

Alles im Fluss

Seit drei Jahren gibt es das „Free Floating“-Verkehrskonzept an der Frankfurter Straße / Keine Unfälle bekannt

Von Elisabeth Saller

DARMSTADT. Täglich Staus und eine Trennung von Arheilgen. Die Befürchtungen vor der Neugestaltung der Frankfurter Straße auf Höhe von Merck waren groß. Doch sie blieben aus, auf der Straße ist alles fließt.

„Die Straße wirkt ganz anders, als es Straßen normalerweise tun“, findet Axel Wolferrmann. Die Frankfurter Straße sei an dieser Stelle nicht mehr so stark in die verschiedenen Bereiche für Fußgänger, Fahrradfahrer und Autos reguliert, erläutert der HDA-Professor und Verkehrsexperte. Fußgänger könnten zum Beispiel auf einer breiten Front die Straße überqueren und müssten sich nicht mit einem schmalen Zebrastreifen begnügen. Auch Jürgen Follmann, Dekan der HDA und Professor im Bau- und Umweltingenieurwesen, ist voll des Lobs. Er habe dort das Gefühl, auf einem Platz zu stehen – im Gegensatz zur Schlucht, die die Straße vorher geformt habe.

Vor der Neugestaltung 2017 sei die Frankfurter Straße an dieser Stelle vor allem funktional gestaltet gewesen. Für Autos sei sie gebaut worden, „andere Verkehrsteilnehmer wurden reingequetscht“, sagt Wolferrmann. Jetzt sei die Straße nicht mehr nur für den motorisierten Verkehr da, sondern sei als Fläche Teil einer Stadt ist, in der „Menschen Lebenszeit verbringen“, erläutert er. „Jetzt unterhalten sich die Merck-Mitarbeiter dort“, ergänzt Follmann.

Verkehrsflächen stellen generell öffentliche Räume dar „und dienen nicht mehr nur, um von A nach B zu kommen“, sagt Wolferrmann. Die neue Gestaltung aber verlange von allen mehr Eigenverantwortung. „Freefloating-Konzept“, nennt das die Stadt.

„Man muss sich gegenseitig im Auge behalten“, sagt Wolferrmann. Gelingt das



„Alles im flow“ ist auf der Frankfurter Straße vor dem Werksgelände der Firma Merck im Bereich für öffentliche Verkehrsmittel, Autos und Fußgänger sowie Radfahrer.

Foto: Guido Schiek

durch die Gestaltung, fühlen sich die Teilnehmer auch sicher, ergänzt Follmann. Die Spuren für Radfahrer und Autofahrer sind nicht mehr getrennt, Fußgänger haben keine Ampel.

Das Konzept der „gegenseitigen Rücksichtnahme“ gehe auf – „was uns aber auch nicht überrascht, zumal die Fachleute in der Verwaltung und der von uns mit einbezogenen Ingenieurbüros, dies vorhergesagt haben“, heißt es aus der Stadtverwaltung.

„Diese Maßnahme hat zu einem flüssigeren Verkehrsablauf geführt“, teilt die Pressestelle mit. Lediglich vormittags und nachmittags, wenn tausende Merck-Mitarbeiter zur Arbeit und in den Feierabend gehen, könne es zu geringfügigen Wartezeiten kommen, „die aber weit entfernt

sind von dem, was man unter Stau versteht“. Der von einigen durch die Fahrspurverengung befürchtete Dauerstau und eine Verlängerung der Fahrtzeit von Arheilgen in die Innenstadt, habe sich nicht bewahrheitet.

Was auch positiv ist: Nach Angaben der Stadt seien an dieser Stelle keine Unfälle, insbesondere unter Beteiligung von Fußgängern und Radfahrern bekannt. Laut Kommunalpolizei gebe es auch keine signifikanten Überschreitungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 30 Kilometern pro Stunde.

Für die Stadt stellt die Straßenführung einen Erfolg dar. Sie könne sich vorstellen, dieses Konzept auch an anderer Stelle umzusetzen – nennt aber kein Beispiel.

Dafür haben Follmann und

Wolferrmann ein paar Ideen: zum Beispiel den Cityring am Staatsarchiv. Dort könnte man das Niveau der Straße auf das des Gehwegs bringen, damit kein Bordstein mehr nötig ist und Passanten die Straße leichter überqueren können, findet Follmann. „Wenn die Autos Rot haben, queren die Fußgänger überall, nicht nur an der Fußgängerampel“, hat er beobachtet.

Verbessern könnte man seiner Meinung auch die Einmündung der Landgraf-Georg-Straße in den Cityring. Wieder schlägt er vor, alle Verkehrsteilnehmer auf ein Niveau zu bringen. Kollege Wolferrmann sieht aber Komplikationen mit der Straßenbahn. Er schlägt dagegen vor, die Ortsdurchfahrten in Arheilgen und Eberstadt sowie in Kranichstein den Platz vor dem Einkaufs-

zentrum neu zu gestalten. Ein Mittel sei, Autos in Parkhäuser zu stecken, um Parkflächen für mehr Menschen nutzbar zu machen. Ein anderes: Tempo 30, wo viele Fußgänger Straßen überqueren wollen. Ein drittes: Kreisverkehre.

Damit solche Pläne aber funktionieren, muss es für wichtige Verbindungsstraßen Alternativen geben. Doch die gebe es für den Cityring kaum, räumt Wolferrmann ein. Am besten sei es, wenn es weniger Kfz-Verkehr in Innenstädten gibt, die Aufwertung von Straßen sei dann leichter. Damit in Darmstadt mehr Menschen aufs Auto verzichten, müssen sie sich laut Follmann wohl und sicher fühlen, wenn sie auf dem Fahrrad und zu Fuß unterwegs sind. So wie in der Frankfurter Straße.

► KOMMENTAR