

Wie funktioniert die Gießener Lösung?

Der Anlagenring in Gießen umschließt die Innenstadt als mehrspurige Verkehrsstraße. Platz für den Radverkehr gab es hier bisher nicht. In einem Verkehrsversuch soll sich das radikal ändern. Die Fachwelt schaut auf Gießen, denn in vielen Städten gibt es ähnliche Straßenstrukturen.

Wie kann die Umsetzung konkret aussehen? Welche Auswirkungen hat der Verkehrsversuch auf den Busverkehr? Bricht der Autoverkehr in Gießens Innenstadt zusammen? Auf diese (und noch viel mehr) Fragen galt es, im Rahmen einer Machbarkeitsstudie Antworten zu finden. Die Studie ist in einer Zusammenarbeit zwischen den Büros Gertz Gutsche Rümennapp und Planersocietät entstanden.

Im Zuge der Zustimmung des Magistrats zu einem Bürgerantrag ist die Universitätsstadt Gießen aufgefordert, einen mindestens einjährigen, fachlich begleiteten Verkehrsversuch zu realisieren, der am Anlagenring (12.000 bis 25.000 Kfz/24h) eine gerechtere Aufteilung des Verkehrsraumes zugunsten des Radverkehrs vorsieht. Eine Machbarkeitsstudie soll dabei als Entscheidungsgrundlage dienen, alle im Raum stehenden Varianten untersuchen und bewerten und daraus eine Empfehlung für eine Variante ableiten.

Die Busse benötigen beide Fahrtrichtungen

Zunächst erfolgte im Rahmen der Studie eine grobe Vorplanung und Vorbewertung aller Varianten mit Hilfe unterschiedlicher Kriterien (u. a. Verständlichkeit der Verkehrsführung, baulich-technischer Aufwand). Parallel dazu wurden die etwaigen Anpassungen im Busverkehr betrachtet. In Zusammenspiel mit weiteren Aspekten (u.a. fehlende Alternativstrecken, Erschließungswirkung) wurde festgestellt, dass stets eine Befahrbarkeit des Rings für den ÖPNV in beide Fahrtrichtungen zu gewährleisten ist. Anhand eines Verkehrsmodells wurden anschließend die Auswirkungen auf den Verkehr näher betrachtet. Je nach



Ergebnis des Verkehrsmodells: Der Anlagenring wird entlastet, einige parallel verlaufende Straßen und der äußere Gießener Ring (Autobahnen und Schnellstraßen) wird belastet.

Variante kann der Anlagenring um 10 bis 20 Prozent entlastet werden. Der Autoverkehr wird sowohl auf den (äußeren) Gießener Ring als auch auf Straßen im Umfeld des Anlagenrings (u. a. Parallelachsen) verlagert. Das zeigt: bei der konkreten Umsetzung sind Gegenmaßnahmen zur Vermeidung von unverträglichen Mehrbelastungen erforderlich.

Räder fahren innen, Autos außen

Die Studie mündet in der Empfehlung, die Variante „Fahrradstraße auf dem Innenring, Kfz-Verkehr auf dem Außenring im Einrichtungsverkehr gegen den Uhrzeigersinn“ weiter zu verfolgen und zu konkretisieren. Der Busverkehr wird hierbei abschnittsweise auf der Fahrradstraße mitgeführt; ebenso gilt dies partiell für die Erschließung bestehender Grundstücks-



Christian Bexen

Dipl.-Ing.
Raum- und Verkehrsplaner

Tel.: 0231/999970-0
bexen@
planersocietät.de

und Parkplatzzufahrten. Die Variante sticht durch ihren „echten“ Versuchscharakter heraus und bietet neben den Qualitäten für den Radverkehr auch die Chance, die Erschließung der Innenstadt neu zu ordnen. Die Modellberechnungen zeigen: der Verkehr fließt ausreichend; die an einzelnen Kreuzungen auftretenden kleineren Stockungen und Rückstauungen sind durch eine verbesserte Koordination weiter reduzierbar. Bis zum Start des Verkehrsversuchs müssen nun u. a. die konkreten signal- und bautechnischen Anpassungen auf dem Anlagenring selbst wie auch partiell im Nebenstraßennetz im Detail geplant und umgesetzt werden. Eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit ist obligatorisch.

Nicht nur die Fachwelt schaut gespannt auf die Stadt Gießen, können im Rahmen des Verkehrsversuchs doch weitreichende Erkenntnisse einer stark in die Struktur eines städtischen Straßensystems eingreifenden Maßnahme gewonnen werden. Ähnliche Überlegungen (und zum Teil Umsetzungen) haben bereits in anderen Kommunen stattgefunden (u.a. Dortmund, Köln, Leipzig, Unna). Die „Gießener Lösung“ stellt in ihrer Konsequenz einen neuartigen und experimentellen Ansatz dar und ist ergebnisoffen angelegt.