

Eine umstrittene Lebensader

Motorisierter Individualverkehr ist wichtig für Gießen – aber wie wird man seiner Herr, ohne der Stadt zu schaden?



Nicht selten staut es sich in Gießen. Aber woran liegt das – an Pendlern, Einkäufern oder Anwohnern?

Foto: Zimmermann

VON MAX ZIMMERMANN

Gießen. Im Zuge der Anzeiger-Serie »Stadt der Zukunft – Zukunft der Stadt« sind nun schon die Themenbereiche Öffentlicher Personennahverkehr und Radverkehr betrachtet worden. Zeit also, sich der Mobilitätsform zu widmen, um die sich vor allen Dingen in den letzten Jahren zahlreiche intensive Debatten in Gießen gedreht haben. Der motorisierte Individualverkehr – zum Zweck der Einfachheit schlicht Autoverkehr genannt – bewegt die Gemüter. Für die einen ist er ein Hindernis auf dem Weg zur CO₂-neutralen Stadt. »In Gießen trägt er mit rund 35 Prozent zu den entsprechenden Emissionen der städtischen Klimabilanz bei. Seit fast 30 Jahren haben sich dabei die Pro-Kopf-Emissionen der Gießener im Verkehrsbereich mit 2,5 Tonnen CO₂ pro Jahr nicht mehr positiv verändert«, schreibt etwa die Wählergruppe »Gießen gemeinsam gestalten« (Gigg) dazu. Ein großer Teil der städtischen Emissionen stammt damit aus dem Autoverkehr. Zudem verbrauche er zu viel Platz, verursache Lärm, versiegele Flächen und berge großes Gefahrenpotenzial durch Unfallrisiken gegenüber schwächeren Verkehrsteilnehmern.

Erreichbarkeit ist zentral

Auf der anderen Seite stehen dem wirtschaftliche Faktoren und Bedenken hinsichtlich der städtischen Attraktivität entgegen. »Die Erreichbarkeit, auch mit dem Auto, ist ein ele-

mentarer Bestandteil des Lebens der Gießener Innenstadt«, ist der Geschäftsführer des BID Seltersweg, Markus Pfeffer, überzeugt. »Wir müssen aufpassen, dass wir das nicht verspielen.«

Viel wurde über diesen Konflikt bereits diskutiert, seinen Gipfel erlebte er vorerst im Scheitern des Verkehrsversuches. Doch wie sieht die Situation nun aus? Schließlich sind die Probleme, aus denen heraus der Verkehrsversuch ursprünglich erdacht wurde, durch sein Ende nicht verschwunden. Wie kann Autoverkehr auch in Zukunft in Gießen aussehen und was sind geeignete Maßnahmen?

Die Zahlen sind nur schwer von der Hand zu weisen: Laut von Gigg zusammengetragenen Daten aus dem Bericht »Klimaneutrales Gießen 2035« oder der Untersuchung »Mobilität in Deutschland« tragen die rund 90 000 Gießener mit ihren jährlich knapp 50 Millionen Autowegen etwa gleich viel zur Gesamtzahl von rund 100 Millionen Autowegen bei wie Einkäufer, Pendler oder anderweitige Besucher. Für sechs von zehn Wegen, die in Gießen stattfinden, wird ein Auto genutzt. Die Belastung

durch zuströmenden Verkehr ist also enorm. Gleichzeitig ist dieser aber elementar wichtig für die Stadt, erklärt Pfeffer. »Gießen ist ein Einzelhandels- oberzentrum für die ganze Region. Etwa 80 Prozent des Innenstadturnsatzes kommen aus dem direkten Umland.«



Und nicht nur für die Geschäfte sei die Erreichbarkeit mit dem Auto zentral. Auch Dienstleistungen wie Ärzte, Ämter und Institutionen seien darauf angewiesen.

Diese Diagnose teilt Wirtschaftsgeograf Prof. Stefan Hennemann von der Gießener Universität weitgehend. »Alle Autos rauszuschmeißen würde unweigerlich Einfluss auf den Einzelhandel haben«, stimmt er zu. »Pendler und Einkäufer

müssen in die Stadt kommen.« Relativierend fügt er hinzu: »Das Wohl des Einzelhandels hängt aber nicht primär davon ab, dass man mit dem Auto bis vor die Geschäftstür fahren kann.« Das sei vor allen Dingen eine Sache der Gewohnheit und Bequemlichkeit. Städte wie Frankfurt oder Genf würden vormachen, wie eine Alternative und Umgewöhnung aussehen könne. Deutlich mehr ÖPNV, Hand in Hand mit einer ausgeweiteten Verkehrsberuhigung könnten die richtigen Ansätze für weniger Autoverkehr in der Stadt geben. »Effizient, konsistent, suffizient« sind in dieser Hinsicht die von Hennemann genutzten Vokabeln. »Wir müssen die gegebenen Ressourcen besser nutzen. Schon die Reduzierung des Autoverkehrs um die Hälfte wäre eine enorme Veränderung.«

Doch wo besteht hier das größte Potenzial? Dazu hat Gerd Wegel vom Automobilclub Europa (ACE) an zahlreichen Stellen in der Stadt den Verkehr beobachtet. Seine Einschätzung: »Das Wichtigste ist der Berufspendlerverkehr.« Oft stau es sich nur zu den Stoßzeiten von Arbeitsantritt und Feierabend.

Eine Lösung hierfür könnten Pendlerparkplätze darstellen, auf denen sich mehrere Personen für eine gemeinsame Fahrt in die Stadt treffen. Ein stets gut frequentiertes Beispiel sei der Pendlerparkplatz in Linden. »Daran sollen Stadt und Landkreis zusammenarbeiten, dann wäre schon einmal viel Berufsverkehr aus der Stadt raus«, so der Erste Kreisvorsitzende des ACE in der Region Mittelhessen.

Gordischen Knoten lösen

Bleibt noch der Einkaufsverkehr, auf den die Geschäfte der Innenstadt so angewiesen sind. Hier müsse Gießen mit benachbarten Städten wie Wetzlar konkurrieren, wo direkt von der Autobahn aus über die B49 am Forum geparkt werden kann. Das ist aus städtebaulichen Gründen – es gibt nunmal keine Bundesstraße, die direkt durch Gießen führt – hier nicht umsetzbar. Umso wichtiger sei ein funktionierendes Parkleitsystem, das dringender Modernisierung bedürfe, mit ausreichend Parkplätzen. Ebenfalls, da sind sich Wegel und Pfeffer einig, dürfe die Axt nicht bei den

Kurzzeitparkplätzen angesetzt werden. Auch nicht durch zu hohe Parkgebühren. »Das führt nur zu lähmendem Parksuchverkehr«, warnt der BID-Chef. Kurzzeitparken solle erschwinglich sein, bei längerer Parkdauer aber das Parkhaus durch preisliche Anreize bevorzugt werden.

Während sich Wegel und Hennemann jedoch perspektivisch eine autofreie Innenstadt – also alles innerhalb des Anlagenrings – vorstellen können und für wünschenswert halten, warnt der BID-Geschäftsführer vehement davor. »Eine Innenstadt, in der keine Autos fahren, ist leider eine tote Innenstadt«, betitelt er das Vorhaben als eine utopische Idee, die auch in den nächsten 20 bis 30 Jahren nicht Realität werden könne. »Das kriegen wir nur hin, wenn wir den ÖPNV mindestens verdoppeln, und dazu ist keine Politik bereit.« Weiterhin sei noch immer der Reputationsverlust durch den gescheiterten Verkehrsversuch spürbar. Das gelte es zunächst wieder abzufedern. »Die Innenstadt ist das Herz Gießens und die Fußgängerzone ist seine Hauptschlagader. Wenn wir die verstopfen, geht es bergab«, warnt Pfeffer vor zu starken Eingriffen in den Autoverkehr. Stattdessen gelte es weiter an der gemeinsamen Gestaltung der Innenstadt zu arbeiten.

Hennemann wünscht sich ebenfalls, dass der »Gordische Knoten« aus entgegenlaufenden Interessen gemeinsam gelöst werden kann. Seine Diagnose des Kernproblems in der Debatte um den innerstädtischen Autoverkehr: »Wir sind gesellschaftlich nicht in der Lage, notwendige Transformationsprozesse ordentlich zu gestalten.« Der Geograf schlägt daher vor, die Vorteile eines reduzierten Autoaufkommens mehr in den Vordergrund zu rücken. »Attraktiveres Wohnen, Flanieren auf entsiegelten Flächen, saubere Luft – dafür muss aber vorher alles stimmen.«

Wegel gibt sich ambivalent. »Der Autoverkehr wird schon weniger werden, aber das wird auch seine Probleme mit sich bringen«, ist der ACE-Kreisvorsitzende überzeugt. »Die Stadt wird damit umgehen müssen.«

STADT DER ZUKUNFT

Wie geht es in den nächsten Jahren weiter in Gießen? Das ist die zentrale Frage der Anzeiger-Serie »Stadt der Zukunft – Zukunft der Stadt«. Sie nimmt ein Spektrum an Themen in den Blick, darunter Wohnen, Verkehr und die Entwicklung der Innenstadt. Heute geht es um den Autoverkehr in Gießen. Hat er überhandgenommen? Und wie kriegt man ihn wieder in den Griff, ohne der lokalen Wirtschaft zu schaden? (muz)



Mehr oder weniger Parkplätze, wie hier am Brandplatz? Die Meinungen in der Stadtgesellschaft gehen weit auseinander. Ganz zu schweigen von einer autofreien Innenstadt. Oft heißt es Anwohner gegen Besucher. Foto: GA-Archiv