

Fahrradschnellweg zwischen Städten

80 Aktivisten aus Gießen trafen sich mit Gleichgesinnten aus Marburg, um Forderung zu bekräftigen / Vorschlag für RegioTram-Verlauf

GIESSEN (rsc). Hatte es am Freitag im Rahmen der Aktionstage „#MobilitätswendeJetzt“ eine Fuß- und Gehzeug-Demo rund um den Anlagenring gegeben, so radelte am Samstagvormittag ein Tross von Gießen hinaus aufs Land. Auch diesmal hieß die Forderung „Mehr Platz für Fuß und Fahrrad - weniger Platz für Autos“. Gen Marburg geradelt wurde auf Teilen einer Landstraße (L 3093), die zum Fahrradschnellweg zwischen beiden Universitätsstädten werden soll. Die Autofahrer sollen auf die Bundesstraße B 3a ausweichen, die auf der anderen Lahnseite Gießen und Marburg verbindet. Politikaktivist Jörg Bergstedt von der Saasener Projektwerkstatt machte zum Auftakt vor 80 Radlern deutlich: „Wir wollen keinen

Neubau, sondern eine Umwandlung, also keine Flächenversiegelung. Und keine Aufträge an die Bauindustrie.“ In der Mitte von Fronhausen war eine gemeinsame Abschlusskundgebung mit den aus Marburg kommenden Radlern geplant. Erstmals hatten sich Aktivisten aus beiden Städten zusammengetan.



Die Demo-Teilnehmer testen schon mal den geplanten Verkehrsversuch. Foto: Schäfer

zur Fahrradstraße zu werden. Denn die Strecke weise nur geringe Höhenunterschiede auf, sei deshalb angenehm zu befahren und eben bereits vorhanden, sodass keine weitere Landschaft versiegelt werden müsste. Außerdem hätten alle an der Strecke gelegenen Orte direkte Verbindungen zur Bundesstraße 3a. „Eine weitere zwischen- und überörtliche Autoverbindung ist deshalb entbehrlich“, findet Bergstedt. Dem Plan nach sollte für die Fahrradstraße die Zusatzoption „Anlieger

frei“ für Bewohner gelten. Diese könnten die Strecke ebenfalls nutzen, ein Durchgangsverkehr müsse jedoch unterbunden werden, indem Autos die Fahrradstraße nur als Einbahnstraße bis zum Ortsrand oder geeigneten anderen Stellen nutzen. Dort, wo kleine Abschnitte auf derselben Trasse verlaufen, wie die B 3a-Zubringer, sei auch der Ausschluss von Kraftfahrzeugen denkbar, so die Aktivisten.

Vom Rathausvorplatz ging es auf den Anlagenring Richtung Marburger Straße.

Erstmals wurden dabei von den Radlern die inneren Fahrspuren des Anlagenringes entgegen der Fahrtrichtung der Autos befahren. Beim ersten Zwischenstopp am John-F-Kennedy-Platz verkündete Bergstedt eine „einfachere Lösung“ für den Verkehrsversuch: „Der äußere Anlagenring sollte zur Einbahnstraße werden. Alle Autos, die von außen auf den Anlagenring wollen, müssen nach rechts fahren. Die benötigen dann nur eine Spur. Die andere für die Busse. So können auch viele Ampeln eingespart werden.“ Abschließend bedankte er sich über Megafon bei den ungeduldig harrenden Autofahrern für „Eure lautstarke Unterstützung“. An der Eisenbahnüberführung am Beginn der Rodtbergstraße erläuterte Bergstedt dann das Konzept einer RegioTram, die außerhalb der Stadt die vorhandenen Eisenbahngleise nutzt und innerhalb auf eigenen Schienen fährt: „Etwa 100 Meter oberhalb von hier, wo zwischen Gleisen und der Straße gleiches Niveau vorhanden ist, soll die RegioTram per Weiche ausgekoppelt werden.“ Danach solle sie als Straßenbahn – mit einer Haltestelle beim Landgraf-Ludwigs-Gymnasium – bis zum Bahnhof fahren, „wo sie sich auf das Schienennetz einkoppelt“.