

## Fahrräder fördern, Autos zurückdrängen: Straßenproteste und lokale Verkehrswendekonzepte

Jutta Sundermann • Jörg Bergstedt

Die öko-soziale Bilanz des Verkehrssektors ist eine Katastrophe. Seit Jahrzehnten jagt er Gigatonnen von Treibhausgasen in die Luft, tötet durch Autounfälle und Luftverschmutzung, frisst Flächen und Ressourcen. Und die Macht der Autolobby, die seit Jahrzehnten eine Politik fürs Auto einschließlich milliardenschwerer Subventionen durchsetzt, ist erschreckend. Doch in den letzten Jahren wuchs auch die Kritik an immer größeren Autos, an verstopften Städten und neuen Autobahnen. Vieles ist nachahmenswert.

### Neue Welle der Proteste auf den Straßen

Im September 2021 machten Kletterer/innen sechs Autobahnen zum IAA-Standort München am Eröffnungstag der Automesse dicht. Schon gegen die letzte IAA am Standort Frankfurt 2019 demonstrierten Tausende mit großen Fahrraddemos, Sitzblockaden, Kundgebungen und anderen Aktionen. Die Medien zeigten sich gegenüber der Autobranche so kritisch wie nie zuvor. Der Vorsitzende des Deutschen Automobilverbandes trat damals zurück. Im gleichen Jahr begann die Besetzung des Dannenröder Waldes im hessischen Vogelsberg. Der Mischwald soll von einem letzten Teilstück der A49 durchschnitten werden, einer Autobahnplanung, die bereits über 40 Jahre auf dem Buckel hat und angesichts der Klimakrise völlig aus der Zeit gefallen ist. Im Sommer 2020 wurde aus dem kleinen Protestcamp in luftiger Höhe eine weit über die Region Mittelhessen hinauswirkende Aktion: Trotz Pandemie kamen Woche für Woche mehr Menschen zu Sonntagsspaziergängen, die Kritik am Bundesverkehrswegeplan wurde immer deutlicher, der »Danni« war wochenlang in den Schlagzeilen. Rund um diesen Protest erlebten schöne Aktionen eine Renaissance: Gleich mehrfach demonstrierten Autobahngegner/innen mit ihren Fahrrädern auf der Autobahn zwischen Kassel und Stadtallendorf. Aktivist/innen seilten sich in spektakulären Solidaritätsaktionen an Autobahnbrücken ab. »Critical mass«, die unangemeldeten Fahrradmeuten, die in Innenstädten für die Verkehrswende in die Pedale treten und Autos aufhalten, erfreute sich neuer Beliebtheit. Die Besetzung und Räumung im Danni motivierte Bürger/innen-Initiativen im ganzen Land neu, sie brachte junge Aktivist/innen von Fridays for Future auf das Thema Verkehrswende und weckte neues Interesse am »How-to« des Verkehrs-Protestes.

### Verkehrswende vor Ort durchbuchstabieren

Eine starke Wurzel des Dannenröder Protestes lag in dem lebendigen Netzwerk der Gießener Verkehrswende-Initiativen. Denen gelang etwas Erstaunliches: Sie führten Forderungen und Ansätze zu einem umfangreichen Verkehrswendekonzept zusammen, sie forderten, 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: Mit dem copyrightfrei nutzbaren Dienst Open Street Map ([www.openstreetmap.org](http://www.openstreetmap.org)) und Videokonferenzen rundeten sie den Plan mit vielen Beteiligten gemeinsam ab.

Anfang Oktober 2018 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.

## Aktionstage: Vorausschau auf autofreiere Zeiten

Mit der ersten Version des Verkehrswendep lans gingen die Initiativen in Gießen auf die Straße. Ihre Aktionsidee: Für einen Tag die Straßen erobern und konkret zeigen, wie die Mobilität der Zukunft hier aussehen könnte. Mit Hilfe des Versammlungsrechts und mit Blockadeaktionen konnten sie Fahrradstraßen und autofreie Bereiche genau dort entstehen lassen, wo der Plan sie auch vorsah. Für diesen Aktionstag gelang es den Initiator/innen, 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. Erstmals waren auch mehrere der bekannten Organisationen dabei wie der VCD, Greenpeace, die Lumdatabahn-Reaktivierer/innen und die Grüne Jugend. Die Medien berichteten umfangreich und die Stadt erfüllte unaufgefordert eine Forderung der Demoanmelder/innen: Sie schickte die Autos auf den beiden Außenbahnen des vierspürigen Anlagenrings in beide Richtungen. Damit war für einen Tag die Situation genauso, wie im Plan vorgeschlagen: Innen reserviert für Fahrräder, außen die Autos.

## Powerplay in 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. Wie ein roter Faden wirkte der Verkehrswendep lan für alle Aktionen: Fahrradstraßen wurden aufgemalt, wo im Plan welche eingetragen waren, Straßen genau dort autofrei blockiert, wo sie im Plan so eingetragen waren.

## Aus dem Gießener Aktionsportfolio

- Gewünschte Veränderungen wie Zebrastreifen und Fahrradstraßensymbole einfach mit Kreide aufmalen
- Schilder verändern, z.B. »Kfz frei« unter Fahrradstraßenschildern verdecken
- Straßenbahnwaggon aus Handwagen und Pappkarton bauen und damit die vorgeschlagenen Strecken abfahren (als Demo oder nach § 25, Absatz 2 StVO)

- Immer wieder mit Gehzeugen (Holzrahmen von den Außenmaßen eines PKW, die durch eine Person getragen werden können und zeigen, wie viel Platz ein Auto wegnimmt) in der Stadt herumlaufen – (nach § 25, Absatz 2 StVO, die vorschreibt: Was zu groß für den Gehweg ist, muss sogar auf der Straße getragen werden)
- Flugblätter verteilen, Verkehrswendeausstellung bei Veranstaltungen aufbauen
- Critical Mass und andere Fahrraddemos
- Teilnahme am No Parking Day (gemeinsam die Innenstadt parkplatzfrei machen durch viele kleine Demos auf Parkbereichen)
- Aufbau von Leihstationen für Lasten- und Spezialräder.

## Parlamente, Parteien und Bürgeranträge

Das Thema wurde in Gießen wichtiger und wichtiger. Auch die Parteien begannen zögerlich, erste Fahrradstraßen zu planen und weitere 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 und Druck von außen. 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.

## Verkehrswende auf dem Lande – wie das?

Es verwundert nicht, dass die Gießener Initiativen über die Stadt hinauswirken. Zum einen gewannen sie einen Förderpreis der Stiftung Phineo und bieten anderen Gruppen Unterstützung beim Start ihrer lokalen Verkehrswende- und Aktionsplanung an. Zum anderen begannen sie, im Gießener Umland Kontakte aufzubauen und dort die Gründung von Verkehrsinitiativen zu begleiten. Ihre Botschaft: Das Auto ist auch in der Provinz entbehrlich. Bahn, Bus, Fahrrad und Fuß können hier 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 also wenig ausrichten.

- 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, andere 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 Bahnhaltstellen 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.
- 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 und mehr als Werbung für Fahrradstraßen und autofreie Zonen. Zudem können Verleihstationen für Lasten- und Spezialräder angestoßen oder selbst organisiert werden, ebenso Fahrrad-Selbsthilfewerkstätten.
- Carsharing taugt eher als Zwischenschritt und dann, wenn bisherige Privatautos dafür auf- und hergegeben werden, also jedes geteilte Auto 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 aber immer deutlich, dass ihr mehr verlangt!
- Genauso wichtig wie in Städten sind Verkehrswendepäne. Sie werden größeren Wert auf dezentrale Infrastruktur, Buslinien und zwischenörtliche Fahrradverbindungen legen, aber ansonsten genauso die Grundlage für Öffentlichkeitsarbeit und Aktionen schaffen. Lasst auch dafür die Menschen vor Ort zu Wort kommen, identifiziert gemeinsam Gefahrstellen und Bedürfnisse der jüngsten oder eingeschränkter Verkehrsteilnehmer/innen.
- 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?

## Die Fünf Säulen der Verkehrswende

Handlungsleitend für die Initiativen in Gießen waren diese fünf zentralen Aspekte der Verkehrswende.

### 1. Verkehr vermeiden – Wege verkürzen

Verkehr entsteht, wenn Menschen weite Strecken zurücklegen müssen, um ihre Arbeitsplätze oder Wohnorte zu erreichen. Wenn Menschen in Stadtteilen und Dörfern wieder Einkaufsmöglichkeiten, Kulturangebote,

Arbeitsplätze, Arztpraxen usw. finden, fallen Wege weg oder werden kürzer. So werden Fuß und Fahrrad attraktiver als ein eigenes Auto. Darüber hinaus ist ein sofortiger Baustopp für Straßen essentiell. Denn: »Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten.« Oft steigen Menschen aufs Auto um, wenn die entsprechende Infrastruktur da ist.

## 2. Autofreie Zentren

Ortszentren und sensible Zonen vom Autoverkehr befreien. Wenn es bequemer ist zu Fuß, mit Öffis oder per Fahrrad zu zentralen Orten wie Kliniken oder Kindergärten zu kommen, braucht es weniger Autofahrten. Autos tragen maßgeblich dazu bei, dass Menschen Angst haben, sich zu Fuß oder per Rad zu bewegen. Die freiwerdenden Flächen werden dringend für andere Verkehrssysteme, Aufenthalts- und Spielflächen sowie zur Begrünung gebraucht. Trams eignen sich sogar auch zum Transport großer Mengen Güter, eine kleinteilige Verteilung kann mit Lastenrädern geschehen.

## 3. Nahverkehr besser und kostenlos

Mobilität muss allen gleichermaßen möglich sein. Busse mit klimafreundlichem Antrieb ermöglichen einen guten Anschluss an die Bahn und allen anderen Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Ein kostenloser Nahverkehr erlaubt allen, zu fahren. Straßenbahnen können in Fußgänger/innenbereichen fahren, sind barrierefrei und bewegen auf ihrem Querschnitt mehr Menschen als Autos und Busse. Seilbahnen können an passenden Orten eine Lösung innerhalb von Siedlungen oder zu ausgewählten Zielen sein.

## 4. Verkehr aufs Fahrrad verlagern

Das größte Potenzial liegt im Radverkehr. Nötig ist ein gutes Netz von Fahrradstraßen, die alle wichtigen Punkte und Ortsteile verknüpfen und Vorfahrtsrechte bekommen. Dazu braucht es bessere Abstellplätze, Beschilderung und Leihräder. Um neue Flächenversiegelung zu vermeiden, sollten bisherige Autostraßen umgewandelt werden. Etliche Städte in den Niederlanden, Dänemark und auch einige in Deutschland zeigen, dass es möglich ist, über die Hälfte der zurückgelegten Wege mit dem Fahrrad zu bewältigen. Solche Fahrradstädte sind attraktiv, nicht nur für die Menschen auf dem Rad, sondern auch für diejenigen, die dort wohnen, einkaufen, sich erholen oder Geschäfte betreiben.

## 5. Wege zu Fuß

Wichtig ist genug Platz, verbunden mit angenehmen Aufenthalts- und Spielplätzen, sowie eine barriere- und lärmfreie Gestaltung. Hilfreich sind gute Ausschilderung und Unterstellmöglichkeiten bei Regen. An Ampeln erhöht das Rundum-Grün (alle Ampeln für Fußgänger/innen gleichzeitig auf Grün, alle anderen gleichzeitig rot) nicht nur die Sicherheit, sondern ermöglicht auch das diagonale Überqueren.

---

## Lesetipp

---

Clara Thompson, Tobi Rosswog, Jutta Sundermann, Jörg Bergstedt (Hrsg.): Aktionsbuch Verkehrswende. Acker, Wiese & Wald statt Asphalt. München 2021, 112 S., ISBN 978-3-96238-354-1

<https://www.oekom.de/buch/aktionsbuch-verkehrswende-9783962383541>

---

## Autor/in

---

**Jutta Sundermann**, Aktivistin und freie Publizistin, war für die Kampagnenorganisation *Campact* im Dannenröder Wald dabei. Sie sammelte auch bei *Attac* und der *Aktion Agrar* Kampagnenerfahrung und begleitet Aktionsgruppen und Bürgerinitiativen.

**Jörg Bergstedt** ist seit über vier Jahrzehnten in aktivistischen Kampagnen dabei und hat sich neben Aktions- und Organisierungsfragen auch mit vielen rechtlichen Aspekten beschäftigt. Er ist Autor etlicher Bücher und Filme zu Umwelt- und Bewegungsthemen.

---

## Redaktion

---

Stiftung Mitarbeit

Redaktion eNewsletter Wegweiser Bürgergesellschaft

Björn Götz-Lappe, Ulrich Rüttgers

Ellerstr. 67

53119 Bonn

E-Mail: [newsletter@wegweiser-buergergesellschaft.de](mailto:newsletter@wegweiser-buergergesellschaft.de)