



Mehr Platz für Fußgänger*innen
Seite 2

Noch mehr Straßen?
Neubau der B 49
Seite 2

Uni Gießen: forschen, lehren, Auto fahren?
Seite 3

Barrierefreie Mobilität zum UKGM – aber wie
Seite 3

Verkehrswende bei Euch vor Ort: Lokalnachrichten auf Seite 4

Guten Tag!

Du hältst die Gießener Verkehrswendezeitung in der Hand. Das ist eine einmalige Veröffentlichung, in der wir die verschiedenen Ideen und Vorschläge für eine Verkehrswende in und um Gießen vorstellen wollen. Die Zeichen stehen im Moment nämlich schlecht. Das Aus der ersten großen Fahrradstraße in Gießen hat viele eingeschüchtert – lautstarke Autofans und aggressive Autofahrende haben Stammtische, Parlamente und Straßen (zurück)erobert. Doch Verkehrstote, Lebensqualität und Klimawandel warten nicht. Unsere Zeitung ohne Namen, aber geschöpft aus der Vielfalt und auch Unterschiedlichkeit, die uns Verkehrswende-Aktive auszeichnet, soll eine neue Offensive für einen Wandel einleiten. Das Desaster in Gießen und ständiges Zögern in den Gemeinden des Landkreises trotz guter Vorschläge und mitunter sogar Parlamentsbeschlüssen zeigt, dass es auf uns ankommt – auf die ganz normalen Menschen, die sich zu Fuß, mit Rollstuhl, Rollator oder dem Fahrrad täglich durchschlagen müssen, auf verspätete Busse oder Züge warten oder, oft mangels Alternative gezwungen, im Autostau stehen. Kommen wir zusammen und machen mit guten Ideen und kraftvollen Aktionen Druck, dass endlich mehr passiert.

Eure bunte Mischung verschiedener Verkehrswende-Aktiver



Alltag in und um Gießen: Szenen aus dem Film „Autoterror“

Tote, Verletzte, Feinstaub, Lärm – und immer neue Zulassungsrekorde



Die dunklen Seiten der Autos

2019 starben täglich acht bis neun Menschen im Straßenverkehr – allein in Deutschland (3700 waren es pro Tag weltweit). 1053 Verletzte kamen hinzu bei 7358 Unfällen, die 84 Mio. Euro Schaden verursachten. Jeden Tag, allein in Deutschland. Und das ist nur die Spitze des Eisbergs, der aus Lärm, Flächenverbrauch, Feinstaubbelastung, Rohstoffverbrauch und mehr besteht. Es ist eine grausame Bilanz, doch eine Wende ist nicht abzusehen. Im Gegenteil: Der Bestand an PKWs und LKWs wächst immer weiter. Auch der Straßenbau scheint ungebrochen ...

Das alltägliche Elend, welches der Autoverkehr hervorruft, ist damit noch gar nicht erzählt. Das äußert sich nämlich in unzähligen Zumutungen und Beeinträchtigungen, die nur deshalb nicht auffallen, weil sie längst zum Alltag geworden sind und deshalb kaum mehr auffallen. So parken in vielen Wohnstraßen Autos mit zwei Rädern auf dem Gehweg. In den meisten Fällen ist das nicht erlaubt. Kinderwagen und Rollstühle

scheitern an engen Stellen, müssen gefährlich auf die Straße ausweichen. Bei den meisten Ampeln bekommen Fußgänger*innen und Autos, die geradeaus fahren oder rechtsabbiegen, gleichzeitig grün – erstere sowie die am Rand der Straße Radelnden kommen dann buchstäblich unter die Räder. Damit das kleinen Kindern nicht passiert, sind ihre Spielplätze eingezäunt. Frei rumlaufen geht schon lange nicht mehr – das Auto fordert seinen Tribut, aber das Einknasten der Menschen

fällt nicht mehr auf, ist einfach überall normal. Das gilt auch für den täglichen Horror für Kindergärten und Schulen, wo kein Kind mehr selbstständig hingelangen kann, ohne sein Leben zu riskieren. Selbst der ADAC fordert, nicht dichter als 250m an solche Einrichtungen heranzufahren – aber Politik und selbst viele Verkehrswendegruppen scheuen vor solchen Vorschlägen zurück. Das Auto ist heilig. Es spuckt Stickoxide (aus dem Auspuff) und Feinstaub aus (von Bremsen und Reifen, also auch durch die angeblich emissionsfreien E-Autos). Es belegt den wertvollen Platz in Ortszentren und Wohnstraßen. Zudem kosten Straßen und das Drumherum riesige Mengen an Steuergeldern, immerhin 2000 € pro Kopf. Die fehlen im ÖPNV, in der Pflege, an Schulen – also den Bereichen, die dem Leben dienen und nicht dem Tod.

► <https://autoterror.siehe.website>

Die genannten, erschreckenden Zahlen stammen aus offiziellen Quellen. Umweltbundesamt, statistisches Bundesamt, europäische und Weltinstitutionen sammeln Daten und werten sie aus. Jedes Jahr gibt es neue Horrormeldungen. Den blutigen Aderlass und über 100 Milliarden Subventionen leistet sich das Land, um Konten der Autokonzerne zu füllen.



Charlotte, 16 Jahre
Ich hoffe auf eine Zukunft, in der sich alle Verkehrsteilnehmer*innen auf der Straße wohl fühlen können. Mit ALLE sind auch die gemeint, die sich ohne Stahlpanzer und Airbag in der Stadt bewegen. Aus diesen Grund müssen die Autos weg.

Autoanteil muss sinken: Von 81 auf 20%

Gießen will 2035 klimaneutral werden. Das hat das Parlament beschlossen, übrigens auch mit den Stimmen der CDU. Die will aber lieber nichts dafür tun – Profitinteressen und Autofahren sind wichtiger. Auch die anderen zustimmenden Parteien machen nicht den Eindruck, als würden sie ihren Beschluss ernst nehmen. Die Stadt hat ein Konzept erarbeiten lassen, was zu tun ist. Die Gießener Allgemeine fasste das am 15.9.2020 im Bericht „Klimaneutralität bis 2035 in Gießen kaum zu erreichen“ zum Bereich Verkehr so zusammen: „Um das Ziel 2035Null im Bereich der energieeffizienten Gebäudesanierung zu erreichen, müsste sich zum Beispiel die Zahl der Handwerker verzehnfachen. Der Radverkehrsanteil an den gefahrenen Personenkilometern müsste von 2,9 Prozent im Jahr 2014 auf fast 37 Prozent in 2035 steigen. Im gleichen Zeitraum müsste der Anteil der in Gießen gefahrenen Pkw-Kilometer von gut 81 auf knapp 20 Prozent sinken.“

Den Autoverkehr auf weniger als ein Viertel des bisherigen Aufkommens reduzieren? Das braucht wohl deutlich mehr als nur die Fahrradstraße auf dem Anlagenring. Aber das ist den Parteien schon zu viel. Tolle „Klimaschützer*innen“ ...

Rückschlag auf dem Anlagenring ändert nichts Fahrradstraßen braucht das Land!

Mit keinem anderen Verkehrsmittel lässt sich eine so große Wirkung weg vom gefährlichen, platz- und energie-fressenden PKW erreichen: Bis zu 60% beträgt in einigen Städten der Anteil der Fahrradfahrenden am gesamten Verkehr. Das wichtigste Zauberwort dafür ist ein Netz echter Fahrradstraßen. Um neue Bodenversiegelung und hohe Kosten zu vermeiden, sollte die Verkehrsfläche dafür umverteilt werden.

Sie sollte das Symbol für den Umbau werden: Die Fahrradstraße auf dem Gießener Anlagenring. Mit ihr hätte das noch zu schaffende Netz guter und sicherer Fahrradverbindungen einen zentralen Verteiler erhalten. Expert*innen gaben der Idee eine gute Chance, auch tatsächlich den Umschwung zu erzielen – und Gäste aus Kopenhagen, Karlsruhe und anderen Fahrradstädten kamen, um die aus ihren Augen tollste Fahrradstraße, die sie je gesehen hätten, zu bestaunen. Doch die Freude

währte nicht lange. Ein Aufstand der rückwärtsgewandten Weiter-so-Teile der Gesellschaft und ein schnelles Einknicken der ehemaligen Befürworter*innen führte zum Abriss der Fahrradstraße, bevor diese überhaupt fertig war. Dieser Rückschlag aber ändert nichts am Ziel: Eine Verkehrswende ist nur mit einem Netz von Fahrradstraßen denkbar – getrennt von Autos und mit möglichst wenig Kreuzungen, auf denen auch Autos fahren. Wo immer zwei oder mehr Straßen parallel durch Orte oder Stadtteile führen, sollte eine zur Fahrradstraße werden. Vier- oder mehrspurige Straßen können gerechter aufgeteilt werden. Der Anlagenring war die richtige Idee, das Ende der dortigen Fahrradstraße die falsche Politik. Vom Zentrum aus hätte es viele weitere Fahrradachsen in alle Stadtteile und das Umland gebraucht – und Verbindungen innerhalb aller Gemeinden, zu den Ortskernen, Schulen, Supermärkten usw. Die Fahrradstraße auf dem Anlagenring war der Auto- und Kapitalfraktion schon zu viel. Für eine Verkehrswende und einen wirksamen Klimaschutz wäre sie eher zu wenig gewesen.

Für alle, die nicht radeln können oder wollen

Geniale Idee: Regiotram



Viele wohnen zu weit draußen, fürchten das schlechte Wetter, können wegen Einschränkungen das Rad nicht oder nur auf kurzen Strecken nutzen. All denen bringen Fahrradstraßen zwar lärm- und abgasfreien Aufenthalt, aber für ihre Mobilität braucht es vor allem einen besseren öffentlichen Nahverkehr. Dessen leistungsfähigstes und zudem barrierefreies Mittel ist die Straßenbahn. Und wenn die bis in die Orte der Umgebung auf den vorhandenen Bahngleisen fährt, wird sie Regiotram oder Zwei-System-Bahn genannt. Das ist das intelligenteste motorisierte Verkehrsmittel, was es zurzeit gibt. Genau das braucht Gießen und die Umgebung!

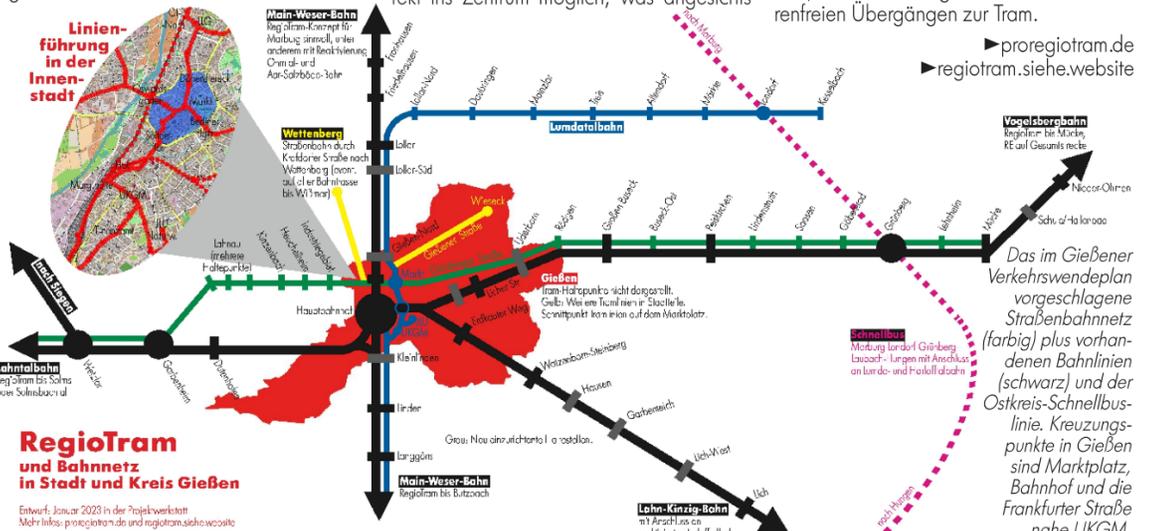
Straßenbahnen sind die leistungsfähigsten Mittel des ÖPNV. Sie brauchen trotzdem wenig und vor allem kaum versiegelte Fläche, sind barrierefrei und bereits jetzt elektrisch unterwegs. Anders als Autos und Busse kommen sie auch mit Fußgänger*innen zonen klar. Daher sollte das Hauptnetz des ÖPNV in Gießen mit Straßenbahnen gestaltet werden. Autos und Busse brau-

chen breite Asphaltflächen. Sie fliegen daher aus der Innenstadt raus.

In vier Richtungen könnten die Straßenbahnen am Stadtrand auf vorhandene Bahngleise überwechseln und auch die umliegenden Orte ansteuern – daher der Begriff „Regiotram“. So wäre umsteigefreies Fahren aus vielen Orten Mittelhessens direkt ins Zentrum möglich, was angesichts

des Pendler*innenanteils von 60-80 Prozent in Gießen sehr wichtig ist. Weitere Straßenbahnlinien würden in die Weststadt, durch die Nordstadt nach Wiesede und Richtung Süden führen. Ausgehend von den Tramhaltestellen würden Busse in alle weiteren Stadtteile und Orte der Umgebung fahren – und zwar in einem dichten Takt, mit zeitlich abgestimmten und barrierefreien Übergängen zur Tram.

► proregiotram.de
► regiotram.siehe.website



Das im Gießener Verkehrswendeplan vorgeschlagene Straßenbahnnetz (farbig) plus vorhandenen Bahnlinien (schwarz) und der Ostkreis-Schnellbuslinie. Kreuzungspunkte in Gießen sind Marktplatz, Bahnhof und die Frankfurter Straße nahe UKGM.

Impressum

Diese Zeitung stammt aus der Vielfalt unterschiedlicher Verkehrswende- und Klimaschutzgruppen in und um Gießen

Layout in der Projektwerkstatt
Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen
www.projektwerkstatt.de/saasen
(V.i.S.d.P.: Jörg Bergstedt)

Gefördert durch die



Spendenkonto „Projekte in Gießen“
IBAN DE18 5139 0000 0092 8820 04
Stichwort „Verkehrswende“

E-Autos sind kein Beitrag zur Verkehrswende Verkehrswende statt Antriebswende



Politik und Autolobby „verkaufen“ uns die E-Mobilität als Allheilmittel des Verkehrssektors gegen den Klimawandel. So wird die Antriebswende aus Steuermitteln gefördert. Die fehlen dann an anderer Stelle.

Fatal: Der Umstieg auf das E-Auto wird zur CO₂-Reduzierung gar nichts beitragen, solange der Strombedarf auch ohne massenhafte E-Mobilität nicht annähernd aus regenerativen Quellen gedeckt werden kann. Pkw und Lkw bleiben als „Massenverkehrsmittel“ aber selbst dann noch hochgradig umweltschädlich, denn die klimaneutrale Stromerzeugung ändert nichts am weiter zunehmenden Ressourcenverbrauch für die Herstellung von Fahrzeugen und den Bau immer neuer Straßen, die das Bundesverkehrsministerium – gestützt auf die Prognose horrender Verkehrszuwächse – als notwendig ausgibt.

Die Folgen: noch mehr Flächenverbrauch, Verlust an Wäldern, landwirtschaftlicher Nutzfläche und Biodiversität, Versiegelung auch von Flächen in Städten und Ortslagen, dadurch weiterer Temperaturanstieg mit gesundheitlichen Folgen, weiterhin Eintrag einer Vielzahl von Schadstoffen in die

Umgebung (der durch die Fokussierung auf das CO₂ aus dem Blickfeld geraten ist), auch von Mikroplastik und Feinstaub z.B. durch Reifen- und Bremsenabrieb. Und weiterhin viele Unfälle und -verletzte.

Klima- und Umweltschutz erfordert stattdessen sofort wirksame Maßnahmen, die all diese Probleme angehen: Tempolimits, Schluss mit Steuerprivilegien und Subventionen für den Kfz-Verkehr, stattdessen Ferntransport von Gütern per Bahn, preiswerte ÖPNV-Tickets, besser noch die Einführung des Nulltarifs im ÖPNV. Das ist nicht weltfremd, sondern sozial und volkswirtschaftlich sinnvoll, denn die Kosten des Klimawandels, die der Autoverkehr verursacht, müssen gegengerechnet werden.

Fazit: Wer derzeit tatsächlich auf ein privates Auto angewiesen ist, mag auf das E-Auto umsteigen. Das aber ist keine Verkehrswende und löst nur einen sehr kleinen Teil der Probleme, die der Kfz-Verkehr verursacht.

Um Kindergärten und Grundschulen – in Ortszentren: Autofreie Zonen

„Der morgendliche Stau, das Rangieren und wilde Parken vor den Schulen erhöht ganz klar die Gefahr von Unfällen für die Schulkinder. Für diejenigen, die zu Fuß unterwegs sind und für all jene, die aussteigen und hinter den hohen Autotüren nicht gesehen werden, bedeutet das eine enorme Unfallgefahr. Die Erfahrung zeigt: Viele Autofahrerinnen und Autofahrer verhalten sich zudem alles andere als regelkonform.“

Wer schreibt das? Der ADAC, größter Pro-Auto-Verein in Deutschland. Offenbar haben selbst dort einige begriffen, dass es mit der Dauerbelästigung durch immer mehr Autos so nicht weitergehen kann: „Grundsätzlich ist es das Beste, wenn Schulkinder selbständig den vorher erlernten Schulweg zu Fuß oder, nach bestandener Radfahrprüfung, mit dem Fahrrad zurücklegen.“ Das



aber geht, der ADAC-Logik zufolge, ja nur, wenn dort eben keine Autos fahren. Also sollten rund um Schulen und Kindergärten autofreie Zonen geschaffen werden – zumindest zu den Öffnungszeiten der Einrichtungen. Ergänzt werden kann das durch sichere Fahrradachsen aus den Wohngebieten zu Kindergärten oder Schule.

► <https://eltern-taxi.siehe.website>

Mehr Platz für Fußgänger*innen und barrierefreie Wege

Geht doch!



Die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung ist auch eine der häufigsten: Einfach zu Fuß gehen. Auch wenn viele Auto- oder Fahrradfahrende gerne mit ihren Gefährten bis zur Eingangstür ihres Ziels fahren würden (und damit oft Fußgänger*innen nerven) – letztlich müssen sie doch wenigstens ein paar Schritte zu Fuß gehen.

Trotzdem wird das Zu-Fuß-Gehen in der Verkehrsplanung meistens vergessen. Fußwege sind schmal und nur selten barrierefrei, sodass Menschen, die auf Hilfsmittel angewiesen sind, keine Chance haben. Autos überfahren illegal Kantsteine, um zumindest teilweise auf dem Gehweg zu parken – ohne Erlaubnisschild schlicht illegal, aber alltägliche Gewohnheit. Es wird Zeit, dass dem Zu-Fuß-Gehen mehr Aufmerksamkeit zuteil wird. Rundum-Grün oder zumindest jüngere Warte- und Gehzeiten an Ampeln, autofreie Zonen um sensible Bereiche, bessere Ausschilderung, ausreichend Platz und Barrierefreiheit sind wichtig. Zudem helfen bessere Bedingungen fürs Radeln auch den Fußgänger*innen, verringern sie

doch die Zahl derer, die aus Angst vor den Autos rechtswrigig in Fußbereichen radeln und somit Konflikte zwischen denen schaffen, die eigentlich gegen das übermäßige

tige Auto zusammenhalten sollten. ► <https://barrierefreiheit-in-giessen.siehe.website>



Alltägliche Realität in Giessen und Umgebung: Illegal auf Gehwegen parkende beeinträchtigen andere Verkehrsteilnehmer*innen.

Buchtip Nr. 1:
Das Verkehrswende-Buch für Gießen und Umgebung
Hrsg. Kreistagsfraktion Gießener Linke
Inhalte: Verkehrswendevorschläge für Gießen und Umgebung
Barrierefreiheit ++ Gütertransport mit Lastenrädern
Kritik am Radwegekonzept des Landkreises
Vorschläge für den Schienenverkehr
Reaktivierung von Bahnstrecken ++ Flächenversiegelung
Nulltarif ++ Verkehrswende in Buseck
Waldbesetzung im Dannenröder Wald
Dein gedrucktes Exemplar gibt es auf Veranstaltungen, Infoständen und in der Projektwerkstatt (gegen Spende)!
Download: verkehrswende-in-mittelhessen.siehe.website

Buchtip Nr. 2:
Der Versand für Bücher zu kreativen Aktionsformen
<https://aktionsversand.siehe.website>
Anti-Auto-Aktionsbuch
Riesige Sammlung an Aktionsideen und Argumenten zur Verkehrswende. Seitenhieb-Verlag, Großformat, 9 € ISBN 978-3-86747-100-8
Provoziert!
Provokante Aktionen und ihre Bedeutung für den politischen Protest: Geschichtlicher Abriss, Beispiele, Qualitätskriterien für Aktionen. Buchner-Verlag, A5-Format, 19 € ISBN 978-3-96317-347-9

Umgehungsstraße der B49 um Reiskirchen und Lindenstruth

Riesiger Straßenneubau geplant



Es ist kaum zu glauben, aber leider wahr: Statt einer Verkehrswende soll inmitten des Kreises Gießen ein riesiger Straßenneubau durch die wertvolle Jossolleraue gezogen werden. Ganz nah am gleichnamigen Naturschutzgebiet, in dem regelmäßig Störche auf Futtersuche gehen und sogar ein Biber seine Burgen baut, würden zukünftig Autos und LKWs vorbeirauschen, die von der A5 gelockt werden und die Verkehrsbelastung weiter erhöhen. Dabei gäbe es einfache Alternativen.

Die B49 kreuzt die A5 mit der Abfahrt „Reiskirchen“. Von dort an verläuft sie in die gleiche Richtung wie die A5 und erreicht diese kurz vor Alsfeld wieder. Es wäre also selbst ohne eine Reduzierung des Autoverkehrs einfach, durch entsprechende Verkehrsberuhigungen in den Orten und Tempobegrenzungen auch außerhalb eine Verlagerung auf die Autobahn zu erreichen. Zusätzlich und ohnehin die bessere Lösung ist eine Verlagerung auf Fahrrad und Bahn sowie kürzere Wege zu Schulen, Supermärkten und den anderen typischen Mobilitätszielen. Und auch da sähe es eigentlich gut aus. Denn parallel zur B49 verläuft die Vogelsbergbahn, die in den vergangenen Jahrzehnten aber erheblich heruntergewirtschaftet und um viele zweigleisige Abschnitte beraubt wurde. Das führt heute zu vielen Verspätungen und einem unattraktiven Fahrplan.

Da die Bahndämme noch vorhanden sind, ist eine schnelle Aufwertung der Bahnlinie möglich. Langfristig wären Elektrifizierung und weitere Ausdehnung zweigleisiger Strecken noch besser. Zudem fehlen Haltepunkte, unter anderem im von der B49 zerschnittenen Lindenstruth. Nicht die Umgehungsstraße hilft dem Ort, sondern ein Bahnhalt.

Ebenfalls parallel zur B49 verläuft der überregionale Radweg „R7“. Der ist sehr attraktiv im Wiesektal gelegen und meist fernab von Straßen geführt, hat aber in den Orten keine Anbindung an Schulen, Supermärkte und Wohngebiete. Zudem fehlen Verbindungen zu vielen in der Nähe gelegenen Dörfern. Auch hier ist eine Nachbesserung einfach – und der Ausbau der B49 überflüssig.

► <https://b49.siehe.website>

Wertvolle Landschaft

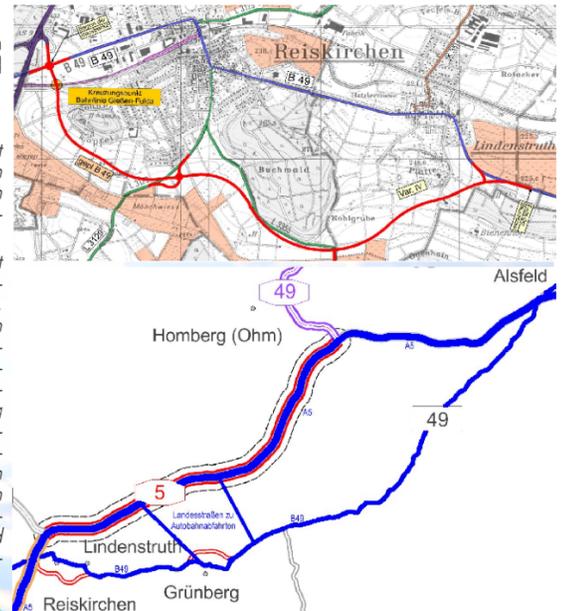
Jede neue Straße bedeutet mehr Versiegelung, Zerschneidung von Biotopverbindungen, neue Verlärmung und Unfallgefahren. Zudem erzeugen Straßen stets neuen Verkehr, der dann einige Ort weiter die Menschen zusätzlich belastet. Am 9.8.2023 zitierte der Gießener Anzeiger den CDU-Bürgermeister von Grünberg, er wolle dann auch eine Umgehungsstraße ...

Im konkreten Fall der B49-Umgehung wäre aber der Verlust einer wertvollen Landschaft besonders auffällig. Die Jossolleraue ist eine strukturreiche Landschaft mit Äckern, Wiesen, kleinen Gehölzen und den Feuchtwiesen rund um den namensgebenden Bach. Die neue Straße würde am Rand des Tales entlanglaufen und dieses damit einengen. Sie zerstört zudem einen landwirtschaftlichen Hof in der Ortslage Lindenstruth. Das alles ist ein hoher zusätzlicher Preis für ein Projekt, welches ohnehin teuer, überflüssig und kontra-

produktiv hinsichtlich Verkehrswende und Klimaschutz ist.

Die obere Karte zeigt einen Ausschnitt aus den offiziellen Planunterlagen mit den roten Neubautrecken.

Darunter ein Ausschnitt aus dem Bundesverkehrswegeplan, der zeigt, dass die Ausbauten von B49 und A5 genau parallel verlaufen und bereits jetzt zwei Landesstraßen eine Umfahrung von Grünberg und Reiskirchen ermöglichen. Verkehrsberuhigung in den Ortskernen kann also den Durchgangsverkehr bereits verdrängen – und hätte das schon seit längerem!



Blick vom Pferdehof in Lindenstruth, der vom Straßenneubau zerschnitten würde, ins Jossollental. Die Straße würde vom Aufnahmeort auf die herbstbunten Bäume im Hintergrund (Mitte) zulaufen und dann nach rechts dem Tal folgen.

Die Zwei-System-Bahn („Regiotram“) als Rückgrat des ÖPNV – ergänzt um Zubringerbusse

Tram: Machbarkeitsstudie



Seit fünf Jahren kämpfen Verkehrswende-Aktive für eine Straßenbahn in Gießen, haben genaue Vorschläge erarbeitet und technisch geprüft, die Erfahrungen aus anderen Städten eingeholt und die Bahnreaktivierungs-Initiativen des Umlandes eingebunden.

Seit über einem Jahr laufen Gespräche mit den politischen Parteien und anderen „Playern“ in Gießen und Umgebung. Das Stimmungsbild ist eindeutig: Volle Zustimmung (siehe auch kleiner Bericht rechts). Es wird Zeit, dass es losgeht. Erster Schritt ist eine Machbarkeitsstudie. Dafür müssen die politischen Gremien, am besten in Stadt und Landkreis Gießen gemeinsam, eigentlich nicht viel tun, als den Auftrag dazu zu erteilen. Schon hierfür gibt es ordentlich Fördermittel, so dass selbst die finanzielle Belastung überschaubar bleibt. Mit den Linienvorschlägen des aktuellen Verkehrsentwicklungsplans für Gießen und des Verkehrswendeplanes für die Regiotramlinien (Straßenbahn in der Stadt, dann auf vorhandenen Bahnstrecken ins Umland) plus weiterer innerstädtischer Linien liegen bereits Konzepte vor, die der Machbarkeitsstudie zugrunde gelegt werden können. So wird Zeit und Geld gespart. Denn Straßenbahnen sind das leistungsfähigste aller motorisierten Verkehrsmittel. Sie bieten

hohen Komfort, können weitgehend barrierefrei ausgeführt werden und haben genug Geschwindigkeit, um für das Umland attraktiv zu sein. Das ist für die mittelhessischen Städte besonders wichtig, liegt der Pendler*innenanteil doch je nach Messstelle bei 60 bis 80 Prozent. Rein innerörtliche Verkehrssysteme reichen daher nicht – die Regiotram ist der entscheidende Hebel im ÖPNV und für eine weitreichende Verkehrswende weg vom Auto unerlässlich. Die Machbarkeitsstudie ist die Voraussetzung, dass es endlich in diese Richtung losgeht. Auch Fahrradstraßen und autofreie Ortszentren werden auf mehr Akzeptanz stoßen, wenn die Vision einer modernen Straßenbahn, die auch das Umland anbindet, am Horizont erscheint.

►regiotram.siehe... und vep.siehe.website
Im November 2023 wurde der Entwurf für den Gießener Verkehrswendeplan veröffentlicht. In ihm wird die Regiotram als beste Lösung für den ÖPNV in Gießen benannt. Den Worten müssen Taten folgen!



Die Regiotram gleitet über den Kirchenplatz (Animation auf der informativen Seite zur Gießener Regiotram: proregiotram.de)

Wissenschaftliche Untersuchung zur Regiotram

Der Gießener Student Till Hentschel hat im Rahmen seiner Bachelorarbeit die Machbarkeit eines Regiotram Systems in Gießen wissenschaftlich untersucht. Dafür wurden zehn Expert*innen aus Politik, Verwaltung und Gesellschaft befragt. Im Ergebnis kommt die Arbeit zu dem Schluss, dass eine Regiotram bedeutsame Potentiale für die Reduktion des Kfz Verkehrs und somit für den Klimaschutz bieten würde. Das größte Hindernis sind die Baukosten und die Baustelle. Die Mehrheit der Expert*innen ist aber auch der Meinung, dass die Regiotram viele soziale Vorteile bieten würde, und daher auch die Mehrheit der Gießener und Mittelhessener Bevölkerung einem solchen Konzept positiv gegenüberstehen würde. Für Interessent*innen ist die ganze Arbeit frei zum Download verfügbar auf der Website des VCD sowie unter proregiotram.de und regiotram.siehe.website.

Schwach anfangen und dann stark nachlassen?

Klimaziele endlich energisch verfolgen



Es war einmal. Am 26.9.2019 beschloss die Gießener Stadtverordnetenversammlung, bis 2035 klimaneutral zu werden. Seitdem ist viel Wasser die Lahn heruntergeflossen – und viel CO₂ ausgestoßen worden.

Tatsächlich eingespart wurde nur sehr wenig und nur an wenigen Stellen, während unter anderem beim Verkehr der Ausstoß weiter steigt. Die einzig wirklich mutige Maßnahme, die bis heute angepackt wurde, ist im September 2023 kleinlaut wieder eingestellt worden: die Fahrradstraße auf dem Anlagenring. Das Ziel zu erreichen, erscheint aussichtslos. Zudem war von Beginn an Vieles auf Schummeln ausgelegt: Die Produktion der in Gießen konsumierten Waren sollte ebenso wenig berücksichtigt werden wie Fernreisen der Gießener*innen einschließlich der besonders klimaschädlichen Flüge. Das Land Hessen wies die Hochschulen sogar an, auch die täglichen Autofahrten von und zu den Standorten in den Rechnungen zu verschweigen. Gereicht hätte das aber immer noch nicht. Also entwickelten sich Stadtwerke und Stadtregierung zu Großmeistern des Greenwashing. So wird die Fernwärmeversorgung per Heizkraftwerke einschließlich der dabei entstehenden Strommenge als klimaneutral gewertet, weil nachwachsende Rohstoffe verwendet werden – nämlich Müll. Der wächst zwar nach, aber das ist ja das Desaster. Vermeidung und Recycling wären

die klimaschonenderen Wege, aber die Stadt rechnet sich einfach schön. Für den weiteren Stromverbrauch kaufen die Stadtwerke Klimazertifikate bei Wasserkraftanlagen in Indien. Rechnerisch verbrauchen die Menschen dort jetzt also den dreckigen Gießener Strom – und Gießen rechnet sich nochmal schön, jetzt sogar mit klar neokolonialen Mitteln. Kann sein, dass am Ende soviel geschummelt wird, dass es reicht. Aber es wird, wie so oft in der Politik, nichts anderes sein als Lüge.

ALLrad und Nextbike Einfach leihen

In Gießen stehen sie schon an vielen Ecken, im Landkreis dehnt es sich allmählich aus: Das Leihradsystem von Nextbike. Für wenig Geld, vielfach sogar in den ersten 30min kostenlos, können Fahrräder genutzt und dann an den Abgabestellen wieder abgestellt werden. Die selbstorganisierte Initiative ALLrad bietet vor allem Spezialräder an: Lastenräder, kleine und große Handwagen sowie Inklusionsräder, unter anderem viele Sorten von Tandems (dasallrad.org).

Mehr Parkplatz als Campus – die Uni mitdenken!

Forschen, lehren, Auto fahren?



Überfüllte Busse, kaum Radwegverbindungen und keinen eigenen Bahnanschluss in einer Stadt mit fünf innerstädtischen Bahnlinien. Dafür über 5000 Parkplätze und eine „Landebahn“ zwischen Phil I und II – quer über den zukünftigen Uni-Hauptplatz. Die Verkehrs-Infrastruktur rund um die Uni ist weder nachhaltig noch zeitgemäß.

Schuld an den schlechten Zuständen ist teils die Uni selbst, andererseits sind es äußere Zwänge und mangelndes Engagement, diese zu beseitigen. Die Universität trägt als eine große öffentliche Institution eine Vorbildrolle, der sie nicht gerecht wird. Eher noch ist sie in vielen Punkten schlusslicht. An der JU kommt auf drei Studierende ein Parkplatz, so viele Parkplätze wie an kaum einer anderen Uni in Deutschland. Diese muss die JU aufgrund der Gießener Stellplatzsättigung bereithalten. Mit den Nachhaltigkeitszielen von Stadt und Uni ist das nicht zu vereinbaren. Der Parkplatzzwang steht einem lebenswerten Campus und dem Umbau der Uni im Weg. Wir wollen endlich einen grünen Campus, der zum Verweilen einlädt!

Lösungsansätze für eine nachhaltige Mobilität rund um die Campusse sind schon lange auf dem Tisch und vielfach diskutiert. Wir wiederholen sie hier gerne:

- Bahnhaltelpunkt am Phil I – schon in den 80er Jahren gab es eine erfolgreiche Petition.

- Parkraumbewirtschaftung – selbst für dieses heikle Thema gab es sowohl aus der Verwaltung als auch aus der Studierendenschaft mehrfach Vorstöße für sozial verträgliche Lösungen.
- Anpassung der Gießener Stellplatzsättigung – aus allen Ecken immer wieder gefordert, immer noch nicht umgesetzt
- Außerdem braucht es sichere Fahrradachsen zu den Campussen, ein Durchfahrtsverbot für die Rathenastraße

und den Umbau als „Shared Space“. Was darüber hinaus fehlt, ist eine starke Offensive von Studierenden, über Angestellte bis zum Präsidium, eine Bewegung, die Mobilität als Ganzes versteht und die Stadt endlich zum Einlenken bringt. Die Universität darf nicht länger ignoriert werden. Sie muss endlich als das wahrgenommen werden, was sie ist: ein unauweichlicher Baustein der Verkehrswende in Gießen.

Zum Beispiel: Das Uniklinikum ÖPNV für Kranke



5900 Beschäftigte allein in Gießen, schnell zunehmend, 1000 Studierende auf dem Gelände, dazu die Patient*innen und alle, die diese besuchen:

Das UKGM ist der größte Verkehrserzeuger auf Stadtgebiet – und die Einrichtung, für die eine bessere Erreichbarkeit auch ohne Auto dringend nötig ist. Denn zum einen gibt es schon allein für die Beschäftigten nicht genügend Parkplätze, sodass Viele jeden Tag Abstellmöglichkeiten in den umgebenden, oft engen Straßen suchen – wiederum zum Ärger der dort Wohnenden. Zum anderen sind viele derer, die ins Krankenhaus kommen, nur eingeschränkt mobil. Sie brauchen einen ÖPNV, der barrierefrei ist. Straßen- und Seilbahnen geben genau das her und

wären deshalb die beste Lösung für das UKGM und alle Kliniken in und um Gießen. Sonst müssten weitere Parkhäuser gebaut werden (eines ist konkret in Planung), die wiederum mehr Autos anziehen, was ohnehin aufgrund der zunehmende Ambulanzisierung und Zentralisierung im Gesundheitswesen für das UKGM zu erwarten ist. Komfortable und barrierefreie Verkehrsmittel sind da die bessere Alternative – auch als Gegenwehr zur Klimaerwärmung, die Krankenhäuser wegen der Verletzlichkeit der Patient*innen besonders hart treffen würde.

Verkehrswendepläne entwerfen und mutig durchsetzen

Leitbilder schaffen



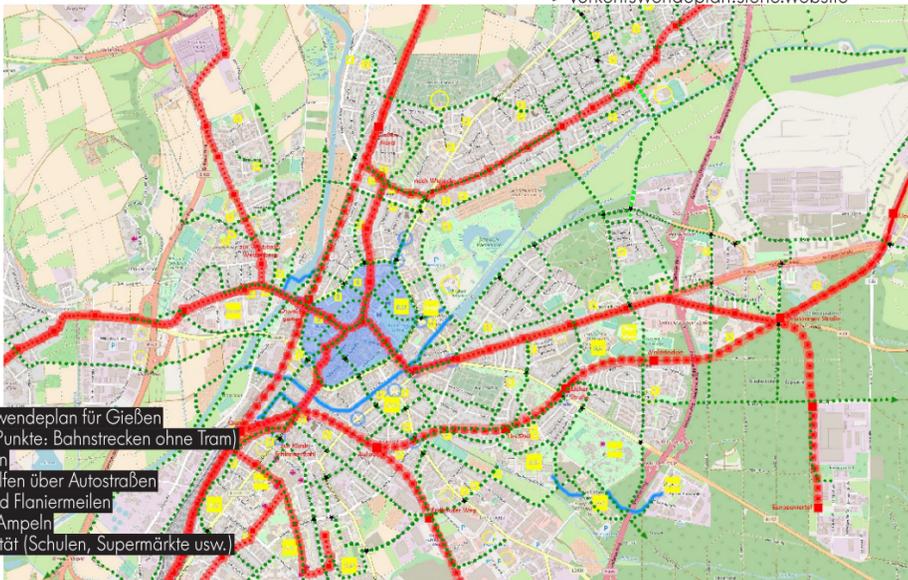
Ob Klimaschutz, Armutsbekämpfung oder die Verkehrswende: Realpolitik besteht meist aus großen Ankündigungen und höchstens kleinen Schritten. Das liegt auch daran, dass sich sowohl in der Politik als auch in großen Teilen politischer Bewegung viele nicht trauen, öffentlich das zu fordern, was sie eigentlich für richtig halten. Ergebnis der Zauderei ist ein Stillstand, der nirgends weiterhilft.

Dabei wäre Mut zu umfassenden Lösungen und großen Schritten dorthin sehr nötig. Der Kampf gegen den Klimawandel erfordert zum Beispiel für Gießen einen Rückgang der PKWs in der Stadt auf weniger als ein Viertel (von 81 auf 20 Prozent Anteil am Verkehr). Das wurde von der Stadt Gießen selbst berechnet, wollte sie das fast einstimmig im Parlament beschlossene Ziel der Klimaneutralität bis 2035 erreichen. Erreichbar ist es nur mit großen Schritten, die Teil eines Gesamtplanes sind. Genau ein solcher Plan existiert für

Gießen seit Ende 2018 für den Bereich Mobilität – und inzwischen auch in den meisten der Gemeinden rundherum. Es wäre also möglich, mit der Umsetzung zu

beginnen, und dabei nicht weiter im Kleinklein der unzusammenhängenden Einzelmaßnahmen zu verharren.

►verkehrswendeplan.siehe.website



Ausschnitt aus dem Verkehrswendeplan für Gießen
Rot: Regiotramlinien (große Punkte: Bahnstrecken ohne Tram)
Grüne Punkte: Fahrradstraßen
Sternchen: Bauliche Querungshilfen über Autostraßen
Blau: Autofreie Innenstadt und Flaniermeilen
Blaue Kreise: Rundum-Grün-Ampeln
Gelb: Hauptziele der Mobilität (Schulen, Supermärkte usw.)

Das bunte Haus für kreative Köpfe
Aktionen und Aktionswerkstätten
Seminarräume Bibliotheken Veranstaltungen

Besuche und Kontakt lohnen:
Nutzung aller Werkstätten
Viele Räume für Treffen, Seminarhaus
Über 12.000 politische Bücher und große Archive, Ausstellungen...
www.vortragsangebote.siehe.website
Büchshop: aktionsversand.siehe.website
Seminare, Vorträge, Trainings
Kreativwerkstätten: Holz, Metall, Fahrrad, Film, Layout, Aktionskunst, Klettern, Kino- und Partyraum

Projektwerkstatt, Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen-Saasen
06401-903283, saasen@projektwerkstatt.de, www.projektwerkstatt.de/saasen
Anfahrt: Bahnhof „Saasen“, Radweg „R7“ (entlang der Wiesheck)

Jede Kommune braucht eine Verkehrswende-Initiative

Schließt Euch zusammen!



In etlichen Orten des Landkreises Gießen gibt es schon Gruppen, die sich für eine Verkehrswende einsetzen.

Für neun der 16 Gemeinden sind zudem Verkehrswendepläne entstanden, die viele Vorschläge für bessere Fuß- und Radverbindungen sowie Busse und Bahnen enthalten. Kleinklein ist dabei nicht angesagt. Es geht darum, wirklich lebens- und umweltfreundliche Verhältnisse zu schaffen, in denen Platz für Menschen entsteht, der in den letzten Jahrzehnten an Asphaltflächen und Blechhaufen verloren ging.

Macht dort mit, wo schon Gruppen aktiv sind – wie in Gießen, Buseck, Grünberg, Lollar, dem Lumdatal, Linden, Pohlheim und einigen anderen Orten (Kontaktadressen unter verkehrswendegruppen-gi.siehe.website).

Oder spricht ein paar Bekannte an, ob Ihr nicht solche Aktivitäten starten wollt. Zu zweit kann schon ein guter Anfang sein – und wir unterstützen Euch. Meldet Euch, wenn Ihr keinen Kontakt oder keine Gruppe kennt, in der Projektwerkstatt, 06401-903283 saasen@projektwerkstatt.de.

- Gießen: giessen-autofrei.siehe.website
- Buseck, Reiskirchen und Grünberg: wieshecktal.siehe.website
- Linden, Langgöns, Pohlheim: suedkreis.siehe.website
- Lollar, Staufenberg, Allendorf und Rabenau: lumdatal.siehe.website

Buseck: Radbegeisterung vs. Bürokratie

Schulen aufs Rad!

Buseck

Landkreis Gießen

Statistisch alle 20 Minuten verunglückt in Deutschland ein Kind im Straßenverkehr. Auch auf den Schulwegen. Kein Wunder, dass viele Eltern die Kinder auf ihren Wegen nicht alleine lassen. Selbst bei Entfernungen, die von Kindern locker zu Fuß oder per Rad zurückgelegt werden können, wird das „Elterntaxi“ genutzt. Das bringt Eltern in Stress, nimmt Kindern Freiheit, Entlastungsmöglichkeiten und Bewegung und belastet Umwelt und Klima. Jedes „Elterntaxi“ erhöht dabei das Unfallrisiko – eine Situation, von der niemand einen Vorteil hat, die aber als „notwendig“ hingenommen wird.

Diesen Teufelskreis zu durchbrechen, hat sich die landkreisweite Initiative „Schulen aufs Rad!“ zum Ziel gesetzt. Die Idee ist einfach: Durch sichere Schulwege werden Eltern und Kinder zum Zu-Fuß-Gehen, Rollen oder Radeln motiviert. Das führt zu weniger Kfz-Verkehr, was Elternstress und Umweltbelastungen verringert und die Sicherheit im Verkehr erhöht. Auch die Anwohner*innen an den Straßen freut es.

Diese simple Idee hat die Verantwortlichen im Staatlichen Schulamt und im Landkreis Gießen sofort überzeugt. Schuldirektor Christopher Lipp und Verkehrsdezernent Christian Zuckermann haben unbürokratisch Ideen entwickelt, „Schulen aufs Rad!“ im ganzen Landkreis zu unterstützen: Während des landkreisweiten „Stadtradelns“



Aktion für eine sichere Querung der Landesstraße nach Rödgen am Ortsrand von Großen Buseck. Dort kreuzt eine wichtige Radverbindung zu Schule und Kindertagesstätte.

Verkehrswende im Internet:

Allgemeine Informationen: <https://verkehrswende.siehe.website>
 Speziell zu Orten: wiesektal.siehe.website ++ vogelsbergbahn.siehe.website
 Kontakte: verkehrswende-buseck@web.de ++ verkehrswende-gruenberg@gmx.de

werden Schulen und Kommunen aufgefordert und unterstützt, eine klimagerechte und gesunde Nahmobilität kennenzulernen und einzuüben. Auch die IGS Busecker Tal hat mitgemacht. Das Ergebnis ist verrückt: 177 IGS-Radel-Begeisterte fuhren in 21 Tagen grandiose 29.662 km – Platz 3 im gesamten Landkreis! Doch diese vielen Kilometer wurden in der Freizeit erradelt, hingegen kaum auf dem Schulweg. Denn zur Schule lassen die Eltern ihre Kinder nicht radeln: „Zu gefährlich!!!“

Das muss so nicht sein! Die Zuwege zu IGS, Sporthalle, Hallenbad und Bauernhof-Kita können mit einfachen Maßnahmen sicherer werden. Die Einrichtung und Kontrolle von Fahrradstraßen ist kein Zauberwerk. Es handelt sich bei Rosen- und Bergstraße und Grünem Weg sowieso um Wohnstraßen. Doch die Gemeinde Bu-

seck hat dies nicht einmal für die drei Wochen des Stadtradelns gewollt. Einfach enttäuschend!

Dabei könnte der Busecker Gemeindevorstand froh über solch jugendliche Radbegeisterung sein, die viele Familien, Kindergärten und Schulen in der Nahmobilität unterstützen und stolz die Radelsicherheit zum Aushängeschild unserer Kommune machen. Doch stattdessen: Mutlosigkeit. Schade!

Blick in die Nachbarschaft:

Die Theodor-Heuss-Grundschule in Laubach fördert das Radeln ab der 1. Klasse. Im Aktionszeitraum „Schulen aufs Rad!“ radelten die Kinder täglich in großen Gruppen zur Schule: <https://theodor-heuss.laubach.schule.hessen.de/aktuell/info/elterbriefschulenaufsrad2023thslaubach.pdf>

Achse Marburg-Lumdatal-Grünberg-Laubach-Hungen

2x Bahn plus Bus



Die Verkehrswende-Initiativen in Grünberg und im Lumdatal schlagen eine Schnellbuslinie von Marburg bis Hungen vor – gekoppelt an die zu reaktivierende Lumdatal- und die Horloffalbahn. Die Linie soll im Stundentakt fahren und die Menschen aus der westlichen Vogelsbergregion schnell Richtung Rhein-Main und Norden bringen.

Sinn ergibt eine solche Linie im Zusammenspiel mit lumdatal- und Horloffalbahn. Dann würde die Schnellbuslinie an fünf Bahnhöfen andocken: Nach Norden wäre die Weiterfahrt von Marburg in verschiedene Richtungen möglich, im Süden über die Horloffalbahn auf direktem Wege Richtung Friedberg und Frankfurt. Unterwegs wären Umstiege von und in die Lumdatal-, in die Vogelsberg- und in die Lahn-Kinzig-Bahn möglich. Zwei Bus-Rundverkehre binden Ortsteile von Mücke, Grünberg und zum Teil Reiskirchen an diese Schnellbuslinie und die Vogelsbergbahn.

► Mehr auf gruenberg.siehe.website



Vogelsbergbahn zur Hauptverkehrsachse im Wiesektal machen!

Neue Haltepunkte

Reiskirchen
Landkreis Gießen

Das Wiesektal mit seinen drei Gemeinden Buseck, Reiskirchen und Grünberg plus den angrenzenden Stadtteilen von Gießen und der Gemeinde Mücke ist durch mehrere Verkehrsachsen erschlossen. Neben zwei großen Autostraßen (A5 und B49) sind es die Vogelsbergbahn und der überregionale Radweg „R7“. Das hätte Potential für eine Verkehrswende.

Allerdings sind die Fahrradverbindungen in den Orten überwiegend schlecht und eine Anbindung der entlegenen Ortsteile fast nirgends vorhanden. Entsprechend niedrig ist der Radverkehrsanteil selbst auf der fürs Radeln eigentlich gut geeigneten Achse von Gießen nach Mücke. Noch schlimmer steht es um die Vogelsbergbahn. Die ist in den vergangenen Jahrzehnten immer mehr geschwächt worden. Haltestellen gingen ebenso verloren wie Möglichkeiten für Zugkreuzungen (zwei oder mehr Gleise nebeneinander für Überholung oder Begegnung). Das Wiesektal braucht einen schnellen Wandel in Ideenfindung, Planungskapazitäten und Investitionen – weg von weiteren Straßen hin zur Beruhigung des Autoverkehrs, zu Bahn- und Haltestellenausbau sowie zum Aufbau eines zusammenhängenden Fahrradstraßennetzes auch in den Ortschaften.

Für die Vogelsbergbahn fordern die Verkehrswende-Initiativen:

- Weitere Haltepunkte am Alten Flughafen/Uderborn, in Rödgen, Buseck-Ost/Leppermühle, in Lindenstruth und unterhalb der Gesamtschule Mücke
- Anschluss der vorhandenen Zweitgleise zwischen Gießen und Rödgen, am Industriegebiet Buseck-Ost, in Mücke und Burg-

- Wiedereinbau des zweiten Gleises auf dem noch vorhandenen Bahndamm in Saasen. Dadurch wird ein dichterer Takt möglich mit mindestens stündlicher Abfahrt an den kleinen Bahnhöfen und mindestens halbstündlich in den größeren Orten.
- Außerdem ermöglichen die zusätzlichen zweiten Gleise einen Wechsel zwischen Zügen, die überall halten (RB/Regiotram), und solchen, die nur an den größeren Orten halten (RE). Eine geschickte Fahrplangestaltung lässt dann direkte Umstiege an solchen Überholbahnhöfen zu.

- Güterverkehr auf die Bahn: Dafür sind Stichgleise zu Firmen mit hohem Transportaufkommen und mehr Verladestellen für landwirtschaftliche Produkte nötig.
- Reaktivierung von Strecken, die von der Vogelsbergbahn abgehen (Ohmtal, Alsfeld-Bad Hersfeld).

Die Reaktivierung aller früher bestehenden Zwei-Gleis-Abschnitte schafft kurzfristig und preisgünstig eine erhebliche Verbesserung. Langfristig wären ein zweigleisiger Ausbau und die Elektrifizierung anzustreben.

► vogelsbergbahn.siehe.website



Aktion von Schüler*innen der Martin-Luther-Schule und Bewohner*innen der Leppermühle für einen Haltepunkt der Vogelsbergbahn in Buseck-Ost

(Wiesek -) Tal des Lauderns

Herbst 2018: Für die Gemeinden Buseck, Reiskirchen und Grünberg erschien der Verkehrswendeplan und wurde in drei getrennten Veranstaltungen öffentlich vorgestellt. Seitdem kümmern sich Menschen in den drei Orten darum, dass die Ideen Unterstützung finden und umgesetzt werden. In Buseck kamen die Verkehrswende-Aktiven dabei am weitesten und erreichten einige, oft sogar einstimmige Parlamentsbeschlüsse. Dabei blieb es aber auch, umgesetzt wurde wenig. In Reiskirchen sagten die damaligen Kandidat*innen für die Bürgermeisterwahl zu,

sich darum zu kümmern, doch nach der Wahl geschah nichts – nicht einmal Antworten auf entsprechende Anfragen. Und in Grünberg gab es zwar Gespräche, aber dann eine Mail aus dem Rathaus, dass leider keine Kapazitäten für die Realisierung vorhanden wären. Viele Ideen, null Ergebnis. Politische Themen, die nicht unmittelbar privaten bzw. kommerziellen Interessen dienen, scheinen nach wie vor kaum Chancen zu haben. Die Klimafrage, zu deren Wichtigkeit sich alle verbal immer wieder bekennen, produziert im doppelten Sinne nur heiße Luft.

Jetzt mal gaaanz langsam, damit alle können ...

Shared spaces

Gemeinsame Straßenräume mit reduziertem Tempo sind eine Idee zur Verkehrsberuhigung in kleinen Ortsteilen und Dörfern, die nur eine Durchgangsstraße haben und in denen deshalb keine getrennten Achsen für Autos und Fahrräder möglich sind.

Solche „Shared spaces“ passen dann, wenn Fuß- und Radverbindungen auf die Hauptdurchgangsstraße treffen und besondere Konfliktsituationen bestehen. Da der Platz nicht ausreicht, die Verkehre zu trennen, sollten diese Zonen so umgestaltet werden, dass sie von allen gleichzeitig genutzt werden können und dabei eine hohe Sicherheit und Aufenthaltsqualität aufweisen (Pflasterung, Begrünungen, Bänke usw.). Alle Verkehrsteilnehmer*innen

können sie ohne weitere Regelungen und in gegenseitigem Respekt benutzen. Als Tempo ist maximal 10 km/h zulässig, bauliche Elemente am Übergang zur Autostraße bremsen den Verkehr wirksam ab. Solche Zonen lassen echte und belebte Dorfmittelpunkte entstehen. Zudem verhindern sie das Durchrasen unter Missachtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Mehr auf sharedspace.siehe.website und de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space



Marktplatz Grünberg von der Rabegasse aus fotografiert. Die Geradeausfahrt würde nach dem Vorschlag unterbunden, Abbiegen nach rechts bleibt möglich.

Den Reiz der Grünberger Altstadt erhöhen

Autoarme Altstadt?

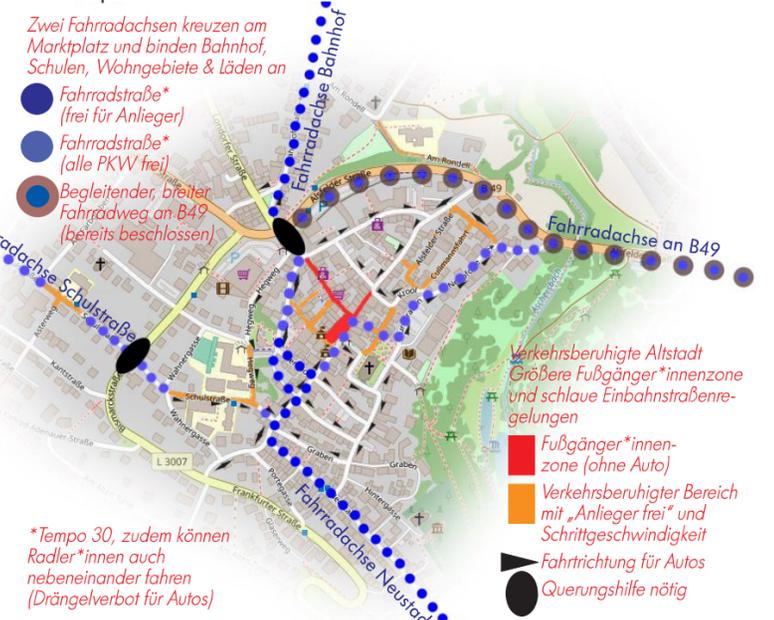
Grünberg
Landkreis Gießen

Auf dem Weg von Gießen Richtung Osten liegt Grünberg als erste Fachwerkstadt, die für den Vogelsberg so typisch sind. Es ist gleichzeitig die erste Stadt, die einen eigenen echten Ortskern hat mit vielen Geschäften, einem Wochenmarkt und einer kleinen Fußgänger*innenzone. Die soll jetzt erweitert werden – finden jedenfalls die Aktiven aus der Verkehrswende-Initiative der Stadt.

Zurzeit fahren noch Autos über den historischen Markt. Dass es auch anders geht, beweist jeden Freitag das Wochenmarktgeschehen. Ginge es nach dem Vorschlag der Verkehrswende-Ini, würde es immer so sein. Die Gruppe hat einen Plan zur Verkehrsberuhigung der Grünberger Altstadt entwickelt und tritt nun für dessen Umsetzung ein (siehe Abbildungen).

Die Grundidee: Alle Bereiche bleiben für alle anfahrbar. Der PKW-Durchgangsverkehr wird aber um die Altstadt herumgeleitet, in der Altstadt fließt fast alles in Einbahnstraßen. Fahrräder und Fußgänger*innen erhalten so mehr Platz, Ruhe und Sicherheit. Das Ganze wird zudem verbunden mit einem guten Bussystem und getakteten Anschlüssen an die Bahnlinie sowie Fahrradachsen in die Umgebung.

Kontakt zur Verkehrswende-Initiative über verkehrswende-gruenberg@gmx.de. Gesamter Verkehrswendeplan im Internet: <https://wiesektal.siehe.website>



- Zwei Fahrradachsen kreuzen am Marktplatz und binden Bahnhof, Schulen, Wohngebiete & Läden an
- Fahrradstraße* (frei für Anlieger)
- Fahrradstraße* (alle PKW frei)
- Begleitender, breiter Fahrradweg an B49 (bereits beschlossen)

- Verkehrsberuhigte Altstadt
- Größere Fußgänger*innenzone und schlaue Einbahnstraßenregelungen
- Fußgänger*innenzone (ohne Auto)
- Verkehrsberuhigter Bereich mit „Anlieger frei“ und Schrittgeschwindigkeit
- Fahrtrichtung für Autos
- Querungshilfe nötig

*Tempo 30, zudem können Radler*innen auch nebeneinander fahren (Drängelverbot für Autos)