Offenbach a. M., 07.09.2026

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Bruszynski,

nochmals vielen Dank für das Gespräch am 18. August! Es hat uns gefreut zu hören, dass auch Ihnen die Förderung des Fußverkehrs ein großes Anliegen ist, und dass Sie entsprechende Maßnahmenvorschläge des Verkehrsentwicklungsplans 2035 begrüßen. Der VEP stellt die große Bedeutung des Fußverkehrs für den Binnenverkehr in Offenbach heraus – er beträgt immerhin 40%. Gleichzeitig benennt er als Herausforderung: „Wartezeiten an LSA sind zum Teil optimierungsbedürftig“ (S. 51). Dies deckt sich mit unseren eigenen Beobachtungen.

Vor diesem Hintergrund hatten Sie uns gebeten, unsere Beobachtungen zu problematischen Fußgängerampeln zu konkretisieren:

A) Reine Querungsampeln

Gemeint sind Ampeln, die ausschließlich dem Überqueren einer Straße dienen und nicht an die Schaltung eines Kreuzungsbereichs gekoppelt sind.

Hier sind Wartezeiten oft nicht nachvollziehbar lang, auch in verkehrsruhigen Zeiten. Das ist für Fußgänger ärgerlich und irritierend. Immer wieder queren Menschen frustriert bei „Rot“.

„Grün“-Phasen sind häufig so kurz, dass selbst agile Menschen ein rotes Signal schon in der Fahrbahnmitte erleben. Für ältere oder eingeschränkte Menschen ist das sehr verunsichernd.

Beispiele

- Sprendlinger Landstraße / Einmündung Weikertsblochstraße: auf einem Hauptschulweg zur Beethovenschule
- Herrnstraße / Berliner Straße (bei der Französisch-Reformierten Kirche): Wartezeiten von ca. 50 sec und 9 sec für das Queren werden einer Magistrale des Fußverkehrs nicht gerecht.
- Waldstraße / Einmündung Bieberer Straße (betrifft die Ampelquerung in West-Ost-Richtung, nicht Nord-Süd-Richtung zu Koffer-Roth): Wartezeiten von ca. 40 sec (Samstagmittag) trotz relativ wenig Verkehr – einige Wartende laufen bei „Rot“.

Wie weit können die Wartezeiten reduziert werden? Lassen sich hier die Schaltungen nicht besser auf die eigentliche Verkehrssituation anpassen?

Kurze „Grün“-Zeiten sollten verlängert werden, wenige Sekunden helfen bereits.

B) Ampeln an Kreuzungen mit Bedarfsschaltung für Fußgänger

Nach und nach wurden Kreuzungen umgestellt von automatischer Schaltung auf ein Fußgänger-“Grün“ nur nach Anforderung.

Das bringt bedeutende Verschlechterungen: Viele Menschen realisieren nicht, dass sie „Grün“ anfordern müssen. Nachvollziehbar, denn an vielen anderen Kreuzungen gleicher Art ist das nicht notwendig. So kommen wir öfter an Kreuzungen mit wartenden Menschen und stellen fest, dass das Signal noch nicht angefordert wurde.

Weiterhin sind Passanten benachteiligt, die sich annähern. Bedingt durch Vorlaufzeiten erhalten Sie auch dann kein „Grün“-Signal, wenn der Fahrbahnverkehr dies gerade zulassen würde. Nur ein Tastendruck bis ca. 5 sec vor einer „Grün“-Phase des parallelen Fahrzeugverkehrs ist wirksam. Fußgänger, die danach die Anforderungstaste gedrückt haben, müssen warten, bis das nachfolgende „Grün“ des querenden Verkehrs beendet ist.

Ihre Annäherung wird - im Gegensatz zum Fahrzeugverkehr - nicht detektiert; sie müssen die Taste finden (was banal klingt, aber nicht überall leicht machbar ist - z.B. bei hinter dem Mast versteckten Tasten). Manchmal reagiert die Taste nicht auf den ersten Tastendruck.

Hintergrund:

Der VEP nennt "Verkehrsverflüssigung" als das oberste Ziel im *Handlungsfeld G: Motorisierter Individualverkehr*. Hier kommt es nun jedoch zu einem Zielkonflikt: Denn diese Verkehrsverflüssigung hat zu **Verschlechterungen für den Fußverkehr** geführt.

Dass die „Grüne Welle“ für eine Emissionsreduktion kontraproduktiv ist (weil das Autofahren dadurch attraktiver wird und somit ein Rebound-Effekt zum Tragen kommt), zeigt die Untersuchung des Umweltbundesamts "Flüssiger Verkehr für Klimaschutz und Luftreinhaltung", die im Januar 2023 in der Reihe „Texte“ des UBA (Band 14/2023) veröffentlicht wurde. Stattdessen führen lange Wartezeiten an Fußgängerampeln, zu kurze Querungszeiten oder Querungen in Etappen (Verkehrsinseln mit Wartepausen) dazu, dass der Fußverkehr unattraktiv wird.

Beispiele:

- Starkenburgring/ Sprendlinger Landstraße
- an den Kreuzungen mit der Berliner Straße, z. B. August Hecht-/ Pirazzistraße

Auch einige Jahre nach der Umstellung vom automatischen Umlauf auf Anforderungstasten sind Eingewöhnung und Akzeptanz sehr begrenzt - das zeigen die anhaltende Kritik und die an diesen Anlagen gestiegene Zahl von „Rotläufern“.

Bringt die aktuelle Schaltregelung wirklich so bedeutende Vorteile für den Fahrzeugverkehr, dass die Nachteile für den Fußgänger gerechtfertigt sind?

Wir plädieren dafür, die Benachteiligung der Fußgänger im Vergleich mit dem parallelen Fahrzeugverkehr durch schaltungstechnische Lösungen aufzuheben.

C) Ampeln mit Zwangspausen auf Mittelinseln

Hier ist Fußgängern die Querung der Straße nicht oder nicht immer in einem Zug möglich. Die Menschen sind dann gezwungen, auf einem Streifen in der Fahrbahnmitte bis zur nächsten „Grün“-Phase auszuharren.

Einige Mittelinseln sind äußerst schmal angelegt, Fußgänger stehen in diesem Bereich mit nur sehr geringem Abstand zu Fahrzeugen mit hohem Tempo, Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Fahrrädern finden kaum Platz. Mit Fahrrädern mit Anhänger oder Lastenrädern ist die Querung hier kaum möglich.

Beispiele

- Bieberer Straße / Rhönstraße (Querung von der ESSO-Tankstelle nach Osten): Die erste Querung bis zur Mittelinsel dauerte unter der Woche gegen 18 Uhr 40 sec. Auf der Mittelinsel reagierte die Ampelanlage zunächst nicht auf das Drücken (auch nicht auf den Knopf an der Unterseite der Anlage) – durch die tiefstehende Sonne war das zunächst nicht sichtbar. Wartezeit: 2 min 13 sec. Dauer insgesamt zur Querung der Straße: rund 3 min.
- Senefelderstraße/ Odenwaldring: Wer mit Beginn des Ampel-„Grüns“ auf das Ringcenter zugeht, muss ca. 45 sec auf der 2,30 m breiten Mittelinsel warten.
- Kaiserstraße / Berliner Straße (Richtung Westen zur Commerzbank): 70 sec Wartezeit auf der Mittelinsel: Die Ampel ist für Fußgänger, die mit normalem Tempo gehen, so geschaltet, dass sie beim Erreichen der Mittelinsel für die restlichen Fahrspuren der Kaiserstraße in Richtung Commerzbank gerade auf „Rot“ umspringt.

Lassen sich hier nicht Lösungen finden, um die Querung in einem Zug zu ermöglichen? Wo das tatsächlich nicht möglich ist, sind die Wartebereiche zu vergrößern und barrierearm auszulegen.

Wir freuen uns, wenn Sie anhand dieser Beispiele Optimierungen prüfen lassen können. Verbesserungen lassen sich auf gleichartige Gegebenheiten im gesamten Stadtgebiet übertragen.

Weiterhin freuen wir uns auf den weiteren Austausch mit Ihnen und verbleiben mit freundlichen Grüßen,

Barbara Bernard, Günther Eufinger
(Stadtfieber)

Manfred Bernard
(FUSS e.V.)

Stadtfieber
für ein lebenswerteres Offenbach

fuss e.V.