

Ring frei für eine Innenstadt ohne Autos

www.giessen-autofrei.tk

Nulltarif
Ohne Fahrschein mit Bus und Bahn!

ohne Autos

Autofrei

11 neue Bahn-Haltestellen
an Vogelsberg- und Main-Weser-Bahn

Legende

- **Fahrradstraßen** auf Extrawegen oder bisherigen Autostraßen (Innenstadt: innere zwei Spuren des Anlagenrings plus kreuzende Routen)
- ★ **Kreuzungspunkte** Fahrrad-/Autostraße (besondere bauliche Querungen notwendig)
- **Fußwege:** Zusätzliche Flaniermeilen entlang der Wieseck und Verlängerung Seltersweg
- **Regionalzüge:** 3 alte und 11 neue Haltestellen plus 2 Ausweichgleise (Quadrat mit Linie)
- ■ **RegioTram:** 2 Linien, von Zugstrecken kommend und in Innenstadt kreuzend
Pfeile: Spätere Zusatzlinien sinnvoll
- **Innenstadt – autofrei** einschl. Doppelspur auf innerem Anlagenring (Fahrradstraße)
- S **Schulen** (große Quadrate: andere Einrichtungen)

Fahrradstraßen
auf bisherigen Autostraßen,
z.B. innerer Innenstadtring

RegioTrams zur Innenstadt
Variante mit Seilbahnen auf 2. Plan im Internet

Fuß-Flaniermeile!
Nulltarif! Fahrradstraßen! Straßenbahn!

Wir machen Gießen autofrei! Machst du mit?

Aktionen, Veranstaltungen
Erarbeitung solcher Pläne

Pläne, Infos, Termine ...
www.giessen-autofrei.tk

Gießen hat es gut ...

Denn die Stadt hat bereits jetzt mehrere Bahnlinien, die sich hier kreuzen – und weitere lassen sich reaktivieren. Es spricht also alles dafür, die vorhandenen Strecken als Rückgrat eines umweltfreundlichen und leistungsstarken Nahverkehrs zu nutzen. Das aber ist nicht alles ...

Verkehrswende, zum Ersten: Gehen und Fahrradfahren

Zentrale Säule zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind attraktive, eigene Wege für beide. Die vorhandene Fußgänger*innenzone in der Innenstadt soll deshalb nach Süden bis zum Bahnhof verlängert und entlang der (zu renaturierenden!) Wieseck eine Flaniermeile geschaffen werden. Zudem braucht Gießen ein dichtes Netz an Fahrradstraßen.

- ▶ Die Innenstadt wird autofrei. Einige Fahrradstraßen kreuzen sie, zudem werden die inneren zwei Spuren des Anlagenrings zur Zwei-Richtungs-Fahrradstraße.
 - ▶ Vom Anlagenring aus gehen in alle Richtungen Fahrradstraßen in die verschiedenen Stadtteile und verästeln sich dort in die Wohngebiete.
- Es gibt dänische, niederländische Städte und selbst welche in Auto-Deutschland, in denen der Radverkehr bereits das Hauptverkehrsmittel ist.
- ▶ Einige Detailverbesserungen auch im Radweg R7 (z.B. Verbreiterung, wo er nicht auf Straßen verläuft).
 - ▶ Fahrradservicepunkte/Selbsthilfewerkstätten.

Verkehrswende, zum Zweiten: Die Bahn

Die bestehenden Zugstrecken noch große, ungenutzte Chancen. Durch 11 neue Haltepunkte im Stadtgebiet plus mehr Ausweichgleise könnten die bestehenden Verbindungen deutlich gestärkt werden und eine Art Stadtbahn für Gießen schaffen – am

besten dann gleich verlängert bis Marburg, Wetzlar und Butzbach.

- ▶ Zusätzliche Haltestellen Gießen-Nord, Gießen-Süd und Kleinlinden an der Main-Weserbahn.
- ▶ Zusätzliche Haltestellen Ludwigstraße, Schiffenberger Tal, Grünberger Straße, Marshallsiedlung und Rödgen in Gießen sowie IGS-Busecker Tal, Leppermühle, Lindenstruth und Grünberg-West entlang der weiteren Vogelsbergbahn. So wird diese Strecke zu einem wichtigsten Verbindungselement quer durch den Kreis Gießen.

Leider liegt der Gießener Bahnhof etwas abseits der Innenstadt. Deshalb muss das Schienennetz ergänzt werden durch zwei neue Strecken quer durch die Innenstadt.

- ▶ Variante 1 (siehe dieser Plan): Straßenbahnen, die als RegioTrams aus dem Wieseck- und dem Lumdatal am Stadtrand auf neuen Straßenbahngleise ins Zentrum fahren, um dann wieder auf Bahnstrecken Richtung Wetzlar und Butzbach einzukoppeln. Zudem soll es eine Bahnlinie ins Europaviertel geben.
- ▶ Variante 2: Seilbahnen, die in der Innenstadt kreuzen (klingt exotisch, ist aber in vielen Städten schon erfolgreich gemacht worden).

Rundherum braucht es viele kleine Verbesserungen an Haltestellen – und das wichtigste Mittel, um Menschen auch tatsächlich zum Umstieg zu bringen: Den Nulltarif. Orte in anderen Ländern, die eine gute ÖPNV-Infrastruktur mit dem fahrscheinlosen Nahverkehr verbunden haben, zeigen, dass erhebliche Effekte zu erreichen sind. Die Autos werden deutlich weniger – und damit entsteht von allein der Platz für eine lebendige Stadt mit umweltfreundlicher und sozial gerechter Mobilität für alle!

- Zur Verkehrswende gehört zudem eine Politik der kurzen Wege
- ▶ Keine Flächen für Supermärkte und anderen Handel außerhalb der Ortschaften.
 - ▶ Regionalpolitische Einmischung zugunsten kurzer Wege, gegen neue Straßen, Outlet Center und Märkte auf grünen Wiesen. Stopp weiterer Versiegelung!