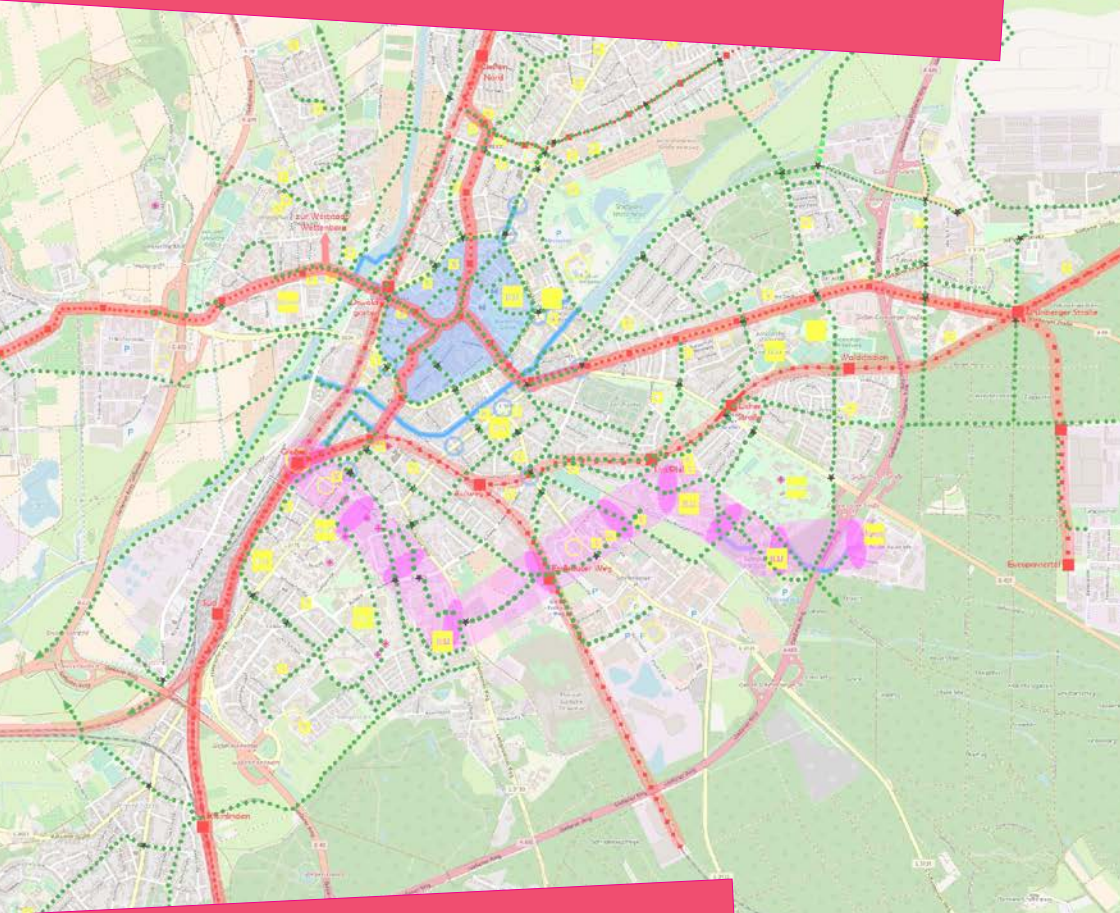


# HOW TO VERKEHRSWENDEPLÄNE



- Was ist ein Verkehrswendeplan und warum ist er so wirksam?
- Schritt-für-Schritt-Anleitung zum Erstellen eines Verkehrswendeplanes
- Tipps für Aktionen und Lobbyarbeit zur Durchsetzung der Vorschläge

Unterstützt von



Mal zurücklehnen und träumen: Ihr zeichnet auf einer Karte eurer Stadt oder Region alles ein, was für eine Verkehrswende wichtig ist: autobefreite Zonen in Ortskernen, um Kindergärten und Grundschulen, dazu viele schöne Achsen mit Fahrradstraßen, -wegen und -zonen und einen viel besseren ÖPNV, am besten mit einem Schienenpersonennahverkehr als Rückgrat. Ihr macht das ohne die typischen Abstriche an die eigenen Scheren im Kopf hinsichtlich Machbarkeit, Kosten usw. Dann veröffentlicht ihr das Ganze – im Internet und als gedruckter Plan, verteilt den bei euren Aktionen und bringt ihn in die politische Debatte ein. Das geht nicht? Von wegen ... Wer, wenn nicht wir,

soll denn einen solchen Entwurf wagen? Und Ihr werdet staunen: Das scheinbar Utopische verleiht Kraft, vor allem Durchsetzungskraft. Darum entstand diese Broschüre. Sie soll euch Tipps geben, wie ihr einen solchen Plan erarbeitet und dann für Aktionen und schließlich die Durchsetzung nutzt.

Zu den Abbildungen:

Diese Broschüre ist mit Beispielen aus Koblenz, Gießen und einigen Orten rund um Gießen bebildert. Dort sind schon vor einigen Jahren Verkehrswendepäne erstellt worden, die seitdem Aktivitäten und politische Debatte prägen.

Durch die Bilder soll anschaulich werden, wie dort vorgegangen wurde.

# Verkehrswendeplan



... verleiht  
**Räääääder!**

# Verkehrswendeplan

Ein Verkehrswendeplan ist eine Karte einer Stadt oder, wenn ländlicher, von einer oder mehr Gemeinden mit zusammenhängender Infrastruktur, auf dem systematisch eingetragen wird, was sich alles verändern soll, um eine Verkehrswende weg zum Auto, hin zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV zu erreichen. Er kann dann als großes Plakat bei Veranstaltungen, Infoständen und Aktionen aufgehängt oder zwecks Auslage und Verteilung als Faltplan gedruckt werden. Dabei gilt:

- ▶ Habt Mut. Überzeugend ist nicht nur, was sich am Machbaren orientiert oder sogar an das anpasst, was ohnehin politisch angesagt ist, sondern vor allem das, was die gewünschte Wirkung zeigt.
- ▶ Fuß-, Radverkehr und ÖPNV müssen schlau verknüpft werden – also nicht nur Radentscheid, Forderung nach Nulltarif oder eine Bahnreaktivation.
- ▶ Motiviert alle schon in diesen Bereichen aktiven Menschen und möglichst viele, die sich jetzt schon im Alltag ohne Auto bewegen, zur Mitarbeit. Ihr Wissen und ihre Vorschläge machen aus dem Plan eine umfassende Sammlung auf hohem fachlichen Niveau.
- ▶ Der Plan sollte für sich stehen, also nicht das Aushängeschild einer Organisation oder mit einer Sammlung vieler Label verbunden sein. Dann

wird er nämlich durch passende Aktionen und Öffentlichkeitsarbeit irgendwann einfach als „der“ Plan wahrgenommen und befeuert mit seinen Inhalten die Verkehrswendedebatte. Selbst eure Gegner\*innen werden sich in ihrer Kritik auf den Plan beziehen. Es gibt endlich eine Gesamtkonzept, um das gerungen wird.

- ▶ Solch ein Plan macht zunächst zwar viel Arbeit, aber dann wird er ein langer und wirkungsvoller Begleiter für euch sein. Ihr könnt alle zukünftigen Verkehrswende-Aktionen mit dem Plan begründen, in dem ihr genau das temporär per Versammlung, Blockade oder Straßenfest umsetzt, was im Plan eingezeichnet wird. Der bildet dann stets das starke Argument im Hintergrund.



Pläne auf Infotischen bei Aktionen in Linden (oben) und Gießen

# Was enthält ein Verkehrswendeplan?

Einfach alles, was für eine Verkehrswende gut wäre – eintragen in die Karte oder als textliche Festlegungen. Nach oben gibt es dabei keine Grenzen: Bringt alles rein, was an Vorschlägen formuliert wird und sich nicht gegenseitig ausschließt. Der Plan wird damit deutlich mehr enthalten als das, was alle Beteiligten gut finden. Organisationen mit verschiedenen Schwerpunkten finden nämlich manches von anderen Gruppen übertrieben oder nicht durchsetzbar, während sie bei ihrem eigenen Hauptthema natürlich alles einbringen wollen. Solche Selbstbeschränkungen wären fatal, schließlich soll der Plan ja genau der große Rahmen sein, der den vielen Einzelforderungen und Zwischenschritten sowie allen Aktionen die Zielrichtung vorgibt. Im günstigsten Fall ist er eine Symbiose aller Vorschläge, also die konstruktive Verknüpfung aller Ideen in einer Art, dass diese sich nicht gegenseitig behindern, zum Beispiel wenn Fahrradstraße und Straßenbahnschienen auf der gleichen Fahrspur wären (Unfallgefahr durch Gleise).

Optimal ist es, wenn sich verschiedene Verkehrssysteme gegenseitig fördern, also zum Beispiel Fahrradstraßen zu Haltestellen oder an diesen vorbeiführen, so dass Umstiege möglich sind. Gute Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen oder Verleihsysteme von Fahrrädern verstärken die positive Wirkung. Barrierefreie Haltestellen und Fahrzeuge des ÖPNV fördern die Fortbewegung von Menschen mit Einschränkungen ebenso wie der Verleih von Inklusionsfahrzeugen.

Doch wie kommen diese ganzen Vorschläge zusammen? Die Antwort ist einfach: Auf so viele Weisen wie möglich. Jede neue Quelle kann neue Vorschläge und Ideen bringen. Fahrt herum, fragt möglichst viele andere Menschen, recherchiert vorhandene (Teil-)Vorschläge – und baut daraus das Gesamtwerk. In einem passenden Computerprogramm wird dann alles zusammengefügt.

Andererseits: Wartet nicht ewig, die ersten Ergebnisse zu veröffentlichen. Der Plan wird ohnehin dynamisch bleiben, weil neue Ideen hinzukommen oder sich die Verhältnisse durch Um- und Neubauten von Gebäuden, Straßen, Stadtteilen oder politische Beschlüsse verändern.

### Nulltarif! Autofreie Innenstadt! Flaniermeile entlang der Wieseck! Fahrradstraßen und 3 RegioTram-Linien!

**Legende:**

- Haltestellen (2-3-farbig: Umsteigepunkt)
- ▣ Straßenbahnlinie (□□□ Alternative)
- ▬ Radtram WZ-GI-VE / Radtram MKRUM-DO-GI und Gießen im Europaviertel
- ▬ Zentrale Fußflaniermeile entlang Wieseck
- ▬ Fahrradstraßen
- ▬ Fortführung Radwege in Umgebung
- ▬ Geplante Kauterführung unklar

## Unsere Verkehrs-Utopie für Gießen 2018-2025

#### Wir schlagen vor:

- Ausweisung von Fahrradstraßen bis 2018 (in der Karte grün bzw. grau eingetragen): Auf diesen Straßen dürfen Autos bis 20km/h fahren, Fahrräder haben prinzipiell Vorrang.
- Renaturierung der Wieseck und Anlage einer Flaniermeile für Fußgänger\*innen bis 2020 (in der Karte mit dickem, gelbem Strich): Breite Gehwege, viel Grün, keine Autos/Fahrräder zwischen Lahnstraße und Schwonenteich, Fußwege weiter zu Lahn und an Wieseck.
- Bau von drei Regio-Tramlinien bis 2025 (in der Karte gepunktet mit Haltestellenvorschlägen): Zwei koppeln aus den Linien Gießen-Marburg und der Vogelsbergbahn aus und laufen dann auf neuen Straßenbahnschienen durch die Innenstadt nach Gießen-Süd bzw. West und dann auf die ehemalige Bahntrasse Heuchelheim-Lahnau-Wetzlar. Die dritte führt ins Europaviertel.

Der erste Flyer mit Verkehrswendevorschlägen in Gießen war eine einfache A5-Kopie.

# Schritt für Schritt: Von der Karte zum Plan

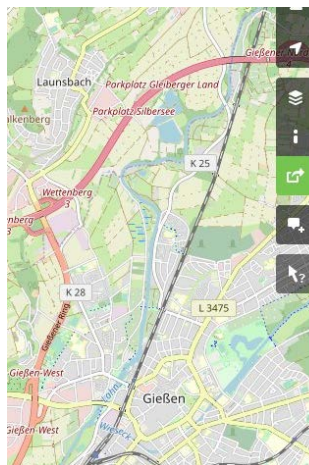
Zunächst brauch ihr eine gute Kartengrundlage ohne Copyright. Openstreetmap ist ein Onlineprojekt, deren angebotene Karten frei verwendbar sind (mit Quellenangabe). Leider wirkt der Download eines gewünschten Bereiches als Karte zur Verwendung in einem Grafikprogramm sehr kompliziert. Die Alternative lautet, eure Gesamtkarte aus Teilausschnitten zusammenzubauen. Dazu öffnet ihr die Internetkarte in der für euch sinnvollen Auflösung und klickt rechts auf den letzten Button im zweiten Block von oben („Teilen“), also das Rechteck mit gebogenem Pfeil nach oben. Danach könnt ihr den Ausschnitt auf dem Bildschirm wählen und diesen als PNG, JPG, SVG oder PDF herunterladen. SVG und PDF bieten, ein passendes Weiterverarbeitungsprogramm vorausgesetzt, den Vorteil, dass die entstehende Datei später beliebig vergrößert werden kann, ohne pixelig zu werden.

Ähnlich geht es per Screenshot – aber da stets nur als Pixeldatei. Dabei wird das Gezeigte auf dem Bildschirm als Datei im Zwischenspeicher (Clipboard) gespeichert (übliche Taste: „Druck“, es gibt aber auch spezielle Programme dafür). Dann fügt ihr das mit Ctrl-V („Einfügen“) in ein Grafikprogramm ein und schneidet die überflüssigen Bestandteile aus. Dann wählt ihr den nächsten, z.B. benachbarten Ausschnitt im Internet aus und wiederholt den Vorgang, bis im Grafikprogramm die gesamte Karte, für den ihr den Verkehrswendeplan entwerfen wollt, fertiggestellt ist. Abspeichern nicht

vergessen und diese Rohkarte auch als neutrale Datei sichern, damit ihr sie für verschiedene Zwecke später immer wieder verwenden könnt. Denn das Zusammenpuzzeln macht schon etwas Arbeit ...

Natürlich könnt ihr versuchen, andere Karten als Grundlage zu erhalten. Für die Darstellung kann zum Beispiel eine Reduzierung des Inhalts Vorteile haben, damit eure Eintragungen besser zur Geltung kommen. Achtet aber auf Urheberrecht: Die meisten Karten sind geschützt. Ihr braucht dann Abdruckgenehmigungen von den Erstellern.

Screenshot der Openstreetmap-Seite: Unter dem Button „Teilen“ findet sich eine Möglichkeit zum Speichern eines Kartenausschnittes.



## Link oder HTML

Kartenmarker setzen

[Link](#) [Kurz-URL](#) [HTML](#)

<https://www.openstreetmap.org>

## Geo-URI

geo:50.5890,8.6123?z=13

## Bild

Ausschnitt festlegen

Format:

Maßstab: 1 : 43942

Das Bild zeigt die Standardebene bei 1600 x 1371

[Herunterladen](#)

Die eigentliche Recherchearbeit sollte auch gleich losgehen. Ein wichtiger Baustein ist, das zu sammeln, was bereits an Ideen und Vorschlägen existiert. Trefft euch mit Leuten aus Politik, Verwaltung, von Umweltverbänden, ADFC, VCD und allen anderen, die im Thema aktiv sind – und tragt alles, was die schon überlegt, zu Papier gebracht oder sonst wie entwickelt haben in einen Plan ein.

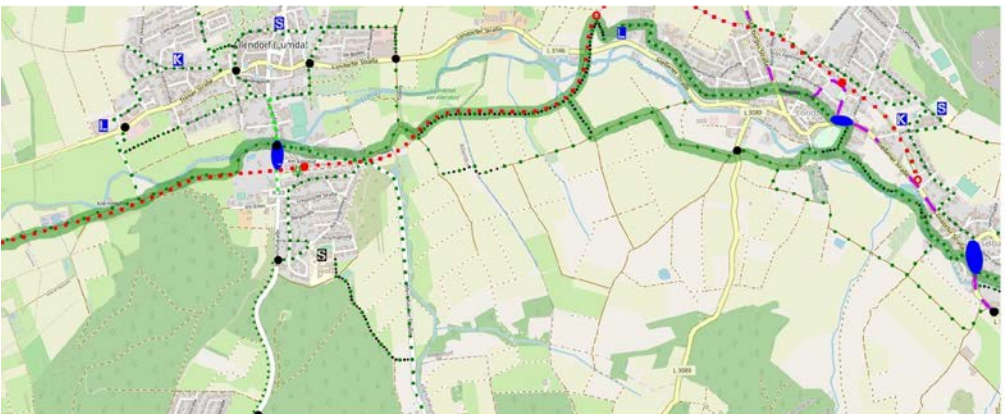
Weiteren Input bringt dann eigenes Erkunden der Stadt oder Region. Bewegt euch also immer mal wieder zu Fuß, im Rollstuhl oder mit Rollator, mit Augenbinde oder mit dem Fahrrad durchs Dickicht der Straßen – oder fragt Menschen, die so unterwegs sind:

- ▶ **Bestand Fahrrad:** Welche Fahrradverbindungen gibt es schon und wie werden die von den Nutzer\*innen bewertet?
- ▶ **Verbesserungen im Kleinen:** Welche Fahrradtouren sollten z.B. verbreitert, besser abgesichert oder ergänzt werden? Wo ist der Belag schlecht oder stören Kantsteine? Wo fehlen Abstellanlagen für Fahrräder ganz oder sind in einem schlechten Zustand?
- ▶ **Große Fahrradachsen schaffen:** Wo verlaufen zwei oder mehr Straßen parallel durch Orte, Wohnvierteln oder als Achsen zu Ortszentren, Schulen, Uni oder Einkaufsmärkten? Welche

kann in eine Fahrradstraße verwandelt werden, um in Zukunft Rad- und Autoverkehr zu trennen?

- ▶ **Dichtes Fahrradnetz:** Wo gibt es Wohnstraßen, Feldwege und weitere Schleichwege, die für ein enges Netz von Fuß- und Fahrradverbindungen genutzt werden können? Wo können Verbindungen durch Beseitigung von Lücken oder Barrieren geschaffen werden, damit ein zusammenhängendes Netz entsteht und alle Orte und Ortsteile an Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Bahnhaltstellen und die Zentren der Städte und Gemeinden angebunden sind??
- ▶ **Konfliktpunkte entschärfen:** Welche Querungen von Autostraßen oder Einfahrten sind für Fuß- und Radverkehr gefährlich und wie ließe sich das verbessern?

Beispiel aus dem Verkehrswendeplan im Lumdatal: Neben weiteren Fahrradrouten ist eine zentrale Achse entlang des Tales eingetragen.



► **Shared spaces als attraktive Ortsmitelpunkte:** An welchen Plätzen, Kreuzungen usw. treffen wichtige Auto-, Rad- und/oder Fußverbindungen aufeinander, so dass besondere Zonen gemeinsamer, sicherer Nutzung eingerichtet werden sollten (sog. „Shared Spaces“ mit Tempolimit auf 20, besser sogar 10 km/h, Bodenschwellen zur Tempo- und Geschwindigkeitsreduzierung und angenehmer Gestaltung)?

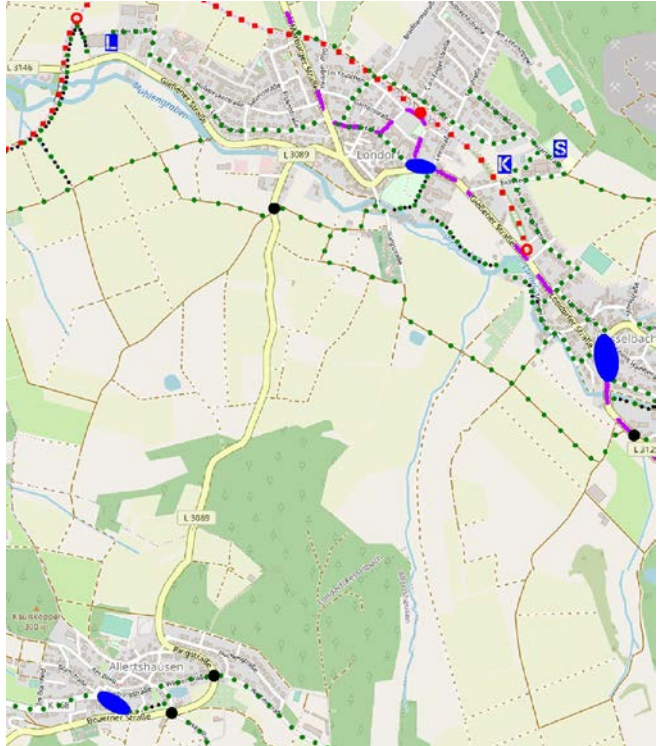
► **Verkehr beruhigen:** Welche besonders empfindlichen Stellen wie Ortszentren und Zonen um Kindergärten oder Grundschulen sollten ganz autofrei werden oder brauchen starke Tempobegrenzungen von 20 oder gar 10 km/h?

► **Weitere Verbesserungen im Fußverkehr:** Welche Rotphasen an Ampeln sind für Fußgänger\*innen unerträglich lang und auf den Autoverkehr optimiert? Welche Straßen, Haltestellen, öffentlichen Gebäude usw. sind mit Rollstuhl oder Rollator un-erreichbar oder nicht passierbar? Wo fehlen Orientierungshilfen für Blinde?

Das alles lässt sich in den Plan einzeichnen. Zudem entsteht ein Text mit den Festlegungen, die überall gelten sollen, wie ein flächendeckendes Tempo 30 oder die Barrierefreiheit an allen Haltestellen.

Das ist einiges an Arbeit, aber es lohnt. Schließlich entsteht daraus nicht nur der Plan, sondern ihr sammelt viel Wissen über eure Umgebung, welches nicht nur für den Verkehrswendeplan nützlich ist.

Die blauen Ovale im lumdatal-Verkehrswendeplan zeigen die Vorschläge für die „Shared Spaces“.



Nehmen wir also an, dass ihr mit der Zeit viele eigene Ideen und die Vorschläge anderer zusammengetragen und immer gleich in einen Plan eingetragen oder erstmal irgendwo gesammelt habt. So oder so müssen die ganzen Gefahrenstellen und Vorschläge irgendwann auf die abgespeicherte Karte. Dazu benutzt ihr am besten ein Grafikprogramm oder eine Online-Anwendung, wo ihr die ganzen Eintragungen auf verschiedenen Ebenen (Layers) sortieren könnt. Die unterste Ebene (Hintergrund) ist die Karte selbst, darüber liegen auf je einer Ebene zum Beispiel die Gemeindegrenzen, die Vorschläge für Fußwege und -einrichtungen, eine weitere Ebene zu allem für Radwege und dazu passende Infrastruktur, eine für ÖPNV-Linien oder auch zusätzlich nach Bus, Bahn oder auch weitere







Die beiden inneren Fahrbahnen des Anlagenrings (links im Bild) sollen nach dem von Jörg Bergstedt vorgestellten Konzept durchgängig zu Fahrradstraßen werden. Foto: ee

# Für Rückkehr der Straßenbahn

Aktivisten um Jörg Bergstedt wollen mit spektakulären Vorschlägen Verkehrswende in Gießen einleiten / Fahren zum Nulltarif

Von Thorsten Thomas

**GIESSEN.** Zwei als Straßenbahnen durch die Stadt fahrenden RegioTrams sowie Fahrradstraßen, auf denen Autos verbannt sind: Mit spektakulären Vorschlägen wollen Aktivisten um Jörg Bergstedt von der „Projektwerkstatt Saasen“ die Verkehrswende in Gießen einleiten. Nun haben sie ihre Vorstellungen präsentiert. Mit einem großen Fest am 20. Oktober soll auch die Bevölkerung für die Ideen gewonnen werden. Das Konzept fußt auf zwei Säulen: Es sieht die Errichtung von Fahrradstraßen sowie den Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) gleichermaßen vor.

So sollen bisherige Autostraßen in Fahrradstraßen umgewandelt werden. Der Bereich innerhalb des Anlagenrings soll komplett autofrei werden. Die inneren beiden Fahrbahnen des der Innenstadt umgebenden Rings werden für den Autoverkehr gesperrt: Sie können als Zweirichtungsfahrradstraßen künftig nur noch vom Radverkehr genutzt werden. Maximal Anlieger sollen die Möglichkeit haben, die Straßen zu befahren. Dieser Vorschlag ähnelt im Übrigen einem Vorstoß des Vorsitzenden des Vereins „Gießen aktiv“, Robert Balsler, den dieser bereits vor einigen Jahren unternommen hat. Das Ziel des Einzel-

handelsvertreters: Den motorisierten Verkehr im Zentrum deutlich eindämmen. Geworden ist aus derlei Überlegungen bekanntlich nichts.

Für Bergstedt steht fest: „Wenn wir alle Autos aus der Innenstadt verbannen, benötigen wir keinen vierspürigen Anlagenring mehr.“ Wobei die Fahrradstraßen nicht auf die Innenstadt beschränkt bleiben sollen: Von der City führen sie in die Stadtteile und verästeln sich dort in die Wohngebiete.

Weiterhin sieht das Konzept eine Verlängerung der Fußgängerzone vorbei am E-Klo über die Frankfurter Straße bis zum Bahnhof vor. Entlang der zu renaturierenden Wieseck will Bergstedt

eine Flaniermeile schaffen. Gleichbedeutend ist für Bergstedt die Verbesserung der Bahnanbindung. In diesem Zusammenhang favorisieren die Aktivisten die Ergänzung des Schienennetzes durch den Bau von zwei neuen Strecken durch die Innenstadt. Straßenbahnen, die als RegioTrams – wie in Kassel und Karlsruhe – aus dem Wieseck- und dem Lumdatal am Stadtrand auf neuen Straßenbahngleisen in die Innenstadt fahren, um dann wieder auf die Bahntrassen in Richtung Butzbach und Wetzlar einzukoppeln. „Straßenbahnen sind das mit Abstand leistungsfähigste Verkehrsmittel“, begründet Bergstedt den Vorschlag. Darüber hinaus enthalten die

Pläne die Errichtung von elf neuen Haltepunkten im Stadtgebiet. Diese sollen entlang der Main-Weser-Bahn im Norden und Süden Gießens sowie in Kleinfeld entstehen. Zusätzliche Haltestellen an der Trasse der Vogelsbergbahn, zum Beispiel in der Ludwigstraße, im Schiffenberger Tal, der Grünberger Straße, der Marshall-Siedlung, ließen diese Linie zu einem der wichtigsten Verbindungselemente quer durch den Landkreis Gießen werden, so Bergstedt.

## „Erhebliche Effekte“

Rundherum brauche es viele kleine Verbesserungen an Haltestellen. Das wichtigste Mittel, um Menschen jedoch tatsächlich zum Umstieg zu bringen, ist nach Bergstedts Überzeugung der Nulltarif. „Orte in anderen Ländern, die eine gute ÖPNV-Infrastruktur mit dem fahrerlosen Nahverkehr verbunden haben, zeigen, dass erhebliche Effekte zu erzielen sind.“ Weitere Auswirkung: Die Zahl der Autos werde deutlich geringer. „Damit entsteht von allein der Platz für eine lebendige Stadt mit umweltfreundlicher und sozial gerechter Mobilität für alle“, ist Bergstedt überzeugt. Jetzt hofft der Aktivist auf möglichst viele Mitstreiter. Von der Stadt war am Dienstag noch keine Stellungnahme zu erhalten.

## ANGEMERKT

### Nachdenkenswert

Es gehört zu den herausragenden Aufgaben städtischer Politik: die Lenkung des Verkehrs in Gießen. Doch der richtig große Wurf der SPD/CDU/Grünen-Koalition ist bislang ausgeblieben. Das von den Bündnispartnern angekündigte Verkehrsentwicklungskonzept scheint ein wenig aus dem Blickfeld der politisch Verantwortlichen am Berliner Platz geraten zu sein, obwohl die Zeit drängt. Seit Dienstag liegen nun neue Vorschläge für eine

Verkehrswende in Gießen auf dem Tisch. Sie stammen jedoch nicht aus dem Rathaus: Präsentiert haben das Konzept viele mehr Aktivisten, darunter Jörg Bergstedt von der „Projektwerkstatt Saasen“. Auch wenn mancher Vorschlag eher wie aus einer Zukunftswerkstatt anmutet: Zumindest darüber nachdenken sollten alle, die an einer Lösung des sich immer mehr zuspitzenden Verkehrsproblems in Gießen interessiert sind.

Thorsten Thomas

Ende 2018 wurden dann ein erster detaillierter Plan der Presse präsentiert. Die nahm die Vorschläge begeistert auf – nicht als Zustimmung zu allen Ideen, sondern weil endlich etwas Handfestes in eine ansonsten fast immer zerredete Debatte eindrang (Bericht im Gießener Anzeiger am 10.10.2018)

Die beste Werbung für eure Vorschläge sind dann Aktionen, die die Vorschläge aus dem Plan für eine gewisse Zeit zur Wirklichkeit werden lassen. Das kann einerseits mit direkten Aktionen geschehen, wenn ihr mit Gehzeugen, vielen Fahrrädern oder als Sitzblockade auf einer Straße demonstriert, die ihr gerne zur Fahrradstraße umwandeln wollt – oder in Ortszentren bzw. um Kindergärten, wo ihr euch autofreie Zonen wünscht. Einige Gruppen haben noch spektakulärer agiert, indem sie mit Anklebe- oder Abschlachtenaktionen die Forderungen aus dem Verkehrswendeplan temporär umsetzen. Je nach konkreten Bedingungen könnt ihr dabei aber für Ordnungswidrigkeiten oder Straftaten belangt werden. Auf keinen Fall dürfen bei Aktionen echte Gefahren für Beteiligte und Unbeteiligte entstehen. Daher ist eine andere Variante oft

eleganter: das Versammlungsrecht. Das gibt nämlich mehr her als allgemein angenommen wird. Den Formen einer Versammlung sind kaum Grenzen gesetzt, außer durch Strafgesetze oder wenn konkrete Gefahren entstehen würden. Alles andere geht. So ist es möglich, eine geforderte Fahrradstraße oder autofreie Zone einfach als Versammlung anzumelden. Dann radeln Menschen dort herum oder bevölkern die Straße mit Spielen, Kunst und mehr – und genau das ist die Versammlung. Formal müsst ihr nur mit zwei oder mehr Menschen selbst vor Ort aktiv sein. Das liegt ja ohnehin nahe. Infostände, Kinderspiel, Verteilen von Flyern, Spruchbänder und Kreidemalereien auf der Verkehrsfläche lassen alles schön aussehen und vermitteln den Sinn des Ganzen.



Oben: Schilderbrückeaktion über dem Anlagenring in Gießen zur Durchsetzung der Fahrradstraße.

Links: Sogar die Forderung nach Rundum-Grün für Fußgänger\*innen konnte in Gießen für einige Zeit an einer großen Kreuzung ausprobiert werden – angemeldet als Versammlung.

## Nach dem Plan ist vor der Durchsetzung

Der Verkehrswendeplan kann ein echter Gamechanger sein. Er verbessert die Darstellbarkeit der Forderungen, stellt zwischen allem einen Zusammenhang hier, wirbt für eine echte, weitgehende Verkehrswende und erklärt sie, vor allem aber verschafft er fortan allen Aktionen, politischen Gesprächen und Veranstaltungen eine anschauliche und argumentationsstarke Grundlage. Er ist zudem ein Leitfaden für Aktionen. Alle im Verkehrsbereich aktiven Gruppen, aber einfach auch alle Menschen und Einrichtungen, die unter Verkehrslärm leiden oder sich eine andere Welt der Mobilität wünschen, können aus dem Plan ableiten, wo sie für konkrete Veränderungen kämpfen können, die dann nicht losgelöst voneinander sind, sondern mit den anderen Forderungen ein gesamtes Mosaik der Veränderung ergeben.

Eine gute Möglichkeit sind Aktionstage, an denen in einem Teilbereich gezeigt wird, wie dort die Situation nach der Veränderung, die im Verkehrswendeplan vorgeschlagen wird, aussehen könnte. Sie basieren genau auf der schon beschriebenen Nutzung des Versammlungsrechts: Ein Ausschnitt aus dem Verkehrswendeplan, der mit dem Aktionstag thematisiert werden soll, wird ausgewählt und eine Versammlung angemeldet, durch die genau dieser angestrebte Zustand für einige Stunden, einen Tag oder ein Wochenende hergestellt wird. Soll eine Fuß-

gänger\*innen- oder andere autofreie Zone dargestellt werden, so können Anwohner\*innen, alle Initiativen der Stadt, Künstler\*innen usw. eingeladen werden, diese Flächen zu füllen. Soll hingegen eine Fahrradstraße temporär geschaffen werden, so sollte diese natürlich frei bleiben fürs Radeln, aber an der Seite könnte ein buntes Treiben und Informieren stattfinden. Wagt euch was, erobert euch städtische Bereiche und verwandelt sie als Anschauung in den Zustand, den ihr euch wünscht. Der Verkehrswendeplan wäre dann eure argumentative Grundlage: Da soll es hingehen und dieser Plan hier erklärt es alles! Um mehr Menschen auf den Aktionstag zu bringen, kann dieser noch mit weiteren Aktionen verbunden werden, z.B. Sternradtouren aus verschiedenen Stadtteilen oder umgebenden Orten zum Aktionstag, Konzerten, politischen Diskussionen, Filmabend und und und ...

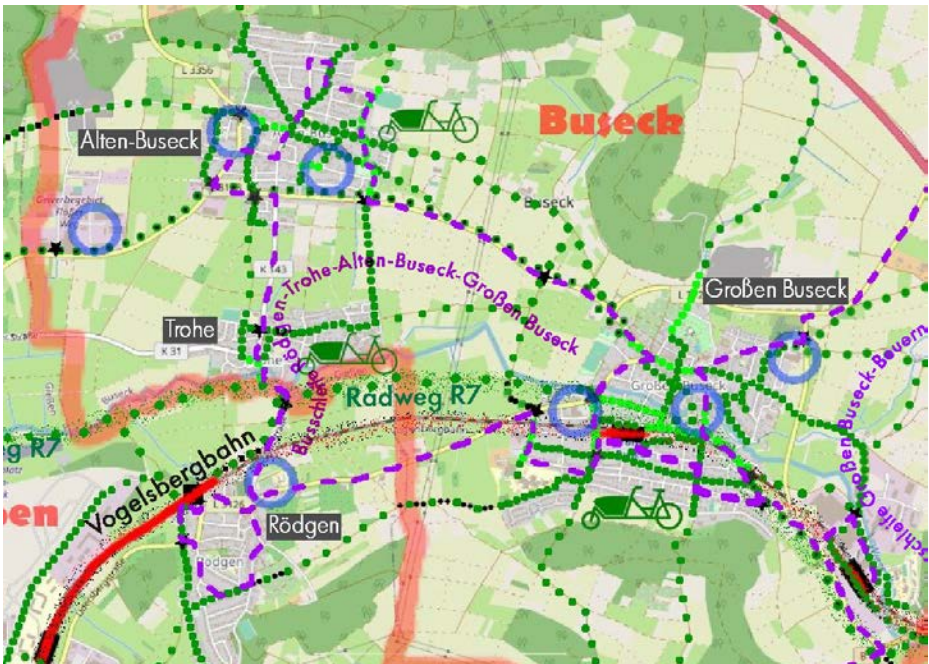
20.10.2020: Der erste große Aktionstag in Gießen am 20. Oktober 2020 krepelte einiges um: Das offensive Vorgehen gab dem Ringen um eine Politik jenseits von Asphalt und motorisiertem Individualverkehr eine völlig neue Dynamik – und nun, wo die Ideen populärer wurden, stiegen auch die vorher zögernden Gruppen mit ein.



## Am Beispiel: Erster Verkehrswende- Aktionstag in Buseck

Ende 2018 legten einige Aktive einen Verkehrswendeplan für das Wiesecktal vor. Das Tal umfasst die Gemeinden Buseck, Reiskirchen und Teile von Grünberg. In Buseck entstand daraufhin sehr schnell eine Initiative, die sich um die Umsetzung der Ergebnisse kümmern wollte. Nach einigen Treffen war klar: Ein großer Aktionstag muss her, bei dem eine der zentralen Forderungen für einen Tag verwirklicht wird. Die noch wenigen Aktiven wählten den Fernradweg „R7“ als wichtigste Fahrradverbindung im Wiesecktal aus. Er war im Verkehrswendeplan durchgehend durch die Ortsteile Trohe und Großen Buseck als Fahrradstraße markiert – und dafür sollte geworben werden. Da die neue Initiative von erfahrenen Aktivist\*innen aus Gießen und der nahen

Projektwerkstatt unterstützt wurde, konnte das nötige Wissen um die Möglichkeiten des Versammlungsrechts schnell erworben werden. Kern des Tages war der Schützenweg – einen Tag nur Fahrräder und an der Seite Info- und Versorgungsstände, Spiele usw. Rundherum gab es eine Fahrraddemo und eine Aktion auf der großen und gefährlichen Kreuzung am Ende des Schützenwegs, für die die Initiative einen fahrradfreundlichen Kreisell forderte. Zuvor lief neben der Kreuzung eine Diskussion mit Politiker\*innen mehrerer Parteien zu den Verkehrswendevorschlägen für Buseck im Allgemeinen und zur Umgestaltung der Kreuzung im Speziellen. Die Wirkung war gut. Die Tageszeitungen berichteten umfangreich und zwei Jahre später stellte die Gemeinde tatsächlich die ersten Fahrradstraßenschilder auf – wenn auch noch nicht in dem Umfang wie gefordert, so dass selbst bei dieser zentralen Fahrradachse noch einige weitere Arbeit bleibt.



Ausschnitt aus dem Verkehrswendeplan  
„Wiesecktal“ ([wiesecktal.siehe.website](http://wiesecktal.siehe.website))



Blick in den Schützenweg beim Aktionstag für eine Fahrradstraße in Großen Buseck. Vorne links ist der Verkehrswendeplan ausgehängt.

Die Kreiselfahrt beim Aktionstag: Radler\*innen fahren für einige Minuten um einen großen Globus herum im Kreis, um so auf eine bunte und laute Art für diese Idee zu werben – inzwischen wurde diese Aktion schon viele Male wiederholt.



# Am Beispiel: Schwierigkeiten am Koblenzer Verkehrswendeplan

Seit 2020 gibt es auch in Koblenz einen Verkehrswendeplan. Neben einigen Versuchen auf Social Media zu Beginn wurde der Plan mithilfe von Aktionstagen ab September 2020 auch bei den örtlichen Gruppen und Aktiven sowie Interessierten bekannt gemacht. Mittlerweile ist der Plan den meisten Gruppen und Aktiven vor Ort ein Begriff, es wird sich jedoch eher wenig direkt politisch darauf bezogen und beim Mitwirken fehlt es an Interessierten.

Nach gut drei Jahren wollen wir an dieser Stelle aus Perspektive einiger Koblenzer Aktivist\*innen Reflexionen zu der Arbeit mit dem Plan teilen. Diese kann vielleicht als Erfahrungsbericht über Probleme, für Menschen, die einen Plan für ihren Ort oder ihre Region erstellen wollen, hilfreich sein.

## Zeitpunkt der Veröffentlichung

Es ist natürlich sinnvoll darauf zu achten, was zum Zeitpunkt der Veröffentlichung sonst noch derzeit in der Stadt oder dem Ort ansteht oder läuft, auch wenn ihr euch nicht davon ausbremsen lassen solltet! (Zeitliche) Ressourcen bei aktiven Menschen sind begrenzt, deren Mitwirken kann beim ersten Aufschlag des Planes aber durchaus förderlich sein. In Koblenz kam relativ zeitgleich mit dem Verkehrswendeplan ein Radentscheid auf, bei dem einige Menschen sich sowieso schon konkreter eigene Vorstellungen machten. Das Mitwirken am Radentscheid band einige Menschen so ein, dass sie sich mit keinen anderen Verkehrswendeaktionen oder -plänen beschäftigen wollten beziehungsweise die Ressourcen einfach fehlten.

Nachdem der Radentscheid ohne Abstimmung zu einer Vereinbarung mit der

Stadt gekommen war und die Forderungen nach mehr Fahrradinfrastruktur den Menschen vom Radentscheid nun scheinbar nachgekommen wird – passiert zu dem Thema leider weniger. Eine Unechte-Fahrradstraße, einige aufgepinselte Rad-Schutzstreifen und noch ein paar angekündigte Verbesserungen für das Rad, befrieden zu einem Teil und die Motivation weiter für eine umfassende Verkehrswende zu kämpfen bleibt in unserer Wahrnehmung aus.

Dennoch war es uns wichtig, mit dem Hintergrund des Verkehrsplanes, im Prozess des Radentscheids dabei zu sein, um insbesondere in den Verhandlungen mit der Stadt mitzubekommen, wie die Verwaltung Themen der Verkehrswende im Blick hat (bzw. nicht) und welche Pläne existieren.

## Einen Auftakt zur Veröffentlichung

Der Auftakt des Planes in Koblenz zu Zeiten der Corona-Pandemie war rückblickend nicht ausreichend gestaltet. Es fehlte eine Auftaktveranstaltung oder Aktion, um den Aufschlag als Diskussionspunkt einzubringen. Eine reine Publikmachung online mit einer Webseite und Videos ohne parallele Veranstaltungen führte dazu, dass die Möglichkeit, die Öffentlichkeit, außerhalb der bereits Interessierten (in Koblenz vor allem Fahrradbubble), zu erreichen, liegen gelassen wurde. Berichte in der Presse und das Auftreten an konkreten Orten fehlten dadurch.

## In die Stadtteile gehen

Der Auftritt in den Stadtteilen Koblenz hätte mehr und von Beginn an stattfinden können. Infostände oder Pop-up-Bikelandes – also kleinere Aktionen zum Mitmachen direkt vor der Haustür der Menschen wurden vereinzelt veranstaltet. Aktionen wie diese inspirieren Anwohnende, sich genauere Gedanken über die Ge-

staltung des öffentlichen Raumes vor ihrer Haustür zu machen oder sie können Ideen, die sie schon haben, direkt in den Plan einbringen. Die Menschen sind Expert\*innen für die aktuelle Situation ihres Stadtteiles. Im besten Fall bekommen die Menschen nach dem Auftritt vor ihrer Haustür und das Mitwirken am Plan auch selbst Lust hier Veränderungen umzusetzen und Aktionen zu starten. So kann das Wissen von unterschiedlichen Menschen aus den verschiedenen Stadtteilen in den Plan integriert werden.

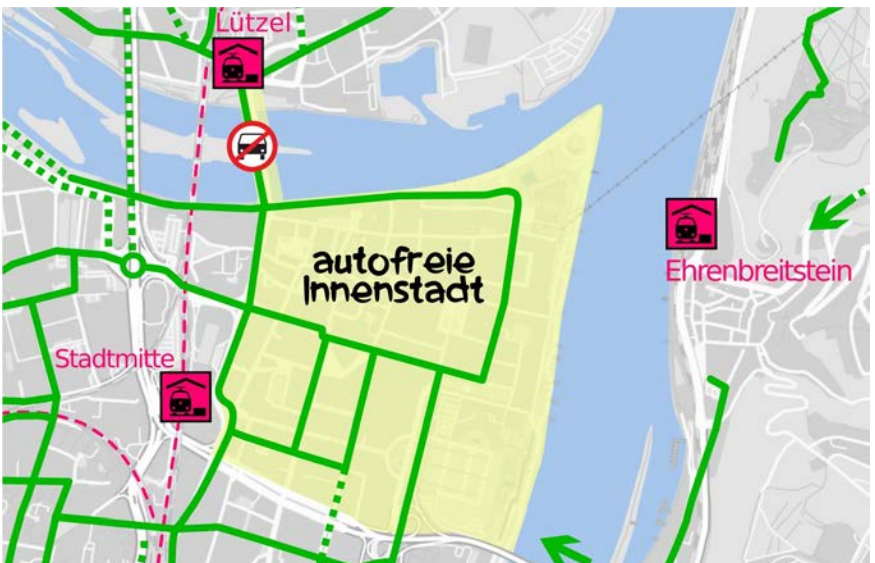
Das hätte in Koblenz besser laufen können. Wir ermutigen euch auf jeden Fall solche, niedrigschwellige Aktion mit einem kleinen Infotisch und einer Karte zum Eintragen und markieren vor Ort, vielleicht sogar schon beim Erstellen des Plans, zu machen. Dafür braucht es nicht viel und das Besetzen eines kleinen Parkplatzes oder eine über das Versammlungsgesetz angemeldete Pop-Up-Bikelane, sorgen für die nötige Aufmerksamkeit.

## Miteinbinden von bestehenden Initiativen, NGOs und Gruppen

Die Vorstellung des Planes fand zumeist – bedingt durch die Corona-Pandemie – online mit Präsentationen statt. Der Plan wurde dabei von den Gruppen nicht angenommen, da er vielen „zu radikal“ erschien. Die Skepsis, wie der Plan in der Öffentlichkeit ankomme, sorgte dafür, dass die Gruppen sich nicht auf den Plan beziehen wollten (Lieber wollten sich viele auf den Radentscheid, der vermeintlich leichter erreichbare – indirektere – Forderungen präsentierte, fokussieren).

Hierbei ist eine Überlegung, dass es sinnvoll ist, einzelne Termine noch bei der Erstellung auszumachen und in die Büros und Orte der Gruppen zu gehen und die Gruppen direkt mehr bei der Erstellung einzubinden. Dies benötigt natürlich viel Zeit und Durchhaltevermögen, die vielen Diskussionen und Gespräche zu führen. Gerade am Anfang macht das Füllen und Austüfteln des Planes – der Utopie – aber auch eine Menge Spaß und es reizt dabei auch bestehende Ideen einzubinden oder zu verbessern.

Ausschnitt aus dem Verkehrswendeplan für Koblenz (Innenstadt).  
Mehr auf [verkehrswende.koblenz.mobi](http://verkehrswende.koblenz.mobi)



## Auch andere Zielgruppen ansprechen

Hiermit ist gemeint, dass auch Menschen außerhalb der bestehenden NGOs, Gruppen und Aktiven für Themen zu begeistern sind, die sie betreffen.

Auch andere Vereine die vielleicht auf den ersten Blick nicht direkt etwas mit Verkehrswende zutun haben können angesprochen werden. Geht also auch auf Vereine oder Gruppen zu die sich zum

Beispiel mit Barrierefreiheit beschäftigen oder gegen Flächenversiegelung einsetzen.



Präsentation des Koblenzer Verkehrswendeplanes auf einem Verkehrswende-Straßenfest

Was bei uns nicht geklappt hat: Gewerkschaften und Betriebe um Ideen oder Rückmeldungen für den Plan zu gewinnen. Bei der Erstellung des (ersten) Plans war es in Koblenz sehr hilfreich, dass ein „Eisenbahner“ der u. a. auch in der Eisenbahngewerkschaft engagiert ist, mit überlegt hat und zum Beispiel alte Pläne der Stadtbahn und alter Bahnlinien einbringen konnte. Es wäre aber sicher gut gewesen auch direkt an Gewerkschaften oder Betriebe in Koblenz bei den Überlegungen und den Forderungen ran zu kommen. Das ist uns nicht gelungen. Für die Zukunft kann hier zum Beispiel von den aktuell in Wolfsburg aktiven Verkehrswendeaktivist\*innen gelernt werden, die von „außen“ mit radikalen Ideen auf Gewerkschaft, Betriebsräte und Beschäftigte bei Volkswagen zugehen.

## Ideen abseits des Fahrrads abstrakt

In einer „kleineren“ Stadt ohne Straßenbahn, Verleih-Systeme, bei der die Menschen nur via Auto, Fahrrad, Bus oder zu Fuß mobil sind, scheint es schwieriger „größere“ Ideen wie die einer RegioTram oder von Straßenbahnlinien auch nur zu denken. Daher verschob sich der Fokus bei den

Aktionstagen oder anderen Aktionsüberlegungen oft schnell auf das greifbarere Thema Fahrrad, wo aktiv mit kreativen Ideen gegengesteuert werden musste. Auf den Aktionstagen wurde eine RegioTram mit Fahrradanhänger visualisiert, mit dem auf einem im Plan vorgesehenen Teilabschnitt dann mitgefahren werden konnte. Insbesondere auch von der Presse wurde zumeist nur das Fahrrad-Thema aufgegriffen. Was sicher nicht nur am laufenden Radentscheid lag (die Stadt versucht spürbar das Thema Fahrrad im Fokus zu halten und die Aktiven des Radentscheids weiter „zu binden“).

Hier lohnt es sich in andere Städte, zum Beispiel auch Gießen zu schauen, wie neue Aktionsideen entstehen können, um auch Straßenbahnen, Nulltarif, Reaktivierung von Bahnstrecken oder Seilbahnen spektakulär als Aktionen in den lokalen Diskurs einzubringen. Da müssen wir in Koblenz auch noch nachlegen.



## Organisiert euch - aber richtig!

Es wäre vermessen, die Erfolge in der öffentlichen Wirkung von Aktionen und Vorschlägen allein bei den Verkehrswendep länen zu suchen. Sie spielen eine wichtige Rolle. Ohne sie wäre alles deutlich mühevoller, langsamer und wahrscheinlich auch erfolgloser verlaufen. Aber in den Orten, wo mit ihnen agiert wurde, kamen noch mindestens drei weitere Aspekte hinzu, die auch bei euch die Wirkung deutlich erhöhen können.

Da sind zum einen die Aktionen, deren Kreativität, Zielgenauigkeit und Ausdrucksstärke dafür sorgen, dass eure Forderungen und Vorschläge wahrgenommen, in die öffentlichen und politischen Debatten hineingetragen werden und Handlungsdruck auf Entscheidungsträger\*innen entsteht. Ein toller Verkehrswendep lan würde wenig nutzen, wenn nur mit müden Mitteln für seine Inhalte geworben würde. Wenn druckvolle Aktionen den Rahmen bilden, macht auch Lobbyarbeit wieder Sinn. Die ist nötig, damit eure Ideen nicht nur in Politik und Verwaltung eindringen und dort zu kon-

kreten Handlungen führen, sondern zudem eine intensive Kommunikation und daraus folgend Kooperationen mit anderen Playern in den Orten entstehen – von Geschäftsinhaber\*innen bis zu Kindergärten und Schulen. Dazu folgen einige Hinweise im nächsten Abschnitt weiter unten.

Der dritte wichtige Punkt ist die Organisation. Natürlich könnt ihr als Runde von aktiven Menschen einfach loslegen, die Prozesse selbst steuern, Wissen von Anderen zusammensammeln und dann den Verkehrswendep lan veröffentlichen und Aktionen starten. Das ist auch völlig okay und funktioniert. Allerdings besteht dann die Gefahr, dass auch alles bei euch hängenbleibt und andere die Sache nicht unterstützen, weil sie sich nicht eingebunden fühlen oder mit eurer Gruppe aus irgendwelchen Gründen hadern. Ränke-spielchen um Hegemonie, eigener Präsenz und Ausgrenzung anderer werden ohnehin schnell zum Alltag, wenn alles zu einem festen Bündnis vieler Gruppen würde. Solche Runde sind schwerfällig, da die Beteiligten alles immer noch mit ihren Vereinen oder Initiativen abklären müssen. Zudem kommt es oft zu einem



So geht Vielfalt: Verkehrswende-Aktionstag in Koblenz mit bunten Aktionen, unter Beteiligung vieler Initiativen – aber ohne festes Label.

„wenn die dabei sind, machen wir nicht mit“. Daher sei ein anderer Weg empfohlen, wie die verschiedenen Gruppen, Einzelaktiven und Institutionen in ihrem Ringen um eine Verkehrswende zusammenarbeiten. Nämlich so, wie es auch schon für den Verkehrswendeplan beschrieben wurde: Alle Projekte und Aktionen werden als offene Plattformen organisiert. Ihr verschenkt sonst viel Wirkung, wenn ihr nur als kleine Einzelgruppe, getrennt von anderen Gruppen agiert, aber auch, wenn Konkurrenzkämpfe um öffentliche Wahrnehmung, Dominanz, Spendensammelei und Anbiederung entstehen.

Das geht anders – ganz anders. Schließlich soll der Verkehrswendeplan ja alle Ideen zusammentragen. Es bedarf also keiner Abstimmung und erst recht keines Konsenses über die verschiedenen Vorschläge. Gute Kommunikation ist trotzdem bzw. gerade deshalb nützlich, damit sich einzelnen Ideen und daraus folgenden Maßnahmen gegenseitig fördern können, zum Beispiel das Zusammen-

spiel von Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehr. Ränkespiele darum, welche Vorschlägen bevorzugt präsentiert werden, unterbleiben. Die einen finden gute Radwegeverbindungen besonders wichtig, andere die Barrierefreiheit im ÖPNV und wieder andere stört der Lärm am meisten. Es macht keinen Sinn, da Rangfolgen an Wichtigkeit zu bilden. Schließlich haben alle ihre Sicht und andere Prioritäten. Es wird sogar Themen geben, wo einige dafür und andere dagegen sind. So ist zum Beispiel der Nulltarif vielerorts umstritten. Da der Verkehrswendeplan aber die Zusammenstellung aller Vorschläge in Karte und Text ist, wird dort aufgeführt, was einzelne Beteiligte für wichtig halten – solange es nicht mit anderen Ideen kollidiert. Und auch dann suchen diejenigen, deren Ideen sich gegenseitig behindern oder ausschließen, nach einer Lösung – nicht ein irgendwie geartetes übergeordnetes Gremium oder eine Abstimmung aller.

Diese besondere Art der Organisation kann überall helfen, mehr Wirkung zu

Aktion	Start	Beiträge der Vielen	Verbindende Elemente
Veranstaltungsreihe	Vorschlag kommt von einer Gruppe oder Person, eventuell gleich mit thematischem Rahmen und Zeitraum.	Andere übernehmen einen Beitrag (einen Abend, ein Vortragsthema oder Begleitaktivitäten).	Gemeinsame Programmübersicht im Internet, Flyer, Programmheft usw. Eventuell Nutzung der gleichen Räume usw.
(No)Parking Day	Eine oder einzelne Gruppen rufen zur Teilnahme auf.	Einzelpersonen, Gruppen, WGs, Firmen usw. melden jeweils einen oder mehrere Parkplätze für sich an und gestalten den.	Hilfe bei Anmeldung als Versammlung oder sogar gemeinsame Anmeldung. Ankündigungen in Presse, Internet usw. für alle.
Aktionstag/Straßenfest	Eine Runde von Leuten wählt Ort(e) und Zeit aus, meldet die Versammlung an und ruft zum Mitmachen auf.	Alle können auf der Fläche ihre Ideen verwirklichen – von Infoständen über Spiel und Sport bis zu Bühnen, Catering usw.	Gemeinsame Bühnen für Redebeiträge, Nutzung von Strom- und Wasserzufuhr, gemeinsame Werbung und Programmablauf.

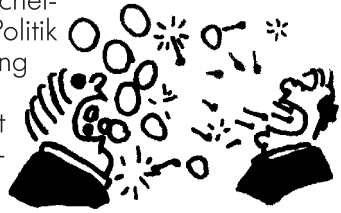
entfalten. Auch die Aktionen können so laufen: Eine Person, ein Freund\*innenkreis, eine Gruppe, Verband oder Partei hat eine Idee, bereitet die vor und lädt alle zum Mitmachen ein. Das Gesamte entsteht dann aus der Summe der Einzelbeiträge und aus verbindenden Elementen, die sich im Laufe der Vorbereitung ergeben. Plan, Aktionen, Veranstaltungen – alles sind offene Plattformen und Mosaik der Vielfalt.

Die logische Konsequenz solcher Organisation ist, dass die Namen und Label der Gruppen nie bei dem aufgeführt werden, was als offene Plattform organisiert wurde – also nicht auf dem Verkehrswendeplan, nicht im Aufruf oder Programmflyer eines großen Aktionstages usw.). Müssten alle Gruppen, die sich beteiligen, über diese Beteiligung in den Gremien abstimmen, wäre das nicht nur ein riesiger bürokratischer Aufwand, sondern würde auch zu Ablehnungen führen. Denn meist sind Gruppen mit (bekanntem) Label ganz offiziell nur bei Aktivitäten dabei, die sie insgesamt gut finden. Bei bunten, offenen Aktionen ist das aber generell nicht zu erwarten – irgendeine andere Gruppe oder eine auf einem verteilten Flyer benannte Forderung gefällt nicht und schon ist die Gruppe nicht dabei. Werden aber einfach alle eingeladen und es ist klar, dass niemensch für alles spricht, dann können Gruppen einfach dabei sein, ihr Ding machen, ohne sich bei Ringen um das Ganze gegenseitig übertrumpfen zu wollen. Sie können bei ihren jeweiligen Aktivitäten gern auch unter eigenem Label sichtbar werden. Das ist sogar gut, denn genau dadurch wird die Vielfalt sichtbar und es scheint, als wären alle gemeinsam aktiv. Auch aus dem Verkehrsplan, der Sammlung aller Ideen, können sich alle Gruppe ihre Lieblingsvorschläge herausgreifen und für diese mit gesonderten Aktionen werben. Das macht dann auch immer den Gesamtplan stärker.

## Lobbyarbeit mit Plan

Die kleinen Aktionen und großen Aktionstage, Öffentlichkeitsarbeit und Veranstaltungen, der Verkehrswendeplan online und auf Papier sowie viele weitere Beiträge zum bunten Ganzen erzeugen (hoffentlich) eine Stimmung pro Verkehrswende und eine Zustimmung zu konkreten Vorschlägen. Mit diesem Rückenwind und der klaren Ansage „Wir sind fähig zu druckvollen Aktionen“ lässt sich nun auch gut mit Entscheider\*innen in Politik und Verwaltung verhandeln.

Das ist nicht ganz ungefährlich, sind doch die parteipolitischen



und Verwaltungsapparate oft gut geübt darin, durch leere Versprechungen oder sogar Belobigungen den Elan der Akteur\*innen erlahmen zu lassen, da diese sich falsche Hoffnungen machen und am Ende nichts oder wenig passiert. Denkt daher darüber nach, wie Vereinbarungen oder Versprechungen so ausfallen, dass ihr deren Verwirklichung überprüfen könnt, z.B. durch konkrete Zeitpläne der Umsetzung und eine Transparenz euch gegenüber, die die Sache weiterläuft. Lobbyarbeit ist eine Gradwanderung zwischen Verhandeln und Zeigen, dass ihr auch anders könnt, wenn Zusagen nicht eingehalten werden. Selbst Wahlprogramme, Koalitionsvereinbarungen oder sogar Beschlüsse von Parlamenten bedeuten nicht, dass es auch tatsächlich geschieht. Gebt aber der Politik oder anderen Akteur\*innen nach Beschlüssen oder Vereinbarungen eine angemessene Zeit, Vorschläge umzusetzen. Aber bleibt bereit, wieder in Aktion zu gehen, wenn es nötig wird.

## Am Beispiel: Lobbyarbeit für die Ver- kehrswende in Gießen

Mit ihren spektakulären Aktionen und dem Verkehrswendeplan machten die Gießener Aktiven viel Stimmung für Veränderungen in der Verkehrssituation der Stadt. Das allein konnte aber die realen Veränderungen nicht schaffen. Immerhin gab es schon früh die freudige Rückmeldung von Fahrradaktiven, dass die Veränderung der Gesamtstimmung ihnen deutlich erleichterte, kleine Veränderungen wie die Öffnung von Einbahnstraßen für Radler\*innen in Gegenrichtung oder die bessere Ausschilderungen in die Verwaltung zu tragen. Kurz nach Veröffentlichung des Verkehrswendeplanes wurde die erste Fahrradstraße eingerichtet – für Gießen ein Novum. Sie entstand jedoch auf autoarmen Nebenstraßen und erzeugte den Verdacht, dass hier eher von großen Lösungen abgelenkt werden sollte als wirkliche Verbesserungen das Ziel waren. Die Verkehrswende-Aktiven waren nicht nur auf der Straße aktiv, sondern suchten offensiv den Kontakt zu Parteien und anderen Playern in der Stadt – oft zu-

nächst zu Einzelpersonen. Vor allem einige Jugendorganisationen beteiligten sich auch direkt an den Aktionen. Als die großen Sprünge dennoch auf sich warten ließen startete eine Gruppe Aktiver einen Bürger\*innenantrag, um die Stadt zu zwingen, auf Klimaneutralität bis 2035 hinzuarbeiten. Die starke Öffentlichkeitsarbeit brachte das Parlament dazu, dem Antrag bei Gegenstimmen nur der AfD zuzustimmen. 2020 folgte eine weitere Unterschriftensammlung – diesmal der Antrag für einige ausgewählte Fahrradachsen, nämlich die wichtigsten in der Innenstadt. Das, so die Überlegung, würde zu großen Veränderungen führen und Startschuss für mehr sein, müsste doch einerseits der Autoverkehr doch ungefähr die Hälfte seiner Fläche an Fahrrad und Busse abgeben und andererseits das Ganze nur Sinn machen, wenn auch zuführende Fahrradachsen aus den Stadtteilen hinzugefügt würden. Viele Aktionen begleiteten die Sammlung der Unterschrif-

Verkehrswende-Aktive vor dem Eingang zur Kongresshalle, wo die Stadtverordneten über die Umwidmung zur Fahrradstraßen entscheiden sollten.

Rückblick auf die Auseinandersetzungen um den Fahrradstraßenantrag: [anlageningring.siehe.website](#)



ten, um Druck von außen zu erzeugen. Kurz nach Jahresbeginn 2021 übersprang der Fahrradstraßenantrag das nötige Quorum und musste im Stadtparlament abgestimmt werden. Vier große Fahrrademos bereiteten die Stadtverordneten darauf vor. Das polarisierte, zerlegte die bisherige Koalition und führte am 4.3. zu einer einzigartigen, offenen Kampfabstimmung im Stadtparlament, die mit 30 zu 28 Stimmen für die Schaffung leistungsstarker Fahrradstraßen ausging. Der Versuch im Auto-Fanblock, die nachfolgende Kommunalwahl zu einer Revanche zu nutzen, ging schief. Die neue Koalition bestand nur noch aus Parteien, die sich im Wahlkampf für die vorgeschlagene Veränderung ausgesprochen hatten. Damit schien ein erster großer Baustein des Verkehrswegeplans offizielle Politik geworden. Doch zunächst tat sich nichts. Seitens der Stadtverwaltung wurden eine vermeintliche Untersuchung vorgelegt, dass das Vorhaben so nicht umsetzbar sei – und so entstand mal wieder der Eindruck, dass hier etwas im Sande verlaufen würde, obwohl es beschlossen war. Ein paar spektakuläre Aktionen im Januar 2022 und ein Ultimatum holten das Thema jedoch wieder in die Kommunalpolitik zurück. Als das Ultimatum auslief, hatte sich die Lage geklärt – zwar verspätet, aber in einer auch von den Verkehrswende-Initiativen befürworteten Art und Weise wurden erste Straßen ab Oktober 2022 in Fahrradzonen und -straßen umgewandelt. Der Sommer 2023 sollte dann für die große Veränderung genutzt werden.

Mit diesem Erfolg änderten viele der Verkehrswende-Aktiven dann ihren Schwerpunkt. Die Fahrradstraßensache lief, aber vieles aus dem Verkehrswendeplan wartete noch auf Beschlüsse und Vollzug: Wiederaufbau der Straßenbahn, Barrierefreiheit, autofreie Innenstadt – dicke Bretter, die zu bohren noch viele kreative Aktionen erfordern würden.

## **Am Beispiel: Lobbyarbeit für die Ver- kehrswende in Buseck**

Zeitgleich mit den Verkehrswendeaktivitäten in Gießen und damit als erste Initiative in der ländlichen Umgebung Gießens kam im Frühjahr 2019 eine Runde interessierter Menschen in Buseck zusammen. Vorangegangen war eine öffentliche Veranstaltung, in der Vorschläge für die Gemeinde vorgestellt und dann mit dem ebenfalls eingeladenen Bürgermeister diskutiert wurden. Das war ein geschicktes Vorgehen, weil so dem Ganzen gleich eine höhere Aufmerksamkeit zuteilwurde. Alle, die sich an dem Abend als interessiert in eine Liste eintrugen, wurden zu einem Gründungstreffen eingeladen. Dann ging es sehr schnell. Aus dem bereits vorher von einigen Einzelpersonen entwickelten Verkehrswendeplan wurde ein Forderungskatalog, der den politischen Parteien und der Verwaltung vorgeschlagen wurde. Im September 2019 organisierten die Aktiven den ersten Verkehrswende-Aktionstag auf einer Straße, die laut Plan zur Fahrradstraße werden sollte. Die Resonanz vor allem im Ortsteil Großen Buseck war sehr hoch, was dazu führte, dass sich viele andere Gruppen beteiligten und nach einiger Zeit Personen aus allen im Parlament vertretenen Parteien an den Treffen der Initiative teilnahmen. Mehrere konkrete Vorschläge für Veränderungen wurden von der Initiative formuliert und dann von allen Parteien gemeinsam im Parlament eingebracht und verabschiedet. So konnten parteipolitische Ränkespiele verhindert werden. Die Gemeinde fällte Beschlüsse zu ersten Fahrradstraßen und setzte eine Arbeitsgruppe für den Radverkehr ein, die über 70 Maßnahmen zusammentrug. Allerdings zeigte sich auch in Buseck, dass stets die Gefahr des Versandens besteht. Beschlossen heißt nicht geplant, und geplant noch nicht umgesetzt. Folglich

mussten weitere Aktionen laufen, um den Druck zu erhöhen. Im September 2022 fand eine Raddemo durch die Ortsteile statt, wo mit einem großen Daumen an den verschiedenen Haltepunkten dokumentiert wurde, ob die Umsetzung gut, schlecht oder gar nicht erfolgte. Bewusst wechselte die Initiative mit ihren Aktionen zwischen den Ortsteilen, um überall Veränderungen einzufordern und die Bevölkerung zu beteiligen. So war 2021 und 2022 mehrfach Alten-Buseck Schauplatz recht spektakulärer Aktionen zur Verkehrsberuhigung oder für sichere Schulwege.

Dreitägige Demonstration in Alten-Buseck, um jeweils zwischen 7.40 und 8.10 Uhr die Hauptstraße nahe der Grundschule für Kinder passierbar zu machen.

Im Frühjahr 2022 startete die Initiative zudem ein Bündnis für einen zusätzlichen Haltepunkt an der Vogelsbergbahn. Diese läuft im Osten von Großen Buseck direkt durch ein großes Industriegebiet mit ca. 1000 Arbeitsplätzen sowie einer Schule und einem Wohnheim für Menschen mit psychischen Beeinträchtigungen. Der Zug muss dort zwar langsam fahren, aber hält nicht. Auch Fahrrad- und sinnvolle Busverbindungen fehlen. An dem Bündnis beteiligten sich mehrere Parteien, der Gemeindevorstand, über zehn der ansässigen Firmen sowie Schule und Wohnheim. Gemeinsam mit weiteren Anliegern wurden Bedarfszahlen ermittelt und die Verkehrsträger aufgefordert, einen solchen Haltepunkt einzuplanen. Mit einem Zwischenerfolg: Im Herbst 2022 wurde der Vorschlag offiziell in die Machbarkeitsprüfungen für die Bahnlinie aufgenommen.



Raddemo zu Konfliktpunkten in Großen-Buseck, u.a. zu inakzeptablen Fahrradständern: Der Daumen zeigte an, wie zufrieden die Verkehrswende-Aktiven mit der jeweiligen Situation waren.



# Gedanken zum Schluss: Die Idee weitertragen

Es liegt in der Natur der Sache: Verkehr lässt sich nicht begrenzen. Ganz im Gegenteil stammt ein Großteil des Verkehrs jeder Stadt und jedes Dorfes aus der Umgebung. Mit den (wichtigen!) Maßnahmen im eigenen Ort kann daher nur ein Teil des Autoverkehrs auf Fuß, Fahrrad und ÖPNV verlagert werden. Verkehrswende muss auch in den Orten der Umgebung stattfinden, gerade auch im ländlichen Raum. Denn dort fehlt den Menschen aktuell oft die Möglichkeit, auf das Auto zu verzichten, weil es gar keine und nur sehr schlechte Alternativen gibt. Was also liegt näher, als die Ideen von Verkehrswendeplänen und Aktionen überall hin zu tragen. Jede Initiative oder Runde von Aktiven sollte daher den Kontakt zu Menschen rundherum suchen, diese beim Aufbau eigener Initiativen unterstützen und kooperieren, wo immer es geht. Oft bleiben Verkehrswendegruppen in kleinen Orten nämlich klein. Da hilft es, wenn bei Aktionen Unterstützer\*innen aus den umliegenden Dörfern und Städten kommen. Auch lassen sich gemeinsame Aktionstage oder Raddemos über Gemeindegrenzen hinweg organisieren. Vielen, die neu anfangen, hilft es, von den Erfahrungen und dem Wissen derer zu lernen, die schon länger aktiv sind. Es ist also mehr als nützlich, dafür einzutreten, dass möglichst überall Verkehrswende-Initiativen aktiv sind – auch ganz praktisch aus dem Eigennutz, dass die Mengen an Autoverkehr, die von dort kommen, dann sinken. Eine Verkehrswende ist überall nötig!

Anti-Auto-Aktionsbuch  
Viele Tipps für Verkehrswende-  
aktionen. Großformat, 9 €.

[www.aktionsversand.siehe.website](http://www.aktionsversand.siehe.website)

## Wir unterstützen euch!

Diese Broschüre ist eine Anleitung, selbst Verkehrswendepläne zu entwerfen und für die Durchsetzung der Vorschläge einzutreten. Vielleicht blieben Fragen offen oder ihr habt Lust auf ein direktes Treffen. Dann meldet euch bei uns. Wir gucken, wie wir euch helfen können.

- ▶ Beratung, Rückfragen usw. per Telefon oder Mail an uns, gern auch in einem kleinen Online-Treffen, damit von eurer Seite mehrere teilnehmen können.
- ▶ Einen Vortrag oder Workshop bei euch, um für solche Ideen zu werben.
- ▶ In Einzelfällen können wir finanzielle Förderungen vermitteln, z.B. für den Druck eines Verkehrswendeplanes oder konkrete Aktionen.

Denkt aber dran: Wir sind auch „nur“ ehrenamtliche Aktive – also kein Büro, welches dauernd erreichbar ist. Andererseits stehen wir damit auf Augenhöhe: Verkehrswende-Aktive, die anderen Aktiven helfen ... und vielleicht gebt ihr später euer Wissen ja auch weiter. Wäre schön!

Helfen kann euch auch unter „Anti Auto Aktionsbuch“ mit viel mehr Ideen für konkrete Aktionen zur Verkehrswende:





**Provoziert!** (erschienen im Buchner-Verlag)  
Theoretische und historische Abhandlungen zur Bedeutung provokanter Aktionen für politischen Protest mit vielen Beispielen. 154 S., 19 €.

Technik – für ein gutes Leben oder für den Profit?  
Technik als Werkzeug, Debatte um Technikkritik, Perspektiven.  
A5, 112 S., 4 €.



**Konsumkritik-Kritik**  
Warum bewusster Konsum wenig bewirkt außer die Festigung bestehender Verhältnisse. 52 S., 3 €.



**Umwelt und Macht**  
Herrschaft produziert Umweltzerstörung. 64 S., 3 €.

[www.aktionsversand.siehe.website](http://www.aktionsversand.siehe.website)

## How to Verkehrswendepläne

Entstanden in der Projektwerkstatt Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen-Saasen  
saasen@projektwerkstatt.de  
Tel. 06401-903283  
<https://verkehrswende.siehe.website>

Gefördert von der Initiative Mobilitätskultur  
<https://initiative-mobilitaetskultur.de>

Verleiht Räder!



April 2023

