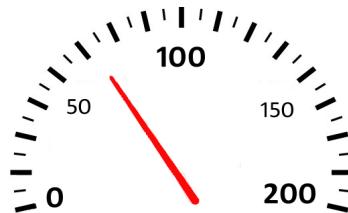


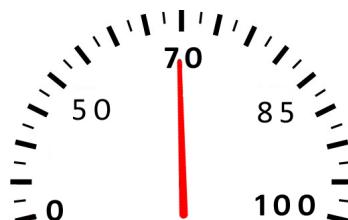
ITIB: Intelligenter Tacho mit intuitiver Bremsweg- und Wuchtanzeige

- Problem:** Die Skalierung der Rundtachos ist in der Regel linear zur Geschwindigkeit; und weil die Anzeige meist über 200 km/h hinausreicht, zudem sehr eng gestaffelt. Dies hat zur Folge, dass Autofahrerinnen und Autofahrer die Bedeutung der jeweils angezeigten Geschwindigkeit und ihrer Zu- bzw. Abnahme unterschätzen. So verschwindet auf solchen Tachos der Unterschied zwischen 30 und 50 km/h zu kaum wahrnehmbaren Skalenstrichen, während er für Fußgänger und Radfahrer eine Frage des Überlebens ist. Und während optisch die 100 km/h nur wenig weiter reichen als die 70 km/h, bedeuten diese tatsächlich eine Verdoppelung des Bremswegs und der Wucht und damit der möglichen Unfallschwere:



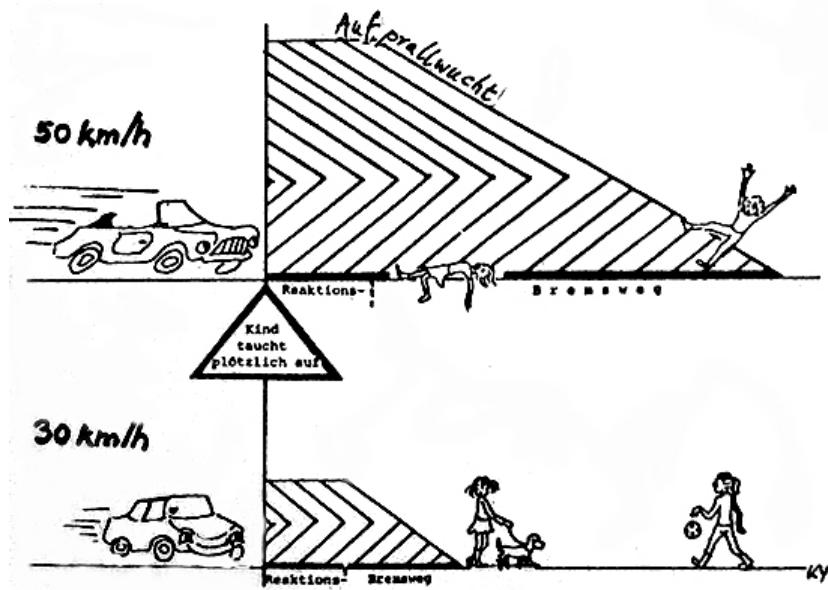
Im Gegensatz zur evolutionär entwickelten Höhenangst fehlt den Menschen der Instinkt vor diesen Gefahren; die kommode und agile Fahrqualität der heutigen Fahrzeuge vermittelt ebenfalls keine Warnsignale. Daher werden häufig Geschwindigkeiten gefahren, deren Folgen in unerwarteten Situationen den Fahrern vorab nicht bewusst und nicht einkalkuliert sind.

- Ziel:** Eine Anzeige, die dem Autofahrer intuitiv, ohne verwirrende und nicht direkt umsetzbare Daten (etwa über jeweiligen Bremsweg oder die Aufprallwucht in t), die Bedeutung von Geschwindigkeiten für das jeweilige Gefahrenpotential signalisiert.
- Umsetzung:** In Form eines digitalisierten Rundtachos mit logarithmischer Skalierung, der im Wesentlichen nur drei Geschwindigkeiten hervorhebt: i) Unten links klassisch die 0, ii) Oben in der Mitte stets die aktuelle Geschwindigkeit v
iii) Unten rechts *statt des maximalen Tachowertes*: Das Tempo v_2 , bei dem die Wucht doppelt so hoch ist wie beim aktuellen Tempo (also $v_2 = \sqrt{2} v$ z.B.: $v=70 \text{ km/h} \Rightarrow v_2=100 \text{ km/h}$)



Wie gewohnt signalisiert damit der untere Wert das Doppelte des mittigen Wertes – aber jetzt der für die Vermeidung von Unfällen bzw. schwerer Unfallfolgen entscheidenden Wucht. Der Tacho macht die exponentielle Gefährdungszunahme höheren Tempos unmittelbar augenscheinlich.

4. **Skalierungsvorschlag für Start und Höchstgeschwindigkeit:** Der Tacho könnte beim Start bis 50 km/h reichen, mit 35 km/h (= Tempo der halben kinetischen Energie) oben in der Mitte. Sobald die Tachonadel bei 35 km/h angekommen ist, bliebe sie konstant in der Mitte stehen, was auch psychologisch bedeutsam ist: Eine mittige Tachonadel vermittelt das Gefühl einer ausgewogenen Geschwindigkeit und verleitet weniger zu einem höheren Tempo. Erst wenn rechts unten die fahrzeugspezifische Höchstgeschwindigkeit angezeigt wird, bleiben die Zahlen fix und die Tachonadel wandert ggf. bis dorthin.
5. **Innerörtliche Bedeutung:** Der Autor befasste sich bereits vor 30 Jahren mit der gemeinhin unbekannten exponentiellen Gefährdungszunahme höheren Kfz-Tempos für Fußgänger und Radfahrer. Siehe dazu „10% weniger getötete Fußgänger pro km/h Temporeduzierung?“ in: Verkehrsunfall und Fahrzeugtechnik Heft 9/1985 (ggf. als Anlage). Hier geht neben der Wucht auch der Bremsweg in die Gefährdung ein, so dass diese sogar mit der 4. Potenz der Geschwindigkeit steigt. Der beeindruckenden Flugblattgrafik liegt der Fachbeitrag zugrunde:



Hier trüge der Tacho zumindest partiell zu deren Veranschaulichung bei.

7. **Kurzfristige Einführung in Fahrschulwagen:** Dieses Papier soll nur das intelligente („smarte“) Tachodesign vorstellen, und nicht schon die verkehrspolitische Frage behandeln, ob und wie es generell – etwa einzig oder optional einschaltbar – einzuführen wäre. Doch ein kurzfristig verpflichtender Einsatz in Fahrschulwagen würde gerade die besonders gefährdete Gruppe der FahranfängerInnen von Beginn an mit dem Sachverhalt der exponentiellen Gefährdungszunahme innerorts wie außerorts vertraut machen. Es bestände damit die Hoffnung, dass sie dieses Wissen dann auch in ältere Fahrzeuge mitnehmen.

Wie Autofahrer Risiken wahrnehmen

Weser Kurier 10.11. Print S. 18 +19



Wie Autofahrer Risiken wahrnehmen

Schlangen sind Tiere, vor denen sich besonders viele Menschen fürchten. Der renommierte US-Biologe Edward O. Wilson hat darauf hingewiesen, dass die Furcht vor diesen Kriechtieren außer bei Menschen auch bei Affen verbreitet sei. Wenn beispielsweise Makaken oder Meerkatzen solchen Tieren begegneten, gäben sie typische Laute von sich. Sofort eilten die anderen Affen aus der Gruppe herbei, und gemeinsam beobachteten die Tiere die Schlange, bis diese ihr Territorium wieder verlassen habe. Der Hintergrund solcher Verhaltensweisen liegt nach Darstellung des Biologen auf der Hand: In vielen Teilen der Erde stellten giftige Schlangen eine große Gefahr dar. Die Furcht vor Schlangen habe sich in der langen Entwicklungsgeschichte des Menschen entwickelt und sitze wegen dieser evolutionären Wurzeln tief.

Geschwindigkeit Auto (123-rf.com, 123rf.com)
Über viele Jahrtausende hat der Mensch gelernt, dass in der Natur zahlreiche Gefahren lauern können. Naturvölker beweisen noch heute die Fähigkeit, sich darauf einzustellen und entsprechend zu handeln. Ihre Welt unterscheidet sich grundlegend von der der Indus-

triestaaten. In diesen Ländern haben sich die Lebensbedingungen binnen weniger Jahrzehnte stark verändert - und damit auch die Herausforderungen, denen Menschen begegnen. Wer zum Beispiel Auto fährt, ist mit einer Aufgabe konfrontiert, die noch vor wenigen Jahrhunderten unvorstellbar gewesen wäre: Er muss in der Lage sein, auch mit hohen Geschwindigkeiten umzugehen und sich richtig zu verhalten. Dies gelingt zwar in der Regel, aber trotzdem stellt sich eine ganze Reihe von Fragen. Zum Beispiel diese: Was geschieht mit der Wahrnehmung, wenn jemand Auto fährt? Werden Entfernungen und Geschwindigkeiten richtig eingeschätzt? Und wie verhält es sich mit Gefahren? Anders als im Falle der giftigen Schlangen hatte der Mensch bei modernen Verkehrsmitteln bislang nur wenig Zeit, ein feines Gespür für Risiken zu entwickeln. Werden Gefahren unterschätzt?

"Hinter dem Steuer mutiert ein biederer Büroangestellter zum Raser, ein gemütlicher Familienvater wird zum wilden Drängler. Das Auto verändert Menschen - nicht nur ihre Eigenschaften, sondern auch ihre Wahrnehmung."

Mit diesen Sätzen beginnt eine Mitteilung der Universität Trier über eine neue Studie zur Einschätzung von Entfernungen. Die Psychologin Birte Moeller von der Universität Trier hat die Ergebnisse gemeinsam mit Kollegen im Fachjournal "Psychonomic Bulletin & Review" veröffentlicht. Danach schätzen Autofahrer Entfernungen falsch ein. Sie erweisen sich gewissermaßen als kurzsichtig, das heißt: Wenn sie zum Beispiel etwa 20 Meter vor sich haben, haben sie das Gefühl, als seien es ungefähr zwölf Meter. Ihre Einschätzung weicht folglich um rund 40 Prozent vom richtigen Wert ab.

Für ihre Studie ließen die Wissenschaftler Autofahrer und Fußgänger Entfernungen von vier bis 20 Metern vor und nach dem Fahren beziehungsweise Gehen schätzen. Wie sich zeigte, unterschätzten Fußgänger die Entfernungen im Durchschnitt um knapp 24 Prozent. Die Autofahrer verfehlten den richtigen Wert hingegen im Schnitt um gut 40 Prozent. Verschärft wurde der Effekt den Erkenntnissen der Forscher zu folge, wenn jemand etwas länger mit dem Auto unterwegs war; nach zehn Minuten wurde die Entfernung noch kürzer eingeschätzt. Ganz anders stellte sich die Situation bei den Fußgängern dar: Ein zehnminütiger Rundgang hatte bei ihnen keinen Einfluss auf die Wahrnehmung von Entfernungen.

Im Falle der Autofahrer liegt der Gedanke nahe, dass die Fehleinschätzung damit zusammenhängen könnte, dass das Sichtfeld im Fahrzeug eingeschränkt ist. Um diese Annahme zu überprüfen, ließen die Wissenschaftler um Birte Moeller eine Gruppe von Fußgängern beim Einschätzen von Entfernungen durch eine Holzkonstruktion blicken. Diese sollte ähnliche Sichtbedingungen wie in einem Auto gewährleisten. Mithilfe der Kontrollgruppe konnte ausgeschlossen werden, dass das eingeschränkte Sichtfeld von Autofahrern für die starke Fehleinschätzung von Entfernungen verantwortlich ist.

Folgenreiche Fehleinschätzung

"Generell kann man sagen, dass die unterschiedlichen Distanz-Wahrnehmungen von Autofahrern, Radlern und Fußgängern vermutlich die Anpassung im Verkehr erschweren", erklärt Birte Moeller. Die Wissenschaftler verweisen sowohl auf mögliche positive als auch auf negative Folgen. So könne die Fehleinschätzung beispielsweise bedeuten, dass der Abstand größer sei, als der Fahrer annehme, wenn er sich mit seinem Fahrzeug dem Wagen vor ihm näherte. Andererseits könne es passieren, dass der Abstand zu einer Ampel unterschätzt werde, wenn

diese Gelb zeige. Die Folge könne sein, dass das Auto bei Rot auf die Kreuzung fahre. Gefahren drohten außerdem, wenn beim Überholen eines längeren Lastwagens die Strecke falsch eingeschätzt werde.

Dass sich Autofahrer nicht nur bei der Einschätzung von Entfernungen, sondern auch bei der von Geschwindigkeiten täuschen, haben Forscher schon vor vielen Jahren bei Untersuchungen nachweisen können. So erklärte zum Beispiel der US-Professor Bryan Dawson im Wissenschaftsmagazin "New Scientist", dass die Geschwindigkeit, mit der ein Fahrer in seinem Wagen unterwegs sei, dessen Wahrnehmung beeinflusse. Wer beispielsweise mit sehr hoher Geschwindigkeit auf einer Autobahn fährt, überholt laufend andere Fahrzeuge. Die Folge ist, dass ihm die durchschnittliche Geschwindigkeit aller Fahrzeuge geringer erscheint, als sie tatsächlich ist. Wer hingegen sehr langsam fährt und ständig überholt wird, bekommt den Eindruck, alle anderen fahren schneller, als dies in Wirklichkeit der Fall ist. Bei der Einschätzung von Geschwindigkeiten unterliegen laut Dawson besonders sehr schnelle und sehr langsame Fahrer einer Täuschung. Dies sei eine Folge davon, dass Autofahrer nur die Geschwindigkeit von Fahrzeugen in ihrem näheren Umfeld richtig schätzen könnten, nicht aber die aller Autos auf der Straße.

Das richtige Einschätzen von Entfernungen und Geschwindigkeiten ist nicht nur für die Fahrer von Autos wichtig, sondern zum Beispiel auch für Fußgänger, die sich im Bereich viel befahrener Straßen bewegen und diese überqueren möchten. Besonders Kinder haben dabei Probleme, wie Untersuchungen von Forschern um den Psychologie-Professor John Wann von der University of London gezeigt haben. Weltweit kommen junge Menschen im Alter von bis zu 15 Jahren besonders häufig bei Verkehrsunfällen zu Schaden. Als Grund dafür wird oft genannt, dass sie unaufmerksamer seien als Erwachsene oder noch so klein, dass sie Gefahren übersähen. Die Gruppe um Wann rückt dagegen einen anderen Aspekt ins Blickfeld: Die Wahrnehmungsfähigkeit junger Menschen sei noch nicht ausgereift.

Tacho zeigt Gefahren an

Die Fähigkeit, auftauchende Gegenstände zu erkennen und ihnen gegebenenfalls auszuweichen, spielt für Menschen ebenso wie für viele Tiere eine große Rolle. Beherrschen kann sie nur, wer sich rasch auf der Grundlage von Formen, Formveränderungen, Entfernungen und Geschwindigkeiten ein Bild machen kann. Die Forscher um Wann untersuchten diese Fähig-

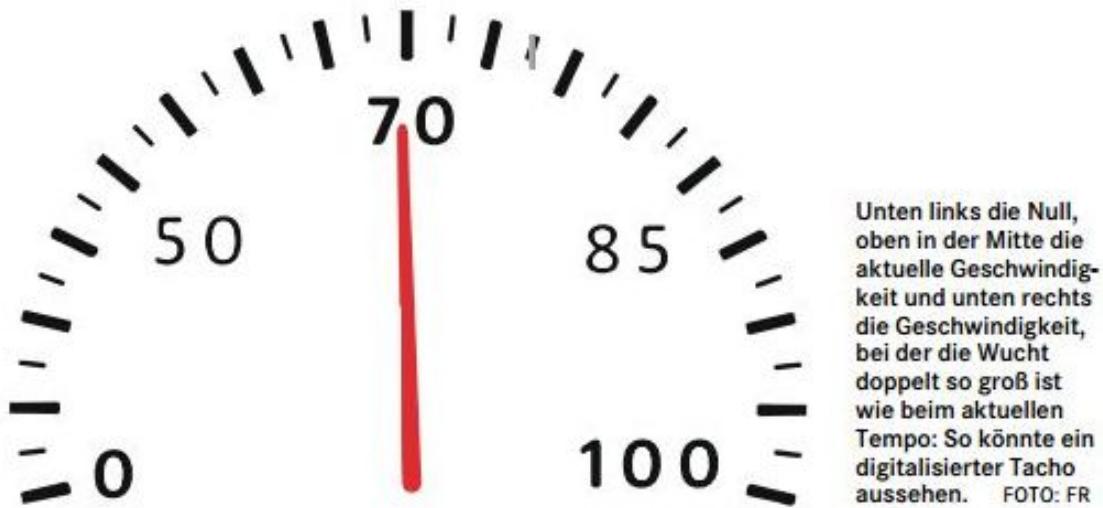
keit bei Kindern unterschiedlichen Alters und Erwachsenen. Im Straßenverkehr erscheinen Autos abhängig von der Entfernung mal größer, mal kleiner. Mal scheinen sie direkt auf einen zuzukommen, mal sieht man sie von der Seite. Mal scheinen sie zu rasen, mal sich langsam zu nähern. Wie die Psychologen herausgefunden haben, nimmt die Fähigkeit, näher kommende Fahrzeuge zu erkennen und die Situation richtig zu erfassen, im Kindesalter zu. Selbst bei älteren Kindern sei sie aber nicht so ausgeprägt wie bei Erwachsenen. Nach den Erkenntnissen der Wissenschaftler haben Kinder Probleme, Autos richtig zu erfassen, die sich mit Geschwindigkeiten von mehr als 20 Meilen in der Stunde nähern. 20 Meilen entsprechen gut 30 Kilometern.

Mit der Geschwindigkeit steigt das Risiko, dass bei einem Autounfall Menschen verletzt werden. Mit den wissenschaftlichen Hintergründen hat sich der Wirtschaftsingenieur Arno Gahrmann, emeritierter Professor der Hochschule Bremen, schon vor Jahrzehnten beschäftigt. In einem Fachaufsatz rechnete er zum Beispiel vor, dass die Zahl bei Unfällen getöteter oder schwer verletzter Fußgänger bei einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 30 Kilometer pro Stunde stark sinken würde. Zurzeit befasst sich Gahrmann mit der Frage, wie sich das Bewusstsein für die Gefahren hoher Geschwindigkeiten schärfen lässt. Dazu schlägt er eine neuartige Form von Tacho vor.

Auch Gahrmann erinnert an die Entwicklungsgeschichte des Menschen, wenn er betont, dass bei manchen Gefahren bildlich gesprochen wie von selbst Warnlichter aufleuchteten - so etwa bei den Gefahren, die mit großen Höhen verbunden sein könnten. Bei der Geschwindigkeit

schienen solche Warnsignale jedoch zu fehlen. Hinzu komme, dass moderne Autos so komfortabel ausgestattet seien, dass Geschwindigkeiten oft nicht mehr als sehr hoch wahrgenommen würden. Vor diesem Hintergrund plädiert der Wirtschaftsingenieur für die Einführung von Geschwindigkeitsanzeigen, die Autofahrern sofort einen Eindruck vermitteln, was Geschwindigkeitserhöhungen für das Gefahrenpotential bedeuten.

Herkömmliche Tachos sind in der Regel rund gestaltet und so aufgebaut, dass Markierungen die Zwischenschritte auf dem Weg zur Höchstgeschwindigkeit anzeigen. Der Unterschied zwischen 30 und 50 Kilometern pro Stunde wird bei dieser Art der Gestaltung nicht als besonders groß wahrgenommen. Für Fußgänger und Radfahrer könne er aber eine Frage des Überlebens sein, sagt Gahrmann. Auch für den Fahrer selbst könne eine gering erscheinende Erhöhung der Geschwindigkeit wegen des damit verbundenen starken Anstiegs der kinetischen Energie bei einem Unfall weitreichende Folgen haben. Der Wirtschaftsingenieur drückt es so aus: "Während optisch die 100 nur wenig weiter reichen als die 70 Kilometer in der Stunde, bedeuten sie tatsächlich eine Verdoppelung des Bremswegs beziehungsweise der Wucht und damit der möglichen Unfallschwere." Gahrmann schlägt deshalb digitalisierte Rundtachos vor, die diesen Zusammenhang berücksichtigen. Das heißt: Unten links könnte die Null stehen, oben in der Mitte die aktuelle Geschwindigkeit und unten rechts statt der Höchstgeschwindigkeit die Geschwindigkeit, bei der die Wucht doppelt so groß ist wie beim aktuellen Tempo.



Bremen hat sich einen kleinen Luxus verdient

Weser Kurier 16.10. Print S. 2

Arno Gahrmann
über den Bahnhofsvorplatz

Kürzlich forderte eine Leserin, nun endlich die Debatte über den Bahnhofsvorplatz einzustellen, die Bebauung sei schließlich demokratisch entschieden worden. Recht hat sie, und es ist auch nicht anzunehmen, die politische Willensbildung sei lediglich aufgrund der – vorsichtig ausgedrückt – aufgeschmückten Computermontagen erfolgt. Sicher hatten viele Parlamentarier einige Bauchschmerzen, die Chance einer großzügigen Gestaltung zu verbauen. Doch einer „Bremer Freiheit“, wie ein solcher Platz vielleicht genannt worden wäre, stand die desolate Bremer Haushaltsslage entgegen. Auch mit den jetzt nur fünf Millionen Euro für das

Grundstück, einem Fünftel der einstmal erhofften Summe, sollte der Dudler-Bau Labsal für die Finanzsenatorin sein, denn natürlich spekuliert sie auf die Gewerbesteuereinnahmen, die zukünftig aus seinen Hotel- und Einzelhandelsbetrieben nur so sprudeln und Luft für ihre Finanzplanung verschaffen sollen.

Wie eng diese geworden ist, belegen die schon verzweifelt anmutenden Sparbemühungen wie die Schließung nicht nur von Unibad, sondern gleich ganzer Studiengänge, ein seit 27 Monaten auf Fassadenrenovierung harrendes Ortsamt Obervieland und schließlich die kürzlich verhängte Haushaltssperre. Zwar erhielte das Land Bremen gegenwärtig fast zinslose Kredite, mit denen praktisch kostenlos notwendige kommunale Investitionen getätigt werden und Einrichtungen erhalten bleiben könnten, aber diese historisch einmalige Finanzierungschance darf wegen der Schulden-

>>>

sperre nicht genutzt werden. Und so darf sich Bremen die ebenfalls einmalige Chance auf einen städtebaulich außergewöhnlichen Platz nicht gönnen, sondern muss ihn „zu Geld machen“.

Nicht nur Bremen mit seiner florierenden Wirtschaft, nein, ganz Deutschland aber hätte durchaus einen berechtigten Anspruch auf Belohnung, die über den Ausgleich der über viele Jahre hinweg erlittenen Reallohnsenkung hinausgeht. In dieser Zeit nämlich hat Deutschland so viele Exportüberschüsse angesammelt, dass es trotz der Staatsschulden insgesamt über ein Plus von mehr als Tausend Milliarden Euro gegenüber dem Ausland aufweist. An diesem Reichtum wirken alle mit – die findigen Unternehmen und ihre fleißigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, der Staat, der das Umfeld bereitstellt, und nicht zuletzt die Natur. Sie wird mit anhaltendem Flächenverbrauch ausgelaugt.

Wäre es da nicht sinnvoller, den Exportüberschuss uns allen, die wir daran mitgeschuf(te)n, zukommen zu lassen? Nicht zuletzt, um unserer Finanzsenatorin mehr Freiheit für Zukunft sichernde Projekte zu verschaffen, vielleicht aber auch, um uns nach all der Arbeit den kleinen Luxus eines großen Platzes mitten in Bremen zu gönnen?



Gastautor

Arno Gahrmann ist Wirtschaftsingenieur und emeritierter Professor an der Hochschule Bremen. Seine Forschungsschwerpunkte sind Energie und die Zukunftsfähigkeit des ökonomischen Systems.

Namentlich gekennzeichnete Kommentare geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder.

**Arno Gahrmann kämpft für
Geschwindigkeitsreduzierung – Stadt:
Haben keine gesetzliche Handhabe**

Mit 50 über den Knorren

Von **Michael Thurm** - 01.08.2015 - [0 Kommentare](#)

Nein, wütend ist Arno Gahrmann nicht. Eher enttäuscht. Enttäuscht über das Verhalten der Stadtverwaltung, enttäuscht über so manchen Kommunalpolitiker. Seit mehr als zehn Jahren gibt der heute 69-Jährige Anregungen zu verkehrlichen Maßnahmen in Stadt und Kreis, insbesondere zum Schutz von Kindern und anderen „schwachen“ Verkehrsteilnehmern. Doch die Anregungen des ehemaligen Wirtschafts-Ingenieurs und Professors für Finanzen und Investition an der Hochschule Bremen stießen immer wieder im Rathaus auf taube Ohren.



**Arno Gahrmann vor Ort:
Für die Straße Am Knorren
fordert er eine
durchgehende
Geschwindigkeit von 50
km/h und zum Schutze der
Radfahrer eine bauliche
Trennung von Radweg und
Fahrstraße.**

praktisch nie beantwortet. Er erkenne seitens der Stadtverwaltung keine Ernsthaftigkeit, auch nur die kleinste von ihm vorgeschlagene Maßnahmen zum Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmer umzusetzen oder wenigstens zu prüfen. Er erwarte keinesfalls, dass die Verwaltung allwissend und allfähig ist; unbedingt aber erwarte er, dass die Verwaltung ein Mitdenken und Mitsehen ihrer Bürger honoriert und unterstützt. Noch heute, 15 Jahre später, könnte Arno Gahrmann diese

„Ich komme mir vor wie Don Quijote“, sagt Arno Gahrmann. Schon im Jahre 2000 hatte er ein persönliches Schreiben an die damalige Bürgermeisterin Brigitte Escherhausen und den ehemaligen Stadtdirektor Erhard Mackenberg verfasst, in dem er heftige Kritik am Ordnungsamt übte. So schrieb Gahrmann damals: Im Ordnungsamt würden seine Anregungen formell nur selten und in der Sache

Zeilen wieder schreiben.

Dabei hat es Gahrmann, der seit 1996 in Pennigbüttel lebt, schon ganz anders kennengelernt. Trotz seiner zeitaufwendigen Arbeit hatte er sich stets konstruktiv in den verschiedensten Wohnorten engagiert und offene Ohren gefunden. In Friedrichsdorf im Taunus war er zum Beispiel im Ortsparlament und „sachkundiger Bürger“ im Betriebsausschuss der Stadtwerke. Eine dort von ihm gegründete Aktion, freiwillig im Stadtgebiet langsamer zu fahren wurde von der Stadt personell und finanziell unterstützt. Ferner arbeitete er dort an einem Verkehrskonzept mit, das mittlerweile komplett umgesetzt wurde. Auch in Speyer, Leonberg und Wernigerode war Gahrmann ein gern gesehener Gesprächspartner.

„Die Stadt versteckt sich hinter Formalismen“, glaubt Arno Gahrmann. Aber aufgeben wird der emeritierte Professor nicht. Auch wenn er weiß, dass er mit seiner Penetranz vielen im Rathaus schon auf die Nerven geht. „Aber ich mach das nicht für mich. Ich mach das für die Schwachen.“ Für die Kinder, die Schüler. Er, ein Vater von vier Kindern, weiß worüber er spricht.

So prangert Arno Gahrmann einen Missstand an, den er auch schon vor 15 Jahren angeprangert hat. Es geht um den Fuß- und Radweg entlang der Straße Am Knorren zwischen Osterholz und Pennigbüttel, der nach Meinung von Arno Gahrmann „außerordentliche Sicherheitsmängel“ aufweist. „Der Radweg wird auch von Schülern oft genutzt, die ungeschützt neben einer Straße fahren, auf der 70 Stundenkilometer erlaubt sind, moniert Gahrmann. Bereits im Jahr 2000 hatte der Pennigbütteler auf die dort lauernden Gefahren hingewiesen. So schrieb er: „Ich schlage daher vor, kurzfristig zumindest auf der Seite des Radwegs Tempo 50 beizubehalten (am oberen Ende eventuell mit dem erklärenden Hinweis „Gefährlicher Bahnübergang“ und zusätzlich in der Kurve vor der



Öffentlicher, aber einsamer Protest: Arno Gahrmann machte in Pennigbüttel während des Jury-Besuchs auf die Problematik der Straße Am Knorren aufmerksam.

Schranke eine Leitplanke zwischen Radweg und Straße anzubringen. Diese Leitplanke hätte einen zusätzlichen Sicherheitseffekt für die Autofahrer, weil dadurch die Straße optisch schmäler wird, was die vor der Schranke unbedingt erforderliche Tempoverringerung der Fahrzeuge unterstützt. Als sichere Dauerlösung sehe ich allerdings nur die generelle Anhebung des Fuß- und Radwegs.“

Passiert ist bis heute – nichts. Noch immer rasen die Autos und Laster Richtung Pennigbüttel mit einer – auf einer Strecke von rund 150 Metern – sogar erlaubten Geschwindigkeit von 100 Stundenkilometern. Um auf die Gefahrenstelle Am Knorren erneut aufmerksam zu machen, hatte der Professor die Anwesenheit der Jury genutzt, die im Rahmen des Wettbewerbs „Unser Dorf hat Zukunft“ in Pennigbüttel weilte. Als einsamer Demonstrant sorgte er immerhin dafür, dass sich „einige Jury-Mitglieder für den Sachverhalt interessieren“.

Auch die Stadt Osterholz-Scharmbeck hat sich mit dem Thema beschäftigt – doch die Verantwortlichen sehen keine Chance, die Empfehlungen des Arno Gahrmann umzusetzen. An der Straße Am Knorren gebe es keine signifikante Gefährdung, sagt etwa Bürgermeister Torsten Rohde. „Es ist alles ausgeprüft und abgewogen.“

Auch Uwe Schleucher von der städtischen Straßenverkehrsbehörde macht Arno Gahrmann wenig Hoffnung. „Ich habe schon oft mit Herrn Gahrmann gesprochen. Aber wir haben keine gesetzliche Handhabe, die Geschwindigkeit dort zu reduzieren. Das ist leider so, ich kann das nicht ändern.“ Am Knorren läge keinen qualifizierte Gefahrenlage vor, weil auch kein Unfallgeschehen zu verzeichnen sei, so Schleucher. Außerdem gebe es an der Straße keine durchgehende Bebauung und keinen qualifizierten Schulweg. „Wenn wir es riskieren würden, dort eine 50er-Zone einzurichten, könnte irgendein Verkehrsteilnehmer kommen und die Stadt verklagen.“

„Man müsste mehrere Augen zudrücken“

Kommunalpolitiker reagieren mit Verständnis auf die Forderung von Arno Gahrmann

„Dazu können wir eigentlich nichts sagen“, hieß es aus den Mündern der Fraktionsvorsitzenden von CDU und SPD,

Michael Rolff-Pissarczyk und Tim Jesgarzewski. Der jahrelange Kampf des Arno Gahrmann um eine Temporeduzierung auf der Straße Am Knorren war offensichtlich nicht präsent. Immerhin sagten beide Kommunalpolitiker zu, sich mit der Problematik der Straße und den Anregungen Gahrmanns befassen zu wollen. Trotz der eindeutigen, wenngleich für viele Bürger wohl unverständlichen Gesetzeslage.

Auskunftsreudiger waren da schon die Grünen. „Aus unserer Sicht spricht nichts dagegen, die ganze Straße zur 50er-Zone zu machen“, meinte Sven Daniel. „Wir haben ja punktuell Gefahrenlagen in der Stadt im Fokus, die Straße Am Knorren aber hatten wir jetzt nicht im Blick“, gab Daniel zu. „Herr Gahrmann hat mit seinen Bedenken sicherlich recht.“

Auch Herbert Behrens von den Linken sieht Handlungsbedarf. Allerdings führen er und seine Parteifreunde eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht ganz zuoberst auf der Prioritätsliste.
„Geschwindigkeitsbegrenzungen durchzusetzen ist nicht einfach“, weiß Behrens. Stattdessen setzt er mehr auf den Schutz der Radfahrer. „Die Radfahrer haben das Recht, auf der Straße zu fahren. Nur muss das den Autofahrern verdeutlicht werden.“ Dennoch wünscht Behrens der Stadt mehr Courage. Die Stadt sollte mehr Mut haben und keine Angst vor möglichen Klagen haben, meinte der Bundestagsabgeordnete.

Wenig Möglichkeiten auf eine Änderung sieht Wilfried Pallasch von der Bürgerfraktion. „Arno Gahrmann hat ja nicht ganz Unrecht. Aber die Stadt hat doch schon alles geprüft. Man kann es eben nicht jedem Verkehrsteilnehmer recht machen. Eben das Ortsschild versetzen, geht eben nicht,“ meinte Pallasch.

Schon des öfteren hat sich auch Pennigbüttels Ortsvorsteherin mit dem Thema beschäftigt. „Ich finde das gut, wenn wir dort eine 50er-Zone machen würden“, sagt Martina de Wolff. Gleichwohl weiß natürlich die SPD-Ratsfrau auch um die Gesetzeslage. Aber: „Man müsste einfach mehrere Augen zudrücken und die Ortsschilder versetzen.“

Vielleicht findet Arno Gahrmanns einsamer Kampf ja doch noch ein gutes Ende.