken so ungünstig angelegt sind, daß sie kaum benutzt werden. Nur wenn ihre Aufgänge genau in der Laufrichtung der Passanten liegen, sind solche Bauten ihr Geld wert.

Ein Beweis dafür, daß die Architekten solcher Bauwerke noch mehr mit Köpfchen arbeiten müssen. **HELMUT FORGBER**



Keinen Beifall

erntet die Medizinische Hochschule Hannover bei der Polizei für ihren Stolper-Gag: 4 eingebaute Schwellen sollen dem Durchgangsverkehr die Benutzung dieser Privatstraße vermiesen.

Versuchsweise

testet die Münchner Polizei jetzt vor 3 Schulen solche Richtgeschwindigkeits-Schilder; jeden Morgen vor Unterrichtsbeginn werden sie vom Hausmeister aufgeklappt.

