
FDP Rödermark

HESSEN (IM)MOBIL UND DIE VERLORENE FREIHEIT IM STRASSENVERKEHR

06.10.2016

Hessen (Im)Mobil und die verlorene Freiheit im Straßenverkehr

Bei diesem Blog möchte ich gleich am Anfang noch einmal betonen, dass es sich um meine persönliche Meinung handelt und nicht um eine abgestimmte Meinung der FDP. Ich bin auch gerne bereit, für diese Meinung, die an der einen oder anderen Stelle die political Correctness verlässt, Prügel zu beziehen. Ich stehe zu meiner Meinung.

Eine liberale Grundeinstellung heißt für mich auch, dass ich für die größtmögliche persönliche Freiheit einstehe. Die Freiheit, Dinge selbstbestimmt und eigenverantwortlich zu tun und nicht bevormundet zu werden. Dies gilt auch für den Straßenverkehr.

Zu viele Gebote und Verbote

Im Grunde genommen ist jedes Verkehrszeichen, dass ein Gebot oder Verbot darstellt, erst einmal mit einer Einschränkung meiner persönlichen Freiheit verbunden. In Deutschland gibt es meiner Meinung nach viel zu viel solcher Einschränkungen, wie in fast keinem anderen Land wird der Autofahrer hierzulande durch die Verkehrsbehörden entmündigt.

Man traut ihm nicht zu, selbst zu entscheiden, was an der einen oder anderen Stelle angemessen ist, der Sicherheitsgedanke steht über allem, weshalb man jeden Meter Straßenrand mit Verkehrszeichen zupflastert. Die maximale Höchstgeschwindigkeit ist in Deutschland innerorts 50 km/h, außerorts 100 km/h. Wenn es so weitergeht, braucht man diese Grundregel in der Fahrschule gar nicht mehr lernen, denn während vor 40 Jahren noch auf geschätzten 80 % aller Straßen diese Regelung zutraf und nur 20 % zusätzlichen Beschränkungen ausgesetzt waren, ist dieses Verhältnis heute umgekehrt. Sie werden nicht mehr viele Streckenabschnitte finden, die keiner besonderen Beschränkung ausgesetzt sind.

Sind diese alle nötig? Meine Antwort lautet: nein, definitiv nicht. Im Grunde genommen ist der deutsche Autofahrer sehr vernünftig, wir sind kein Volk von Rasern. Und wenn jemand wirklich rasen will, lässt er sich von Beschränkungen nicht aufhalten. Viele Beschränkungen, gerade in Bezug auf die Höchstgeschwindigkeit, sind für den Autofahrer nicht nachvollziehbar. Stolz berichten manche Ordnungsämter, sie haben bei Geschwindigkeitskontrollen hier und dort mehrere 100 Autofahrer pro Stunde erwischt, über 50 % der Verkehrsteilnehmer waren zu schnell. Doch ein Volk von Rasern? Ich betrachte das von der anderen Seite: wenn über die Hälfte der Autofahrer an einer Stelle geblitzt werden (wenn man bedenkt, dass viele die Verkehrskontrolle bemerkt haben und nur deswegen abgebremst haben, kann man davon ausgehen, dass ohne Kontrolle 80-90 % schneller als angeordnet fahren würden), sieht die Mehrheit an dieser Stelle kein besonderes Gefahrenpotenzial, sieht kein Grund für die angeordnete Höchstgeschwindigkeit. Dann ist aus meiner Sicht eher die Beschränkung zu überprüfen und nicht der Autofahrer zu tadeln.

Warum soll man im Auffahrtbereich zur A661 auf einer zweispurigen Straße maximal 60 km/h fahren? Warum soll man auf dem Rödermarkring zwischen Jet-Tankstelle und Aldi-Kreuzung plötzlich nur noch 50 km/h fahren? Warum gilt gleiche Höchstgeschwindigkeit auch auf halber Strecke zwischen Rollwald und Ober-Roden mitten im Feld?

Immer dort, wo der Bürger keinen Sinn in einer Beschränkung sieht, hat er auch Probleme damit, sich daran zu halten. Für die anordnende Behörde sehe ich daraus 2 Aufgaben: 1. den Sinn überprüfen und 2. (wenn man noch immer einen Sinn darin sieht), den Sinn den Autofahrern auch näherzubringen. Ein kurzer Hinweis unter dem Beschränkungszeichen tut hier Wunder: „Ausfahrt“, „Radfahrer kreuzen“, „gefährliche Kurve“, „gefährliche Bankette“, „Bodenwelle“, „Lärmschutz“ – und schon machen die reduzierten Höchstgeschwindigkeiten für die Autofahrer mehr Sinn und die Akzeptanz steigt.

Mein letztes Beispiel fällt hier ein wenig aus der Reihe, weil es eben 2 Gründe für eine Beschränkung gibt, auch wenn ich die Art der Beschränkung für überzogen halte und es andere, geeignetere Wege gäbe, hier die Geschwindigkeit zu reduzieren. Ich rede von Verkehrsinseln und Kreiseln. Durch einen Kreisel kann man nicht mit 70 km/h fahren, nicht mal 50 km/h sind möglich. Ganz ohne Beschränkungszeichen würde ein Kreisel am Ortseingang im Kreuzungsbereich Nieder-Röder-Straße und Am Karnweg für eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 20-30 km/h sorgen und dafür für mehr Sicherheit. Eine leicht veränderte Führung des Rad- und Fußweges auf der Nordseite (Jügesheimer

Weg) verwunden mit einer Verkehrsinsel, die für den Autofahrer eine Verschwenkung und damit ebenfalls eine natürliche Geschwindigkeitsreduktion bedeutet, würde auch die Querung der Landesstraße für Fußgänger und Radfahrer sicherer machen, ohne dass der Autofahrer 500 m vorher nur noch Tempo 50 fahren darf.

Hessen – ein gallisches Dorf

Doch an dieser Stelle kommt unsere Landesbehörde Hessen (Im)Mobil ins Spiel. Ich bin bei weitem nicht der erste und einzige, der die Vorteile von Kreisverkehren und Verkehrsinseln erkannt hat. Wer einmal mit dem Auto in unseren Nachbarländern unterwegs war, sei es in Skandinavien, in Großbritannien, in den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Spanien oder Italien, für den sind Kreisverkehre der Normalfall. Deutschland hat hier immer noch Nachholbedarf, obwohl auch hierzulande Kreisverkehre auf dem Vormarsch sind, besonders in den nördlicheren Bundesländern. Kreisverkehre reduzieren die Geschwindigkeit, erhöhen die Sicherheit, sorgen für einen stetigen Verkehrsfluss und damit für einen Zeitgewinn gegenüber Ampeln, sind im Unterhalt günstiger als Lichtsignalanlagen und sehen auch noch hübscher aus. Doch es gibt ein gallisches Dorf, zu dem diese Erkenntnisse noch nicht durchgedrungen sind. Dieses „gallische Dorf“ sitzt in der Wilhelmstr. 10 in Wiesbaden und heißt Hessen Mobil. Die hessische Straßenverkehrsbehörde findet immer Gründe, warum Kreisel nicht gehen: Mal sind es die Kosten, mal der Platz, mal der Verkehrsfluss. Stattdessen baut man: Ampeln. Überall Ampeln. Selbst bei Neubauprojekten, die geradezu nach Kreiseln schreien (Ortsumfahrung Offenthal) baut man lieber 4 neue Lichtsignalanlagen – kurz: Ampeln.

Neue Ampeln braucht das Land

Damit komme ich nun zum eigentlich Grund für diesen Blogbeitrag. Erinnern Sie sich noch, wie die Auffahrten zur A661 an den Anschlussstellen Dreieich und Neu-Isenburg vor 10 Jahren aussahen? Okay, auch damals galt hier schon dieses unsinnige Tempo 60. Aber sonst konnte der Verkehr frei fließen. Oder die Auffahrt Rodgau-Jügesheim zur B45: Blinker gesetzt, kurz gewartet, auf oder abgefahren, fertig. Heute an allen 3 Stellen: ein Lichermeer. Was haben die Ampeln es gebracht? Viel längere Wartezeiten, mehr Stau, mehr Kosten. Ob sich an den Unfallzahlen etwas geändert hat, entzieht sich meinen Kenntnissen. Nun kommt also die Auffahrt Ober-Roden an der B45 dran: 2 Ampelanlagen, die die Fahrtzeit nach Eppertshausen um durchschnittlich 30 Sekunden verlängern werden. Klingt im ersten Moment nicht viel, aber wenn Sie das täglich fahren,

summiert sich das zu einer ganze Menge Lebenszeit.

Warum das Ganze? Die Auffahrt auf die Schnellstraße war eigentlich nie ein Problem, lediglich die Ausfahrt von dieser in Richtung Eppertshausen konnte zu Stoßzeiten schon mal ein 2-3 Minuten dauern. Ein Rückstau bis auf die B45 habe ich persönlich nie erlebt. Zu 90 % der Zeiten hat das Abbiegen weniger als 15 Sekunden gedauert. Das wird sich nun deutlich ändern. Ein schwerer Unfall hat zu einer Anfrage der Koalition an den Magistrat geführt, die Auffahrtssituation zu überprüfen. Im Zuge dieser Prüfung musste man auch die zuständige Behörde Hessen Mobil kontaktieren. Damit hat man schlafende Hunde geweckt.

Wenn man der Meinung ist, diese Auffahrt sei ein Unfallschwerpunkt und man müsse etwas dagegen tun, hätte ich mir eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h oder den Bau von Verkehrsinseln zur besseren Lenkung und Geschwindigkeitsreduktion noch gefallen gelassen. Aber kein Mensch braucht hier eine Ampel! Es gibt Abbiegespuren und ein mündiger Autofahrer sollte in der Lage sein, den Gegenverkehr abzuwarten, bevor er abbiegt. Aber nein, wir werden wieder ein Stück entmündigt, wieder wird uns Lebenszeit geklaut. Überall dort, wo Hessen Mobil zuständig ist, sprießen Ampeln aus dem Boden. Kreisverkehre sucht man vergebens (die Kreisverkehre im Kreis Offenbach befinden sich nahezu alle auf kommunalen Straßen). Man sollte mal überprüfen, in welcher Beziehung die Führungsspitze von Hessen Mobil zu den Herstellern von Ampelanlagen oder der entsprechenden Schaltsoftware stehen. Man könnte auf den Gedanken kommen, dass hier irgendwo eine Schwagerschaft vorliegt ...

Und das Potenzial ist groß: B486 Eppertshausen – Urberach, Auffahrt zur B45: Gab es hier nicht auch schon Unfälle? Stellen wir doch eine Ampel auf! Ausfahrt Odenwaldstr. auf den Rödermarkring: Da kommt man doch abends kaum Richtung Breidert. Stellen wir doch eine Ampel auf! Apropos Rödermarkring: da sind ja noch 3 Kreuzungen, die sich bisher von alleine regeln. Viel zu gefährlich. Bauen wir doch eine Ampel an der Einmündung Dieburger Straße, eine an der Einmündung des Breidertrings und natürlich eine im Kreuzungsbereich mit der Albert-Einstein-Straße. Und außerdem ist die Einfahrt zur Bulau viel zu gefährlich. Da gab es irgendwann auch schon mal einen Unfall. Eine Ampel würde das natürlich verhindern. Ich frage hier: Wer stoppt diesen Unsinn?

Eigenverantwortung auch im Straßenverkehr

Auch der deutsche Gesetzgeber wird das Lebensrisiko des Einzelnen nicht auf Null

herunterbringen können. Ich bin nicht bereit und wehre mich dagegen, für ein bisschen mehr an Sicherheit meine persönliche Freiheit mehr und mehr aufzugeben. Das gilt auch für den Straßenverkehr. Einschränkungen nur da, wo sie wirklich nötig sind, wo sie ohne Zweifel Sinn machen. Der einzelne Verkehrsteilnehmer kommt viel besser mit dem Verkehr zurecht, als der Staat mit seiner Bevormundungspraxis glaubt. Aber leider hängt das Pendel zwischen auferzwungener Sicherheit und Eigenverantwortung des einzelnen Verkehrteilnehmers auf Seiten der Verkehrsbördnen seit Jahren auf der Seite der angeblichen Sicherheit fest. Dies muss wieder anders werden!

Wer heute im Kreisgebiet mit dem Auto unterwegs ist, z.B. nach Frankfurt zum Arbeitsplatz, steht je nach Tageszeit zwischen 20 und 40 % der Fahrtzeit vor Ampeln. Das erstaunliche ist: Fällt die Ampel aus, fließt der Verkehr! Selbst an der vielbefahrenen Kreuzung B459/Kreisquerverbindung am Ortsausgang von Waldacker blieb der übliche Stau aus, als die Ampelanlage komplett ausgefallen ist. Ich habe mir den Spaß gemacht und das 20 min lang beobachtet. Keine Probleme trotz hohen Verkehrsaufkommens, alle fuhren vorsichtig und rücksichtsvoll.

Fast alle Staus, auch im Berufsverkehr, entstehen an überlasteten Ampeln. Ich bin vor einigen Jahren einmal morgens über Offenthal nach Frankfurt gefahren und habe mich auf das übliche Stop-and-Go eingestellt. Doch ich konnte bis Offenthal Mitte durchfahren. Grund: Die Ampel aus Richtung Dietzenbach war ausgefallen. Ich bin auch sicher: würde die Ampel an der Dalles-Kreuzung in Urberach ausfallen, gäbe es den allabendlichen Rückstau auf der Konrad-Adenauer-Straße nicht (ob das auch für die Bahnhofstraße gilt, ist zumindest zweifelhaft).

Nicht, dass ich falsch verstanden werde: ich plädiere nicht dafür, alle Ampeln abzubauen. Für viele Autofahrer ist eine ausgefallene Ampel eine besondere Stresssituation und die Leidtragenden von Ampelausfällen sind oft Fußgänger und Radfahrer, die dann kaum noch eine Chance haben, sicher über die Straße zu kommen.

Ich bin aber der Meinung, dass sich der Verkehr an vielen Stellen auch ohne Ampel von alleine regeln würde, dass die neuen Ampeln an der Auffahrt zur B45 völlig unnötig sind und dass man im Gegenteil vielerorts im Stadtgebiet versuchen sollte, bestehende Ampelanlagen durch Kreisverkehre zu ersetzen. In Ober-Roden gehören dazu sicherlich die Breidertkreuzung und die Kipferlkreuzung, entlang des Rödermarkrings gehören dazu die Aldi-Kreuzung, die noch unbeampelte Kreuzung an der Jet-Tankstelle und die Kreuzung mit der Kapellenstraße. Auch die Kreuzung mit der L3097 (Hauptkreuzung am

Rödermarkring) würde mit einer Kreisellösung vermutlich deutlich schneller passierbar sein. Ich könnte mir auch am Ortseingang Waldacker an der Einmündung der Wingertstraße gut einen Kreisel vorstellen.

In Urberach fällt hier einem sofort die Kreuzung Konrad-Adenauer-Straße mit Am Taubhaus und Rodastraße (Ortseingang von Offenthal) ein sowie die noch unbeampelte Kreuzung Traminer Str./Freiherr-vom-Stein-Straße/Pestalozzistraße. Bei der Kino-Kreuzung (Ortsausgang Urberach Richtung Ober-Roden) bin ich aufgrund der vielen Linksabbieger skeptisch. Die Dalles-Kreuzung erlaubt aus Platzgründen leider keine Kreisellösung. Auch an der Einfahrt zum Bienengarten wäre ein Kreisel denkbar. Von all diesen Kreuzungen ist die Breidertkreuzung die einzige, wo Hessen Mobil nicht im Boot sitzt, die Realisierung scheiterte bisher nur an den hohen Umbaukosten von rund 600.000 €, die Rödermark aktuell nicht aufbringen kann. Für alle anderen Kreuzungen ist Hessen Mobil verantwortlich. Daher diesmal keine laute Kritik an die Verantwortlichen in der Stadt. Alle Fraktionen haben bei diversen Debatten und Abstimmungen für Kreisellösungen plädiert. Der Bremser heißt hier Hessen (Im)mobil!

Unsere Lebenszeit muss im Wert steigen

Wenn ich von Ober-Roden nach Urberach zu einer Ausschusssitzung ins Rathaus fahre, benötige ich mit dem Auto für die 3,3 km lange Strecke meist rund 10 Minuten, weil ich in der Regel an 3-4 Ampelkreuzungen warten muss. Fahre ich mit dem Rad (2,5 km), bin ich in 7 Minuten da, weil ich nur eine Ampelkreuzung passieren muss. Das ist zum einen natürlich ein Plädoyer dafür, mehr Rad zu fahren, aber es soll vor allem zeigen: Ampeln kosten Lebenszeit. Wer unter Zeitdruck ist und vor einer Ampel warten muss, ist gestresst und genervt. Wer hingegen langsam durch einen Kreisel fährt, der fährt immerhin, ist daher nicht gestresst und spart auch noch Zeit.

Wer wenig Zeit hat und auf eine auf Gelb umspringende Ampel zufährt, der gibt tendenziell Gas, um noch schnell die Kreuzung zu überqueren. Dabei gefährdet er sich und andere. Bei einem Kreisel ist das nicht möglich. Wer hier nicht rechtzeitig abbremst, landet im Mittelteil und beschädigt sein Fahrzeug. Das will keiner, entsprechend langsamer wird gefahren.

Gut, an der Auffahrt zur B45 wäre eine Kreisellösung nicht möglich gewesen, weil der Platz bedingt durch die Bahnlinie und der ansteigenden Auffahrt nicht ausgereicht hätte. Ähnliches gilt an der Auffahrt der Odenwaldstraße zum Rödermarkring. An dieser Stelle wird von einigen immer wieder mal eine Ampel gefordert. Ich halte das für völlig unnötig.

Sicherlich ist es richtig, dass man abends im Berufsverkehr auch schon mal 5 min stehen kann, wenn man vom Lidl kommend in den Breidert will. Aber es sind maximal 1-2 Stunden am Tag, wo man als Linksabbieger mehr als eine Minute warten muss. Mit einer Ampel muss man das quasi immer. Zumal man, wenn man es eilig hat, auch den Weg über die beampelte Aldi-Kreuzung nehmen kann. Dort kann man nach spätestens 90 Sekunden immer fahren. Ich bin deshalb gegen eine Ampel, weil ich lieber alle Nase lang mal 5 Minuten warte als jedes Mal eine Minute. Das kostet nämlich wieder unnötig Lebenszeit. Und die sollte uns mit das wichtigste überhaupt sein.

Rüdiger Werner
6. Oktober 2016