

Ohne Auto? Kann das gehen?

Ja – und zwar sogar so, dass alle (und hier wirklich: alle!) Menschen besser unterwegs sein können. Denn Autos sind keine schlauen Vehikel – wir nehmen die Folgen nur nicht mehr wahr, weil sie so alltäglich sind. Wegen ihnen können wir nicht entspannt vor unseren Häusern sitzen oder angstfrei radeln. Kinder können nicht einfach im Freien 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

■ Wo der motorisierte Individualverkehr verdrängt wird, atmen Mensch und Natur auf. Autofreie Zonen, besonders wichtig um Kindergärten, Schulen, Kliniken, in Wohngebieten und Ortszentren, steigern die Lebensqualität.

■ 50 Prozent des Verkehrs per **Fahrrad** – auch und gerade im Alltag, also zur Arbeit, Ausbildung, Einkaufen? Das ist möglich, wie Orte 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 Zahl der Autos soll ja reduziert werden und der Platz wäre dann da.

Wo Fahrradstraßen so geschaffen wurden, fanden es hinter immer alle gut!

■ Ähnliche Quoten lassen sich durch ein gutes Nahverkehrsnetz erzielen, verbunden mit einem Nulltarif, denn Mobilität muss für alle gleichermaßen möglich sein. Wichtig sind leistungsfähige, barrierefreie und fußgänger*innenverträgliche Verkehrsmittel, also vor allem Straßenbahnen, die am besten auf Bahnstrecken noch in die Umgebung fahren (RegioTram), und Buszubringer zu den Haltestellen (in Zeiten mit wenig Fahrgästen z. B. als Bürger*innenbus). Nulltarif gibt es schon in vielen Städten weltweit, z.B. in Dunkerque, 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) und seit 2020 auch in Luxemburg und Monheim. Deutschland wirkt da wie ein verkehrspolitisches Entwicklungsland. In einigen Orten fährt der Bus samstags ticketfrei. In Lahnau wollten alle Parteien den Nulltarif – siedurften nicht. Wie wäre es, die Idee auch auf der anderen Seite von Gießen zu stärken. Zeit für mutige Schritte!

■ 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 und, wo all das nicht möglich ist, mobilen Angeboten. Neue Gewerbegebiete oder Supermärkte außerhalb der Orte sind hingegen tödlich.

Alles zusammen schafft deutlich autoreduzierte Orte – und das ist das Ziel. Der freiwerdende Platz kann dann für Gehen, Sitzen und Aufenthalt, Spielen und Kultur genutzt werden. Lärmfreies Wohnen, Erholen und Arbeiten werden möglich.



**Radwege & Fahrradstraßen
Regiotram Gießen – Mücke
Nulltarif & Barrierefreiheit** ↑

~~Stau, Lärm, Unfälle
Immer mehr Straßen
Wiesecktal voll Autos~~



Wiesecktal: Optimal für die Verkehrswende

Mit diesem Faltblatt präsentieren wir einen Plan, der ehrgeizige, aber nötige und machbare Ziele setzt. Buseck, Reiskirchen, Grünberg und Mücke haben Glück. Zwei wichtige Alternativen zum Autoverkehr sind schon da: Eine Bahnlinie und eine Fahrradachse. Der Ausbau der Vogelsbergbahn mit weiteren Haltestellen und Ausweichgleisen sowie Verbesserungen am Ost-Weg-Radweg „R7“ plus Anbindungswegen in die Ortsteile beidseits der Bahn- und Radtrasse 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 zeigen unsere Vorschläge. Wichtig wird sein, dass die Stadt Gießen mitzieht – und endlich Abstand nimmt vom autogerechten Ausbau, der lange die Politik prägte. Wir haben daher auch für Gießen einen ähnlichen Plan erstellt, als Flugblatt vielerorts und an alle Ratsfraktionen verteilt sowie unter giessen-autofrei.siehe.website ins Internet gestellt.

Wer tritt mit uns für die Verkehrswende ein?

Die sind nötig für einen echten Wandel. Gerne erläutern wir die Vorschläge genauer. Gleichzeitig schreiben wir sie ständig fort, wenn weitere Vorschläge kommen. Wie lange noch sind Wiesecktal und ganz Deutschland aufs Auto ausgerichtet? Wollen wir uns an Flutkatastrophen, brennende Wälder, Trockenheit, Stau und Unfälle gewöhnen statt zu handeln? Wir finden: Nein! Wir brauchen intensive Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen, die Vorschläge dieses Planes zu verwirklichen.

Macht mit – für uns selbst, Umwelt & Klima!

In Gießen, Rödgen, Buseck und Alsfeld gibt es schon Gruppen, die entlang der Vogelsbergbahn für Fahrradstraßen, geschützte und barrierefreie Fußwege und -zonen sowie bessere Bus- und Bahnanbindungen eintreten. Seit 2021 ist der „R7“ in Buseck eine Fahrradstraße – ein Anfang für mehr? Wir unterstützen euch bei Gruppengründung in Reiskirchen, Grünberg, Mücke und anderswo – und überall bei Aktionen und Erarbeitung von Vorschlägen. Gerne kommen wird auch zu Gruppen, die sich informieren wollen – mit unserem Präsentationsfilm, einem Vortrag zu den Vorschlägen und zur Verkehrswende oder zu einem Informationsgespräch.



Wir warten auf eure Rückmeldung: Projektwerkstatt
Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen, 06401-903283
saasen@projektwerkstatt.de

Lastenräder, Servicestationen und mehr ...

In Gießen, fast allen Ortsteilen Busecks und in Saasen gibt es Lastenräder, an einigen Orten auch weitere Spezialräder (Tandems usw.) zur Ausleihe. An der Projektwerkstatt in Saasen findet ihr zudem eine offen zugängliche Fahrradselbsthilfestation. Genauere Infos: buseck.de/wdpr, radstation.siehe.website, dasallrad.org.

Internetadressen

- verkehrswende.siehe.website: Zahlen, Fakten, Vergleiche von Verkehrssystemen, Umweltfolgen, Vorschläge für verkehrspolitische Maßnahmen
- wiesecktal.siehe.website: Verkehrswende Buseck, Reiskirchen, Grünberg
- giessen-autofrei.siehe.website: Verkehrswende Gießen und Umgebung
- Siehe auch passende Wikipedia-Artikel
- Kontakt Buseck: verkehrswende-buseck@web.de
- Kontakt Reiskirchen/Grünberg: saasen@projektwerkstatt.de
- Kontakt Alsfeld: info@alsfeld-fremdenverkehr.de

Diese Information und der Plan sind mit vielen Gruppen und Einzelpersonen diskutiert worden. Zusammengetragen 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. Gefördert von der „Initiative Mobilitätskultur“.

Verkehrswende im Wiesecktal

2. Auflage
deutlich überarbeitet

**Radwegenetz
zu allen Orten**

**Nulltarif in
Bussen und
Bahnen**



Fahrradstr

**Politik der
kurzen Wege**

**Verstärkte
Vogelsbergbahn**

**Anliege
frei**

Lebensqualität und Klimaschutz in Buseck, Reiskirchen und Grünberg

Sichere Fahrrad- und Fußwege besonders für Kinder, Alte und alle Menschen ohne Auto in den Orten sowie zwischen allen Ortsteilen, dazu eine verstärkte Vogelsbergbahn mit Buszubringern auch in kleine Dörfer und bis in die Abendstunden. Kurze Wege durch Läden, Arztpraxen usw. auch auf dem Lande – das sind die zentralen Forderungen für eine Verkehrswende im Wiesecktal.

Unsere Vorschläge als Plan und Text haltet Ihr in den Händen.
Helft mit, sie Wirklichkeit werden zu lassen!

wiesecktal.siehe.website

Dieser Plan und viele weitere Infos digital unter:

wiesecktal.siehe.website



Legende

- Hauptachsen R7 und Bahnlinie
- Große Verkehrserzeuger
- Bus: Verlauf der Buslinien (4 Schleifen, jeweils zu Bahnhöfen) 2 Busse, je einer pro Fahrtrichtung (Nebenzeiten nur einer)
- RegioTram und Regionalzüge: Linie als Straßenbahn ab Rödgen zur Gießener Innenstadt; Haltestellen der Straßenbahn; Haltestellen der Bahn (halbstündlich); Studententakt; Zweites Gleis (Ausweichgleis) vorhanden oder nötig
- Fahrrad: Fahrradstraßen (Umbau bisheriger Autostraßen); Routen auf Rad-/Feldwegen; Notwendige Ausbesserungen des Belags; Querungshilfe über Straßen erforderlich; Lückenschluss unklar (Trasse muss noch festgelegt werden)
- Planung von Bund/Land

Verkehrswende überall: Gute Verbindungen bis ins kleinste Dorf!

Mobil ohne Auto – das geht auch auf dem Lande. Dazu braucht es aber eine verstärkte Vogelsbergbahn und gut getaktete Zubringerbusse zu Haltestellen, Schulen, Ortszentren usw. Wir schlagen Bildschirmen in Bussen und Bahnen vor, die für jeden Haltepunkt zeigen, welche Anschlüsse wo und in welche Richtung erreicht werden. Ganz ähnlich für Radwege: Zwischen allen Ortsteilen und gezielt zu Haltestellen, Einkaufsmärkten, Schulen usw.

Stand: Juli 2021

Die Grundidee

Das Wiesecktal 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, große Anteile 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 Orte in Dänemark, in den Niederlanden und selbst im Deutschland, in denen der Radverkehr bereits das Hauptverkehrsmittel ist. Wo gute ÖPNV-Verbindungen und ein Nulltarif bestehen, verschiebt sich auch viel. Stets zeigt sich, dass alle hinterher begeistert sind – also auch Menschen, die ursprünglich skeptisch waren, genießen nun die gesteigerte Lebensqualität durch weniger Abgas- und lärmbelastung. Die Reduzierung des Autoverkehrs auf ein Drittel ist nicht utopisch, sondern innerhalb weniger Jahre machbar – mit den richtigen Mitteln und auch auf dem Lande!

Verkehrswende I: Die zentralen Achsen für Fahrrad&Zug ausbauen

- ▶ Radweg R7 aufwerten: Innerorts durchgehend als Fahrradstraßen, Vorfahrt oder Querungshilfen bei allen Kreuzungen.
- ▶ Vier neue Haltepunkte an der Vogelsbergbahn: Alter Flughafen, Rödgen, Buseck-Industriegebiet/Martin-Luther-Schule/Leppermühle und Lindenstruth.
- ▶ Bau weiterer Ausweichstellen mit zweitem Gleis westlich Rödgen und in Saasen (Bahndämme vorhanden!), um einen 30min-Takt zu erreichen (abwechselnd als



- RB mit Halt an allen und als RE mit Halt nur an größeren Bahnhöfen).
- ▶ Langfristig zur besseren Anbindung an Gießen: Bau einer RegioTram-Linie ab B49-Querung auf Straßenbahngleisen durch die Gießener Innenstadt.

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

- ▶ E-Buszubringerverkehr zu den Bahnhöfen/zentralen Orten: Statt Parallelverkehr zur Bahnlinie (wie bisher) fahren fortan 2 Busse Schleifen in beide Richtungen (getakteter Anschluss an Bahnhöfe): Großen Buseck - Rödgen - Trohe - Alten- Buseck - Großen Buseck - Oppenrod - Burkhardtsfelden - Reiskirchen - Lindenstruth - Saasen - Bollnbach - Reinhardshain - Beltershain - Göbelnrod - Queckborn - Grünberg - Stangenrod - Lumda - Atzenhain - Lehnheim - Grünberg - Göbelnrod - Queckborn - Ettingshausen - Harbach - Flugplatz - Hattenrod - Reiskirchen - Lindenstruth - Winnerod - Bersrod - Beuern - Großen Buseck - Alten-Buseck - Trohe - Rödgen - Großen Buseck.
- ▶ Fahrradwege von allen Ortsteilen zum nächsten Bahnhof, Zentrum, Schulen usw. (etliche Ausbaustrecken nötig auf vorhandenen Wegen). Umwidmung passender innerörtlicher Straßen zu Fahrradstraßen.

Verkehrswende III: Detailverbesserungen

- ▶ Fahrradselbsthilfwerkstätten am R7. Für jeden Ortsteil ein Leihlastenrad.
- ▶ Freigabe von Einbahnstraßen für Fahrräder in beide Richtungen.
- ▶ Sichere Fahrradabstellanlagen an den Umsteigepunkten zum Nahverkehr.
- ▶ Barrierefreie, direkte und überdachte Übergänge von Bus zur Bahn mit Informationstafeln zu Anschlusszeiten in den Fahrzeugen. Barrierefreie Fußwege.

- ▶ 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. in Mücke und 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 (Kreisell, Verengungen, Aufpflasterungen, Querungshilfen)
 - Tempo 30 und veränderte Straßenführungen im Ort.

Verkehrswende IV: Sichere, kurze Wege

- ▶ Initiativen für Läden, Kulturangebote, Gemeinschaftsräume, Arztpraxen usw. auch in den kleinen Orten.
- ▶ Regionalpolitische Einnischung zugunsten kurzer Wege, keine neue Straßen, Gewerbegebiete und Märkte außerhalb der Ortschaften. Rückbau bestehender Einkaufszentren ohne Anbindung an Orte.
- ▶ Initiative über Gemeindefund/Städtetag, NGOs und Parteien zur Umschichtung der Fördermittel aus dem Autosektor (Infrastruktur, Straßen, Parkhäuser und -plätze, Dienstwagen- und Pendlerpauschale) für Nulltarif, Verkehrsberuhigung und Radwegebau.
- ▶ Autofreie Zonen um Kindergärten und Schulen.



Spurbahnen – versiegelungsarme Variante für die Neben-Radwege.