


REDAKTIONSKOLLEKTIV

»AUTOKORREKTUR« (HRSG.)

KEINE
AUTOBAHNE N
IRGENDWO!

AKTIONSBUCH VERKEHRSWENDE

ACKER, WIESE & WALD
STATT ASPHALT

 oekom

Inhalt

Vorwort	5	Bundesweite Tarifverhandlungen im ÖPNV	58
		Autoschiff gestoppt - heute exportieren wir nichts	59
		Handreichung: Verkehrswendeinitiativen gründen – überall!	60
01 EINFÜHRUNG & GUTE ARGUMENTE		Impressionen IAA Mobility 2021 in München	61
Reportage: Autowahnsinn Zahlen, Folgen, Widerstand	6		
1. In der Stadt	6		
2. ... und auf dem Lande	7		
Platin aus Südafrika in unseren Autos	10		
Die Verkehrswende kommt nicht aus der Steckdose	12		
Fünf Argumentationslinien für eine lokale Mobilitätswende	14		
Handreichung: Detektiv*innen gesucht!	16		
02 DANNI & CO.: AKTIONEN GEGEN AUTOBAHNEN		05 AUTOLAND INFRAGE STELLEN	
Reportage: 435 Tage „Danni bleibt“ ist erst der Anfang	18	Reportage: Wie wir anfangen, die Autokonzerne zu entmachten	62
Ein Blick zurück: Geschichte der Besetzungen gegen Straßen	22	Mobilitätswende und Feminismus	65
Widerstand gegen die Stadtautobahn und den Lobau-Tunnel	24	Die Ölfontäne bei Shell	66
Bündnis- und Vernetzungsarbeit in sozialen Bewegungen	25	Werbeveranstaltung attackiert	68
Die Mühen der Ebenen	28	E-Autos: Märchen entlarven	69
Straßenbau braucht Rohstoffe	29	Werbeplakate als politische Spielwiese	71
Allianzen mit rassifizierten Arbeiter*innen schmieden	30	Handreichung: Pressearbeit	72
Baumhaus-Bauanleitung	32	Social Media für Aktivist:innen	76
Danni-Protest Mindmap	33	Pressearbeit für die Transformation	77
03 AKTIONSORT STRASSE		06 VERKEHRSWENDE LOKAL DURCHSETZEN	
Reportage: Straßen zu Aktionsorten machen Reclaim the streets	34	Reportage: Verkehrswende an jedem Ort durchsetzen Ideen aus Gießen	78
Autobahn blockiert: Interview mit einem Aktivist:innen gegen die IAA Mobility	38	Ist guter Radentscheid teuer?	83
Mit dem Fahrrad auf die Autobahn?!	40	Widerstand gegen Barrieren	84
Dezentrale Aktionstage für die Mobilitätswende	42	Ohne Fahrschein, bitte	85
Die kritische Masse	43	Die etwas andere Art, ein Thema zu setzen: Kommunikationsguerilla	86
Klimastreik zur Verkehrswende in Leipzig	44	Das Warten hat ein Ende: Immer mehr Bahnstrecken werden reaktiviert	87
Wie ein Zebrastreifen und eine Fahrradstraße über Nacht entstanden	46	Verkehrswende auf dem Lande – wie das?	88
Handreichung: Verkehrswendeaktionen und Versammlungsrecht	47	Lastenradverleih Oldenburg: Rädchen für alle	90
		Radeln ohne Alter.	91
04 AUTOKONZERNE ANGEHEN		Carsharing wirkt keine Wunder	92
Reportage: Autokonzerne angehen Blockadeaktion gegen Autokonzern in Wolfsburg	48	Wo ein Wille, da ein Radweg	93
Autobatterien töten in Kenia	55	Handreichung: Sich einmischen – Akten und Pläne studieren, mitreden und protestieren vor Ort	94
Aktionär*innen konfrontieren	56		
Blockade eines Zulieferers in Graz	57	07 VERKEHR REDUZIEREN	
		Reportage: Der Acker bleibt! Verhinderung eines riesigen Logistikgebiets in Neu-Eichenberg	98
		Für kurze Wege streiten	104
		Sojahafen blockiert	106
		Nicht nur Autos! Andere Mobilitätskämpfe	107
		Handreichung: Protest gegen Straßen und Autos finanzieren	108
		Überall Proteste gegen Autobahnen	111

Vorwort

Streite mit für die Verkehrswende!

Das Dreibein im Dannenröder Wald und auch die Fahrrad-demo auf der Autobahn stehen symbolisch für offensive Auseinandersetzung mit unerträglicher Verkehrspolitik mitten in der Klimakrise. Sie repräsentieren eine Protestbewegung, die wir dringend brauchen. Die Idee für dieses Buch entstand gegen Ende der Besetzung des Danni, die viele Menschen im ganzen Land erreichte und motivierte, selbst aktiv zu werden. Zum Glück kam die Bewegung für die Verkehrswende mit den Rodungen nicht an ihr Ende – im Gegenteil: Neue Besetzungen, Demonstrationen und andere Proteste finden statt, zum Beispiel an der geplanten „Küstenautobahn“ A20 in Niedersachsen und Schleswig-Holstein, an der A100 in Berlin und der A14 in der Nähe von Stendal oder bei Trier gegen den sogenannten Moselaufstieg sowie gegen eine Kiesgrube im Altdorfer Wald in der Nähe von Ravensburg.

Und es gibt noch viele weitere Facetten des Streits um unsere künftige Mobilität. Wir sind uns sicher, dass wir massiv Druck aufbauen müssen, damit am Ende wirklich weniger Verkehr produziert wird und nicht nur andere Antriebsformen. Denn nur dann bleiben Wälder stehen, sinken die Zahlen der Verkehrstoten und steigt die Lebensqualität. Wir möchten deshalb weiter motivieren zu Protesten, die es vielleicht in die Tagesschau schaffen, aber auch zu vielen kleineren Aktionen, die für kürzere Wege streiten und Personen- ebenso wie Lastkraftwagen überflüssig machen.

Wir waren in den letzten Monaten in dem besetzten Wald „Moni“ auf der Trasse der A14 und in Oldenburg bei der geplanten A20, an der A39 und in Berlin. Wir haben telefoniert, diskutiert und viele Menschen dafür gewonnen, Beiträge zu schreiben. So entstand das *Aktionsbuch Verkehrswende*, das Lust machen soll auf weitere Proteste und Know-how vermitteln will, um weiterzumachen oder wirklich loslegen zu können. Es ist ein Buch von Aktivist*innen für Menschen, die selbst aktiv werden möchten. Der Inhalt ist vielfältig, und die Beiträge sind nicht ohne Widersprüche unterein-

ander. Das passt. Auch im Danni wurde der Protest so stark, weil so viele Menschen bereit waren, Unterschiede auszuhalten, voneinander zu lernen und gemeinsam den Wald zu verteidigen: radikale Anarchist*innen, vor Ort ansässige Menschen der Bürgerinitiativen, Haupt- und Ehrenamtliche aus Umwelt- und Kampagnenorganisationen. Wahrscheinlich hat jede*r auch einmal den Kopf geschüttelt über einzelne Ansichten und Handlungen der anderen. Trotzdem gelang das Gemeinsame. Bei der Arbeit an diesem Buch ist es uns auch ein bisschen so ergangen. Es enthält ganz unterschiedliche Aktionen und Herangehensweisen. In der Redaktionscrew haben wir manches intensiv diskutiert und stehen nicht alle gleichermaßen hinter allen Texten. Wir sind uns aber einig, dass das kein Problem, sondern eine Anstiftung zu künftigen gemeinsamen Aktionen unterschiedlicher Menschen und Gruppen sein kann.

Aufgebaut ist das Buch folgendermaßen: Zu Beginn jeder der sieben Kapitel in diesem Buch findet ihr eine Reportage. Diese beschäftigt sich ausführlicher mit dem Thema des jeweiligen Kapitels und gibt Einblicke darin, wie es gelingt, dass so verschiedene Gruppen, Einzelpersonen und Organisationen jeweils ihren Teil zum Protest beitragen konnten. Neben den Reportagen gibt es Artikel. Diese geben einen Überblick über die starken Alternativen und Protestideen, die die verschiedenen Initiativen für die Verkehrs- und Mobilitätswende ausgeheckt haben. Einige Artikel sind mit Denkblasen versehen: Diese reflektieren aktuelle Aktionspraktiken oder bieten einen Einblick in die Protestgeschichte. Abschließend gibt es noch Praxishandreichungen, welche mit "Automardern" markiert sind, u.a. zu Checklisten, Grafiken, Kurzinfos zu juristischen Fragen, Presse, Bündnisarbeit, Baumhausbau, Moderation usw. Diese Seiten laden ein, das Buch auch später noch mal aufzuschlagen, wenn es beispielsweise mit der eigenen Besetzung konkret wird.

Viel Spaß beim Lesen und vor allem beim Kampf für Verkehrsalternativen und gegen den Autowahnsinn. Wir freuen uns auf Besetzungen und Camps, auf Fahrraddemos, Verkehrswendekonzepte und neue Experimente im ganzen Land!

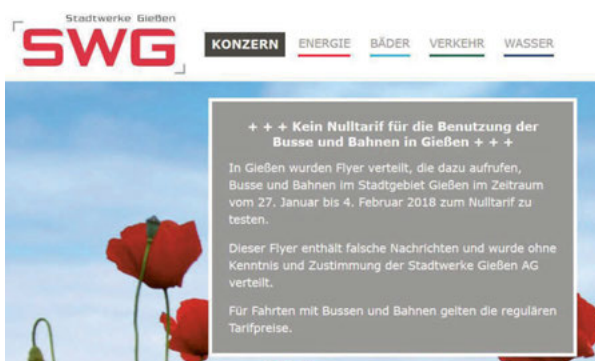
Clara, Jörg, Jutta und Tobi

06 Verkehrswende an jedem Ort durchsetzen: Ideen aus Gießen

Es begann mit einer Fälschung, steigerte sich durch zunächst kleine und später auch sehr große Aktionen zum Thema Nr. 1, eskalierte im Frühjahr 2021 zu einer Art Kulturkampf um die Zukunft der Stadt, aber blieb immer das ganz konkrete Ringen um eine radikale Verkehrswende in Gießen und Umgebung. Spektakuläre Aktionen, ein mutiger Plan und eine ungewöhnliche Organisationsform gaben der Vielfalt aus Verbänden, Initiativen und Einzelakteur*innen eine hohe Durchsetzungsfähigkeit.

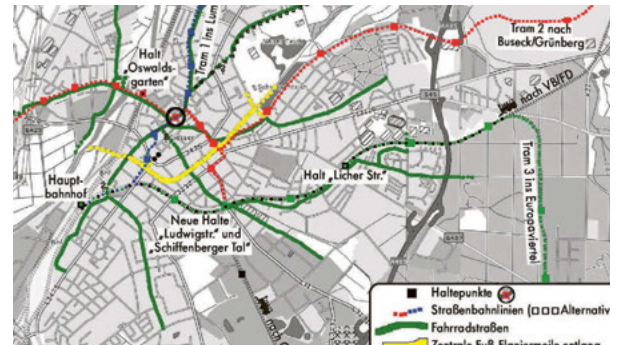
Rückblick: Im Januar 2018 fanden Gießener Bürger*innen ein Schreiben der Stadt Gießen in ihrem Briefkasten, das sie einlud, für neun Tage kostenlos Bus und Bahn zu nutzen. So sollte der Nulltarif getestet werden. Die Aufregung war groß. Das laut ZDF „teuflisch gut gemachte“ Flugblatt war eine Fälschung. Stadt und Stadtwerke Gießen demontierten sofort. Zwei Tage später hingen in vielen Bushaltestellen der Innenstadt Plakate, die vor der Fälschung warnen, aber gleichzeitig ankündigten, aus Kulanzgründen auf Kontrollen in dem Zeitraum zu verzichten. Außerdem kritisierte der Busbetreiber dort, dass die sinnvolle Idee des Nulltarifs diskreditiert würde. Auch dieses Plakat, welches das Flugblatt als Fälschung bezeichnete, war gefälscht. Kreative Aktionsgruppen, die bis heute unbekannt geblieben sind, zeigten, wie innerhalb weniger Tage ein bis dato unbekanntes Thema zum Topthema in einer Stadt werden kann.

Screenshot der Seite des Busbetreibers mit dem schnellen Dementi



Doch ein gelungenes Fake macht noch keine Verkehrswende. Zudem waren damals nur wenige Menschen am Thema dran. Getrennt von ihnen suchten nur die üblichen Verbände ihr Glück in direkten Kontakten zu Politik und Verwaltung, ohne groß öffentlich in Erscheinung zu treten. Also kam es darauf an, mit den wenigen, die bislang mitmachten, eine Stimmung für tief greifende Veränderungen in der Stadt zu erzeugen und den nötigen politischen Druck, da-

mit dann den Worten auch Taten folgen. Es galt: Raus auf die Straßen und loslegen, auch wenn es meist nur kleine Aktionen waren wie die „Critical Mass“ und andere Raddeemos, Kreidemalerei oder das Aktionsschwarzfahren für den Nulltarif. Draußen aktiv zu sein schuf den Kontakt zu Mitstreiter*innen und eine wachsende öffentliche Wahrnehmung. Schnell wurde klar: Es braucht klare Forderungen. Die Aktivist*innen bastelten einen ersten kleinen Flyer, auf dem sie eine autofreie Innenstadt, Linienvorschläge für den Wiederaufbau der in Gießen vor vielen Jahrzehnten eingestellten Straßenbahn und einige Fahrradstraßen aus der City in die Stadtteile einzeichneten.



Der erste kleine Plan mit Verkehrswendevorschlägen – so auch auf den ersten Flyern eingebaut, die noch einfach kopiert wurden

Den roten Faden selbst spinnen: Ein umfassender Verkehrswendepan

Allen war klar: Das war zu wenig. Wochenlang trafen sich Menschen und beugten sich über Stadtpläne, um alle Vorschläge für Bahn- und Buslinien, Fahrradstraßen und -infrastruktur, autofreie Zonen und die Förderung des Zu-fußgehens einzutragen. Andere fuhren mit dem Fahrrad die Stadtteile ab, um die vorgeschlagenen Routen zu prüfen oder bislang unbekannte Wege zu finden. Sie suchten die Organisationen und Einzelpersonen auf, die in und um Gießen schon länger für Verbesserungen im Fuß-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr eintraten, um deren Ideen und Fachwissen mit in den Plan zu packen. Noch zögerten viele. Hinter den Kulissen gab es sogar manchen Widerstand, fürchteten einige Alteingesessene doch um ihre Dominanz bei dem Thema. Anfang Oktober 2018 aber war der erste Entwurf fertig, wurde online gestellt und 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. Das und wenige Tage später der erste große Aktionstag krepelten so 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 zögernden Gruppen mit ein.

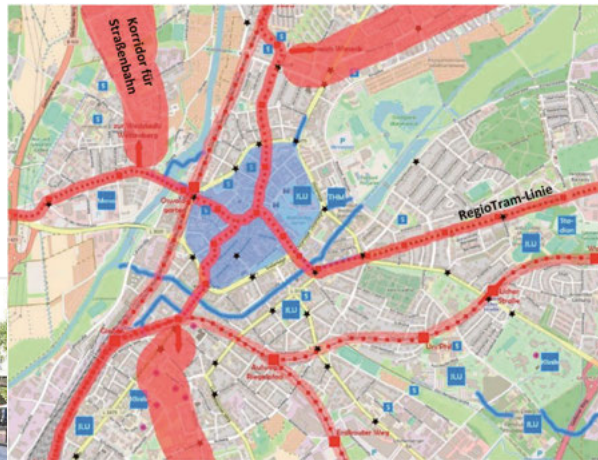


Die beiden inneren Fahrbahnen des Anlagenrings (links im Bild) sollen nach dem von Jörg Bergstedt vorgestellten Konzept durchgängig zu Fahrradstraßen werden. Foto: ©

Für Rückkehr der Straßenbahn

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

Bericht im Gießener Anzeiger am 10.10.2018 über die Präsentation des Verkehrswendeplanes



Die Gießener RegioTram – öffentlichkeitswirksam gezogen auf den vorgeschlagenen Trassen

Präsentationsfilm unter https://youtu.be/qqTNT_R_uVI

Umfassender Verkehrswendeplan

- ✓ Erstellt euch eine gute Kartengrundlage ohne Copyright, z.B. von Openstreetmap.
- ✓ Recherchiert, welche Vorschläge es in Politik, Verwaltung, bei Umweltverbänden, ADFC, VCD und anderen schon gibt, und tragt alles, was euch sinnvoll erscheint, in den Plan ein.
- ✓ Benutzt am besten ein Grafikprogramm mit verschiedenen Layern (Ebenen) für Fuß-, Radwege, ÖPNV-Linien und weitere Eintragungen, damit ihr die einfach ändern und ergänzen könnt.
- ✓ Erstellt von den ersten Entwürfen eine Datei, und verschickt die an alle, die zu verkehrspolitischen Sachen aktiv sind, mit der Bitte um Kommentare und Ergänzungen. Verabredet euch mit den Leuten aus solchen Gruppen, und sammelt deren Ideen, Bedenken usw. ein zu Fuß- und Radverbindungen, Barrierefreiheit, Bus und Bahn sowie der ganzen Infrastruktur rundherum.
- ✓ Postiert euch mit großen Ausdrucken des Planes in Innenstadt, Ortsteilen, vor Schulen und anderen großen Einrichtungen, und bittet dort die Passant*innen, ihre Anregungen hinzuzufügen.
- ✓ Präsentiert die ersten Entwürfe und die Aktionen in der Öffentlichkeit in den Medien. Übergebt, wenn ein guter Zwischenstand geschaffen ist, die Ergebnisse medienwirksam an Parteien und Verwaltung.
- ✓ Richtet dann eure Aktionen an dem Plan aus, d. h. macht Straßenfeste dort, wo die Autos raus sollen, meldet Fahrradstraßen als Versammlung dort an, wo welche hinsollen usw.
- ✓ Verteilt den gedruckten Plan bei jeder Aktion und anderen Gelegenheiten.

Aktionstage: Zeigen, was möglich ist, wenn die Autos fehlen

Mit dem fertigen Plan sollte die erste große Aktion starten, die temporär das schuf, was im Plan zu finden war: eine Fahrradstraße und autofreie Bereiche in der Innenstadt. Das war ein Wagnis, denn dafür brauchte es eine Menge mitmachender Menschen – und Gruppen, die auf den per Versammlungsrecht den Autos entrissenen Fahrspuren Stände aufbauten, Musikbühnen füllten und Leben auf die autofreie Fläche brachten. Alles, was bis zu diesem Tag passierte, war zwar spektakulär, aber klein. Das Experiment gelang. Die Fläche war ausgefüllt mit bunten Ideen sehr unterschiedlicher Akteur*innen. Die meisten von ihnen brachten ohne große Label und Vorbereitung das ein, was sie konnten: Livemusik, Akrobatik, Kreidemalen, Sitzmöbel, Redebeiträge, Spezialräder zum Ausprobieren. Erstmals waren mehrere labeltragende Organisationen dabei wie der VCD, Greenpeace, die Lumdatalbahn-Reaktivierer*innen und die Grüne Jugend. Die Medien berichteten umfangreich, und die Stadt erfüllte unaufgefordert einen geheimen Wunsch der Demoanmelder*innen: Sie schickte die Autos auf den beiden Außenbahnen des Anlagenrings in verschiedene Richtungen. Damit war für einen Tag die Situation genau so, wie gefordert: innen Fahrräder in beide Richtungen, außen das Gleiche für Autos.

Powerplay in Öffentlichkeit und Politik

Der Erfolg ließ Dämme brechen auch bei etablierten Playern, die sich am ersten Aktionstag noch nicht offiziell beteiligten, aber das Geschehen beobachteten. Ab diesem Tag zogen alle an einem Strang, der stets offen und ohne zentrale Steuerung war, aber nun durch die vielen Beteiligten große Reichweite und Sachverstand aufwies. Diese besondere Struktur war das Geheimnis des Erfolgs und lag der gesamten Verkehrswendeorganisation in und um Gießen zugrunde. Es gab kein formales Bündnis, nie irgendwelche Abstimmungen, in der Regel gar nicht die Frage, wer aus welcher Organisation stammt. Aktionen, konkrete Forderungen und der entstehende Verkehrswendeplan waren kein gemeinsamer Beschluss oder gar Konsens, sondern die Symbiose aller Ideen. Wenn sich auf dem großen Plan Vorschläge widersprachen, wurden diese zwischen denen noch mal diskutiert, die sie eingebracht hatten. Wie beim Plan, so waren beim Aktionstag und allen weiteren Aktionen einfach die, die sich einbringen wollten, dabei – als Menschen, aber oft mit den Materialien und damit als Bindeglied zu ihren Parteien, Gruppen oder Verbänden. Wer eine Idee hatte, schlug die vor – und dann machten die mit, die wollten.

Wie ein roter Faden wirkte der Verkehrswendeplan für Demos, Blockaden, Straßentheater, Kreidemalereien und mehr: Fahrradstraßen wurden aufgemalt, wo im Plan welche eingetragen waren, Straßen autofrei blockiert, wo der Plan dieses vorsah usw. Kleine Aktionen wechselten mit weiteren großen Aktionstagen, von denen es 2019 zwei in der Stadt Gießen und einen im benachbarten Buseck gab. Die Verkehrswendeaktiven versuchten nämlich, ähnliche Initiativen in den Orten des Umlandes zu gründen. Schließlich stammte ein Großteil des Verkehrs in Gießen

Viele kleine Aktionen – in Gießen gemacht, überall möglich

- Gewünschte Veränderungen (Zebra-streifen, Fahrradstraßensymbole) mit Kreide aufmalen
- Schilder verändern, „Kfz frei“ unter Fahrradstraßenschildern verdecken/ abnehmen
- Straßenbahnwaggon aus Pappkarton bauen und damit die vorgeschlagenen Strecken „abfahren“ (als Demo oder nach § 25, Absatz 2 StVO)
- Mit Gehzeugen in der Stadt herumlaufen – immer wieder (nach § 25, Absatz 2 StVO)
- Flugblätter verteilen und Stelltafeln aufbauen bei Veranstaltungen, vor passenden Institutionen
- Critical Mass und andere Fahrrademos
- Teilnahme am NoParking Day mit ständig steigender Beteiligung: 2020 waren große Teile der Innenstadt parkplatzfrei und viele Gruppen beteiligt, die jeweils ihre eigene kleine Demo auf einem oder ein paar Parkbereichen anmeldeten.
- Aufbau von Leihstationen für Lasten- und Spezialräder

Mehr Aktionsideen auf: verkehrswendeaktionen.siehe.website

von dort, zudem wollten sie zeigen, dass eine autofreie Zukunft mit sozial gerechter Mobilität auch auf dem Lande möglich ist. Für das östliche Umland entstand schon 2018 ein Verkehrswendeplan und am Ende des Jahres eine erste Verkehrswendegruppe, inzwischen gibt es Initiativen und Pläne auch in Orten südlich und nördlich der Stadt.



Durch die Gehzeug-Aktion in der Gießener Innenstadt fahren die Autos nur Schritttempo

Parlamente und Parteien

Große Aktionstage, zum Teil verbunden mit Streiktagen von Fridaysforfuture, der Gießener Nachttanzdemo oder anderen Anlässen, dazu viele kleine Aktionen, eine anspruchsvolle Vortragsreihe zu Erfahrungen aus anderen Orten und mehrere Veröffentlichungen machten die Verkehrswende im Verlauf des zweiten Aktionsjahres (2019) zum Topthema in der Stadt. Unter dem Druck begann diese, erste Fahrradstraßen zu planen und weitere, aber nur sehr kleine Verbesserungen zu schaffen. Manches war eher Beruhigung als ein großer Wurf. Dass die Aktivistis für mehr Veränderung Stimmung gemacht hatten, war noch keine reale Veränderung. Daher startete eine Initiative 2019 einen Bürger*innenantrag, um die Stadt zu zwingen, auf Klimaneutralität bis 2035 hinzuarbeiten. Die starke Öffentlichkeitsarbeit brachte das Parlament dazu, dem Antrag einstimmig zuzustimmen. 2020 setzten Aktive zwei weitere solcher Anträge auf, um die verschiedenen Forderungen Stück für Stück in die formale Politik einzubringen – immer begleitet von vielen Aktionen und Druck von außen. Sie wählten zunächst die Einrichtung der wichtigsten Fahrradstraßen in der Innenstadt und den Beginn der Planung für den Wiederaufbau der Straßenbahn aus. Kurz nach Jahresbeginn 2021 übersprang der Fahrradstraßenantrag das nötige Quorum und musste im Stadtparlament abgestimmt werden. Vier große Fahrraddemos bereiteten die Stadtverordneten darauf vor. Das polarisierte, zerlegte die bisherige Koalition und führte am 4.3. zu einer einzigartigen offenen Kampfabstimmung, die mit 30 zu 28 Stimmen für die Schaffung leistungsstarker Fahrradstraßen ausging. Der Versuch im Autofanblock, die nachfolgende Kommunalwahl zu einer Revanche zu nutzen, ging schief. Damit war ein erster großer Baustein des Verkehrswegeplans offizielle Politik geworden. Das meiste aber wartete noch auf Vollzug: Straßenbahn, Barrierefreiheit, autofreie Innenstadt – dicke Bretter, die zu bohren noch viele kreative Aktionen erfordern würden.

Verkehrswende – und kein Ende

Gießen ist immer noch eine Autostadt. Auch wenn die ersten größeren Veränderungen greifbar erscheinen, bleibt viel zu tun. Da hilft es, dass die bisherigen Aktionen immer neue Menschen ermutigen, aus eigener Initiative neue Projekte zu starten – eine Kampagne für autofreie Zonen um Grundschulen und Kindergärten, Pläne für Fahrradstraßen in den äußeren Teilen der Stadt, weitere Bürger*innenanträge für neue Buslinien oder die vorgeschlagene Seilbahn sowie einige Einzelaktionen kamen schon in den Wochen nach der Abstimmung über Fahrradstraßen hinzu. Ganz entscheidend wird sein, in der Umgebung bis in den ländlichen Bereich hinein starke Initiativen und Impulse zu setzen. Hoffentlich gelingt auch dort dann die besondere Mischung aus dem Mut zu kreativen, druckvollen Aktionen, niveaувoll-radikalen Verkehrswendeplänen und einer klugen Organisation. Dass das klappen kann, zeigte sich in Buseck, als das Parlament einstimmig einige der vorgeschlagenen Fahrradstraßen beschloss und eine Arbeitsgruppe zur Planung des weiteren Fahrradstraßennetzes einsetzte.

Rückblick auf die Auseinandersetzungen um den Fahrradstraßenantrag auf anlagenring. siehe.website

Beispiel „Koblenz“

Wie in Gießen waren es am Anfang nur sehr wenige, die in der Stadt an Mosel und Rhein mit Verkehrswendeaktionen begannen. Recht schnell kam die Idee, einen umfassenden Verkehrswendeplan zu erarbeiten. Der erste Entwurf, noch sehr lückig, wurde bei einigen Aktionen und direkten Treffen mit anderen Gruppen gezeigt und füllte sich Stück für Stück, bis ein detaillierter Gesamtplan entstand. Der zweite große Verkehrswendeaktionstag im Frühjahr 2021 setzte die Forderungen des Verkehrswendeplanes dann für einen großen Teil der Innenstadt für einen Tag praktisch um. Damit gelang der Durchbruch, die Vorschläge für Fahrradstraßen, einen besseren ÖPNV einschließlich der Verlängerung der bestehenden Seilbahn und die Forderung nach einer autofreien Innenstadt populär zu machen.

Mehr Infos auf <http://koblenz-autofrei.net/>



Ausschnitt aus dem Gießener Plan (vollständig auf giessen-autofrei.siehe.website)

Ist guter Radentscheid teuer?

Bei allen Verkehrswendeplanungen spielt das Fahrrad eine große Rolle. Und fast Jede*r hat schon erlebt, wo das Radeln massiv eingeschränkt ist durch Gefahrstellen, Vorfahrt für Autos, schlechte oder unterbrochene Wegführung, fehlende Abstellplätze und mehr.

Doch immer mehr Menschen streiten für bessere Fahrradbedingungen. Mit über 40 Radentscheiden alleine in Deutschland und knapp 1 Million abgegebenen Unterschriften (Stand 03/21) setzen sie diese Forderungen bundesweit den Kommunen auf die Tagesordnung. Das Netzwerk BundesRad berät neue Initiativen, erleichtert den Austausch untereinander und trägt die Forderungen für eine andere Verkehrspolitik auch nach Berlin.

Radentscheide arbeiten mit direkter Demokratie. Details dafür sind in jedem Bundesland anders geregelt. Das Gute: Die Politik kommt dann am Thema nicht vorbei! Wenn bestimmte Mindestzahlen von Unterschriften (Quorum) erreicht werden, ist ein Bürger*innenbegehren erfolgreich, und der Stadtrat muss sich mit den Forderungen befassen. Er kann sich dem Anliegen anschließen, einen veränderten Vorschlag verhandeln oder muss, wenn es zu keiner Einigung kommt, alle Bürger*innen zur Abstimmung rufen. Diese Abstimmung muss dann erneut ein bestimmtes Quorum erreichen.

Koblenz: Mit der Stadt verhandelt

Auch in Koblenz kamen im Sommer 2020 Menschen zusammen, um einen Radentscheid an den Start zu bringen. Sie organisierten kritische Fahrradtouren und Infostände und erreichten die Medien mit ihren Forderungen. Schon im Dezember desselben Jahres hatten sie mehr als die erforderlichen 5 Prozent der Bürger*innen für eine Unterschrift gewonnen und konnten das Begehren an den Stadt-

rat übergeben – trotz Corona. Die Stadt verhandelte lieber mit der Initiative, als die Abstimmung durchzuführen. In vier Sitzungen wurde ein Vorschlag erarbeitet, den der Stadtrat im Sommer 2021 beschloss.

Radentscheid als kleinster gemeinsamer Nenner?

In Koblenz hatte relativ kurz vor dem Start des Radentscheids ein Zusammenhang von Verkehrswendeaktivist*innen begonnen, einen umfangreicheren Verkehrswendeplan zu erarbeiten (siehe auch Reportage). Beide Prozesse liefen dann parallel und teilweise gemeinsam weiter. Jannik Engel sieht rückblickend Vor- und Nachteile des Radentscheids. Dieser bildete so etwas wie einen kleinsten gemeinsamen Nenner für die Gruppen, die sich an der Ausarbeitung der Forderungen und der Unterschriftensammlung beteiligten. Allerdings kann der Fahrradentscheid nur der erste Schritt für die Koblenzer Verkehrswende sein. Denn der Verkehrswendeplan fordert, wie auch immer mehr Studien, das Autofahren aktiv unattraktiver zu gestalten.

Wo es möglich ist: Mut zu größeren Konzepten

Diejenigen, die bereits an dem weitreichenderen Verkehrswendeplan mitgearbeitet hatten, brachten auch in die Gespräche mit der Stadt, aber natürlich auch in der Radentscheidgruppe radikalere Forderungen ein, wie die nach der Sperrung der Balduinbrücke für den Autoverkehr. Nun hoffen sie sehr, dass es gelingt, weiter Druck auf die Politik auszuüben. „Für das Klima und für die Lebensqualität brauchen wir die autofreie Innenstadt und eine radikale Verkehrswende“, sagt Jannik Engel. „Es wäre schlecht, wenn der Radentscheid im Nachhinein weitreichendere Pläne ausbremst – denn es ging noch nie nur ums Fahrradfahren.“

www.bundesrad.org
radentscheid-
koblenz.de

Eva Wolfangel,
Spektrum der
Wissenschaft,
2017 „Radeln
wir in die Zu-
kunft?“
und McKinsey
Centre for
Future Mobility
2019 zu Mikro-
mobilität



Selbstverständlich sammeln Radler*innen besonders viele Unterschriften für den Radentscheid. Foto Andreas Bartelness.



Widerstand gegen Barrieren

Plädoyer für eine inklusive sozialökologische Verkehrswende

Cécile Lecomte, Umweltaktivistin

Als Umweltaktivistin habe ich Erfahrung mit der Blockade von Zügen. Ich hätte allerdings nie gedacht, dass ich eines Tages etwas anderes als Atom- und Kohlezüge blockieren würde! Dies geschah im Herbst 2018, als ich keine andere Möglichkeit sah, mein Recht auf Beförderung gegen die diskriminierende Bevormundung durch das Zugpersonal durchzusetzen. Die Zugchefin lehnte die Beförderung ab, weil die Universaltoilette außer Betrieb war. Mein Einwand, ich dürfte selbstbestimmt entscheiden, ob ich trotz nicht nutzbarer Toilettenanlage für die einstündige Fahrt einsteige oder nicht, half nicht. Die Hilfe zum Einsteigen mit Hublift wurde mir verweigert. Ich setzte mich daher vom Rollstuhl auf die Stufen im Eingang des ICE um und blockierte so die Tür. Das Personal rief den Sicherheitsdienst und die Polizei zu Hilfe, diese fühlte sich jedoch für den Toilettenstreit nicht zuständig. Mein Rollstuhl wurde in den Zug getragen, und ich konnte schließlich mitfahren. Die Nachricht, die ich live in den Social-Media postete, ging viral und half möglicherweise, die Bahn umzustimmen. Der Zwischenfall verursachte 15 Minuten Verspätung. Ich hatte bei dieser spontan aus der Not geborenen Eine-Frau-Blockade ein mulmiges Gefühl. Ich hätte mich ohne aktivistische Erfahrung im Hintergrund möglicherweise nicht getraut, die Aktion durchzuführen.

Wer mit der Bahn im Fernverkehr reisen will, muss sich beim Mobilitätsdienst zwei Tage im Voraus anmelden, damit beim Einstieg ein Hublift – der wie ein großer Käfig aussieht – für den Rollstuhl zur Verfügung steht oder Personal sehbehinderte Menschen bei der Orientierung unterstützt. Betroffene sind von der Verfügbarkeit von für den Hublift geschultem Personal und von den von Bahnhof zu Bahnhof unterschiedlichen Dienstzeiten abhängig. Nach Aussage der Bahn gilt eine Verbindung trotz dieser Hindernisse als barrierefrei – als hätten Menschen mit Behinderung keine spontanen Termine! Manche Bahnhöfe haben gar kein Servicepersonal, sodass Betroffene dort vom Fernverkehr ausgeschlossen sind.

Ich bin Rollstuhlfahrerin und habe kein Auto. Ich fühle mich trotzdem frei. Ich sehe mich jedoch mit zahlreichen Hindernissen im Alltag konfrontiert und bin häufig auf eine Fahrt mit dem Auto von Bekannten angewiesen, weil es für mich keine andere Lösung gibt. Mich behindert die nicht passende Verkehrsinfrastruktur wie die nicht barrierefreie Bushaltestelle um die Ecke, der enge Bus, die Anmeldefrist für den Mobilitätsdienst der Bahn. Die meisten Fahrten im Auto wären vermeidbar. Sie sind oft das Ergebnis mangeln-

der Barrierefreiheit des ÖPNV und weiterer gemeinschaftlicher barrierefreier Mobilitätsangebote wie beispielsweise barrierefreie Carsharingsysteme. Mit Barrierefreiheit ist hier nicht ausschließlich der bauliche Aspekt für Rollstuhlfahrende und gehbehinderte Menschen gemeint. „Barrierefreiheit“ bedeutet, dass jeder Mensch alles im Lebensraum, der barrierefrei gestaltet wurde, betreten, befahren und selbstständig, unabhängig und weitestgehend ohne fremde Hilfe sicher benutzen kann. Hierzu zählen beispielsweise auch Leitsysteme für blinde Menschen im öffentlichen Personenverkehr (ÖPV), eine barrierefreie Fahrplanauskunft oder ein passendes Carsharingangebot.

Ich lebe in Lüneburg, einer 80.000-Einwohner*innen-Stadt im Norden Deutschlands. Mein Weg vom Stadtviertel Kalt Moor mit dem Bus in die Innenstadt ist beschwerlich. Die Start- und Endstation der meistgenutzten Buslinie im Viertel ist nicht einmal barrierefrei umgebaut. Für mich bedeutet dies: Ich muss mir helfen lassen, um die steile Rollstuhlrampe in den Bus zu nutzen. Im Bus müssen sich dann Rollstuhlfahrende den Platz mit Menschen mit Rollatoren und Kinderwagen teilen. Es stellt sich immer wieder die Frage: Wer wird stehen gelassen und muss auf den nächsten Bus 30 Minuten später warten: ich oder die Person mit Kind und Kinderwagen?

Deutschland hat die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) 2010 unterzeichnet. Das gaukelt guten Willen vor. Die Umsetzung lässt auf sich warten – genauso wie beim Pariser Klimaabkommen.

Die USA sind in Sachen Barrierefreiheit und Behindertenrechte ein Stück weiter als viele europäische Länder. Dies ist der starken Behindertenrechtsbewegung der 1970er-Jahre zu verdanken und der Zusammenarbeit mit dem Civil Rights Movement und den Black Panthers. Der preisgekrönte Film *Crip Camp: A Disability Revolution*, USA 2020 (auf Deutsch: Sommer der Krüppelbewegung) gibt spannende Einblicke in diesen Kampf und zeigt, wie eine „Graswurzelbewegung“ sich „intersektional“ organisierte, also viele Identitäten mitdachte und dadurch erfolgreich wurde. Die Besetzung eines Regierungsgebäudes für die Umsetzung des Rehabilitation Act mit ca. 150 Aktivist*innen dauerte 1973 schließlich 25 Tage, bis der Druck von unten auf die Politik so groß wurde, dass Forderungen der Aktivist*innen schließlich in großen Teilen erfüllt wurden.

Wir brauchen viele Menschen mit und ohne Behinderung, die zusammen für eine bessere diskriminierungsfreie Welt und eine echte inklusive sozial ökologische Verkehrswende streiten! Lasst uns am besten schon gestern damit beginnen!

Mies: wo Autopolitik mit Menschen mit Behinderung begründet wird. Es gibt coolere Konzepte – und die Nachteile der Autos baden auch Menschen mit Seh-, Hör- oder Gehbehinderung täglich aus.

Ableismus in der Verkehrspolitik

Die heutige Verkehrspolitik ist ableistisch und bereitet vielen Menschen mit Behinderung viele Hindernisse. Ableismus - aus dem Englischen to be able (= fähig sein) - bezeichnet die Abwertung und strukturelle Diskriminierung von Menschen mit Behinderungen. Beim Ableismus geht es darum, wie nicht behinderte Menschen das Leben von

Menschen mit Behinderung bewerten; welche Bilder und Stereotypen sie im Kopf haben, wenn sie an behinderte Menschen denken. Es geht aber auch um die Barrieren, die die Gesellschaft schafft und aufrechterhält. Menschen werden durch die Gesellschaft behindert.

Ohne Fahrschein, bitte

Forderungen nach einer konsequenten Verkehrswende dürfen nicht nur ökologisch, sondern müssen auch sozial sein. Für eine sozial gerechte Verkehrswende ist der Nulltarif im öffentlichen Personenverkehr ein wichtiger Baustein. Er bedeutet, dass alle Menschen öffentliche Verkehrsmittel benutzen, ohne dafür einen Fahrschein erwerben zu müssen. Die Einführung des Nulltarifs ist eine der wirksamsten verkehrspolitischen Maßnahmen für einen Umstieg vom Auto in den ÖPNV, aber auch oft ein heftiger Streitpunkt in der öffentlichen Debatte.

Über zwanzig Städte in Frankreich haben ihn schon, Tallin, Hasselt, Luxemburg, mehrere Städte in Polen (bei Smog sogar Warschau und Krakau), Deutschland wirkt eher wie eine traurige Nachzüglerin: Monheim, Pfaffenhofen, das war's. Einzelne Städte haben den Nulltarif tagesweise eingeführt, so nutzen Fahrgäste zum Beispiel in Tübingen und Aschaffenburg den Bus samstags ticketfrei. Templin und Lübben haben den Nulltarif ausprobiert, aber wieder abgeschafft. Dabei sind die Ergebnisse großartig: In Templin hat sich nach drei Jahren Nulltarif die Fahrgastzahl verfünffacht, in Tallin ist unmittelbar nach Einführung des Nulltarifs das PKW-Aufkommen im Zentrum um 15 Prozent gesunken, in Hasselt haben sich in 15 Jahren Nulltarif Umsatz und Arbeitsplätze in der Innenstadt verdreifacht.

Ökologische und soziale Kämpfe sind untrennbar, der Nulltarif überzeugt zu beidem. Deshalb braucht es viele Aktionen und ausdauernde Kampagnen dafür.

Mutig startete zum Beispiel die Kampagne „HVV umsonst“ vor zwölf Jahren mit der Forderung nach kostenlosem ÖPNV in Hamburg. Ihre aktuellen Forderungen (365-Euro-Jahresticket) sind mittlerweile inhaltlich eher als „HVV kostengünstig“ zu lesen. Wahrgenommenes Nischendasein und Frust führten in Hamburg zu der Entschärfung. Schade. In Bremen finden die Forderungen der „Einfach einsteigen“-Kampagne dagegen schon ersten leisen Anklang in der Politik. Abgeordnete der SPD präsentierten 2021 ein Modell für kostenlosen ÖPNV für alle Bremer*innen. Im Gegensatz zum „Einfach einsteigen“-Vorschlag eines ab-

gabefinanzierten Nulltarifs durch u. a. Erhöhung der Gewerbesteuer soll der Nulltarif nach SPD-Vorschlag durch Erhöhung der Grundsteuer (im Schnitt 18 Euro pro Haushalt und Monat) ermöglicht werden. Das könnte aber unter einigen Teilen der Bevölkerung mehr Unmut stiften, als es Rundfunkgebühren momentan tun. Die Wirtschaft hingegen, vor allem der Einzelhandel im Innerstädtischen, würde florieren. ÖPNV-Abgaben wären für sie eher eine lohnende Investition als eine Bürde.

Statt nur Forderungen an die Politik zu stellen, Finanzierungsmodelle zu diskutieren und Petitionen zu erstellen, legt die Münchener Kampagne „Fahr Scheinfrei“ ihren Fokus auf direkte Aktion im Alltag. Ihre Theorie ist die der „normativen Kraft des Faktischen“ – wenn genügend Fahrgäste ohne Ticket fahren, sind Straf- und Zivilverfahren sowie schließlich auch Fahrscheinkontrollen aufgrund des hohen Mehraufwands nicht mehr durchsetzbar. Übrigens: Ticketfreies Fahren funktioniert auch völlig legal. Mehr dazu unter schwarzstrafen.siehe.website

So oder so – der Nulltarif muss her. Auch in klima- und umweltbewussten Kreisen wird noch nicht viel über den Nulltarif diskutiert. Stattdessen dominieren leider oft Scheinlösungen wie E-Mobilität oder autonomes Fahren die Debatten. Dabei hat der Nulltarif das Potenzial, der Schlüsselbaustein eines zukunftsfähigen ÖPNV zu werden.



Zur (problematischen) Nutzung des Begriffs „Schwarzfahren“ siehe die Erklärung von Aktions-Schwarzfahrern unter <https://schwarzstrafen.siehe.website>

Die etwas andere Art, ein Thema zu setzen: Kommunikationsguerilla

Ihr seid noch eine kleine Gruppe, die nicht richtig wahrgenommen wird? Oder wollt vielleicht auch gar nicht mit einem Gruppennamen bekannt werden, sondern euch auf die Inhalte konzentrieren? Dann nutzt doch einfach die Label derer, die mehr Reichweite haben.

So oder ähnlich müssen einige Aktivist*innen aus Jena gedacht haben, als sie im März 2021 die Idee einer autofreien Innenstadt bewerben wollten. Statt Appellen an die Stadt verkündeten sie einfach in deren Namen, dass diese am 1. Mai eingerichtet werde. Professionell aufgemacht, stellten sie das Gebiet auf einer Karte dar und platzierten es mit einem passenden Text im Internet. Dann plakatierten sie ganz ordentlich an den dafür vorgesehenen Stellen. Die Reaktion war riesig – und das Thema zumindest für einige Tage eines der wichtigsten Stadtthemen. Aus der Stadtverwaltung war zu hören, dass der Pressesprecher den ganzen Tag damit beschäftigt gewesen sei, Presseanfragen zu beantworten. So eine Aktion ist im Übrigen bestens mit weiteren Aktionen zu verbinden. Es stärkt die, die politische Gespräche für die gleiche Idee führen, bildet aber genauso einen schönen Vermittlungshintergrund für Aktionen, zum Beispiel einer Gruppe, die am 1. Mai den Bereich tatsächlich autofrei blockieren wollte.



Sieht offiziell aus: Werbung für autofreie Innenstadt in Jena

Machen Sie mit!
27.1. - 4.2.: Gießen testet den „Nulltarif“!

Vom 27. Januar bis 4. Februar 2018 fahren alle Busse und Bahnen im Stadtgebiet Gießen frei. Das heißt: Sie brauchen keinen Fahrschein. Mit dieser Aktion sollen Informationen und Meinungen gesammelt werden, ob ein fahrscheinloser Nahverkehr die Innenstadt von Autos entlasten und für Besuche attraktiver machen kann. Einstimmig beschlossen im Gießener Stadtparlament, dient dieses Experiment der Prüfung, welche Vorteile ein „Nulltarif“ für Gießen bringen kann.

Daher:


Nutzen Sie an diesen neun Tagen die Busse und Bahnen im Stadtgebiet Gießen. GRATIS!

Lassen Sie Ihr Auto stehen! Probieren Sie auch aus, in wieviel Radfahrten und Fußwege in der Stadt durch die niedrigeren Autozahlen attraktiver werden.

Teilen Sie uns Ihre Meinung mit (Rückmeldekarten ab 27.1. in allen Bussen der SWG und im SWG-Infozentrum am Marktplatz!).


Für unser Gießen!

* Sollten Sie keine Karten vorfinden, können Sie uns Ihre Meinung auch als Mail an info@schweine-gießen.de schicken.



Wir probieren es!
Liebe Mitbürgerinnen, Sie haben es wahrscheinlich gehört: Unser Stadtparlament hat in seiner Novemberberatung beschlossen, den sogenannten „Nulltarif“ zu prüfen, also das fahrscheinlose Fahren in Bussen und Bahnen des Stadtgebietes. Damit das kein Papiertiger wird, wollen wir die Idee praktisch testen – mit Ihnen! Die Sache mit der Mobilität kommt damit in Bewegung. Ich meine: Endlich. Klimawandel, Verkehrstote, Zeitverlust im Stau – all das erfordert rasche Veränderung. Immer mehr Studien zeigen, dass der Verzicht auf Fahrschein, der sogenannte „Nulltarif“, einen großen Aufschwung der Fahrgastzahlen mit sich bringt. In vielen Orten Europas wird das schon praktiziert. Dunkerque, eine französische Stadt und etwas so groß wie Gießen, folgt gerade in diesen Monaten dem Beispiel. In Deutschland wäre unsere Stadt der erste Ort mit fahrscheinlosem System. Warum sollen nicht auch wir mit einer soich tollen Idee für unsere Stadt werben? Da in der Bundespolitik über die Entschärfung des Leistungserreichungs-Paragrafen nachgedacht wird, wäre ohnehin ein Trend zur freien Fahrt in Bussen und Bahnen zu erwarten. Ein „Nulltarif“ kann viele Probleme auf einen Schlag lösen. Das wollen wir in Gießen probieren. Daher haben die Stadt und mehrere Unterstützer die Testphase vom 27.1. bis 4. Februar ausgetestet und hoffen nicht nur auf Ihr zahlreiches Mitmachen, sondern auch auf Rückmeldungen, ob Sie diese Idee unterstützen. Dazu finden Sie in den Bussen der SWG Rückmeldekarten, auf denen Sie uns Ihre Meinung sagen können.

Ihre überzeugte Rad- und Bushelferin
D. Jander-Boß



Dieser Flyer (Vorderseite) wurde tausendfach verteilt und löste viele Diskussionen aus

Ganz ähnlich wirkten einige Fakes, wie solche Fälschungen auch genannt werden, zum Thema Nulltarif. So verkündeten scheinbar offizielle Plakate des örtlichen Verkehrsverbundes HVV aus Anlass des G20-Gipfels 2017 in Hamburg freie Fahrt. In Stuttgart wurde die freie Fahrt vor einigen Jahren zum Kirchentag gewährt. Große Wirkung erzeugte ein Flyer Anfang 2018 in Gießen, mit dem eine neuntägige Testphase des Fahrens ohne Fahrschein angekündigt wurde (siehe auch Reportage zu Beginn dieses Kapitels).

Ein paar rechtliche Tipps

Je nachdem, was für ein Fake ihr macht, ist es unterschiedlich strafbar. Wenn ihr euch Gruppen und Labels ausdenkt, ist strafrechtlich nichts dagegen einzuwenden. Dann wird es vermutlich auch keine Ermittlungen geben, und Spuren sind egal. Es können höchstens zivilrechtliche Schäden geltend gemacht werden, wenn das Fake z. B. Veranstaltungen absagt. Auch können die Betroffenen Unterlassungserklärungen einfordern, also fordern, dass ihr das nicht noch mal macht. Fälscht ihr Briefköpfe oder verwendet fremde Logos, kann das als Verstoß gegen das Copyright geahndet werden – auch wenn

das Logo abgeändert wird. Gefälschte Unterschriften sind hinsichtlich Strafbarkeit hingegen vermutlich unproblematisch, klärende Urteile gab es dazu aber noch nicht. Anders wird es, wenn die vermeintliche Absender*in ein*e Amtsträger*in ist. Dann ist das Amtsanmaßung – aber nur, wenn es ein offizielles Amt beim Staat ist. Firmenchefs, Partei- oder Vereinsvorsitzende sind keine in diesem Sinne geschützten Funktionen. Am härtesten bestraft wird Urkundenfälschung bei Fakes. Das ist dann der Fall, wenn das Fake als Urkunde verwendbar ist, z. B. als Fahrschein, Eintrittskarte oder Gutschein.

Berichte zu Nulltariffakes, u.a. in Stuttgart: <http://www.projektwerkstatt.de/index.php?p=20652>

Das Warten hat ein Ende: Immer mehr Bahnstrecken werden reaktiviert

„Ich möchte noch nicht von einer Trendwende sprechen, aber das Schrumpfen der Bahnstrecken hat aufgehört“ sagt Dirk Flege vom Verkehrsbündnis „Allianz pro Schiene“.

Am 22.06.2021 hat die Deutsche Bahn zusammen mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Allianz pro Schiene Bahnstrecken in Deutschland vorgestellt, die besonders einfach bzw. gut für den Nahverkehr reaktiviert werden könnten.

Flege beschreibt eine Welle der Sympathie für die Regionalbahnen. Bürgermeister*innen, Landrät*innen und Industrie- und Handelskammern wollen die Bahn zurück. Denn seit der Bahnreform 1994 wurden in Deutschland mit gut 3.600 Kilometern deutlich mehr Strecken des Schienenpersonennahverkehrs stillgelegt als mit über 900 Kilometern reaktiviert – dazu kommen noch Stilllegungen im Bereich des Schienengüterverkehrs. Aber es gibt eine gute Nachricht: Bundesweit könnten wieder über 4.000 Kilometer stillgelegte Bahnstrecken in Betrieb genommen werden, das wären 238 Stück. Die Schienennetzanbindung wäre enorm wichtig. Damit hätten nämlich knapp 1,8 Millionen Menschen wieder die Möglichkeit, von ihrem Wohnort aus die Bahn zu nutzen. Die Infrastruktur ist dafür bereits in gutem Maße vorhanden. Denn an fast all diesen Orten gibt es noch Eisenbahntrassen.

Die Idee ist einfach umzusetzen: Mit der Reaktivierung von Bahnstrecken wird der Personen- und/oder Güterverkehr auf zuvor ungenutzten Gleisen wieder aufgenommen. Mit nicht zu viel Aufwand lassen sich dabei die Reaktivierungen leicht realisieren. Wenn hingegen die Schieneninfrastruktur demontiert wurde, ist der Aufwand deutlich größer.

Ob die Reaktivierung der Kleinbahn, der Küstenbahn, des Heideexpresses oder der Ilmebahn: Alleine in Niedersachsen gibt es rund zwei Dutzend Initiativen. Der Trend ist klar, und immer mehr Schienen sollen wieder belebt werden.

Der Impuls für die Bahnstreckenreaktivierung kommt dabei oft von den lokalen Initiativen selbst, die sich für ihr Projekt einsetzen und von unten Druck aufbauen. Konkret entwickelt aktuell das Deutsche Zentrum für Schienenforschung (DZSF) in dem Projekt „Begleitende Maßnahmen für die Reaktivierung von Schienenstrecken“ einen sogenannten Leitfaden zur erfolgreichen Umsetzung von Reaktivierungsmaßnahmen. Das dauert aber wohl noch ein bisschen. Sinnvoll ist es in der Zwischenzeit, sich mit den örtlichen Umweltverbänden oder dafür offenen politischen Parteien zu vernetzen und eine BI aufzubauen, um den Bahnen auch mit Aktionen und Kampagnen die Schienen zurückzuerobern.

Verkehrswende auf dem Lande – wie das?

„Jaja, das geht in der Stadt, aber hier auf dem Land brauche ich das Auto.“ So oder ähnlich schallt es einer*m oft entgegen, wenn es um Verkehrswendeideen in kleinen Städten oder gar Dörfern geht. Das Auto ist auch in der Provinz nicht unentbehrlich. Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß können hier sehr wohl eine Alternative darstellen, allerdings in einer für den ländlichen Raum angepassten Art. Es ist viel Lebensqualität zu gewinnen durch kurze Wege und attraktive Alternativen. Dazu kommt: Der meiste Verkehr in Städten stammt aus der umgebenden Region. 60 bis 80 Prozent der Autos in einer Stadt fahren täglich in diese hinein oder verlassen sie gerade. Ein rein innerstädtisches Verkehrskonzept kann da wenig ausrichten.

Beispielplan für drei ländliche Gemeinden unter wieseketal.siehe.website

- Das wichtigste Thema in kleinen Städten und Dörfern ist die Frage des Erhalts oder des Wiederaufbaus dezentraler Strukturen – also von Läden, Schulen, Kindergärten, Kultureinrichtungen, Arztpraxen usw. Kreative Aktionen können Erhalt oder Wiederaufbau einfordern, denkbar ist aber auch direkte Unterstützung – von Öffentlichkeitsarbeit bis zum Ladendienst, anderer Mithilfe oder Veranstaltungen in den Einrichtungen.
- Sind Bahnstrecken vorhanden, können zusätzliche Haltepunkte mehr Orte anbinden. Eingleisige Strecken brauchen für einen dichteren Takt weitere Begegnungsgleise. Initiativen für die Reaktivierung stillgelegter Strecken freuen sich oft über aktivistischen Rückenwind.
- Für die meisten kleinen Orte braucht es vor allem Buslinien, die Ortsteile verbinden, an wichtige Einrichtungen und die nächsten Bahnhalttestellen anschließen – und das auch außerhalb der Rushhour, zum Beispiel durch Anrufsammeltaxis oder Bürger*innenbusse. Kreative Aktionen auf der Straße mit Modellen von Bussen und Bahnen können dafür werben, Bürger*innenbusse sogar selbst organisiert oder mindestens der Prozess dazu initiiert werden (siehe Kasten).
- Viele kleine Orte sind vom Fahrradnetz ganz abgehängt. Radverbindungen enden zudem oft an den Ortsrändern. Was in Städten möglich ist, passt auch hier: kreative Straßenfeste, Nutzung des Versammlungsrechts, Kreidemalen, Pop-up-Bikelanes und mehr als Werbung für Fahrradstraßen und autofreie Zonen. Zudem können Verleihstationen für Lasten- und Spezialräder angestoßen oder selbst organisiert werden, ebenso Fahrradselbsthilfewerkstätten.

Leitfäden zum Beispiel auf der Seite von pro-buergerbus-nrw.de

- Oft wird das Carsharing als Lösung für den ländlichen Raum angepriesen. Für einen Ausstieg aus der automobilen Gesellschaft ist das meist eine dürftige Lösung. Als Zwischenschritt taugt die Idee, wenn bisherige Privatautos dafür auf- und hergegeben werden, also jedes geteilte Autos mehrere andere tatsächlich ersetzt. Dafür könnt ihr Freiwillige suchen oder, falls noch vorhanden, euer eigenes Auto zur Verfügung stellen.
- Kleine Aktionen wie Mitfahrbänke, Plakatieren, Infostände und mehr können den Kampf um eine Verkehrswende begleiten – macht immer deutlich, dass ihr mehr verlangt!
- Genauso wichtig wie in Städten sind Verkehrswendepläne. Sie werden größeren Wert auf dezentrale Infrastruktur, Buslinien und zwischenörtliche Fahrradverbindungen legen, aber ansonsten genauso die Grundlage für Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen schaffen. Außerdem bieten sie eine Möglichkeit, die Menschen vor Ort zu Wort kommen zu lassen, gemeinsam Gefahrenstellen zu identifizieren und Bedürfnisse der jüngsten oder eingeschränkter Verkehrsteilnehmer*innen besonders zu berücksichtigen.
- Unendliche LKW-Kolonnen machen aus vielen leidgeprüften Menschen in sogenannten Straßendörfern Befürworter*innen von Autobahnen und Umgehungsstraßen. Das ist ein großes Feld der Auseinandersetzung: Wie können Firmen ihre Transporte auf die Schiene verlagern? Wo ist zu fordern, dass insgesamt weniger Zeug an den Start geht? Wo können Durchfahrten für LKW unattraktiver gemacht und im regionalen Verbund das Zeichen gesetzt werden für lebenswerte Städte und Dörfer?

Bürgerbus

Damit der Besuch bei Freund*innen im Nachbardorf gelingt oder der Einkauf, wenn im eigenen Ort der Laden lange schon dicht gemacht hat, gibt es in vielen Orten Bürgerbusse, 118mal allein in Nordrhein-Westfalen. Hinter den meisten Bussen stehen viele Ehrenamtliche, die über einen Verein Fahrpläne, Wartung, Öffentlichkeitsarbeit und vor allem den Busverkehr selbst organisieren. Freiwillige sitzen für ihre Mitbürger*innen am Steuer. Oft stellen

oder fördern Kommunen oder Bundesländer die Fahrzeuge, zudem gibt es Firmen, die unterstützen. Mehrere Initiativen und Dachvereine bieten Handreichungen für neue Bürgerbusvorhaben. Wenn ein Bürgerbus ins Alternativkonzept passt: nachlesen, zu benachbarten Businitiativen Kontakt aufnehmen, Vorschläge machen – und gegebenenfalls einfach loslegen mit einem „selbstgemachten“ Bürgerbus.



Bildquelle: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/ef/Bürgerbusse_Achimobil_1_und_Achimobil_2_am_Bahnhof_Achim_20160315.jpg

In der norddeutschen Kleinstadt Achim ist der Bürgerbus farbenfroh. Betreiber ist ein Verein, die Fahrer*innen sind ehrenamtlich dabei, die Tarife entsprechen denen des lokalen Verkehrsverbundes. Bildquelle wikimedia

Lastenradverleih Oldenburg: Rädchen für alle(s)

Sascha Schröder, Ernst Schäfer,
Barbara Satola und Maximilian Götz-Köhler
von Rädchen für alle(s)

Gründung & Grundgedanken

Oldenburger StudentInnen initiierten den Lastenradverein „Rädchen für alle(s)“ Ende 2013. Die InitiatorInnen entschieden, dass die Stadt Oldenburg einen niedrigschwelligen Zugang zu Lastenfahrrädern benötigt, um es den BürgerInnen leicht zu machen, das Auto stehen zu lassen. Durch den auf freiwilligen Spenden basierten Verleih von Lastenrädern und das einfache Onlinebuchungssystem bietet „Rädchen für alle(s)“ eine unkomplizierte Möglichkeit zur Nutzung und Erprobung von Lastenrädern in allen Alltagssituationen. Die Lastenräder können an verschiedenen Stationen innerhalb Oldenburgs ausgeliehen werden. Bei den Stationen handelt es sich meist um lokale Einrichtungen wie Museen oder um den stationären Einzelhandel mit festen Öffnungszeiten. Somit schafft Rädchen für alle(s) auch Synergien zwischen der Lastenradnutzung und lokalen Einrichtungen. Unter www.lastenrad-oldenburg.de ist die Reservierung möglich. Ein Lastenrad kann bis zu drei Tage am Stück gebucht werden. Die NutzerInnen legen bei Abholung ihren Personalausweis sowie das Passwort aus der Buchung vor und unterzeichnen die Nutzungsbedingungen.

Status jetzt

Ende 2020 verfügt der Verein über insgesamt zehn Lastenräder unterschiedlicher Bauart. Darunter ist auch eine Fahrradrikscha zum Transport erwachsener Personen. Mit einer Lastenrad-Ausleihrate von ca. 70 Prozent (2019) über

das ganze Jahr und einer Auslastung von bis zu 100 Prozent (2019) in den Sommermonaten trägt „Rädchen für alle(s)“ direkt zur Reduktion von Autofahrten und somit zur Einsparung von sonst entstandenen Treibhausgasemissionen bei.

Lastenräder sind heute in Oldenburg deutlich bekannter als im Bundesdurchschnitt (76 Prozent gegenüber 39 Prozent) und 5 Prozent der Haushalte verfügen über ein eigenes Lastenrad. Ebenso unterstützte der Verein mehrere neue Lastenradinitiativen beratend. Spenden von Privatpersonen oder Institutionen, Zuschüsse der Stadt Oldenburg, Rabatte von Fahrradhändlern sowie Sachspenden von Herstellern ermöglichten die Anschaffung der Räder. Fördermitglieder finanzieren heute – neben den Spenden der NutzerInnen – den laufenden Betrieb. Damit eine freie Lastenradinitiative realisierbar ist, braucht sie motivierte Ehrenamtliche und Stationen, achtsame AusleiherInnen und immer wieder neu einsteigende Aktive.

Ausblick

Die Zusammenarbeit von Quartiers- und Nachbarschaftsprojekten und Rädchen für alle(s) ist sehr fruchtbar: Stadtquartiere oder Privatpersonen schaffen ein Lastenrad an, es wird in das Buchungssystem von Rädchen für alle(s) eingepflegt. Dadurch stehen neue Räder einer breiten Öffentlichkeit zur Verfügung, aufwendige neue Verleihsysteme entfallen. Weitere Zukunftspläne: die Anschaffung von einzelnen E-Lastenrädern sowie sogenannter gerontologischer Räder zum Transport von motorisch eingeschränkten Menschen. Damit das Projekt langfristig nicht nur von dem Engagement Ehrenamtlicher abhängig ist, strebt Rädchen für alle(s) Kooperationen mit der Stadt und einer Wohnungsbaugesellschaft an.

Kindertransport,
Einkauf, Umzug
– fast alles ist
möglich mit
dem Fuhrpark
von Rädchen für
alle(s)



Radeln ohne Alter

Rikscha für Alle in Wurzen

Von Antonin Delpeuch,
Radeln ohne Alter Wurzen

Wurzen ist eine kleine, beschauliche Stadt östlich von Leipzig. Die boomende Industrie der 1950er-Jahre hat sich zurückgezogen, die Einwohner*innenzahl ist um ein Drittel geschrumpft, und viele Häuser stehen leer. Vor ein paar Jahren hat sich eine Gruppe von Umweltaktivist*innen in verfallenen Gebäuden in der Vorstadt niedergelassen. Sie nannten den Ort „Kanthaus“.

Viele von ihnen engagieren sich für eine Verkehrswende, für eine Förderung des Fahrradverkehrs, protestieren gegen Autokonzerne oder sind in Waldbesetzungen gegen Autobahnprojekte aktiv. Mit Fahrradanhängern werden Lebensmittel und Baumaterialien transportiert, und vor der Haustür steht eine Fahrradreparaturstation für jedermann zur Verfügung. Das Radfahren wird oft mit der Bahn kombiniert, und die Abhängigkeit vom Auto ist minimal.

Beim Fahrradfahren in Wurzen sind die Chancen hoch, dass man an einem Altersheim vorbeiradelt. Fast ein Drittel der Wurzen*innen ist älter als 65 Jahre, und die Stadt ist keine Ausnahme von dem Alterungstrend. In Wurzen sind mehr als zehn Pflegeeinrichtungen zu finden, und mehr werden gebaut. In diesen Heimen können die meisten Bewohner*innen nicht einfach ein Fahrrad holen, um Freund*innen zu besuchen. Zusätzlich zu ihren Bewegungseinschränkungen hat die COVID-19-Pandemie sie gezwungen, eine klösterliche Abgeschlossenheit zu verfolgen.

Die Verkehrswende muss für jeden erreichbar sein. In aktivistischen Kreisen wird leicht vergessen, dass sich viele Menschen vom Radfahren ausgeschlossen fühlen. Sie haben Angst vor dem Verkehr, ihr Gesundheitszustand erlaubt es ihnen nicht, oder sie haben nie gelernt, Fahrrad zu fahren. Deswegen hat das Kanthaus 2021 einen Standort von „Radeln ohne Alter“ in Wurzen gegründet.

Radeln ohne Alter („Cycling Without Age“ auf English) ist eine Bewegung, die 2012 in Kopenhagen angefangen hat. In den letzten Jahren sind viele weitere Länder hinzugekommen. Das Grundprinzip ist einfach: Ehrenamtliche bieten Rikschafahrten für Pflegeheimbewohner*innen an. Rikschas sind dreirädrige Fahrräder mit einem Sitzplatz für zwei Fahrgäste in der Front. Die Fahrten sind kostenlos und zum Spaß. Das Ziel ist nur, draußen eine schöne Zeit zusammen zu verbringen. Außerdem werden die Räder elektrisch unterstützt, und die Sitzpositionen erleichtern das Gespräch zwischen Radfahrer*innen und Fahrgästen.



Die Verkehrswende kann nun auch in der sächsischen Kleinstadt Wurzen beginnen.

Dabei werden viele Geschichten über die DDR-Zeiten oder wunderbare Enkelkinder geteilt.

Dreiräder auf der Straße zu fahren ist also auch eine Art zu zeigen, dass Fahrräder nicht immer gleich aussehen sollen. Spezielle Fahrräder sind für alle möglichen Bedingungen verfügbar, und nicht alle Menschen sollen wie ein Tour-de-France-Fahrer aussehen, wenn sie einkaufen fahren. Lastenräder sind in vielen beruflichen Branchen zunehmend beliebt, und Pedelecs helfen immer mehr Leuten, zum ersten Mal oder nach einer langen Pause aufzusatteln. Die Verkehrswende verspricht viele lächelnde Gesichter, schöne Geschichten und vor allem Wind im Haar.

Carsharing wirkt keine Wunder

„Als wir mit dem Carsharing loslegten, wollten wir endlich Platz auf den Straßen!“, erzählt Agnes. „Wir dachten: zwei Autos für eine Straße, das reicht doch! Das Viertel und die Neustadt, die wollten wir frei von parkenden Autos sehen.“ Die Initiative Stattauto (später Cambio), die Agnes mit einer umweltmotivierten Gruppe Anfang der Neunzigerjahre in Bremen anschoß, begann konsequent. In den ersten Jahren galt: Aufgenommen wird nur, wer mit einer Autoabmeldebestätigung nachweist, dass er oder sie das eigene Auto stillgelegt oder verkauft hat. Für eine Veranstaltung zerflachte Cambio einen VW-Käfer – das halbierte Gefährt stand für ihre Idee: „Autos teilen“. Schon früh entstanden Partnerschaften mit anderen Gründungsinitiativen, das in Bremen entwickelte Buchungssystem kam auch in Münster, Köln und Kiel zum Einsatz.



Der Hingucker des jungen Carsharing-Projektes: mit der Hoffnung verbunden, viel weniger Autos im Stadtbild zu haben.

Heute zieht Agnes eine kritische Bilanz: Weil die Übernahme gebrauchter Autos der Mitglieder versicherungstechnisch knifflig und Sicherheit und Komfort ihnen wichtig waren, entschied sich die Initiative für Neuwagen. Die Familien der ersten Stunde nutzten die Autos vor allem an den Wochenenden, zu wenig für die Refinanzierung. Also begann die Suche nach Unternehmen, die mit Carsharing arbeiten wollten. Früh sprang der Bremer Umweltsenator auf, förderte das Buchungssystem auch finanziell. Das bedeutete die Abschaffung einiger Dienstwagen. Aber das reichte nicht. Bald entschied Cambio „bewusst und traurig“ – dass die Abschaffung des eigenen Autos keine Voraussetzung für die Mitgliedschaft mehr sein sollte. Auch wer bereits zwei Autos in der Familiengarage hat, kann mitmachen. Cambio ist kein Einzelfall: 2019 veröffentlichte das Kearney-Institut die Studie „der Carsharing-Mythos“ und zeigte, dass Verkehrsreduktion durchs Autoteilen fast nie gelingt. Die Zahl der Carsharing-Mitglieder steigt gleichzeitig zur Zahl der zugelassenen Privatneuwagen – keine Spur von einer Einsparung von einer Million Fahrzeugen durch Carsharing, wie die Unternehmensberatung Frost & Sullivan es noch 2011 vorgerechnet hatte.

Heute sagt die Mitbegründerin von Cambio: „Wenn Carsharing die Zahl der Autos senken soll, müssen gleichzeitig die Parkplätze aus den Innenstädten verschwinden.“ Gelingen sei dies in der autofreien Siedlung Blockland in Bremen. Dort gebe es nur wenige Cambio-Autos mit festgelegten Parkplätzen und keinen Parkraum für weitere PKW.

Was ist Carsharing?

Carsharing - zu Deutsch „Auto teilen“ - bedeutet die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile. Du besitzt also dein Auto nicht selbst, sondern teilst es dir mit anderen. Grundlage dafür ist eine Rahmenvereinbarung, die du mit dem Anbieter des Carsharings abschließt. Carsharing erlaubt ein kurzzeitiges Anmieten von Fahrzeugen und unterscheidet sich damit von konventio-

nellen Autovermietungsfirmen. Wenn du dein Auto privat mit Nachbar*innen oder Bekannten teilst, nennt man das „Privates Carsharing“.





Leitfaden unter www.berlin.de, Suchbegriff „Temporäre Radstreifen“ und „Radinfrastruktur“

Wo ein Wille, da ein Radweg

von Lisa Feitsch, ADFC

Es ist Spätsommer. Sonnenstrahlen, Musik aus den Soundbikes, Kinder in Lastenrädern. Tausende treten in die Pedale, Aufbruchsstimmung in der Luft. Bunt, laut und zuversichtlich tönte es auf unserer Fahrraddemo im September 2020: *Mehr Pop-up-Radwege, nicht weniger! Die neuen Radwege gibt Berlin nicht wieder her – keinen Millimeter!*

In Berlin schreibt seit Juli 2018 das Mobilitätsgesetz die Verkehrswende vor. Der öffentliche Raum soll zugunsten von Rad-, Fuß- und öffentlichem Nahverkehr umgebaut werden. Die Umsetzung dauert. Oft fehlt der politische Wille in den Verwaltungen, seit Jahrzehnten regiert dort das Ideal der autogerechten Stadt. Regelmäßig müssen die Radfahrenden für mehr Platz und sichere Wege protestieren. Seit Ende 2019 ist in Berlin auch die Klimanotlage vom Senat beschlossen worden. Gut. Konkrete Maßnahmen fehlen bisher.

Dann macht sich auch in Berlin die Corona-Krise breit, und plötzlich geht alles genauso blitzschnell wie der Aufbau eines Pop-up-Radwegs selbst. Eine Handvoll engagierter Menschen aus Bezirks- und Landesverwaltung tun sich zusammen, und Ende März 2020 plopt eine neue Idee auf, die endlich dem seit Jahren wachsenden Anteil der Radfahrer:innen gerecht wird: der Pop-up-Radweg. Die Radfahrenden jubeln. Ein AfD-Abgeordneter klagt dagegen. Der ADAC wettert. Die Zivilgesellschaft schwingt sich auf den Sattel und demonstriert für Pop-up-Radwege in der ganzen Stadt. Ein Jahr später, im April 2021, hat Berlin rund 25 Kilometer Pop-up-Radwege. Mittlerweile ist klar: Die Pop-up-Radwege sind rechtssicher. Sie bleiben. Sie werden verstetigt. Es werden mehr werden. IASS Potsdam und TU Berlin zeigen in einer Umfrage, dass nicht nur Radfahrende, sondern mehrheitlich auch zu Fuß Gehende und ÖPNV-Nutzer*innen die Pop-up-Radwege befürworten. In

der ADFC-Berlin-Neumitglieder-Umfrage sagt mehr als die Hälfte der Befragten, dass sie sogar gerne längere Strecken in Kauf nimmt, um auf den Pop-up-Radwegen zu fahren.

Klar ist auch: Das kann nur der Anfang sein. Rund 25 Kilometer sind mit Blick auf die ganze Stadt verschwindend gering. Alleine das Hauptverkehrsstraßennetz in Berlin zählt rund 1.600 Kilometer. Dazu kommt, dass fast alle der Pop-up-Radwege in Friedrichshain-Kreuzberg liegen. Wir protestieren also weiter – von Treptow-Köpenick über Tempelhof bis nach Steglitz. Kaum ein Bezirk, in dem nicht lokale Radfahrende auf die Straße gehen für mehr Platz fürs Rad.

Das Konzept Pop-up-Radweg ist auf alle Bezirke und auf alle Städte in Deutschland übertragbar: Testen am lebenden Objekt „Straße“, nachbessern, schnell finalisieren. Weniger Kosten, weniger Reibungsverluste bei Planung und Bau – eine Win-win-Situation für die Stadt und die Menschen. Und für das Klima.

Alle Städte können zur schnellen Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende auch Pop-up-Radwege anlegen, bestätigte der wissenschaftliche Dienst des Bundestages. Die Klage wurde aus Mangel an Erfolgsaussicht zurückgezogen. Der Berliner Senat stellt mittlerweile einen eigens entwickelten Leitfaden für Pop-up-Radwege zur Verfügung.

Zur ADFC-Sternfahrt im Juni kamen 20.000 Menschen. Sie alle demonstrierten für sicheres Radfahren und die Verkehrswende in Berlin. 25 Kilometer sind nicht genug. Die Innovation in der Verwaltung ist ein guter Ansatz – jetzt muss sie flächendeckend auf die Straße. Unser Protest geht weiter.

HANDREICHUNG

Sich einmischen – Akten und Pläne studieren, mitreden und protestieren vor Ort

Neben den kreativen Aktionen, die Aktivist*innen beispielsweise gegen geplante Autobahnen machen, lohnt es sich, auch einen Überblick über die Planverfahren, politischen Vorhaben und Institutionen auf kommunaler Ebene und Bundesebene zu bekommen. Denn: Wenn wir dort genau hingucken, können wir Interessen von Politiker*innen demaskieren und Vorhaben frühzeitig erkennen. Außerdem verbessert die Nutzung vorgeschriebener, formaler Beteiligungswege unsere Handlungsmöglichkeiten. Für das Vorgehen gegen Planungen oder für den Zugang zu Informationen existieren rechtliche Grundlagen. Diese zu nutzen, ohne kreative Aktionen zu vernachlässigen, kann eine erfolversprechende Mischung sein, wie Beispiele in diesem Buch bereits zeigten. So wurde beispielsweise der Dannenröder Wald nicht nur besetzt, sondern auch gegen die A49 geklagt. Auch in Gießen prägten viele Aktionen in der Stadt das Geschehen, aber die Bürger*innenanträge fixierten die Forderungen erst formal.

Beteiligung an Planverfahren I: Planfeststellungen und Ähnliches

Größere Bauvorhaben, darunter alle Fernstraßen, bedürfen einer Planfeststellung oder Plangenehmigung. Oft gehen weitere Schritte voraus, wie raumordnerische Vorplanungen, bei denen Flächennutzungen, Verläufe von Straßen oder Trassen (Linienbestimmungsverfahren) usw. bereits grob festgelegt werden. Auch viele kleinere Vorhaben mit Spezialgesetzgebung durchlaufen solche formalisierten Genehmigungsverfahren, z. B. die Anlage von Genversuchs- oder (ab bestimmten Größen) Tiermastanlagen. Kommt es zu formalisierten Planverfahren, sind bestimmte Fristen für die öffentliche Bekanntmachung, für die Auslage von Informationen und für das Einholen von Stellungnahmen der Bürger*innen, anderer Behörde und, meist gesondert, der Umweltverbände einzuhalten. Die genauen Verfahren variieren je nach Fachgesetz, sodass eine spezielle Erkundung der Rahmenbedingungen im Einzelfall erfolgen muss. Wichtig ist in jedem Fall, regelmäßig die amtlichen Bekanntmachungen durchzuschauen. Sie befinden sich je nach Ort irgendwo in der Tageszeitung (oft versteckt im Anzeigenbereich) oder in eigenen Organen der Gemeinde. Zudem werden alle eigenen und meist auch die von externen Stellen durchgeführten Vorhaben in den kommunalen Parlamenten bzw. deren Ausschüssen diskutiert.

Eine Besonderheit bei Planungen stellt das Naturschutzrecht dar. Laut Gesetz müssen Eingriffe in die Natur vorrangig vermieden werden, was aber so gut wie nie überhaupt bedacht wird. Ansonsten sind sie auszugleichen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bedeuten, dass an anderer Stelle wiederum in der Natur herumgebastelt wird, was den Schaden vermeintlich wiedergutmacht. Praktisch dehnt das die Flächenwirkung eines Vorhabens aus, was wiederum zu zusätzlichen Einmischungsmöglichkeiten führt. Die Forderung nach wirksamen Ausgleichsmaßnahmen kann Neubauten aber erschweren und daher nützlich sein.

Beteiligung an Planverfahren II: Bauleitplanung

In Städten und Gemeinden bildet die Bauleitplanung den zentralen Steuerungsmechanismus dafür, welche Fläche wie genutzt werden darf bzw. soll. So lassen sich Vorhaben rechtlich ermöglichen oder verhindern bzw. regulierende Vorgaben machen. In Bauleitplänen können bestimmte Nutzungen (z. B. Gewerbe oder bestimmte Gewerbearten) ausgeschlossen oder Begrünung, bestimmte Formen der Energieversorgung, Mobilität, Bauformen usw. erzwungen werden. Flächenversiegelnde und verkehrserzeugende Gewerbe- und Neubaugebiete brauchen stets einen solchen Plan, der nach Baugesetzbuch eine zweistufige Bürger*innenbeteiligung erfordert. Eine erste Informations- und Beteiligungsrunde findet ganz zu Beginn statt, um allgemeine Ziele zu erörtern. Eine zweite folgt, wenn der Planentwurf fertig ist. Formale Möglichkeiten, eigene Vorschläge auch durchzusetzen, haben Bürger*innen allerdings nicht. Das ist Sache der Parlamente. In der Kombination mit Öffentlichkeitsarbeit und direkten Aktionen lässt sich auf diese aber Druck aufbauen.

Jede Gemeinde hat irgendeine Zeitung als amtliches Bekanntmachungsorgan ausgewählt und veröffentlicht dort, worüber nach dem Gesetz die Bürger*innen zu informieren sind ... von ausgelegten Planentwürfen bis zur Tagesordnung der Parlaments-sitzung. Zur Bauleitplanung gehört als erste Stufe der Flächennutzungsplan (auch F-Plan oder vorbereitender Bauleitplan genannt), der flächendeckend für eine Gemeinde festlegt, was auf welchem Grundstück grundsätzlich möglich ist – von Industrie- bis zum Naturschutzgebiet, von verkehrsberuhigten Zonen bis zu Um-

Eine aktuelle Übersicht über die vom Bund geplanten Autobahnen und Bundesstraßen findet ihr im Bundesverkehrswegeplan (https://www.bvwpp-projekte.de/map_street.html).

Zum Weiterlesen: https://de.wikipedia.org/wiki/Eingriffsregelung_in_Deutschland

gehungsstraßen. Daraus entstehen die Bebauungspläne (auch B-Plan oder verbindlicher Bauleitplan genannt). Sie konkretisieren für Teilflächen einer Gemeinde die Vorüberlegungen aus dem F-Plan und entfalten Rechtskraft gegenüber denen, die zum Beispiel etwas bauen wollen.

In kleineren Städten und Gemeinden werden sowohl F- als auch B-Plan vom Gesamtparlament verabschiedet. Ausschüsse und etwaige Ortsbeiräte haben beratenden Charakter. In größeren Städten gibt es zusätzlich Bezirksräte, die bei der Bebauungsplanung Mitsprache- oder sogar Entscheidungsrecht haben.

Gang durch die Institutionen der Kommunalpolitik

Viele Entscheidungen über die Gestaltung von Dörfern, Städten und den Landschaften zwischen ihnen fallen auf der kommunalen Ebene, also in den Städten/Gemeinden oder den Landkreisen, die ebenfalls zur sogenannten kommunalen Ebene gehören und in vielen Aufgabenbereichen wie eine Art Zusammenschluss der jeweils dazugehörigen Gemeinden agieren. Oft sitzen die Bürgermeister*innen auch im Kreistag. Verfassungsrechtlich verankert ist die kommunale Planungshoheit, d. h. die alleinige Zuständigkeit der Gemeinden für die Nutzung der Flächen. Allerdings ist das nur Theorie, denn Realpolitik spielt sich über Geld und Personal ab. Da die Finanzkraft von Bundes- und Landesebene sowie von Unternehmen größer ist als die der Kommunen, orientieren die sich mit ihren Entscheidungen meist an bestehenden Geldquellen. So steuern doch andere das Geschehen in den Kommunen mit.

Formal fallen die Entscheidungen in den gewählten Par-

lamenten. Bei großen Städten gibt es mit Bezirken oder Ortsbeiräten noch eine Ebene unterhalb der für die ganze Stadt tätigen Gremien. Bebauungspläne werden dann mitunter in den Bezirksräten beschlossen, während der Stadtrat den übergreifenden Flächennutzungsplan für die ganze Stadt beschließt. In kleineren Gemeinden gibt es mitunter Ortsbeiräte, die aber in der Regel nur beratend tätig sind. Die Modelle sind von Bundesland zu Bundesland unterschiedlich – einzelne Länder (z. B. Schleswig-Holstein) kennen kaum Eingemeindungen. Dort beschließen auch kleine Dörfer noch selbst ihre Bebauungspläne, bedienen sich aber mangels eigener Hauptamtlicher gemeinsamer Verwaltungseinrichtungen.

Wer nicht gewählt ist, hat keine oder kaum Rechte in Parlamenten und Ausschüssen. Manchmal gibt es Fragestunden für jedermann – und einige kleine Ortsbeiräte oder Ausschüsse lassen auch schon mal Außenstehende mitreden. In einigen Bundesländern können die Parlamente auch Bürger*innen in die Ausschüsse wählen, die nicht zum Parlament gehören. Alternativen für stärkere Einbindung von Nichtparteilichen sind Bürger*innenräte, Zukunftswerkstätten und ähnliche Presse.

Bürger*innenentscheide & Co.

Es gibt ein formalisiertes Beteiligungsverfahren, mit dem Bürger*innen selbst Beschlüsse mit bindender Wirkung hervorrufen können: die Volksabstimmung (auf kommunaler Ebene: Bürger*innenentscheid). Auf Bundesebene fehlt dieses Mittel. Es gibt sie in etlichen Bundesländern und fast überall in Städten, Gemeinden und Kreisen. Die konkreten Regelungen befinden sich in Landesgesetzen und

Eine Schritt-für-Schritt-Anleitung unter <http://buergerbegehren.de/leitfaden/index.htm>



Im Worldcafé sitzen die Beteiligten in wechselnden Runden und tauschen in jeweils wenigen Minuten ihre Positionen und Ideen aus, um sie dann in die nächste Runde zu tragen. Bildquelle Wikimedia

den vom Landtag erlassenen Kommunalverfassungen. In der Regel beginnt das Verfahren mit einer Vorstufe, dem Volks- oder Bürger*innenbegehren. Hier muss ein konkreter Vorschlag (z. B. zur Verwirklichung einer Idee oder die Ablehnung eines Vorhabens) von einer bestimmten Menge an Wahlberechtigten unterschrieben werden. Diese Hürde kann bereits sehr hoch sein, wenn etwa zehn Prozent unterzeichnen müssen und das nur in einer bestimmten Frist oder nur im Rathaus möglich ist. Es gibt Bundesländer mit sehr bürger*innenfreundlichen Regelungen – und solche, wo Volksabstimmungen nur selten gelingen.

Kommt ein Begehren zustande, muss in der Regel das Parlament noch mal abstimmen, ob es den Vorschlag übernimmt. Lehnt es ab, findet eine Abstimmung aller Wahlberechtigten statt – oft aus Kostengründen parallel zu einer Wahl. Hier muss der Vorschlag erstens die Mehrheit erhalten und zweitens ein bestimmtes Zustimmungsquorum, also einen bestimmten Anteil von Ja-Stimmen an der Gesamtzahl der Wahlberechtigten. Daran scheitern viele Abstimmungen, weil die Wahlbeteiligung zu niedrig ist. Einschränkungen für Begehren und Abstimmungen gibt es auch thematisch. So dürfen in manchen Bundesländern Vorschläge nur zu stark eingegrenzten Themenfeldern eingebracht werden. Zudem ist in der Regel ein Finanzierungsplan zu erstellen – auch nicht einfach für eine Initiative, die außerhalb der Parlamente organisiert ist.

Umfangreichere Informationen auf einmischen.siehe.website

Petitionen

Jede*r Bürger*in kann jederzeit Petitionen an Parlamente einreichen. Ein gesonderter Ausschuss sichtet diese und antwortet dann – oder reicht sie mit Bitte um Bearbeitung an die passende Stelle weiter. Eine formale Kraft entfaltet die Petition nicht. In der Praxis zwingt sie nicht einmal zu einer Stellungnahme. Denn Beschwerdemöglichkeiten gibt es kaum, wenn eine Petition einfach nicht bearbeitet wird. Auf Bundesebene existiert das Mittel der E-Petition. Hier werden über eine entsprechende Seite im Internet Vorschläge für die Bundespolitik eingereicht. Unterstützen dann in einer bestimmten Frist 50.000 Unterzeichner*innen den Vorschlag, gibt es eine öffentliche Beratung des Petitionsausschusses mit der Petent*in dazu – mehr aber auch nicht. Ähnlich wirkt sich eine Petition auf EU-Ebene aus – dort sind aber eine Million Unterschriften nötig einschließlich Quoren, die in mindestens sieben Mitgliedsländern erreicht werden müssen.

Klagen

Wenn alle sonstigen Beteiligungsmöglichkeiten ausgeschöpft sind und ein Vorhaben dennoch durchgezogen werden soll, hilft neben kreativen Aktionen nur noch die Klage. Allerdings braucht es dafür direkte Betroffene, also Anwohner*innen, Grundeigentümer*innen usw., oder die oft

klagebefugten Umweltverbände. Zudem reicht das Know-how vieler Initiativen für so eine Klage oft nicht aus, sodass Anwält*innen beauftragt werden, was wiederum viel Geld kosten kann. Gelingt es, diese Klippen zu umschiffen, kann eine Klage durchaus Wirkung zeigen – vor allem wenn sie flankiert ist mit Aktionen.

Privilegierte Umweltverbände und ihre Möglichkeiten

Bestimmte politische Interessengruppen haben privilegierte Mitsprachemöglichkeiten. Dazu gehören auch einige Umweltorganisationen, die nach dem Naturschutzgesetz und Durchlaufen eines Anerkennungsverfahrens zu allen umweltrelevanten Planungen unaufgefordert Informationen erhalten und ähnlich den Fachbehörden (Träger öffentlicher Belange) beteiligt werden. Sie müssen auch nicht den Akten hinterherlaufen oder diese im Rathaus durchblättern. Sondern sie erhalten diese meist als Kopie (Papier, auf DVD oder online) zugeschickt. Das vereinfacht die Arbeit sehr. Für die Beteiligung von Organisationen bestehen gesetzliche Regelungen – sowohl in den Fachgesetzen, z. B. dem Naturschutzgesetz, als auch als gesonderte Regelungen wie dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz – UmwRG (siehe auch Wikipedia). Für lokale Initiativen heißt das, dass es sich lohnen könnte, zu solchen Umweltverbänden Kontakte aufzubauen oder zu halten, um schnell an Informationen zu kommen. Außerdem können sie für spätere Klagen wichtig sein.

Recherche in Akten und anderswo

Sowohl für zielgenaue Aktionen als auch für qualifizierte Stellungnahmen zu Planungen braucht es Kenntnis, wer wann wo was wie bauen will, wem welche Flächen gehören, welche Untersuchungen schon gelaufen sind, wie deren Ergebnisse sind usw. Dafür sind gute Recherchen nützlich. Zumindest sollte in alle Akten bei Behörden und sonstigen staatlichen Stellen reingeguckt werden. Das Umweltinformationsgesetz verschafft uns diese Möglichkeit. Mit wenigen Ausnahmen können wir uns alle relevanten Unterlagen in Ministerien, Fachämtern, Rathäusern und staatlichen Einrichtungen anschauen. Antragsformalitäten gibt es kaum, innerhalb von 30 Tagen müssen die Behörden in der Regel reagieren. Verweigern sie die Akteneinsicht, kann geklagt werden.

Neben der formalen Akteneinsicht lassen sich viele Informationen auch durch Recherche im Internet, in Bibliotheken und Archiven, durch Befragungen oder Undercoveranfragen beschaffen.

Mehr Tipps auch in Kapitel 01.

Weitere Infos gibt es bei Wikipedia sowie beim Umweltbundesamt unter dem Suchbegriff „Verbandsklage“



AMTLICHE BEKANNTMACHUNGEN

Staatliche Fischerprüfung

Der Landrat des Landkreises Gießen – Untere Fischereibehörde führt am

Samstag, dem 24.8.2013,

für den Landkreis Gießen eine

„Staatliche Fischerprüfung“

durch:

Zur Vorbereitung auf diese Fischerprüfung wird vom Verband der Hessischen Fischer e.V. folgender **Vorbereitungslehrgang** angeboten:

In 35457 Lollar, Schwimmbad-Cafe, Schwimmbadstraße 23 vom 29.5.2013 bis 6.7.2013

Die Lehrgangstage sind immer jeweils an sechs Samstagen von 10.00 Uhr bis 18.00 Uhr. Am letzten Lehrgangstag des Lehrgangs wird ein Abschlusstest durchgeführt.

Anmeldungen zu einem Vorbereitungslehrgang nimmt der Ausbildungsleiter im VHSF, Herr Kurt Kraus, Tel.: 0641/5599754 mittwochs in der Zeit von 18.30 Uhr bis 21.00 Uhr entgegen. Hier können Sie auch weitere Informationen erhalten.

Landkreises Gießen, Der Kreisrausschuss
– Untere Fischereibehörde –

Bauleitplanung der Gemeinde Reiskirchen, Ortsteil Saasen

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Kohlstatt“ – Gewerbegebiet Fa. Kutscher sowie Änderung des Flächennutzungsplanes

Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses gemäß § 2 Abs.1 Satz 2 BauGB sowie der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs.1 BauGB

(1) Die Gemeindevertretung der Gemeinde Reiskirchen hat am 05.12.2012 gemäß § 2 Abs.1 BauGB die Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Kohlstatt“ – Gewerbegebiet Fa. Kutscher im Ortsteil Saasen sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes in diesem Bereich beschlossen.

(2) Die Abgrenzung des Geltungsbereiches des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und der FNP-Änderung ist der beiliegenden Plankarte bzw. Übersichtskarte zu entnehmen. Folgende Flurstücke liegen im Geltungsbereich:

Gemarkung: Saasen Flur 9, Flurstücke 590tlw., 592tlw., 633tlw., 634 und 642tlw. .

(3) Mit der Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes soll ein Gewerbegebiet gemäß § 8 BauNVÖ für die Fa. Kutscher ausgewiesen werden, um den Standort bauplanungsrechtlich zu sichern und Erweiterungsmöglichkeiten zu schaffen. Die Planung dient der Sicherung des Betriebes und der Arbeitsplätze. Die Planziele gelten analog für die Änderung des Flächennutzungsplanes, der im Parallelverfahren gemäß § 8 Abs.3 BauGB geändert wird.

(4) Der Aufstellungsbeschluss für den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan und für die FNP-Änderung werden hiermit gemäß § 2 Abs.1 Satz 2 BauGB ortsüblich bekannt gemacht.

(5) Gemäß § 4b BauGB hat die Gemeinde Reiskirchen das Planungsbüro Holger Fischer aus 35440 Linden mit der Planung und Durchführung des Verfahrens nach BauGB beauftragt.

(6) Die Unterrichtung nach § 3 Abs.1 BauGB erfolgt gemäß den Vorgaben des Baugesetzbuches (2011) und dient im Hinblick auf die Ermittlung des erforderlichen Umfangs und Detaillierungsgrades der Umweltprüfung nach § 2 Abs.4 BauGB, die dann im Umweltbericht dokumentiert und öffentlich ausgelegt wird.

(7) Gemäß § 3 Abs.1 BauGB (frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit) liegen die Planvorentwürfe einschließlich Begründungen zu jedermanns Einsicht öffentlich in der Zeit vom

27.05.2013 – 28.06.2013 einschl.

in der Gemeindeverwaltung Reiskirchen, Schulstraße 17, Bau- und Umwelta Abteilung, Zimmer 4, 35447 Reiskirchen, öffentlich aus.

Während dieser Auslegungsfrist können von jedermann Anregungen und Hinweise zur Planung während der Dienststunden oder nach Vereinbarung schriftlich oder zu Protokoll vorgebracht werden.

Reiskirchen, den 16.5.2013

Der Gemeindevorstand

der Gemeinde Reiskirchen

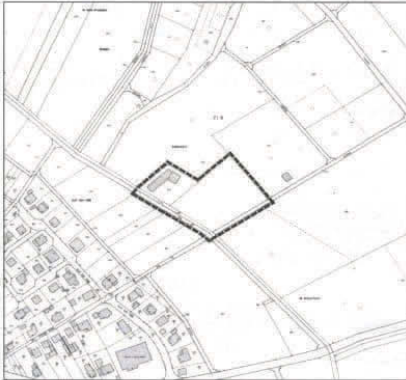
Kromm

Bürgermeister

Bauleitplanung der Gemeinde Reiskirchen, Ort Saasen

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Kohlstatt“ – Gewerbegebiet Fa. Kutscher sowie Änderung des Flächennutzungsplanes in diesem Bereich

Übersichtskarte des Geltungsbereichs



INFORMATIONEN DER GEMEINDEVERWALTUNG

Schutz der Tier- und Pflanzenwelt an Acker- und Wegrändern

Im Mai, Juni und teilweise auch noch im Juli ist die Vegetation üppig und unsere heimische Tier- und Vogelwelt braucht sich um Nahrung und Deckung keine Sorgen zu machen. In diese Zeit fallen auch die Brut und die Jungenaufzucht. Dass die Wiesen bis Ende Mai zur Winterfüttergewinnung gemäht werden müssen, ist in unserer Region, die vorwiegend Milchwirtschaft und Futterbau betreibt, normal.

Leider werden in dieser Zeit teilweise auch Acker- und Wegränder gemäht. So bleibt für unsere Fauna weder Deckung noch Nahrung. Beides ist aber überlebenswichtig! – Die Brut- und Setzzeit dauert per Gesetzgeber vom 15. März bis 15. Juni. Tatsächlich wird aber durch Nachbruten (2. und 3. Gelege) und die notwendige Aufzuchtzeit auch noch die erste Julihälfte benötigt.

Die Nahrungsvielfalt an unseren Wegrändern (Schafgarbe, Kerbel, Beifuß, Wegerich, Taubnessel, Brennessel, Huflattich, Knöterich, verschiedene Gräser, unsere heimischen Insekten und vieles mehr) ist für Feldlerche, Grünfink, Goldammer, Rebhuhn, Fasan und viele andere überlebensnotwendig. Die heimischen Insekten in ihren verschiedenen Entwicklungsstadien, die Saat der Wildkräuter und nicht zuletzt die verbleibende Deckung sind für viele freilebende Tiere so wichtig, dass wir sie ihnen lassen sollten!

Deswegen haben Naturfreunde einen dringenden Wunsch: Acker- und Wegränder, ausgenommen schwer einsehbare Einmündungen und Kreuzungen, erst ab dem 15. Juni mähen.

Reiskirchen, den 16.5.2013

Uwe Markgraf

Umweltberater der Gemeinde Reiskirchen

Beispiel für eine „Amtliche Bekanntmachung“ - hier im Lokalanzeiger für Reiskirchen. Jede Gemeinde hat irgendeine Zeitung als amtliches Bekanntmachungsorgan ausgewählt und veröffentlicht dort, worüber nach dem Gesetz die BürgerInnen zu informieren sind ... von ausgelegten Planentwürfen bis zur Tagesordnung der Parlamentsitzung

Zum Buch

Die Verkehrswende nimmt Fahrt auf: Initiativen diskutieren kostenlosen ÖPNV, streiten für autofreie Innenstädte und organisieren Fahrraddemos mit Tausenden von Teilnehmenden – manchmal mitten auf der Autobahn. Auch aus der Klimabewegung entstehen derzeit viele neue Ideen, wie das dringende Thema einer klima-, umwelt- und menschenfreundlichen Fortbewegung angegangen werden kann.

Das Buch ist eine Momentaufnahme der Strategien sowie Aktionen der Bewegung für die Verkehrswende und gibt Impulse für deren Weiterentwicklung. Es ist auch ein Plädoyer für die Vielfalt, die die verschiedenen Strömungen so stark macht. Viele Autor*innen aus verschiedenen Gruppen der Klimagerechtigkeitsbewegung und lokalen Verkehrswende-Initiativen haben an diesem Aktionsbuch mitgeschrieben.

Die Herausgeber*innen

Das Redaktionskollektiv »AUTOKORREKTUR« sind **Clara Thompson, Jörg Bergstedt, Jutta Sundermann** und **Tobi Rosswog**. Die vier taten sich nach der Räumung des Dannenröder Waldes zusammen, um Erfahrungen der Verkehrswendebewegung zu bündeln und weiterzugeben.

»Die Waldbesetzung im Danni, die Proteste zur IAA sowie viele lokale Verkehrswende-Initiativen haben die Mobilitätswende als Teil der sozialökologischen Transformation endlich zum sichtbaren Thema in der Öffentlichkeit gemacht. Dieses Buch ist ein Werkzeugkasten, um aktiv zu werden. Es macht anschaulich klar, wie wir uns gemeinschaftlich mit verschiedensten Akteurinnen organisieren können und welche Strategien und Taktiken wir nutzen können.«

Carola Rackete, Ökologin und Klimagerechtigkeitsaktivistin