

URL: http://www.fr-online.de/frankfurt_und_hessen/lokalnachrichten/frankfurt/?em_cnt=1053692

Herren über Stau und Standstreifen

Die Mitarbeiter der Verkehrsleitzentrale in Frankfurt- Rödelheim haben die hessischen Autobahnen im Blick - und reagieren, wenn's voll wird

VON JUTTA RIPPEGATHER (FRANKFURT)



Verkehrsüberwachung (FR)

Hessens Autobahnen. Asphaltbänder, die sich im Rhein-Main-Gebiet verknoten.

Eines davon führt an Frankfurt-Rödelheim vorbei. Dort befindet sich ein Arbeitsplatz, der auf den ersten Blick wie die Kommandozentrale des Raumschiffs Enterprise aussieht. In Wirklichkeit handelt es sich um den hochtechnisierten Kontrollraum der hessischen Verkehrsleitzentrale. Die Männer, die hier arbeiten, heben nicht in den Weltraum ab. Ihr Kampf gilt nicht Außerirdische. Er gilt dem Kollaps, der den Autobahnen im Ballungsraum regelmäßig droht. Morgens zwischen 6 und 8 Uhr, mittags gegen 13 Uhr,

abends zwischen 17.30 und 19 Uhr. Oder wenn in Frankfurt Messe ist, die Fußballfans anreisen. Das sind Zeiten, in denen es richtig eng wird, in denen das Verkehrsaufkommen nur um zwei Prozent zunehmen muss, damit es zum Stau kommt. Die betroffene Fahrtrichtung hängt von der Tageszeit ab. Morgens wälzt sich der Verkehr gen Frankfurt, gegen Abend zurück in die Region. Fast immer sitzt nur ein Mensch im Auto. Die durchschnittliche Passagierzahl pro Wagen liegt bei gerade einmal 1,2 Personen.

Erhöhte Alarmbereitschaft

15.20 Uhr. Ralf Morawitz und seine Leute sind in erhöhter Alarmbereitschaft. Der Verkehringenieur und Chef im Kontrollraum hat die Bilder auf den Computern direkt vor ihm fest im Blick. Gleiches gilt für die sechs mal zwei Meter große Videoleinwand. Rechts sind die aktuellen Kameraaufnahmen verschiedener Autobahnen zu sehen. Links ist das gesamte hessische Autobahnnetz als Karte abgebildet. Noch sind die meisten Verkehrsbänder grün; oder dunkelgelb, was für zähfließenden Verkehr steht. Rot ist allein der A-3-Abschnitt zwischen Anschlussstelle Obertshausen und Offenbacher Kreuz. "Die Strecke wird in nächster Zukunft dicht", sagt Gerd Riegelhuth, Leiter der Verkehrszentrale. Um dies zu verhindern, bereitet einer der Operator die Freigabe des Seitenstreifens auf dem sechs Kilometer langen Abschnitt vor.

15.34 Uhr. Die Kameras haben die vier Abschnitte des Seitenstreifens abgesucht. Kein liegen gebliebenes Fahrzeug war zu sehen, kein anderes Hindernis, das dagegen sprechen könnte, den Randstreifen in eine vierte Fahrspur auf Zeit umzufunktionieren. Der Operator gibt sein Passwort ein und bestätigt den Befehl. An der Autobahn springen die Schilder um. Jetzt ist der Standstreifen ein Fahrstreifen. Der Verkehr fließt wieder zügig.

60 Kameras registrieren den Verkehr auf den hessischen Autobahnen. Rund 3100 Induktionsschleifen messen ständig das Tempo der über sie rollenden Fahrzeuge. Tag und Nacht ist der Kontrollraum in der Verkehrszentrale besetzt, um die Datenmengen auszuwerten und möglicherweise darauf zu reagieren. Auch die Polizei und der Verkehrsfunk der Radiosender profitieren davon. Noch liegt der Schwerpunkt der Kontrollen auf dem Süden des Lands. "Wir wollen den Norden noch ausbauen", sagt Riegelhuth.

Freie Fahrt

Zurzeit werden auf vier Autobahn-Abschnitten mit insgesamt 52,5 Kilometer nach Bedarf die Seitenstreifen freigegeben: A3 Offenbacher Kreuz - Anschlussstelle Obertshausen (beide Fahrtrichtungen); A3 Mönchhofdreieck - Anschlussstelle Kelsterbach (beide Richtungen); A5 Friedberg- Bad Homburger Kreuz (Richtung Würzburg); A5 Bad Homburger Kreuz - Nordwestkreuz (beide Richtungen).

Im Laufe diesen Jahres sollen weitere 19,3 Kilometer hinzukommen: zum Jahresanfang A3 Anschlussstelle Kelsterbach - Mönchhofdreieck (Richtung Köln); es folgen A3 Anschlussstelle Obertshausen - Anschlussstelle Hanau (beide Richtungen); A5 Anschlussstelle Eberstadt - Darmstädter Kreuz (beide Richtungen); A5 Frankfurter Kreuz - Anschlussstelle Niederrad (Richtung Kassel).

www.staufreieshessen2015.de

15.40 Uhr. Die Pendler aus der Wetterau, aus Gießen und Marburg wollen nach Hause. Zwischen dem Frankfurter Nordwestkreuz und Friedberg droht ein Stau. "Die A 5 fragt an", heißt das im Jargon der Operator. Auch hier wird der Standstreifen freigegeben.

Es gibt noch viele andere Aufgaben, die Morawitz und sein siebenköpfiges Team zu erledigen haben. Unter anderem steuern sie das, was sie "dynamische Informationstafeln" nennen - die Verkehrsschilder, die vor möglichen Staus warnen, über mögliche Reisezeitverzögerungen informieren, Umleitungen empfehlen. "Dafür braucht es Weitsicht und Erfahrung", sagt Riegelhuth. Letztere lehrt auch, dass die Kapazität einer Straße variabel ist. "Wir haben rund 15 Prozent Einbußen, wenn es nass ist."

[document info]
Copyright © FR online 2007
Dokument erstellt am 18.01.2007 um 00:08:05 Uhr
Letzte Änderung am 18.01.2007 um 09:51:55 Uhr
Erscheinungsdatum 18.01.2007 | Ausgabe: S | Seite: 31