

Verkehrsentlastung für Rödermark – wie soll das gehen?

Viele Bürger in Rödermark fühlen sich vom Verkehr geplagt und von der Stadt mit ihren Sorgen und Nöten allein gelassen. Es haben sich daher mittlerweile 4 Bürgerinitiativen gebildet, um ihren Forderungen mehr Gewicht zu verleihen.

Alle 4 Gruppierungen haben Vertreter zu einem runden Tisch Verkehrsentlastung Rödermark entsandt, der bisher dreimal tagte. An diesen runden Tisch wurden auch einige Anträge/Forderungen aus dem politischen Raum delegiert, um hierauf Antworten zu finden.

Besonders der Stadtteil Urberach ist durch den Verkehr besonders belastet. Seit Jahrzehnten wird über eine Umgehungsstraße diskutiert, ohne dass bisher irgendein Silberstreif am Horizont zu erkennen ist. Die Mehrheit der Fraktionen setzt sich für einen Aus- und Umbau bestehender Straßen, die sog. K-L-Trasse, ein und hat sich gegen eine ortsnahe Umfahrung ausgesprochen. Der Bundesverkehrswegeplan hat die Umfahrung von Urberach nun priorisiert, so dass in Kürze Gelder für eine Planung vorhanden sein dürften.

Wie steht die FDP nun zu den Verkehrsproblemen in Rödermark? Was ist die Position der Freidemokraten und welche Lösungsvorschläge haben sie? Dieses umfangreiche Thema möchte ich in diesem Blog auf den nächsten Seiten angehen und dabei auch die eben gestellten Fragen beantworten. Da es sich um ein vielschichtiges Thema handelt mit vielen Facetten, braucht es Struktur. Daher hier ein Inhaltsverzeichnis.

1. Ausgangssituation
 - 1.1 Funktion von Straßen aus Sicht der FDP
 - 1.2 Zuständigkeiten
 - 1.3 Kostenrahmen
2. Verkehr heute und morgen
 - 2.1 Bekannte Verkehrsdaten
 - 2.2 Verkehrslage in der Zukunft
3. Forderungen und Stellung der FDP
 - 3.1 Tempo 30
 - 3.2 Lkw-Durchfahrtsverbote
 - 3.3 Standblitzer und Verkehrskontrollen
 - 3.4 Kreisverkehre
 - 3.5 Lärmbelästigung
 - 3.6 Gesundheitsbelastungen
 - 3.7 Sicherheit
4. Vorschläge für einzelne Straßen
 - 4.1 Traminer-Straße/Konrad-Adenauer-Straße
 - 4.2 Rodaustraße
 - 4.3 Bahnhofstraße/Darmstädter Straße
 - 4.4 Mainzer Str./Hanauer Str./Nieder-Röder-Straße
 - 4.5 Hauptstraße Waldacker
 - 4.6 Rilkestraße/Mainzer Str.
5. Ortsnahe Umgehung oder K-L-Trasse

Da viele Aspekte in verschiedenen Kapiteln zum Tragen kommen, sind Wiederholungen an der einen oder anderen Stelle nicht zu vermeiden. Ich bitte dies zu entschuldigen.

1. AUSGANGSSITUATION

1.1 Funktion von Straßen aus Sicht der FDP

Straßen haben aus unserer Sicht vor allem die folgende Funktion: Sie sollen Personen möglichst schnell ohne unnötigen Zeitverlust und sicher von A nach B bringen. Daneben sind Straßen aber auch Aufenthaltsraum und Parkraum. Das letztgenannte gilt vor allem für Wohnstraßen, d.h. Straßen, die unmittelbar zu den Wohnhäusern der Bürger führen. Das erstgenannte gilt vor allem für Hauptverkehrsstraßen, die Personen von einem Ort zum anderen bringen, durch einen Ort hindurchführen oder um ihn herum. Dazu gibt es eine 3. Kategorie von Straßen, deren Funktion es ist, Personen von den Wohnstraßen zu den Hauptverkehrsstraßen zu bringen oder umgekehrt. Sie nehmen eine Mittelstellung ein. Rufe nach Entlastungen gibt es vor allem von Anwohnern von Hauptverkehrsstraßen.

Folgende Straßen übernehmen in Rödermark die Funktion von Hauptverkehrsstraßen: Frankfurter Straße/Dieburger Straße, Mainzer Straße/Hanauer Straße/Nieder-Röder Straße, Rödermarkring (Ober-Roden), Hauptstraße (Waldacker), Ober-Röder Straße/Bahnhofstraße, Robert-Bloch-Straße, Darmstädter Straße, Rodauststraße, Konrad-Adenauer-Straße/Traminer Straße (Urberach).

Für den Anwohner einer solchen Straße wäre es am besten, wenn an dieser Stelle weniger Fahrzeuge unterwegs wären und diese langsamer fahren würden, um die Belastungen mit Lärm und Abgasen zu reduzieren und die gefühlte Sicherheit zu erhöhen.

Für den Nutzer der Straße ist die oberste Funktion dieser Straßen, ihn möglichst stressfrei und schnell an sein Ziel zu bringen. Stressfrei heißt, möglichst wenige Bremsvorgänge, wenige Ampeln, wenig Hindernisse, wenig Abschnitte, die hohe Konzentration erfordern. Schnell heißt ein gleichmäßiges Tempo ohne ständige Geschwindigkeitsänderungen mit möglichst wenig Wartepunkten (Ampeln, Bahnübergänge, Engstellen).

Dies sind 2 unterschiedliche Anforderungen an die Straße, die erst einmal nicht zusammenpassen. Stressfrei und schnell für den Nutzer kann allerdings auf der anderen Seite auch positive Auswirkungen auf die Anwohner haben, denn Lärm und schädliche Abgase entstehen besonders bei Schaltvorgängen und beim Bremsen und Anfahren. Ein gleichmäßiges Fahren ohne viele Schalt-, Brems- und Anfahrvorgänge ist auch unter umwelttechnischen Gesichtspunkten sinnvoll, denn es ist die treibstoffsparendste Methode der motorisierten Fortbewegung. Dazu später mehr.

Prinzipiell hat für die FDP die volkswirtschaftliche Bedeutung der Straße die höchste Priorität. Jede Minute längere Fahrzeit verursacht einen volkswirtschaftlichen Schaden. Es muss daher weiterhin Straßen geben, die stressfrei und schnell, ohne zusätzliche Geschwindigkeitsreduzierung und künstliche Ausbremsung passierbar sind.

Auf der anderen Seite haben auch die Forderungen der Anwohner ihre Berechtigung. Es gilt daher Wege zu finden, die die Belastungen spürbar reduzieren, ohne die Funktion der Straße einzuschränken.

1.2. Zuständigkeiten

Wenn wir über Hauptverkehrsstraßen reden, müssen wir auch über Zuständigkeiten reden. Denn

gerade bei Bundes- und Landesstraßen sind die Einflussmöglichkeiten einer Kommune begrenzt. Für Bundes- und Landesstraßen ist die Landesbehörde Hessen Mobil zuständig. Wer schon länger in der Kommunalpolitik unterwegs ist, weiß, dass diese Behörde nur schwer zu erreichen ist, sie Argumenten nicht immer zugänglich ist, sich von Kommunen nur begrenzt beeinflussen lässt und in der Regel ihr eigenes Ding macht.

Hessen Mobil ist zuständig für die B 486 (Konrad-Adenauer-Straße, Traminer Straße), die B 459 (Rödermarkring, Hauptstraße), die L 3097 (Mainzer Straße, Hanauer Straße, Nieder-Röder Straße, Ober-Röder Straße, Bahnhofstraße, Robert-Bloch-Straße, Darmstädter Straße sowie die L 3317 (von Offenthal nach Messel). D.h. bis auf Frankfurter Straße, Dieburger Straße und Rodaustraße ist Hessen Mobil für alle Hauptverkehrsstraßen zuständig.

Auch der Kreis spielt als übergeordnete Behörde bei straßenbaulichen Veränderungen eine Rolle, auch wenn er im Fall von Rödermark nicht als Straßeneigentümer auftritt. Wichtig in der Diskussion wird auch der Kreis Darmstadt-Dieburg als Straßenbaulastträger für die K 180 zwischen Eppertshausen und Messel.

1.3 Kostenrahmen

Häufig heißt es von Seiten der Stadt: Bund oder Land zahlen die Straße, wir alles darum herum, d.h. die Bürgersteige, Radstreifen, Parkplätze, Straßenbegleitgrün, Fahrbahnteiler, Zusatzkosten für Kreisel etc. Das geht schnell in die Hunderttausende. Eine aktuelle Hausmarke für die grundhafte Sanierung einer 10 m breiten Fahrbahn inkl. Gehwege liegt bei 1.800 € pro Meter Straße. Die Ortsdurchfahrt Urberach ist 1.500 m lang, die Rodaustraße 1.300 m. Bei der grundhaften Sanierung reden wir also über Millionenbeträge. In den letzten 10 Jahren gab es immer mal wieder Anfragen bzgl. Kosten. Für den Umbau von großen Ampelkreuzungen in Kreisverkehre mit sicheren Übergängen wurden Zahlen zwischen 500.000 und 700.000 € genannt (Breidertkreuzung, Kipferl-Kreuzung, Motoren-Lang-Kreuzung).

Das aktuelle Gesamtbudget im Rödermärker Haushalt für den Tiefbau für Sachaufwendungen liegt bei 2 Mio. € im Jahr, dazu kommen 1 Mio. € Investitionskosten für grundhafte Erneuerungen.

Damit lässt sich nicht viel gestalten. Der Bedarf im Bereich Straßensanierung liegt aber nach unserer Rechnung nach den „Kern“-Jahren, wo Investitionen in den Erhalt von Straßen sträflich vernachlässigt wurden, bei mindestens 3-4 Mio. € jährlich. Durch Corona brechen die Einnahmen weg, während die Kosten, insbesondere die Personal- und Gebäudekosten, weiter steigen, so dass damit zu rechnen ist, dass sowohl bei den Investitionen als auch bei den Sachkosten in den nächsten Jahren nochmals gekürzt werden muss.

Fazit: allein aufgrund der finanziellen Rahmenbedingungen wird die Stadt nicht alle Wünsche und Forderungen erfüllen können.

2. VERKEHR HEUTE UND MORGEN

Es wird immer davon geredet, der Verkehr wird immer mehr. Mehr Autos, mehr Belastungen. Stimmt das wirklich? Und wie ist die Tendenz für die nähere und fernere Zukunft?

2.1 Bekannte Verkehrsdaten

Für einige unserer Hauptverkehrsstraßen liegen der Verwaltung Zahlen aus Verkehrszählungen der

letzten 20 Jahre vor. Da ich nicht die Zeit hatte, die alten Präsentationen zu suchen und auszuwerten, übernehme ich für die nachfolgenden Zahlen aus meinem Gedächtnis keine Garantie.

Hauptstraße Waldacker: hier wurde in den 1990er Jahren an der Kreisquerverbindung gezählt und danach von einer Belastung mit 20.000 Fahrzeugen pro Tag gesprochen. Bei den Umbauplanungen vor 13 Jahren wurde erneut gezählt, der Wert lag bei 16.500-17.000 Fahrzeugen. In den letzten Jahren nach dem Umbau wurde in einer Sitzung erneut eine Zahl genannt, die nochmals um 1.000 Fahrzeuge niedriger lag. Der Verkehr durch Waldacker ist also leicht rückläufig. Vor allem der Bau der S 1 hat hier für Entlastung gesorgt.

Ortsdurchfahrt Ober-Roden: Gezählt wurde vor dem Umbau des Ortskerns vor 10 Jahren am Bahnübergang, der Wert lag bei ca. 8.000 Fahrzeugen täglich.

Ortsdurchfahrt Urberach: Hier wurde vor 8 Jahren deutlich vor der Freigabe der Ortsumfahrung Offenthal von der Stadt eine Zählung in Auftrag gegeben. Gezählt wurde an verschiedenen Punkten, so an der Lang-Kreuzung in Richtung Offenthal, an der Dalles-Kreuzung, an der Ortsausfahrt Richtung Eppertshausen. Nach der Lang-Kreuzung in Richtung Ortsmitte lag der Wert bei knapp über 10.000 Fahrzeugen. Nach der Langkreuzung in Richtung Offenthal waren es rund 14.400 Fahrzeuge. Dieser Wert lag 2018 laut eines Verkehrsgutachtens, das im Zuge des Bebauungsplans Hotel Odenwaldblick angefertigt wurde, um rund 500 Fahrzeuge höher. Die Ortsumfahrung Offenthal hat hier also tatsächlich zu einer geringfügigen Erhöhung des Verkehrs geführt, allerdings nicht in der erwarteten Größenordnung. 2015 wurden für 2030 für die Ortsdurchfahrt (d.h. nach der Lang-Kreuzung) 13.000 Fahrzeuge prognostiziert. Ich teile diese Prognose nicht. Ich sehe keine Gründe für eine Zunahme um 25 % (siehe auch Kapitel 2.2). Die Freien Wähler spielen mit der Angst der Bürger und sprechen gar von einer Verdopplung des Verkehrs. Wo dieser Verkehr herkommen soll, ist mir allerdings völlig schleierhaft.

Zwei weitere Werte aus dieser Untersuchung sind interessant. So wurde vor rund 10 Jahren durch die Messung an der Lang-Kreuzung die Verkehrsbelastung der Rodaustraße praktisch mitgemessen. Diese lag bei rund 5.500 Fahrzeugen. Und noch eine Zahl ist bei der Bewertung der Entlastungsmöglichkeiten sehr interessant: damals wurde der Ziel-/Quellverkehr mitbestimmt, d.h. wie viele Autofahrer, die aus Eppertshausen oder Offenthal kommend nach Urberach einfahren, fahren durch und wie viele haben als Ziel bzw. Quelle Urberach. Der Anteil des Ziel-/Quellverkehrs war extrem hoch, auf jeden Fall über 60 %, ich meine sogar bei über 70 %. Das heißt, nur jedes 3. Fahrzeug fährt komplett durch Urberach durch. Nur dieser Verkehr ist prinzipiell umlenkbar.

2.2 Verkehrslage in der Zukunft

Wie wird sich der Verkehr in Zukunft entwickeln. Die Datenlage hierzu ist etwas widersprüchlich. Fakt ist: aktuell nimmt die Zahl der gefahrenen Kilometer jährlich noch leicht zu. 2020 wird hier eine Ausnahme sein. Allerdings ist diese Zunahme nicht gleichmäßig verteilt. Zunehmend ist vor allem der Fernverkehr auf Autobahnen, während der Verkehr in den Großstädten seit vielen Jahren spürbar abnimmt. Die Zunahme hängt auch stark von der Region ab. In Ballungsgebieten mit zunehmender Bevölkerung nimmt der Verkehr in der Regel vor allem in der Peripherie leicht zu. Die Wohnungsnot in den Städten sorgt dafür, dass mehr Menschen sich im Umland ansiedeln, dann aber größere Wege zu Arbeitsplätzen und Dienstleistungen bewältigen müssen. Dieser Trend wird durch den gegenläufigen Trend hin zu mehr ÖPNV- und Fahrrad-Nutzung abgeschwächt. Auf dem Land sinkt häufig die Bevölkerung jetzt schon – ein Trend, der in den Großstädten noch 10-30 Jahre auf sich warten lassen wird. Das führt zwangsläufig zu weniger Verkehr. Auch hier gibt es allerdings einen gegenläufigen Trend. Aus den kleinen Ortschaften verschwinden immer mehr

Dienstleister, kleine Läden zur Versorgung, Tankstellen, Ärzte, Post, Gastronomie, so dass den verbliebenen Bewohnern oft gar nichts anderes übrig bleibt, als weitere Strecken mit dem Fahrzeug zurückzulegen.

Aber es gibt noch weitere langfristig wirksame Trends.

- Die Zahl der älteren Menschen in Deutschland nimmt zu, die der jüngeren ab. Ältere Menschen fahren im Schnitt deutlich weniger Auto als noch berufstätige, jüngere Menschen.
- Die Zahl der Bürger mit Migrationshintergrund nimmt in Deutschland beständig zu. Bürger mit Migrationshintergrund haben deutlich seltener einen Führerschein, die Zahl der Pkw pro 1000 Einwohner ist bei diesen Mitbürgern deutlich geringer als bei den deutschstämmigen Mitbürgern.
- Der beginnende und in meinen Augen alternativlose Umstieg auf Elektromobilität (rein elektrisch in der Stadt oder für Zweitwagen, Wasserstofftechnologie für größere Strecken) wird dafür sorgen, dass die Lärm- und Abgasbelastungen durch den Verkehr mittelfristig stark zurückgehen.
- Der allgemeine Trend zu nachhaltigeren und umweltbewussteren Leben wird dazu führen, dass immer mehr notwendige Strecken alternativ zurückgelegt werden, sei es mit dem Fahrrad, dem E-Bike, dem E-Scooter oder mit dem ÖPNV.

All diese Trends werden meines Erachtens dafür sorgen, dass die Verkehrsbelastung in Rödermark bereits in diesem Jahrzehnt zurückgehen wird, im darauf folgenden dann sogar spürbar.

3. FORDERUNGEN UND STELLUNGNAHMEN

Sowohl aus dem politischen Raum als auch von den diversen Bürgerinitiativen gibt es eine ganze Reihe von Forderungen an die Stadt. Zu einigen der meistgenannten Forderungen werde ich im Folgenden Stellung beziehen.

3.1 Tempo 30

Weder die FDP noch ich persönlich hält etwas von flächendeckendem Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen. Tempo 30 hat sich zum Standard für Wohnstraßen entwickelt und ist aus unserer Sicht auch die meisten innerörtlichen Zubringerstraßen zu den Hauptverkehrsstraßen sinnvoll (z.B. für den Breidertring, die Forststraße, Babenhäuser Straße, Teile der Odenwaldstraße – Rilkestraße, Hallhüttenweg, Freiherr-vom-Stein-Str., Pestalozzistr., Kinzigstr., Im Taubhaus, Am Zilliggarten). Auf den Hauptverkehrsstraßen sollte prinzipiell der Verkehr zügig fließen. Hier nehmen wir die Position von Bund und Land ein. Für Tempo 30 muss es schon wirklich triftige Gründe geben, z.B. räumliche Enge und unübersichtliche Straßenverhältnisse, Stellen mit viel Fußverkehr aufgrund von sozialen Einrichtungen (Schulen, Kitas, Kirchen). Wir sind deshalb auch strikt gegen Tempo 30 auf den Rödermärker Durchfahrtsstraßen. Die wenigen Ausnahmen werde ich in Kapitel 4 explizit nennen.

3.2 Lkw-Durchfahrtsverbote

Lkw schädigen eine Straße mindestens 50× mehr als Pkw. Lkw sind bedeutend lauter, insbesondere im Zusammenhang mit vorhandenen Straßenschäden. Auch der Schadstoffausstoß von Lkw ist in

der Regel weit höher als der von Pkw. Es ist also verständlich, dass Straßenanwohner Lkw am liebsten von den Straßen verbannen möchten. Auf der anderen Seite sind Lkw lebensnotwendig, sie bringen die Rohstoffe und Waren zu den gewerbetreibenden Unternehmen, bringen deren Waren zu den Kunden, versorgen den Handel mit Nachschub. Man kann sie also nicht komplett verbannen.

Lkw gehören auf die Hauptverkehrsstraßen (außer sie haben ein konkretes Anliegen), sollten aber nicht zwangsläufig auf jeder dieser Straßen zugelassen werden. Sie müssen aber auf den Straßen fahren dürfen, die Gewerbegebiete anbinden. Auch ist immer abzuwägen bzgl. der Belastungen von Anwohnern und den Umwegen/Zusatzstrecken, die zu fahren wären, wenn eine Hauptverkehrsstraße für den Lkw-Verkehr gesperrt wird. Daher ist für uns das bestehende Lkw-Durchfahrtsverbot für Urberach entlang der B 486 absolut gerechtfertigt, die 3 km Umweg über die K/L-Trasse über Messel nach Eppertshausen absolut zumutbar. Gleiches gilt selbstverständlich für die Ortsdurchfahrt Ober-Roden. Dagegen ist ein Lkw-Durchfahrtsverbot für die Rodaustraße oder für Waldacker für uns undenkbar.

Bleibt als strittige Straße die West-Ost-Durchfahrt durch Ober-Roden entlang der L 3097. Hier liegen zumindest in Ober-Roden keine Gewerbegebiete an der Strecke, ein Lkw mit Ziel Hanauer Kreuz hat über den Rödermarkring einen Umweg von 2,4 km hinzunehmen (700 m mehr über Waldacker und Kreisquerverbindung), für das Gewerbegebiet Nieder-Roden beträgt der Umweg 4,6 km, für Rollwald sind es allerdings schon 8,3 km mehr. Das sind – bis auf Rollwald – absolut hinnehmbare Umwege, um eine stark belastete innerörtliche Kreuzung zu entlasten. Ich unterstütze daher das Anliegen eines Lkw-Durchfahrtsverbots entlang der L 3097 in Ober-Roden. Lkw-Zulieferverkehr nach Rollwald kann als Anlieger weiterhin fahren. Entscheidend für eine Entlastung wird sein, ob sich die Lkw auch an das Verbot halten, besonders die Kolonnen von Paketfahrzeugen. Ohne Kontrolle sehe ich hier Probleme

Fairerweise muss auch erwähnt werden, dass durch dieses Lkw-Durchfahrtsverbot die Zahl der Lkw durch Waldacker und durch das Gewerbegebiet Ober-Roden ansteigen würde. Eine Reduzierung der Belastung an der einen Stelle führt immer zu mehr Belastungen an anderer Stelle.

3.3 Standblitzer und Verkehrskontrollen

Ich befürworte prinzipiell stationäre Geschwindigkeitskontrollstellen, um an Stellen mit besonderen Gefahrenpotenzial die Geschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer an das erlaubte Maß anzupassen. Stationäre Blitzer dürfen aber niemals vordergründig als Einnahmequellen gesehen werden. Die bisherigen Standorte der stationären Blitzer halte ich für angemessen und ich würde mich einer Revitalisierung auch nicht widersetzen. Allerdings sehe ich im städtischen Haushalt in den nächsten Jahren keinen großen Spielraum für eine Anschaffung der teuren Messstellen. Von städtischer Seite wurden hier Kosten von über 160.000 € pro Säule inkl. Kamera genannt (Es gibt allerdings berechtigte Gründe, diese Zahl anzuzweifeln. In diversen Zeitungsberichten aus anderen Kommunen werden weitaus geringere Beträge genannt.). Zwar würden sich die Anlagen langfristig wohl irgendwann amortisieren, in den kommenden Jahren wird es aber aus meiner Sicht immer Investitionsforderungen mit höherer Priorität geben. Eine Initiative, wie die der SPD, die an jedem Ortseingang einen stationären Blitzer aufstellen möchte (das wären 13 Standorte), lehne ich daher ab.

Einige Stellen kommen für mich auch schon deshalb nicht in Frage, weil ich und die FDP die dort bereits geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen aus den unter 1.1 genannten Gründen ablehnen.

Generell lehnt die FDP Geschwindigkeitskontrollen, die Bürger als „Abzocke“ interpretieren könnten ab. Geschwindigkeitskontrollen vor Kitas oder Schulen, finden unsere Zustimmung,

ebenso dort, wo Bürger unter Raserei leiden. Ein Beispiel: Ablehnen würden wir die mobile Kontrolle des Tempo-30-Nachtfahrgebots in Waldacker oder die Kontrolle von Tempo-50 an der Ortsausfahrt Urberach Richtung Ober-Roden, befürworten würden wir die Kontrolle von Tempo-30 z.B. in der Bahnhofstraße, vor der Nell-Breuning-Schule oder am Marktplatz Ober-Roden. Generell halten wir den Einsatz von regelmäßigen mobilen Geschwindigkeitskontrollen für wirkungsvoller als alle eventuell anzuschaffenden stationären Säulen mit eigenen Kameras zu bestücken. Daher würden wir die Anschaffung einer 2. mobilen Anlage der von mehreren stationären Kameras vorziehen (laut Aussage des Bürgermeisters ist dies bereits beauftragt). Im Großen und Ganzen sehe ich Rödermark nicht als Ort genereller Raserei. Ausnahmen wird es allerdings immer geben.

Die Forderungen von Bürgern nach mehr Kontrollen durch das Ordnungsamt beziehen sich aber nicht nur auf das Messen der Geschwindigkeit, sondern auf viele weitere Punkte: Durchfahrtsverbote für Lkws, Parken, freilaufende Hunde, Vermüllung, Vandalismus uvm. Es ist aus personellen und damit finanziellen Gründen unmöglich, allen Forderungen und Wünschen nachzukommen. Natürlich wünscht sich auch der eine oder andere Stadtverordnete der FDP mehr Kontrollen an der einen oder anderen Stelle – je nach persönlicher Priorität. Auf der anderen Seite ist der Grat schmal zwischen Forderungen nach mehr Kontrollen und Beschwerden über zu viele Kontrollen, besonders natürlich an den Stellen, wo man selbst beim Regelübertritt erwischt wurde. Auch wenn wir natürlich an der einen oder anderen Stelle unzufrieden sind, muss ich daher dennoch sagen: im Prinzip ist die Kontrollichte in Rödermark angemessen, da sich die Beschwerden über zu viel und zu wenig Kontrollen annähernd die Waage halten.

3.4 Kreisverkehre

Kreisverkehre sind in den meisten europäischen Ländern Standard, die Ampeldichte ist dort wesentlich geringer. Auch in vielen Teilen Deutschlands setzt man auf Kreisverkehre. Hessen Mobil scheint hier noch in der Vergangenheit zu leben.

Kreisverkehre haben vielerlei Vorteile. Sie sorgen für eine sichere und geschwindigkeitsreduzierte Kreuzungsquerung, mit 70 km/h bei dunkelgelb über eine Kreuzung zu rasen, ist nicht mehr möglich. Trotz der reduzierten Geschwindigkeit sorgen sie für einen Zeitgewinn, da die Wartezeiten in der Regel kürzer sind als bei einer Ampel, da es keinen Leerlauf gibt. Zwar ist die Erstellung eines Kreisel teurer als der Bau einer Ampelanlage, aber dafür verursacht ein Kreisel im Gegensatz zur Ampel keine laufenden Kosten. Kreisverkehre sind daher für die FDP an vielen Stellen im Ortsgebiet denkbar und wünschenswert. Es ist für uns unverständlich, dass Hessen Mobil laut den Stellungnahmen, die uns vom Magistrat mündlich weitergegeben wurden, bei Straßenerneuerungen keine Kreisverkehre in Betracht zieht bzw. die kompletten Kosten auf die Kommune abwälzen möchte.

Kreisverkehre würde ich mir in Rödermark für folgende Stellen wünschen: Rödermarkring: Aldi-Kreuzung, Jet-Kreuzung, Kreuzung Kapellenstraße. B 486: Motoren-Lang-Kreuzung, Kreuzung Pestalozzistr./Freiherr-vom-Stein-Str., dazu die Breidertring-Kreuzung und die Kipferl-Kreuzung an der L 3097.

3.5 Lärmbelästigung

Ich muss gestehen, ich habe beim Thema Lärm so meine Probleme, weil ich selbst nicht lärmempfindlich bin und der Lärm meistens nicht erst seit gestern auftritt. Nach meiner

Auffassung ist es generell nicht lauter geworden (Autos in den 70er und 80er Jahren waren z.B. definitiv lauter als die heutigen), aber viele Leute sind empfindlicher geworden und mit ihren Forderungen wurden die Gesetze angepasst, so dass Lärm heute zu deutlich höheren Restriktionen führt als gestern. So leid es mir tut, ich persönlich kann für ein Teil dieser Restriktionen kein Verständnis aufbringen. Mir platzt der Hemdkragen, wenn einzelne Personen aufgrund der Lärmgesetzgebung Traditionsfeste abwürgen können, ich habe kein Verständnis, wenn man nach vielen Jahrzehnten Straßenlärm nachts plötzlich nur noch mit Tempo 30 durch Waldacker schleichen darf, ich habe kein Verständnis dafür, wenn Richter das Krähen von Hähnen oder das Quaken von Fröschen limitieren und ich habe kein Verständnis, wenn ein potenzielles Baugebiet, bei dem sonst alles stimmen würde, aufgrund von angeblicher Lärmbelästigung durch Rodaustraße und Dreieichbahn kaum realisierbar ist. Ich habe überhaupt kein Verständnis für Personen, die sich in Kelsterbach ein günstiges Grundstück kaufen, dass deshalb so preiswert ist, weil es nahe am Flughafen liegt, um dann gegen den Fluglärm zu klagen, die in die Nähe eines Fußballstadions ziehen, um dann gegen den Spiellärm zu klagen oder die sich an einer Durchgangsstraße verbilligt ein Haus kaufen, um dann gegen den Straßenlärm zu klagen. Nach meinem persönlichen Dafürhalten ist unsere Lärmgesetzgebung schon heute überzogen und müsste wieder leicht zurückkorrigiert werden, da sie für das Allgemeinwohl wichtige Entwicklungen blockiert. Volksfeste, Sport- und Kulturveranstaltungen müssen in meinen Augen einen höheren Stellenwert haben als die Lärminteressen einzelner. Aber das ist als Einzelmeinung zu verstehen.

Im Moment sind die Gesetze so wie sie sind und ich muss als politisch Aktiver schauen, wie das Recht auf Einhaltung dieser Gesetze mit den möglicherweise gegenläufigen Freiheitsrechten anderer in Einklang zu bringen ist.

Verkehrslärm hat verschiedene Ursachen (mit abnehmender Wichtigkeit):

1. Unebene Bodenverhältnisse (Spurrillen, Schlaglöcher etc.)
2. Lärmerzeugende Schäden an den Fahrzeugen (mutwillig oder unabsichtlich)
3. Hohe Drehzahlen
4. Brems- und Beschleunigungsvorgänge
5. Abrollgeräusche und Luftwiderstandsgeräusche

Die wichtigste Ursache (1) lässt sich am leichtesten beheben, wenn die nötigen Finanzmittel vorhanden sind. Ein Schweller oder ein Schlagloch vor dem Haus kann nervtötend sein, weil jedes Fahrzeug hier mehr Lärm verursacht als nötig. Neuer Flüsterasphalt kann hier für wirkungsvolle Abhilfe sorgen.

Aufgemotzte oder kaputte Fahrzeuge (2) lassen sich allenfalls durch verstärkte Kontrollen reduzieren. Es bleibt die Hoffnung, dass die Poser und Motorsportfreunde weniger werden. Hohe Drehzahlen (3) haben auch etwas mit hoher Geschwindigkeit zu tun, aber auch mit falschem Schaltverhalten und mit unseren Geschwindigkeitsbegrenzungen. So ist Tempo 30 bei Schaltgetrieben ein ungünstiges Tempo, da es für viele eine für den 3. Gang zu langsame Geschwindigkeit ist. Bei den meisten Autos ist Tempo 30 im 2. Gang aber durch die höhere Drehzahl lauter als Tempo 40 im 3. Gang. Ich plädiere daher ganz eindeutig für den vermehrten Einsatz von Tempo 40, weil man dieses Tempo ohne Schalten bequem halten kann und es eine höhere Akzeptanz bei den Autofahrern hat – alles im Falle von Hauptverkehrsstraßen wohlgedacht. Generell ist festzustellen, dass viele Kraftfahrer mit zu niedrigen Gängen unterwegs sind und damit mehr Lärm verursachen als nötig. Hier hilft nur Aufklärung.

Das Thema Drehzahl wird in den kommenden Jahren auch dadurch entschärft, dass immer mehr Elektrofahrzeuge auf den Straßen sind, die aus technischen Gründen keine lauten Motorgeräusche mehr von sich geben. Da Elektrofahrzeuge besonders für den Stadtverkehr geeignet sind, sollte sich dies mittelfristig durch weniger Straßenlärm in den Städten bemerkbar machen (Zur Info: 3

der 5 Mandatsträger der FDP Rödermark fahren elektrisch oder teilelektrisch).

Brems- und Beschleunigungsvorgänge verursachen immer Lärm, entweder durch quietschende Bremsen oder hohe Drehzahlen beim Beschleunigen. Daher sind Anwohner an Ampeln immer besonders lärmgeplagt. Auch das ist ein Grund, den Verkehr möglichst fließend zu halten.

Künstliche Hindernisse, die den Verkehr verlangsamen, erhöhen daher immer die Lärmbelastung.

Der letzte Punkt (5) ist wieder geschwindigkeitsabhängig (daneben spielen cw-Wert und Bauart der Reifen eine Rolle). Flüsterasphalt dämpft den Pegel, ansonsten lässt sich hier wenig verändern, allerdings werden diese Geräusche meist als weniger störend empfunden.

Bei allen 5 Punkten gilt: Lkw tragen deutlich überproportional zum Verkehrslärm bei.

3.6 Gesundheitsbelastungen

Die Verkehrsbelastung lässt manche Bürger Angst um ihre Gesundheit haben. Gemeint ist hier nicht der direkte körperliche Schaden durch Fahrzeugkontakt, sondern der schleichende Schaden, der durch Schadstoffe im Abgas hervorgerufen wird.

Hier möchte ich zum einen eine gewisse Entwarnung geben, zum anderen darum bitten, die Kirche im Dorf zu lassen. Denn man sollte immer bedenken, wo wir herkommen und wo wir heute stehen. Noch vor 40 Jahren war Benzin verbleit, war schwefelhaltig und es gab keine Katalysatoren. Trotzdem sind die Menschen an den Straßen nicht haufenweise tot umgefallen. Die in der Presse teilweise genannten Zahlen von heute noch 50.000-100.000 Toten jährlich durch Luftschadstoffe halte ich für absurd. Dann müssten es damals 500.000 gewesen sein, also mehr als jeder 2. Gestorbene. Und seit den 80er Jahren wurde vieles getan. Das Blei ist verschwunden, der Schwefel auch, Waldsterben hat heute andere Ursachen, Katalysatoren sind heute Pflicht, wurden immer besser, die Grenzwerte immer weiter abgesenkt, die Motorentechnik wurden verbessert, die Motoren sparsamer, Rußfilter für Diesel Pflicht. Es gibt kaum noch Autos, die sichtbar Dreck ausstoßen, man kann Abgase kaum noch riechen, heute kommt aus den Auspuffanlagen fast nur noch Kohlendioxid, Wasser und ein paar Stickoxide. Wir haben so viel getan und es ist um Größenordnungen besser geworden.

Und dennoch haben die Kritiker nicht unrecht, wenn sie sagen, die Abgase sind weiterhin giftig. Prinzipiell ist das für sich genommen ungiftige Kohlendioxid der größte Problemstoff, denn er ist als Treibhausgas maßgeblich für den Klimawandel verantwortlich. Daher muss es unser gesellschaftliches Ziel sein, in der Zukunft Mobilität ohne die Erzeugung von Klimagasen zu organisieren. Das geht, z.B. mit Wasserstofftechnik und E-Mobilität, und fordert schnellstmöglichstes und konsequentes Handeln. Diese Fahrzeuge stoßen keinerlei giftige Abgase aus, die Gesundheitsrisiken minimieren sich also mit dem fortschreitenden Einsatz dieser Technologien.

Die 2. Gruppe von Problemstoffen sind die Stickoxide, die im Körper eine ganze Reihe von Folgereaktionen auslösen können. Ist man einer zu hohen Konzentration ausgesetzt, steigt das Risiko von Erkrankungen der Atemwege und von Krebserkrankungen. Eine Quelle von Stickoxiden sind Kraftfahrzeuge. Aber bei weitem nicht die einzige. Unsere Grenzwerte sind mittlerweile so niedrig, dass man diese Gefahr für die beschriebenen Erkrankungen nahezu vernachlässigen kann. Die Höhenstrahlung in Flugzeugen und die UV-Strahlung in den meisten Urlaubsgebieten erhöhen die Wahrscheinlichkeit weit mehr und trotzdem denkt keiner daran, das Fliegen und den Sonnenurlaub zu verbieten. Warum sind unsere Gesetze dann so, dass Gerichte einen quasi enteignen können, wenn Grenzwerte an manchen Straßenabschnitten überschritten werden und ganze Fahrzeugklassen daraufhin nicht mehr in manchen Städten fahren dürfen?

Unverhältnismäßig und unverständlich!

Die 3. Gruppe ist der Feinstaub, Rußpartikel durch die unvollständige Verbrennung von vor allem

Dieselmotoren. Rußpartikel schädigen die Atemwege und können toxische aromatische Kohlenwasserstoffe enthalten, die Krebs auslösen können. Natürlich sollte man daher alle Anstrengungen unternehmen, so wenig wie möglich Feinstaub zu emittieren. Aber auch hier werden Autofahrer zu Sündenböcken. Feinstaub hat die unterschiedlichsten Quellen, von Hausbrand (Kamin) über Industrieemissionen, Emissionen anderer Fahrzeuge (vom Bus über den Lkw und der Diesellok bis zum Kreuzfahrtschiff mit der 60.000fachen Emission eines Pkw), Emissionen der Landwirtschaft, natürliche Emissionen (Vulkanausbrüche, Brände, Baumblüten etc.) und Luftverwirbelungen von Boden (Sahasand, Ackerflächen etc.). Der Anteil der Dieselfahrzeuge schwankt je nach Untersuchung zwischen 15 % und 70 % und dennoch werden die Halter dieser Fahrzeugklasse als einzige sanktioniert. Wer gegen Feinstaubbelastungen aus Autoabgasen zu Felde zieht, sich dann zuhause zuerst Steaks auf den Kohlegrill legt, um danach vor dem offenen Kamin zu entspannen, hat das Problem nicht verstanden.

Auch wenn ich dafür von manchem beschimpft werde: die gesundheitlichen Aspekte der Verkehrsabgase werden aus meiner Sicht überbewertet. Für meine Partei kann ich sagen. Die FDP wird keiner Initiative zustimmen, auf städtische Kosten eigene Emissionsmessungen durchzuführen.

3.7 Sicherheit

Auch das Thema Sicherheit wird aus meiner Sicht oft vorgeschoben, um eine strengere Regulierung des Verkehrs zu begründen. Ich meine, der Straßenverkehr in Rödermark ist sicher, es gibt keine innerörtlichen Unfallschwerpunkte. Mir ist kein Fall eines bei Kollisionen getöteten oder schwer verletzten Fußgängers oder Radfahrers in den letzten 30 Jahren bekannt. Die wenigen schwerwiegenden innerstädtischen Unfälle hatten immer individuelle Ursachen und wären mit großer Wahrscheinlichkeit auch passiert, hätte die Stadt auf die Forderungen nach mehr Sicherheit reagiert.

Bei der realen Sicherheit besteht also meines Erachtens nach kein akuter Handlungsbedarf.

Anders sieht es bei der gefühlten Sicherheit aus. Viele insbesondere ältere Mitbürger fühlen sich z.B. auf den Hauptverkehrsstraßen mit dem Fahrrad unsicher oder fühlen Unbehagen beim Überqueren der Fahrbahn. Die subjektive Sicherheit spielt eine große Rolle, wie wohl man sich in einer Stadt fühlt. Daher ist es der FDP ein wichtiges Anliegen, diese gefühlte Sicherheit, dort, wo dies möglich ist, zu verbessern. Ein wichtiger verkehrstechnischer Baustein in diesem Zusammenhang ist das Anlegen von Sicherheitsstreifen für Radfahrer. Diese gestrichelten Linien erhöhen die gefühlte Sicherheit spürbar, hat man nun doch einen eindeutigen Raum, wo man sich als Radfahrer aufhalten kann. Zusammen mit den verschärften Abstandsregeln für Autofahrer beim Überholen von Radfahrern bin ich der Überzeugung, dass diese Markierungen auch die reale Sicherheit von Radfahrern erhöhen.

Auch zusätzliche Querungshilfen wie Fahrbahnteiler und Zebrastreifen können die subjektive Sicherheit der Bürger erhöhen und werden daher von der FDP befürwortet.

4. VORSCHLÄGE FÜR EINZELNE STRASSEN

Nun komme ich zu den einzelnen Hauptverkehrsstraßen und welche Verbesserungen ich hier begrüßen würde und was aus meiner Sicht nicht geht.

4.1 Traminer-Straße/Konrad-Adenauer-Straße

Die bisherige Ortsdurchfahrt Urberach gehört zu den belasteten, aber nicht zu den übermäßig belasteten Bundesstraßenabschnitten in der Republik. Dennoch steht eine Entlastung durch eine Umfahrung im Bundesverkehrswegeplan und wurde kürzlich von der Landesregierung mit einer hohen Realisierungspriorität versehen, so dass die lange währende Diskussion in naher Zukunft neue Fahrt aufnehmen wird. Meine Meinung zu diesem Thema finden Sie in Kapitel 5.

Zudem will Hessen Mobil in den nächsten 2 Jahren die Fahrbahndecke erneuern. Im Zuge dieser Arbeiten sind Umgestaltungen leichter realisierbar als zu anderen Zeiten. Daher ist auch eines der wichtigsten Ziele des runden Tisches Verkehr eine Einigung darüber zu erzielen, welche Umgestaltungen während dieser Maßnahmen auf städtische Kosten mit durchgeführt werden sollen.

So lange es keine Umfahrung der Ortsdurchfahrt gibt, z.B. durch einen Ausbau der K/L-Trasse, solange die Ortsdurchfahrt Bundesstraße ist, wird die FDP keinen Maßnahmen zustimmen, die den Verkehr auf der Ortsdurchfahrt künstlich behindern und die Fahrtzeit verlängern. Es macht überhaupt keinen Sinn, den Verkehr jetzt mit allen Mitteln einzubremsen, die Staus in der Rushhour damit künstlich zu verlängern und mit dieser Situation dann 10-15 Jahre leben zu müssen, bis vielleicht einmal eine Ortsumfahrung in Betrieb geht!

Die FDP ist mittelfristig für den Umbau der Motoren-Lang-Kreuzung in einen Kreisverkehr mit 3 vorgelagerten Zebrastreifen. Wir sind für den Umbau der Kreuzung mit der Pestalozzistr./Freiherr-vom-Stein-Straße in einen Kreisverkehr mit gesicherten Überwegen für Fußgänger, da der Zuschnitt der bisherigen Kreuzung sehr ungünstig für das Queren für Fußgänger und Radfahrer ist und hier eine Verbesserung dringend notwendig ist, auch wenn der Straßenraum sehr beengt für einen vollständigen Kreisel ist.

Ich bin der Auffassung, dass es in der Ortsdurchfahrt mindestens alle 200 m eine Querungshilfe für Fußgänger in Form einer Fußgängerampel, eines Zebrastreifens oder eines Fahrbahnteilers geben sollte (wobei ich die 5 bestehenden Ampeln für ausreichend halte). Daher setze ich mich für zusätzliche Querungshilfen in Höhe Am Zilliggarten, Bachgasse/Bergweg und Freiherr-vom-Stein-Straße/Pestalozzistr. ein. Dies sind die einzigen Verkehrsverlangsamungen, denen ich heute schon zustimmen würde, die aber vermutlich erst realisiert werden können, wenn die Ortsdurchfahrt irgendwann vielleicht einmal in kommunale Hände fällt.

Ganz wichtig sind für mich Angebots- bzw. Sicherheitsstreifen für Radfahrer. Diese sollte es in Fahrtrichtung Eppertshausen durchgängig von der Einmündung im Taubhaus bis zur Dekan-Becker-Str. geben, in Fahrtrichtung Offenthal in allen Streckenabschnitten, wo auf den Bürgersteigen keine Parkflächen eingezeichnet sind, d.h. von der Robert-Bloch-Straße bis zur Karlstraße und von der Bachgasse bis zur Rodaustraße.

Einen Wegfall der bestehenden Parkplätze z.B. zugunsten eines durchgängigen Radstreifens lehne ich ab. Besucher des Rathauses, der Kirche, des Häfnerplatzes und Kunden der Geschäfte müssen ortsnahe Parkmöglichkeiten haben.

Durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h lehne ich strikt ab, eine Reduzierung auf 40 km/h zwischen Sparkasse und Töpferstraße wäre mit mir dagegen machbar.

Ich halte die Standorte der beiden stationären Geschwindigkeitsmessgeräte für gut gewählt und würden es begrüßen, wenn an diesen Stellen vermehrt Kontrollen durchgeführt werden würden.

Mittelfristig wäre ein Ersatz der Starenkästen durch moderne Blitzersäulen wünschenswert, sollten die nötigen Finanzmittel da sein. Wenn die Kreuzung Pestalozzistr. in einen Kreisverkehr umgebaut werden sollte, wäre an dieser Stelle natürlich kein stationärer Blitzer mehr nötig.

4.2 Rodaustraße

Aus Sicht des Nicht-Anwohners ist nicht der Verkehrslärm das größte Problem der Rodaustraße, sondern die schlechte Fahrbahnbeschaffenheit (die gleichzeitig eine der Hauptursachen des Verkehrslärms ist), der zugeparkte Mehrzweckstreifen im Bereich des Entenweiher sowie die miserable Situation für Radfahrer zwischen Mühlengrund und Ober-Rodener-Straße.

Die FDP lehnt Geschwindigkeitsbegrenzung auf weniger als 50 km/h auf der Rodaustraße ebenso ab wie ein Lkw-Durchfahrtsverbot. Es könnte aber durchaus sein, dass aufgrund der ohne Zweifel vorhandenen Lärmbelastungen für Anwohner (Urbruch, Bruchwiesenstraße, Hatterswiese) Tempo 30 angeordnet werden muss, um den Lärmpegel zu senken. Entsprechende Lärmuntersuchungen sind in Auftrag gegeben.

Aus unserer Sicht darf das kein Dauerzustand werden, weil es für eine Geschwindigkeitsreduzierung keinerlei Akzeptanz durch die Nutzer der Straße gäbe. Die Rodaustraße wurde als Umfahrungsstraße gebaut, um die enormen Belastungen der Bahnhofstraße zu minimieren. Alteingesessene Bürger werden sich an die Staus auf der Bahnhofstraße erinnern können, besonders, wenn bei T&N Feierabend war. Tempo 30 auf einer Umfahrungsstraße halte ich für absurd.

Die Stadt muss aus unserer Sicht daher alles unternehmen, den Lärmpegel durch bauliche Maßnahmen zu reduzieren. Wir setzen uns z.B. dafür ein, dass die Rodaustraße zeitnah eine neue Fahrbahndecke aus Flüsterasphalt erhält, um die Lärmbelastungen zu reduzieren. Auch über eine Lärmschutzwand zwischen Rodau Grundstücksgrenzen sollte nachgedacht werden. Wir haben kein Problem mit mobilen Geschwindigkeitskontrollen entlang der Rodaustraße, um die 50 km/h-Grenze zu überwachen (heute wird oftmals deutlich schneller gefahren, was zu mehr Lärm führt). Wir fordern einen Sicherheitsstreifen für Radfahrer beidseitig von der Fußgängerampel bis zur Kino-Kreuzung, notfalls zu Lasten der Aldi-Ein- und Ausfahrspur. Keine Lösung haben wir für den zugeparkten Mehrzweckstreifen beidseitig in Höhe des Entenweiher, der damit nur noch einen Zweck hat und Radfahrer zur Benutzung der Fahrbahn zwingt. Hier wäre zu prüfen und zu testen, ob eine Einfahrtmöglichkeit in den Mühlengrund (auf der Seite des Entenweiher) bis zum Entenweiherparkplatz (und damit die Nutzung des Entenweiherparkplatzes von der Rodaustraße aus) die Situation verbessern würde (d.h. der Mühlengrund wäre erst nach der Einfahrt zum Parkplatz Einbahnstraße).

Weiterhin würde ich bessere (sicherere) Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer im Kreuzungsbereich mit Am Zillgarten begrüßen. Die vorhandenen rudimentären Mittelinseln geben kein Gefühl der Sicherheit. Auch könnte ich mir an dieser Stelle einen Minikreisel vorstellen, der das Geschwindigkeitsniveau im Sinne der Anwohner reduzieren würde.

4.3 Bahnhofstraße/Robert-Bloch-Straße/Darmstädter Straße

Alle drei Straßen haben bei weitem nicht die hohe Verkehrsbelastung der B 486, sind aber durch einen besonders engen Straßenraum gekennzeichnet. Diese Enge des Straßenraums, der dazu auch noch leicht kurvig ist, rechtfertigt aus meiner Sicht eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im kompletten Bereich der Bahnhofstraße sowie mindestens auf 40 km/h auf der Robert-Bloch-Straße. Gleiches würde ich begrüßen für die Darmstädter Straße zwischen Dalles und Friedhofstraße.

Die FDP fordert für den gesamten Bereich der Bahnhofstraße sowie der Robert-Bloch-Straße, inkl. des anschließenden Stücks der Wagnerstraße einen Sicherheitsstreifen für Radfahrer. Auch in der

Darmstädter Straße sollte dieser überall dort realisiert werden, wo es keine eingezeichneten Parkbuchten gibt, also mindestens zwischen Klausenerstraße und Pestalozzistraße.

4.4 Mainzer Str./Hanauer Str./Nieder-Röder-Straße

Hier werden vor allem 2 Punkte angemerkt: die Lärmbelastung, vor allem im Kreuzungsbereich mit der Frankfurter Straße und der anschließenden Nieder-Röder-Straße und die Belastung mit Lkws. Wer sich den Kreuzungsbereich und die Nieder-Röder-Straße einmal angeschaut hat, wundert sich nicht über Lärmbelästigungen, denn der Straßenbelag ist hier ziemlich marode und muss dringend erneuert werden. Diese Forderung der Anwohner und der Stadt an Hessen Mobil wird von der FDP absolut unterstützt. Es war für mich schon unverständlich, warum bei der letzten Sanierung der Fahrbahndecke der L 3097 zwischen Ober-Roden und Rollwald vor rund 10 Jahren der kurze innerörtliche Abschnitt bis zur Kreuzung nicht mit erneuert wurde. Ähnlich wie in der Rodaustraße würde ein neuer Belag die Lärmbelästigung erheblich senken und das Wackeln der Gläser in den Schränken verhindern.

Wie unter 3.2 schon erläutert, würde ich die Forderung eines Lkw-Durchfahrtsverbots auf der L 3097 zwischen der Kreuzung Rödermarkring und dem Kreisverkehr auf der Rodgau-Ringstraße unterstützen. Die Fahrt nach Rollwald wäre damit Anliegerverkehr und erlaubt.

Die Forderung nach Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt Ober-Roden auf der L 3097 lehnen wir kategorisch ab.

Die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kipferl-Kreuzung würde die FDP begrüßen.

4.5 Hauptstraße Waldacker

Bei der Neugestaltung der Hauptstraße in Waldacker wurde auch durch den Einsatz der FDP ein Kompromiss gefunden, der für alle Teilnehmer zumindest kleine Verbesserungen brachte und daher unsere Unterstützung fand.

Wir fordern einen beidseitigen Anschluss an das Radwegesystem an der Kreisquerverbindung, d.h. den Bau eines Radstreifens von der Kreuzung mit der Kreisquerverbindung bis zum Beginn des kombinierten Rad-/Fußwegs gegenüber der Einmündung Lerchenstraße.

Wir halten die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für überzogen und teilweise unbegründet und lehnen diese ab. Ebenso würden wir es begrüßen, wenn die Stadt diese reduzierte Höchstgeschwindigkeit nicht überproportional kontrollieren würde.

4.6 Rilkestraße/Mainzer-Straße

Bei diesen beiden Straßen, die für den innerörtlichen Verkehr in Ober-Roden von hoher Bedeutung sind, aber keine Durchfahrtsstraßen darstellen, gibt es – neben der teilweise sehr schlechten Fahrbahnbeschaffenheit – noch einige weitere Schwachstellen. Beide Straßen besitzen eine Straßenmarkierung in der Fahrbahnmitte, die aus meiner Sicht völlig unnütz ist, weil sich die Verkehrsteilnehmer, die aus Richtung Urberach kommend die beiden Straßen befahren, nie auf „ihrer Seite“ aufhalten können, da hier immer parkende Autos stehen. Klassischer Begegnungsverkehr ist hier nicht möglich, daher sind auch die Mittelstriche unsinnig. Sinnvoll wäre es hingegen, auf der Seite mit Parkverbot einen Schutzstreifen für Radfahrer einzurichten – von der Trinkbornschule bis zur Einmündung in die Mainzer/Hanauer Str.

Ich weiß, wie in vielen anderen Fällen wird das Ordnungsamt sagen, dass ist aus rechtlichen

Gründen nicht möglich, weil die ERA 2010 von einer Restfahrbahnbreite von mindestens 4,5 m spricht und beide Straßen keine Straßenbreiten von 6 m aufweisen. Schutzstreifen dürfen von motorisiertem Verkehr auch nur ausnahmsweise überfahren werden. Wenn hier geparkt wird, ist die verbleibende Fahrbahnbreite aber nur 3 m, d.h. der Streifen würde im Regelfall überfahren werden, was nicht zulässig ist. Hier ist meiner Meinung nach der Gesetzgeber gefragt, denn zu oft kollidiert der Wunsch nach maximaler Sicherheit mit der Realität von Fahrbahnbreiten. Auch heute schon sind Ausnahmeregelungen möglich, dies gilt es hier zu prüfen. Denn oft beobachtet man folgende Situation: hat ein Auto auf der Seite der parkenden Autos Gegenverkehr, wartet es in einer Lücke, bis es auf die „Gegenfahrbahn“ fährt. Kommt ein Radfahrer entgegen (was auf dieser Schulstrecke häufig der Fall ist), wartet der Autofahrer in der Regel nicht. Von 1,5 m Sicherheitsabstand kann bei der Begegnung dann keine Regel mehr sein, gefährliche 30-50 cm trifft es wohl eher. Häufig weichen die eigentlich vorfahrtsberechtigten Radfahrer daher auf den (schmalen) Gehweg aus. Mit einem Schutzstreifen würde den Autofahrern viel klarer gemacht, dass der Radfahrer hier seine Berechtigung hat, enge Begegnungsverkehre oder Überholvorgänge würden minimiert. Der Autofahrer würde darauf gestoßen, dass er an dieser Stelle hinter dem Radler bleiben muss bzw. erst auf die „Gegenfahrbahn“ fährt, wenn der Radler vorbei ist.

5. ORTSUMFAHRUNG URBERACH

Seit fast 50 Jahren wird über eine Umfahrung von Urberach diskutiert, seit fast 50 Jahren gibt es unterschiedliche Interessen. Die einen, die Anwohner der Durchfahrtsstraße, leiden unter Verkehrsbelastungen und möchten den Verkehr raus aus dem Ort, die anderen, besonders die Anwohner in Feldrandlage, möchten den Naherholungswert erhalten und keine zusätzlichen Belastungen durch neue Straßen. Der Kompromiss liegt für die meisten in der sog. K-L-Trasse, die den überörtlichen Verkehr auf bereits vorhandene Straßen außerhalb des Stadtgebiets umleiten würde.

Wie ist der aktuelle Sachstand?

Die Umgehung der Ortsdurchfahrt Urberach steht im 2016 erstellten Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) mit dem Ziel eines 5,2 km langen 2-streifigen Neubaus und einem Finanzvolumen von 25,8 Millionen Euro (auf der Kostenbasis von 2012). Es wird von vordringlichem Bedarf gesprochen und von einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 5,4.

Im September 2020 hat das Hessische Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen 10 Bundesstraßenprojekte aus diesem Plan priorisiert, was heißt, dass ein Planungsbeginn ab 2021 finanziert wird. Von den 65 hessischen Projekten im BVWP 2030 waren 36 bereits seit 2017 priorisiert und sind derzeit in Bearbeitung, die neuen 10 kommen ab 2021 hinzu.

Die Straße kann vom Land Hessen über Hessen Mobil geplant werden, die Kommunen können die Planungen aber auch selbst übernehmen, bei voller Kostenübernahme durch das Land.

Bei Planungsbeginn gibt es noch keinerlei Festlegung auf eine Streckenführung. Der erste Schritt ist, alle denkbaren Streckenführungen gleichberechtigt zu untersuchen und die Vor- und Nachteile darzulegen. Fortwährende Gespräche der Stadt Rödermark haben dazu geführt, dass die von vielen bevorzugte Umfahrung über bereits vorhandene Strecken (K-L-Trasse) nun eine der zu prüfenden Varianten darstellt und es damit keine Vorfestlegung auf einen Straßenneubau gibt.

Was sind die Ziele von Bund und Land?

Bei der B 486 handelt es sich um die Erschließungsachse zwischen der A 67 und der B 45, zwischen Rüsselsheim und dem Landkreis Darmstadt-Dieburg. Sie ist die Querverbindung und Ausweichstrecke für Regionalverkehre zu den Autobahnen A 67 / A 5 / A 661 / A 3. Sollte es auf

der A 3 zwischen Seligenstädter Dreieck und Mönchhofdreieck Probleme geben, wäre eine Ausweichstrecke die B 45/B 26 und weiter über die B 486.

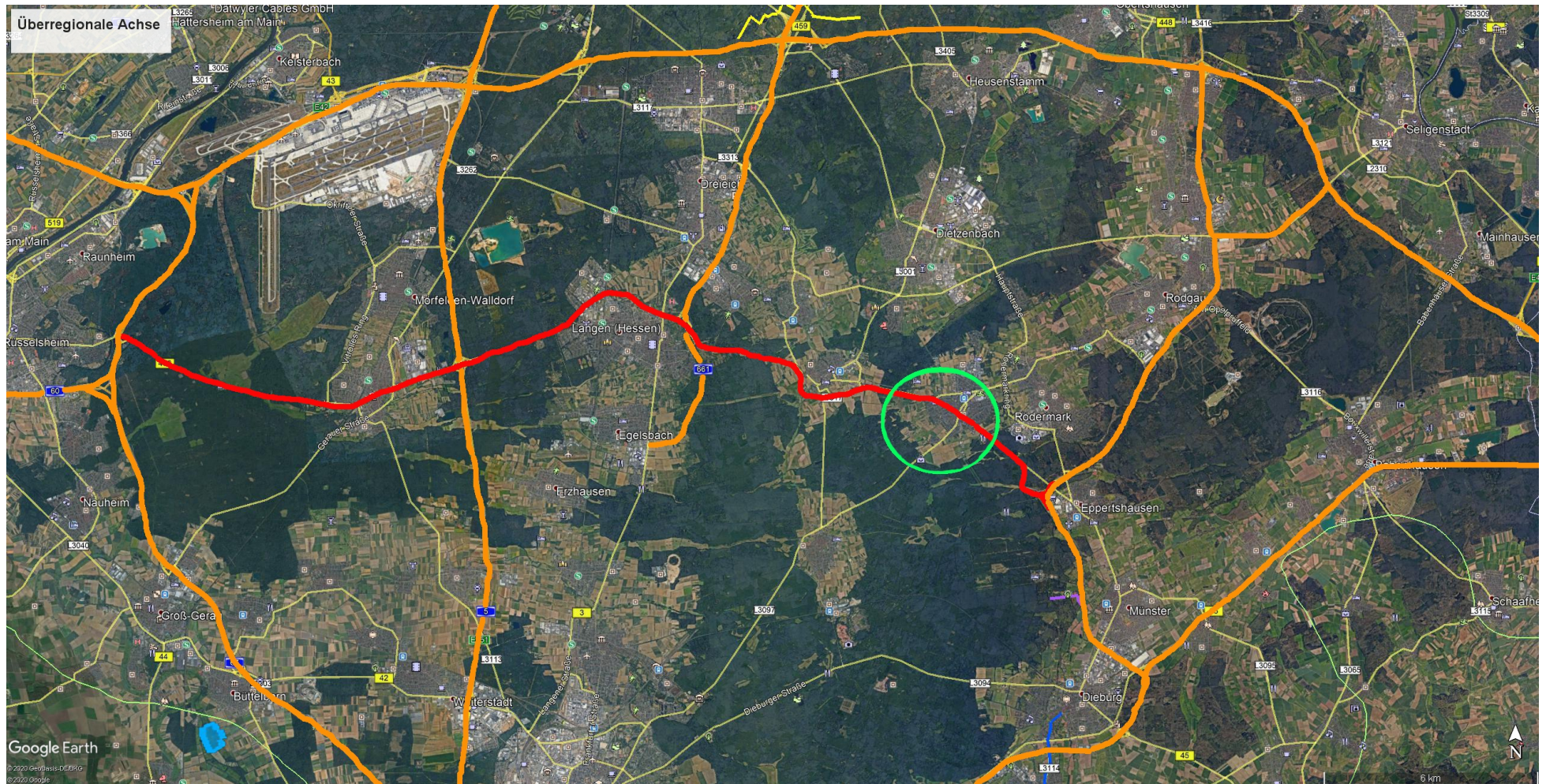
Der Bund möchte hier eine leistungsfähige Achse haben mit dem Ziel, ohne große Störungen und ohne Ortsdurchfahrt von der B 45 oder der B 459 zur A 661, A 5 oder A 67 zu kommen. Dieses Ziel ist erst einmal vorrangig gegenüber Aspekten von Umwelt- und Naturschutz, Sorgen und Nöten der Bevölkerung, der Landwirtschaft oder gar dem Naherholungs- oder Freizeitwert einer Landschaft. Die Ministerien wollen dieses Ziel erfüllt wissen. Zeigt es sich während der Planung, dass die oben genannten Aspekte, die gegen die einfachste Planung sprechen, so gravierend sind, dass sie nicht komplett außer Acht gelassen werden können, werden Planungsvarianten in den Vordergrund gerückt, die ausgewogener hinsichtlich dieser Aspekte sind bzw. diese vollständig berücksichtigen (wenn sie den Kostenrahmen nicht sprengen). Gibt es keine Variante ohne massive Konflikte, kann es sein, dass die Planung fallen gelassen wird und der Status Quo zementiert wird.

Die grundsätzliche Meinung der FDP

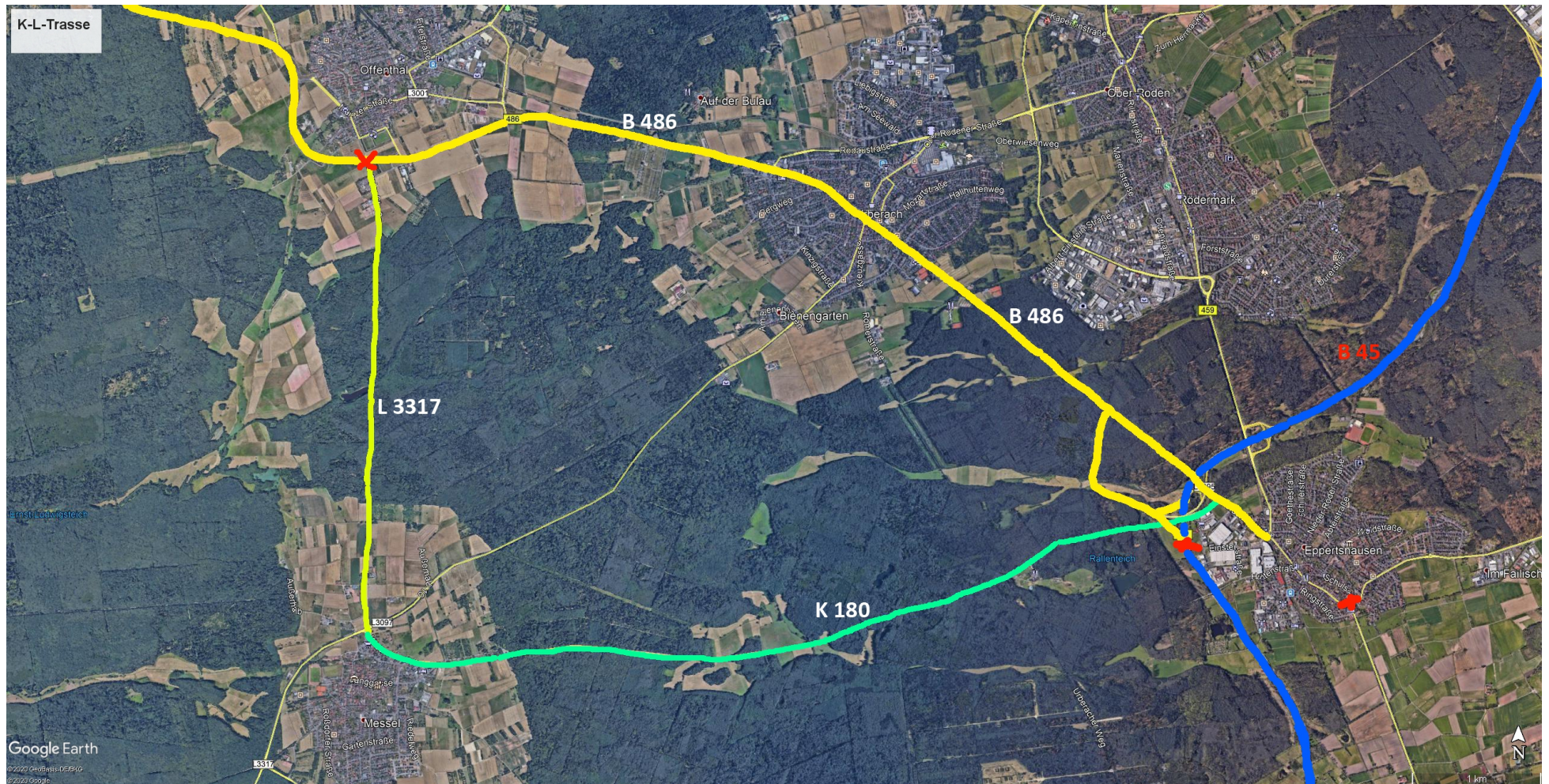
Die FDP Rödermark hat sich von vorn herein für einen Ausbau der K-L-Trasse und einen Umbau des Eppertshäuser Knoten ausgesprochen. Für uns ist dies die einzig verträgliche Umfahrung. Eine ortsnahe Umfahrung hätte so viele gravierende Nachteile für Urberach, dass Teile der Fraktion und Partei diese heute schon ausschließen. Ohne die Ergebnisse der Prüfung der einzelnen Varianten zu kennen, werden wir hierzu als Partei und Fraktion allerdings keine abschließende Stellung dazu abgeben. Daher verlasse ich an dieser Stelle den Sprecherstatus für die Partei und spreche ausschließlich für mich. Ich werde definitiv niemals für eine ortsnahe Umfahrung stimmen. Wenn der Umbau des Eppertshäuser Knotens und der Ausbau der K-L-Trasse nicht kommt, halte ich die Belastungen durch den Status Quo für das deutlich kleinere Übel im Vergleich zu einer ortsnahen Umfahrung. Im Folgenden werde ich versuchen, die Argumente, die gegen eine ortsnahe Umfahrung sprechen, zu erläutern. Zuerst aber einige bildliche Darstellungen.

Visualisierungen

Man kann theoretisch über alles Mögliche schwadronieren, um es wirklich verstehen zu können, sind bildliche Darstellungen oftmals entscheidender. Deshalb möchte ich auf den folgenden Seiten das bisher Gesagte sowie die sich bietenden Optionen visualisieren.



Diese Karte verdeutlicht die überregionale Achse, zum einen als Ausweichroute bei einer Überlastung der A 3, aber auch als schnellste Verbindung zwischen dem Ostkreis Darmstadt-Dieburg und dem Odenwaldkreis mit Langen, Dreieich, Neu-Isenburg, Mörfelden-Walldorf und dem Flughafen.



Diese Karte stellt den Status Quo dar und verdeutlicht, was mit K-L-Trasse gemeint ist. Die Strecke über die L 3317 und die K 180 ist eine Ausweichstrecke für die B 486 unter Vermeidung einer Ortsdurchfahrt.

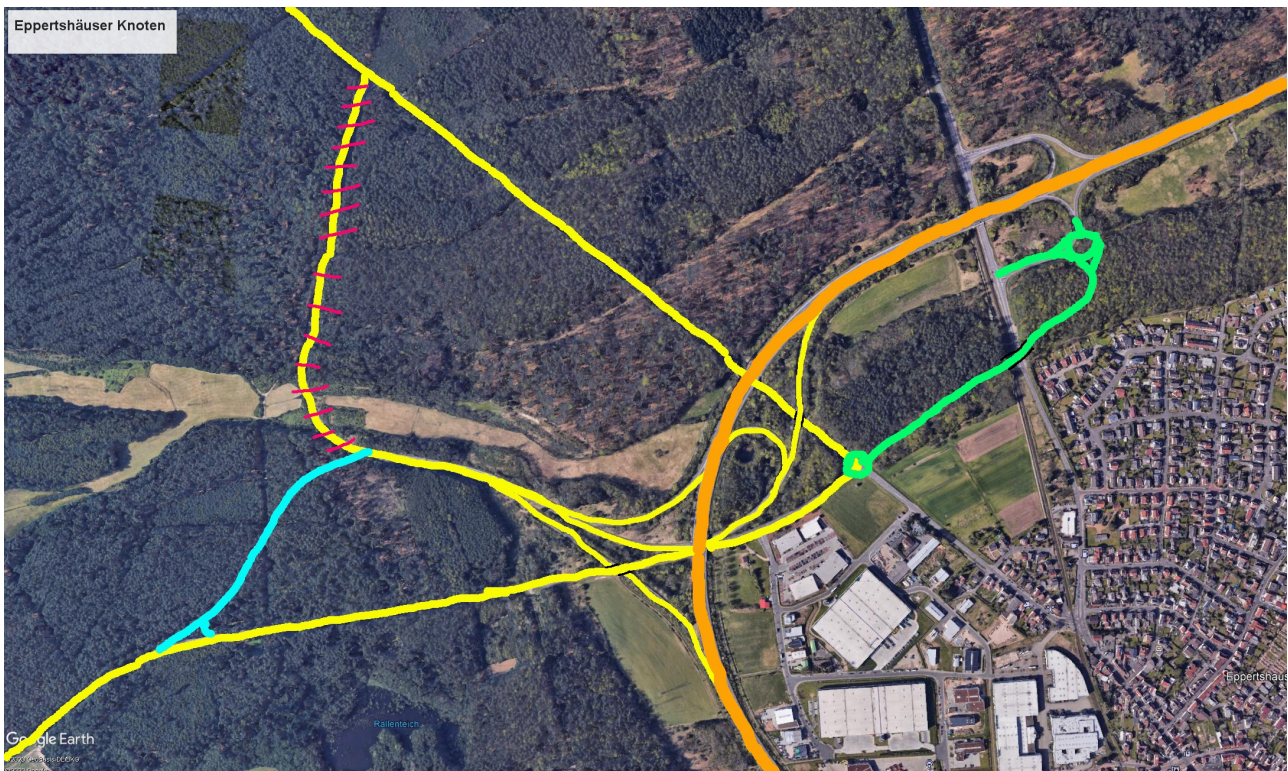
Vom Abzweig der L 3317 bis zur Auffahrt auf die B 45 fährt man heute über die B 486 durch Urberach 8,0 km, über die K-L-Trasse 13,3 km, also 5,3 km mehr, was für Pkw recht unattraktiv ist, von Lkw aber – auch aufgrund des Durchfahrtsverbots durch Urberach – bereits reichlich genutzt wird.

Bis zum Kirchenkreisel in Eppertshausen (rotes Kreuz) sind es durch Urberach 8,9 km und über die K-L-Trasse 12,0 km, also nur 3,1 km mehr. Dafür erspart man sich eine Ortsdurchfahrt und 5 Ampeln.

Die K-L-Trasse und ihre Optionen

Diese Zahlen zeigen, dass die Akzeptanz der K-L-Trasse als Ortsumgehung Urberach mit dem Umbau des Eppertshäuser Knotens (Auffahrt auf die B 45) steht und fällt. Baut man nämlich den Eppertshäuser Knoten um, so dass man von der heutigen K 180 direkt auf die B 45 kommt und kappt im Gegenzug die direkte Auffahrt von der B 486, betragen die Streckenlängen bis zur B 45 genau 10,0 km durch Urberach und 10,7 km über die K-L-Trasse. Bei dieser Differenz von nur noch 700 m ist davon auszugehen, dass nahezu jeder die schnellere Variante über die K-L-Trasse wählt. Zum Vergleich. Von der Breidertkreuzung bis zum Ortseingang Waldacker sind es 4,8 km über den Rödermarkring und 3,5 km über die Dieburger/Frankfurter Str. Für diesen Umbau des Eppertshäuser Knotens müssten rund 550 m Straße neu gebaut (cyan) und dafür Wald gerodet werden. Im Gegenzug könnten rund 650 m Straße rückgebaut und renaturiert werden (rot gestrichelt). Der größte Teil der bisherigen Auf- und Abfahrt zur B 45 bliebe unverändert.

Überlegenswert wäre auch die direkte Anbindung der K-L-Trasse an die B 459 und damit an die Abfahrt Rödermark-Ober-Roden/Eppertshausen (grüner Abschnitt). Da auf dieser Strecke die Dreieichbahn gequert werden müsste, ginge dies nur mit einer Brücke und dem Bau eines neuen, erhöht liegenden Kreisverkehrs an der Auffahrt zur B 45. Bei dieser Variante könnte ein aus Ober-Roden kommender Autofahrer mit Ziel Darmstadt-Kranichstein noch vor Eppertshausen auf die K-L-Trasse einbiegen, Eppertshausen Nord würde vom Verkehr entlastet.



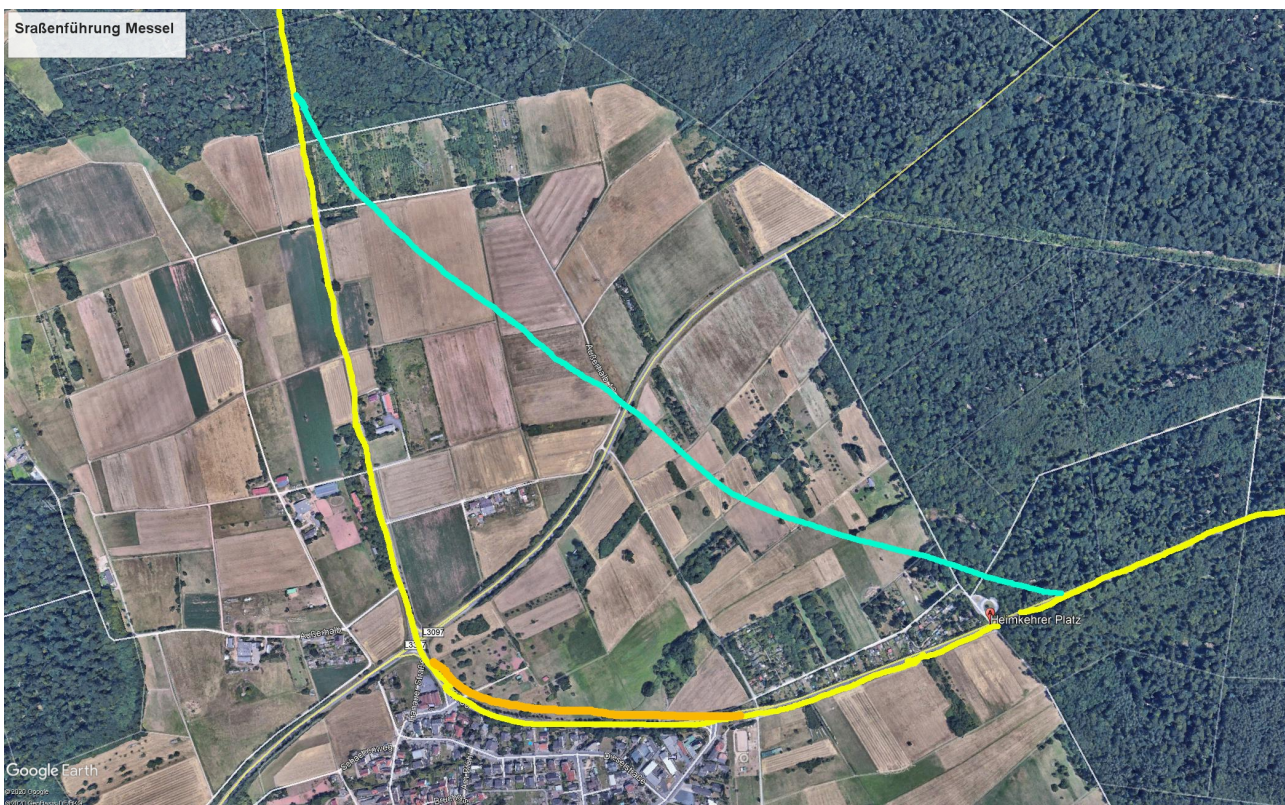
Diese neue Strecke wäre zwar nur rund 600 m lang, der Aufwand durch den Bau von 2 Kreisverkehren und einer langen Brücke wäre aber enorm, ebenso der Waldverlust. Auch wäre der Straßenlärm in Eppertshausen-Süd wohl stärker vernehmbar als heute. Eine Überlegung und Prüfung wäre es aus meiner Sicht dennoch wert.

Auch für Messel gibt es mehrere Optionen. Fakt ist: die Chancen auf eine Realisierung der K-L-Trasse sinken rapide, wenn die Gemeinde Messel sich komplett dagegenstellt. Dies kann passieren, denn für Messel hat dies eigentlich keinen Vorteil. Bei einer Zählung 2019 wurden für die L 3317

rund 7.000 Fahrzeuge pro Tag gezählt, für die K 180 rund 6.200 Fahrzeuge. Aufgrund der Verkehrszählungen von 2012 kann man bei einem Umbau des Eppertshäuser Knoten von einer Verlagerung von etwa 3.000 Fahrzeugen auf diese Strecke ausgehen, so dass dann rund 9.000 Fahrzeuge an Messel vorbeifahren würden. Bei einer Realisierung um 2030 und der von mir prognostizierten leichten Zunahme des Verkehrs, sind 10.000 Fahrzeuge realistisch. Das bedeutet eine Zunahme der Lärmbelastung für Messel, die allerdings nicht prozentual der Zunahme der Fahrzeuge sein wird, weil der besonders lärmintensive Lkw-Verkehr bereits heute auf dieser Strecke fährt und daher weit weniger stark zunehmen wird.

Um den Messelern die K-L-Trasse schmackhaft zu machen, hat Freudl 2019 eine Umfahrung von Messel ins Spiel gebracht (türkisfarbene Linie). Diese rund 1750 m lange Neubaustrecke würde allerdings Messeler Naherholungsraum zerschneiden, Streuobstflächen vernichten, Ackerflächen reduzieren, Wald kosten. Es müsste diverse Querungen für landwirtschaftliche Wege geben, was den Bau verteuern würde. Und vor allem würde eine große zusätzliche Fläche versiegelt werden. Ich bin kein Messeler und kenne den Diskussionsstand in unserer Nachbargemeinde nicht. Dennoch kann ich als Naturschützer festhalten, dass diese Neubaustrecke aus naturschutzfachlicher Sicht nicht die beste Option ist und ich mir gut vorstellen kann, dass dies viele naturverbundene Messeler ähnlich sehen.

Deutlich weniger Kollateralschäden gäbe es, wenn man bei der vorhandenen Streckenführung bleiben würde. Hier müsste man nur eine Lösung für das etwa 550 m lange Straßenstück entlang der bebauten Ortslage von Messel finden. Hier würde sich eine Verlagerung der Straße um etwa 15 m nach Norden (orangene Linie) und die Errichtung eines Lärmschutzwalls etwa dort, wo heute die Straße verläuft, anbieten.



Ich kann und will nicht für die Messeler Bürger sprechen, aber für mich wäre das als Anwohner akzeptabel, durch den Wall würde ich weniger vom Verkehr mitbekommen als heute, obwohl dieser um bis zu 50 % zunehmen würde. Die neue Straße (türkis) wäre zwar 600 m kürzer, dies würde aber meiner Meinung nach nicht die Umweltauswirkungen rechtfertigen. Als Rödermärker würde ich mir wünschen, wenn es hier keine Blockade aus Messel gäbe und Messel die

Streckenführung bekommt, mit der die Gemeinde am besten leben kann.

Ich persönlich hätte mir am Kreuzungspunkt der L 3317 mit der B 486 an der Ortsumfahrung Offenthal von Anfang an eine Kreiselösung gewünscht. Hessen Mobil hat sich für eine Ampel entschieden. Meiner Meinung nach ist an dieser Stelle aber ein weiterer Umbau nicht nötig. Eventuell müssten die Ampelphasen etwas justiert werden.

Was spricht sonst noch gegen die K-L-Trasse? Zum einen die Tatsache, dass es sich um eine sehr schmale Straße handelt, ohne Seitenstreifen. Und zum anderen die Tatsache, dass die K 180 erst 2012 ertüchtigt wurde und die L 3317 aktuell ertüchtigt wird.

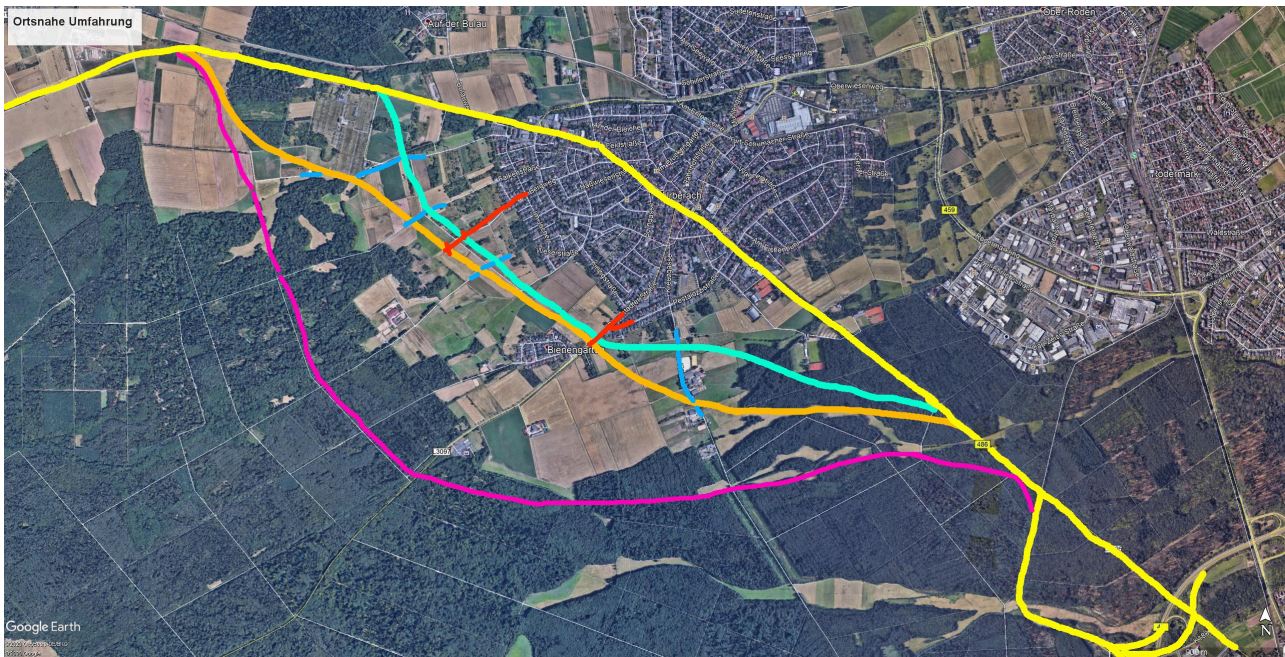
Das Endziel der Stadt Rödermark, dem sich die FDP anschließt, ist es, dass die umgebaute K-L-Trasse eines Tages zur Bundesstraße wird und damit die Ortsdurchfahrt Urberach zur Ortsstraße. Eine Bundesstraße sollte einige Mindestvoraussetzungen bzgl. Aufbau und Fahrbahnbreite erfüllen, die heute weder die K 180 und schon gar nicht die L 3317 erfüllen. Bei einem Ausbau auf Bundesstraßenstandard wären die Investitionen der letzten Jahre quasi umsonst gewesen. Dieser Ausbau würde vermutlich auch deutlich teurer werden als die in der Haushaltsplanung des Bundes vorgesehenen 25,8 Mill. €.

Fazit zur K-L-Trasse:

Auch ohne einen Ausbau auf Bundesstraßenstandard wäre die heutige K-L-Trasse geeignet, die Ortsdurchfahrt Urberach spürbar zu entlasten. Und es wäre die deutlich kostengünstigere Variante. Neu zu bauen wären die neue Querspange Messel mit einem Kostenvolumen von geschätzten 10 Mill. € (bzw. der Lärmschutzwall Messel + Straßenverschiebung mit einem geschätzten Kostenvolumen von 3 Mill. €) und der neue Anschluss zur B 45 inkl. Rückbau des alten Anschlusses mit einem geschätzten Kostenvolumen von vielleicht 5 Mill. €. Die Variante bis zur B 459 würde wohl weitere rund 10 Mill. € kosten. (Bitte nicht auf diese groben Schätzungen meinerseits festnageln). Auch die heutige Straße wäre bereits in der Lage, 10.000 Fahrzeuge pro Tag aufzunehmen.

Die ortsnahe Umfahrung von Urberach

Für die ortsnahe Umfahrung gibt es diverse denkbare Streckenführungsvarianten. Die wahrscheinlichste geht von einem Abzweig schon vor dem Umspannwerk aus (orange Linie), führt um dieses herum durch die Feldflur von Urberach, um dann zwischen Bienengarten und Kinzigstraße die Darmstädter Straße zu queren. Die Alternative hierzu ist ein Abzweig erst nach dem Umspannwerk (türkise Linie). Auch nach der Querung der Darmstädter Straße gibt es zwei Option: Eine Variante nördlich des Pferdehofs Geis (türkis) und eine südlich davon (orange). Eine weitere Variante (pink) kommt ohne die Zerschneidung der Feldflur aus, würde dafür aber viele Hektar Wald kosten und ist deswegen kaum realisierbar, da der Schutzstatus des Waldes höher bewertet wird als der der Feldflur. Die Grafik gibt eine grobe Übersicht über einige denkbare Streckenführungen. Faktisch sind viele weitere Streckenführungen zwischen der pinkfarbenen und der türkisen Linie denkbar.



Die blauen Linien auf der Karte sind die wesentlichen Feldwege, die durch die neue Straße unterbrochen werden würden. Hier müssten (analog der Umfahrung Offenthals) entweder Brücken oder Unterführungen gebaut werden. Zweifelsohne müsste ebenfalls analog zu Offenthal ein vermutlich rund 2,3 km langer Lärmschutzwall errichtet werden. Erst zu einem späteren Zeitpunkt der Planung kann die Frage beantwortet werden, ob es sinnvoll ist, neben der Darmstädter Straße weitere Abzweigungen nach Urberach zu errichten. Von der Rodgau-Ringstraße gibt es z.B. drei Abzweigungen nach Jügesheim. Zusätzliche Abzweigungen sind denkbar am Bergweg (rote Linie) und mit Abstrichen auch an der Römerstraße und an der verlängerten Weserstraße.

Bedeutung für den Verkehr

Für die Ortsdurchfahrt von Urberach bringt die ortsnahe Umfahrung die größte Entlastung. Das steht außer Frage, denn die neue Straße würde nicht nur vom Durchgangsverkehr genutzt, sondern auch von nahezu allen Bewohnern von Urberach-Süd (je nachdem, wie viele Abzweigungen errichtet werden würden), eine Reduzierung des Verkehrs auf 5.000 Fahrzeuge pro Tag ist denkbar, realistischer ist allerdings eine Reduzierung auf 6.000-8.000 Fahrzeuge. Während die einen nun weniger Verkehrsbelastung hätten, würde diese für andere steigen. Insbesondere die obere Darmstädter Straße, die Kinzigstraße und vor allem die Pestalozzistraße wären höheren Belastungen ausgesetzt. Von Langen kommend wäre die Umgehungsstraße mit dem Abzweig Darmstädter Straße und dem Weg durch die Pestalozzistraße auch der schnellste Weg ins Wohngebiet rund um die Freiherr-vom-Stein-Straße und den Eichenbühl. Sollte der Abzweig Bergweg errichtet werden, hätte man auch hier mehr Verkehr.

In die folgenden Aspekte mit einbeziehen muss man auch den Fakt, dass es nach der Errichtung der Umgehungsstraße keinen Grund mehr gibt, für die B 486 ein Lkw-Durchfahrtsverbot auszusprechen. Die neue Straße wäre sicherlich für Lkw zugelassen.

Bedeutung für den Lärm

Ja, die Anwohner von Traminer Str. und Konrad-Adenauer-Straße hätten weniger Lärm zu ertragen. Ganz weg wäre dieser durch den hohen Quell-/Zielverkehr sicherlich nicht, auch eine Straße mit 5.000-8.000 Fahrzeugen erzeugt signifikanten Verkehrslärm (siehe Rodaustraße), aber es wäre eine Verbesserung gegenüber dem Istzustand. Dafür hätten die eben genannten Straßen mit mehr Verkehr auch eine höhere Lärmbelastung. Der entscheidende Faktor beim Thema Lärm ist aber die Umgehungsstraße selbst. Zurzeit wohnen die Bewohner um den Jochert, die Weserstraße, die

Kinzigstraße und die Pestalozzistraße in einer sehr ruhigen Gegend. Verkehrslärm ist kaum ein Thema, insbesondere in den Gärten nicht. Das würde sich signifikant ändern. Ein zu errichtender Lärmschutzwall nähme zwar die Lärmspitzen des Verkehrs weg, aber nicht das Rauschen. Genauso wie die Waldrandbewohner im Breidert das Dauerrauschen der B 45 hören, die Bewohner von Marienstraße und Ricarda-Huch-Straße das Rauschen des Rödermarkrings hören, würden nun Hunderte Anwohner das Rauschen der Umgehungsstraße hören. Die meisten würden sich zwar daran gewöhnen, dass es mit der absoluten Ruhe vorbei ist, für viele bleibt es aber eine Belastung mehr.

Bedeutung für die Landwirtschaft

Da brauchen wir uns nichts vorzumachen: die neue Straße bedroht direkt die Existenz von 3 Vollerwerbslandwirten in Urberach. Die neue Straße geht flächenmäßig vor allem zu Lasten der Landwirtschaft, rund 3,5 km führen über landwirtschaftlich genutzte Flächen. Bei einem 11 m breiten Straßenkörper, mindestens 3 m Begleitgrün auf jeder Seite und in der Regel mindestens einseitig einem landwirtschaftlichen Weg entlang der Straße fällt Minimum ein 20 m breiter Streifen aus der Nutzung. Bei 3,5 km Länge sind das 7 Hektar. Ein Lärmschutzwall frisst noch einmal 20 m, bei 2 km Länge wären das noch einmal 4 Hektar Fläche, die nicht mehr genutzt werden kann. Oftmals müssen beim Flächenkauf für Straßenprojekte größere Flächen erworben werden, die nicht gänzlich für die neue Straße benötigt werden. Diese Restparzellen dienen häufig als Flächen für Ausgleichsmaßnahmen vor Ort und stehen der Landwirtschaft damit ebenfalls nicht mehr wie gewohnt zur Verfügung. Dazu kommt die Zerschneidung bisher ertragsreicher Acker, der Neuzuschnitt von Ackerflächen, die sich oftmals ertragsmindern auswirken. Für die Urberacher Landwirte wäre die ortsnahe Umgehung existenzbedrohend, es ist davon auszugehen, dass nicht alle ihren Betrieb fortsetzen würden. Ein Pferdehof, der unmittelbar an einer Bundesstraße liegt, hat einen gravierenden Standortnachteil und kann eigentlich gleich zumachen.

Man kann über die konventionelle Landwirtschaft kontroverse Meinungen haben und sich wünschen, dass vieles nachhaltiger, umweltgerechter produziert wird. Unstrittig ist aber, dass die Landwirtschaft eine entscheidende Funktion bei der Landschaftspflege einnimmt. Ohne die Landwirtschaft würden die meisten Flächen sehr schnell verbuschen, der Aufwand für den Erhalt unserer vielfältigen Kulturlandschaft wäre um ein Vielfaches höher als ohne Landwirte. Daher sollte es im Interesse des Gemeinwohls sein, die wenigen Höfe, die es in Rödermark noch gibt, nach Möglichkeit zu behalten.

Bedeutung für den Naturschutz

Eine 5 km lange neue Straße verbraucht Landschaft. Mindestens 5 ha, bei Anlage von parallelen Radwegen bis zu 7 ha Grünland wird versiegelt. Neben Acker- und Grünland liegen auf der Trasse auch immer wieder Streuobstwiesen, die dem Bau zum Opfer fallen würden. Je nach Streckenführung müssten 1,5-2 ha Wald gerodet werden bzw. würde ein Teil der vor rund 15-20 Jahren mit über 400.000 DM Spendengeldern aufwendig wieder in Stand gesetzten Waldwiesenzüge, die in dieser Form etwas besonderes sind, der Straße weichen müssen. Südwestlich von Urberach liegt Rödermarks größtes Streuobstgebiet. Das kleinstrukturierte Gebiet am Kahlemannsberg zwischen Sperberweg und Weserstraße ist sowohl botanisch als auch zoologisch vielfältig. An dieses Gebiet angrenzend befinden sich einige artenreiche Sandmagerrasengesellschaften, die im FFH-Gebiet „Sandrasen bei Urberach“ zusammengefasst sind. Auch aus diesen Gründen ist der überwiegende Teil des Areals zwischen Umspannwerk und verlängerter Weserstraße auch Landschaftsschutzgebiet. Gleiches gilt für das komplette betroffene Areal östlich der Römerstraße. Hier sind es eher Feuchtwiesen, die das Gebiet prägen. Der Schaden einer neuen Straße für den Naturraum wäre immens, der Lebensraum vieler Arten würde zerschnitten. In Teilbereichen würde die Naturschutzarbeit vieler Jahre zunichte gemacht.

Bedeutung für den Freizeit- und Naherholungswert

Gerade die Vielfältigkeit des Naturraum macht die Flächen zwischen Bienengarten und Umspannwerk sowie entlang der Römerstraße zu den wichtigsten und beliebtesten Naherholungsräumen in Rödermark. Es ist eine der Besonderheiten von Rödermark, dass man von jeder Wohnung im Stadtgebiet nach spätestens einem Kilometer in der Feldflur oder im Wald steht, dass überall um Rödermark herum Naturräume existieren. Dieser Naherholungswert ist ein wesentlicher weicher Standortfaktor und für viele Leute ein Grund, warum sie sich in Rödermark so wohl fühlen oder warum sie nach Rödermark ziehen. Eine ortsnahe Umgehungsstraße würden diesen Standortfaktor für 5.000 Urberacher zerstören bzw. stark abschwächen. Man geht nicht mehr spazieren und hat wie heute am Ortsrand eine naturnahe Landschaft vor sich, sondern schaut erst einmal auf einen Wall oder direkt auf eine Straße. Erst nach der Straße kommt die naturnahe Landschaft, allerdings mit erheblichem Straßenlärm, der hier vorher nicht zu hören war. Vom Naherholung und Freizeitwert ist nur noch wenig übrig.

Fazit

Aus meiner Sicht überwiegen die negativen Auswirkungen einer ortsnahen Umfahrung von Urberach die Vorteile der Entlastung der Ortsdurchfahrt deutlich. Aus Sicht der FDP ist eine Entlastung der Ortsdurchfahrt auch durch den Ausbau der K-L-Trasse möglich. Wesentlich sind dabei der Umbau des Eppertshäuser Knotens sowie die Verringerung der Verkehrsbelastung an der Ortsrandlage von Messel. Diese beiden Maßnahmen sollten für rund ein Drittel der Summe realisierbar sein, die der Bund für die ortsnahe Umfahrung zur Verfügung stellen würde. Auch die Tatsache, dass es diese denkbare, sinnvolle und vor allem viel praktikablere Alternative gibt, führt zu der Konsequenz, dass die FDP Rödermark die ortsnahe Umfahrung nicht will und zum jetzigen Zeitpunkt ablehnt.

Rüdiger Werner
FDP Rödermark
Rödermark, 15. Dezember 2020