

VORRANG FÜR BAHN, BUS UND FAHRRÄDER

Von Jörg Bergstedt

88.850 Fahrradfahrer sind 2018 in Deutschland verunglückt, durchschnittlich neun Menschen, ob mit Rad oder ohne, starben pro Tag bei Unfällen. Zusammengerechnet fünf Tage stand jede*r Autofahrer*in in Deutschland 2018 im Durchschnitt im Stau. 2,3 Millionen Passagiere flogen im gleichen Jahr die Strecke zwischen Frankfurt und Berlin. Seit einigen Jahren sind SUVs die am meisten zugelassenen Autotypen. 2018 waren es knapp eine Million. Bis zu einem Drittel der Innenstädte sind Verkehrsfläche. Die versiegelte Fläche verhindert das Versickern von Regenwasser und heizt die Städte auf. Und was passiert? Weitere Straßen werden gebaut, neue Wohn- und Industriegebiete, Freizeit- und Einkaufszentren erzeugen neuen Verkehr. Diskutiert wird über den Tausch der Antriebstechnik – vom Verbrenner zu Strom. Kein einziges der oben genannten Probleme würde dadurch gelöst.

**Von Gründen,
Vorschlägen und
Aktionen**

**Notwendigkeit und
Möglichkeiten einer
Verkehrswende
im Raum Gießen**

Stellen Sie sich vor, irgendeine Sportart oder ein Hobby würde solchen Schrecken verbreiten. Es würde ein Verbot geben. Doch beim Autoverkehr passiert nichts. Er hat das Privileg, jährlich Tausende allein in Deutschland zu töten, Zigttausende zu verletzen und überall die Lebensqualität nachhaltig zu verringern. Doch nicht nur das: Damit all dieser Schrecken geschehen kann, investieren Staat, Privatwirtschaft und einzelne Menschen riesige Geldsummen, Kraft und Zeit in Aufrechterhaltung und Ausweitung des Schreckens. Würden intelligente Wesen von weit entfernten Orten im Weltall auf die Erde schauen, sie würden »uns« Menschen kollektiven Wahnsinn bescheinigen. Denn die grotesk großen Massen an Blech, die selbständig bewegungsfähige Wesen durch die Gegend transportieren, und die riesigen Flächen, die hierfür und für das Parken dieser Geschosse zubetoniert werden, sind keineswegs nötig. Andere Verkehrssysteme sind nicht nur möglich, sondern sogar leistungsfähig. Doch die Debatte läuft in breiten Kreisen eher andersherum – und die Gesamtmobilität steigt und steigt. Schneller, höher, weiter – das gilt für alle Verkehrsarten, ein ruinöser Wettbewerb für Mensch und Natur. Deutet sich eine Verlangsamung der



weiteren Schreckensvergrößerung an, schrillen sofort Alarmglocken. Vermeintliche Arbeitsplätze und systemrelevante Wirtschaftszweige werden zu einer Art übergeordneter Leitkultur erhoben und mit allen Mitteln durchgesetzt. Um Mobilität geht es dabei nicht, denn der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist vielfach langsamer (z.B. gegenüber Fahrrädern in Innenstädten), braucht viel mehr Platz als Busse und Bahnen (u.a., weil die Autos abgestellt werden müssen) und schafft auch nicht so viele Menschen pro Zeiteinheit zu einem bestimmten Ort wie eine Straßenbahn. Zudem wird mehr Energie verbraucht, deutlich mehr Rohstoffe gehen in Fahrzeug- und Fahrwegbau, die Autos verlärmern Landschaften und Orte, verpestern die Luft und verschlingen hektarweise wertvolle Böden. Das lässt sich allerdings auch positiv ausdrücken. Denn wenn ...

- bis zu 30 Prozent der Innenstädte versiegelte Flächen für den Autoverkehr sind und für Autos mehr Raum zur Verfügung steht als zum Wohnen,
- gleichzeitig Autos riesige Mengen an Rohstoffen sowohl bei der Produktion als auch im Betrieb verbrauchen (und auch E-Autos daran nichts ändern, in der Produktion sogar noch aufwändiger wären),
- Autos eine ständige Gefahr für Mensch und Tier darstellen, für viele von ihnen sogar reine Massenmordmaschinen sind (Insekten, Kröten ...),

Grundlagentexte, Zahlen,
Fakten und Handlungsmöglich-
keiten auf

www.verkehrswende.siehe.website

- wegen der Autos Kinder, Menschen mit Orientierungsproblemen und Haustiere in Wohnungen eingesperrt werden müssen und
- Produktion und Betrieb der Autos die Luft vergiften, klimaschädliche Abgase und Lärm produzieren,

dann ist klar, welch riesiges Potential für eine Verbesserung der Lebensbedingungen in jedem Ort und auf dem Planeten insgesamt mit dem Ausstieg aus dem motorisierten Individualverkehr verbunden ist. Argumente für den Ausstieg auf ständig mehr Mobilität und den Umstieg auf Fuß, Fahrrad und ÖPNV gäbe es also genug. Doch die Karten im kapitalistischen Machtbetrieb sind anders gemischt. Was zählt, ist Profit. Mit gewaltigem Aufwand laufen Werbekampagnen, um dieses profane Interesse am Geldmachen hinter dem Versprechen von Wohlstand, Geschwindigkeit und vermeintlicher Unabhängigkeit zu verbergen.

Wie dominant der motorisierte Individualverkehr geworden und immer noch ist, zeigt auch das Verhalten seiner Gegner*innen. Kaum ein Vorschlag für eine Veränderung von Verkehrsflüssen kommt ohne das Auto aus. Da phantasieren Umweltverbände und -firmen von der massenweisen Umrüstung auf elektrische Antriebe, ohne irgendwelche Antworten auf die Fragen zu finden, wie die zentralen Problemen des Flächenverbrauchs, der Verkehrstoten, der Produktion und der Energieversorgung zu lösen wären. Da werden unter dem Banner der Verkehrswende Parkhäuser am Rande von Innenstädten hochgezogen, beengen Radwege Fußgänger*innen und schaffen vor allem freie Fahrt für die Autos. Fahrradstraßen erhalten Erlaubnisschildchen für Kraftfahrzeuge aller Art, vielerorts werden strombetriebene Autos in Innenstadtbereiche hineingelassen, die bislang den Anwohner*innen vorbehalten waren. Dabei ist es wie immer: Ein konsequenter Wandel bietet die besten Lösungschancen. Verkehrsmittel, die töten, verlärmern, verschmutzen, die Klimawandel fördern und Rohstoffe verschleudern, passen nicht in menschen- und umweltgerechte Verkehrskonzepte. Sie werden nicht besser, wenn ihr Wachstum entschleunigt oder der Motor ausgetauscht wird. Eine soziale und ökologisch Mobilität braucht den MIV nicht – genauso wie eine echte Energiewende keine Kohle- und Atomkraft braucht und eine ökologisch verträgliche Ernährungssouveränität weltweit nicht vom reduzierten Einsatz giftiger Chemikalien und einer abgemilderten Politik des Landgrabblings lebt, sondern all das konsequent überwindet.

Eine echte Verkehrswende erobert den Lebensraum in Stadt und Land für die Menschen und für eine intakte Umwelt zurück. Mobilität und die Verkehrsmittel selbst werden zum öffentlichen Raum – ohne die Schranken von Treppenstu-



fen, Fahrkarten und anderen brutalen Instrumenten einer rücksichtslosen Wirtschaftsweise, die immer wieder einen Teil der Menschen ausschließt und andere in Gefahr bringt.

Die Anfänge sind gemacht: Verkehrswendekonzepte in und um Gießen

Für die Stadt und inzwischen auch Teile des Kreises Gießen haben Aktive aus Verkehrswendegruppen und -initiativen umfangreiche Pläne erarbeitet, wie ein konsequenter Umbau vom Auto in Richtung Fuß, Fahrrad, Bus und Bahn aussehen könnte. Die Wirkung der Pläne war bemerkenswert. Schon kurz nach ihrer Veröffentlichung wurden sie zur wichtigsten, oft sogar einzigen Grundlage der Mobilitätsdebatte in und um Gießen. Es gelang, viele gesellschaftliche Gruppen dafür zu gewinnen, ihre Vorschläge mit in den Plan einzuarbeiten und dann diesen auch selbst als Grundlage politischer Einmischung zu verwenden. Das ist erstaunlich und bestätigt auch hier: Nicht weichgespülte Teilforderungen, die letztlich das Problem nicht (ausreichend) lösen, haben Zugkraft, sondern der mutige Entwurf, der den Menschen Hoffnung macht, aus dem laufenden Desaster tatsächlich herauszukommen. Obwohl – oder eben weil – die vorgelegten Pläne sehr weitgehende Veränderungen vorschlagen, haben sie eine große Wirkung entfaltet. Darauf gilt es aufzubauen – bei der Umsetzung in den Gemeinden, wo Pläne existieren, und dort, wo noch welche entwickelt werden müssen.

Schauen wir in diese Pläne einmal genauer hinein, so werden die zentralen Punkte sichtbar, die einer jeden Verkehrswende zugrunde liegen:

- Der motorisierte Individualverkehr (MIV) muss Stück für Stück verschwinden, zuerst aus allen Innenstädten und Ortszentren, um Bildungs-, Versorgungs- und Sozialeinrichtungen Platz zu machen, aber dann auch überall andernorts. Das alles muss gelingen, ohne die Mobilität einzuschränken. Der MIV muss also abgelöst werden durch sozial gerechte, umweltschonende und am besten leistungsfähigere Alternativen, die bei weniger Platz- und Energiebedarf mehr Menschen und Güter bewegen können.
- Die edelste Form der Verkehrswende ist das Einsparen von Verkehr. Viele Wege sind erzwungen – durch eine Infrastrukturpolitik, die lange Wege und Zwang zum Auto schafft. Dazu gehören Märkte und Einkaufszentren auf der grünen Wiese, zentrale Bildungs- und Kulturangebote, verschärfte Jobcenter-Auflagen und große Gewerbegebiete bei gleichzeitigem Verschwinden von Läden, Arztpraxen und mehr aus kleineren Orten. Hinzu kommt eine Globalisierung von Produktion und Transport. Ein Umdenken muss alle Felder von Wirtschaft und Politik erfassen.
- Den höchsten Umstieg vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel schafft ein attraktives Netz echter Fahrradstraßen (maximal Anlieger frei), die von Stadtteilen und Umland

bis in die Innenstädte und Fußgänger*innenzonen führen, die Orts- und Stadtteilzentren, Bildungseinrichtungen, Behörden, Einkaufszentren, Krankenhäuser, Naherholungsgebiete und vieles mehr anbinden – unter Nutzung bisheriger und dann freiwerdender Autoverkehrsflächen und -einrichtungen statt neuer Flächenversiegelung.

- Nötig ist ein engmaschiges Netz aus leistungsfähigen und fußgänger*innenverträglichen öffentlichen Verkehrsmitteln (Straßenbahn, RegioTram, Seilbahn), ergänzt durch intelligente Zubringersysteme zu den Ein-/Ausstiegspunkten (Fahrräder/EBikes, Bürger*innenbusse, Taxis usw.), auch hier unter vorrangiger Nutzung der freiwerdenden Autoverkehrsflächen und -einrichtungen.
- Für eine gleichberechtigte Chance aller Menschen auf solche Mobilitätsangebote ist der Nulltarif sinnvoll, also der fahrscheinlose, öffentliche Personenverkehr. Freie Fahrt für alle in diesem Sinne schafft die klassenlose Gesellschaft in Bussen und Bahnen – ein schönes Beispiel für soziale und ökologische Transformation.
- Fahrräder und ÖPNV brauchen deutlich weniger Fläche. So können viele bisher versiegelte Bereiche für den Aufenthalt im Freien, Grünanlagen und Fahrradstraßen umgebaut werden. Parkhäuser, Tankstellen und Autosalons weichen Wohnungen oder Einrichtungen, an denen es bislang mangelt.
- Für den Güterverkehr sind Kombinationen aus überregionalen Transporten per Schienen und lokalen Verteilsystem per Gütertram, Seilbahn und Lasten-Kleintransportern/-Rädern zu schaffen. Das ist zu bewältigen, wenn die Gesamtmengen durch eine Dezentralisierung von Produktion, Kreislaufwirtschaft und Verwendung regionaler Ressourcen drastisch reduziert werden.
- Viele kleine Maßnahmen zur Verbesserung einer umwelt- und sozial gerechten Mobilität mit gleichen Zugangsmöglichkeiten ergänzen den Wandel. Sie reichen vom Angebot an Lastenrädern bis zu besseren Übergängen zwischen den Verkehrsmitteln.

Für eine wirkungsvolle Debatte um den nötigen Wandel braucht es öffentlichen Druck. Neben kreativen Aktionen und Einmischung in kommunale Politik helfen Verkehrswendepläne, in denen die Vorschläge detailgenau eingezeichnet werden. Für die Stadt Gießen und die Gemeinden im Wiesektal sind solche Pläne bereits entstanden, die ersten Vorschläge aus ihnen auch bereits umgesetzt. Die Pläne gaben der Diskussion wertvolle Anstöße und fokussierten nicht nur die politischen Entscheidungsabläufe, sondern auch die Aktionen in der Öffentlichkeit, die für die Verkehrswende warben. Zurzeit wird in weiteren Kommunen an Verkehrswendeplänen gewerkelt – in anderen Orten sind Menschen gesucht, die so etwas in Angriff nehmen. Ein Blick in die bestehenden Pläne zeigt, was dort alles eingetragen werden kann:

- Vorhandene und reaktivierbare Bahnlinien sowie Vorschläge für zusätzliche Haltepunkte und Verstärkungen durch Begegnungsgleise bei den eingleisigen Strecken.

- Verknüpfung der Bahnlinien mit Buszubringern, die Wohngebiete, entlegene Ortsteile und Dörfer an die Ortszentren und die Bahnhöfe anbinden – und zwar in direkter Linie. Die Busse fahren mehrere Schleifen und kreuzen dabei nach einem oder maximal zwei durchfahrenen Orten wieder einen Bahnhofpunkt. Die Übergänge sind überdacht, barrierefrei und getaktet, die Anschlussverbindungen werden im Bus auf Bildschirmen angezeigt.
- Eine Besonderheit für Gießen ist der Aufbau eines Straßenbahnnetzes mit eigenständigen Gleisen in der Innenstadt, zusätzliche Stichverbindungen in die großen Wohngebiete Weststadt, Südstadt und Wieseck sowie vier Linien, die durch weitere Stadtteile führen und am Stadtrand Gießens auf die vorhandene Bahngleise wechseln, um so das Umland direkt und umsteigefrei anzubinden (RegioTram).
- Ungefähr ein Drittel der bisherigen Autostraßen ist für ein Fahrradstraßennetz vorgeschlagen. Das Rückgrat bildet die zweispurige Fahrradstraße auf dem inneren Anlagenring mit sternförmigen Verbindungen in die Stadtteile und zu großen Einrichtungen wie Hochschulen, Behörden und Bahnhaltstellen sowie in die Innenstadt hinein. Zwischen ihnen sind weitere Verbindungen eingetragen. Kreuzungen mit stärker befahrenen Straßen sind als Gefahrenpunkte gekennzeichnet, die einer Umgestaltung bedürfen.
- Zur weiteren Stärkung des Radverkehrs sind bessere Abstellplätze, Verleihsysteme auch von Spezial- und Lastenrädern, gute Ausschilderung und Mitnahmemöglichkeiten in Bus und Bahn zu schaffen.
- Unschlagbar umweltfreundlich und auf kurzen Strecken vielfach die bevorzugte Fortbewegungsart ist das Gehen. Die Ausdehnung autofreier Zonen in den Ortskernen und um sensible Bereiche wie Kindergärten, Schulen, Krankenhäuser, Kulturzentren und Einkaufsmärkte wird Fußgänger*innen stark fördern und diese ursprünglichste aller Formen von Mobilität angenehmer und sicherer machen.
- Besondere Förderung brauchen Menschen mit Gehhilfen aller Art, um barrierefrei an alle Ziele zu kommen. Vielfach ähneln ihre Bedürfnisse nach Absenkung von Kantsteinen, von Rampen statt Treppen denen der Radler*innen, so dass hier für beide Gutes getan werden kann.
- Der Umbau von Auto- auf Straßenbahn verbessert die Situation für Fußgänger*innen erheblich, weisen Straßenbahnen doch ein sehr enges Haltestellennetz auf und können auch Grün- und gepflasterte Bereiche durchfahren. Zudem sind sie barrierefrei nutzbar.

Die Einzelmaßnahmen allein machen kein gutes Verkehrskonzept aus. Ein wichtiges Augenmerk muss auch auf die Verknüpfung gelegt werden. Die vielen Stellen, an denen sich Rad- und Fußverkehr kreuzen oder Straßenbahnen und Busse entlangfahren, bedürfen behutsamer Gestaltung, um ein unfallfreies Nebeneinander und die Verknüpfung zu gewährleisten. Fallen die



Die Grundidee

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

Verkehrswende I: Die zentralen Achsen für Fahrrad&Zug ausbauen

- Radweg R7 zuwerten: Innersort durchgehend als Fahrradstraße, Vorort- oder Quersingelbahn bei allen Kreuzungen.
- Vier neue Haltestellen an der Vogelsbergbahn: Altar Flughafen, Rödgen, Buseck-Industriegebiet/Martin-Luther-Schule/Wappernstraße und Lindenstruß.
- Bau weiterer Ausweichstellen mit zweitem Gleis westlich Rödgen und in Soeren (Unterbus 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 Wiesektals an die zentralen Verkehrsachsen

- E-Buszubringerverkehr zu den Bahnhöfen/zentralen Orten. Statt Parallelverkehr zur Bahnlinie (wie bisher) fahren fortan 2 Busse Schienen in beide Richtungen (Anschlüsse an Bahnhöfe): Gießen-Sachsen - Soeren - Traha - Alten-Buseck - Gießen-Buseck - Oppenrod - Burkhardtshain - Buseck - Lindenstruß - Soeren - Ballebach - Reinhardtshain - Beienhain - Gießerrad - Guckelboom - Gießerrad - Stangenrod - Lunda - Atzenhain - Lehreim - Gießerrad - Gießerrad - Gießerrad - Eilingshausen - Harbeck - Flugplatz - Hattenrod - Ballebach - Lindenstruß - Wimmerod - Benseid - Bensen - Gießen-Buseck - Alten-Buseck - Traha - Soeren - Gießen-Buseck.
- Fahradwege von allen Ortschaften zum nächsten Bahnhof, Zentrum, Schulen usw. (erliche Ausbaustrecken nötig auf vorhandenen Wegen). Umwidmung passender innerörtlicher Straßen zu Fahrradstraßen.

Verkehrswende III: Detailverbesserungen

- Fahradstreifen/Verkehrsflächen am R7. Je ein Leihfahrrad pro Ortsteil.
- Freigabe von Einbahnstraßen für fahrdirekt 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 Privatangebots, z.B. der Zubringerbusse zu Super-

märkten, 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, Gröbenberg und Industriegebiet Buseck).
- Umbau des innerörtlichen Straßennetzes, denn in Folge der erheblichen Verkehrsrückgang durch die vorgeschlagenen Maßnahmen kann der Straßenraum eingespart werden zugunsten von Aufenthaltsflächen.
 - Verkehr: großzügige Ortsringstraßen (Kreise), Verzweigungen, Aufplatzungen, Überquerungshilfen usw.)
 - Tempo 30 und veränderte Straßenführungen im Ort.

Verkehrswende IV: Regionalpolitik der kurzen Wege

- Initiativen für Läden, Kulturstätten, Gemeinschaftsräume, Arztpraxen usw. auch in den kleinen Orten.
- Regionalpolitische Ermächtigung zugunsten kurzer Wege, keine neue Straßen, Gewerbegebiete und Märkte außerhalb der Ortschaften. Rückbau bestehender Einkaufszentren ohne Anbindung an ÖPNV.
- Initiative über Gemeindebund/Stadtweg, NGOs und Parteien zur Umwidmung der Fördermittel aus dem Autosektor (Infrastruktur, Straßen, Parkhäuser und -plätze, Dienstwagen- und Pendlerpauschale) für Nulltarif, Verkehrsberuhigung und Radwegbau.



Verkehrswendeplan für das Wiesektal mit Radverbindungen, Bahnlinienerweiterungen und Buszubringern. Es fehlen Hinweise auf Fußgänger*innen-zonen und Barrierefreiheit.

Autos weg oder können deutlich reduziert werden, ist nicht nur das größte Gefahrenpotential gebannt, sondern auch der Platz für schlaue Lösungen frei.

Die bisherigen Pläne für Gießen und das Wiesektal enthalten noch keine vollständigen Konzepte für den Güterverkehr innerhalb der Orte und zwischen nahe beieinanderliegenden Orten. Kurze Wege, einfache und E-Motor-unterstützte Lastenräder für größere Frachten können hier einen Großteil der Auslieferungsfahrten übernehmen – z. B. ausgehend von Güterverladezentren entlang der Bahnlinien. Bereits getestet wurden Güter-Straßenbahnen, die auch für Gießen eine Teillösung wären, wenn die Stadt von einem Straßenbahnnetz erschlossen würde.

Die Verkehrswendepläne für Gießen und Umgebung sind über www.giessen-autofrei.siehe.website und www.wiesektal.siehe.website einzusehen. Sie werden dort ständig aktualisiert und ergänzt. Für den Süden Gießens sind solche Pläne in Entstehung. Wir bieten allen Menschen und Initiativen Unterstützung an, die in ihren Orten und Regionen solche Pläne erarbeiten wollen.

Gießen autofrei – Aktion bewegt Politik, bewegt Menschen

Die Erstellung und Veröffentlichung der Verkehrswendepläne verschafften der politischen und öffentlichen Debatte erheblichen Auftrieb. Es war und ist eines der Geheimnisse ihrer Erstellung, dass es zu den im Plan enthaltenen Vorschlägen keine formalen Abstimmungen und damit auch kein Tauziehen um vermeintlich »richtige« und »falsche« oder zurückhaltende bzw. radikale Forderungen gab.

Ebenso konnte die Frage, unter welchem Label was zu veröffentlichen ist, völlig verhindert werden. Die Eigeninteressen von Parteien, Verbänden oder Ego-Interessen von Einzelnen blieben außen vor, weil die Initiative von einem Kreis aktiver Personen ausging, die alle Interessierten zu einem gemeinsamen Werk unter Verzicht auf Label und Formalien einlud. Die Verkehrswendepläne sind Synthesen der von sehr verschiedenen Seiten eingebrachten Ideen, die miteinander verknüpft und überall dort, wo Vorschläge gegeneinanderstanden, im Detail diskutiert und die Einzelvorschläge passend optimiert wurden. Das Ergebnis ist faszinierend detailgenau, radikal und unter den Verkehrswendeaktivisten der Region in manchen Details trotzdem umstritten. Da aber das Werk nicht als gemeinsame Meinung, sondern als Sammlung und Synthese der vielen Vorschläge bezeichnet wird, kann dieses Ringen um richtige Lösungen als produktiver Prozess verstanden werden. Entstanden ist so ein sehr dynamischer Plan, der mit dem Druck der vorläufigen Fassung als Faltpapier auch nicht sein Ende fand. Ständig werden neue Vorschläge eingebaut und als aktualisierte Fassung im Internet oder in neuen Druckschriften veröffentlicht.

Allein hätte das aber nicht gereicht, um die bemerkenswerte Wirkung der Verkehrswendeaktivitäten in und um Gießen zu erzielen. Jeder gute Plan ist so wirkungsvoll, wie durch kreative Aktionen ein politischer Druck und eine öffentliche Debatte erzeugt werden, dass es auch tatsächlich zu Veränderungen kommt. Im Moment zeigt sich die Lage in und um Gießen an einigen Stellen hoffnungsvoll, an anderen ohne wirkliche Fortschritte und insgesamt widersprüchlich. Auslöser sind etliche, zum Teil sehr spektakuläre Aktionen seit Januar 2018 und die Vorlage der umfassenden Verkehrswendepläne, die für sich und durch die begleitenden Aktionen eine hohe Aufmerksamkeit und Beachtung erlangten. Eine kleine Chronologie:

- Januar 2018: Per Informationsblatt in ihrem Briefkasten erfahren Gießener Einwohner*innen von einer Testphase für den fahrscheinlosen Nahverkehr. Das »teuflisch gut gemachte« Flugblatt (Originalton im ZDF) scheint von der Stadt Gießen, den Nahverkehrsbetrieben und anderen wichtigen Playern der Region auszugehen. Doch es ist eine Fälschung. Die Debatte um Sinn und Unsinn des Nulltarifs hält das nicht auf. Eine Woche lang prägt das Thema die Medien – und am Ende bekennen viele, dass die Idee gut ist.
- Frühjahr und Sommer 2018: Mehrere kleine Aktionen in der Gießener Innenstadt werben für eine Verkehrswende, unter anderem den Bau einer Straßenbahn und die Einrichtung

Der Nulltarif-Flyer ist zwar eine Fälschung, befördert jedoch die Debatte. Rund eine Woche lang ist das Thema in den regionalen und überregionalen Medien.

von Fahrradstraßen. Auf einem kleinen Flugblatt sind die ersten Trassenvorschläge für beides eingezeichnet.



Fahrradstraße auf dem R7 in Trohe

- Oktober 2018: Für die Gemeinden Buseck, Reiskirchen und Grünberg wird ein genauer Verkehrswendeplan als gedruckter Faltpapier veröffentlicht und verteilt. Er wurde von Aktiven rund um die Projektwerkstatt erarbeitet, dazu wurden alle Wege zwischen verschiedenen Ortsteilen abgefahren und auf ihre Eignung überprüft. In drei Veranstaltungen wurden die Vorschläge auch öffentlich präsentiert. In Buseck entstand daraufhin eine Verkehrswende-Initiative, die in der Folge die Vorschläge weiterentwickelte und mit vielen Aktionen, Gesprächen und Öffentlichkeitsarbeit in die kommunale Politik einbrachte.
- 20. Oktober 2018: Erster großer Verkehrswendeaktionstag in Gießen. Entsprechend den Vorschlägen auf dem vorläufigen Plan werden per Versammlungsrecht ein Teil des inneren Anlagenrings und die Neuen Bäume zur Fahrradstraße. Informationsstände, Straßenmusik, Fahrraddemos und vieles mehr machen den Tag zu einem eindrucksvollen Erlebnis. Es gibt eine umfangreiche Berichterstattung und Vorstellung der Verkehrswendevorschläge. Viele bislang zögerliche Gruppen beteiligen sich in der Folge an

Aktionen und bringen ihr Wissen in die Ausarbeitung nun eines flächen-deckenden und präzisen Verkehrswendeplans für Gießen ein (Filmbericht auf <https://youtu.be/Ch6ssFi8oZk>).

- Im März 2019 wurde der präzise Verkehrsplan für die Stadt Gießen fertig und in mehreren Tausend Stück als Faltpapier gedruckt. Die Presse berichtete mit großen Artikeln. Einige der Journalist*innen äußerten ihre Zufriedenheit, dass endlich ein umfassendes Konzept auf den Tisch käme – hatte sie das Rumgemurkse mit wirkungsschwachen oder -losen Kleinmaßnahmen einschließlich ständiger Ankündigungen ohne praktische Folgen doch immer mehr selbst genervt. Jetzt war endlich etwas da, worüber diskutiert werden konnte. Es folgten Interviews und Rechercheberichte in den Medien darüber, wie andere Player die Vorschläge sahen. Das machte diese noch bekannter. Es veränderten sich aber auch die Möglichkeiten für Aktionen. Fortan war der Verkehrswendeplan die Grundlage aller Aktionen.
- Ein RegioTram-Modell wird gebaut und fährt auf den vorgeschlagenen Strecken der Stadt herum. Grundlage ist der Paragraph 25, Absatz 2 der Straßenverkehrsordnung* – eine gerade zur Kreativität anregende Passage in einem ansonsten so trockenen Gesetz. Auf der gleichen rechtlichen Basis tauchen Gehzeuge auf und bilden immer wieder eindrucksvolle, demonstrative Bilder für eine Verkehrswende in Gießen.
- Der Höhepunkt des Jahres 2019 lief am 3. Mai über die Bühne – oder richtiger: erst durch die ganze Stadt und dann vor allem in der Neustadt

** (1) Wer zu Fuß geht, muss die Gehwege benutzen. ... (2) Wer zu Fuß geht und Fahrzeuge oder sperrige Gegenstände mitführt, muss die Fahrbahn benutzen, wenn auf dem Gehweg oder auf dem Seitenstreifen andere zu Fuß Gehende erheblich behindert würden.*

Schon auf der Titelseite der Gießener Allgemeinen prangte der Verkehrswendeaktionstag als Aufmacher mit einer vielsagenden Überschrift. Im Inneren fanden sich seitenfüllende weitere Berichte.



Ein Gehzeug auf der Ludwigstraße. Fünf davon wurden gebaut und immer wieder spontan oder begleitend zu Aktionen eingesetzt.



Fahrradstraßen
auf bisherigen Autostraßen,
z.B. dem inneren Anlagenring

12 neue Bahn-Haltestellen
an Vogelsberg- und Main-Weser-Bahn, dazu
die Lumdatal-, Horioffalbahnhof und Personen-
verkehr zum Europaviertel

Nulltarif
Ohne Fahrschein mit
Bus und Bahn!

**Autofreie
Innenstadt**
Keine Autos mehr,
Straßenbahn
mit Buse

Neue Haltestellen
Zwischen Klinik für Bakteriologie
an Auberg und Ucker Straße

**Uni-Linie
als Seilbahn**
Hier dargestellt ist der
Korridor mit Haltestellen
bei "Quers" Linien-
führung muss noch
erarbeitet werden.

**Keine neue
Versiegelung!**
Rückbau und Ufer-
wiederbau statt neuer
Betonpflaster. Kein
Fernstraßenbau!

RegioTrams zur Innenstadt
und eine Uni-Linie als Seilbahn

Wieseck-Flaniermeile!
Nulltarif! Fahrradstraßen! Straßenbahn!



Legende 1000m

- Fahrradstraße:** Auf Extrawegen oder bisherigen Autostraßen (Innenstadt: innere zwei Spuren des Anlagenrings plus kreuzende Routen)
- Kreuzungspunkte:** Überquerung Fahrrad- über Autostraße (besondere bauliche Querungen notwendig)
- Fußwege:** Zusätzliche Flaniermeilen entlang der Wieseck und Verlängerung Seltersweg (Rundum-Grün-Ampel für Fuß gegenüber Auto)
- Regionalzüge:** 4 alte und 12 neue Haltestellen plus 3 Ausweichstrecken (dicke, rote Linie)
- RegioTram:** 2 Linien, von Zugstrecken kommend, auf Markt kreuzend (Pfeile: Spätere Zusatzlinien in Stadtteilen, zu Uni und Klinik sinnvoll)
- Innenstadt:** Keine Autos/Busse, zudem Doppelpur auf innerem Anlagenring als umrundende Fahrradstraße
- Schulen:** Große Quadrate für andere Einrichtungen
- Uni-Linie:** Korridor für Seilbahn Bahnhof-Klinik-2xCampus-Kreis

Verkehrswendeplan für Gießen mit Fahrradstraßennetz, autofreien Innenstadtzonen, Bahnlinienausbau und Straßenbahnnetz-Neubau, dazu markierte Kreuzungen für Rundum-Grün-Ampelschaltungen und Trassenvorschlag für eine Personenseilbahn. Weitere autofreie Zonen um sensible Bereiche und Hinweise auf Barrierefreiheit müssten ergänzt werden.

und rund um den Oswaldsgarten. Morgens starteten die großen Demos von FridaysForFuture rund um den Anlagenring. Sie endeten in der Innenstadt, wo sie mit dem lauten Ruf »Gießen autofrei!« einzogen. Es folgte dort ein buntes Straßenfest für eine autofreie Innenstadt mit vielen Infoständen, Aktivitäten, Essen, Trinken, und zwei Musik-/Redebühnen sorgten für gute Stimmung und passende Inhalte. Am Nachmittag führte eine große Raddemo um die Innenstadt, drei Stunden lang simulierten Verkehrspolizist*innen Rundum-Grün am Oswaldsgarten, d. h., die Kreuzung wurde für alle Autos für je zwei Minuten gesperrt und alle Fußgänger*innen konnten gefahrlos die Straßen überqueren, auch diagonal (Filmbericht auf <https://youtu.be/djjLE1Rtqfo>).

Spätestens mit dem Verkehrsaktionstag am 3. Mai waren die Forderungen nach einer Verkehrswende im Allgemeinen und für die konkreten Vorschlä-

ge im Verkehrswendeplan eines der dominierenden Themen in der Stadt und damit auch in Medien und im parlamentarischen Raum. Durch den Mitschnitt des Polittalks auf der Bühne des 3. Mai ist gut zu sehen, wie die dortigen Parteienvertreter die ersten Planungen übernehmen. Gleichzeitig wurde so eine Momentaufnahme festgehalten, die zeigte, wie stark der Tag selbst und die Folgeaktionen die Debatte Stück für Stück immer weiter verschoben.

- Am 6. Juli 2019 folgte der nächste Verkehrsaktionstag. Diesmal sollte die Bahnhofstraße in eine Fahrradstraße verwandelt werden – wie es der Verkehrswendeplan vorschlägt. Die Stadt verhielt sich kooperativ und übernahm die Idee, so dass nicht eine Versammlung, sondern ein offizieller Verkehrsversuch einer Fahrradstraße mit »Busse frei« den Tag über zu bestaunen war. Links und rechts standen Infostände, es wurde musiziert und verköstigt (Filmbericht unter <https://youtu.be/eTw0JFVDX0Q>).
- Kurz danach gab der CDU-Baudezernent der Stadt bekannt, die ersten Fahrradstraßen einrichten zu wollen. Die lagen auf wenig befahrenen Nebenstraßen und ergaben allein keine sinnvollen Verbindungen im Stadtgebiet. Unter der Kritik daran kündigte er aber selbst an, dass das nur ein Anfang sei und weiter ein ganzes Fahrradstraßennetz entstehen sollte. Damit war eine zentrale Idee des Verkehrswendeplanes in der Politik angekommen. Fortan ging es nur noch um die Frage, wie und wo dieses Fahrradstraßennetz entstehen würde. Und immerhin: Noch vor der ersten Fahrradstraße wandelte die Stadt Gießen Neustadt und Bahnhofstraße in Einbahnstraßen um – ein erster Schritt, den Autos Flächen zu nehmen und die Innenstadt ruhiger zu gestalten.
- Der nächste Höhepunkt, nach vielen weiteren kleinen Aktionen, bot ein Novum: Erstmals fand ein großer Verkehrswendeaktionstag im Umland von Gießen statt – nämlich in Großen-Buseck. Hier waren die politischen Debatten inzwischen auch weiter vorangetrieben worden, so dass der Mut bestand, mal etwas Größeres zu probieren. Infostände, Aktionen, Verköstigung und ein Polittalk füllten das Straßenfest im Schützenweg. Noch eher spärlich verliefen die Radsternfahrten aus den Ortsteilen, aber die Beteiligung aus umliegenden Gemeinden schuf eine gute Atmosphäre mit einem gut gefüllten, autofreien Bereich. Da wurde sehr deutlich, wie hilfreich es ist, dass sich eine Vernetzung der Verkehrswende-Initiativen entwickelte, die sich solidarisch entwickelte. Busecker*innen revanchierten sich 2020 mit der Unterstützung und Teilnahme an Aktionen in Rödgen, Gießen und Linden.



Zunächst für viele ungewohnt, aber eine gute Idee war die Einführung der Einbahnstraßenregelung in Neustadt und Bahnhofstraße.



Verkehrswende-Aktionstag in Linden



Befreite Stimmung am 17.4.2020 nach Aufhebung der Demonstrationsverbote durch das Verfassungsgericht. Die Mindestabstände wurden vorbildlich eingehalten.

Ein Jahr lang begleitete die RegioTram die Verkehrswendeaktionen. Danach wurde sie leider zerstört.



Für 2020 waren sehr viele Aktionen geplant, doch mitten in der Vorbereitung machte das Corona-Virus einen dicken Strich durch die Rechnung. Um den eigenen Handlungsspielraum auszuloten, meldeten einige Aktivist*innen für den 1. April eine Verkehrswende-Demo an, die verboten wurde. Das Verbot fand Bestätigung durch Verwaltungsgericht und den Verwaltungsgerichtshof (im Nachhinein betrachtet eine unfassbare Missachtung des Versammlungsrechts). Viele politisch aktive Gruppen verschwanden im Corona-Schlaf, während andere bei ihren Bemühungen, z.B. auf die schlimmen Verhältnisse an den EU-Außengrenzen hinzuweisen, von der Polizei rüde attackiert wurden. Jetzt zeigte sich, dass viele Verkehrswende-Aktive nicht nur dieses Thema wichtig fanden, sondern insgesamt für eine freie, ökologische und sozial gerechte, d.h. auch antirassistische und diskriminierungsfreie Gesellschaft eintraten. Sie unterstützten Aktionen von Seebrücke und den Beschäftigten im Gesundheitswesen. Vor allem aber schufen sie mit einer gut durchdachten Abfolge angemeldeter und dann (wie geplant) verbotener Demonstrationen die Chance, die überzogenen Einschränkungen von Grundrechten beim Verfassungsgericht überprüfen zu lassen. Am 16. April siegte sie dort. Die Wiedereroberung der Demonstrationfreiheit in Deutschland war das Werk der Verkehrswende-Aktiven aus Gießen. Die Folge: Wieder mehr Aktionen – selbstverständlich unter genauen Überlegungen, wie diese so durchgeführt werden konnten, dass dem Schutz vor Corona jederzeit genüge getan wird.

- Bereits einen Tag nach dem Verfassungsgerichtsurteil fand auf dem Berliner Platz eine größere Kundgebung sehr unterschiedlicher Gruppen statt, die für ihre Anliegen und das Verbindende zwischen ökologischen, antirassistischen, feministischen und weiteren sozialen Themen eintraten.
- Der 25. April erlebte dann die erste größere Verkehrswendeaktion nach Aufhebung des totalen Corona-Demonstrationsverbotes. Schwerpunkt des die gesamte Grünberger Straße entlangziehenden Menschenstromes mit Gehzeugen, einer rollenden Haltestelle, einer Papp-Straßenbahn und mehreren Soundmobilen war die Forderung nach einer Straßenbahn. Das Ordnungsamt bestätigte: Die Mindestabstände wurden vorbildlich eingehalten.
- Zwei Monate später, genau am 20. Juni, fand dann der zunächst verschobene große Verkehrswendeaktionstag des Jahres 2020 in der Stadt Gießen statt. Der Ludwigsplatz und die umgebenden Straßen waren bis auf eine Autospur, die wegen der vielen Buslinien freigehalten wurde, autofrei. Die vielen Aktivitäten zeigten: Straßen könnten so schön sein, wenn die Autos wegbleiben! Teil der Aktion war die Rede von Walter Bien über das Konzept »RegioTram«, die in einem Extra-Kapitel dokumentiert ist.



Der große Verkehrsaktionstag am 20.6.2020 mit sehr vielen verschiedenen Aktivitäten rund um den Ludwigsplatz.

Die spannendsten Entwicklungen fanden aber gar nicht in der Stadt Gießen, sondern rundherum statt. Da ist zum einen die Verkehrswende-Initiative in Buseck, die bereits 2019 mit konkreten Vorschlägen auf Veranstaltungen, in Gesprächen mit verschiedenen Fraktionen im Parlament und mit einem großen Verkehrswendetag öffentlich für Fahrradstraßen und besseren ÖPNV warb. Das führte zu einem einstimmigen Beschluss der Busecker Politik für deutliche Verbesserungen im Allgemeinen und ein Jahr später – ebenfalls einstimmig – zu einer Befürwortung von Fahrradstraßen, insbesondere des Hauptverbindungs-Fahrradwegs »R7« und einiger Zuwege zur Gesamtschule. Als am 5.9.2020 der zweite Busecker Verkehrswendetag lief, waren Aktive aus allen Ortsteilen und allen Parteien der Gemeinde in der Verkehrswende-Initiative vereint, ohne dieser den Charakter einer Initiative zu nehmen.

Auf dem Weg dahin befand sich die Klimainitiative Linden, in der 2020 das Thema Verkehrswende in den Vordergrund rückte. Das mündete Ende August in den ersten Lindener Verkehrswendeaktionstag auf der Moltkestraße und in einen ersten Entwurf für ein Fahrradwegenetz der Gemeinde mit Fahrradstraßen in den Ortslagen.

Den Abschluss der langen Reihe von Verkehrswendeaktionstagen bildete dann wieder Gießen mit einem NoParkingDay, der sich fast über die gesamte Innenstadt zog. Teil des NoParkingDays war eine Kundgebung gegen den Weiterbau der A49 und für den Erhalt des Trinkwasserschutzgebietes Gleental sowie des Dannenröder Forstes. Damit schuf der Tag einen nahtlosen Übergang in die wahrscheinlich größte verkehrspolitische Auseinandersetzung mindestens der mittelhessischen Region, wahrscheinlich aber deutschlandweit. »Danni bleibt« und »Keine A49!« schallt es nämlich seit dem 1. Oktober 2019 von den Baumwipfeln des naturnahen Waldbestandes zwischen den Orten Dannenrod, Schweinsberg, Niederklein und Lehrbach,

die allesamt am Nordhang des Vogelsbergs liegen – einem Trinkwassergewinnungsgebiet, wichtig selbst zur Versorgung im Rhein-Main-Gebiet. Gelingt es, diesen Wald zu schützen vor dem drohenden Autobahnbau, wäre eine wichtige Wegmarke in Richtung einer echten Verkehrswende weg vom Auto und den damit verbundenen Straßen hin zu Bus, Bahn, Fuß und Fahrrad erreicht. Selbst wenn Bäume fallen, besteht die Chance, die Debatte zu einem Autoausstieg soweit voranzutreiben, dass es zumindest die letzten sind. Dann wäre ihr Sterben immer noch ein Skandal, aber nicht umsonst.

Neben den beschriebenen Aktivitäten, die von vielen unterschiedlichen Gruppen und Initiativen getragen wurden, gab es auch formalisierte Verkehrswendezusammenschlüsse, die teils nur sehr schwerfällig agieren konnten, teils aber auch mit sehr zurückhaltenden Vorschlägen bis zu Aktivitäten für bessere Autoverkehrsbedingungen (Parkhaus-Leitsysteme, Wegfall von Hindernissen usw.) die öffentliche Debatte in Richtung nur kleiner Veränderungen beeinflussten. Das könnte in Zukunft zur Folge haben, dass verschiedene Gruppierungen gegeneinander ausgespielt werden.

Aussichten

Die verkehrspolitische Debatte der Region ist verändert. Die Verkehrswende ist zu einem der wichtigsten, in Medien und Politik diskutierten Themen geworden. Überall dort, wo eine Verkehrswende-Initiative mit kreativen Aktionen für konkrete Veränderungen wirbt, zeigen sich auch Wirkungen. Noch sind es zwar eher kleine Maßnahmen, aber hoffentlich für die Zukunft bedeutender ist, dass eine Debatte um große Lösungen entstanden ist. Genau das ist auch die doppelte Lehre aus den vergangenen Monaten: Wir brauchen überall aktive, kreative und mutige Initiativen, die sich wagen, ihre Vorschläge mit offensiven Aktionen in die Köpfe zu bringen. Es lohnt sich, genau auf diesem Pfad weiterzugehen und sich nicht einzulassen auf die Integrationsangebote einer Politik, die allzuoft immer noch dazu neigt, uns mit Kleinklein beruhigen und einlullen zu wollen.

Die zweite Lehre lautet: Am überzeugendsten sind die Pläne, welche eine echte Verkehrswende versprechen und nicht nur die kleine Verbesserung im Detail, die zwar auch ganz nett ist, aber die Orientierung auf den motorisierten Individualverkehr insgesamt unangetastet lässt. Ein komplettes Fahrradstraßennetz lässt eher die Hoffnung aufkommen, dass wirklich viele dann radeln, als der Flickenteppich an Fahrradwegabschnitten, wo es gerade nicht stört. Und nur das vorgeschlagene RegioTram-Konzept wäre überhaupt in der Lage, einen massenweisen Umstieg vom Auto auf den ÖPNV aufzunehmen.



Blick auf den Verkehrswendeaktionstag bei Ankunft der FridaysForFuture-Demo und am Nachmittag.

Daher ist zu hoffen, dass sich das Engagement verstärkt und dass sich die Politik immer weiter bewegt – und sei es, weil sie nur noch dann Wahlerfolge einzufahren glaubt, wenn sie sich hinter unsere Ideen stellt. Für die Verkehrswende ist es egal, ob Parteien aus Überzeugung oder aus Angst vor schlechten Wahlergebnissen den Wandel vom Auto zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV organisiert.

Wald statt Asphalt: Von Mittelhessen könnte ein wichtiger Impuls ausgehen

Tragende Säulen der Verkehrswende sind lokale Aktionsgruppen mit ihren Vorschlägen und kreativen Aktionen. Sie schaffen Debatten, Akzeptanz für die nötigen, tiefgreifenden Veränderungen und erzeugen mit ihren Aktionen den Druck, dass aus Worten auch Taten werden. Wo sie kooperieren, sich gegenseitig unterstützen, steigen die Handlungsmöglichkeiten für alle.

Dennoch wäre das alles zumindest auf Dauer sehr mühselig, wenn nicht auch große Aktionen die Debatten in der gesamten Gesellschaft verändern. Hier haben aktive Menschen und alle, die sich eine Verkehrswende wünschen, in



Mittelhessen in diesen Wochen und Monaten eine besondere Chance. Denn was der Hambacher Forst für das Ringen um den Kohleausstieg war und ist, kann der Dannenröder Wald für den Ausstieg aus Straßenbau und motorisiertem Individualverkehr sein. Der liegt im Norden des Vogelsbergkreises auf Homberger und Kirtorfer Gemeindegebiet, grenzt an das nördlich gelegene Stadtallendorf im Kreis Marburg-Biedenkopf und steht mit seinen wunderschönen Bäumen einem der aktuellen großen Straßenneubauten im Weg – der A49.

Doch während woanders Bäume, Büsche, Blumen, Gräser und die sie bewohnende Tierwelt dem Kreischen der Kettensägen und vollautomatischen Waldvernichtungsmaschinen ausgesetzt sind, hat sich hier ein beachtlicher Widerstand organisiert. Über 50 der Bäume auf der geplanten Trasse von Stadtallendorf bis zur A5 sind mit kreativen Baumhäusern verziert, in denen Menschen für eine Abkehr von Umweltzerstörung, Klimaveränderung und dem Weiter-so des verkehrserzeugenden Straßenbaus kämpfen. Um den Wald herum organisieren sich schon seit langem und seit der Besetzung der Bäume stark zunehmend Anwohner*innen, Bürger*innen-gruppen und Umweltverbände. Die Mahnwache zwischen dem kleinen Ort Dannenrod und dem nach diesem benannten Wald ist nur ein Beispiel.

Überall in der Region und auch darüber hinaus mobilisieren Gruppen für eine Verkehrswende, die damit beginnt, dass das Falsche endlich energisch gestoppt wird, um die Kraft freizusetzen für das, was wirklich sinnvoll ist: Rückbau von Straßen, Reaktivierung von Bahnlinien, Dezentralisierung des Wirtschaftens, Förderung von Fuß- und Radverkehr. Am 1. Oktober 2020 darf die Koalition der Zerstörungswilligen aus Landes- und Bundesregierung, gewerbesteuerverblendeten Lokalpolitiker*innen und den profitierenden Unternehmen die Pracht des Waldes

ermorden. Doch der Ruf »Danni bleibt« wird erschallen. Er kann die Debatte verschieben und zu einem Leuchtturm des Wandels werden. Was der Hambi der Kohle war, könnte der Danni dem motorisierten Individualverkehr sein. Das hängt davon ab, wie viele Menschen und Gruppen sich dem weiteren Asphaltwahn entgegenstellen, wie kreativ und entschlossen sie das tun und wie gut sie es schaffen, diese Wut gegen die neuerliche Zerstörung in ein entschiedenes Eintreten für eine radikale Verkehrswende zu wandeln.

Vielleicht erscheint der Konflikt um den Dannenröder Wald in der Rückschau als Glücksfall, weil er einen Kristallisationspunkt der Debatte schuf, der dringend nötig war. Davor werden zähe Wochen und Monate vergehen – im Wald, drumherum und bei vielen Aktionen in Dörfern und Städten, die den »Danni« zum Anlass nehmen, die Wende im Großen und Ganzen zu fordern. Wann immer trotz des entschlossenen Widerstands der eine oder andere Baum fällt, so kann dessen Leiche doch das Symbol und der Anlass sein, den Schutz des Lebens soweit zu stärken, dass die Eiche, Buche, Tanne oder der Ahorn einer der letzten war, der für eine verfehlte Verkehrspolitik sterben musste.

Die Theorie von »Direct Action«

Es gibt Sätze auf Demonstrationen, die bleiben hängen. In Gießen gehört dazu eine einprägsame Beschreibung der Idee und Wirkung kreativer, direkter Aktion: »Politiker*innen sind Opportunist*innen. Sie hängen ihre Fahne gerne in den Wind. Wir machen den Wind.« In dem Satz steckt die Überzeugung, dass es keines Ganges durch die Institutionen bedarf und die Welt mehr durch öffentliche Stimmungen und politischen Druck verändert wird als durch Wahlen. Durch kreative, mutige und niveauvolle Inhalte vermittelnde Aktionen wird eine gesellschaftliche Debatte erzeugt, in der Politiker*innen dazu neigen, die dadurch erzeugten Stimmungen zu übernehmen. Meist tun sie das mit der verknüpften Lüge, sie seien selbst auf die Idee gekommen bzw. das sei ihre Idee. Im günstigsten Fall erzeugt »Direct Action« einen Wettbewerb der Parteien

untereinander, wer welche Vorschläge zuerst hatte – oder wer die radikalsten Ideen vorträgt. Das gilt übrigens nicht nur für Parteien. Auch die großen, schwerfälligen NGOs wie Umweltverbände oder Bewegungsagenturen steigen meist erst ein, wenn ein Thema gesetzt ist. Ihnen geht es oft mehr um Spenden als um die Sache, daher tauchen sie meist erst spät auf, wenn eine Debatte schon groß ist. Aber auch das passt: »Direct Action« ist die Technik der Kleinen, die die Anfänge setzen. Danach treten Verbände und Medien hinzu – und schließlich übernimmt die Politik. Die wenigen Menschen, die es mal in Gang gebracht haben, sind dann längst vergessen. Erfolgreich waren sie trotzdem, denn: Die Sache zählt.

Mehr auf [direct-action.siehe.website](#).