

**Katharina Jacobi**

Geschäftsführerin

Antrag  
für den  
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz und Mobilität  
am 25. April 2017

Fraktionsbüro im Neuen Rathaus  
Hiroshimaplatz 1-4  
Tel.: +49 (551) 400 2785  
Grueneratsfraktion@goettingen.de  
www.gruene-goettingen.de/stadtrat

Göttingen, 23. März 2017

## **Rote Straße : Fahrradfahren in beide Richtungen**

Der Ausschuss möge dem Rat zum Beschluss vorlegen:

Die Verwaltung wird beauftragt schon im Zusammenhang mit den anstehenden Umbaumaßnahmen im östlichen Teil der Roten Straße zu prüfen, unter welchen gegebenenfalls zu schaffenden Bedingungen auch in dieser Straße (entspr. § 45 Abs. 9 StVO) den Normalfall eines Zweirichtungsverkehrs für Fahrräder herzustellen ist.

### **Begründung:**

Im Klimaplan Verkehrsentwicklung heißt es: „Radverkehr in Gegenrichtung von Einbahnstraßen: der Radverkehr soll Einbahnstraßen in Gegenrichtung grundsätzlich nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegen sprechen“ (Bericht Seite 102)

Diesen Grundsatz wollen wir in der Roten Straße einführen, auch, damit sich der Klimaplan Verkehr als Arbeitsgrundlage der Verkehrsführung langfristig etabliert.

*Auszüge aus der Stellungnahme des Göttinger ADFCs:*

*„Radverkehr in Einbahnstraßen: Radfahren schont das Klima. Radfahren ist leise. Radfahren erzeugt keine Abgase. Radfahren hält gesund. Wer mit dem Rad einkauft, stärkt den Handel im Ort und trägt zur wirtschaftlichen Belebung der Innenstadt bei. [...] In den meisten Fällen [gibt es] keinen sachlichen Grund, den Radverkehr auch der Verkehrsbeschränkung „Einbahn“ zu unterwerfen. [...] Auch die Unfallzahlen sprechen für Radverkehr gegen die Einbahnrichtung. In zahlreichen Städten wurden seit Jahrzehnten nur positive Erfahrungen gemacht. Die Unfallzahlen in Radverkehr gehen durch „Freigabe der Einbahnstraße in Gegenrichtung“ sogar zurück (vgl. Alrutz, Hein: Sicherheit des Radverkehrs in Erschließungsstraßen, BASt, 1997). Die Erfahrungen haben auch gezeigt, dass sich die Verkehrsteilnehmer selbst auf engstem Raum arrangieren. [...] Der Ordnungsgeber hat diese Erkenntnisse in seiner Novelle vom September 2009 berücksichtigt und die Voraussetzungen für die Einbahnstraßenfreigabe stark vereinfacht (vgl. Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 220 StVO - in der geltenden Fassung vom 2009-10-01, BAnz. Nr. 110 vom 2009-07-29, S. 2598): Es gibt nun keine Mindestbreite mehr - außer bei Linienbus- oder starkem Lkw-Verkehr. Die nicht näher bestimmte „ausreichende Begegnungsbreite“, die an kurzen Engstellen noch unterschritten werden darf, kann selbst in Straßen, an denen beidseitig geparkt wird, knapp über drei Meter betragen. [...]*

*Ermessen oder Verpflichtung? Die Verwaltungsvorschrift zu Zeichen 220 nennt zwar eine „Kann-Regelung“, stellt also die Freigabe in das Ermessen. Dieses Ermessen findet aber seine Beschränkung in § 45 Abs. 9 StVO, der Verbote des fließenden Verkehrs nur dort erlaubt, wo „auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt“. [...]*

*Zusammenfassung Jede Einbahnstraße im innerörtlichen Gebiet ist darauf zu untersuchen, ob es gewichtige, belegbare Gründe gibt, den Radverkehr in die Einbahnregelung mit einzubeziehen. Können diese Gründe (z.B. eine unübersichtliche, kurvige Streckenführung, Fahrbahnbreiten, bei denen Autos und Fahrräder im Gegenverkehr physikalisch nicht aneinander vorbeikämen, ohne dass es auf viele hundert Meter eine Ausweichstelle gäbe) nicht aufgezeigt werden, ist in der Einbahnstraße das Radfahren in beiden Richtungen zuzulassen. Einbahnstraßen, die auch Radfahrer nur in Einbahnrichtung befahren müssen, stellen den rechtlichen Ausnahmefall dar. So entsteht ein dichtes Netz von Verbindungen und Abkürzungen, welches die Nutzung des Fahrrads effektiv fördert.“*

