

Im Verkehrsschilderwald verirrt – Ausweg gesucht

Verkehrstafeln sind wichtig, um einen geordneten Verkehrsablauf zu gewährleisten. Doch wann sorgt der Schilderwald nur noch für Verwirrung? Während man in Deutschland und Österreich mit «Shared Space»-Zonen experimentiert, spart der Kanton Aargau zehn Prozent der Schilder ein.

Spielende Kinder, rote Ampeln, Radfahrer: Ein Fahrzeuglenker muss auf viele Dinge gleichzeitig achten. Somit stellt sich die Frage, ob es der Verkehrssicherheit überhaupt dient, die Autofahrer mit unzähligen Verkehrstafeln zu konfrontieren. Diese Überlegung stand auch im Kanton Aargau im Zentrum, als man vor gut drei Jahren das Projekt «Tafel weg» startete. Innerhalb von sechs Monaten fuhren Mitarbeiter des Verkehrsdienstes sämtliche Kantonsstrassen ab, um diese auf überflüssige Verkehrsschilder zu überprüfen. Entfernt wurden vor allem Schilder, die vorher in doppelter Ausführung montiert waren. Dazu gehören etwa Geschwindigkeitssignalisationen rechts und links von der Strasse, wovon jeweils die rechte stehengelassen wurde. Aber auch bei mehrfach angebrachten Hauptstrassenschildern konnte man einige Tafeln reduzieren. «Aus zwei mach eins», lautete die Devise. Insgesamt wurden 1600 der ursprünglich 15 000 Schilder entfernt und auf zusätzliche 400 schon in der Planung verzichtet.

Die Herstellung eines Verkehrszeichens kostet mit Transport und Montage etwa 500 Franken. Hinzu kommen weitere 500 Franken für die Instandhaltung während der gesamten Lebensdauer von durchschnittlich 25 Jahren. «Natürlich entstand durch das Wegräumen ein einmaliger Aufwand, dafür werden die Unterhaltskosten über Jahre eingespart und neue, überflüssige Beschilderungen in Zukunft vermieden», sagt Daniel Hirsiger, Sektionsleiter der Unterabteilung für Verkehrstechnik des Kantons Aargau. Auch die Reaktionen im Kanton seien durchwegs positiv.

Auch für Gemeinden empfehlenswert

Das Projekt wurde bis jetzt nur auf Kantonsstrassen durchgeführt. Allerdings wur-

den auch die Aargauer Gemeinden dazu aufgefordert, mitzuziehen. Die Gemeinde Kölliken hat inzwischen erste Schritte unternommen. Robert Glanzmann, Bauverwalter der Gemeinde Kölliken: «Nachdem unsere ersten Vorschläge von der örtlichen Polizeistation abgelehnt wurden, lassen wir jetzt von einem ehemaligen Polizeibeamten prüfen, wo wir die Beschilderung reduzieren können.» Glanzmann glaubt, dass vor allem unter den Fahrverbotschildern auf Waldwegen Mehrfachsignalisationen existieren.

Hirsiger vom Kanton Aargau rät den Gemeinden, die sich dem Projekt anschliessen wollen, zu drei Schritten:

1. Sämtliche Verkehrszeichen auflisten, um sich einen Überblick zu verschaffen.
2. Überprüfen, ob sich darunter unnötige Beschilderungen oder sogar Wiederholungen befinden.
3. Signale vor dem Entfernen via Verfügung und Publikation widerrufen.

In Deutschland wird die Kombitafel geprüft

Auch in Deutschland wälzt man neue Ideen, um den Verkehrsschilderwald zu

lichten. Im deutschen Bundesverkehrsministerium überlegt man, statt einem oder mehreren spezifischen Zeichen, wie sie oft an einer Strassenstelle stehen, ein allgemeines Gefahrenzeichen zu verwenden. So wird vielleicht in Zukunft an einer kurvigen Landstrasse, auf der auch mit Wildwechsel und Steinerschlag zu rechnen ist, nur noch ein Schild mit bezeichnender Symbolik zu finden sein. «Insgesamt geht es um eine Vereinfachung der Tafeln, die aber keinesfalls auf Kosten der Sicherheit durchgeführt werden soll», sagt Richard Schild, Sprecher für Infrastruktur und Strassenverkehr beim deutschen Bundesverkehrsministerium.

Gemeinde Bohmte probt den Kahlschlag

Ein Projekt der besonderen Art wird zurzeit im niedersächsischen Bohmte durchgeführt. Die Kommune hatte mit dem regen Durchgangsverkehr von täglich 11 600 Personenwagen und 1000 Lastwagen zu kämpfen. Die Probleme ergaben sich vor allem dadurch, dass sich ein guter Teil des Lebens der 13 700 Einwohner zählenden Gemeinde in der Durchgangsstrasse abspielt. Schulen,

Kindergärten, Ärzte, Einkaufsläden, alles konzentriert sich auf dieses Gebiet. Die Gemeinde Bohmte fand lange keine optimale Lösung, bis die EU im Jahr 2004 einen deutschen Partner für das Projekt «Shared Space» suchte. «Shared Space» bedeutet so viel wie «gemeinsam genutzter Raum». Dort haben alle Verkehrsteilnehmer dieselben Rechte, und es gelten dabei lediglich drei Grundregeln:

1. «Ständige Vorsicht und Rücksichtnahme» – Paragraph 1 der deutschen Strassenverkehrsordnung.
2. Rechts vor links.
3. Höchstgeschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde, die aber nur selten erreicht wird.



Eine Schilderflut auf der Quartierkreuzung erschwert die Orientierung, statt sie zu erleichtern. (Bild: Daniela Rafalt)



Während der Planungszeit wurde in Bohmte intensiv mit der Bevölkerung zusammengearbeitet. In den Schulen und Kindergärten fanden Übungsstunden statt, um auch den Jüngsten den Umgang mit der neuen Verkehrssituation beizubringen.

Seither hat sich am Erscheinungsbild von Bohmte einiges verändert. Auf den 400 Metern der Bremerstrasse, die zur «Shared Space»-Zone erklärt wurden, gibt es weder Trottoirs noch Zebrastreifen oder Ampeln. Rund 30 Verkehrstafeln mussten von der Kreuzung entfernt werden. Auch Auswärtige merken schon bei der Einfahrt in die Zone, dass hier alles anders ist als gewohnt: Der Asphalt wurde gegen Pflasterstein getauscht, wodurch sich ein anderes Fahrgeräusch ergibt. Durch die Einebnung der Trottoirs und die einheitlich rötliche Pflasterung ist aus der Kreuzung ein Platz geworden. All diese Eindrücke sorgen dafür, dass die Autofahrer instinktiv langsamer werden und sich vorsichtiger verhalten. Sabine de Buhr-Deichsel, Erste Gemeinderätin von Bohmte: «Früher ereigneten sich an der Kreuzung 40 teils schwere Unfälle im Jahr. Seit Projektstart am 19. Mai 2008 hatten wir noch keinen einzigen. Dennoch passieren nach wie vor auch viele Lastwagen die Bremerstrasse, da die Fahrer es schätzen, wenn sich der Verkehr stetig fortbewegt und sie nicht an Ampeln stoppen müssen.

Auch Österreich plant «Shared Space»

In der steirischen Marktgemeinde Gleinstätten (1600 Einwohner) unternimmt man schon seit drei Jahren verzweifelte Anstrengungen, die Ortsdurchfahrt zu sanieren. An die 7000 Fahrzeuge passieren täglich den Ort. «Die Strasse an sich ist nicht das Problem, sondern die Art, wie sie genutzt wird. Die Fahrzeuge verursachen durch zu schnelles Fahren einen unglaublichen Lärm – und das vor allem nachts», berichtet Bürgermeister Gottfried Schober. Im Rahmen einer Leitungssanierung machte man sich Gedanken über eine bauliche Veränderung der Orts-

durchfahrt und stiess dabei auf das «Shared Space»-Konzept, das in den Niederlanden schon seit 20 Jahren angewandt wird. Mittlerweile begann man mit der Planung und lud die Bevölkerung zu ersten Workshops ein.

Dass Gleinstätten die Ideen von «Shared Space» alle radikal umsetzen wird, ist unwahrscheinlich: «Selbst in den Niederlanden findet das Projekt – je nach Standort – in unterschiedlicher Intensität statt. Wir werden sicher nicht alle Verkehrsschilder abmontieren», so Schober. Auch die Fussgängerübergänge werde man schon allein wegen der gültigen Strassenverkehrsordnung belassen müssen. Man wolle sich von der Grundidee des «Shared Space» inspirieren lassen, indem man ein lebendiges Flair auf und neben der Strasse schaffen und auch durch entsprechende optische Veränderungen dem Autofahrer signalisieren werde: «Hoppla, jetzt bin ich im Ort.»

Potenzial auch in der Schweiz

Beim Bundesamt für Strassen (Astra) beobachte man die Entwicklungen in Deutschland und Österreich mit Spannung, so Mediensprecher Thomas Rohrbach: «Der Verkehrsschilderwald ist mancherorts unübersichtlich. Die Aufmerksamkeitsspanne eines Menschen ist begrenzt, und es bleiben in der Regel höchstens fünf Sekunden Zeit, um ein Schild wahrzunehmen.» Was der Kanton Aargau diesbezüglich auf die Beine gestellt habe, sei löblich. Bis heute gebe es keinen anderen Kanton, der das mit dieser Konsequenz tue.

Generell ist man im Astra der Auffassung, dass Verkehrsschilder nur dort aufgestellt werden sollen, wo es tatsächlich nötig ist. «Wenn dieser Rat beherzigt würde, wäre der Schilderwald bald gelichtet», sagt Rohrbach. Ein Projekt wie im deutschen Bohmte könnte man sich hierzulande nur in Ortschaften vorstellen, die – im Gegensatz zu Bohmte – nicht mit Durchgangsverkehr belastet sind. Doch müsste der Strassenverlauf so gestaltet sein, dass jeder weiss, wie er sich zu verhalten habe.

Der Kanton Aargau lagert überflüssige Schilder zur neuen Nutzung. (Bild: zvg)

Rohrbach: «Es reicht also nicht, einfach Schilder zu entfernen. Trotzdem könnten wir uns in der Schweiz einige Verkehrstafeln überhaupt sparen.»

Beispiele dafür seien die Geschwindigkeitsbegrenzung Tempo 50 bei der Orts-einfahrt oder ihr Aufheben am Ende eines Orts. Immerhin gilt im Ortsgebiet generell die Geschwindigkeitsbegrenzung 50, es sei denn, es stünde etwas anderes. Nach Verlassen des Ortsgebiets ist diese Geschwindigkeitsbegrenzung automatisch aufgehoben. Auch beim Parkieren sollte eigentlich ohne Hinweistafel klar sein, wo es erlaubt ist und wo nur eingeschränkt oder gar nicht. Rohrbach: «Doch Schilder haben den Vorteil, dass sie eindeutig sind. Die Verständlichkeit im Verkehr ist wichtig, da sonst die Autofahrer irgendwann selber die Verkehrsregeln interpretieren würden.»

Daniela Rafalt

Symbole seit Jahrzehnten unverändert

Den Trend, überflüssige Tafeln aus dem Verkehr zu ziehen, spürt die Branche noch nicht. Die Menge der hergestellten Verkehrszeichen sei innerhalb der letzten zehn Jahre etwa gleich geblieben, so Ernst Moser, Geschäftsleiter der Signal AG in Büren an der Aare: «Eine Tafel ist im Schnitt 25 Jahre lang verwendbar. Verändert hat sich an den Tafeln vor allem die Folienqualität der Beschichtung, die in der Nacht für eine bessere Sichtbarkeit der Schilder sorgt.» Die Details seien in den Normen des Astra festgelegt. Wie zum Beispiel die Schrift Astra-Frutiger, die jetzt bei Texten oder Zahlen verwendet werde und leichter zu lesen sei. Die Symbole hingegen sind schon seit Jahrzehnten unverändert.