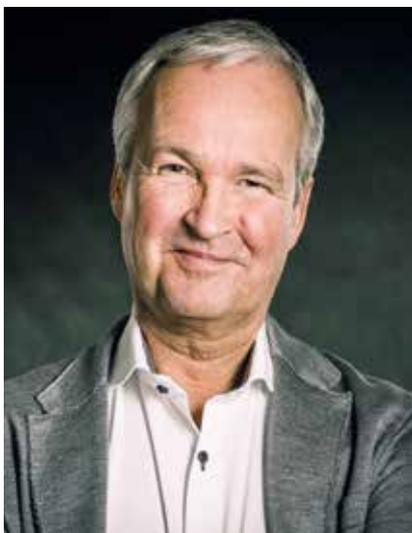


Heinz-Jörg Ebert über Verkehrskonzepte der Zukunft



Heinz-Jörg Ebert

Wie glauben Sie, kann man das Verkehrsaufkommen in Gießen – speziell in der Innenstadt – verringern?

Ich glaube, die Fragestellung ist zu kurz gegriffen. Ich würde die Zielfrage gerne etwas umformulieren: „Wie können wir eine grundsätzlich attraktive Innenstadt für alle Besucher, Kunden und Gäste gestalten, die ihrer Magnetfunktion einer mittelhessischen Einkaufs- und Dienstleistungsmetropole gerecht wird?“ „Eine Innenstadt, in dem der Autoverkehr nicht als unangenehm empfunden wird und gleichzeitig so organisiert ist, dass das Umland gerne nach Gießen kommt“ muss das Ziel sein. Momentan wird die Argumentation meines Erachtens zu einseitig geführt. Es fühlt sich eher an wie „alle die mit dem Auto in die Innenstadt kommen wollen, sind nicht willkommen“. Das blöde daran ist, dass wir eine Einkaufsstadt mit einer immer noch funktionierenden Innenstadt sind (schauen Sie sich in anderen Mittelstädten um, da geht die Welt gerade unter - und zwar für immer), die primär abhängig von den Menschen ist, die aus dem Umland kommen. Bei einer Stadt mit so hoher Zentralität von ca. 200 (das ist die Kennzahl, die beschreibt wie viel Umsatz auf einen registrierten Stadtbewohner fällt) zeigt sich, dass Gießen eher vom Umland lebt als von seinen eigenen Bewohnern. Das war schon immer so und hat Gießen zu dem gemacht, was es heute ist. Die Frage stellt sich also nicht „Wie verringern wir den Verkehr“ - denn dazu gibt es 1000 Möglichkeiten – sondern: „wie gestalten wir eine attraktive Stadt Gießen, in der jegliche Verkehrssituation für den ÖPNV, Fußgänger, Radfahrer und Autoverkehr intelligent gelöst wird, ohne die nötigen Frequenzen der Gießener Besucher im Keim zu ersticken.“

D.h.: bevor man Verbote formuliert, Barrieren aufbaut, Schranken installiert und sonstige Maßnahmen gestaltet, die Besucher und Kunden aus dem Umland von Gießen fernhalten, müssen alternative Vorausset-

zungen geschaffen werden, die keine Mauer um uns hochziehen. Ein funktionierender ÖPNV, der gut getaktet mit attraktiven Haltepunkten, die Menschen nach Gießen und wieder nach Hause bringt, eine Parkraumbewirtschaftung die langfristig sinnvoll ist, Fahrradlösungen, die einer Unistadt gerecht werden... All das birgt die Notwendigkeit einer ganzheitlichen Konzeption und Planung, und darf nicht mit einer einzigen Zielverfolgung „den Autoverkehr zu verringern“, vernachlässigt werden.

Was halten Sie davon durch Seilbahnen oder weitere Bahn-Haltstellen den Autoverkehr zu ersetzen?

Die Seilbahn klingt nett. Die Landesgartenschau-Attraktion in Koblenz kostete 12 Millionen, und darf noch bis 2026 betrieben werden. Eine solche Idee darf ruhig in eine Gesamtüberlegung einfließen und muss energiespezifisch unter Kosten-/Nutzen Aspekten beurteilt werden. Auch weitere Bahnhaltstellen sind Überlegungen wert. Wie gesagt: zuerst funktionierende Infrastrukturen, die die Menschen nicht von Gießen fernhält, bevor Verbote ausgesprochen werden. Der Besucher lässt sich nicht umerziehen. Er stimmt mit den Füßen ab. Wenn ihm ein Besuch nach Gießen zu kompliziert und schwer gemacht wird, sucht er Alternativen, die er bequemer erreichen kann - oder er sitzt im Vogelsberg auf der Couch und kauft im Internet.

Sie sind selbst Inhaber eines Unternehmens im Seltersweg, welche Auswirkungen hätte Ihrer Meinung nach eine autofreie Innenstadt auf die ansässigen Geschäfte?

Wie gesagt: die Menschen aus dem Umland haben ein Gespür, ob sie in einer Stadt willkommen sind und ob es ihnen einfach gemacht wird, dahin zu kommen und sich zu recht finden können. Ihr Bauchgefühl wird sie dazu bewegen, Gießen zu beleben oder zu meiden. Das Verkehrskonzept ist dabei





selbstverständlich nur ein Teil - aber für das Umland ein wichtiges. Die Attraktivität der Innenstadt im allgemeinen, Aufenthaltsqualität, Branchenmix, Gastronomie mit Außenbewirtschaftung, Sauberkeit und Möblierung sind weitere Faktoren, die in Gießen - nicht erst seit der Landesgartenschau, die viel Gutes für unsere Stadt bewirkt hat - ganz großen Stellenwert hat. Die Zusammenarbeit mit der Stadt Gießen und den BIDs ist hier vorbildlich. Weil wir in Sachen BID fast eine Pionierstellung haben, werde ich immer wieder in andere Städte eingeladen, um darüber zu berichten. Hier muss man sich wirklich ans Herz greifen, wie sich der Niedergang deutscher Innenstädte oftmals darstellt. Und dazu muss man nicht weit fahren. Das zeigt, dass wir für Gießen gute Arbeit leisten, ändert aber nichts daran, dass wir vor gewaltigen Herausforderungen stehen. Die Schließungen zahlreicher Geschäfte des Einzelhandels Land auf Land ab sind beängstigend. Wenn teilweise 30 % des Einzelhandelsumsatzes mittlerweile über das Internet getätigt werden, die dem stationären Handel fehlen, ist das eine Begründung. Diese Entwicklung ist, wie sie ist, und man kann und will sie sicher nicht mehr aufhalten können. Umso mehr sind Innenstädte gefordert, zu bunten Marktplätzen mit Aufenthaltsqualität und Infrastruktur zu werden. Die BIDs

nehmen diese Verantwortung sehr ernst. Egal in welche Stadt man in Deutschland schaut: Städte, die BID organisiert sind, stehen verhältnismäßig gut da. Hier gilt es, Chancen zu erkennen, und gemeinsam etwas daraus zu machen. Eine intelligente Verkehrssituation ist dabei eines von vielen Mosaiksteinen.

Der Seltersweg ist ja bereits eine Fußgängerzone. Hat dies nicht auch Vorteile für die Geschäfte?

Zweifelsohne sind Fußgängerzonen für Innenstädte perfekt. Als sie damals für Gießen eingerichtet wurde, waren meine Eltern schon große Befürworter und die Erfolgsgeschichte des Selterswegs lässt sich sicherlich auch mit der Fußgängerzone begründen. Entscheidend ist es auch hier, wie man Besuchern und Gästen von auswärts die Möglichkeit gibt nach Gießen zu kommen. Wie gesagt: Besucher von auswärts entscheiden nach Attraktivität, Bequemlichkeit des Hinkommens und Parkkosten, ob sie den Weg in die Stadt auf sich nehmen. Hier muss man ihnen ein schlüssiges Angebot machen.

Wie könnte man die Parksituation verbessern?

Gespräche mit erfahrenen Bauunternehmern haben gerade gezeigt, dass es heute

lange nicht mehr so kostenintensiv und kompliziert ist, Tiefgaragen in den Untergrund zu bauen. Um mal zwei prominente Beispiele zu nennen: in Zürich oder in Düsseldorf hat man vieles in den Untergrund gepackt. Teilweise direkt an wasserdurchfluteten und matschigen Böden, wie zum Beispiel am Rhein. Oben flanieren in einer Super-Atmosphäre die Fußgänger und Radfahrer, unten wird geparkt“ Über den unterkellerten Brandplatz wird ja schon diskutiert. Warum nicht? Die schöne Kulisse des Alten Schlosses, Botanischen Gartens und Zeughauses: frei von Autos - wenn sich unten drunter eine Parkmöglichkeit ergibt. Für mich eine tolle Vision. Und solche Stellen findet man in Gießen sicherlich zahlreich in Innenstadtnähe. Im Frühjahr soll der Bauantrag für den Reichensand, ehemals Samen-Hahngelände, vorliegen. Klingt doch auch gut, oder? Gute Parkraumbewirtschaftung und Transfers - inklusive intelligenter Parkleitsysteme und Beschilderungen - in unmittelbarer Nähe einer durchaus fußgängerorientierten Innenstadt könnten ein solches Angebot darstellen. Die Kommunikation muss lauten: „Herzlich willkommen in Gießen! Wir haben gut durchdachte, bequeme verkehrs- und umweltfreundliche Lösungen, um bequem zu uns zu kommen“ statt die der Pauschalaussage: „Autofahrer raus aus Gießen!“

