

Wie bitte? Keine Autos mehr?

Ja, genau. Und das in einer Art, dass alle (und hier wirklich: alle!) Menschen besser unterwegs sein können. Denn Autos sind keine schlaun Vehikel – wir nehmen die Folgen nur nicht mehr wahr, weil sie so alltäglich sind. Wegen ihnen können wir nicht entspannt vor unseren Häusern sitzen, Kinder können dort nicht spielen. Oft ist mehr als ein Fünftel der Flächen in Städten und Dörfern asphaltiert und verloren für ein angenehmes Leben. Das Fahren mit Autos verschlingt wertvolle Energie, verschmutzt die Luft und verlärmte die Orte. Die Produktion tut das gleiche. Unfälle, -verletzte und der Ausschluss von Menschen, die sich kein Auto leisten können, aus dem gesellschaftlichen Leben sind weitere Folgen. Doch das Auto ist nur Gewohnheit, für eine gute Mobilität ist es nicht nötig. Eher stört es.

Unsere Vorschläge zur Verkehrswende

Der Autoverkehr (motorisierter Individualverkehr) muss verdrängt werden, zunächst aus den Innenstädten, dann aus Wohngebieten, am Ende überall. Die freiwerdenden Flächen werden dringend für andere Verkehrssysteme, Begrünung, Aufenthalts- und Spielflächen gebraucht. Symbolisch: Parkhäuser zu Wohnhäusern!

50 Prozent des Verkehrs per Fahrrad – und das für ein Fahrradfahren im Alltag, also zur Arbeit, Ausbildung, Einkaufen? Das ist möglich, wie Städte zeigen, die dem Radverkehr schon längere Zeit Vorrang einräumen und bis zu 50 Prozent Fahrradanteil erreichen (z.B. Houten und Groningen in den Niederlanden, Oldenburg, Münster und Greifswald hierzulande, Kopenhagen und andere Orte in Dänemark). Fahrradstraßen sind das Rückgrat eines dichten und gut zu befahrenden Radwegenetzes. Um nicht noch mehr Fläche zu versiegeln und Platz zu vergeuden, ist die Umwidmung vorhandener Straßen dem Neubau von Fahrradwegen vorzuziehen. Die Autos sollen ja schließlich raus und der Platz wäre dann da.

Ähnliche Quoten lassen sich durch den Nulltarif, verbunden mit einem guten Nahverkehrsnetz, erzielen. Dafür braucht es dann leistungsfähige und fußgänger*innenverträgliche Verkehrsmittel, also vor allem Straßenbahnen, dazu Buszubringer und über dichter Bebauung, Einkaufsmeilen, Flüssen und anderen Hintermässen sowie bei großen Höhenunterschieden auch Seil-/Hängebahnen (z.B. als Nahverkehrssystem eingesetzt in La Paz). Mobilität muss für alle gleichermaßen möglich sein. Dafür bedarf es eines flächendeckenden, dichten Netzes an Bus- und Bahnlinien – und das ohne Fahrscheine! Nulltarif gibt es schon in vielen Städten weltweit, z.B. in Dünkirchen, Aubagne, Niort und über 20 weiteren Orten Frankreichs, in der estnischen Hauptstadt Tallinn (inzwischen auf fast ganz Estland ausgeweitet!), in mehreren polnischen Städten (bei Smog sogar in Warschau und Krakau). Deutschland hingegen ist verkehrspolitisches Entwicklungsland. Templin brach den Versuch ab – wegen zu großen Erfolgs! In Tübingen fährt der Bus samstags ticketfrei, in manch anderen Städten an Adventssamstagen. Das war's. Es wird Zeit für die ersten Nulltarif-Regionen und Städte!

Nicht vergessen werden dürfen die Wege zu Fuß: Genug Platz, verbunden mit angenehmen Aufenthalts- und Spielplätzen, barriere- und lärmfrei.

Hinzu muss eine Politik der kurzen Wege kommen, also der Trend weg von Supermärkten auf der grünen Wiese, entfernten Arbeitsplätzen, Rathäusern, Kulturangeboten und Freizeitgebieten, das Ende von Outlet Centern und anderen Neubauten an Autobahnen – hin zur Wiederbelebung aller Ortsteile mit Läden, Kulturangeboten, Treffpunkten.

Alles zusammen schafft die (weitgehend) autofreie Stadt – und das ist das Ziel. Der freiwerdende Platz kann dann für Gehen, Sitzen und Aufenthalt, Spiel und Kultur genutzt werden. Lärmfreies Wohnen, Erholen und Arbeiten werden möglich.



Wiesecktal: Optimal für die Verkehrswende

Buseck, Reiskirchen, Grünberg und Mücke haben Glück. Die Alternative zu immer mehr Autos ist schon da: Eine Bahnlinie und eine Fahrradachse. Der Ausbau der Vogelsbergbahn mit weiteren Haltestellen und Ausweichgleisen sowie kleine Verbesserungen am Ost-Weg-Radweg „R7“ plus Anbindungswegen an die Ortsteile nördlich und südlich der Wieseck schaffen schnell und einfach eine umweltfreundliche und leistungsfähige Alternative zum Auto und zu neuen Straßen. Die geplanten Umgehungsstraßen entlang der B49 werden überflüssig, das Geld für den Ausbau kann gespart und in den Bahn- und Radwegausbau gesteckt werden. Aber auch ohne das werden Radwege und Schienenverkehrs-Ausbau gerade satt gefördert – also zuschlagen! Die Lebensqualität steigt sofort. Die umseitige Karte plus textlichen Vorschlägen in diesem Faltblatt zeigt unsere Vorschläge. Wichtig wird sein, dass die Stadt Gießen mitzieht – und endlich Abstand nimmt vom autogerechten Ausbau, der bis heute die Stadtpolitik prägt. Wir haben daher auch für Gießen einen ähnlichen Plan erstellt, als Flugblatt vielerorts und an alle Ratsfraktionen verteilt sowie unter www.giessen-autofrei.tk ins Internet gestellt.

Wer tritt mit uns für die Verkehrswende ein?

Mit diesem Faltblatt präsentieren wir einen Plan, den wir gerne weiter erläutern, aber auch ständig fortschreiben würden, wenn weitere Vorschläge kommen. Uns ist klar: Wir leben im Autoland Deutschland. Von selbst wird die Verkehrswende nicht kommen. Eher werden wir noch zähneknirschend Hitze, Unwetter, Verkehrstote und Stau über uns ergehen lassen als am Alltagsstrotz etwas zu ändern. Es braucht daher intensive Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen, diese (oder ähnliche) Vorschläge durchzusetzen und zu verwirklichen.

Wer hat Lust, diese Vorschläge weiter zu entwickeln, eigenes Wissen und Ideen einzubringen, die Vorschläge in die zuständigen Gremien einzubringen, die Medien zu informieren, auf Veranstaltungen unsere Ideen vorzustellen? Und wer würde bei Aktionen mitmachen, die das Ganze vorantreiben?

Gerne kommen wir zu einem Gespräch zu Euch und stellen die Idee vor. Möglich sind auch öffentliche Informationsveranstaltungen, wo wir über den Sinn des Nulltarifs und eine umfassende Verkehrswende informieren.

Wir warten auf Eure Rückmeldung: Projektwerkstatt, Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen, 06401-903283, Fax 03212-1434654, saasen@projektwerkstatt.de



Infoveranstaltungen

Wir stellen die Pläne vor und diskutieren mit Euch.

Do, 25.10. um 20 Uhr in Grünberg (Ristorante Al Castello, Schloßgasse 4, Tor-Stube)

Di, 6.11. um 19 Uhr in der Projektwerkstatt Saasen (Ludwigstr. 11, gut erreichbar per Bahn und „R7“)

Mi, 14.11. um 19 Uhr in Großen-Buseck (Kulturzentrum, kleiner Saal)

Unsere Vorschläge verknüpfen soziale und ökologische Ziele – und wir verknüpfen konkrete Vorschläge mit kreativen Aktionen, um diese auch zu bewerben. Sozial UND ökologisch sind die Verkehrsvorschläge, weil sie nicht nur den Autoverkehr mit Luftverschmutzung, Rohstoffverbrauch, Lärm und Flächenverbrauch auf Busse, Bahnen, Fahrrad und Gehen verlagern, sondern durch die Verknüpfung mit der Idee Nulltarif, der Vermeidung von Gesundheitsschäden und der Steigerung von Lebensqualität in allen Wohngebieten auch wichtige soziale Lösungen bieten. Mobilität für alle ist eine ökologische Herausforderung und eine Frage der Gerechtigkeit.

Internetadressen

- www.verkehrswende.tk: Nulltarif, Verkehrssysteme, Umweltfolgen
- www.giessen-autofrei.tk: Verkehrswende in Mittelhessen
- facebook.com/nulltarifaktion: Regionale Seiten, Berichte, Artikel
- Siehe auch Wikipedia-Artikel, unter anderem zu „Verkehrswende“, „Kostenfreier_Nahverkehr“ und „Fahrradstraße“

Diese Information und der Plan sind mit vielen Gruppen und Einzelpersonen diskutiert worden, unter anderem mit der Kreistagsfraktion der Gießener Linken. Entstanden in der Projektwerkstatt, der Saasener „Villa Kunterbunt“ für kreative Ideen und Aktionen. Werkstätten, Seminar-/Kinoräume und Bibliotheken stehen allen Menschen offen. Saasen ist per Bahn und Radweg R7 zu erreichen. www.projektwerkstatt.de/saasen. V.i.S.d.P.: Jörg Bergstedt.

Verkehrswende im Wiesecktal

Verstärkte Vogelsbergbahn

Nulltarif in Bussen und Bahnen

Politik der kurzen Wege

Radwegenetz zu allen Orten

Infoveranstaltungen

Wir präsentieren unsere Ideen für Fahrradstraßen, eine gestärkte Vogelsbergbahn und den passende Buslinien.

Do, 25.10. um 20 Uhr in Grünberg (Einladung: B'90/Die Grünen) (Ristorante Al Castello, Schloßgasse 4, Tor-Stube)

Di, 6.11. um 19 Uhr in der Projektwerkstatt Saasen (Ludwigstr. 11, gut erreichbar per Bahn und „R7“)

Mi, 14.11. um 19 Uhr in Großen-Buseck (Einladung: Gießener Linke) (Kulturzentrum, kleiner Saal) ... mit Bürgermeister Dirk Haas (alle Orte erreichbar per Vogelsbergbahn und Radweg „R7“)



Mobilität für alle!

Radwegenetz zu allen Orten

Buslinien von allen Orten zu den Zentren und Bahnhaltstellen

Neue Bahn-Haltstellen

Nulltarif

Keine neuen Straßen: Weder B49-Umgehung noch A49-Ausbau!

Legende

- Hauptachsen R7 und Bahnlinie Lückenschluss unklar (braun: Straße, grün: Radweg)
- Bus: Verlauf der Buslinien (Doppelschleife wie 2x „8“) Neue Haltestelle(n)
- RegioTram und Regionalzüge: Linienverlauf in der Innenstadt: kleine Quadrate (RedTram: Wetzlar - Gießen-City - US-Depot - zur Vogelsbergbahn) Tram-Haltstellen (mit schwarz: auf Bahngleisen) (Neue) Haltestellen der Regionalzüge, eventuell weitere Tram- und Regionalzug-Halt mit 2. Ausweichgleis
- Fahrrad: Routen auf Extrawegen Fahrradstraßen auf bisherigen Autostraßen Notwendige Ausbesserungen des Belags Selbsthilfwerkstätten und andere Infrastruktur Gesicherte Querung von Straßen bauen

Dies ist nur ein Vorschlag!
 Verbesserungen, weitere konkrete Ideen usw. sind erwünscht. Vor allem aber auch Menschen und Gruppen, die mit uns diese Ideen durch- und umsetzen.
 Dargestellt sind nur Vorschläge innerhalb des Wiesektales sowie Richtung Gießen. Nach Norden, Osten und Süden werden weitere Verbindungen zu dortigen Bahn- und Fahrradtrassen entstehen müssen.
giessen-autofrei.tk

Verkehrswende im Wieseketal

Solidarisch und ökologisch!

Die Grundidee

Das Wieseketal verläuft in Ost-West-Richtung und verfügt sowohl über eine Bahnlinie als auch einen überregionalen Fahrradweg, der im Tal läuft. Da die Hauptverkehrsströme und die stark befahrene B49 ebenso verlaufen, ist es einfach, Verkehrsströme ohne großen Aufwand von der Straße auf Bahn und Radverkehr zu verlagern. Orte und Regionen, die solches ernsthaft versuchen, zeigen, dass erhebliche Effekte erreichbar sind. Es gibt Städte in Dänemark, in den Niederlanden und selbst im Auto-Deutschland, in denen der Radverkehr bereits das Hauptverkehrsmittel ist. Orte in anderen Ländern, die eine gute ÖPNV-Infrastruktur mit dem Nulltarif verbinden, beweisen, dass hier ebenfalls erhebliche Effekte zu erreichen sind. Die Reduzierung des Autoverkehrs auf ein Drittel ist danach nicht utopisch, sondern in kurzer Zeit machbar. Allerdings nur mit einer echten Verkehrswende nicht mit dem Herumdoktern an Kleinkram, wie es bisher üblich war.

Verkehrswende I: Die zentralen Achsen für Fahrrad&Zug ausbauen

- Lückenschluss im Radweg R7 (wenige Ausbaustrecken, aber z.T. innerorts Umgestaltung bisheriger Auto- zu Fahrradstraßen oder mit zwei breiten Radspuren beidseitig, mittig nur eine Autospur mit Tempo 30)
- Mind. 3 neue Haltepunkte an der Vogelsbergbahn: Rödgen, Buseck-Industriegebiet/Martin-luther-Schule/Leppermühle und Lindenstruth.
- Bau zusätzlicher Ausweichstellen mit zweitem Gleis vor Rödgen und in Saasen (Unterbau vorhanden!), um dichtere Taktzeiten zu erreichen.



- Langfristig zur besseren Anbindung an Gießen: Bau einer RegioTram-Linie von Rödgen durch die Gießener Innenstadt (Straßenbahngleise durch die City).

Verkehrswende II: Anbindung aller Orte beidseits des Wiesektales an die zentralen Verkehrsachsen

- E-Buszubringerverkehr zu den Bahnhöfen/zentralen Orten: Statt Parallelverkehr zur Bahnlinie (wie bisher) fahren fortan 1-2 Busse (z.B. ein großer und in Hauptverkehrszeit zusätzlich ein kleinerer) eine Doppelschleife in beide Richtungen (Anschluss an Bahnhöfe GROB): GRÜNBERG - Beltershain - Stangenrod - Lumda - Reinhardshain - REISKIRCHEN - Hattenrod - Burkhardtsfelden - Oppenrod - GROßEN-BUSECK - Rödgen - Trohe - Alten-Buseck - GROßEN-BUSECK - Beuern - Bersrod - Winnerod - LINDENSTRUTH - Saasen - Bollnbach - Harbach - Flugplatz - Harbach - Ettingshausen - Queckborn - GRÜNBERG.
- Fahrradwege von allen Ortsteilen zum nächsten Bahnhof und, wo möglich, nächsten Unterzentrum (etliche Ausbaustrecken). Umgestaltung ausgewählter, innerörtlicher Straßen zu Fahrradstraßen.

Verkehrswende III: Detailverbesserungen

- Fahrradservicepunkte/Selbsthilfwerkstätten entlang des R7.
- Freigabe von Einbahnstraßen für Fahrräder auch im Gegenverkehr.
- Sichere Fahrradabstellanlagen an den Umsteigepunkten zum Nahverkehr.
- Integration aller bisherigen Privatangebote, z.B. der Zubringerbusse zu Supermärkten, in die neuen Linien und Beteiligung der Gewerbetreibenden an den Kosten (da sie auch die Nutznießer sind).

- Verladepunkte für den Bahn-Güterverkehr, u.a. landwirtschaftlicher Produkte (z.B. Grünberg, Lindenstruth (auch für Firma Weiss), Industriegebiet Buseck).
- Umbau des innerörtlichen Straßennetzes, denn in Folge der erheblichen Verkehrsreduzierung durch die vorgeschlagenen Maßnahmen kann der Straßenraum eingegrenzt werden zugunsten von Aufenthaltsflächen.
 - Verkehr drosselnde Ortseingangsbauten (Kreisel, Verengungen, Aufpflasterungen, Überquerungshilfen usw.)
 - Tempo 30 im Ort ... Tempo 20/Fahrradvorrang auf den innerörtlichen Abschnitten des R7.
 - Bei Bedarf veränderte Straßenführungen im Ort.

Verkehrswende IV: Regionalpolitik der kurzen Wege

- Keine Flächen für Supermärkte und anderen Handel außerhalb der Ortschaften.
- Initiativen für Läden, Kulturangebote, Gemeinschaftsräume auch und gerade in den kleinen Orten.
- Regionalpolitische Einmischung zugunsten kurzer Wege, gegen neue Straßen, Outlet Center und Märkte auf der grünen Wiese.
- Initiative über Gemeindebund/Städtetag, NGOs und Parteien zur Umschichtung der Fördermittel aus dem Autosektor (Infrastruktur, Straßen, Parkhäuser und -plätze, Dienstwagen- und Pendlerpauschale) für Nulltarif und Radwegebau.

Spurbahnen – versiegelungsarme Variante für die Neben-Radwege.

