



DIALOGPOST

Ein Service der Deutschen Post

ALLEMAGNE Port payé



Foto: alexlukin

BAVC-Bruderhilfe e.V. | Automobil- und Verkehrssicherheitsclub | www.bavc-automobilclub.de

Was macht guten Urlaub aus?

Aktivsein oder Faulenzen, Kurztrip oder lange Auszeit, Naherholung oder Fernreise – die Möglichkeiten, für eine gewisse Zeit Arbeit und Alltag hinter sich zu lassen, sind vielfältig. Immer mehr Unternehmen erleben, dass junge und gut qualifizierte Fachkräfte großen Wert auf familienfreundliche Arbeitszeiten und attraktive Urlaubs- und Auszeitregelungen legen. Doch was macht einen guten Urlaub aus? Die folgenden Aspekte könnten eine Rolle dabei spielen. Das Entscheidende vorab: Ein Urlaub muss nicht lang sein.

Erholung

Erholung ist gut gegen Stress – eine Binsenweisheit, die bereits in den 1980er Jahren von der Forschung bestätigt wurde. Wie Gunn Johansson und Gunnar Aronsson 1984 mit ihrer Studie über Stressreaktionen in der computergestützten Verwaltungsarbeit nachwiesen, tragen bereits ein entspannteres Arbeitsklima und kurze Erholungspausen dazu bei, dass der Körper weniger Stresshormon Cortisol ausschüttet. Untersuchungen der Universität von Kansas, USA, aus dem Jahr 2009 bestätigen darüber hinaus, dass aktive Freizeitgestaltung nicht nur Cortisolspiegel und Blutdruck senkt, sondern auch den Body-Mass-Index: Aktive Erholung macht also entspannter und schlanker. Und wer dabei noch Sonne tankt, steigert die Serotonin-Produktion und damit sein Reservoir an Glückshormonen.

Zu wenig Erholung kürzt die Lebenserwartung. Das ist eine der Erkenntnisse aus der 1948 begonnenen und nun bereits in dritter Generation laufenden US-amerikanischen Framingham Heart Study. Sie befasst sich mit Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Hierfür wurden über einen Zeitraum von 20 Jahren in der ersten Phase 5.209 Männer und Frauen im Alter zwischen 30 und 69 Jahren und ohne Herz-Kreislauf-Beschwerden in zweijährigem Turnus untersucht.

Besser Kurz- oder Langurlaub?

Man kennt das Problem: War die Anreise strapaziös, benötigt man zunächst ein paar Tage, um sich davon zu erholen und wirklich anzukommen. Ist der Urlaub kurz, bleibt dafür entsprechend weniger Zeit.

Dass der Erholungseffekt mit der Länge des Urlaubs zunimmt, bezweifelt indes Johannes Wensche, Psychologe an der Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin (BAuA). Im online nachzulesenden Interview mit der Zeitschrift »Forschung & Lehre« gibt er folgende Empfehlung: „Wir müssen also die Dauer der Arbeitsbelastung zwischen Erholungsphasen reduzieren. Mein Rat wäre daher, lieber öfter einen kürzeren Urlaub zu machen, statt bei der Erholung nur auf einen ausgedehnten Jahresurlaub zu setzen.“

Für diesen Rat spricht außerdem das Ergebnis einer Befragung, die britische Marktforscher 2002 unternommen haben. Sie zeigte, dass bereits das Planen eines Urlaubs positiv auf das Gesamtbefinden wirkt. (David Gilbert und Junaida Abdullah, Surrey European Management School, Großbritannien).

Und was den Reisetstress angeht: Hier lässt sich gut mit der Wahl des Reiseziels gegensteuern. Muss es immer eine Fernreise sein? Und auch die Frage nach den Auswirkungen auf die Klimabilanz kann eine Entscheidungs-

(Fortsetzung auf Seite 2)

Liebes BAVC-Mitglied,

ist es angebracht, angesichts von Corona einen Artikel zum Thema Urlaub zu bringen? Das haben wir uns auch gefragt. Und uns dafür entschieden.

Der Artikel ist nicht darauf ausgelegt, das Hohelied der Fern- und Weltreisen anzustimmen. Vielmehr geht er der Frage nach, wie wir mit unserer arbeitsfreien Zeit sinnvoll umgehen. Viele von uns, die nicht im Ruhestand sind oder in pflegerischen, medizinischen und anderen systemkritischen Bereichen arbeiten, sind in den letzten Wochen mit Homeoffice, Kurzarbeit oder gar Arbeitslosigkeit konfrontiert. Die Maßnahmen zur Verlangsamung der Pandemie stellen eine enorme Einschränkung der Lebensqualität dar und fordern von jedem Einzelnen ein hohes Maß an Verantwortung. Gleichzeitig verfügen wir nun unfreiwillig über mehr Zeit für uns selbst und für unsere Familien, wengleich auch – zum Schutz der Älteren – räumlich voneinander getrennt.

In dieser Situation erscheint uns eine Auswahl an Beiträgen passend, die Themen reflektieren, die auch nach Corona relevant bleiben. Dass wir die Krise überwinden, davon sind wir überzeugt. Dies wird uns jedoch umso besser gelingen, je umsichtiger jeder von uns im Rahmen seiner Möglichkeiten dazu beiträgt.

Blieben Sie gesund und seien Sie sicher unterwegs

Katrin Sießl

Katrin Sießl
Geschäftsführender Vorstand



(Fortsetzung von Seite 1)

hilfe bei der Wahl des Reiseziels sein. Wer bewusst nachhaltig reisen will, findet dazu viele Anregungen im Netz: Was gilt es bei der Wahl des Reiseziels zu beachten (politische/ soziale/ wirtschaftliche Situation vor Ort)? Wie kann ich klimaschädliche Emissionen der Anreise kompensieren? Nach welchen Kriterien sollte ich meine Unterkunft vor Ort wählen? Welche Gepflogenheiten gelten in dem Gastland? Dies sind nur einige Fragen, die sich dabei stellen. Antworten darauf bietet u. a. »Forum Anders Reisen e.V.«: forumandersreisen.de

Aktivsein oder Faulenzen

Carmen Binnewies, Arbeitspsychologin an der Universität Mainz, hat 2010 den Erholungseffekt von Freizeitaktivitäten von Berufstätigen am Wochenende über mehrere Wochen hin untersucht. Ihren Beobachtungen zufolge ist

der Erholungseffekt dann am größten, wenn die Zeit dafür genutzt wird, etwas Neues zu lernen oder etwas lange Geplantes endlich zu tun. Das müssen jetzt nicht gleich ein Triathlon oder eine Everest-Besteigung sein. Ein immer wieder verschobener Tanz- oder Tauchkurs tut's auch. Und die vielleicht wichtigste Schlussfolgerung aus den gesammelten Erkenntnissen: Wenn es uns gelingt, uns jeden Tag ein bisschen Zeit zu gönnen für etwas, das uns Freude bereitet, dann wirkt das fast wie ein kleiner Urlaub.

Mikroabenteurer

Die Idee der Mikroabenteurer findet laufend neue Freunde. Immer mehr Menschen entdecken, wie wohltuend und inspirierend der kleine Abstecher aus dem Alltag wirkt. Nach der Arbeit einfach mal nicht den direkten

Weg nach Hause nehmen, sondern irgendwo anhalten und ins Grüne spazieren oder Orte erkunden, die man nur vom Vorbeifahren kennt. Entscheidend sind Spontaneität und möglichst geringer Planungsaufwand. Kleine Fluchten können auch zu Entdeckungen in vermeintlich bekanntem Terrain führen: das gemütliche Souterrain-Café in der Seitenstraße, der idyllische, etwas vernachlässigte kleine Park hinter der Bibliothek. Auch einer spontanen Nacht in der Natur unter freiem Himmel steht in Deutschland eigentlich nichts entgegen. Wildes Zelten ist zwar nicht erlaubt, eine Schutzplane gegen Regen hingegen schon. Und wenn man sich dann am nächsten Morgen auf dem Weg zurück in den Alltag noch ein letztes Fitzelchen Waldmoos aus den Haaren klaubt, wächst vielleicht der Wunsch, dies öfter zu tun.

Qualitätssiegel für E-Auto-Batterien



Foto: xitolianage

Was Verbrauchern bei Lebensmitteln und Textilien inzwischen längst vertraut ist, soll es künftig auch bei etwas ganz anderem geben: eine Art Fair-Trade-Siegel für Batterien von Elektroautos.

Initiator des Siegels ist die 2017 auf dem World Economic Forum gegründete Global Battery Alliance (GBA). Die 80 Mitglieder umfassende GBA ist eine internationale Allianz von öffentlichen Einrichtungen, Industrieunternehmen, zivilgesellschaftlichen Organisationen und Initiativen. Gemeinsam möchte man bis zum Jahr 2022 ein Siegel für fair hergestellte Batterien erarbeiten. Ein Prototyp soll bereits Ende 2020 vorgestellt werden.

Das Siegel soll Verbrauchern beim Kauf von Elektroautos Aufschluss über die Herstellungsbedingungen der Batteriezellen geben. Etwa, dass das verwendete Kobalt aus Minen stammt, die definierte Sicherheits- und Gesundheitsstandards einhalten und auf Kinderarbeit verzichten. Angesichts der anhaltenden Kritik an der Batteriefertigung erhofft man sich, ein umfassendes und international an-

erkanntes Nachhaltigkeitssiegel zu etablieren, das soziale, ökologische und ökonomische Kriterien entlang des gesamten Herstellungsprozesses berücksichtigt und transparent macht. So sollen auch konkrete Grenzwerte in den einzelnen Wertschöpfungsstufen dazuzählen, wie etwa Wasserverbrauch und CO₂-Emissionen.

Wie die Zahlen zeigen, handelt es sich schon heute nicht mehr um ein Nischenprodukt. Im Jahr 2015 hatte der weltweite Batteriemarkt ein Volumen von 65 Mrd. US-Dollar. Seit 2010 verzeichnet das Marktsegment der wiederaufladbaren Batterien ein stetiges jährliches Wachstum um mehr als 10%. Schätzungen zufolge wird sich das Volumen in diesem Segment von 30 Mrd. US-Dollar im Jahr 2015 auf 77 Mrd. US-Dollar im Jahr 2024 mehr als verdoppeln.

Datenschätze schützen und nutzen

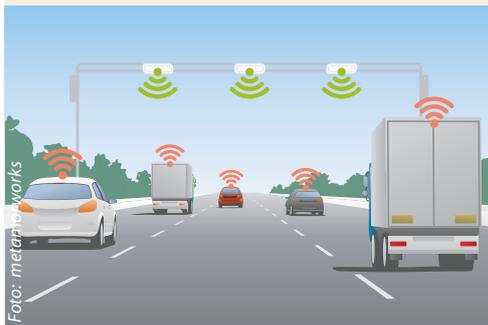


Foto: metapix works

Bereits heute erzeugt ein modernes Auto mit all seinen Assistenzsystemen rund 25 Gigabyte Daten – und zwar pro Stunde. Zum Vergleich: Ein komprimierter Spiel-

film in DVD-Qualität hat in etwa 5 Gigabyte Datenvolumen. Noch tausendmal mehr Daten werden anfallen, wenn Autos dereinst autonom fahren und hierzu permanent Daten produzieren, emittieren und interpretieren. Aber wem gehören diese Daten und wie soll mit ihnen umgegangen werden? Hierfür will die EU-Kommission im Rahmen ihrer Datenstrategie für die Zukunft Antworten liefern und Festlegungen treffen.

Neben der Mobilität umfasst die Europäische Digitalstrategie auch die Sektoren Energie, Gesundheit, Landwirtschaft, Finanzen und Industrie. Ihr wesentliches Merkmal, mit dem sie sich von Ländern wie den USA und China abgrenzt: die Wahrung der Interessen des Einzelnen. Doch hierfür muss die EU einen Spagat leisten zwischen Datenschutz und

Datennutzung. Denn die EU möchte auch nicht im Wettlauf mit den USA und China den Anschluss verlieren. Vielmehr soll der wachsende Schatz an nicht-persönlichen industriellen und öffentlichen Daten für den technologischen Wandel und das wirtschaftliche Wachstum Europas erschlossen werden.

So sollen bis zu 6 Mrd. Euro für Datenpools bereitgestellt werden, um u.a. einen gemeinsamen europäischen Mobilitätsdatenraum zu schaffen. Dieser kann die Grundlage bilden für eine verkehrsträgerübergreifende Datenaustauschlogistik. Darüber hinaus lassen sich damit auch neue mobilitätsbezogene Dienstleistungen entwickeln, die zum nachhaltigen Mobilitätswandel beitragen. Und ein wesentlicher Schritt dabei ist es, Informationen zu vernetzen, um sie sinnvoll zu nutzen.



Foto: nbl/xe

Wie sieht die ideale Straße aus?

Vielleicht werden Pakete bald per Cargo-Drohne vor der Haustür landen oder Menschen in autonom fliegenden Volocoptern zum Ziel schweben. Doch ein Großteil des Verkehrs wird auch in Zukunft auf der Straße stattfinden. Und die Anforderungen an die Gestaltung von Straßen steigen: Neue Fahrzeuge, neue Mobilitätsformen oder auch das Gebot der Inklusion, um nur einige Faktoren zu nennen. Gleichzeitig lassen sich Straßen nicht im luftleeren Raum planen. Sie müssen immer auch den örtlichen, politischen und rechtlichen Gegebenheiten Rechnung tragen. Und das bedeutet Kompromisse. Gute Straßenplanung hilft aber auch, Unfallschwerpunkte zu entschärfen. Auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer hat sie nur wenig Einfluss.

Für die Straßengestaltung gibt es Regelwerke wie etwa die RASt (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) und die RAL (Richtlinien für die Anlage von Landstraßen), herausgegeben von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Sie enthalten neben präzisen Vorgaben zur Dimensionierung von Straßen und Verkehrsanlagen auch Empfehlungen für den Umgang mit Gestaltungsspielraum. Eine wichtige Rolle spielen auch Sicherheitsaudits. Sie helfen bereits in den einzelnen Entwurfsphasen, Sicherheitsdefizite aufzuspüren. Während also eine gute Straße immer nur eine Annäherung an das Ideal sein kann, lassen sich zumindest die Kriterien für die Um- oder Neubauplanung definieren:

- gute Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmern
- ein dichtes, Umwege weitgehend reduzierendes Angebot an gesicherten Überquerungsstellen

- Sicherheitsstreifen zwischen den Anlagen des Radverkehrs und des Parkstreifens, bzw. auch zwischen Rad- und Fußverkehr
- Vermeidung der Kombination von Mindestmaßen beim Zuschnitt der Verkehrsflächen für Fußgänger, Radfahrer, Autoverkehr, ÖPNV und Abstellflächen im Straßenquerschnitt
- multifunktionale Flächen im Seitenraum, die mehrere sinnvolle oder auch temporär wechselnde Nutzungen ermöglichen
- durchdachter Einsatz von Mischverkehrsflächen nach dem »Shared Space«-Ansatz auch in Fahrbereichen, wo es sich aufgrund der gegebenen hohen Frequenzen im querenden Fußverkehr anbietet
- Elemente, die dem Kraftfahrzeugverkehr angepasste Fahrgeschwindigkeiten nahelegen

So gilt z. B. Kopenhagen auch als Dänemarks Fahrrad-Hauptstadt. Nicht, weil ein paar mehr Schilder aufgestellt und Fahrradsymbole auf den Asphalt gemalt wurden. Großzügig dimensionierte Radwege, möglichst baulich von den Autostraßen getrennt, zeugen von den Möglichkeiten einer verkehrsmittelgerechten Straßenplanung.

Gut gestaltete Straßen verbinden Funktion, Form und Schönheit. Dies macht sich auch daran fest, ob man sich auf ihnen wohlfühlt und sie gerne nutzt, egal, wie man unterwegs ist: als Fußgänger zum Einkaufen oder Flanieren und Innehalten, als Radfahrer oder Autofahrer zum entspannten und sicheren Fortbewegen. Wer sich mit dieser Materie genauer befassen möchte: »Schöne Straßen und Plätze – Funktion Sicherheit Gestaltung« | Harald Heinz | Kirschbaum-Verlag, 2014.

Freiheiten bei der Werkstattwahl

Rund 15.000 Markenwerkstätten sowie an die 22.000 freie Werkstätten gab es laut Statista im Jahr 2019 in Deutschland. Freie Werkstätten sind in der Regel nicht von einem Hersteller abhängig. Sie führen Reparaturen und Inspektionen an allen Automarken durch.

Viele Autofahrer scheuen den Besuch einer freien Werkstatt aus Sorge, ihr Garantiespruch könnte erlöschen. Diese Angst ist jedoch in den meisten Fällen unbegründet. Einem Beschluss der EU-Kommission zufolge dürfen Hersteller die Garantie nicht ein-

schränken, wenn Inspektion und Wartung einer freien Werkstatt anvertraut werden. So sind die Hersteller verpflichtet, den freien Werkstätten Zugang zu elektronischen Reparaturdaten zu gewähren. Auch sie verwenden Original-Ersatzteile und können preislich eine Alternative zu Vertragswerkstätten sein.

Doch der Preis sollte nicht das einzige Kriterium sein. Aufschlussreich können z. B. Kundenbewertungen im Internet sein. Aber auch bei Vertragswerkstätten gibt es Qualitätsunterschiede. Bei beiden Werkstatttypen gilt: Die teuerste ist nicht zwangsläufig die beste.



Was passiert, wenn's passiert ist?

Völlig unerwartet passiert vor Ihren Augen ein Unfall – ein Schreckmoment für jeden. Und dann? Wie verhalten Sie sich?

1. Gebot: Eigensicherung Halten Sie an geeigneter Stelle und schalten Sie den Warnblinker an. Ziehen Sie die Warnweste an, greifen Sie Ihr Handy, sichern Sie sich durch Rundumblick bevor Sie Ihr Fahrzeug verlassen.

2. Haben Sie Mut, ergreifen Sie die Initiative. Verschaffen Sie sich einen Überblick. Sind Sie allein, sichern Sie mit Warn-dreieck wenigstens eine Seite ab. Setzen Sie möglichst schnell einen Notruf ab (wo, was, wie viele Beteiligte, Warten auf Rückfragen). Sind weitere Helfer anwesend, sprechen Sie sich ab, gehen Sie zu dem/den Fahrzeug/en. Sprechen Sie die Insassen an, helfen Sie beim Verlassen der Fahrzeuge und bleiben Sie, genug Helfer vorausgesetzt, bei einem Unfallbeteiligten, nachdem Sie ihn aus der unmittelbaren Gefahrenzone gebracht haben.

Kinder niemals alleine lassen. Sind Verletzte zu bergen, planvoll vorgehen: Zusammen mit anderen Helfern muß einer Anweisungen geben und die anderen sie befolgen und quittieren, dass sie sie verstanden haben. Einklemmte Verletzte melden Sie dem Notruf nach. Leisten Sie Erste Hilfe. Bei Bewusstlosigkeit ist Vitalkontrolle nötig. Bei einem bewusstlosen Moppedfahrer Jacke öffnen und Helm abnehmen. Danach sind Sie entweder mit Herz-Lungen-Wiederbelebung dran oder mit stabiler Seitenlage.

3. Strahlen Sie Ruhe und Zuversicht aus. Helfen Sie, die Schwere der Folgen so gering wie möglich zu halten. Keine Angst vor rechtlichen Konsequenzen wegen falscher Hilfe. **Nur Nichthelfen und Gaffen sind strafbar.**

Ihr Michael Aschermann | www.kradapostel.de
Sprecher der Gemeinschaft christlicher Motorradgruppen (gcm) | www.verkehrscoach.com

IMPRESSUM

Herausgeber:
BAVC-Bruderhilfe e.V., Automobil- und Verkehrssicherheitsclub, Karthäuserstraße 3a, 34117 Kassel, Telefon 05 61/7 09 94-0
www.bavc-automobilclub.de

Verantwortlich i.S.d.P.:
Katrin Sießl, Geschäftsführender Vorstand
Konzeption, Layout/Realisation:
PEAK.B Agentur für Kommunikation GmbH, Tübingen
Herstellung: Druckerei Raisch GmbH, Reutlingen



Bruderhilfe e.V.
Automobil- und
Verkehrssicherheitsclub



Lieferprobleme? Ihre Rechte beim Neuwagenkauf

In der jüngeren Vergangenheit wurde über Lieferprobleme bei Neufahrzeugen in den Medien berichtet. Vorgesehene oder geplante Liefertermine konnten nicht eingehalten werden. Die Begründungen dafür fielen recht unterschiedlich aus. Auch die Corona-Krise wird in der Kfz-Branche zu Lieferschwierigkeiten führen. Entscheidend für den Käufer ist an dieser Stelle, wie er mit einer solchen Situation umgehen soll und welche Rechte ihm zustehen.

Besondere Bedeutung hat die vertragliche Vereinbarung zwischen den Parteien. Der Vertrag bildet die Grundlage für Rechte und Pflichten aus dem Neuwagenkauf. So auch die Frage, ob ein verbindlicher Liefertermin (eher selten) oder ein unverbindlicher Liefertermin vereinbart wurde.

Bei verbindlichem Liefertermin ist ein konkreter Zeitpunkt vereinbart. Sollte die Lieferung nicht zu diesem Zeitpunkt erfolgen, befindet sich der Verkäufer in Verzug. Bei unverbindlichem Liefertermin ist der Zeitpunkt des Verzuges etwas schwieriger zu bestimmen.

Neben dem Termin räumt sich der Verkäufer einen Zeitraum ein, in welchem das Fahrzeug geliefert wird. So muss die Lieferfrist sowie der weiter eingeräumte Zeitraum verstreichen, damit der Verzug eintritt. Achten Sie daher bei Vertragsschluss darauf, dass der Liefertermin bzw. Zeitraum möglichst konkret vermerkt wird.

Um sicherzugehen, setzen Sie bitte Ihrem Vertragspartner noch einmal eine letzte angemessene Frist (in der Regel zwei Wochen) zur Lieferung des Fahrzeugs. Nur wenn sich Ihr Vertragspartner eindeutig in Verzug befindet, können Sie die daraus entstehenden Rechte, Nachteile und entstandenen Schäden erfolgreich geltend machen. Da in der Kfz-Branche ohnehin längere Lieferzeiten üblich sind, könnten auch drei bis vier Wochen als Fristverlängerung angemessen sein.

Entstandene Unannehmlichkeiten oder entgangene Freuden in Folge des Verzugs lassen sich nicht geltend machen. Ist Ihnen durch die verspätete Lieferung jedoch ein finanzieller Schaden entstanden, z. B. Mietwagenkosten,

so haben Sie Anspruch auf Schadensersatz. Ersetzt werden aber nur die Kosten, die nach dem Verzug entstanden sind. Es ist daher umso wichtiger, dass sich Ihr Vertragspartner ausreichend in Verzug befindet. In diesem Fall hätten Sie außerdem einen Anspruch auf Rücktritt vom Vertrag sowie auf Rückzahlung einer geleisteten Anzahlung.

In Betracht käme auch ein Anspruch auf Schadensersatz statt der Leistung, wenn Sie sich den Wagen anderweitig besorgen müssen. Hier könnten Sie die Mehrkosten geltend machen, wenn Sie den Wagen nur noch zu einem höheren Preis erwerben können. Generell gilt: Die Ansprüche und der Ausgang eines solchen Falles sind immer von den konkreten Umständen abhängig.

Die BAVC-Verkehrsrecht-Tipps präsentiert:

Rechtsanwalt Steven Selvanayagam
Kanzlei Korzus und Partner
Hemmstraße 165 | 28215 Bremen
Telefon 04 21/37 77 90 | Telefax 04 21/376 00 86
rae@korzus-partner.de | www.korzus-partner.de

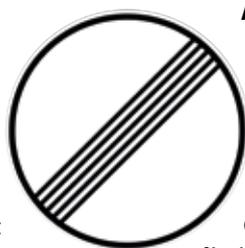
Aggression im Straßenverkehr

Das Thema hat offensichtlich das Zeug zum Dauerbrenner. Immer mehr Dienstleister rund ums Auto entdecken es für sich und widmen ihm eigene Umfragen, mit teilweise überraschenden Erkenntnissen. So auch die von Atomik Research im Auftrag von Car del Mar im August 2019 in Deutschland durchgeführte Umfrage unter 1.003 Erwachsenen über 18 Jahre.

82 Prozent aller Befragten geben an, mindestens einmal im Monat im Straßenverkehr die Beherrschung zu verlieren. Von Autofahrern, die aus Berlin stammen, geben 37 Prozent an, dass ihnen das täglich passiert und damit doppelt so häufig wie Autofahrern aus Sachsen und Thüringen, von denen nur 18 Prozent nach eigener Auskunft einmal pro Tag im Straßenverkehr der Geduldsfaden reißt. Aufgeschlüsselt nach Automarken überwiegt bei Mini-Fahrern mit 54 Prozent die Gruppe derjenigen, die täglich hinterm Steuer ihrem Ärger Luft machen müssen. Unter Audi-Fahrern sind diese Ausbrüche eigenen Angaben zufolge immerhin 40 Prozent nicht fremd. Am wenigsten ausgeprägt ist diese Neigung unter Nissan- (9 Prozent) und Peugeot-Fahrern (11 Prozent).

Hauptaufreger für alle Befragten sind andere Verkehrsteilnehmer, die sich nicht an Regeln halten (63 Prozent). Überraschend: Nur 23 Prozent aller Befragten glauben, dass ein Tempolimit auf Autobahnen helfen könnte, das Aggressionslevel im Straßenverkehr zu senken.

Wann endet ein Tempolimit?



Auf das runde weiße Schild mit den fünf schwarzen Querstreifen, welches die Streckenverbote aufhebt, wartet man manchmal vergeblich. Oder gilt das Tempolimit ohnehin nur bis zur nächsten Kreuzung? Keineswegs. Ausführlich Auskunft zu dieser Frage gibt zum Beispiel die Website des TÜV Thüringen.

Laut Karsten Raspe, Verkehrsexperte beim Thüringer TÜV, ist das Tempolimit erst dann beendet, wenn es durch ein Aufhebungszeichen aufgehoben oder durch ein anderes Gebotsschild verändert wird. Dies können auch andere geschwindigkeitsregelnde Verkehrsschilder sein, zum Beispiel das gelbe Schild am Ortseingang.

Auf Autobahnen beendet das runde weiße Schild mit den fünf schwarzen Querstreifen über der ausgegrauten Tempoangabe das Tempolimit.

Wer jedoch auf eine Autobahn auffährt und Gas gibt, weil kein Tempolimit in Sicht ist, mag sich manchmal wundern, wenn dann vor ihm plötzlich ein Aufhebungsschild auftaucht. Für eine Tempoüberschreitung kann er jedoch nicht belangt werden, wie das OLG Hamm bereits in den 1990er Jahren bestätigt hat. Im Umkehrschluss wäre es allerdings verkehrt, Einmündungen, Kreuzungen oder Auffahrten als Endpunkt von Tempolimits oder Überholverböten zu betrachten.

Interessant ist auch der Hinweis des Verkehrsexperten auf Streckenverbote, die keiner Aufhebung durch ein zusätzliches Schild bedürfen: Gilt ein Tempolimit nur für eine kurze Strecke, so ist die Streckenlänge zusammen mit einem schwarzen Richtungspfeil auf einem kleinen schwarz umrandeten weißen Extraschild unterhalb des rot umrandeten runden Tempolimitschildes angegeben.

Ähnliches gilt, wenn das Tempolimit in Verbindung mit einem Gefahrenschild aufgestellt ist, das z. B. auf eine Baustelle oder gefährliche Kurve hinweist. Hat man die Gefahrenstelle passiert, ist das Tempolimit aufgehoben.