

**Stellungnahme des Magistrats zur Petition „Verkehrsversuch starten statt stoppen--
Alle rechtlichen Möglichkeiten ausschöpfen!“
Beschluss des Magistrats vom 06.11.2023**

1. Zulässigkeit

Die Einwohnerpetition ist zulässig.

Es handelt sich um einen zulässigen Gegenstand im Sinne des § 10 der Einwohnerbeteiligungssatzung.

Zwar kann die Stadtverordnetenversammlung nicht abschließend über verkehrsrechtliche Anordnungen entscheiden, da es sich hierbei um eine Auftragsangelegenheit nach § 4 Abs.2 HGO handelt. Sie kann aber, soweit Auswirkungen auf das Stadtgebiet bestehen, zu Themen beraten und Empfehlungen abgeben. Die Petition hat offensichtlich Auswirkungen auf das Stadtgebiet. Darüber hinaus ist sie nicht darauf gerichtet, dass die Stadtverordnetenversammlung die genannten Maßnahmen beschließt, sondern es handelt sich um einen Appell an die Stadtverordnetenversammlung, die Verantwortlichen und die Verwaltung dazu aufzufordern, die aufgeführten Maßnahmen zu ergreifen. Insofern fällt die Petition in die Zuständigkeit der Stadtverordnetenversammlung.

Sie hat darüber hinaus auch das notwendige Quorum von 944 Einwohnern, welche die Petition unterstützen, erreicht. Dies wurde vom Wahlamt (Büro für Magistrat, Information und Service) am 18.09.2023 festgestellt.

2. Rechtsrahmen / inhaltliche Bewertung

Der Magistrat wie auch die Stadtverordnetenversammlung sind wie oben bereits ausgeführt für verkehrsrechtliche Anordnungen nicht zuständig und können daher darüber nicht entscheiden. Dies ergibt sich sowohl aus § 1 HSOG-DVO als auch für die Straßenverkehrsbehörde aus § 10 Absatz 2 bb der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten. Gem. § 10 Abs. 1 Nr. 2 bb) der Verordnung zur Bestimmung verkehrsrechtlicher Zuständigkeiten werden die Aufgaben der Straßenverkehrsbehörde in Sonderstatusstädten vom Oberbürgermeister als örtliche Ordnungsbehörde wahrgenommen. Es handelt sich somit um eine Auftragsangelegenheit i. S. d. § 4 Abs. 2 HGO. Dabei nimmt der Oberbürgermeister bzw. in unserem Fall der Bürgermeister als bestellter Vertreter gem. § 85 Abs. 4 HSOG die Aufgaben in alleiniger Verantwortung wahr (§ 4 Abs. 2 S. 4 HGO).

Jedoch entscheiden Magistrat bzw. Stadtverordnetenversammlung über personelle und finanzielle Rahmenbedingungen.

Dies vorangestellt, kann die Stellungnahme des Magistrates hier nur empfehlenden Charakter haben.

Dem Magistrat ist es weiter ein wichtiges Anliegen, dass bei allen weiteren verkehrlichen Maßnahmen die Belange des Fahrradverkehrs und insbesondere der Schutz der Fahrradfahrenden soweit dies möglich ist, zu berücksichtigen ist oder zu prüfen ist, welche verkehrlichen Maßnahmen zum Schutz der Fahrradfahrenden möglich sind.

Ein weiteres Betreiben des Hauptsacheverfahrens indes hält der Magistrat aus seiner Sicht nicht für zielführend und teilt damit die Meinung der Straßenverkehrsbehörde. Dabei hält es der Magistrat für maßgeblich, dass geltende Beschlüsse der Gerichte selbstverständlich beachtet werden und Grundlage aller weiteren Überlegungen sind. Der VGH hat in seiner Entscheidung sehr klar seinen Maßstab für die Durchführung des Verkehrsversuchs definiert. Auf Grundlage der Entscheidung und des darin definierten hohen Maßstabes sind die Erfolgsaussichten in der Hauptsache gering. Zwar bestünde im Rahmen der Hauptsache die Möglichkeit, weitere Ergänzungen vorzunehmen. Es liegen jedoch keine weiteren Informationen vor, die diesem Maßstab genügen würden. Der VGH bewertet den Verkehrsversuch zudem als „großen und schwerwiegenden Eingriff in den Straßenverkehr“, woraus sich komplexe Begründungserfordernisse ergeben. Auch im Falle einer Ergänzung kann somit nicht mit vollkommener Sicherheit eingeschätzt werden, ob das Gericht die Begründungen als tragend erachten würde.

Vor dem Hintergrund der angestrebten StVO-Novelle bleibt darauf hinzuweisen, dass man mit dieser nicht sicher planen kann, da es auch bei den vorliegenden Entwürfen noch zu Änderungen im parlamentarischen Prozess kommen kann. Letztlich ist zudem festgehalten, dass die Entscheidung dennoch erneut beim VG bzw. beim VGH liegt.

Jedenfalls aber sollten aus Sicht des Magistrates verschiedene Anregungen der Petition durchaus aufgenommen und fachlich weiter verfolgt werden.

Die Entscheidung des VGH macht zwar deutlich, dass sehr hohe Anforderungen an die

Durchführung von Verkehrsversuchen gestellt werden. Abzuwarten bleibt aber, inwieweit der VGH seine Rechtsprechung auf weitere Bereiche des Straßenverkehrsrechts ausweitet und ob die angestrebte StVO-Reform zu Handlungsspielräumen führt.

Darüber hinaus sind straßenverkehrsrechtliche Anordnungen immer Entscheidungen zur Regelung an einem konkreten Ort. Sie sind daher von vielfältigen Umständen abhängig und damit Entscheidungen des Einzelfalls. Inwieweit die Entscheidung zu einem Verkehrsversuch dieser Größe Auswirkungen auf andere Entscheidungen hat, ist daher schwer abzuschätzen.

Das heißt aber nicht, dass nicht weiterhin Überlegungen zum Schutze der Radfahrenden angestellt werden und das Ziel des Zueinanderkommens aller Verkehrsteilnehmenden oberste Maxime bleibt. Ganz im Gegenteil: Diese Petition kann nach Meinung des Magistrats Auftakt sein für den unvoreingenommenen Austausch einzelner Gruppierungen und Interessenverbände mit den städtischen Verantwortlichen im Hinblick auf eine perspektivische gelungene Verkehrsplanung im Innenstadtbereich und darüber hinaus. In diesem Zusammenhang können auch Impulse der Beschlüsse der Gerichte einfließen wie z.B. die Ausführung zu den Achsen für Fahrradfahrende. Selbstverständlich können solche Vorschläge jederzeit formuliert und diskutiert werden, die fachliche Abwägung jedoch muss der Straßenverkehrsbehörde überlassen werden.

Andere Anregungen sind jedoch nach Einschätzung des Magistrates weitergehend, da insgesamt zu bedenken ist, dass der momentane Zwischenzustand die schlechteste aller denkbaren Möglichkeiten ist. Der Verkehrsraum muss für alle, die ihn nutzen, klar und übersichtlich geordnet sein. Dies ist zudem vornehmster Anspruch und Verpflichtung einer jeden Straßenverkehrsbehörde. Daher ist der zunächst erfolgende Rückbau logische Konsequenz der bindenden Gerichtsbeschlüsse.

Mit dem Rückbau wird ein rechtskonformer Zustand hergestellt, da andernfalls ein rechtswidriger Zustand verfestigt würde. Dies erschließt sich vor dem Hintergrund der VGH-Entscheidung. Der VGH hat die Grundlagen für den Verkehrsversuch verneint und die beklagte Anordnung als offensichtlich rechtswidrig angesehen. Dieser Hintergrund wäre bei möglichen Klagen zu berücksichtigen. Würden zudem konkrete Maßnahmen gefordert, müsste für einen Erfolg das Ermessen auf null reduziert sein. Auch wenn somit angesichts der Unkenntnis des konkreten Vorbringens möglicher Klagen ein Risiko verbleibt, ist somit festzuhalten, dass auch diese Klagen vor dem Hintergrund der VGH-Entscheidung zu bewerten sind.

Die derzeitige Situation kann aber sodann Ausgangslage sein kann für entsprechende Neuplanungen. Dabei kann bedauert werden, dass es nie zu einem wirklichen Versuch gekommen ist, die Versuchsphase war noch nicht erreicht. Verbesserungen für den Radverkehr, die neue Abbiegemöglichkeiten für den Radverkehr schaffen, diese erleichtern oder die Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf den dem Anlagenring zulaufenden Straßen verbessern, sollen möglichst erhalten blei-

ben. Damit folgt die Stadt einerseits den Ausführungen des Verwaltungsgerichtshofes, sich auf diese zulaufenden und die Innenstadt erschließenden sowie querenden Verbindungen zu konzentrieren als auch der Forderung des ursprünglichen Bürgerantrages nach Fahrradachsen durch die Innenstadt.

Einen erneuten Verkehrsversuch soll es nicht geben. Alle neuen Maßnahmen werden auf Basis der bestehenden bzw. der in Kürze zu erwartenden Rechtslage dauerhaft begründet. Die StVG/StVO-Novelle wird hier insbesondere dem Klimaschutz Rechnung tragen. Die Grundausrichtung des Verkehrsrechts als Gefahrenabwehrrecht wird aber wohl bestehen bleiben. Derzeit ist außerdem nicht abzusehen, dass sich das Thema Verkehrsversuch in der StVO von der reinen Versuchsklausel mit den in Gießen zu Tage getretenen Auswirkungen hin zu einer Innovationsklausel entwickeln wird.

3. Vorschlag des Magistrates

Die Stadtverordnetenversammlung möge ihrerseits an die Straßenverkehrsbehörde appellieren, bei weiteren verkehrlichen Maßnahmen die Belange des Fahrradverkehrs und insbesondere den Schutz der Fahrradfahrer soweit dies möglich ist, zu berücksichtigen.

Besonderes Augenmerk ist auf die radial auf den Anlagenring zulaufenden und die Innenstadt durchquerenden, heute schon vom Radverkehr hoch frequentierten Achsen zu legen. Der tangentielle Radverkehr entlang des Anlagenringes soll im Rahmen der rechtlichen Zulässigkeiten nach dem Stand der Technik Abschnitt für Abschnitt betrachtet und mit den nach Abwägung der Verhältnismäßigkeit geeigneten Maßnahmen für den Radverkehr sicher gestaltet werden.

Der Magistrat regt in diesem Zusammenhang an, die oben dargelegten Überlegungen aufzugreifen und bittet die Straßenverkehrsbehörde, diese in ihre Überlegungen miteinzubeziehen.