

Warum eine Fahrradstraße auf die inneren Spuren des Anlagenrings gehört ...

Schon kurz nach dem Beschluss zum Umbau des Anlagenrings wurden Stimmen laut, doch die Fahrradspuren beidseits des Rings zu führen. Dann gäbe es jeweils eine Spur für Fahrräder und Busse rechts und eine Spur für Autos links daneben. Es bliebe dabei, dass in beide Richtungen gefahren würde. Die Verkehrswende-Initiativen legten etliche Materialien vor, dass eine solche Lösung für alle schlechter, für viele gefährlicher und für Busse gar nicht praktikabel wäre. Ein Ingenieurbüro, teuer bezahlt, untersuchte die Sache – und kam zu dem gleichen Ergebnis. Es ist also ausdiskutiert. Dennoch gab es aus der Stadtverwaltung schon nach dem ersten Beschluss eines Gerichts gegen den Anlagenring Andeutungen, dass im Falle eines „Aus“ der Fahrradstraße auf den inneren Spuren dann die schlechte Lösung gewählt würde. Inzwischen kramen immer wieder Menschen diese „alte Kamelle“ aus – selbst welche, die bei den Debatten dabei waren. Es stellt sich die Frage, ob diese nicht zuhören oder ob das Bemühen um Fahrrad-/Busspuren auf den beiden rechten Fahrspuren ganz absichtlich im Wissen geschieht, dass das nicht geht – um eine Verkehrswende zu blockieren.

Daher hier nochmal die Gründe, warum Fahrradspuren jeweils rechts der Autosspuren eine dumme Idee sind – und warum es unerträglich wäre, wenn diese Idee wieder aus der Klamottenkiste geholt würde:

Schlechterer Verkehrsfluss für alle

<https://anlagenring.siehe.website>

Im Falle dessen, dass jeweils eine Fahrrad-/Busspur rechts neben einer dann verbleibenden Autospur eingerichtet würde, ...

- ... bliebe den Autos nur eine Spur pro Richtung. Überholen geht dann grundsätzlich nicht mehr. Das bedeutet: Alle müssen hinter einem Traktor brav herfahren. Alle müssen warten, wenn ein Auto nach links abbiegen will und den Gegenverkehr abwartet (das kann sehr lange dauern, da auf der ebenfalls nur einspurigen Gegenfahrbahn ja auch dichter Verkehr herrscht). Bei einem Unfall oder Defekt wäre der Anlagenring sofort komplett dicht. Für Baustellen müsste die Aufteilung wieder temporär aufgehoben werden. Usw.
- ... blieben zwischen den beiden Richtungsspuren die vielen Linksabbiegebeziehungen. Dieses ist an vielen Stellen auch ohne Ampeln möglich, weswegen die Autos dann dort anhalten und auf eine Durchfahrmöglichkeit im Gegenverkehr warten müssten. Sie blockieren bei diesem Warten ihre komplette Fahrbahn, so dass sich jedes Mal ein Stau bildet – mal mehr, mal weniger lang je nach Verkehrsaufkommen auf der Gegenfahrbahn. An den Ampeln ist mit dem Ende der Fahrradstraße überall wieder dieses Linksabbiegen ermöglicht worden. Längere Ampelphasen sind die Folge. Die grüne Welle und das viel elegantere Abbiegen nur nach rechts auf den Anlagenring wären sogar für Autofahrende besser gewesen, d.h. der Rückbau hat es für alle (!) schlechter gemacht. Jeweils eine Autospur pro Richtung würde den Verkehrsfluss noch deutlich weiter verschlechtern und viel mehr Staus für die Autos führen. Die jetzige Einbahnstraßenregelung hat sich jetzt schon bewährt, was auch viele Autofahrende einräumen. Die Horrormeldungen aus der Anti-Fahrradstraßen-Kampagne stammen aus der Baustellenphase und sind überholt.
- ... wären massenweise Verstöße gegen diese Aufteilung durch Autofahrende zu erwarten. Denn die Erfahrungen im Sommer 2023 haben deutlich gezeigt: Autofahrende missachten zu erheblichen Anteilen eine für sie geltende Sperrung nutzbarer Fahrspuren. Selbst bei baulichen Trennungen fahren sie in Kreuzungsbereichen, wo diese dann fehlen müssen, wild in die verbotenen Zonen, um schneller voranzukommen. Eine für Autos erreichbare, also nicht baulich getrennte Radspur rechts der Autospur würde zudem immer wieder zu illegalem Anhalten führen. Das ist zwar verboten, aber Alltag. Radler*innen müssten dann auf den Gehweg (wenn vorhanden) oder in die Autospur ausweichen. Radfahrende würde immer wieder animiert, auf Gehwegen zu fahren.
- ... wird es selbst für die Fußgänger*innen schlechter, da sie jetzt wieder innen und außen neben Autostraßen gehen und diese überqueren müssen. Die wegen des Linksabbiegens längeren Ampeldurchläufe treffen ebenfalls die Fußgänger*innen. Und sie müssen vermehrt damit rechnen, dass Fahrräder auf die Fußwege ausweichen, weil Autos illegal auf der Bus-/Radspur rasen oder Busse an den Haltestellen das Weiterkommen verhindern.

Die nicht nur viel bessere, sondern einzig funktionale Variante war und ist die Fahrradstraße auf den inneren Spuren. Dann entfallen die Linksabbiegebeziehungen und eine grüne Welle ist möglich. Es könnten sogar einige Ampeln wegfallen, zumindest über den Fahrrad-/Busbereich bei einigen Nebenstraßen und bei Überwegen nur für Fußgänger*innen. Fahren die Radler*innen wieder zusammen mit den Autos in einem baulichen Bereich, wäre das nicht möglich.

Gefährlich für Radler*innen

Hauptursache für blutige Zusammenstöße von Autos mit Radler*innen sind Fahrbewegungen von Autos nach rechts bei geradeaus fahrenden Fahrrädern. 46 Straßen münden von innen und außen auf den Anlagenring. An allen diesen Kreuzungen würden Autos nach rechts über die Radspur fahren müssen – und zwar einmal vom Ring weg und ebenso von den Seitenstraßen auf den Ring. Das ergibt 92 Unfallpunkte bei der Variante mit den Radspuren jeweils rechts neben den Autosspuren. Bei der Fahrradstraße auf den inneren Spuren tritt dieses Problem kein einziges Mal auf. Die räumliche Trennung von den Autosspuren wird die Zahl illegaler Nutzungen der Fahrradspur(en) reduzieren. Nur die Fahrradstraße auf den inneren Spuren wäre sicher genug, dass auch unsichere Radler*innen und Kinder dort eigenständig fahren könnten.

Auch die Zahl problematischer Querungen aus Privatgrundstücken würde sich bei Anlage der Bus-/Fahrradspur neben den Autosspuren erhöhen, da dann auch die Zufahrten von außen am Ring die dortige Fahrradspur kreuzen würden.

Ein Schlag gegen den ÖPNV: Bei Busse ginge gar nichts mehr!

Eine Bus-/Fahrradspur jeweils außen ist zwar möglich, aber das Busfahren dann nicht mehr. Denn es gibt zwei Varianten:

- Entweder ist die Bus-/Fahrradspur von der Autospur getrennt, dann bleiben die Busse hinter den Radler*innen hängen und müssen in deren Tempo mitfahren. Umgekehrt bleiben die Radler*innen hinter dem Bus hängen, wenn dieser hält. Busfahren ist daher dann in Gießen nur noch im Fahrradtempo möglich.
- Oder die Bus-/Fahrradspur ist nicht baulich getrennt, dann könnten die Busse auf die Autospur ausweichen, wenn sie eine vor ihnen fahrendes Fahrrad erreichen. Das wird aber angesichts des Dauerstaus auf der einspurigen Autostrecke oft nicht klappen. Das Hängenbleiben der Radler*innen hinter haltenden Busse bliebe ohnehin. Zudem hat die kurze temporäre Phase der Fahrradstraße deutlich gezeigt, dass Autofahrende eine freie, nicht abgetrennte Spur neben ihnen benutzen würden, d.h. ohne bauliche Abtrennung würde die Bus-/Radspur einfach von Autos illegal genutzt – und zwar massenweise.

Dieser Punkt ist der entscheidende. Weil die Busse bei Bus-/Fahrradspuren jeweils neben den Autospuren häufig nur noch im Fahrradtempo fahren könnten, ist diese Variante schlicht als „nicht machbar“ auszuschließen, denn eine starke Behinderung des ÖPNV ist nicht hinnehmbar. Bei der Fahrradstraße auf den inneren Spuren war die Fahrt für die Busse dort sogar verbessert.

Beruhigungseffekt auf die Innenstadt fällt weg

Die inneren Spuren liegen direkt an der Innenstadt, teilweise an Parks, Geschäften und Wohnungen. Anwohner*innen berichteten im Sommer 2023, dass die Einrichtung der Fahrradstraße den Lärm reduzierte. Die Fußwege und Grünanlagen innen am Ring hätten als Aufenthaltsbereiche erobert werden können. Die Innenstadt und die Fußgänger*innen würden also von der Fahrradstraße profitieren – aber nur, wenn sie auf den inneren Spuren liegt. Zudem symbolisiert die Fahrradstraße auf den inneren Spuren, dass hier die Innenstadt beginnt. Die Wiedereröffnung für Autos hat den Druck illegalen Parkens und nervenden Parksuchverkehrs in der Innenstadt (z.B. Neuen Bäume, Schulstraße, Neustadt) wieder erhöht.

Teuer, teuer ...

Das einzige Argument, welches vor dem Start des Verkehrsversuchs für die Variante mit den Fahrrad/Bus- neben den Autospuren sprach, waren die geringeren Kosten. Das aber zählt jetzt nicht mehr. Denn da die Spuren auf dem inneren Ring schon einmal fast fertig gebaut waren, wäre es jetzt billiger, diese wiederherzustellen statt alles nochmal ganz anders umzubauen.

Der größte Fehler bei allem war also, den Verkehrsversuch abubrechen, bevor er begann. Viele der Nachteile einer Bus-/Radspur außen bestehen dadurch auch jetzt: Für Radelnde ist es gefährlich, für Fußgänger*innen stressiger (zudem weichen Radelnde auf Gehwege aus). Rettungswagen und Busse stecken im Stau. Verkehrspolitisch und -planerisch ist nur sinnvoll, an der Idee der Fahrradstraße auf den inneren Spuren festzuhalten und deren erneute Umsetzung zu fordern: Nicht als Versuch, sondern für immer – schlauer kommuniziert und verbunden mit Fahrradachsen aus der Umgebung zum Anlagenring, der Vorbereitung für eine Straßenbahn in Gießen und der Ausdehnung der Fußgänger*innenzonen ohne Autos und mit weniger Fahrrädern.

Auto will nach links abbiegen. Sofort entsteht ein Stau, da ein Ausweichen nicht möglich ist (oder illegal die Busspur genutzt würde im typischen Gießener Wild-West-Style des Autofahrens).

Ständige Überkreuzungen von Autos untereinander sowie von Autos mit Bussen und Fahrrädern – einschließlich der besonders gefährlichen Rechtsabbiegebeziehungen (Auto biegt rechts ab, wenn Rad und Fuß geradeaus geht – 92mal rund um den Anlagenring, keinmal bei Radspuren auf dem inneren Anlagenring)

Bus „hängt“ hinter Radfahrenden

Am 26.10.2021

diskutierte die Agendagruppe „Nachhaltige Mobilität“ bereits einmal zu diesem Thema. Es wurde ein Film vorgeführt (https://youtu.be/PTsO2_EMGQo). Danach rief die Agendagruppe die Stadt auf, nicht nur die Variante mit den Fahrradspuren außen zu verfolgen, weil auch damals deutliche Zweifel an der Sinnhaftigkeit aufkamen. Es wurde daraufhin von der Stadt eine Studie in Auftrag gegeben, die im Ergebnis die Fahrradstraße auf den inneren Spuren priorisierte.