



1: Hinweisschild an den Strecken des Weißen Netzes

Winterdienstes, also vor Ausweisung neuer Grauer und Weißer Netze außerorts. Sorgfältige Abwägung ist vor allem im Interesse von Sicherheit und Umwelt geboten.

Unter dem Eindruck der allgemeinen Diskussion über die Nachteile des Streusalzes wurde in Hessen im Winter 1981/82 ein Versuch „Weißes Netz“ unternommen, in dessen Rahmen auf ausgewählten Straßen niedriger Verkehrsbedeutung im Winter auf Streusalz verzichtet und im Bedarfsfall nur geräumt wurde. Die Verkehrsteilnehmer unterrichtete man von dieser Regelung durch eine entsprechende Beschilderung (Bild 1).

Im ersten Winter umfaßte das Netz Streckenabschnitte im Bereich der Straßenbauämter Darmstadt und Schotten. Wegen der deutlich negativen Unfallentwicklung auf einigen Strecken des Weißen Netzes im Bereich des Bauamtes Darmstadt, bedingt durch hohe Verkehrsbelastung auf einzelnen Abschnitten, wurde der Versuch „Weißes Netz“ dort eingestellt; es zeigte sich, daß man dann, wenn die Verkehrsbelastung erheblich über 2000 Kfz/24h liegt, eine Einschränkung des Winterdienstes kaum noch verantworten kann; im Winter 1982/83 blieb der Versuch auf den Bereich Schotten beschränkt. Im Winter 1983/84 wurde er dann auf viele Landkreise ausgedehnt, wobei allerdings einige Kreise die Einrichtung solcher Strecken nicht erlaubten, so daß sie dort unterblieb.

Um die Verkehrssicherheit so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wurden bei der Auswahl der Strecken des Weißen Netzes folgende Kriterien angelegt, die sich aus den gewonnenen Erfahrungen herleiten:

- Die Strecke darf nur eine geringe Verkehrsbelastung aufweisen (Anhaltswert DTV < ca. 2000 Kfz/24h).
- Kein Verkehr mit Linien- oder Schulbussen.
- Jeder Streckenabschnitt des Weißen Netzes muß – wenn auch mit Umwegen – umfahrbar sein, d. h. die Verkehrsteil-

nehmer sollen nicht gezwungen werden, diese Strecken zu benutzen. Damit ist der Anschluß jedes Ortes über mindestens eine gestreute Strecke gewährleistet.

- Die Strecke darf keine besonderen Gefahrenpunkte aufweisen.

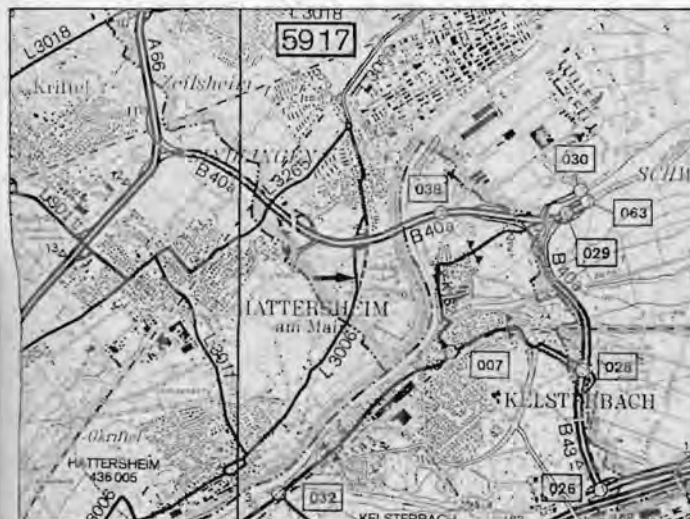
– Die Strecke darf keine Längsneigungen über 8% besitzen. Es zeigte sich, daß nur ein sehr geringer Teil des überörtlichen Straßennetzes die genannten Bedingungen erfüllt, so daß das Weiße Netz jeweils nur auf wenige Streckenabschnitte beschränkt blieb. Sie haben meist keinen Zusammenhang, so daß die Bezeichnung „Netz“ eigentlich nicht angebracht ist. In Hessen waren im Winter 1984/85 etwa 340 km, das sind ca. 2,1% der überörtlichen Straßen als Weißes Netz eingestuft.

2. Verkehr bei Winterglätte

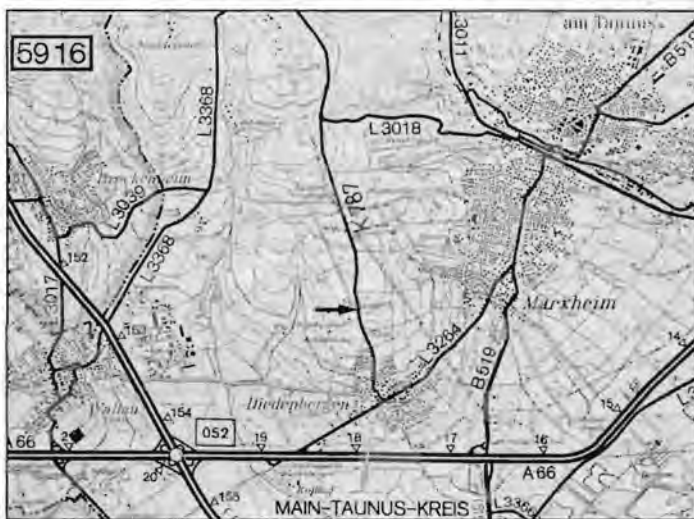
Einer vorangehenden Untersuchung des Verkehrsverhaltens im Schwarzen Netz bei Winterglätte, über die bereits berichtet wurde [1], lag eine Methodik zugrunde, die sich auch für die Untersuchung von Strecken im Weißen Netz empfahl. Für die Untersuchung im Auftrag des Hessischen Landesamtes für Straßenbau wurden die beiden folgenden Abschnitte gewählt (Bilder 2 und 3):

- L 3006 zwischen Ockriftel und Sindlingen
- K 787 zwischen Diedenbergen und Langenhain.

Beide Strecken liegen im Bereich des Straßenbauamtes Frankfurt. Die L 3006 dient als Direktverbindung von Hattersheim-Ockriftel nach Frankfurt-Sindlingen vornehmlich dem Pendlerverkehr. Die Verkehrsbelastung beträgt etwa 2200 Fz/Tag (DTV 1980) mit einem sehr geringen Schwerverkehrsanteil von nur 0,5%. Die Strecke führt über freies Feld und hat in Linienführung und



2: Lage des Meßpunktes auf der L 3006



3: Lage des Meßpunktes auf der K 787