

Absurde Behauptungen gegen die Fahrradstraßen und was davon zu halten ist ...

Heute entscheidet das Stadtparlament über den Antrag auf Fahrradstraßen in der Innenstadt. Die Idee ist alt, der Antrag läuft als Unterzeichner*innensammlung seit Monaten. Trotzdem regen sich in den letzten Tagen viele plötzlich auf. Ihre „Argumente“ sind an den Haaren herbeigezogen.

Behauptung: Es werde etwas „über’s Knie gebrochen“, sei ein „Schnellschuss“.

Die Fakten: Bereits in der aktuellen Wahlperiode sollten durchgängig Radspuren auf dem Anlagenring geschaffen werden – jeweils an der rechten Seite. Da Autofahrer*innen 1,5m Abstand halten müssen, wäre damit eine Fahrspur für den Autoverkehr nicht mehr nutzbar. Das steht im Koalitionsvertrag. Es wurde aber einfach nicht gemacht. Wie so oft: Versprochen – gebrochen! Zudem steht der Vorschlag im Verkehrswendep lan, der seit Anfang 2019 veröffentlicht ist (giessen-autofrei.siehe.website). Jetzt zu behaupten, alles sei ein Schnellschuss, ist daher Unsinn. Eher haben die, die jetzt nöhlen, die Zeit schon etwas verschlafen – und wollen das offenbar fortsetzen. Verkehrswege-Initiativen hatten im Übrigen vorgeschlagen, den Fahrradstraßen-Verkehrsversuch während des Corona-lockdowns im Frühjahr 2020. Da waren die Geschäfte ohnehin zu. Aber es hat keiner beachtet – und jetzt wird geschimpft.



Behauptung: Eine solche Maßnahme sei nur im Rahmen eines Gesamtverkehrsplanes sinnvoll.

Die Fakten: Der Vorschlag für Fahrradstraßen auf dem Anlagenring und in der Innenstadt stammt aus einem solchen Plan. Er wurde von Verkehrswege-Initiativen in mühevoller Kleinarbeit und mit viel Alltags-Knowhow entwickelt und Anfang 2019 veröffentlicht. Seitdem kursiert er als Faltp lan, in Politik, Medien, im Internet und wurde sogar denen, die jetzt überrascht tun, in persönlichen Gesprächen vorgestellt. Grundsätzliche Widerrede ist bis heute ausgeblieben, die Umsetzung daher überfällig.

giessen-autofrei.siehe.website

Behauptung: Es sei besser, ein Fahrradstraßennetz abseits der großen Autostraßen zu errichten.

Die Fakten: Das stellen einige Parteien unserem Antrag entgegen. Sie meinen damit Fahrradrou ten auf kleinen Nebenstraßen wie Lonystraße, auf denen sich durch die Kennzeichnung als Fahrradstraße kaum etwas verändert hat, oder später der Alicenstraße. Doch erstens können sie damit baulich keine geschlossenen Fahrradnetze entwickeln. Zudem sollen bisherige Fußwege in Fahrradrouten umgewandelt werden. So würden wieder mal Fußgänger*innen und Radler*innen gegeneinander ausgespielt. Außerdem stoßen diese Nebenwege ständig an Hauptstraßen, wo eine Überquerung dann schwierig bis gefährlich ist. Inzwischen wird aber auch immer deutlicher, dass es den Parteien gar nicht um eine Förderung des Radfahrens, sondern des Autofahrens geht. Wenn die Fahrräder auf Nebenstraßen, wo ohnehin wenig Autoverkehr läuft, abgedrängt werden, haben die Autos freie Fahrt. Deshalb gibt es sogar Beifall von der AfD: „Radverkehr auf Nebenstraßen, um den fließenden Autoverkehr zu ermöglichen“.

Behauptung: Der Anlagenring sei ungeeignet zum Radeln, da zu viele Ampeln.

Die Fakten: Bei einer Zweirichtungs-Fahrradstraße auf dem inneren Anlagenring könnten für diese Spuren mehrere Ampeln abgebaut werden. Die Alternative, auf Nebenstraßen zu fahren und dann ständig große Straßen ampelfrei überqueren zu müssen, überzeugt nicht.

Behauptung: Die Innenstadt würde ausbluten.

Die Fakten: Diese Kritik geht vom Einzelhandel aus. Dabei wird auf schon lange zurückgehende Umsätze verwiesen. Genau das spricht aber für mutige Veränderungen. Hauptfeind des Einzelhandels in den Ortskernen sind Onlineplattformen und die autogerechten Märkte auf der grünen Wiese. Verkehrswege-Initiativen wehren sich auch dagegen – unterstützen hier also den örtlichen Handel. Zweiter Faktor ist die Aufenthaltsqualität. Einkaufen wird immer mehr zum Erlebnis. Gute Beratung, Auswahl, Service und die Einbettung in eine attraktive Umgebung sind die Pluspunkte von Läden gegenüber dem Internet. Lärm, Gestank und Unfallgefahren behindern das. Die Neuen Bäue sind dafür ein dramatisches Beispiel. Die in vielen Städten sehr attraktiven alten Wallanlagen sind in Giessen eine No-Go-Zone. Die Verkehrsweudevorschläge der Initiativen wollen die Innenstadt von Autos befreien. Das bedeutet mehr Lebensqualität, mehr Platz und bessere Erreichbarkeit per Fuß, Rad und ÖPNV. Zudem soll endlich wieder ein Straßenbahnnetz aufgebaut werden. Trams sind die leistungsfähigsten Verkehrsmittel, strahlen Urbanität aus, sind Fußgänger*innen-kompatibel und können deshalb durch die Innenstädte fahren. Zudem können sie in der Variante der RegioTram das Umland mit anbinden, was sich bei ca. drei Viertel Pendler*innenanteil am Autoverkehr in Giessen auswirken würde.



Studien belegen, dass Menschen, die ohne Auto in die Stadt kommen, mehr Zeit haben fürs Einkaufen. Die Fahrradstraße auf dem Anlagenring allein rettet die Innenstadt nicht, eine Verkehrswende insgesamt, wie im Plan vorgeschlagen, aber schon. Jedoch beginnt jeder große Wurf mit einer ersten Maßnahme. Die muss jetzt endlich kommen, dann muss es schnell weitergehen. Das hilft allen Menschen, die die Innenstadt besuchen, und noch mehr den in der Innenstadt wohnenden Menschen, die wichtiger sind als die oft in verkehrsberuhigten Wohngebieten mit viel Grün wohnenden Hausbesitzer*innen. Aber selbst die profitieren von der Aufwertung, wie auch der Einzelhandel, die Kulturszene und viele mehr. Das war auch bei der Umwandlung von Seltersweg, anderen ehemaligen Autostraßen und zuletzt in der Plockstraße so. In allen Fällen gab es das gleiche Krakeele wie heute. Welch ein Glück, dass die Autos trotzdem verbannt wurden.

Behauptung: Feuerwehr, Krankenwagen, Gehbehinderte kommen dann nicht mehr in die City.

Die Fakten: Das ist in doppeltem Sinne unfassbarer Unsinn. Zum einen gibt es bereits Fußgänger*innenzonen – und natürlich löscht die Feuerwehr auch ein Haus im Seltersweg, und würde dazu auch eine Fahrradstraße befahren. Zum zweiten sind Autos für Gehbehinderte eher ungeeignet. Nur wenige haben speziell umgebaute Fahrzeuge, die anderen bedürfen stets einer zweiten Person, die z.B. die Gehhilfe einlädt. Das mit Abstand barrierefreieste Fahrzeug sind Straßenbahnen. Auch deshalb brauchen wir endlich den Startschuss für die Straßenbahn – und mehr Barrierefreiheit bei den Fußverbindungen. Rettungsfahrzeuge und diejenigen, die noch einzelne Autofahrten brauchen, kommen bei reduziertem Autoverkehr sogar besser durch.

Behauptung: Die vielen Autos passen bei nur je einer Spur pro Richtung nicht auf den Anlagenring.

Die Fakten: Wer so argumentiert, will offenbar den Autoverkehr gar nicht reduzieren. Wir sagen: Ein gutes Fahrradstraßennetz kann bis zu 60 Prozent Verkehrsanteil des Radelns an der Mobilität schaffen (zurzeit hat Gießen nur 16 Prozent Fahrradanteil). Der Bau von Straßenbahnen würde weitere Teile vom Auto wegbringen. Wir wollen weniger Autoverkehr – die Studie zu Gießens Klimaneutralität fordert Rückgang auf ein Viertel der jetzigen Menge! Fahrradstraßen liefern dazu einen bedeutenden Beitrag – vor allem, wenn vom Anlagenring dann die nötigen Verbindungswege in alle Stadtteile, zu Schulen, in die Umgebung usw. geschaffen werden. Dann braucht es nicht mehr so viele Straßen. Das ist der Sinn einer Verkehrswende: Weniger Autoverkehr, mehr Lebensqualität!

Und dann noch die Frage: Warum auf dem inneren Anlagenring?

Der Antrag von SPD/Grünen sieht breite Fahrradspuren auf dem Anlagenring vor, aber es ist offengelassen, wo die langlaufen sollen. Nach unseren Informationen gibt es viele Befürworter*innen, die Richtungsfahrbahnen so zu belassen, wie sie jetzt sind, aber jeweils rechts (am äußeren und inneren Rand) eine Fahrradspur zu schaffen. Das würde bedeuten:

- ▶ Alle auf den Ring fahrenden und von dort abbiegenden Autos würden eine Fahrradspur kreuzen – welch eine Gefahrensituation!
- ▶ Die Busse müssten, wenn sie eine Haltestelle ansteuern, diese Spur ebenfalls bei Anhalten und beim Losfahren kreuzen – oder auf der Fahrradspur selbst halten.
- ▶ Alle Ampeln müssten erhalten bleiben, zum Teil aber sogar noch ausgebaut werden, um die Radler*innen zu berücksichtigen.
- ▶ Die Barrierewirkung des Anlagenrings für Fußgänger*innen um die Innenstadt bliebe erhalten, während die Einfahrt für Autos in die Innenstadt gleich bliebe.

Der Vorschlag aus den Verkehrswende-Initiativen ist, eine Zweirichtungsfahrradstraße auf dem inneren Anlagenring zu schaffen. Das hat viele Vorteile:

- ▶ Alle Ampeln (mindestens 5), die nur den Verkehr mit von außen auf den Ring stoßenden Straßen regeln, können für die zwei Fahrradspuren verschwinden. Damit wäre ein flotteres Radeln möglich.
- ▶ Mit jeder Straße vom Ring in die Innenstadt, wie für den Autoverkehr gesperrt wird, könnte eine weitere Ampel wegfallen.
- ▶ Fußgänger*innen könnten den Fahrradbereich überall überqueren.
- ▶ Soweit noch eine Ein-Richtungs-Busspur auf der linken Seite des inneren Anlagenrings eingerichtet wird, könnten diese baulich getrennt und Haltestellen als Verkehrsinseln zwischen Fahrradspuren und Busspur eingerichtet werden, so dass Busse die Fahrradspur nie queren müssen.
- ▶ Der für Radler*innen und Fußgänger*innen gefährliche Autoverkehr würde, baulich getrennt, nur noch auf dem äußeren Anlagenring fließen – entweder in zwei Richtungen oder als Einbahnstraße auf zwei Spuren (plus einer Busspur, die fast überall noch zusätzlich auf die Fahrbahn passt). Die Einbahnstraße würde zu einem besseren Verkehrsfluss führen, da weitere Ampeln oder zumindest Ampelphasen eingespart werden könnten, da ein Linksabbiegen auf den Ring nicht mehr vorkommen würde (außer an einigen Kreuzungen für Busse).

Daher fordern wir die Fahrradstraße auf dem inneren Anlagenring, und zwar für immer – so wie es unser Bürger*innenantrag vorgeschlagen hat, der von über 1000 Gießener*innen per Unterschrift und vielen weiteren auf den Raddemos und Aktionstagen unterstützt wurde. Unser Vorschlag wurde parlamentarisch durch einen Trick ausgehebelt, indem ein vermeintlich weitergehender Änderungsantrag vorgezogen wurde, obwohl der zurückhaltender war. Damit können wir aber leben, wenn es nach dem 4.3. nicht auch noch zur gefährlichen Aufteilung der Radspuren an die Außenseiten der Richtungsfahrbahnen kommt.

Wir wollen die Fahrradstraßen baulich von den Autos getrennt – also auf dem inneren Anlagenring. Basta!