

## **Zum Beschluss „Fahrradstraßen/-spuren auf dem Anlagenring“:**

**Der im Bauausschuss am 16.2.21 mit den Stimmen von SPD, Grünen und der Linken beschlossene Antrag sieht vor, dass es in beide Fahrtrichtungen statt bisher zwei nur noch eine Spur für Busse und Kraftfahrzeuge geben soll, daneben in jede Fahrtrichtung eine drei Meter breite Spur ausschließlich für Fahrräder. Zusätzlich soll ein Kreuz von Fahrradstraßen durch die Innenstadt eingerichtet werden. Das soll als „Versuch“ über mindestens ein Jahr(!) stattfinden.**

**Auf den ersten Blick scheint die Idee ganz charmant - sie war ja auch schon öfter im Gespräch. Dass sie bislang nicht verwirklicht wurde, hat aber sehr gute Gründe, denn sie erzeugt massivste Probleme und geht außerdem auch noch weitgehend am Bedarf des Radverkehrs vorbei:**

- Üblicherweise fahren täglich zwischen 20.000 und 30.000 Kraftfahrzeuge auf dem Anlagenring. Steht für diese nur noch eine Spur pro Richtung zur Verfügung, dann bringt an Stellen ohne gesonderte Abbieger-Spur (solche Stellen gibt es an vielen Einfahrten und einigen Einmündungen) jeder wartende Abbiegende den Autoverkehr zum Erliegen. Die Staus dürften sich bei stärkerem Verkehrsaufkommen dann auch bis in die zuführenden Einfallstraßen fortsetzen.
- Bei Reduzierung auf eine Spur sinkt die Leistungsfähigkeit der ampelgeregelten Kreuzungen in den entsprechenden Fahrtrichtungen um etwa die Hälfte, was ebenfalls Staus erzeugt bzw. verstärkt. Andere Ampelschaltungen lösen das Problem nicht, sie verteilen es ggf. nur auf die anderen Fahrtrichtungen.
- Diese Staus gibt es dann auch wieder an der Luftmess-Station in der Westanlage. Da deren Werte auf ganz Gießen hochgerechnet werden (eigentlich ein Unding!), sind dann selbst bei eigentlich guter Luftqualität wieder angeblich „hohe Schadstoffwerte“ zu erwarten. Die „Umwelthilfe“ dankt!
- Ein kleiner Ausblick auf diese Folgen war die kürzlich fertiggestellte Langzeit-Baustelle Westanlage: Sie erzeugte ständigen Rückstau, teils bis weit in den Anlagenring und weit über die Lahnbrücke.
- Da auch die Busse dann im Stau stehen, werden die den Anlagenring nutzenden Buslinien massiv verspätet sein und das gesamte System gerät aus dem Takt. Ließe man andererseits entgegen dem Beschluss die Busse doch auf einer „Fahrradstraße“ fahren, dann würden sie dort durch die dann legal nebeneinander fahrenden Radler ausgebremsst (und Stau in den Einfallstraßen vermeidet auch das nicht).
- Dieses Problem gilt auch für die geplanten Fahrradstraßen in der Innenstadt: Auch da würden nebeneinander fahrende Radler den Busverkehr massiv behindern. Der starke Busverkehr in Neustadt, Marktplatz, Schulstraße und Neuen Bäume lässt also dort keine Fahrradstraßen zu.
- Es gibt zwei Möglichkeiten, die zu erwartenden Staus vielleicht zu vermeiden:
  1. durch spürbares Wegbleiben der Kunden, Patienten, Mandanten, Besucher, Beschäftigten,
  2. durch Umwege entweder über (dann stark belastete) innerörtliche „Schleichwege“ oder (oft etwas schneller) über den Giessener Ring - siehe dazu die Beispiele im Anhang.Beides kann aber nicht wirklich gewollt sein: Das Ausweichen in weiter entfernte Einkaufsmöglichkeiten, die Zunahme von Paketlieferungen und Rücksendungen durch Online-Bestellungen und die Vermehrung von Fahrstrecken und -zeiten der Innenstadtbesucher sind stark umwelt- und klimaschädigend.
- Die Strecken durch die Innenstadt sind auch jetzt schon (evtl. mit Ausnahme Marktplatz) schnell und sicher mit dem Fahrrad zu befahren. Unfallhäufungen sind dort nicht bekannt.
- Fahrradstraßen auf dem Anlagenring sind eher Planung aus der Auto-Perspektive, sie gehen weitgehend am Bedarf vorbei. Radler nehmen - stärker als Autofahrer - stets den kürzest möglichen Weg. Das ist selten der Anlagenring, weil es mit einer Ausnahme überall bessere Alternativen gibt.
- Diese Ausnahme ist die Verlängerung der wichtigen Radverbindung Goethestraße: Durch die tagsüber verbotene Querung der Fußgängerzone ist dann für einige Wegebeziehungen die Fahrt unter dem „E-Klo“ entlang „nötig“ (viele Radfahrer steigen extrem ungern ab). In vielen Städten gibt es erfolgreiche Versuche mit Mischzonen, um dem Radverkehr für Fuß- und Radverkehr akzeptable Querungen zu ermöglichen. Das sollte auch hier erst probiert werden. Auch das ist nicht ohne Probleme und muss gut geplant sein, aber ein Versuch an dieser Stelle macht im Erfolgsfall die Nutzung des Anlagenrings überflüssig und ist (anders als Fahrradstraßen auf dem Anlagenring) einfacher, sicherer, bedarfsnäher und auch noch kostengünstiger zu realisieren. Auch diesen Punkt übersieht der Beschluss völlig.
- Echte Versuche haben eine definierte Ausgangslage, definierte Maßnahmen, definierte Ziele, Zielkontrolle und definierte Abbruchbedingungen. Dazu sind Verkehrszählungen vorher, währenddessen und auch auf den möglichen Ausweichrouten nötig, ebenso Frequenzzählungen in der Innenstadt. Eine Mindestdauer von einem Jahr, unabhängig davon, was passiert, ist nur die als „Versuch“ getarnte Durchsetzung von Tatsachen. Wenn ein Verkehrsversuch mehr Nachteile als Vorteile bringt (z.B. durch die erwartbaren Dauerstaus, durch Busverspätungen oder übermäßige Verkehrszunahme auf den Ausweichstrecken), dann muss er auch schnellstens wieder beendet werden.
- Derzeit wird für viel Geld der Verkehrsentwicklungsplan überarbeitet. Warum man nun übereilt und davon unabhängig weitere, damit kollidierende Gutachten einfordert ist nicht nachvollziehbar.

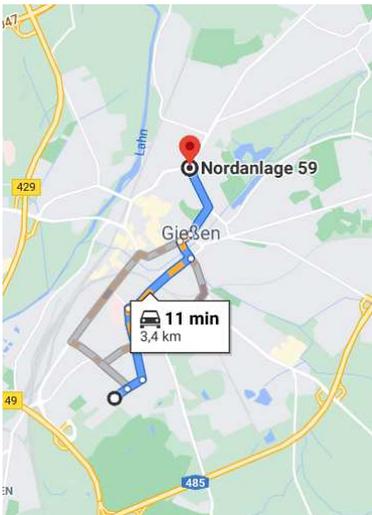
**Fazit:**

gut gemeint, extrem schlecht (oder gar nicht?) durchdacht, bei Umsetzung extrem riskant und daher ein Bärendienst für die „Verkehrswende“! Dieser Beschluss darf in der Stadtverordnetenversammlung nicht bestätigt werden - der entsprechende Antrag sollte zurückgezogen werden, um die Auswirkungen der Idee in geordneter Weise im Verkehrsentwicklungsplan mit durchzurechnen!

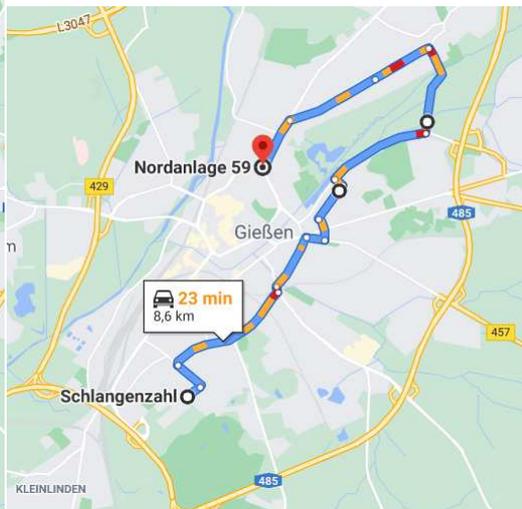
**Anhang:**

zwei willkürlich (ohne nach besonders negativer Wirkung zu suchen) ausgewählte Beispiele - bisher Fahrt über Anlagenring, künftig „Schleichwege“ oder Giessener Ring:

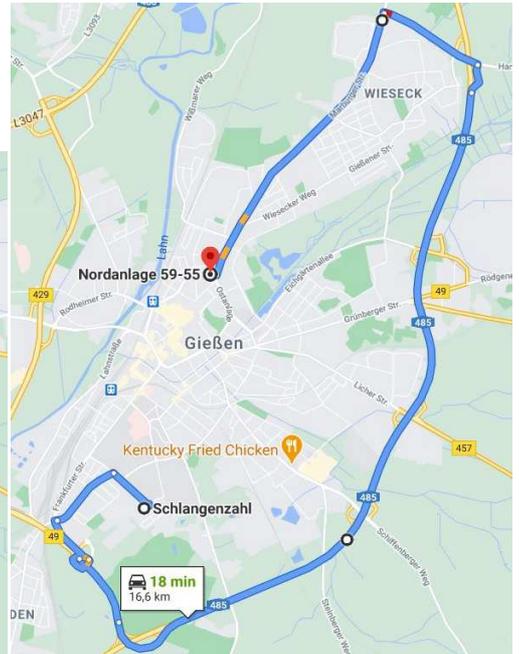
innerstädtisch: Schlangenzahl zum Arbeitsamt



bisher:  
3,4km



innerstädtische „Schleichwege“:  
5,2km mehr



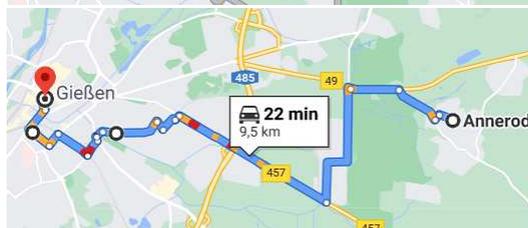
über Giessener Ring (schneller!):  
13,2km mehr

aus dem Umland: Annerod zu Karstadt

bisher:  
6,5km



innerstädtische „Schleichwege“:  
3km mehr



über Giessener Ring (etwas schneller!):  
7,3km mehr

