# Das Autoland umkrempeln - Das Aktionsbuch Verkehrswende und ein Angebot für Attacgruppen

14. Oktober 2021

**Diese Bundestagswahl samt ihres Wahlkampfes stimmt nicht gerade zuversichtlich, was die Veränderungsbereitschaft in unserer Gesellschaft angeht. Aber zum Glück gibt es Menschen, die sich den Verhältnissen nicht beugen wollen. Wenn ich gute Nachrichten brauche, finde ich zumindest einige davon in der Verkehrswendebewegung. Attac mischt dort fleißig mit.**

Manches Mal in den letzten Jahren dürften sie den Boss*innen der Autoindustrie den Schweiß auf die Stirn getrieben haben. Es war unerhört schön zu sehen, wie die Medien 2019 über die Proteste gegen die letzte IAA in Frankfurt berichteten. Viele Gruppen, die dort radelten, blockierten, diskutierten und demonstrierten ernteten tolle Schlagzeilen und können ihren Anteil an der Aufgabe des IAA-Standortes Frankfurt und am Rücktritt des Chefs des Automobilverbandes ins Erfolgstagebuch schreiben.

Ab Spätsommer 2019 war auch der Dannenröder Wald besetzt. Nach 40 Jahren Auseinandersetzung rückte die Rodung einer Schneise für die Autobahn A49 immer näher. Bund und Land Hessen wollen den mittelhessischen Vogelsberg für diese Verbindung von Kassel nach Gießen und Richtung Rhein-Main-Gebiet durchschneiden. 15 Monate später, im Dezember 2020, zerstörte die Polizei mit Rodungstrupps im Schlepptau die letzten Baumhäuser und Plattformen in den alten Bäumen. Es tat weh, diese Gewalt zu erleben und die Geschwindigkeit, mit sie liebevoll gestaltete und monatelang gebaute Baumhäuser zu Splittern zwischen den Ästen gefällter Lieblingsbäume machten. Der Trost: Das geschah erst, nachdem das ganze Land auf diese Besetzung geschaut hatte, nachdem Woche für Woche mehr Menschen zu den Sonntagsspaziergängen der BI gekommen waren und aus ersten Baumhäusern eine Perlenkette von Baumhaussiedlungen an der geplanten Trasse der A49 entlang geworden waren. Nachdem es die Grünen durchgerüttelt hatte und einige ihrer Spitzenpolitiker*innen öffentlich erklärt hatten, als Teil einer künftigen Bundesregierung gegen jede neue Autobahn eintreten zu wollen.

Für mich noch wichtiger: Der „Danni“ hat nicht nur über die Medien gewirkt. Es waren Menschen aus dem ganzen Land dort und nahmen viel Motivation für ihre eigene Arbeit mit. Gerade auch Menschen, die seit langem in lokalen Bürger*innen-Inis (BI) arbeiten, teilweise seit sehr langer Zeit mit langen Durststrecken.

Vor diesem Hintergrund begann auch die Arbeit am Aktionsbuch Verkehrswende. Im November wird es gedruckt, Anfang Dezember erscheint es offiziell im Buchhandel. Es ist ein Anstiftungsbuch voller Aktionsberichte und Tipps. Es ist ein Aufruf, jetzt nachzulegen, die

besten Ideen aus dem ganzen Land auszutauschen, neue Proteste zu organisieren und vor Ort die Verkehrswende konkret zu machen. Attac hat die Herausgabe unterstützt und Attac-Gruppen können auf diesen Wissenspool zugreifen. Zum Beispiel durch gemeinsame Veranstaltungen, durch Vorträge und Workshops.

Auszüge aus einem besonders spannenden Text folgen hier. Wo Gruppen die Ärmel hochkrempeln möchten, bietet ein selbstbewusster Ansatz große Chancen. Denn auch wenn wichtige Weichen überregional gestellt werden müssen, beginnt die Zukunft der Mobilität immer vor der Haustüre.

## Verkehrswende vor Ort durchbuchstabieren

Die Gießener Verkehrswende-Initiativen führten Forderungen und Ansätze zu einem umfangreichen Verkehrswendekonzept zusammen, sie überlegten, bereits vorhandene Systeme umzunutzen – und gingen damit offensiv und kreativ auf die Straßen und die Plätze.

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-Fuß-Gehens 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.

Um Anwohner*innen zu beteiligen und noch mehr lebendiges Wissen dazu zu bekommen, standen die Initiativen immer wieder mit großen Stadtplänen in den verschiedenen Stadtteilen und trugen Ergänzungen für den Plan zusammen. Auch Online gelangen die Verfeinerungen: In Videokonferenzen zeichneten sie gemeinsam mit weiteren Menschen Ergänzungen in einen Onlineplan bei Openstreetmap.

Anfang Oktober 2018 war der erste Entwurf fertig, wurde online gestellt und der Presse präsentiert. Die nahm die Vorschläge begeistert auf, der große Wurf war attraktiv.

## Jede Aktion nimmt autofreiere Zeiten vorweg

So ein umfassender Plan ist der beste Freund von offensiven Aktionen: Denn mit ihnen lassen sich für einen Tag die Straßen erobern, die Aktivist*innen konnten konkret zeigen, wie gut die Mobilität der Zukunft tun könnte. Mit Hilfe des Versammlungsrechts und mit Blockadeaktionen entstanden Fahrradstraßen und autofreie Bereiche genau dort, wo der Plan sie auch vorsah.

Für mehrere große Aktionstage gelang es, viele weitere Initiativen dazu zu gewinnen.

Gemeinsam füllten sie eine Bühne mit Live-Musik und Reden, die Plätze mit Akrobatik, Straßenmalkreide, Sitzmöbeln, Spezialrädern zum Ausprobieren und mehr. Die Medien berichteten umfangreich und die Stadt erfüllte unaufgefordert eine Forderung der Demoanmelder*innen: Sie schickte die Autos auf den beiden Außenbahnen des vierspurigen Anlagenrings in beide Richtungen. So steht es auch im Gießener Plan: innen sind beide Spuren reserviert für Fahrräder, außen fahren die Autos.

## Öffentlichkeit und Politik

In der Folge brachten sich Viele ein. Gleichberechtigtes Neben- und Miteinander war die Devise. Wenn sich auf dem großen Plan Vorschläge widersprachen, wurden diese zwischen denen erneut diskutiert, die sie eingebracht hatten. Bei allen weiteren Aktionen und Aktionstagen wirkten die mit, die es wollten – als Einzelpersonen, aber oft mit den Materialien und damit als Bindeglied zu ihren Parteien, Gruppen oder Verbänden. Jede*r konnte Aktionen vorschlagen – immer passend zum Verkehrswendeplan.

An manchen Orten verschwand der gemeine kleine Zusatz „KFZ frei“ unter Fahrradstraßen-Schildern, anderswo zogen Aktivist*innen einen eigenen großen „Straßenbahnwagen“ aus Karton auf einem Bollerwagen hinter sich her. Gehzeuge wurden zum festen Bestandteil der Proteste: Holzrahmen von den  Außenmaßen eines PKW, die durch eine Person getragen werden können und zeigen, wie viel Platz ein Auto wegnimmt. Das Spannende: nach § 25, Absatz 2 StVO ist vorgeschrieben, dass auf der Straße gehen muss, wer etwas trägt, das für den Gehweg zu groß ist. Siehe auch: giessen-autofrei.siehe.website

## Parlamente, Parteien und Bürgeranträge

Auch die Parteien in Gießen begannen, erste Fahrradstraßen zu planen und einige zögerliche Verbesserungen zu schaffen. Aber es gärte in der Stadt. Eine Initiative war 2019 mit einem Bürger*innenantrag erfolgreich, Gießen bis 2035 klimaneutral aufzustellen. 2020 folgten zwei weitere Bürger*innenanträge – immer begleitet von vielen Aktionen. Der eine forderte die Einrichtung der wichtigsten Fahrradstraßen in der Innenstadt, der zweite die Planung für den Wiederaufbau der Straßenbahn. 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. März zu einer offenen Kampfabstimmung, die mit 30 zu 28 Stimmen für die Schaffung leistungsstarker Fahrradstraßen ausging. Damit war ein erster großer Baustein des Verkehrswegeplans offizielle Politik geworden. Die hessische Kommunalwahl im März 2021 brachte dann eine grün-rot-rote Mehrheit ins Rathaus und alle drei Parteien traten mit klaren Bekenntnissen für die Verkehrswende an. In einigen von ihnen kandidierten sogar Aktive der Verkehrswende-Initiativen. Trotzdem gilt heute: das meiste wartet noch auf Vollzug. Straßenbahn, Barrierefreiheit, autofreie Innenstadt – es sind dicke Bretter, die zu bohren noch viele kreative Aktionen erfordern. Und die allmählich erkennbare, enttäuschende Geschwindigkeit

der neuen Gießener Koalition beim Anpacken der Verkehrswende macht neue Einmischungen nötig.

Das Aktionsbuch Verkehrswende erscheint im Oekom-Verlag.