

Verkehrsversuch starten statt stoppen – alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen!

Der große Verkehrsversuch einer Fahrradstraße auf dem Anlagenring ist fast fertig gebaut. In Kürze wäre der Versuch gestartet und das vorübergehende Teilchaos durch die Baustellen Geschichte. Doch ausgerechnet zu diesem Zeitpunkt soll das Projekt abgebrochen werden. Nach einem schlecht geführten und dann verlorenen Rechtsstreit hieß es noch am selben Tag, dass die Fahrradstraße noch vor ihrer endgültigen Fertigstellung wieder zurückgebaut wird. Bürgerbeteiligung, monatelange Planung und bereits eingesetzte Geldmittel sollen demnach ohne Möglichkeit des Ausprobierens einfach in den Sand gesetzt werden. Dazu sagen wir NEIN.

Wir fordern alle Verantwortlichen in Politik und Verwaltung dazu auf, den Verkehrsversuch im maximal noch möglichen rechtlichen Rahmen durchführen, und speziell die Stadtverordnetenversammlung dazu auf, die eigenen Beschlüsse hinsichtlich Klimaneutralität und Förderung des Fahrradverkehrs ernst zu nehmen und dementsprechend die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung dazu aufzufordern:

Alle rechtlichen Mittel (einschließlich neuer verkehrsrechtlicher oder straßenrechtlicher Anordnungen) sind zu nutzen, um den Verkehrsversuch durchführen zu können.

Die Änderungen auf der Fahrradstraße des Anlagenrings, die die gerichtlich angeordneten Rückbaumaßnahmen nach sich ziehen, sind so umzusetzen, dass dadurch eine möglichst geringe Gefährdung für Fahrradfahrende auf dem Anlagenring und in der Umgebung entsteht. Dazu gehören die Freigabe der Fahrradstraße für Autos nur bis zur nächsten Möglichkeit des Abbiegens oder U-Turns auf die äußeren Spuren (mit Verkehrszeichen 209-10 bei Fahrrad/Busse frei) sowie einem bis dahin geltenden absoluten Überholverbot. Für die Landgrafenstraße kann alternativ eine direkte Durchfahrt geradeaus in die Gutfleischstraße mit Abbiegemöglichkeit nach links auf die Außenspur der Ostanlage geschaffen werden.

Das Hauptsacheverfahren ist weiterzuführen. Die Begründung ist in rechtlicher und sachlicher Hinsicht zu verbessern. Dabei sind etwaige Veränderungen des StVG bzw. der StVO zu berücksichtigen, die die Wahrscheinlichkeit eines für den Verkehrsversuch günstigen Urteils erhöhen.

Dort, wo eine Einrichtung von Fahrradstraßen mit straßenverkehrsrechtlichen Instrumenten nicht möglich ist, sind die Möglichkeiten des Straßenrechts auszuschöpfen. Insbesondere sind Teileinziehungen / Umwidmungen der Braugasse, der Senckenbergstraße und der Landgrafenstraße für den Radverkehr vorzunehmen, um diese Straßen, wie von Anwohnenden gefordert, vor Lärm zu schützen und die von den Anwohnenden vorgetragene Gefahrenlage für Fuß- und Radverkehr zu reduzieren.

Die Fahrradstraße auf der Südanlage ist schnellstmöglich fertig zu stellen, um den Verkehrsfluss aller Verkehrsmittel in der Stadt nicht länger durch die Baustelle zu behindern.

Alternativ: Ein separater Verkehrsversuch wird eingerichtet für die Dauer bis zur Wiederaufnahme der Bauarbeiten zwischen Berliner Platz und Elefantenklo: Eine Zweirichtungsfahrradstraße auf den inneren Spuren mit Öffnung für den Busverkehr.

Auf den autofreien Abschnitten der Fahrradstraße sind Beschriftung, Ausschilderung, bauliche Barrieren und Kontrollen so zu optimieren, dass keine illegalen Autofahrten mehr erfolgen.

Begründungen

Warum die Fahrradstraße sinnvoll ist – schon immer und auch weiterhin!

Die Fahrradstraße auf dem Gießener Anlagenring ist die erste relevante Fahrradstraße der Stadt und nach Jahrzehnten Stillstand die erste relevante Flächenumverteilung im Verkehrsraum. Ihre Verwirklichung ist nur ein erster kleiner Schritt auf dem Weg zu einer ausgewogenen, gerechten Aufteilung des Verkehrsraumes und zu einem klimaneutralen Gießen im Jahr 2035. Laut eigenen Angaben der Stadt Gießen ist zum Erreichen dieses mit überwältigender Mehrheit beschlossenen Klimazieles eine Reduzierung des Anteils der PKWs am Verkehr in der Stadt von 81 auf 20 Prozent nötig. Umso unverständlicher ist, dass schon die allererste Maßnahme, die ein kleines Stückchen des Weges darstellt, einen derartigen Widerspruch erfährt.

Damit wird nicht nur ein falsches Signal gesetzt, sondern der Rückbau wird auch als solches die Mobilität für alle verschlechtern – selbst für Autofahrende, erst recht aber für Fahrradfahrende, Fußgänger*innen, Rettungsfahrzeuge, Busse und Anwohner*innen.

Vorteile für Fußgänger*innen

Mehr Menschen auf Fahrrädern statt mit dem Auto entlastet die gesamte Stadt von Verkehrslärm, Abgasen, Gefahren und gewinnt Platz für alle. Autos nehmen die meisten Flächen in der Stadt ein. Jedes Auto weniger schafft Platz für alle anderen. Breitere Gehwege, mehr Fußgänger*innenzonen, Sitzbänke, Außengastronomie und vieles mehr sind möglich. Zudem sollen attraktive Radrouten um die Innenstadt den Konflikt zwischen (hoffentlich bald mehr) Radler*innen und Fußgänger*innen entschärfen. Das Zentrum der Stadt gehört vor allem den Fußgänger*innen. Perspektivisch soll eine autofreie Innenstadt mit Straßenbahn für Ruhe, Einkaufserlebnis, Genuss, Barrierefreiheit und einfach gute Lebensqualität stehen.

Vorteile für Fahrradfahrer*innen

Die Fahrradstraße des Anlagenrings dient vor allem der Förderung des Radverkehrs als im Kern einer Stadt schnellste, dabei noch gesündeste und umweltfreundliche Art der Fortbewegung. Der Anlagenring verbindet vor allem die Ziele am Rande der Innenstadt wie Schulen, Hochschulen, Rathaus, Kino und Theater sowie zwei Bahnhöfe. Würde er, wie vorgeschlagen, durch weitere Fahrradachsen mit den Stadtteilen und ins Umland verbunden, böte der Anlagenring die Verknüpfung aller Fahrradwege – und zwar jenseits von Konfliktpunkten mit Fußgänger*innen.

Die Fahrradstraße auf dem Anlagenring ist dabei nicht immer der schnellste, aber

in seiner Konzeption auf den inneren Spuren ein sehr sicherer Weg. Die räumliche Trennung von Autos macht das Fahren auch für ungeübte Radler*innen unproblematisch. Die häufigste Ursache für Tote und Verletzte im Kontakt von Auto gegen Fahrrad ist das Rechtsabbiegen von PKW und LKW bei geradeaus fahrenden Radler*innen. Diese Gefahr fällt auf den inneren Spuren komplett weg. Bei Fahrradspuren oder -streifen jeweils außen an beiden Seiten des Rings gäbe es 92 dieser Gefahrenstellen!

Zudem wird das Fahrradfahren komfortabler. Radelnde können nun, wie in PKW schon immer üblich, nebeneinander fahren – nur eben umweltfreundlicher. Bei Freigabe für Rollstuhlfahrer*innen wäre die Fahrradstraße auch ein inkludierendes, antidiskriminierendes Projekt.

Vorteile für Autos

Was viele überrascht: Selbst für Autos verbessert sich die Lage. Denn die modernen Ampelschaltungen erlauben plötzlich eine grüne Welle. Noch stärker wirkt der bessere Verkehrsfluss, weil nur noch als Einbahnstraße gefahren wird. Das ständige Überkreuzfahren von Autos per Linksabbiegen fällt weitgehend weg. So sind die fertiggestellten Abschnitte inzwischen weniger von Staus betroffen als vor Beginn der Umbaumaßnahmen. Manche Wege werden daher zwar von der Entfernung her länger, aber von der Zeit her kürzer.

Rettungswege

Ein großer Gewinn für die Sicherheit ist die stets freie Fahrt für Rettungsfahrzeuge auf der Fahrradstraße. Radler*innen können stets schnell ausweichen und hören die Alarmsirenen schon von Weitem. Auf einer mit Autos belegten Straße ist das Durchkommen hingegen viel schwieriger bis unmöglich.

Ruhe in den Wohnquartieren und Grünanlagen innen am Ring

Auch Anwohner*innen, Läden, Kultureinrichtungen und Gastronomie am inneren Ring haben große Vorteile. Denn weniger Autoverkehr auf dem Anlagenring führt zu weniger Verkehrslärm für alle angrenzenden Gebiete. Auch die direkten Gefährdungen durch Unfälle nehmen an Parkanlagen, Fußwegen und Läden ab.

Klimaschutz durch Verkehrswende

Alle behaupten, für Klimaschutz zu sein. Aber dann brauchen wir eine Verkehrswende und zwar schnell und nicht nur mit Kleinstkorrekturen, die wenig bewegen. Autos verbrauchen viel Platz (Straßen, Parkplätze, Sicherheitsabstände), produzieren Feinstaub durch Bremsen- und Reifenabrieb (also auch bei E-Autos), stoßen CO₂ aus oder brauchen Strom, der noch lange nicht vollständig erneuerbar produziert wird, und sind für 8-9 Tote plus 1053 Verletzte pro Tag allein in Deutschland verantwortlich.

Verkehrswende als Gesamtkonzept

Die Fahrradstraße auf dem Anlagenring allein wird nicht viel verändern. Zusammen mit zuführenden Fahrradachsen kann sie aber den Fahrradanteil deutlich erhöhen. Da Gießen die jüngste Stadt Hessens ist und die mit dem

höchstens Studierendenanteil sogar bundesweit, dürfte hier auch ein Potential von 60% Fahrradverkehrsanteil zu erreichen sein – so wie in anderen fahrradfreundlich gestalteten Städten.

Radler*innen sind aber nicht die einzigen, für die sich die Lage verbessern muss. Es braucht Barrierefreiheit, endlich mit der Straßenbahn ein leistungsfähiges und komfortables System im öffentlichen Nahverkehr mit Anschluss an die Umgebung (Regiotram) und autofreie Zonen um sensible Bereiche wie Kindergärten und Grundschulen sowie in den Ortszentren.

Warum ist es sinnvoll, das Hauptverfahren weiterzuführen?

Im Rahmen des Eilverfahrens, bei dem es rechtlich nur um drei Nebenstraßen des Anlagenrings geht, fand keine Beweisaufnahme statt. Spätestens diese wird zeigen, dass die Kläger bereits nicht klagebefugt, ihre Klage daher unzulässig ist. Die Klage hat also keine Aussicht auf Erfolg.

Im Rahmen der Begründetheit der Klage ist auf die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung in der letzten Tatsacheninstanz abzustellen, da Verkehrszeichen Verwaltungsakte mit Dauerwirkung sind (BVerwG v. 27.01.1993 -11 C 35/92- juris Rn.16 - BVerwGE 92, 32,35 f.). Da mit dem Abschluss des Hauptsacheverfahrens nicht vor Ende dieses Jahres zu rechnen ist, wird unter Berücksichtigung der neuen Rechtslage (neues StVG und neue StVO) die Rechtmäßigkeit des Verkehrsversuchs unter anderen Maßstäben als derzeit zu bewerten sein.

Mit dem nicht weiter Verfolgen der Hauptsache schafft die Stadt Gießen einen Präzedenzfall und erweist der Verkehrswende deutschlandweit einen Bärendienst. Die vom VGH getroffenen Entscheidungen dürfen so nicht stehen bleiben! In einem Hauptsacheverfahren wäre die Zulassung der Revision zum Bundesverwaltungsgericht möglich, so dass der VGH nicht das Letzte Wort hätte.

Statt den Verkehrsversuch aufzugeben, könnte dieser auch auf neue straßenverkehrsrechtliche Anordnungen gestützt werden. Das Gericht hat im Eilverfahren die Rechtswidrigkeit der bisherigen verkehrsrechtlichen Anordnungen darauf gestützt, dass Klimaschutz allenfalls auf der Rechtsfolgenseite, nicht aber schon im Tatbestand zur Begründung verkehrsrechtlicher Anordnungen herangezogen werden darf. Diese gerichtliche Begründung wird mit dem neuen StVG und der neuen StVO, die verkehrsrechtliche Anordnungen ausdrücklich zu Klimaschutzzwecken zulassen, hinfällig.

Daneben kommen auch Teileinziehungen § 6 Abs. 1 Satz 2 HStrG in Betracht. Hierbei genügen überwiegende Gründe des Allgemeinwohls, wozu auch der Klima- und Umweltschutz gehört. Einer Gefahrenlage für die Verkehrssicherheit bedarf es hier nicht.

Mehr Informationen auf giessen-autofrei.siehe.website.