



VERKEHRS WENDE

Kreistagsfraktion Gleißener Linke (Hg.)

ES GIBT KEINEN PLANETEN B

Verkehrswende in Mittelhessen

ZIELE & MATERIALIEN VORSCHLÄGE

VERKEHRSWENDE IN MITTELHESSEN • ZIELE, MATERIALIEN, VORSCHLÄGE

VERKEHRS WENDE

Kreistagsfraktion Gießener Linke (Hg.)

ZIELE **&** MATERIALIEN
VORSCHLÄGE

Verkehrswende in Mittelhessen

Verkehrswende in Mittelhessen
Ziele, Materialien, Vorschläge

Kreistagsfraktion Gießener Linke (Hg.)
Erlengasse 3
35390 Gießen

Telefon: 0641 58776776
E-Mail: kreisfraktion@linkes-giessen.de

Verlag Seitenhieb · Oktober 2020

Alle Rechte vorbehalten

Inhaltsverzeichnis

- 4 Vorwort
- 6 *Jörg Bergstedt*, Vorrang für Bahn, Bus und Fahrräder. Von Gründen, Vorschlägen und Aktionen – Notwendigkeit und Möglichkeiten einer Verkehrswende im Raum Gießen
- 24 *Gerhard Born*, Der lange Weg zur Verkehrswende. Eine Historie zu den Anfangsjahren
- 30 *Friedhelm Sames*, Vorschläge aus dem Fahrgastbeirat
- 36 Fortschreibung des ZOV-Nahverkehrsplans 2020
- 39 *Hanspeter Gruber*, Von einem, der mit Rolli auszog ...
- 42 *Fusl*, Lasten auf die Räder. Ein kleiner Blick auf das große Potential von Lastenrädern
- 52 *Hans Wichert*, Radwegekonzept des Landkreises. Alles entlang der Straßen? Bürgerbeteiligung
- 60 *Verkehrswende-Initiative*, Werkstätten zur Verkehrsentwicklung
- 64 *Walter Bien*, Regio-Tram Kassel. Gutes Vorbild für Gießen?
- 70 *Thomas Kraft*, Neustrukturierung des Schienenverkehrs in Mittelhessen. Vorschläge von ProBahn
- 78 *Reinhard Bayer*, Lahn-City-Bahn. RegioTram für Mittelhessen
- 86 *Lumdatabahn e. V.*, Die Lumdatabahn reaktivieren!
- 92 *Stephan Kannwischer/Jörg Bergstedt*, Weitere Streckenaktivierung in Mittelhessen möglich
- 96 *Projektwerkstatt Saasen*, Forderungsprogramm Verkehrswende in Mittelhessen
- 100 *Dr. Christiane Schmahl*, Flächenfraß, Gewerbeentwicklung, Verkehr
- 104 *Dr. Hugo Schmidt*, Keine neuen Gewerbegebiete auf wertvollem Ackerland in Mittelhessen
- 108 *Klaus Zecher*, Niedriglohn, Privatisierung, Mobilität
- 112 *Reinhard Hamel*, Nulltarif – was denn sonst?
- 120 *Götz Eisenberg*, Das »Ungeziefer der Straße« – Fußgänger
- 122 *Lione Stienecke/Andrea Barany*, ParkingDay 2020 in Gießen
- 126 *Beate Allmenröder/Markus Ihle*, Initiative »Verkehrswende in Buseck«. Entstehung, Aktivitäten, Ziele, Gelingensbedingungen
- 134 *Verkehrsreferat des AStA der Justus-Liebig-Universität Gießen*, Move JLU! Für eine sozialökologische Mobilitätswende
- 138 Wald statt Asphalt. Eine Autobahnbaustelle in Mittelhessen soll das Ende des motorisierten Individualverkehrs einläuten
- 143 Autorinnen und Autoren

LIEBE LESERINNEN UND LESER

In diesem Reader finden Sie zahlreiche Beispiele, Initiativen und Vorschläge für die Umsetzung der Verkehrswende in der Region. Dies war das Ziel unserer Veröffentlichung: einen Beitrag zu leisten, der die Vielfalt und Qualität der vor Ort entwickelten Positionen und Konzepte aufzeigt und damit hilft, die Bewegung für eine Verkehrswende insgesamt voranzubringen und zu verbreitern.

Der Verkehrssektor ist im Landkreis Gießen nach einer Statistik aus dem Jahr 2014 mit rund 843.700 t CO₂ der zweitgrößte Treibhausgasemittent (nach den privaten Haushalten). Größter Verursacher im Verkehr ist der motorisierte Individualverkehr (64 Prozent), gefolgt vom Güterverkehr (32 Prozent). Ausschlaggebend für die Bedeutung des Verkehrssektors ist der Kfz-Verkehr auf den Autobahnen und auf dem Bundesstraßennetz. Etwa 40 Prozent der THG-Emissionen und 40 Prozent des Endenergieverbrauchs werden auf den Autobahnen verursacht.

Etwa ein Viertel der Fahrleistung des Kfz-Verkehrs findet im Stadtgebiet Gießen statt. Die Stadt Gießen stellt als Oberzentrum innerhalb des Landkreises das wichtigste Quell- und Zielgebiet des Verkehrs dar. Besonders bei den Wegebeziehungen der Binnen-Pendler im Landkreis, aber auch bei den Ein- und Auspendlern über die Kreisgrenze stellt die Stadt Gießen Ziel und Quelle der meisten Relationen dar (vgl. Klimaschutzkonzept des Landkreises Gießen).

In Mittelhessen werden die meisten Wege (66 Prozent) mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt; 48 Prozent erfolgen als Fahrer und 17 Prozent als Mitfahrer. Daneben werden 34 Prozent der Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt: 4 Prozent mit dem Fahrrad, 24 Prozent zu Fuß und 7 Prozent im Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV). Die durchschnittliche Tagesstrecke in Mittelhessen beträgt 38 km (bei 3,4 Wegen liegt die durchschnittliche Wegelänge bei 11,2 km). (vgl. Klimafreundliche Mobilität LK Gießen)



Nach wie vor ist für die Stadt Gießen das Ziel einer autofreien Innenstadt und die Einrichtung einer der beiden Doppelbahnen des Anlagenrings als Fahrradstraße der Dreh- und Angelpunkt. Jede künftige Mehrheit wird sich daran messen lassen müssen.

Diese kleine statistische Skizze unterstreicht, dass in unserem Landkreis, mit der Stadt Gießen, die über die größte Studierendendichte in der Bundesrepublik verfügt, sowohl der Anteil der ÖPNV-Nutzung als auch der Verkehr per Rad sehr gering sind (die Zahlen für die vergleichbare Stadt Tübingen: ca. 26 Prozent Radverkehr, 15 Prozent ÖPNV).

Dafür gibt es mehrere Gründe. Einer ist aber sicher die sture, seit Jahrzehnten wider alle Proteste und Bewegungen von den jeweiligen kommunalpolitischen Mehrheiten (SPD/Grüne, CDU/Grüne, CDU/SPD/Grüne) vollzogene, auf den Vorrang des Autos ausgerichtete Verkehrspolitik.

Vieles ist in den letzten zwei, drei Jahren begonnen und auf den Weg gebracht worden. Es ist sehr zu hoffen und zu wünschen, dass dies fortgesetzt und weiterentwickelt wird. Nach wie vor ist für die Stadt Gießen das Ziel einer autofreien Innenstadt und die Einrichtung einer der beiden Doppelbahnen des Anlagenrings als Fahrradstraße der Dreh- und Angelpunkt.

Jede künftige Mehrheit wird sich daran messen lassen müssen. Dies sind Forderungen, die seit 35 Jahren immer wieder im Zentrum verkehrspolitischer Auseinandersetzungen standen. Es ist Zeit, sie zu realisieren.

Zwar ist die Verkehrswende möglicherweise nicht das „Hauptkettenglied“ im Kampf für eine nachhaltige, klimagerechte Zukunft in diesem Land, aber sie ist eine wichtige Voraussetzung auf dem Weg der Treibhausgasreduzierung, Dekarbonisierung, des Ausstiegs aus der fossilen Industrie und zur Gestaltung sanfter, nachhaltiger Mobilitätssysteme, die urban, sozial verträglich, sicher sowie für die Umwelt und Gesundheit verträglich sind.

Reinhard Hamel, Kreistagsfraktion Gießener Linke

VORRANG FÜR BAHN, BUS UND FAHRRÄDER

Von Jörg Bergstedt

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

**Von Gründen,
Vorschlägen und
Aktionen**

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

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



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

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

Grundlagentexte, Zahlen,
Fakten und Handlungsmöglich-
keiten auf

www.verkehrswende.siehe.website

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

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

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

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



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

Die Anfänge sind gemacht: Verkehrswendekonzepte in und um Gießen

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Die Grundidee

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

Verkehrswende I: Die zentralen Achsen für Fahrrad&Zug ausbauen

- Radweg R7 aufwerten: Innersort durchgehend als Fahrradstraße, Vorort- oder Quersingelbahn bei allen Kreuzungen.
- Vier neue Haltestellen an der Vogelsbergbahn: Alfter Flughafen, Rödgen, Buseck-Industriegebiet, Martin-Luther-Schule/Wappernstraße und Lindenstruß.
- Bau weiterer Ausweichstellen mit zweitem Gleis westlich Rödgen und in Soeren (Unterbus vorhanden), um einen 30min-Takt zu erreichen (abwechselnd als RB mit Halt an allen und als RE mit Halt nur an größeren Bahnhöfen).



Langfristig zur besseren Anbindung an Gießen: Bau einer RegioTram-Linie ab B49-Querung auf Straßenbahngleisen durch die Gießener Innenstadt.

Verkehrswende II: Anbindung aller Orte beidseits des Wiesektals an die zentralen Verkehrsachsen

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

Verkehrswende III: Detailverbesserungen

- Fahradmitbehelferstellorten am R7. Je ein Leihfahrrad pro Ortsteil.
- Freigabe von Einbahnstraßen für fahrdirekt in beide Richtungen.
- Sichere Fahrradstellanlagen an den Umsteigepunkten zum Nahverkehr.
- Barrierefreie, direkte und überdachte Übergänge von Bus zur Bahn mit Informationstafeln zu Anschlusszeiten in den Fahrzeugen, Barrierefreie Fußwege.
- Integration aller bisherigen Privatangebots, z.B. der Zubringerbusse zu Super-

märkten, in die neuen Linien und Beteiligung der Gewerbetreibenden an den Kosten (da sie auch die Nutznießer sind).

- Verladepunkte für den Bahn-Güterverkehr, u.a. landwirtschaftlicher Produkte (z.B. in Mücke, Gröbenberg und Industriegebiet Buseck).
- Umbau des innerörtlichen Straßennetzes, denn in Folge der erheblichen Verkehrsrückgang durch die vorgeschlagenen Maßnahmen kann der Straßenraum eingespart werden zugunsten von Aufenthaltsflächen.
 - Verkehr: großzügige Ortsringausbauten (Kreise), Verzweigungen, Aufplattierungen, Überquerungshilfen usw.)
 - Tempo 30 und veränderte Straßenführungen im Ort.

Verkehrswende IV: Regionalpolitik der kurzen Wege

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



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

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

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

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

Gießen autofrei – Aktion bewegt Politik, bewegt Menschen

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

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

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

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

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

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



Fahrradstraße auf dem R7 in Trohe

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

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

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

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

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



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



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

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

Nulltarif
Ohne Fahrschein mit
Bus und Bahn!

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

Neue Haltestellen
Zwischen Klinik für Bakteriologie
an Auhweg und Ucker Straße

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

**Keine neue
Versiegelung!**
Rückbau und Ufer-
wiederbau statt neuer
Betonpflaster: Kein
Fernstraßenbauwerk!

**RegioTrams zur Innenstadt
und eine Uni-Linie als Seilbahn**

Wieseck-Flaniermeile!
Nulltarif! Fahrradstraßen! Straßenbahn!



Legende 1000m

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

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

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

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

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

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



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



Verkehrswende-Aktionstag in Linden



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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

Aussichten

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

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



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

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

Wald statt Asphalt: Von Mittelhessen könnte ein wichtiger Impuls ausgehen

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

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



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

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

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

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

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

Die Theorie von »Direct Action«

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

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

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

DER LANGE WEG ZUR VERKEHRSWENDE

Gerhard Born

Eine Historie zu den Anfangsjahren

Seit 1986 steht der Verkehrsclub Deutschland (VCD) für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik ein: weniger Autos, geringerer Flächen- und Ressourcenverbrauch sowie mehr Bus, Bahn und Fahrrad.

Von Anfang an ist sein Ziel die Verkehrswende, damit alle Menschen – egal ob in der Stadt oder auf dem Land – mit Bus, Bahn, Rad, zu Fuß und mit geteilten Fahrzeugen unterwegs sein können. Niemand sollte mehr auf das eigene Auto angewiesen sein.

Um dieses Ziel auch in der Stadt und im Kreis Gießen anzugehen, wurde am 28. Februar 1989 von 18 Gründungsmitgliedern der Kreisverband Gießen gegründet. Im Jahre 1990 zählte er bereits ca. 300 Mitglieder, das rasante Wachstum setzte sich fort, 1993 waren es schon fast 500 Mitglieder. Leider ging diese Zahl wieder zurück, mittlerweile sind es seit Jahren kontinuierlich knapp unter 300 Mitglieder im Kreis. Mit Manfred Schlosser aus Gießen und Gerhard Born aus Lollar sind immer noch zwei Gründungsmitglieder im gleichberechtigten Vorstand aktiv.

Die Themen von vor 31 Jahren haben an Aktualität nichts verloren. »Wegen der katastrophalen Verkehrssituation in Gießen«, lautete die Einladung zur Gründungsversammlung. »Das Fahrrad ist in der Stadt das schnellste Verkehrsmittel – und das sauberste«, titelte die bundesweite Mitgliederzeitschrift »fairkehr«. Bereits im März 1991 sammelte der VCD im Seltersweg Unterschriften für die

Kontakt:

giessen@vcd.org
www.vcd.org/giessen
c/o Gerhard Born
Bernbachstraße 11
35457 Lollar
Telefon: 06406 6892

Unterschriftenliste:

März 1991
Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland e.V.

1. Ich unterstütze die Forderung des VCD Gießen nach einem **Bahnhaltepunkt direkt an der Gießener Uni-Mensa** (300 m).
 Mit 3 Minuten wäre die Fahrzeit Mensa - Hof Gießen konkurrenzlos, ebenso Richtung Grünberg. Auch soll eine **Fahrradabstellanlage mit diebstahlsicheren Boxen** und Verleih für den kombinierten Verkehr bei der Mensa gebaut werden.

2. Die Bahnstrecken in Mittelhessen sollen zur **Stadtbahn nach dem Karlsruher Modell** ausgebaut, und im **30-Minuten-Takt** betrieben werden.

3. Zudem werden Bundesbahn, Stadt und Kreis Gießen, sowie das Land Hessen aufgefordert, für die Stadt Gießen zu **untersuchen, ob und wie längerfristig weitere Bahnhaltepunkte** eingerichtet werden können. Als Haltepunkte **schlagen wir vor:**

- **Schiffenberger Tal** (Verbindung auf die geplante Querbrücke, somit Verknüpfung mit dem Bus, der Naturwissenschaften und Philosophie verbindet wird)
- **Nordanlage** (kurzer Weg: Oswaldgarten - Neustadt - Innenstadt)
- **Eichendorffring/Stadion** (gleichzeitig soll die direkte Rad-Fuß-Verbindung Eichendorffring - Wohnheim Grünberger Straße hergestellt werden)
- **Ludwigstraße/Ebelstraße**
- **Industriegebiet Rödgen/Depot, Kleinlinden** (Frankfurter Str./Lahnstraße, Sandfeld (Kettbergstr., Tulpenweg), Rödgen, Badenburg, Dutenhofener Seen und Aulweg/Heyligenstadt, letztere als Bedarfshaltepunkte).

4. Das Gießener **Stadtbusnetz** muß mit diesen Haltepunkten **verknüpft** werden.

Vorname, Familienname	Anschrift	Unterschrift	Spende?

Für Spenden: Kto.Nr.: 6519504, Volksbank Gießen, BIZ: 513 900 00, Stichwort "Bahn".
 V. i. S. d. P.: VCD Gießen, Christian Götz, Ludwig Micheler. (Bitte Rückseite beachten!)

Zur Mensa ohne Parkplatzstreß? Neue Bahnhaltepunkte in Gießen?

Es ist kaum zu glauben: Mitten durch die Uni fährt eine Bahn, doch sie hält nicht! Nur wenige Meter von der Mensa entfernt könnte ein Bahnhaltepunkt liegen, wenn die Verantwortlichen nicht so schlaff wären. Der heutige Haltepunkt "Licher Straße" ist nicht nur ganz schön heruntergekommen. Mit knapp einem Kilometer ist er auch zu weit weg von Mensa und Philosophikum. Akzeptabel: sind heutzutage 500 m. In das Outfit der Station Licher Straße müßte eh soviel investiert werden, wie ein neuer Haltepunkt kostet. Dann sollten wir lieber gleich einen neuen Haltepunkt direkt im Blickfeld der Mensa bauen: Nur 300 Meter sind es bis zur Bahn!

Macht Euch selbst ein Bild:

So etwa könnte das Gießener Stadtbahnnetz einmal aussehen:

Bitte umblättern!

Abbildung 1a: Unterschriftenliste März 1991.

Abbildung 1b: Unterschriftenliste März 1991 (Rückseite).

Einrichtung einer Stadtbahn in Gießen und Umgebung. Was seinerzeit als einsamer Ruf in der Betonwüste galt, ist heute wieder aktuell in der Diskussion. (Abbildung 1)

Im August 1991 berichtete der »Gießener Anzeiger« unter der Überschrift »Die Straßenbahn soll wieder durch Gießens City fahren« von einer Veranstaltung des BUND. Ludwig Micheler vom VCD forderte hier neben weiteren neuen Bahnhaltepunkten den Haltepunkt am Oswaldsgarten, der immerhin am 11.12.2004 in Betrieb ging. (Abbildung 2)

»Der Gießener Verkehrsclub will die Gießener Innenstadt für immer sperren«, war ein weiterer Aufmacher des »Gießener Anzeigers« im August 1991. Hierbei forderte der VCD mit Flugblät-

Die Straßenbahn soll wieder durch Gießens City fahren

Der Verkehrsclub Deutschland will den Nahverkehr attraktiver machen



Die Eisenbahnbrücke am Oswaldsparten, von der Rodheimer Straße aus gesehen: Nach dem Konzept des VCD sollen hier bald Passagiere aus der Bahn ein- und aussteigen können. Bild: Siemon

Gießen (st). Ludwig Micheler vom Verkehrsclub der Bundesrepublik Deutschland (VCD) stellte auf einer Veranstaltung des Bundes für Umwelt- und Naturschutz (BUND) ein neues Verkehrskonzept und einen Forderungskatalog für den Gießener Raum vor. Das Ziel: Verbesserung der Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs bei Zurückdrängung des Individualverkehrs per Auto. Erster Punkt: Der VCD fordert einen Bahnhofsteilpunkt in der Nähe der Mensa.

Argument dafür ist die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes in der, wie Ludwig Micheler, der auch in der Stadtverordnetenversammlung sitzt, sagt, konkurrenzlosen Zeit von 3 Minuten. Die konkrete Durchführung stellt er sich so vor, daß der Haltepunkt Licher Straße, der nach seinen Worten „ganz schön runtergekommen“ ist, durch einen Haltepunkt, der zwischen Juridicum, Gesamtschule Ost, Mensa und Philosophikum liegen soll, ersetzt wird. Auszustatten sei dieser neue Haltepunkt mit einer Fahrradabstellanlage mit diebstahlsicheren Boxen; auch soll es eine Fahrradverleihstation geben, die den kombinierten Lad-Schiene-Verkehr ermöglicht. „Eitere Haltepunkte könnte sich der

VCD im Schiffenberger Tal, an der Nordanlage im Bereich Oswaldsparten, im Eichendorffring/Stadion, im Bereich Ludwigstraße/Eibelstraße, im Industriegebiet Rödgen und an der Badenburger und den Dutenhofener Seen vorstellen. Nächste Forderung des VCD: Der Ausbau der Mittelbahn nach dem „Karlsruher Modell“, betrieben im 30 Minuten-Takt. Es handelt sich dabei um eine Verkehrsplanung, die bestehende Bahnstrecken und eine Straßenbahn für die „Feinerschließung“ miteinander verbindet, wobei ein Befahren der Bundesbahnstrecken durch spezielle Niederflur-Straßenbahnwagen möglich ist.

Hierzu legte der Referent einen Planungsentwurf vor, der in einem Zeitraum bis zum Jahr 2010 unter Einbeziehung der bestehenden Bahnlinien einen Ausbau und eine Erschließung des Umlandes und der Stadt per Niederflur-Straßenbahn vorsieht. Zur Finanzierbarkeit befragt meint Micheler, es müßte eine Umverteilung dahingehend stattfinden, daß man Gelder, die bisher für den Straßenbau verwendet werden, in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs steckt. Ob ein solches Konzept durchsetzbar ist, hängt, wie der Referent meint, vom „politischen Willen“ ab. In der Stadtverordnetenversammlung sei sein Antrag auf Konzeptionierung einer solchen Planung abgescmettert worden. „Dort setzt man immer noch auf den Bus“, sagt Micheler. Seiner Meinung nach sei die Straßenbahn jedoch geeigneter, weil sie, wie sich in Kassel herausgestellt habe, 20 bis 30 Prozent mehr Fahrgäste an sich zieht.

Gießener Verkehrsclub will Innenstadt für immer sperren

Forderung auf Flugblättern: Provisorium am Kirchenplatz sollte Dauerzustand werden

Gießen (st). Manchen Autofahrer hat sie zur Raserei gebracht und ihm die Schweißperlen auf die Stirn getrieben: Die Sperrung der Innenstadt infolge von Baumaßnahmen. Jedoch gilt: Das einen Leid, das anderen Freud. Das finden jedenfalls Christian Götz, Ludwig Micheler und Frank Rätzel vom Gießener Ortsverband des Verkehrsclubs der Bundesrepublik Deutschland (VCD). Sie machten gestern am Kirchenplatz mit einer Flugblattaktion auf ihre Forderungen aufmerksam.

Kernpunkt und Nahziel des VCD ist, daß der Kirchenplatz für den Autoverkehr geschlossen bleiben sollte. „Wozu ihn noch aus Zufahrt machen“, fragt Frank Rätzel, Vorstandsmittglied beim Gießener VCD. Seiner Meinung nach haben sich die Autofahrer soweit an die Situation gewöhnt, daß man, zusätzlich von der Post bis zur Darmstraße, später vielleicht ab der Einfahrt Neuen Baus, die Straßen in eine für

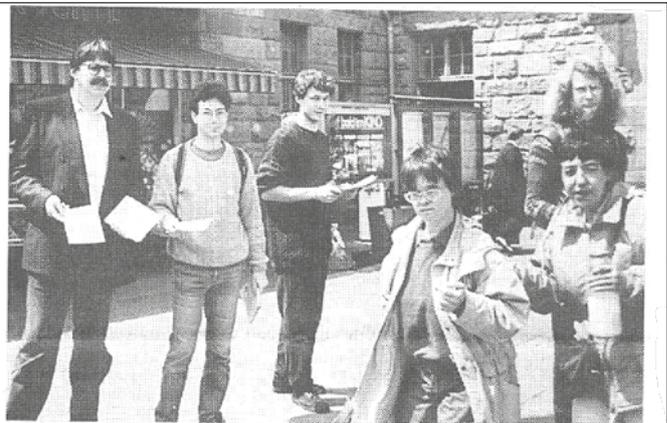
Radler offene Fußgängerzone oder eine Fahrradstraße umwandeln könne und auch sollte. Auch Passanten, mit denen man im Gespräch käme, würden sich jetzt „bedeutend wohler“ fühlen. Als Fernziel schwebt den VCD’lern eine autofreie Innenstadt vor. Dem Argument, Gießen als „Einkaufsstadt“ brauche eine gute Erreichbarkeit der Geschäfte, Läden und

Dienstleistungseinrichtungen, folgen sie nicht. Bei Untersuchungen habe sich herausgestellt, daß gerade in Kaufhäusern der Anteil der Kunden, die mit Bus oder Bahn kommen, größer als ein Drittel sei. Verbunden mit einer sich wandelnden „Einkaufskultur“, die das Einkaufen mehr und mehr zur Freizeitbeschäftigung werden lasse, habe es für die meisten Kunden einen höheren Stellenwert, gute und attraktive Geh- und Radwege, Busse und Bahnen anstatt Parkplätzen vorzuziehen. Ein Schritt in die richtige Richtung wäre also für die VCD’ler die Beibehaltung der Sperrung und Umgestaltung der Straßen in der Gießener Innenstadt.



Sperrung der Innenstadt: Nach Willen des VCD soll es dabei bleiben. Auf Flugblättern wurde dafür gestern geworben. Bild: Siemon

Abbildung 3: Gießener Anzeiger, 17.8.1991



Zu Grabe getragen wurden Sparangebote der Bundesbahn wie „Supersparpreis“ oder die „Bezirkskarte“. Der Gießener Kreisverband des Verkehrsclubs der Bundesrepublik Deutschland (VCD) machte vor dem Bahnhof die Fahrgäste mit Trauerkarten auf den Wegfall dieser Angebote aufmerksam. Der Hintergrund: Durch den Fahrplanwechsel am 2. Juni seien diese Angebote der Bahn weggefallen. Fazit des VCD: Die bisher einzige Bahnkarte, die im Fernverkehr mit den Auto-Kosten konkurrieren könne, sei nicht mehr zu haben. Noch mehr Menschen würden jetzt das Auto statt der Bahn benutzen. Bild: Siemon

Abbildung 4: Gießener Anzeiger, 24.6.1991

tern die Ausweitung der Fußgängerzone und sogar Fahrradstraßen in der Innenstadt ein. (Abbildung 3)

Aber auch der Widerstand gegen den Bau der A49, gegen Fahrpreiserhöhungen im Nahverkehr oder gegen drohende Streckenstilllegungen im Wetteraukreis prägten die ersten Jahre. (Abbildung 4)

Ein Flugblatt aus dem Jahre 1990 anlässlich der Aktionswoche »Mobil ohne Auto« könnte mit seinen nachfolgenden Forderungen auch heute noch ohne Zögern veröffentlicht werden:

Wir treten ein für:

- eine umweltfreundliche Verkehrspolitik, die verstärkt auf öffentliche Verkehrsmittel setzt,
- schärfere Umweltgesetze für Lärm- und Abgasemissionen,
- keine weiteren Streckenstilllegungen des Nahverkehrs bei der Deutschen Bundesbahn, STOP des Personalabbaus bei der Bahn, stattdessen,
- Ausbau und Beschleunigung des Nahverkehrs, insbesondere auch für die Schaffung eines schnellen Regionalverkehrsnetzes,
- eine kurzfristige Realisierung des Rhein-Main-Verkehrsverbundes bei eigenverantwortlichem Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel durch Städte und Gemeinden,
- kurzfristige Reduktionen für den Autoverkehr und Reduktion von Parkgelegenheiten in den Innenstädten,
- fahrrad- und fußgängerfreundliche Städte – macht die Innenstädte Auto-Frei,
- Verbilligung für öffentliche Verkehrsmittel, insbesondere preiswerte Jugendtarife und ein Umweltticket für die gesamte Rhein-Main-Region,
- Förderung des Umweltverbundes (Fußgänger/Fahrrad/ÖPNV) und einen Stopp der Planungen für immer neue Straßen sowie eine
- besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse benachteiligter Verkehrsteilnehmer – der Kinder, der Jugendlichen, der Behinderten und der älteren Menschen.

Eng verknüpft mit dem VCD waren in den 90er Jahren sowohl die »Radler-Initiative« von Wolfgang Müller als auch der »Statt-Auto Gießen e.V.«, die erste Carsharing-Initiative in Gießen.

Das Vereinsbüro war in der Frankfurter Straße 50 (im VfKK) in den Räumlichkeiten des VCD untergebracht. Statt-Auto warb bereits: »So kann wertvoller öffentlicher Raum sinnvoller als für Parkplätze genutzt werden.« Heute noch so aktuell wie damals: ausgewiesene CarSharing-Parkplätze sind z. B. erst im April 2020 in die Straßenverkehrsordnung aufgenommen worden.

Abbildung 5a: »geplante Umgehung Treis auf Bahntrasse«, Regionaler Raumordnungsplan 1985



Abbildung 5b: »Stellungnahme Straßenbauverwaltung«, Regionaler Raumordnungsplan 1985

Straßenart:	L 3146	Blatt Nr.:	30
Maßnahme:	Ortsumgehung Staufenberg, OT Treis a.d. Lunda		
Kreis:	Gießen	Straßenbauamt:	Gießen
A)	Fortschreibungsentwurf (Stand: 1983)		
	VV-Karte:	-	
	Text:	-	
B)	Festgestellter Regionaler Raumordnungsplan der früheren Planungsregion <u>Mittelhessen</u> einschließlich der festgestellten Ergänzungen		
	VV-Karte:	-	
	Text:	-	
	Ergänzungen:	-	
C)	<u>Stellungnahme der Hessischen Straßenbauverwaltung:</u>		
	- Entlastung der äußerst engen, nicht ausbaufähigen Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr. Ev. Mitbenutzung künftig stillzulegender Bahntrasse.		
	- Im Flächenutzungsplan ausgewiesen.		
	- Als „abgestimmt“ in die W-Karte aufnehmen.		

Auch der Diesel-Skandal wurde 1990 schon vorweggenommen. Frühzeitig kritisierte der VCD-Bundesverband in seiner Mitgliederzeitschrift über die Gefahren von Diesel-Fahrzeugen, die aufgrund des Ausstoßes krebserregender Rußpartikel deutlich umweltschädlicher als die damaligen benzinbetriebenen Pkw mit geregelter Dreibegekataylatorsator waren. Trotz alledem werden Dieseltreibstoffe bis zum heutigen Tag steuerlich begünstigt.

Die Bemühungen zur Reaktivierung der Lumdatalbahn prägen ebenfalls die Geschichte des VCD-Kreisverbandes. Bereits vor der Stilllegung des Personenzugverkehrs 1981 gab es massiven Protest gegen die Stilllegung im Lumdatal. Dieser wurde von späteren Mitgliedern des VCD mitgetragen. Mit der ersten rot-grünen Kreistagsmehrheit unter Landrat Rüdiger Veit wurden Beschlüsse zur Reaktivierung eingebracht. Erreicht wurde zumindest ein Moratorium gegen den Rückbau der Streckenanlage von Mainzlar bis Londorf. Planungen einer Ortsumgehung auf dem Bahndamm der Lumdatalbahn in Staufenberg-Treis konnten verhindert werden. (*Abbildungen 5a und 5b*). Für eine symbolische Deutsche Mark hätte man die Strecke von Mainzlar (Anschluss Didierwerke) bis nach Rabenau-Londorf erwerben können.

In verschiedenen Arbeitskreisen arbeitete der VCD an seinen Themen. Der Arbeitskreis Fußgänger nahm hierbei breiten Raum ein. Spaziergänge mit Parteienvertretern aus der Stadt, Eingaben beim Magistrat der Stadt Gießen, die Broschüre »Wie geht's in Gießen? – Schritte für eine fußgängerfreundliche Stadt«, der Einsatz für den Abbau von Umlaufsperrern oder gegen Gehwegparken – das eine oder andere wurde sogar in die Realität umgesetzt.

Der Protest gegen den Bau von Straßen prägt den VCD ebenfalls seit der Gründung. Der jahrelange Protest gegen den Bau der Südumgehung Reiskirchen/Lindenstruth mündete in einer noch laufenden Klage vor dem Hessischen Verwaltungsgericht. Die ganz aktuellen Proteste gegen die A49 wurden bereits in den frühen 90er Jahren mit Unterstützungsunterschriften und Spenden für eine Klage gegen den Weiterbau unterstützt.

In den letzten Jahren arbeitete der VCD-Kreisverband vorwiegend an fachlich fundierten Stellungnahmen zu Bebauungs-, Nahverkehrs- und Lärmaktionsplänen und beteiligt sich intensiv im Fahrgastbeirat von Stadt und Landkreis sowie beim »Runden Tisch Radverkehr« der Stadt Gießen. Er nimmt an Verkehrsschauen teil und begleitet die Verkehrspolitik in Stadt und Kreis mit Kritik, Verbesserungsvorschlägen und Forderungen. Mit anderen Verkehrsverbänden wie ADFC, Pro Bahn oder Pro Bahn&Bus wird ein reger Austausch gepflegt.

VORSCHLÄGE AUS DEM FAHR- GASTBEIRAT

Friedhelm Sames

**Friedhelm Sames
ist Sprecher des
gemeinsamen
Fahrgastbeirates für die
Universitätsstadt Gießen
und den Landkreis Gießen**

Mobilität ist ein menschliches Grundrecht und Mobilität ist ein menschliches Grundbedürfnis. Derzeit ist im Kreis Gießen allerdings das Auto das bevorzugte und bedauerlicherweise häufig auch unentbehrliche Verkehrsmittel. Es stellt die schnellste Möglichkeit dar, von einem Punkt zu einem anderen zu gelangen, steht unabhängig von Fahrplänen und Liniennetzen sowie rund um die Uhr ganzjährig zur Verfügung. Es bietet immer einen Sitzplatz und die Autofahrer/innen können sich die Temperatur und den Radiosender nach eigenem Wunsch einstellen.

Die momentan vor allem auch in der breiten Öffentlichkeit diskutierten Themen wie Klimaschutz, Verkehrswende, Dekarbonisierung oder Verbesserung der Luftqualität – gerade auch in der Stadt Gießen – und das damit verbundene, in der Politik allseits und überparteilich propagierte Ziel, mehr Verkehrsteilnehmer zum freiwilligen Umstieg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu bewegen, kann nur erreicht werden, wenn Bus und Bahn zu einer wirklichen Alternative zum Auto werden.

Konkurrenzfähig ist der ÖPNV nur, wenn er in mancherlei Hinsicht einen Mehrwert gegenüber dem Auto bietet. Notwendig dazu ist, sowohl das konkrete vorhandene ÖPNV-Angebot weiterzuentwickeln und in überproportionaler Weise auszuweiten als auch die Attraktivität des bereits bestehenden Angebotes attraktiver zu gestalten.

Wünschenswert wäre eine verbesserte Anbindung des ländlichen Raumes vor allem an Gießen, Frankfurt und die Ober- und Mittelzentren in und außerhalb



des Landkreises durch eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes. Vor dem Hintergrund der Bevölkerungszunahme im Landkreis und vor allem in der Stadt Gießen und den damit verbundenen zahlreichen fahrgastrelevanten Veränderungen in den letzten Jahren sowie den für die kommenden Jahre weiter zu erwartenden Bevölkerungszuwachs und auch weitere, für die nächsten Jahre geplante fahrgastrelevante Veränderungen ist deshalb eine Neustrukturierung und Verdichtung des ÖPNV-Liniennetzes für mangelhaft erschlossene Ortschaften und Regionen sowie eine frühzeitige Anbindung von neuerschlossenen Wohn- und Gewerbegebieten und stark frequentierten Publikums-Einrichtungen wie Krankenhäuser, (Hoch-)Schulen, Wohnheime, Einkaufs- und Freizeit-Zentren, kulturelle Einrichtungen und Sportstätten unumgänglich.

Foto: iStockphoto/freie-kreation

Sinnvoll ist sowohl die Einrichtung neuer Bus- und Bahnlinien – wie die erfreulicherweise zeitnah absehbaren Reaktivierungen von Lumdatal- und Horloffthalbahn – als auch die Höherentaktung bereits bestehender Linien, um dadurch kürzere Warte- und Umsteigezeiten zu erreichen und der zu Stoßzeiten häufigen Überfüllung von Bus und Bahn entgegenzuwirken, als auch die Einrichtung zusätzlicher Bahnhaltepunkte und Bushaltestellen, um die Erschließung für die Bevölkerung zu verbessern und die Wege für die Fahrgäste dorthin zu verkürzen.



Die Häufigkeit der Zugausfälle und Verspätungen von Bus und Bahn muss verringert werden.

Foto: iStockphoto/olaser

Konkret angestrebt werden sollte für alle Ortschaften im Kreisgebiet in der Hauptverkehrszeit ein Halbstundentakt, in der Nebenverkehrszeit ein Einstundentakt und in der Schwachverkehrszeit ein Zweistundentakt sowie die flächendeckende Einrichtung von Abend- und Nachtverkehren bis nach Mitternacht und ein bedarfsorientiertes Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen, um eine adäquate Mobilitäts-Grundversorgung zu gewährleisten, was derzeit nicht gegeben ist. Solange die Bevölkerung im ländlichen Raum ein Auto braucht, um von der Spätschicht nach Hause zu kommen, wird dieses auch für die Frühschicht und die Freizeit genutzt. Das gleiche gilt für die Wochenenden und die Feiertage. Eine ausgewogene Mischung aus Schnellbussen und Bussen, die viele Haltestellen bedienen, stellt hier das Ideal dar. Der kostengünstigere Einsatz von Kleinbussen auf Nebenstrecken und in Schwach-Verkehrszeiten ist in diesem Zusammenhang sicherlich eine überlegenswerte Alternative. Mehr Querverkehr im ländlichen Raum und eine Ringlinie in der Stadt Gießen, die die Stadtteile und die Außenbezirke verbindet, würde ebenfalls zu einer Ver-

besserung der Fahrgastsituation beitragen. Eine Abstimmung und Symbiose des Regionalverkehrs mit dem innerstädtischen Verkehr muss dabei selbstverständlich sein und weiter verbessert werden.

Bedarfsorientierte kommunale Nahverkehrs-Angebote wie der mittlerweile in mehreren Kreiskommunen bestehende Bürgerbus, Anruf-Linientaxis oder Anruf-Sammeltaxis sind als Ergänzung grundsätzlich begrüßenswert und treten nicht in Konkurrenz zu dem bestehenden Nahverkehrs-Angebot.

Um den Anteil der ÖPNV-Fahrgäste an dem Modal-Split in signifikanter Weise zu erhöhen, ist es allerdings auch notwendig, die Attraktivität und den Komfort des bereits vorhandenen Nahverkehrsangebotes und der Nahverkehrsinfrastruktur zu erhöhen.

Saubere, mit Sitzgelegenheiten, Abfalleimern und aktuellen Fahrplänen, Umgebungsplänen, Liniennetzplänen und Fahrgast- und Tarifinformationen versehene Bushaltestellen und Bahnhaltepunkte sollten eine Selbstverständlichkeit sein. Ein Wetterschutz, damit die Fahrgäste im wörtlichen wie übertragenen Sinne nicht »im Regen stehen« bleiben, eine – zumindest an Verkehrsknotenpunkten – Ausstattung mit Dynamischen Fahrgastinformationen (DFIs) sowie der auch gesetzlich bis Ende 2021 vorgeschriebene barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen und Bahnhaltepunkten¹, um damit gerade auch mobilitätseingeschränkten und sehbehinderten Menschen eine Teilnahme am sozialen Leben zu ermöglichen, sind Verbesserungen, die sukzessive angeboten und ausgeweitet werden müssen. Eine Ausstattung in den ÖPNV-Fahrzeugen mit W-Lan, Steckdosen in ausreichender Menge, TFT-Monitoren zur Fahrgastinformation, funktionierenden Heizungen und Klimaanlage, bequemen Sitzen mit ausreichend Beinfreiheit, große Mehrzweck-Freiflächen, um die Mitnahme von Rollstühlen, Rollatoren, Fahrrädern, Sperrgepäck und dgl. zu ermöglichen, erhöhen den Komfort für die Fahrgäste und die Bereitschaft, auf Bus und Bahn umzusteigen.

¹ § 8 Absatz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG): ... Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. ...

Sichere und barrierefreie Zufahrts- und Zugangswege mit eventuell notwendigen Querungshilfen für Fußgänger/innen, diebstahlsichere Fahrradabstellmöglichkeiten, abschließbare Fahrradboxen, Fahrrad-Parkhäuser und Parkmöglichkeiten für Berufspendler an Bushaltestellen und Bahnhaltepunkten stellen die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsteilnehmern dar und dürfen nicht außer Acht gelassen werden. Die optische Überwachung in den Fahrzeugen und an den Bahnhaltepunkten und Bushaltestellen tragen dazu bei, Vandalismus, Diebstähle und Übergriffe zu verringern und präventiv zu verhindern.

Die regelmäßigen, viel zu häufigen Zugausfälle und Verspätungen von Bus und Bahn müssen verringert werden und bedürfen eines sorgfältigeren Mobilitätsmanagements seitens der Verkehrsunternehmen. Die in diesem Zusammenhang notwendigen, vollständigen und zeitnahen Informationen der Fahrgäste fördern deren Verständnis und Akzeptanz und sollten deshalb schon im Eigeninteresse der Verkehrsunternehmen deutlich verbessert werden.

Zur Attraktivität des ÖPNV gehört auch, dass er für den Fahrgast finanziell günstiger sein muss als das Benutzen des Autos. Eine grundsätzliche Neustrukturierung und Senkung der Fahrtarife des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) ist sicherlich notwendig. Die bereits vorhandenen vergünstigten Fahrkarten für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie Jobticket, Semesterticket, Landesticket, Seniorenticket oder Schülerticket um weitere zu ergänzen, wie beispielsweise ein »Kreisticket« für Binnenverkehre im Landkreis oder das in der Politik diskutierte »Ehrenamtsticket« für ehrenamtlich Tätige oder das »Bürgerticket« für jedermann mit einer Gültigkeit im gesamten RMV-Gebiet für einen Euro pro Tag führen in die richtige Richtung und werden mit dazu beitragen, Bus und Bahn zu einer konkurrenzfähigen Alternative zum MIV werden zu lassen.

Seit Einführung des Euros als Bargeld zum 01.01.2002 sind die RMV-Tarife deutlich stärker gestiegen als die Inflationsrate, die Spritkosten für das Auto und die Lohn- und Gehaltseinkommen. Der Tarif für die Einzelfahrkarte in der Preisstufe 1 betrug im RMV im Jahre 2002 € 1,20 und beträgt heute, im Jahr 2020 € 2,30. Das ist eine Erhöhung um etwa 92 Prozent. Die allgemeine Inflationsrate ist seitdem um etwa 29 Prozent gestiegen², die Preise für Auto-Superbenzin im gleichen Zeitraum um etwa 36 Prozent³ und sind seit 2012 sogar rückläufig. Die nominellen Bruttolöhne und -gehälter sind seit 2002 um etwa 40 Prozent⁴ gestiegen. Vor diesem Hintergrund ist eine Abkehr von der fahrgastabschreckenden RMV-Tarifpolitik, die Tarife alljährlich und in überzogenem Maße zu erhöhen, und eine generelle Reduzierung der ÖPNV-Tarife unumgänglich.

Der ÖPNV als unverzichtbarer Teil der Daseinsvorsorge und die (Teil-)Finanzierung desselben durch die öffentliche Hand sollte deshalb bei Bund, Ländern und Kommunen den gleichen Stellenwert bekommen wie die Finanzierung anderer öffentlicher Aufgaben wie Straßenbau und -unterhaltung, Kindergärten, (Hoch-)schulen, Friedhöfe, Feuerwehrwesen oder innere und äußere Sicherheit.

Innovative, zukunftsgerichtete und leistungsfähige neue Verkehrsmittel als Ergänzung zu den bereits bestehenden, wie die Reaktivierung der bereits von

² Lt. Statistischem Bundesamt, www.destatis.de

³ Lt. Statistischem Bundesamt, www.statista.com

⁴ Lt. DGB-Verteilungsbericht 2019/2020

1909 bis 1953 existierenden Straßenbahn in Gießen, eine RegioTram, die das Gießener Umland mit der Stadt Gießen per Schiene verbindet oder die Einrichtung einer Seilbahn als innerstädtisches Verkehrsmittel müssen in die öffentliche und politische Diskussion eingebracht werden und dürfen keinem Denkverbot unterliegen, damit der ÖPNV als ökologisches und nachhaltiges Nahverkehrsmittel auch zukünftig und in steigendem Maße in der Lage ist, die kontinuierlich steigende Anzahl der Fahrgäste bewältigen und deren Anforderungen und Erwartungen an Bus und Bahn erfüllen zu können.

Der Fahrgastbeirat Gießen

Der Gießener Fahrgastbeirat ist ein von dem Gießener Kreistag und der Gießener Stadtverordnetenversammlung gemeinsam beschlossenes Gremium und übernimmt eine beratende Funktion für deren Organe in allen Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs. Er besteht seit Oktober 2015 und versteht sich als Interessenvertretung der Fahrgäste in der Universitätsstadt und dem Landkreis Gießen.

Zu den Aufgaben des Beirates gehört explizit, als Bindeglied zwischen den Fahrgästen, den Verkehrsunternehmen, den politischen Aufgabenträgern sowie den lokalen Nahverkehrsorganisationen zu fungieren und damit eine kommunikative und informelle Schnittstellenfunktion zu übernehmen, Anregungen und Beschwerden aufzunehmen und an die zuständigen Nahverkehrsorganisationen weiterzuleiten und Stellung zu Anliegen zu nehmen, die von diesen an den Beirat herangetragen werden.

Er ist ehrenamtlich, ohne jegliche finanzielle Vergütung und überparteilich tätig, unabhängig von Verkehrsunternehmen und Nahverkehrsorganisationen und ausschließlich dem Fahrgastinteresse verpflichtet.

Der Fahrgastbeirat besteht aus 21 stimmberechtigten Mitgliedern, davon 15 Interessenvertreter/innen unterschied-

licher Organisationen und sechs Mitglieder aus den Reihen der Fahrgäste. Die sehr heterogene Zusammensetzung spiegelt die komplexe, vielfältige Fahrgastwelt in einem gewissen Rahmen wider. Durch die Mitglieder aus den Reihen der Fahrgäste ist gewährleistet, dass die Nähe zu den Fahrgästen in hohem Maße gegeben ist. Er ist weitestgehend paritätisch mit Einwohner/innen, die ihren Wohnsitz in der Stadt Gießen haben und Einwohner/innen, die ihren Wohnsitz in einer der Kreiskommunen haben, besetzt.

Ergänzt wird der Beirat durch weitere, nicht stimmberechtigte Mitglieder, die die Gießener Kreisverwaltung, die Gießener Stadtverwaltung sowie die lokalen Nahverkehrsorganisationen repräsentieren und die stimmberechtigten Mitglieder beratend unterstützen. Dadurch besteht eine hohe Kompetenz in allen Angelegenheiten des öffentlichen Personennahverkehrs und der Fahrgäste und eine direkte, unbürokratische Zusammenarbeit mit den Verkehrsorganisationen.

Für den Fahrgastbeirat hat der Dialog mit den Fahrgästen einen hohen Stellenwert.

Für Beschwerden, Kritik und Anregungen steht der Sprecher des Beirates zur Verfügung unter: f.sames@gmx.de.

FORTSCHREIBUNG DES ZOV-NAHVERKEHRS- PLANS 2020

Zusammenfassung der Stellungnahmen der einzelnen Kreistagsfraktionen entsprechend der Festlegungen in der Sitzung vom 24.05.2018 sowie des Schreibens von Herrn Marcus Link vom 04.07.2018

Anforderungen an die Verbindungs- und Bedienqualität

Ergebnis der Diskussionen einer interfraktionellen Arbeitsgruppe zur Verbesserung des ÖPNV im Landkreis. Wesentliche Folgerungen aus dem Papier gingen in die Überarbeitung des neuen beschlossenen Nahverkehrsplans ein.

Priorität hat die Stärkung des ländlichen Raums (insbesondere auch im Ostkreis) und dessen Anbindung nach Gießen und Frankfurt. Gerade in einem funktionierenden öffentlichen Verkehr zeigt sich, dass eine Region nicht abgehängt ist.

Für die Fahrzeiten aus dem ländlichen Raum nach Gießen und Frankfurt sind im Vergleich zum individuellen Verkehr konkurrenzfähige Mindeststandards zu definieren, die gegebenenfalls mit dem Einsatz von Schnellbussen und Bahnen (auch der reaktivierten Lumdatalbahn und der Horloffalbahn) erreicht werden. Bei den Schnellbussen ist die Fahrzeit durch den bewussten Verzicht auf Haltestellen zu verkürzen.

Montag bis Freitag müssen die Verbindungen von jeder Kerngemeinde nach Gießen gewährleisten, dass man in zumutbarer Fahrzeit den Arbeits- oder Schulort zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr Ankunftszeit erreichen kann. Um für Berufspendler z.B. nach Grünberg, Wetzlar, Marburg, Friedberg und Frankfurt die Bahnverbindungen sinnvoll nutzbar zu machen, ist es erforderlich, dass die wichtigsten Bahnhöfe ab 06:00 Uhr durch den ÖPNV erreichbar sind.

An allen Wochentagen ist eine Spätverbindung von Gießen in jede Kerngemeinde zu realisieren (Abfahrt in Gießen zwischen 24:00 Uhr und 1:00 Uhr).

Die Busanbindungen der Bahnhöfe im Kreisgebiet sind zu verstärken, auch die Nutzung von spät ankommenden Zügen ist durch Anschlussbusse zu erleichtern.

Das Grundangebot ist in den Kategorien 1 und 2 wieder auf das Niveau vor der Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2014 anzuheben. In der Kategorie 3 ist eine Anhebung um zwei Fahrtenpaare vorzusehen, um den ländlichen Raum zu stärken.

Montag bis Freitag

Kategorie		Fahrtenpaare
1	Gießen	34 (statt 32)
2	Heuchelheim, Biebertal, Wettenberg, Lollar, Staufenberg, Buseck, Fernwald, Pohlheim, Linden, Langgöns	17 (statt 16)
3	Ostkreis (einschließlich Lich, Hungen, Grünberg, Laubach und Allendorf/Lda., Rabenau, Reiskirchen)	10 (statt 8)

Samstag

Kategorie		Fahrtenpaare
1	Gießen	20 (statt 18)
2	Heuchelheim, Biebertal, Wettenberg, Lollar, Staufenberg, Buseck, Fernwald, Pohlheim, Linden, Langgöns	13 (statt 10)
3	Ostkreis (einschließlich Lich, Hungen, Grünberg, Laubach und Allendorf/Lda., Rabenau, Reiskirchen)	8 (statt 6)

Sonn-und Feiertage

Kategorie		Fahrtenpaare
1	Gießen	10 (statt 8)
2	Heuchelheim, Biebertal, Wettenberg, Lollar, Staufenberg, Buseck, Fernwald, Pohlheim, Linden, Langgöns	8 (statt 6)
3	Ostkreis (einschließlich Lich, Hungen, Grünberg, Laubach und Allendorf/Lda., Rabenau, Reiskirchen)	6 (statt 4)

Einrichtung von Schnellbuslinien in bestimmten Relationen, sofern das Fahrgastpotential dies hergibt.

Weitere Anforderungen

Einhaltung eines auf die Schienenfahrplankarte abgestimmten Bus-Taktfahrplans mit einer Umsteigezeit am Schienenknoten von nicht mehr als 12 Minuten.

Anschlusswahrung an allen Zugverbindungen.

Fortwährende Abstimmung mit den Stadtbuslinien der Stadt Gießen, denn dort fordert die sich wandelnde Siedlungsstruktur der letzten Jahre eine teils grundlegende Anpassung und Neustrukturierung. Die Nahverkehrsplanung muss in Abstimmung mit den Planungen für die Stadt Gießen stattfinden.

Der Bahnhof Gießen ist von zentraler Bedeutung für den Nahverkehr im gesamten Kreisgebiet. Deshalb muss er zu jeder Zeit ein sicherer Ort für alle Fahrgäste sein. Über diese selbstverständliche Grundanforderung hinaus muss er eine gute Aufenthaltsqualität besitzen. Am Bahnhof Gießen ist eine Kiss & Ride-Andienung vorzusehen. Es ist eine Busverbindung vom Bahnhof Gießen zur Kreisverwaltung einzurichten.

In den Anforderungen an die Fahrzeuge und die Infrastruktur sind die Voraussetzungen zu optimieren, um schadstoffarme oder, wenn möglich, emissionsfreie Busse einzusetzen, insbesondere bei den Verbindungen nach Gießen.

Besonders für den ländlichen Raum sind die Chancen zu prüfen, die durch eine moderne Verknüpfung der individuellen Mobilität (u.a. E-Autos, E-Bikes, Carsharing) mit dem öffentlichen Verkehr entstehen. Hier sind auch die Möglichkeiten der Informationstechnik zu nutzen.

Es ist in den Dialog zu treten mit dem RMV, dem ZOV und der Bahn.

Anruflinientaxis sind weiterhin in die Planung einzubeziehen. Sie sind aber im Ortsbild weniger erkennbar, da sie nur auf Anforderung fahren. Deshalb ist auf sie künftig durch besondere Werbemaßnahmen hinzuweisen (z.B. durch eine besonders deutliche Hervorhebung der Haltestellen), damit die Nutzungsintensität steigt.

Die gute Einbeziehung von Gewerbegebieten in das Nahverkehrsnetz muss künftig ein Schwerpunkt der Nahverkehrsplanung sein. Dazu zählt auch das Gewerbegebiet Am Alten Flughafen.

Deutliche Steigerung des Fahrgastkomforts in den Bussen, vor allem »menschenwürdige« Sitze mit Beinfreiheit, Gepäckabstellmöglichkeiten, Fahrradmitnahme, WLAN.

Für Binnenverkehre im Landkreis Einführung eines »Kreistickets«. Analog zum Gießen-Pass einen Kreispass, der den Nahverkehr einschließt.

Für den innerörtlichen Verkehr in den Gemeinden und Städten werden zur Anbindung der Schnellbusverbindungen, der Gewerbe-, Einkaufs- und öffentlichen Zentren (Rathaus, Ärzte, usw.) intelligente Lösungen per Bürgerbussen, Rufbussen, privaten Angeboten usw. in enger Abstimmung mit den Kommunen organisiert.

VON EINEM, DER MIT ROLLI AUSZOG

Hanspeter Gruber

Als Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel ist so gut wie jedem bekannt, dass es dabei sowohl Gutes als auch das Gegenteil zu berichten gibt. Eine besondere Rolle spielt hierbei natürlich, wenn man wie ich gezwungen ist, sich als Rollstuhlfahrer auf die Reise zu begeben. Im Folgenden will ich von eigenen Erfahrungen berichten, in der Hoffnung, dass diese Zeilen einen kleinen Beitrag zur Besserung leisten können. Nach dem Prinzip: steter Tropfen höhlt den Stein.

Hanspeter Gruber
Rollstuhlfahrer
Mitglied des Fahrgastbeirats
Senioren- und
Behindertenbeauftragter der Stadt
Staufenberg

Lassen wir es starten wie im realen Alltag: Ab der Haustür bin ich Teilnehmer des öffentlichen Verkehrs, und schnell beginnen die Probleme. Spätestens bei der ersten Kreuzung gilt es, die Bordsteinhöhe abzuschätzen: Schaffe ich es alleine, brauche ich Hilfe? – Von wem? Vorwärts oder rückwärts. Oder heißt es zur nächsten Bordsteinabflachung zurückfahren? Dann bin ich auf der Straße und es gilt abzuschätzen, wie fit, also wie schnell bin ich heute, und gibt es keine Probleme mit dem Bordstein, mit Autos oder anderem. Ziel der ersten Etappe ist die am nächsten gelegene Bushaltestelle. Deren Rollstuhl- und behindertengerechte Beschaffenheit variiert sehr stark, und verallgemeinert komme ich zu dem Urteil, dass die Zentren bei weitem besser ausgestattet sind als die dörflichen Gebiete.

Die nächste Übung ist die Einfahrt in den Bus. Gut ist, dass inzwischen so gut wie alle Busse eine – meist intakte – Klappe haben, mit der Rollis oder z. B. Kinderwagen ein- und ausfahren können. Beim Warten auf den Bus baut sich meist immer mehr Spannung auf. Kommt er pünktlich, oder gibt es Stress, weil meine Einfahrt noch mehr Zeitverlust bedeutet? Ist es ein moderner Bus mit Seitenabsekkung, ist der Rollstuhlplatz frei, oder gibt es Konflikte mit Kinderwagen, einem Fahrrad oder einem anderen Rollstuhlfahrer? Wenn der Bus dann kommt, hängt auch viel vom Busfahrer ab. Die Bandbreite der gemachten Erfahrungen ist groß, denn manche sind nett und sehr hilfsbereit, andere schauen in eine andere Rich-

Fotos: Markus Ihle



tung, und ich muss vermuten, dass bei ihrer Berufsausbildung und Einweisung der Umgang mit Rollstuhlfahrern sehr knapp gehalten wurde. Sehr positiv will ich an dieser Stelle die Stadtwerke Gießen erwähnen, wo ich diesbezüglich nur Positives berichten kann. Im Inneren des Busses wartet eine weitere Frage: Wo und wie werde ich sitzen, ist genug Platz vorhanden, funktioniert – falls vorhanden – der Sicherheitsgurt, ist der Rollstuhlplatz groß genug, wann und wie startet der Fahrer? Das Verhalten in Kurven hängt vom Fahrzeug und vom Fahrer ab.

Jetzt hab ich was Größeres vor, es soll nach Frankfurt gehen. Am Gießener Bahnhof wird also vom Bus in den Zug umgestiegen. Gestern habe ich bereits telefonisch meine Zugfahrt angemeldet und einen Platz zugewiesen bekommen. Vor Jahren handelte es sich bei dieser Buchung immer wieder mal um ein schwieriges Unterfangen mit Missverständnissen.

Diesbezüglich kann ich erfreut berichten, dass die Hilfen der beim Service Point arbeitenden Menschen heutzutage sehr gut sind. Ich bin wie erwartet mindestens 20 Minuten vor der Abfahrt beim Service Point, und ab geht es zum Bahnsteig. Hoffentlich funktionieren die Aufzüge – meist ist das der Fall. Auf welchem Bahnsteig hält der Zug? Steig 4 und 5 sind in Gießen gut, denn sie sind erhöht und die Waggons für Rollis und Radler fast höhengleich und gut befahrbar.

Auf den anderen Bahnsteigen muss ein Hubwagen geholt werden, meist ohne Motor. Immer wieder stell ich mir die verzweifelte Frage, warum die internationalen Bahngesellschaften es im über 200-jährigen Bestehen nicht geschafft haben, eine einheitliche gute europaweite Höhe zu finden. Zum Haareraufen, denn jeder Erklärungsversuch ist für mich nicht akzeptabel.

Eine kleine Anekdote hierzu: ich rolle auf dem neuen erhöhten Bahnsteig 4 in Gießen, hocherfreut, ohne Hilfe zu benötigen, in den Waggon einzufahren, und komme entspannt am Frank-



Unfall mit Pkw und Rollstuhl am Ortsausgang von Großen-Buseck wegen unzureichender Markierung.

furter Bahnhof an. Erinnerung, dass dort vor kurzem auch Arbeiten an Bahnsteigen stattfanden. Die Tür geht auf: Oh Schreck, oh Graus! Der Bahnsteig ist zu hoch – hier komme ich nicht raus. Glücklicherweise kann ich drei jungen Männern gratis einen Bodybuilding-Einsatz vermitteln und sie »dürfen« mich hochhieven. Hab mich herzlich bedankt.

Eine andere Erfahrung ist, dass die Waggons für Rollis oft ungünstig platziert sind. Wenn ich in Gießen hinten einsteigen muss, habe ich in Frankfurt eine längere Strecke zum Anschlusszug. Die Platzierung in der Mitte des Zuges erscheint mir besser, auch weil nach einem Stopp in einem Sackbahnhof sich ein Vorteil auf einmal in sein Gegenteil verwandelt. Schlecht ist auch, wenn sich bei einem ICE der Rollstuhleinstieg neben dem Speisewagen befindet. Denn dann gibt es dort nur eine Tür, und oft kommt es zu hektischen Szenen. Andere Fahrgäste haben es eilig – der eine mehr, der andere weniger –, es gibt ein Drücken und Schieben. Und dazwischen als Hindernis ich und mein Rolli. Ungünstiger ist es mir kaum vorstellbar.

Zum Abschluss will ich noch erwähnen, wie ich mich oft fühle, wenn ich abends/nachts am Gießener Bahnhof ankomme. Die Busse fahren nachts spärlich und viel zu früh nicht mehr. Wenn der Zug Verspätung hat, brummt der Kopf. Schaff ich den letzten Bus? Wenn nicht, sieht es zappenduster aus, besonders wenn ich mit dem tollen, aber sehr schweren E-Rolli unterwegs bin. Die Fahrt mit dem rollstuhlgerechten Taxi kostet sehr viel, mehr als Hunderte Bahnkilometer. Auf der IAA sah ich vor Jahren ein Londoner Taxi, bei dem es Standard ist, dass man mit Rolli reinkommt. Warum gibt es das nicht schon längst bei uns? Was bleibt mir in Gießen, wäre am Ende das Warten auf den ersten Bus angesagt?

Ich hoffe schon lange und immer noch, dass in unserer schnellen und so flexiblen Zeit die Götterdämmerung funkt und Flexibilität rund um die Uhr beim öffentlichen Verkehr vieles leichter macht. Noch drück ich die Daumen!

LASTEN

AUF DIE RÄDER

Fusl

Déjà-vu

Cargobikes boomen nun auch hierzulande – wieder. Für viele ist das gute alte Lastenrad eine Neuentdeckung. Geschichtlich gesehen ist es eine teilweise Wiederentdeckung – sind die tragfähigen Räder doch seit über hundert Jahren durchgehend zehntausendfach bei der Postzustellung und innerbetrieblich auf Werksgeländen täglich im Gebrauch.

Schon Ende der 1890er Jahre kamen erste Kastendreiräder bei der Post zum Einsatz. Der innerstädtische Warentransport der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurde zu einem großen Teil per Pedale bewerkstelligt. Aktuell schauen sich die Großen im Zustellgewerbe (DHL, dpd, GLS, Hermes, UPS) das Potenzial, Lasten auf Fahrräder umzuladen, aus ökonomischer Sicht in Praxistests genau an. Stellenweise haben sie auch schon umgestellt: Z. B. liefert UPS in der Münchener Umweltzone zu 90 Prozent per Rad und Sackkarre aus.

**Ein kleiner Blick auf
das große Potential von
Lastenrädern**

Gewerbliche Nutzung heute und morgen

Im KEP-Segment – Kurier-, Express- und Paketdienste – spielen Cargobikes eine wachsende Rolle, wegen der innerstädtischen Schnelligkeit, der geringeren Kosten, der erweiterten autofreien Zonen und nicht zuletzt wegen des Firmen-Images.

Zur vollen Wirkung in diesem Bereich müssen Kommunen und Gesetzgebung Anreize und Gebote schaffen, die verhindern, dass alle Paketdienste einzeln



Foto: Cargobike Magazin

und teils mehrmals am Tag in ein und dieselbe Straße brettern und dort in zweiter Reihe parken. Nicht mit roter Farbe die Ladezonen markieren – das Stichwort heißt gemeinsame Mikrodepots. In diesen wird die Ware aus Lkw/Bahnwaggons auf neutrale Transporträder umgeladen, sogenanntes White Label, also von konkurrierenden Diensten zusammen betrieben (ähnlich dem Projekt KOMODO in Berlin). Wenn in Kombination die für Gießen (und Marburg und Wetzlar) geforderte RegioTram auch Güterwaggons bis ins Stadtzentrum zu Mikrodepots fährt, sind wir einen großen Schritt weiter.

Kleine, nur auf Cargobikes basierende Lieferdienste, wie sie sich z. B. aus der Fahrradkurierszene entwickelt und im Radlogistik Verband Deutschland organisiert haben, sind auch für mittelhessische Ortsgrößen wirtschaftlich. Arbeitsfelder gibt es genug: große Kliniken und Labore, Verwaltungen, Hotels, Essen auf Rädern, Gemüse-Abos, Pizzahäuser ...

Individuelle Lösungen für Handwerk, ambulante Dienstleistungen und fliegenden Handel sind mannigfaltig. Als kletternder Baumpfleger lade ich zwei 90-Liter-Wannen mit Seilen und Werkzeug auf ein einspuriges unmotorisiertes Lastenrad – und damit bin ich nicht allein in der Branche. Um die Vorstellungskraft zu beflügeln, noch ein paar lose Beispiele: mobile Essensstände, Schornsteinreinigung, Gebäudeservice, Gartenpflege, Schreinerei, Elektrik, Klempnerei, häusliche Pflege, Innenstadttaxi, Krankentransporte, aufsuchende Sozialarbeit, Pannenhilfe des ADFC, Stadtreinigung, Forstämter ... sie alle sind schon mit Transporträdern unterwegs. Wo ein Wille ist, findet sich ein Rad.

Gewerbevereine und Einzelhandel mit Furcht vor schwindenden Umsätzen durch konkurrierende Onlinegeschäfte und vermeintlich wegen autofreier Zonen (letzteres ist ein Fehlglaube, denn radelnde Kundschaft gibt mehr Geld in Innenstädten aus) schauen bitte nach Wiesbaden: Über die gemeinsame Plattform Kiezkaufhaus kann mensch online aus 35 lokalen Geschäften kaufen und sich die Ware per Rad über Kiezkurier nach Hause bringen lassen (siehe wiesbaden.kiezkaufhaus.de).

Private Nutzung

Das Cargobike ist schwer angesagt. Für manche ist es ein weiteres Kultobjekt und Statussymbol – das SUV unter den Fahrrädern. Ein Beitrag zur Schonung des Planeten ist das eher nicht.

Andere bringen per Rad Kinder zum Hort, den Einkauf nach Hause oder retten das Jahr hindurch nachts tonnenweise Lebensmittel aus den Tonnen der Supermärkte. Privat macht ein eigenes Lastenrad Sinn, wenn täglich mehr zu bewegen ist, als in große Fahrradtaschen auf einem stabilen Gepäckträger eines gewöhnlichen Alltagsrades reinpasst. Bitte nicht die Kapazität robuster gewöhnlicher Räder unterschätzen. Das Größte, was ich mit einem Tourenrad transportiert habe, waren z.B. Matratzen oder große Musikboxen: gemächlich schieben ist auch mal entspannt. Doch erleichtern Cargobikes häufige und große Transporte erheblich.

Die Fülle der Anwendungen ist groß – entsprechend der immer noch wachsenden Anzahl verschiedener Modelle. Die Mitnahme von Kindern ist schon als Säugling möglich: einfach die Babyschale per Adapter befestigen. Für Kleinkinder können Sitze mit Kopfstütze, für stabil sitzende Kinder schmale Bänke mit Dreipunktgurten gewählt werden. Je nach Radmodell und Größe des Kindes können ein bis acht Kids mitfahren. An Regentagen schützt ein leicht montierbares Verdeck. Eine Dauerkabine hingegen hemmt einiges an Wahrnehmung und Kommunikation, die, wenn die Kinder vorn mitfahren, einfacher und lebhafter ist, als mit Nachwuchs im Kinderfahrradanhängen. Die Frage nach der Sicherheit bei der Mitnahme von Kindern im Cargobike ist Teil der neuen DIN-Norm 79010 von Anfang 2020. Sind die Kids im Hort, reicht das Ladevolumen auch kleinerer Lastenräder für den Wocheneinkauf auf dem Heimweg. Für weite Ausflüge und Radreisen mit kleinen Kindern sind Lastenräder ideal.



Foto: Radkutsche GmbH,
Nehren

Weitere Verwendungen sind beispielsweise Besorgungen aus dem Baustoffhandel, Transporte zum Wertstoffhof, zum entfernten Garten, die Obsternte in der Streuobstwiese, die Honigernte, Freunde vom Bahnhof abholen oder mit dem Hund auf dem Rad flugs durch den Autoverkehr zur Spaziermeile ins Grüne.

Sehr dankbar bin ich für die tolle Möglichkeit, mit geheingeschränkten Menschen in Rikschas oder mittels Lastenrädern, die den Rollstuhl mit aufnehmen, radfahren zu können (siehe radel-nohnealter.de und dasallrad.org/radeln-fuer-alle/).

Positive Seiten im Vergleich zu Autos oder Transportern

(Nicht alles trifft für private und gewerbliche Nutzung gleichermaßen zu.)

- ich bin körperlich aktiver
- habe besonderen Fahrspaß
- komme gleichmäßiger durch den Verkehr und innerorts oft schneller ans Ziel
- darf mit Lastenrädern auf Radwegen und in freigegebene Einbahnstraßen fahren
- bin je nach Modell nicht an die Radwegbenutzungspflicht gebunden
- finde eher einen Parkplatz nahe am Ziel

- benötige weniger Abstellplatz zu Hause/in der Firma
- schone Ressourcen und trage zur Entzerrung vom Traffic Jam bei
- erzeuge keinen oder kaum Lärm
- verursache durch Produktion, Gebrauch und letztlich Verschrottung weniger Schadstoffe
- spare eine Menge Geld
- kann ohne Führerschein und Versicherung fahren
- habe mehr Rundumblick im Verkehr für sicheres Fahren
- erkenne Freund*innen schneller und kann einfacher zum Schwatz anhalten
- kann oft schönere Wege / Routen benutzen
- werde positiv auf das Rad angesprochen
- und bekomme Anerkennung für den Verzicht aufs Auto/den Transporter

Herausforderungen

- Anschaffungskosten als hohe Hürde für manches Budget
- Drängelgitter und Pollerabstände, die auf Normalräder geeicht sind
- stellenweise zu schmale Radspuren
- eingeschränkte Mitnahme im ÖPNV durch restriktive Beförderungsbedingungen oder zu kleine Fahrradabteile
- schlecht geparkte Autos
- Die sichere und wettergeschützte Unterbringung der wertvollen Räder zu Hause – mit einer Mietwohnung im ersten Stock und einem verwinkelten Fahrradkeller: Garagen für Autos, aber kein Radschuppen vorhanden!
- Mit zunehmender Beliebtheit und Verbreitung – also auch einem wachsenden Gebrauchtmärkte – wird wohl die Diebstahlquote bei Cargobikes steigen.
- In den meisten Kommunen fehlen Radabstellanlagen für größere Lastenräder.

Die Chance der Wahl

Hier auf die in den letzten Jahren stark gestiegene Vielfalt der Modelle und Bauformen einzugehen, würde den Rahmen sprengen. Wichtig ist, klar zu haben: Wofür brauche ich das Rad in der Regel, wie schwer und groß ist die Ladung, wie weit oder schwierig sind die Wege, wie viel Abstellplatz steht bereit, was wiegt das leere Rad, passt es in den Aufzug, kann ich es unbeladen die Bahnhofstreppen zwischen den Gleisen tragen, weil es zwar in den Zug, aber wegen der Länge nicht in den Aufzug passt, und nicht zuletzt: Was darf es kosten? Ein E-Cargobike kostet locker 1500 € mehr als die gleiche unmotorisierte Variante. Unter den muskulär gut fahrbaren, nicht allzu schweren modernen robusten Modellen sind Ladekapazitäten von 180 kg (inkl. fahrender Person) ab 2500 bis 3000 € drin. Für manche gewerbliche Anwendung stehen E-Schwerlast-Varianten mit deutlich höheren Zuladungsgrenzen und Volumina auf z.B. Europalettenbasis (120 X 80 cm) bereit. Ein hohes Gesamtsystemgewicht spricht insbesondere im Hügelland und bei verführerischer E-Unterstützung für leistungsstarke Scheibenbremsen.



Foto: Cargobike Magazin

Grob lassen sich Lastenräder in zweirädrig (einspurig), drei- und vierrädrig (mehrspurig) einteilen. Verbreitet ist die Annahme, einspurige seien beladen schwieriger zu manövrieren als Dreiräder. Dem ist nicht so: Dreiräder mit starren Achsen tendieren bei schwungvoller Kurvenfahrt zum Kippen mit der Fliehkraft. Nicht so bei kostspieligeren Dreirädern mit Neigetechnik. Einspurer haben stabile Zweibeinständer für das sichere Be- und Entladen bzw. Ein- und Aussteigen der Kinder. Dreiräder brauchen eine zuverlässige starke Feststellbremse zum Parken.

Allgemein fahren sich Cargobikes anders als z. B. ein Tourenrad: durch langen Radstand, versetzte Lenkung, kleine Reifen, Trägheit der Masse (mehrere Spuren). Probefahren und Gespräche mit Alltagsnutzer*innen helfen sehr weiter. Nach anfänglicher Skepsis und kurzer Irritation haben nahezu alle oft binnen kürzester Zeit großen Spaß – eben gerade an den anderen Fahreigenschaften und natürlich am Dinge-bewegen.

Noch ist das Angebot im mittelhessischen Fahrradhandel sehr überschaubar, aber mit steigender Tendenz. Die Modelle von ALLrad (Gießen) und Freie Lasten (Marburg) können ausgiebig getestet werden.

E oder muskulär

Die Vorstellung, ein Lastenrad mache nur elektrisch unterstützt Sinn, teile ich so nicht. Selbst habe ich seit 30 Jahren Kniebeschwerden. Seit drei Jahren fahre ich täglich privat und beruflich Lastenräder im Gießener Land. Zugegeben, meist auf Kurzstrecken, aber immer mit Steigungen und meist mit Ladung. E-Unterstützung habe ich nach langen Arbeitstagen auf

hügeligen Strecken von über 15 km vermisst. Aber es darf ja auch mal anstrengend sein. Ein Cargobike mit E wird durch Motor und Akku schnell 10 bis 15 kg schwerer. Das macht sich besonders bei den leichteren Modellen bemerkbar, wenn die Elektrik ausfällt. Wenn sich dann noch bauartbedingt der Motor nicht auskoppeln lässt, steht eine besondere Trainingseinheit bevor.

Die Elektrifizierung bedeutet einen deutlich höheren ökologischen und sozialen Preis als ohne – andererseits sind E-Cargobikes viel effizienter als E-Autos. Seien wir uns der Verantwortung bewusst – Stichworte: Lithium, Seltene Erden, Bergbau, Vertreibung, Trinkwasserverschmutzung, Elektronikschrottexport usw. Die Liste der Missetaten der globalen Ausbeutungskette ist lang. Das Recycling von Pedelecakkus ist noch nicht geklärt – weder technisch, noch organisatorisch.

Manche Modelle sind leer schon so schwer (z.B. Cargo M von Vowag, leer 195 kg, Zuladung 355kg), dass sie beladen unmöglich über Beinkraft bewegt werden können. Solche Fahrzeuge haben die Pedale lediglich, um die Vorteile des gesetzlichen Rahmens für Pedelecs nutzen zu können (fahren auf Radwegen, keine Führerschein- und Versicherungspflicht). Für solche Transportmaschinen trifft CargoBIKE für meine Begriffe nicht mehr zu.

Pfleg-Nutzung

Für alle, die beruflich oder privat nur manchmal oder selten etwas innerhalb der Cargobikekapazität zu transportieren haben, machen kommunale Leihangebote oder gemeinschaftliche Quartiers-/Nachbarschafts-/Hausgemeinschaftslastenräder Sinn. Kommerzielle Mietlastenräder wie DonKee in Köln oder vereinzelt bei NextBike sind bundesweit noch sehr rar. Hingegen wächst seit 2013 eine Graswurzelbewegung mit Initiativen in mittlerweile über 100 Orten, die Lastenräder auf Spendenbasis verleihen und sich im Forum Freie Lastenräder vernetzen (siehe dein-lastenrad.de).

Mit ALLrad, dem Allmende-Lastenrad-Projekt in Gießen sind wir Teil des Netzwerks. Wir praktizieren Gemeingut, laden dazu ein, die ALLräder, Fahrradhänger und Handwagen zu nutzen und etwas zum Ganzen beizutragen – sei es praktisch oder mit einer Spende. Derzeit stehen sechs Lastenräder, zwei große Hänger, vier Handwagen (der größte mit 1,25 t Zuladung) und sieben Inklusionsräder an acht Stationen bereit, davon zwei außerhalb Gießens.

Neben der Begeisterung für das Teilen und Cargobikes ist uns das »Radeln für ALLE« – mit und ohne Handicap – eine Herzensangelegenheit. Weitere Handlungsschwerpunkte sind die Einmischung in die Verkehrswendediskussion vor Ort und Fahrradkurse für Erwachsene. Mehr dazu unter dasallrad.org im Internet. Das Nachbarprojekt aus Marburg mit 18 Rädern und Hängern heißt Freie Lasten (freie-lasten.org).

An die Kommunen

Hier passen vielsagend die Handlungsempfehlungen aus der »Untersuchung des Einsatzes von Fahrrädern im Wirtschaftsverkehr« (Mai 2016) des Instituts für Verkehrsforschung des deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt. Dort heißt es u.a.:

»Fahrradwirtschaftsverkehr in Pläne und Programme einbetten, Infrastruktur für die Nutzung von Lastenrädern ertüchtigen, lokale Lastenrad-Netzwerke bilden, Lastenräder im kommunalen Betrieb nutzen und bei der Vergabe von Transportaufträgen bedenken, Lastenrad-Verleihprogramme initiieren.«

Da Lastenräder Verkehr, Umwelt und öffentlichen Raum entlasten, gehören sie in die öffentliche Daseinsvorsorge. Buseck macht es vor: Mit Teilfinanzierung durch ein Förderprogramm hat die Gemeinde die ersten drei Lastenräder angeschafft und verleiht diese nun kostenfrei. Die Ausgabe an Nutzer*innen wickeln drei engagierte Mitglieder der Busecker Verkehrswende-Initiative in drei Ortsteilen ab. Einfach mal machen.

Gießen bietet über ein Landesprogramm das zweite Jahr in Folge für mehrere Wochen Cargo-bikes zum Testen an – ein Anfang.

Der Stadt Gießen möchten wir von ALLrad nahelegen, die im Haushalt 2020 zur Lastenradförderung eingestellten 50.000 € nicht als Kaufanreize an Privatpersonen ausbezahlen, die es sich locker komplett selbst leisten könnten, aber gerne noch 1000 € mitnehmen. Wenn in private Hände, dann an Bedürftige! Einen Großteil der Summe sollte die Stadt verwenden, um kommunale Lastenräder anzuschaffen, zu unterhalten und in eigenen Einrichtungen, wie z.B. dem Nordstadtzentrum der Allgemeinheit zur Nutzung bereitzustellen. Was ist aus dem Stadtverordnetenbeschluss vom 24.02.2017 zur Prüfung der »Schaffung eines Fahrradverleihsystems« geworden? Eines der Prüfkriterien hieß Lastentransport.

Wie ein kommunales Miet-Lastenradangebot betrieben werden kann, zeigen z.B. Konstanz und Norderstedt mit TINK, der Transportrad Initiative Nachhaltiger Kommunen – Beratung für Stadtverwaltungen inklusive.

Mit der letzten StVO-Novelle ist ein offizielles Lastenradpiktogramm eingeführt worden. Dieses kann nun von Gemeinden genutzt werden, um spezielle Abstellanlagen zu kennzeichnen – auf einem Pkw-Parkplatz passen bis zu vier Lastenräder – oder verkehrsberuhigte Einkaufsmeilen für Lieferungen per Rad freizugeben.

Was die oft gefährlichen Engpässe auf Radspuren angeht, können sich engagierte kommunale Planer*innen und Fahrradbeauftragte auf den nationalen Radverkehrsplan 2020 stützen: »Bei der Planung der Radverkehrsnetze müssen die jeweiligen Bedürfnisse der unterschiedlichen

Nutzungsgruppen berücksichtigt werden, etwa die (...) von Personen, die mit mehrspurigen (Lasten-)Fahrrädern oder Anhängern unterwegs sind.«

Die zunehmende Nutzung von Lastenrädern ist ein starker Grund für das Nachbessern von Radspuren in der Breite. Aber bitte durch eine Umverteilung vorhandener Verkehrsfläche und nicht durch weiteren Bodenverbrauch!

Kreise und Städte mit Sonderstatus sollten sich im RMV für großzügigere Mitnahmebedingungen von Spezialrädern und größere Fahrradabteile stark machen.

Der große Wurf wäre eine Mittelhessische RegioTram auch mit Gütertransport in die Zentren Gießens, Marburgs und Wetzlars, von wo aus die Ladung per Rad verteilt wird.

Und den Lkw-basierten Last-Mile-Companies klare Kante zu zeigen und deren Umstellung auf das Rad behördlich zu fördern – z.B. durch Genehmigungen für das Betreiben von Mikrodepots in Parkhäusern.

Neugierig?

Allen, die mehr über die potenten Räder – zu Geschichte, Bautypen, Rennen, Anekdoten, Bauanleitungen, Kollektive, aktuelle Entwicklungen, Rechtliches, Förderungen, Logistik ... lesen möchten, sei das Buch »Cargobike Boom« (Verlag Maxi Kutschera), der Blog »cargobike.jetzt« und die Bildungsangebote der Fahrradakademie empfohlen (siehe: nationaler-radverkehrsplan.de/de/fahrradakademie).

Verleih von Lasten- und Spezialrädern in Stadt und Kreis Gießen

Mehr auf <https://dasallrad.org> und <https://fahrad.siehe.website>

Groningen



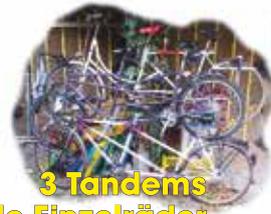
Fair Bikes
Hainweg 1,
Wettenberg-Krofdorf

LatschoVelo



DAV Kletter- und Boulderzentrum
Rödgener Straße 70, Gießen

3 Tandems Viele Einzelräder



bei Jutta & Tilman Oerter
Mühlrain 6, Buseck-Trohe

4 Hänger

Projektwerkstatt
Ludwigstr. 11, Reiskirchen-Saasen
Leih-, Reparatur-, Rast-
und Ladestation nahe am „R7“!



ProWelo

bei Hans Wichert
Hofburgstr. 42, Alten-Buseck



3x

bei Familie Bayer
Schützenstraße 38, Großen Buseck

Hambi



Youturn

Drea
Schützenstraße 18, Gießen

Schnack & Klön



Kirchenplatz, Gießen



Bummelbahn

Neuen Bäume 25a,
Gießen

Pödelwitz

Öko Zentrum
Schiffenberger Weg 21,
Gießen



Rote Zora



Danni

Evang. Kirche Großen-Linden
Frankfurter Str. 42/Junkergasse

Plino



Trebur



Kuki
Am unteren Rain 3,
Gießen

El Kawe



Copenhagenize



Tandemcool



Gekko

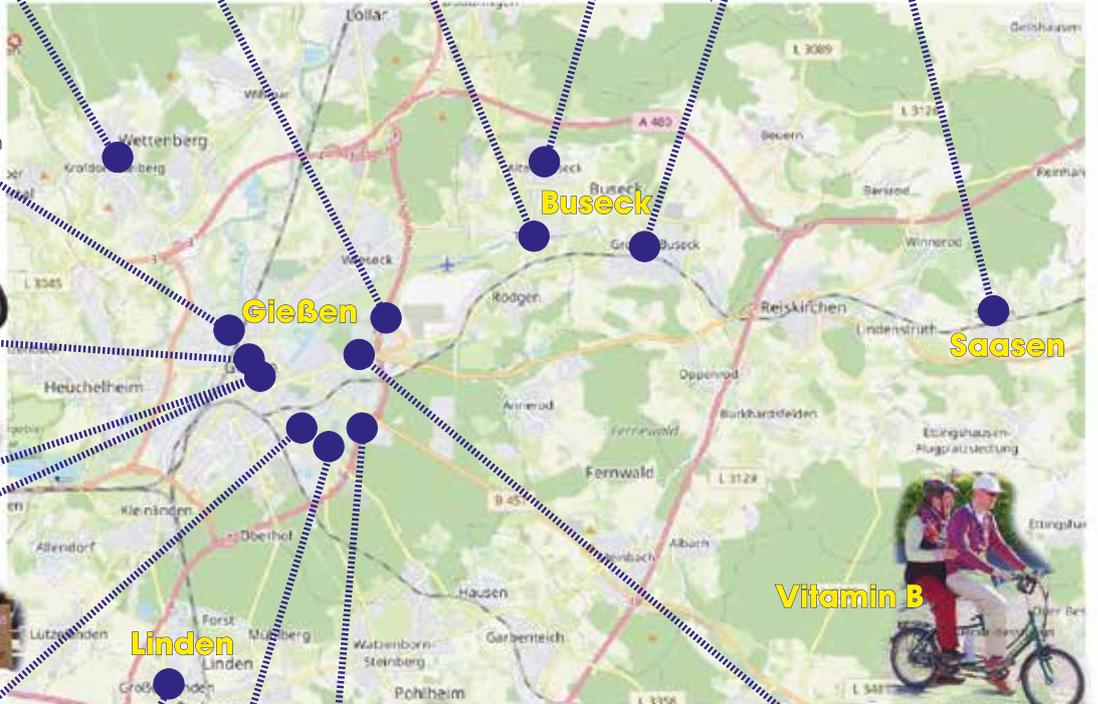


Vitamin B



Fusl in ProWo
Lincolnstr. 11, Gießen

Trets



Studierendenschaft der JLU, Allgemeiner Studierendenausschuss, Otto-
Behagel-Str. 25, Haus D, Gießen

Wir bemühen uns um weitere Standorte für
Lastenradverleih. Im Gespräch sind zur Zeit
Oppenrod, Beuern und Grünberg – aber
damit muss es nicht aufhören ...

RADWEGE- KONZEPT **DES** **LANDKREISES**

Alles entlang der Straßen?

Hans Wichert

Es ist sicher ein erster wichtiger Schritt, dass der Landkreis nach vielen Jahren des Anlaufs und mehreren nicht haltbaren Ankündigungen jetzt endlich ein Radwegekonzept vorlegt. Auch wenn man auf den ersten Blick den Eindruck hat, dass es mehr darum geht, überhaupt über einen Plan zu verfügen, weil dieser Voraussetzung für die Förderung diverser Projekte und Vorhaben ist, statt ein mit Radfahrer*innen und Bürger*innen vor Ort abgestimmtes und zukunftsweisendes Konzept vorzulegen.

**Link zum
Radverkehrskonzept
[https://www.lkgi.de/
der-landkreis/3248-
radverkehrskonzept-fuer-
den-landkreis-giessen](https://www.lkgi.de/der-landkreis/3248-radverkehrskonzept-fuer-den-landkreis-giessen)**

Vergabe und Auftrag – viel Luft nach oben

Schon die Vergabe des Auftrags wirft die Frage auf, warum man sich eines zwar renommierten, aber nicht mit Radkonzepten erfahrenen Büros aus der Region bediente, obwohl es bundesweit natürlich Planungsbüros gibt, die inzwischen über einige Erfahrung bei der Erstellung von Radwegeplänen haben. Auch ein Blick auf den Vergabeauftrag zeigt, dass einige Anliegen in dem vorliegenden Konzept nicht enthalten sind – so fehlen zum Beispiel gänzlich

- der Bedarf von Ladestationen,
- Empfehlungen von Angebots- und tariflichen Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrs,



Foto: Markus Ihle

- Zubringeraufkommen im Radverkehr für SPNV-Haltestellen oder die Betrachtung kombinierten Rad- und öffentlichen Verkehrs für Räume abseits von SPNV-Strecken.

Darüber hinaus fehlen zu den in Kapitel 3 des Auftrags enthaltenen Anforderungen Karten/Fotos bzw. Dokumentationen, wie sie nach der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) und in anderen Konzepten üblich sind, über

- die Zahlen zum Radverkehrsaufkommen,
- über die Art der Radverkehrsführung (ob die Route ein Feldweg, eine Hauptstraße, ein Geh- und Radweg oder ein für den Radverkehr freigegebener Feldweg ist),
- die Breite der Radverkehrsanlagen,
- den baulichen Zustand (Oberfläche, Bordsteinkanten, Ausprägung der Grundstückszufahrten usw.) der Fahrradwege,

- Zustand der Einmündungen (Ausprägung und Erhaltungszustand der Furtmarkierungen),
- Zustand der Radverkehrsführung an Knotenpunkten,
- Zustand bzw. Eignung der Wegweisung (keine Aufnahme der Wegweiser, keine Darstellung, auf welchen Routen es Wegweiser gibt, Beschilderung der Routen des Gleiberger Landes und der Radrouten des Landkreises aus den 80er Jahren sind weder als Routen noch als Wegweisungspunkte erfasst).

Zu Kapitel 4 wäre es erforderlich, Sperren und Radfahrverbote sowie Mängel bei der Beschilderung zu dokumentieren. Im Kapitel 5 (Dokumentation) wäre die Darstellung und Präsentation des Abstimmungsverfahrens erforderlich, in der die Stellungnahmen abgewogen werden und kenntlich gemacht wird, welche Anregungen ganz, teilweise oder gar nicht übernommen wurden.

Alles das verwundert nicht, da die Erfassung der Wegebeschaffenheit, der Wegweisung und der StVO-Beschilderung sowie die Dokumentation der Abwägung viel Arbeit macht, die sich die Planer erspart haben.

Bürgerbeteiligung: Fehlanzeige

Natürlich, die Kommunen, die sog. Träger öffentlicher Belange, und weitere Organisationen wurden in die Erarbeitung einbezogen. Das ist vorgeschrieben und richtig. Auch der ADFC, als wichtigste Vertretung der Radfahrer*innen, wurde gehört und um Stellungnahme gebeten. Aber wirkliche Bürgerbeteiligung sieht anders aus. Will man bei der Umsetzung der vom Landkreis beschlossenen klimapolitischen und verkehrspolitischen Ziele (Senkung des CO₂-Verbrauchs u. a.) etwas erreichen, muss man die Bürger*innen ansprechen und einbeziehen – und das heißt in diesem Zusammenhang vor allem die Alltagsradfahrer*innen in den Kommunen und Orten. Sie sind – geht es um Radwege – die eigentlichen Experten und Fachleute. Dies hätte bedeutet, im Planungsverlauf in allen Kommunen entsprechende Anhörungen, Treffen und Diskussionen durchzuführen, nach Vorschlägen zu fragen, eigene Pläne und Vorhaben zur Diskussion zu stellen usw.

Vorrang für straßenbegleitende Fahrradwege

Ausgehend von entsprechenden Planungen des Landes, werden stattdessen Wunschlinienkorridore als Verbindung zwischen den Oberzentren Gießen, Wetzlar und Marburg sowie die Verbindung der Oberzentren (hier: Gießen) zu den Mittelzentren (Grünberg, Hungen/Lich, Laubach) definiert, die ergänzt werden durch Wunschlinien zu Bahnhofpunkten, Schulen und anderen gesellschaftlich bedeutsamen Orten. Dieses Netz wird dann mit dem vorhandenen Stra-

ßen- und Radwegenetz abgeglichen und wo immer möglich übernommen. Im Ergebnis ergibt sich daraus ein Konzept, das im Wesentlichen auf straßenbegleitende Fahrradwege entlang der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen verläuft. Die Frage ist allerdings, ob diese Top-down-Planung den Anforderungen an eine andere, umweltgerechte und sanfte Mobilität gerecht wird. Denn sehr oft sind diese Strecken weder die am besten zu fahrende noch die kostengünstigste Variante und schon gar nicht der sicherste Weg (siehe unten Beispiel Wiesecktal und Buseck). Mit dieser Herangehensweise wird der Anspruch, ein anderes, alternatives, nicht am Autostraßennetz orientiertes Fahrradwegesystem aufzugeben.

Aber nicht nur das, denn auf Seite 52 des Berichts zum Radwegekonzept heißt es zudem: »Wenn Wunschlinien aufgrund von Ermangelung an vorhandenen Wegen außerorts nicht auf das vorhandene Wegenetz umgelegt werden konnten, so wurde eine Führung der Radfahrer außerorts auf der Fahrbahn einer klassifizierten Straße definiert.« Das kennen wir schon seit Jahrzehnten, Fahrradfahrer, die sich unter Autos behaupten sollen!

Innerörtliche Wege und Verbindungen werden ausgeklammert

Man kann es sich so vorstellen: Autos fahren über das Land, und wann immer sie sich einem Ortsschild nähern, stoßen sie auf einen Schotterweg. Was würde passieren? Chaos, Proteste, Widerstand. Aber das ist in etwa die Situation für Radfahrer*innen, die am Ende von fast allen Radwegen im Nichts landen. Hier wäre es wünschenswert gewesen, wenigstens für die wichtigen Fahrradwege in einem Radwegekonzept Abhilfe zu schaffen.

Stattdessen heißt es auf Seite 81 des erwähnten Berichts, dass neben Fahrradabstellanlagen noch weitere Maßnahmen notwendig wären, die jedoch im Konzept nicht berücksichtigt würden:

- »Schaffung von sicheren Überleitungen am Beginn und Ende von bestehenden Radverkehrsanlagen sowie von Querungsstellen. Diese wurden zwar in der Maßnahmenkarte markiert, aber noch nicht vertiefend ausgearbeitet.
- Schaffung von Verbindungsstellen zwischen Radwegen und Fahrbahnen, um die Radwege z.B. von gegenüberliegenden Wirtschaftswegen aus erreichen zu können
- Erhöhung der Reisegeschwindigkeit durch Umbau von Verschwenkungen und/oder Beseitigung von zu engen Kurvenradien. Entfernung von Gehölzen, um die notwendigen Sichtdreiecke freizuhalten, oder das regelmäßige Mähen der Bankette

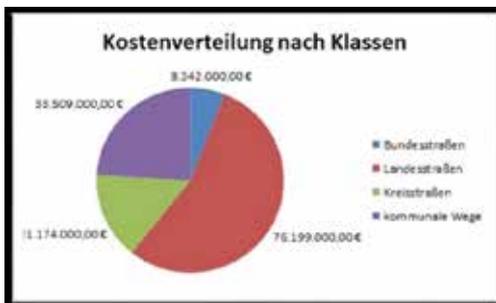
- Maßnahmen nach der StVO, wie beispielsweise die Freigabe von Einbahnstraßen entgegen der Fahrtrichtung, Einrichtung von Fahrradstraßen, Tempo 30-Zonen, Beschilderung von durchlässigen Sackgassen oder das Aufbringen von Randmarkierungen an Radverkehrsanlagen
- Die Umsetzung dieser Maßnahmen erfordert eine weitergehende Planung mit entsprechender Detailtiefe. Eine Priorisierung dieser Maßnahmen wurde im vorliegenden Radverkehrskonzept nicht vorgenommen.«

Auf Seite 36 wird so auch zutreffend festgestellt: »Es ist zu beachten, dass sich innerhalb des Landkreises Gießen in innerörtlichen Bereichen keine durchgehenden und qualifizierten Radverkehrsanlagen befinden.« (Ausnahme Heuchelheim, Rodheimer Straße)

Wir können uns das ausmalen: Selbst wenn mit den dafür vorgesehenen 140 Mio. € alle vorgesehenen Radwege gebaut wären, einigermaßen solide könnten sich Radfahrer*innen dann nur zwischen den Orten bewegen, aber nicht in ihnen.

Hauptsache der Landkreis muss nicht zahlen!

Die Verteilung der geplanten Investitionen auf die Gebietskörperschaften. Für den Landkreis Gießen sind demnach 20,1 Mio € bis 2030 geplant.



Von den insgesamt ca. 1.090 km Fahrradwegen im Konzept sind 260,4 km, also ca. 23,9 Prozent, als Netzlücken mit Ausbaubedarf definiert und erstrecken sich auf insgesamt 171 Einzelmaßnahmen. Diese Maßnahmen entlang von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen haben eine Gesamtlänge von 169,6 km, dies entspricht einem Anteil von 15,6 Prozent am Gesamtnetz bzw. ca. 65,1 Prozent der erfassten Netzlücken. »Diese Maßnahmen sind im Konzept definierte straßenbegleitende Radwege, da das Radfahren auf der Fahrbahn einer klassifizierten Straße außerorts ausgeschlossen werden sollte.« (S. 78)

- Die kommunalen Wege haben einen Ausbaubedarf von 90,8 km und somit einen Anteil von 8,3 Prozent am Gesamtnetz bzw. ca. 34,9 Prozent der erfassten Netzlücken. Beim Ausbaubedarf handelt es sich hauptsächlich um die Befestigung von Schotter- und Wiesenwegen sowie um die Erneuerung von schadhafte bereits asphaltierten Wegen.
- Die geschätzten Kosten für die betrachteten und mit einem Kostenansatz versehenen Netzlücken innerhalb des Landkreises Gießen betragen rund 139.224.000,00 €. (S. 78/79)

- Für die Umsetzung wird ein Zeitraum bis 2030 vorgeschlagen.
- In der Prioritätsstufe A, die insgesamt 34 Maßnahmen beinhaltet, ergibt sich ein Investitionsvolumen von ca. 16,5 Mio. €, dies sind ca. 11,9 Prozent der Gesamtkosten.
- In der Prioritätsstufe B, die insgesamt 76 Maßnahmen beinhaltet, ergibt sich ein Investitionsvolumen von ca. 46,9 Mio. €, dies sind ca. 33,7 Prozent der Gesamtkosten.
- In der Prioritätsstufe C, die insgesamt 61 Maßnahmen beinhaltet, ergibt sich ein Investitionsvolumen von ca. 75,7 Mio. €, dies sind ca. 54,4 Prozent der Gesamtkosten.
- Im ersten Schritt – also in den nächsten zwei bis drei Jahren – sind in der Prioritätsstufe A für den Landkreis gerade einmal 384.000 € vorgesehen, von insgesamt 16,5 Mio. €. Da wundern man sich schon, warum der Plan nicht ehrlicher eine glatte Null ausweist?

Dagegen – betrachten wir das gesamte Investitionsvorhaben (also A, B und C-Maßnahmen) – weist der Plan für den Landkreis ein Investitionsvolumen von insgesamt 21,17 Mio. Euro aus. Also in den kommenden 10 Jahren jährlich 2,1 Mio. Euro, die in den Radwegebau investiert werden müssten! Es spricht nicht für die Glaubwürdigkeit des Herangehens und die Ernsthaftigkeit, das Radfahrkonzept zu verwirklichen, wenn die Umsetzung vonseiten des Landkreises mit finanziellen Nullrunden beginnt.

Das Beispiel Wiesecktal

Ein Blick in das konkrete Kartenwerk und seine Vorschläge macht die Sache nicht besser. Klar: Nicht alle Radwegevorschläge sind unsinnig. So sind auch die meisten der ohnehin vorhandenen und offiziell ausgewiesenen Radwege in den Karten eingezeichnet. Das ist aber auch nicht schwer, werden sie doch von digitalen Radwegeplanern, auf Internetkarten und Fahrradplänen dargestellt. Einzutragen, was sowieso vorhanden ist, ist keine Kunst – und dafür hätte es keine teuren Aufträge an Gutachter*innen oder Planer*innen gebraucht.

Wichtig sind die Neuvorschläge und das Herausfinden besonderer Gefahrenstellen. Hier ist das Radverkehrskonzept nur selten überzeugend, überwiegend eine große Enttäuschung und manchmal der Anlass für fassungsloses Stauen. Dafür seien ein paar Beispiele angeführt.

Die Grafik zeigt: Der Landkreis startet mit gerade einmal 384.000 € in den nächsten zwei, drei Jahren. Da fragt man sich, wann die restlichen 19,8 Mio. € investiert werden sollen.



Radverkehrskonzept Saasen



Harbach ist ein Ortsteil von Grünberg. Die Stadt am Rande des Vogelsberges bildet mit dem Nachbarort Reiskirchen eine sich gegenseitig umschlingende Grenze. Harbach stößt daher fast rundherum jeweils an Ortsteile Reiskirchens. Wer dort wohnt, hat es zwar nicht weit zum nächsten Bahnhof. Der aber heißt Saasen und gehört eben zu Reiskirchen. Außerdem ist der Weg dahin etwas beschwerlich, nicht nur wegen der 46 Höhenmeter, die es zu erklettern gilt, sondern auch wegen der Qualität des Belags zumindest bei der direkten Verbindung. Fürs Fahrrad bereitet beides einige Probleme. Ganz schwierig wird es aber, wenn mensch von Harbach kommend, bergab fahrend, an die B49 stößt. In Richtung zur Straße versperrt ein Wald den Blick. Autos fahren hier mit voller Geschwindigkeit. So sehen typische Unfallschwerpunkte aus, die sich hier nur deshalb nicht gravierend auswirken, weil die Verbindung aus den anderen genannten Gründen kaum genutzt wird. Es gäbe eine einfache Lösung, die im Verkehrswendeplan der Wiesecktal-Initiativen auch vorgeschlagen und an das Planungsbüro herangetragen wurde. Doch die machten alles falsch. Gras- und Schotterwege, die gefährliche Stelle der B49-Überquerung und alle Höhenmeter mit garantierter Vollbremsung bei der Ankunft in Harbach werden als Radverbindung vorgeschlagen, die sinnvollere Streckenführung nur ca. 100m weiter östlich plus Querungshilfe auf der Bundesstraße gar nicht erwähnt. Noch etwas weiter östlich ließe sich Harbach einfach mit Göbelnrod verbinden – ebenfalls ein Ortsteil mit Bahnhof. Doch auch diese Achse ist gar nicht erwähnt.

Radverkehrskonzept Hattenrod



Dafür gibt es am Bahnhof Saasen ein echtes Schmankerl. Der vorgeschlagene Weg hieße: Fahrrad auf die Schulter, durch die Wieseck waten, dann zum Bahngleis hochklettern und dieses illegal überqueren. Wahrscheinlich war das auf dem Internetsatellitenbild nicht zu erkennen...

Dafür darf, wer von Saasen nach Bollnbach will, einen kleinen Umweg fahren, um ein paar unnötige Höhenmeter klettern und wieder runterfahren zu müssen. Auf der Verbindung von Burkhardtsfelden nach Ettingshausen fehlt ein Stück in der Mitte, die eigentlich schon vorhandene, durchaus brauchbare Verbindung von Hattenrod nach Albach fehlt ganz, ebenso die von Reiskirchen nach Hattenrod über Feldwege.

Ein Ort weiter wird es nicht besser. Die Verbindung von Hattenrod zum Kernort Reiskirchen wäre wegen der dort vorhandenen Schule, Einkaufsmöglichkeiten und Verwaltung eigentlich wichtig. Vorgeschlagen wird sie auf oder entlang der vorhandenen Straße – die typische Lösung, die anderen die Kosten zuschiebt (großer Kreis in Abbildung). Dabei gibt es bereits eine weitgehend nutzbare Verbindung, die nur stellenweise ergänzt werden muss, vor allem hinsichtlich der Querung von Autostraßen (kleine Kreise).

Radverkehrskonzept Buseck

Auch in Buseck fallen sofort Lücken auf. Von Großen- nach Alten-Buseck gibt es eine attraktive Feldwegeverbindung – durchgehend befestigt (kleine Kreise). Aber die fehlt. Stattdessen soll für teuer Geld direkt daneben ein neuer Radweg gebaut werden (großer Kreis). Teile der Verbindung vom Ortskern Großen-Buseck nach Beuern sind ebenfalls vergessen worden. So ließe sich die Liste endlos fortführen.



Auffällig ist das Auslassen der zentralen Ortsbereiche. Außer den bestehenden Radwegen, die auch in den Orten durchgehend markiert sind, fehlen hier Vorschläge. Das ist ziemlich überraschend, schließlich wohnen dort die Menschen. Auch sind etliche Schulen, Läden, Bahnhöfe, Gemeindezentren im Ortskern angesiedelt. Wie sollen Menschen fürs Radeln gewonnen werden, wenn die nutzbaren Verbindungen an den Ortsrändern enden? Ein solches Konzept arbeitet nach dem Motto: Wir machen nur, was einfach ist oder andere bezahlen. So aber entsteht kein sinnvolles Radverkehrsnetz, welches auch und gerade für den Alltag nutzbar ist. Nur dann, wenn Menschen ihr Rad nicht nur für touristische Ausflüge, sondern auch für den Weg zu Behörden, zur Schule und Ausbildung, zur Arbeit und zum Einkaufen nutzen, wird Autoverkehr verdrängt, werden Straßen sicherer und Flächen frei für ein besseres Leben. Daher sind die innerörtlichen Verbindungen von Wohnsiedlungen zu mobilitätserzeugenden Einrichtungen von besonderer Bedeutung – und ein Plan, der die einfach auslässt, ist nichts wert.

Radverkehrskonzept Grünberg



Als Beispiel sind die Ortskerne von Reiskirchen und Grünberg abgebildet. Die roten Punkte kennzeichnen Schulen, Supermärkte usw. Fast alle sind über keine vorgeschlagene Radwegeverbindung erreichbar.

Schüler*innen aus Trohe und Alten-Buseck könnten sehr gut zur IGS Busecker Tal radeln. Doch die dafür nötige direkte Verbindung vom R7 zur Schule fehlt (kleine Kreise). Stattdessen findet sich ein erheblicher Umweg durch den Ort Großen-Buseck mit mehreren Querungen und Nutzung von Autostraßen.

Radverkehrskonzept Reiskirchen



Die gewählten Beispiele stammen alle aus dem Wiesecktal, also den drei Gemeinden Buseck, Reiskirchen und Grünberg. Solche Mängel und Absurditäten bestehen überall. Die Beispielfälle sind aber besonders prägnant, weil dem Planungsbüro und auch dessen Auftraggeber (Landkreis Gießen) eine detaillierte Vorschlagsliste mit Radwegeplan vorgelegt wurde (www.wiesecktal.siehe.website). Er wurde nicht beachtet. Ein schlechtes Radwegekonzept und eine Missachtung von Bürger*innenbeteiligung gehen hier also Hand in Hand.

WERKSTÄTTEN ZUR VERKEHRS- ENTWICKLUNG

Verkehrswende-Initiative

*Der folgende Vorschlag wurde für einen bürger*innenahen Umgang mit dem Radverkehrskonzept entwickelt und mehreren Kreistagsfraktionen sowie der Landrätin übersandt. Er wurde leider abgelehnt, weil es für das Radwegkonzept Fördermittel gab und deshalb schnell verabschiedet werden musste. Fördergelder und Kapitalinteressen machen gute Ideen immer schnell kaputt. Trotzdem hier zum Nachlesen, was die Kreispolitik nicht wollte:*

Fördergelder und Kapitalinteressen machen gute Ideen immer schnell kaputt. Trotzdem hier zum Nachlesen, was die Kreispolitik nicht wollte

Bürger*innen-Werkstätten zur Verkehrsentwicklung auf kommunaler Ebene

Idee: Bürger*innen werden eingeladen, ihre Ideen, Wünsche und vor allem ihr Alltagswissen in eine Analyse und Zukunftsplanung für die Verkehrssituation in einer Gemeinde einzubringen und selbständig Vorschläge zu erarbeiten. Dabei werden nicht fertige Lösungen von Expert*innen, Verwaltung oder Politik präsentiert, sondern den Bürger*innen Gelegenheit gegeben, ihre eigenen Ideen zu formulieren. Von vornherein muss vermittelt werden, dass diese Vorschläge auch Bedeutung haben, zum Beispiel indem zum einen das kommunale Parlament über alle Ideen abstimmt und sich zum anderen die Zuständigen für ÖPNV und Straßengestaltung verpflichten, die Vorschläge zur Kenntnis zu nehmen und mit einer öffentlichen Begründung formulieren, welche sie übernehmen und welche sie warum ablehnen.



Foto: Björn Forenius

Ablauf im Überblick

Nach einer Werbephase, in der sich interessierte Bürger*innen anmelden können, kommt es zu einer dreiteiligen Planungsphase. Diese besteht aus zwei eintägigen Veranstaltungen, in denen sich die Bürger*innen direkt treffen und gemeinsam (in kleinen Gruppen und im anschließenden Austausch) Defizite und Vorschläge sammeln – auf Papier, auf Plakaten und auf Plänen des Gemeindegebietes. Dazwischen sind 2 bis 4 Wochen Pause, in denen alle Beteiligten und auch sonst Interessierten die Möglichkeit haben, die Vorschläge durch Begehen oder Befahren vor Ort zu überprüfen und in Gesprächen mit weiteren Personen Impulse und Anregungen einzuholen. Danach folgt ein zweiter Tag, an dem die Ergebnisse zusammengetragen werden.

Werbephase

Die Gemeinde und möglichst viele Unterstützer*innen bewerben die bevorstehende Planungsphase und bitten um Anmeldung.



Foto: FroggyFrog/iStockphoto

Erster Tag

Die Bürger*innen werden Kleingruppen zugelost und kommen so in Runden von 4-6 Personen zusammen. Dafür sind entsprechende Räumlichkeiten notwendig, es müssen etliche Räume oder überdachte Außenbereiche gleichzeitig nutzbar sein. Alle Gruppen erhalten großformatige Pläne des Gemeindegebietes, auf denen die vorhandenen Verkehrsanlagen eingezeichnet sind. Auch ein großformatiges Luftbild wäre hilfreich.

2-3 Stunden: Die Runden tragen zunächst ohne irgendeine Vorabbeeinflussung ihr Wissen von Defiziten auf der Karte oder auf Plakaten/Papieren ein. Zudem diskutieren sie Vorschläge zur Verbesserung der Situation. Pause (Essen/Trinken), eventuell ebenfalls in Kleingruppen gestaltet, bei denen sich jeweils Menschen aus verschiedenen Kleingruppen in eine Runde setzen und austauschen.

Danach ca. 2 Stunden: Weiterarbeit in den ursprünglichen Runden. Vorhandene Verkehrskonzepte (Radverkehrskonzeptentwurf Landkreis, Vorschläge von Verkehrswende-Initiativen usw.) werden in die Gruppen gereicht, damit diese ihre Ideen mit denen vergleichen und eventuell ergänzen oder verändern können. Verschiedene Personen mit Vorwissen stehen bereit, die von den Runden eingeladen werden können, um Fragen zu beantworten, die vorhandenen Pläne zu erläutern usw. Das können Personen aus der Verwaltung, Bürgermeister*innen, Verkehrswende-Aktive usw. sein.

Foto: Piksel/iStockphoto



Endphase: Die Gruppen verständigen sich auf eine Liste von Defiziten und Vorschlägen. Diese werden auf einem zusammenführenden Papier/Plakat und auf einem Plan eingetragen. Wo keine Einigung besteht, wird das vermerkt. Die Ergebnisse der Gruppen werden abfotografiert bzw. abgetippt und den Gruppenmitgliedern überreicht/zugeschickt.

Zwischenphase

Zwischen dem ersten und zweiten Tag vergehen 2 bis 4 Wochen, in denen alle Beteiligten die Möglichkeit haben, ihre Ideen und Vorschläge durch Begehungen oder Befahren vor Ort zu überprüfen. Nach Möglichkeit stehen die Teilnehmenden jeder Gruppe weiter im Austausch (zum Beispiel per Mail) und können ihre jeweiligen Erkenntnisse mitteilen, Fotos der Situationen teilen usw.

Zweiter Tag

Es werden neue Kleingruppen gebildet (wieder nach Zufallsprinzip), aber so, dass in jeder der neuen Kleingruppen jeweils eine Person aus den Gruppen vom ersten Tag sitzt. Es kommt zum Austausch und Abgleich der Ideen aus den verschiedenen Gruppen. Als Ergebnis kommt ein dann gemeinsamer Plan (auf Papier/Plakat und Plan) heraus, oder es werden die Unterschiede zusammengetragen als offene Fragen.

Denkbar ist, ein Abschlussformat zu finden, wo wiederum all diese Ergebnisse für alle präsentiert werden, zum Beispiel an Ausstellungswänden oder als Abschlussveranstaltung auf der Leinwand mit Erläuterungen. Auch könnten, wenn das sinnvoll erscheint, erste Statements dazu gesammelt werden von Beteiligten, aber auch zum Beispiel aus Politik, Verwaltung, von den am ersten Tag beteiligten Expert*innen oder aus der Zivilgesellschaft.

Corona?

Durch die intensiven Phasen in Kleingruppen kann alles coronaschutz-kompatibel durchgeführt werden. Die Defizite und Vorschläge sammelnden Gruppen sind ebenso wie der Austausch zwischen ihnen in kleinem Rahmen zu halten. Es bedarf dann einer ausreichenden Zahl von Räumen, damit die Gruppen voneinander getrennt arbeiten können. Gemeindezentren oder Schulen sind dafür geeignet.

An beiden Tagen nehmen alle Beteiligten nur an einer Kleingruppe intensiv teil. Die Zahl von 4-6 Personen ermöglicht eine Zusammenarbeit unter Einhaltung der Abstände.

Die Austauschrunden in den Pausen sollten als Stuhlkreise organisiert werden mit den entsprechenden Abständen. Diese können durch die Bestuhlungsanordnung sicher eingehalten werden.

Das Gleiche gilt für den Abschluss. Entweder werden die Ausstellungstafeln mit den Ergebnissen in entsprechenden Abständen aufgestellt oder die Bestuhlung beim Abschluss. Dafür wäre dann ein sehr großer Raum nötig.

REGIO-TRAM KASSEL GUTES VORBILD FÜR GIEßEN?

Walter Bien

Liebe Unterstützer*innen der Verkehrswende in Gießen,

ich freue mich sehr, dass es am Abend dieser Veranstaltung doch noch ein paar gibt, die sich diesen hoffentlich nicht langweiligen Vortrag von mir anhören wollen. Ich bitte erst mal ein bisschen um Nachsicht, denn das ist für mich eine ziemlich ungewohnte Situation, hier auf der Straße zu sprechen.

Also, alles was jetzt hier daneben geht, hat natürlich etwas damit zu tun, dass ich normalerweise Vorträge in geschlossenen Räumen halte; also hinter mir eine Powerpointpräsentation – geht heute alles mal nicht.

Für das Thema Regiotram habe ich mir vier Punkte vorgenommen:

Ich werde nur kurz darauf eingehen, was das überhaupt ist, dieses System Regiotram. Dann zu den Erfahrungen seit über zehn Jahren in Kassel mit dem Regiotram-System – das ist das einzige in Hessen im Moment. Dann als Drittes, was können wir dafür für Gießen an Schlussfolgerungen ziehen, und was können wir daraus lernen für Gießen – insbesondere bezogen auf das, was da drüber auf dieser einen Spur (gemeint sind die Autos auf der Grünberger Straße) immer noch passiert.

Und ich ende dann mit einem kleinen Ausblick, wie ich mir vorstellen kann, wie man das noch in eine ganze Mobilitätssystematik einbinden kann, die im Jahre 2035 zur klimaneutralen Stadt Gießen beitragen soll.

Diese Rede hielt Walter Bien bei der Abschlusskundgebung des Verkehrswende-Aktionstages am 20. Juni 2020 auf dem Ludwigsplatz.



RegioTram nach Hofgeismar

Gut, fangen wir mal mit dem Thema an: Was ist überhaupt eine RegioTram? Die meisten von Euch und Ihnen werden ja wissen, was eine Straßenbahn ist. Die fährt nämlich auf der Straße rum, allerdings auf Schienen und behindert den Pkw-Verkehr, das ist die Einschätzung des ADAC vor vielen Jahren gewesen, heute nicht mehr so sehr, weil sie nicht auf abgetrennten Bahnkörpern unterwegs ist. Aber sie hat eben viel weniger Platzbedarf als die Autos, um die gleiche Menge Menschen durch die Gegend zu befördern. Und sie ist elektrisch angetrieben; deswegen kommen mir immer die Tränen, wenn mir jemand was zur modernen Elektromobilität erzählen will. Es gibt seit über 100 Jahren elektrische Straßenbahnen. Man braucht viel weniger Energie für die gleiche Transportkapazität – wir nennen das in der ÖPNV-Branche »Personenkilometer«. Und sie sind in der Regel auch etwas schneller in der Durchschnittsgeschwindigkeit als ein Bus. Das hat natürlich auch was damit zu tun, dass eine Tram mindestens teilweise auf abgegrenzten Bahnkörpern nicht hinter stehenden Autos herfahren muss und dass die Haltestellenabstände etwas größer sind als im Busverkehr.

Einen Nachteil will ich nicht verschweigen, der ist für die Situation in Gießen natürlich nachher interessant: So eine Straßenbahnstrecke fällt nicht vom Himmel. Dafür braucht man eine gewisse Bauzeit, dafür braucht man Planung und so weiter – und zu den Kosten sage ich später noch was.

Das Prinzip der Regiostraßenbahn oder Regiotram kommt daher, dass sich vor mehr als 30 Jahren ein begnadeter Ingenieur in Karlsruhe überlegte: Müssen wir denn die beiden Stromsysteme getrennt (auseinander)halten? Die Straßenbahn hat ein Stromsystem mit 750 Volt Gleichstrom – völlig (also fasst) ungefährlich, wenn man darankommt. Wer schon mal versucht hat, den Strom von großen Bahnen anzufassen, der hat das wahrscheinlich leider, leider mit dem Leben bezahlen müssen, weil nämlich die große Bahn 15.000 Volt Wechselstrom hat und das ist – ich kann nur jedem raten, davon weg zu bleiben – nicht ganz ungefährlich. Also das »Karlsruher Modell« war vor etwa 30 Jahren die Idee: Ich nehme die verschiedenen vorhandenen Schienenstrecken von Bahn und Straßenbahn, die beiden Stromsysteme und baue mir ein

Fahrzeug, das mit den zwei Systemen umgehen kann. Nämlich entweder einen Motor, der mit beiden kann, oder zwei Motoren. Das führte der Kollege Ludwig damals so ein. Das Modell ist inzwischen in Deutschland im Einsatz – durchaus auch in anderen Städten –, hat aber noch nicht so richtig für Furore gesorgt, weil natürlich auch gewisse Rahmenbedingungen passen müssen. Technische Einzelheiten finden sich auf der Wikipediaseite zu Regiotram Kassel; da ist das alles noch mal viel ausführlicher und im Einzelnen erklärt.

■ **Jetzt noch ein kleiner Einschub zu mir als Person:**

Ich bin seit 1977 Wahl-Gießener. Das Studium hat mich damals nach Gießen verschlagen. Ich bin in Hessen geboren und im Rhein-Main-Gebiet aufgewachsen. Dieser Beitrag gibt meine persönliche Meinung/Einschätzung wieder und hat keinen Bezug zu meinem aktuellen Arbeitgeber, der Kasseler Verkehrsgesellschaft, für die ich seit 2012 arbeite. Zuvor hatte ich 18 Jahre das Vergnügen in einer ähnlichen Organisation des ÖPNV in Frankfurt zu arbeiten. Dabei kann ich natürlich nicht verhehlen und will das auch gar nicht verschweigen, dass diese 25 Jahre Berufserfahrung in der ÖPNV-Branche, aktuell eben in Kassel, gewissen Einfluss auf mich ausgeübt haben, und vieles von dem, was ich hier erzähle, weiß ich natürlich aus beruflichen Gründen. In diesem Bereich der Mobilitätsforschung war ich auch vorher schon aktiv; also zu Zeiten, als ich noch als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Uni Gießen in der empirischen Sozialforschung das Vergnügen hatte.

In dieser Zeit war die Stadt Gießen so freundlich und verlieh zwei Initiativen Anfang der Neunziger Jahre – die erste war für die Einführung von Carsharing 1992 und die zweite für die Einführung des (zweiten) Semestertickets in Hessen 1994 – den Umweltpreis der Stadt Gießen, und ich freue mich heute immer noch, dass ich in diesen Gruppen dabei sein durfte.

■ **Als Schlussbemerkung zu diesem Abschnitt muss ich feststellen, und das tut mir ein bisschen in der Seele weh, dass die Gießener Verkehrspolitik und was in Gießen politisch im Verkehrsbereich gemacht worden ist, in den 90er Jahren mit an der Spitze nicht nur in Hessen, sondern auch bundesweit war. Eben das Thema Carsharing zum Beispiel:**

Gießen war eine der ersten zehn Städte in Deutschland, die ein Carsharing-Angebot hatte. Das Marburger Carsharing-System ist, nebenbei bemerkt, auch von hier entwickelt worden, und das Semesterticket in Gießen war das zweite in Hessen, ich glaube auch eines der ersten fünf in Deutschland. Danach ist wohl auch noch einiges hier passiert, aber nach meinem Geschmack nicht mehr so viel.

Gut – kommen wir zurück nach Kassel, der documenta-Stadt. Nicht nur die 7.000 Eichen von Joseph Beuys, sondern auch die RegioTram hat Vorbildcharakter und ist was Besonderes in dieser kultur- und kunstverliebten Stadt. Die drei Strecken, die heute bedient werden durch die RegioTram, sind seit 2014 in Betrieb. Die RegioTram fährt in Kassel seit 2007, also immerhin

gibt es jetzt schon Erfahrungen über 13 Jahre. Heute werden drei Strecken mit den (z. Zt.) 28 Regiotramfahrzeugen bedient.

Die erste Strecke ist die RT3, die fährt auf der Strecke von Hofgeismar über den Hauptbahnhof durch die Fußgängerzone der Stadt Kassel – das ist nämlich einer der besonderen Punkte – zur Holländischen Straße. Die RegioTram mit der Liniennummer 4 fährt von Wolfhagen beziehungsweise Zierenberg auch wieder über den Hauptbahnhof und durch die Fußgängerzone, und die RT5 fährt von Melsungen über den Hauptbahnhof zum Auestadion am Rande der Kasseler Fußgängerzone vorbei.

Warum reite ich so auf dem Thema Fußgängerzone herum? Der Witz bei den RegioTrams, so wie ich ihn verstehe, ist nämlich genau der, dass man nicht umsteigen muss, wenn man in die Innenstadt will. Gießen hat in dieser Hinsicht besondere Vorteile. Es gibt schon mehrere Bahn-Haltepunkte auch in Gießen. Die sind jetzt nicht meilenweit von der Innenstadt/Seltersweg entfernt, aber ich habe schon öfters Leute jammern hören, die vom Gießener, ich nenne ihn jetzt mal Hauptbahnhof, weil es gibt ja noch Haltepunkte, bis zur Fußgängerzone einfach weit laufen müssten. Und auch der Haltepunkt im Einkaufsbereich Neustädter Tor ist eben nur genau für eine Linie (Marburg-Gießen) sinnvoll; das heißt für Menschen, die aus dem Norden der Stadt Gießen kommen, ist das interessant.

Das RegioTram-Liniennetz, das durch die hiesige Verkehrswende-Initiative auch ausgearbeitet worden ist, würde viele Ortschaften im Speckgürtel der Stadt Gießen an die Innenstadt anbinden, und dann bräuchte man eben nicht umzusteigen. Umsteigen wird in der Regel insbesondere von den Menschen, die drüben auf der Spur in ihren Autos sitzen, gehasst wie die Pest. Die wollen nicht umsteigen müssen. Die wollen mit ihrem Fahrzeug von zu Hause von der Tür bis an den Arbeitsplatz oder an den Einkaufsort, an Kulturstandorte, und da soll dann eine schöne Tiefgarage oder ein Parkplatz sein und der Fußweg möglichst höchstens 50 Meter betragen.

Soweit zum Problem des Umsteigens. Was können wir lernen aus dem Kasseler Beispiel zum Thema Klimaneutralität in Gießen? Straßenbahn und auch RegioTrams sind elektrische Fahrzeuge. Damit sind wir schon mal dem heutigen Pkw-Verkehr, im Moment jedenfalls mit den vielen Verbrennungsmotoren, noch Lichtjahre voraus. Wir brauchen für eine Tram viel weniger Platz. Die Straßenbahn in Form der RegioTram verbindet eben die Stadt, auch die Innenstadt – also Stellen, die man gerne erreichen will, egal ob zum Arbeiten, zum Einkaufen, in der Freizeit – direkt mit vielen Ortschaften rund herum durch das Netz.

Man kann dabei Schienenwege nutzen, die es schon gibt. Da hat Gießen jetzt den kleinen Nachteil, dass es im Moment keine Schienenwege für eine innerstädtische Tram gibt, das heißt, man müsste auch die Schienenwege für die Tram erst bauen. Aber die vielen vorhandenen Bahnlinien wären eben ein großer Vorteil. Und das Thema Schienen in der Fußgängerzone ist ja in Kassel auch nicht ganz unbekannt. Was nicht mehr so viele wissen – schon 1953 ist in

Kassel die erste Fußgängerzone, die legendäre Treppenstraße, eingerichtet worden (nicht besonders fußgängerfreundlich meiner Ansicht nach). Also man kennt sich in Kassel durchaus auch mit dem Thema Fußgängerzone aus, und die jetzige Fußgängerzone wird im Prinzip von ganz vielen Straßenbahnen und RegioTrams bedient.

Fragen aus der Diskussion

Gibt es für Kassel Zahlen, wie sich die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel aufteilt zwischen Fuß, Rad, Bus, Tram und Auto in der Innenstadt? Ja, aber nur für die Wohnbevölkerung – zuletzt aus Befragungen aus dem Jahr 2017.

Haben sich die Zahlen verändert auf den Linien der RegioTram, als dies eingeführt wurde? Ist mir leider nicht bekannt.

Ich habe mich vorhin gewundert, als ich hier in der Grünberger Straße nach oben geguckt und nachgedacht habe, ist denn überhaupt genug Platz auf den Gießener Straßen? Aber wer mal hier auf den abgesperrten Straßen nach oben guckt, der wird sehen, dass es hier fünf Fahrspuren gibt nur für Autos, nämlich zwei in beiden Richtungen, und dann in der Mitte ist in der Regel noch mal eine Abbiegespur. Und dann gibt es auf jeder Seite einen schmalen Fußgängerweg, also einen Bürgersteig, wie das so schön heißt, auf dem Autos parken. Wäre zwar normalerweise breit genug für Fußgänger*innen, aber wenn da Autos drauf parken, ist das schöne Leben für Fußgänger*innen vorbei, und Fahrradwege gibt's schon mal gar nicht.

In Kassel gab es eine ähnliche Situation mit der Friedrich-Ebert-Straße (FES) mitten in der Kasseler Innenstadt, die dann völlig umgestaltet wurde, vor vier oder fünf Jahren wurde das eingeweiht. Die Straße sah genauso aus wie die Grünberger Straße an dieser Stelle. Wer sich das im Internet gern mal angucken will, alles auch auf Wikipedia. Mit besonderem Engagement des damaligen (grünen) Stadtbaurats wurde die FES umgebaut – und sie wurde wunderbar. Es gibt jetzt eine Fahrspur in jede Richtung für Pkw, in der Mitte noch eine eigene Fahrspur für Noteinsätze. Sie hat auf beiden Seiten einen eigenen Fahrradstreifen nur für Fahrräder. Und auf den beiden Autospuren fährt auch die Straßenbahn – ist da zwar keine RegioTram-Linie, wäre aber im Prinzip auch überhaupt kein Problem. Über die Steuerung der Ampeln an Beginn und Ende der FES wird der Tram- und Pkw-Verkehr sozusagen einsortiert. Natürlich gibt es auf beiden Seiten auch noch Bürgersteige, die breit genug sind.

So ich komme zu meinem letzten Punkt – ein kleiner Ausblick, was ich mir für Gießen wünschen würde und was ich mir vorstellen könnte.

Es werden ja gerne mal die Kosten eines Tramsystems diskutiert und auch nach vorn geschoben – von wegen das sei alles völlig utopisch, was ihr euch da ausgedacht habt, so in Richtung der Verkehrswende-Initiative. Der Kollege bei der Gießener Stadtverwaltung, der die Zahl 10 Mio. € pro Streckenkilometer in den Raum gestellt hat, dem kann ich nur ausdrücklich Recht geben. Das ist eine Größenordnung, über die bei solchen Projekten geredet wird. Ich habe jetzt nicht hochgerechnet, was das gesamte RegioTramnetz in Gießen, weil ja auch das Straßenbahnnetz noch neu gebaut werden müsste, kosten würde.

Ich würde dazu nur gern ein Argument ergänzen:

In der Regel und erst recht, wenn wir das in Gießen als Modellstadt versuchen würden, werden 80 bis 90 Prozent der Infrastrukturkosten durch Bundesregierung und Landesregierung getragen und vielleicht könnte man es auch mal in Europa versuchen, da muss man nur heftig

hinterher sein. Das heißt, die Stadt Gießen muss natürlich nicht hundert Prozent dieser Kosten aufwenden, damit wäre sie auch wahrscheinlich überfordert, denn selbst unsere Steuermittel, die wir hier einzahlen, würden dafür nicht ausreichen – aber das Argument von oben habe ich deshalb nicht verstanden.

Zum Schluss möchte ich mit einem persönlichen Appell enden. Die Initiative hat hier auch auf das Thema soziale Aspekte bei Mobilität hingewiesen. Hinter »Soziale Aspekte« verbirgt sich dann oft das Thema Nulltarif. Ich bin als Marketing- und Vertriebsmensch, auch wenn ich privat da drüber nachdenke, nicht der Meinung, dass man Mobilitätsaufwendungen kostenlos zur Verfügung stellen sollte – und zwar für niemanden.

Denn Verkehr ist auch immer Aufwand, das kostet Geld, und ich glaube, dass die soziale Thematik sich ganz anders lösen lässt. Natürlich möchte ich Menschen, die sozial nicht so gebauchpinselt sind, genauso oft und genauso viel in der Straßenbahn bzw. in der RegioTram sehen, wie diejenigen, die sich auch einen Tesla leisten könnten. Das heißt, ich würde denen dann halt einen »vernünftigen Preis« anbieten. In Kassel zum Beispiel wurde eine neue »Sozialkarte« eingeführt, die 35 € im Monat kostet und für Kassel plus Umland gilt. Das ist ungefähr der Teil, der für Mobilität auch im Hartz-IV-Satz enthalten ist.

Noch lieber wäre mir, das ist jetzt ein ganz persönliches Anliegen, wenn es ein bedingungsloses Grundeinkommen gäbe. Damit könnte man auch die Kosten für Mobilität gut abdecken – und zwar auch die fürs Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen. Da kann man sich dann vielleicht mal ein zusätzliches Paar Schuhe leisten – um es auf die Spitze zu treiben – oder auch die eine oder andere Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln machen.

Also mein abschließender Appell an die Gießener Politik – das kam ja bei dieser Veranstaltung auch heute schon vor:

Bitte doch noch ein bisschen mehr zuzuhören und natürlich schneller und deutlicher aktiv zu werden. Das muss ich als Bürger dieser Stadt fordern. Ich wohne hier wenige Meter um die Ecke und bin auch geplagt vom Pkw-Verkehr. Ich fahre seit 25 Jahren selbst kein eigenes Auto mehr, nur noch ausnahmsweise ab und zu mal Carsharing. Also ich würde mir deshalb schon wünschen, dass das alles wieder ein bisschen Schwung nimmt, und zwar den gleichen Schwung, der heute hier bei der Veranstaltung zu sehen war, den nämlich diese vielen aktiven Menschen, die hier versammelt sind, auf die Beine gebracht haben, und das finde ich, ist das entscheidende Beispiel, was auch wahrscheinlich alle, die hier sitzen, geben. Wir müssen mit gutem Beispiel auch vorangehen, und Verhaltensänderungen fangen hier auf der Straße an. Und nur wenn wir das gemeinsam machen, werden wir auch andere damit beeindrucken – und vielleicht auch einen Teil von denen, die da drüben mit ihren Autos noch an uns entlangfahren, dazu bringen, wenigstens ab und zu mal weniger zu fahren.

Du hast erzählt, dass sich auf der Friedrich-Ebert-Straße in Kassel Tram und Autos die Fahrspuren teilen – und dann angedeutet, dass die Grünberger Straße sehr ähnlich gestaltet werden könnte. Aber dann steht die Tram doch selbst auch im Stau? Dazu muss man über Ampelsteuerung die ein- und ausfahrenden Fahrzeuge (Auto, Tram) regulieren.

*Gibt es Umfragen und Untersuchungen, wie Anwohner*innen und Geschäfte die Tram beurteilen?*

Leider nein – glaube ich (aber ich weiß es nicht genau).

NEUSTRUKTURIERUNG DES IN MITTELHESSEN SCHIENENVERKEHRS

Vorschläge von Pro Bahn

Thomas Kraft

1. Einführung in eine komplett neue Nahverkehrsplanung für den Schienenverkehr in Mittelhessen anstelle des heutigen Status quo

Wie soll der Schienenpersonennahverkehr im Bestandsnetz in einer Region aussehen? Diese Frage wird in der Region Mittelhessen in den letzten Jahren endlich verstärkter diskutiert, nachdem Verbände wie der Fahrgastverband PRO BAHN mit dem Gesamtthema lange alleine auf weiter Flur standen. Mehrere Nachteile hat die Region, weswegen das Thema Verkehrswende in Mittelhessen noch nicht wirklich in Gang gekommen ist. Zum einen führen die Fernverkehrsmagistralen mit den Schnellfahrstrecken an der Region vorbei. Zum anderen liegt Mittelhessen am Rande des Verbundgebiets des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV), welcher sich nur völlig unzureichend für die Region einsetzt. Eben die Verkehrsverbände, darunter mit deutlichem Vorrang der RMV, sie sind es jedoch, die gemäß den Rechtsgrundlagen im Nahverkehr in Hessen die alleinige Verantwortung tragen, wenn es um die europaweite Ausschreibung und die Auftragsvergabe von Nahverkehrsleistungen an die Eisenbahnverkehrsunternehmen geht.

Die Zielsetzungen des RMV für Mittelhessen sind klar. Es geht im Wesentlichen um den Erhalt des aktuellen Status. Wesentliche Veränderungen gegenüber dem heutigen System sind für Mittelhessen nicht vorgesehen, man verweigert sich. Allenfalls wird es auf einzelnen Relationen wie dem Mittelhessen-Express etwas größere Züge geben. Der große Wurf, dass deutlich mehr Menschen den Zug anstelle des Autos nutzen können, dieser soll nach dem bisherigen Denken nicht in Angriff genommen werden.

**PRO BAHN Regionalverband
Mittelhessen
Postfach 10 07 28
35337 Gießen
Telefon 06441/9631899
Fax: 06441/5669880
E-Mail: mittelhessen@pro-
bahn-hessen.de**



2. Aktuelle Situation

Die aktuelle Situation ist wie folgt:

- Seit dem Fahrplanwechsel im Mai 1996 werden die durchgängigen RE-Züge zwischen Frankfurt und Kassel (heute RE 30) mit Doppelstockzügen betrieben.
- Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wird im Netz 3 in Gießen geflügelt und gekoppelt, damals wurde der Mittelhessen-Express eingeführt.
- Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wird im Netz 2 in Gießen geflügelt und gekoppelt. Damals erfolgte die Aufgabe der umsteigefreien Direktverbindungen zwischen Gießen und Köln.

3. PRO BAHN Mittelhessen steigt mit Konzeptidee ein

Der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen hat schon seit Jahren die Forderung nach umfassenden Änderungen erhoben und im Jahr 2019 ein eigenes Konzept vorgelegt. Die Gedanken dieses Konzepts sollen die Verantwortlichen auf den verschiedenen Ebenen der Politik sowie der Aufsichtsgremien der Verkehrswirtschaft dazu bewegen, den Schienenpersonenverkehr für Mittelhessen komplett neu zu denken statt den altbackenen Bestand einfach neu auszuschreiben. Der Blick geht dabei auch über die Grenzen von Hessen hinaus. Denn gerade die Verbindung über die Dillstrecke von und nach Nordrhein-Westfalen bedarf einer intensiven Betrachtung. Der RMV betreibt hierzu seit jeher fundamentale Totalverweigerung und gesellschaftsschädliche Vernachlässigung.

Talent 2 von Bombardier, die auf dem Mittelhessen-Express, RB 40, RB 41 und RB 49 fahren.

Fotos: Thomas Kraft

Daher verbindet PRO BAHN Mittelhessen mit seinem Konzept eine deutliche Botschaft: Ein weiter so mit marginalen Änderungen als Mindestanforderung zur Bändigung der Kapazitätsprobleme darf es nicht geben. Mittelhessen braucht ab den 20er Jahren des 21. Jahrhunderts ein neues Schienenpersonennahverkehrskonzept für die Main-Weser-Bahn und die Dillstrecke, als Zulauf auf die Metropole Frankfurt.

Es wird daher beschrieben, wie sich PRO BAHN mit den Akteurinnen und Akteuren vor Ort für Fahrgastinteressen die Zukunft der Region im Schienenpersonenverkehr auf den bestehenden Hauptstrecken vorstellt.

Teilweise bestehender Zeitdruck im Ausschreibungsverfahren lässt sich im Notfall durch zeitlich befristete Verlängerungen der bestehenden Verkehrsverträge entschärfen. Gemäß dem weisen Satz: »Gründlichkeit geht vor Schnelligkeit«, lautet der Appell an alle Verantwortlichen, sich lieber einen Moment zur substantiellen Planung länger Zeit zu lassen und dann die Entscheidung über das SPNV-Hauptnetz der Region Mittelhessen zu treffen.

4. Geforderte Häufigkeit der Fahrten auf den einzelnen Verkehrsachsen

- a) Verkehrsachse Gießen-Siegen
 - 1x/Stunde RE Köln–Siegen–Gießen–Frankfurt am Main
 - 1x/Stunde RB Siegen–Gießen–Frankfurt am Main (zwischen Gießen und Frankfurt beschleunigt)
 - 1x/Stunde RB Dillenburg–Gießen (Mo.–Fr. 6–18 Uhr)
- b) Verkehrsachse Marburg-Kassel
 - 1x/Stunde RE Kassel–Marburg–Frankfurt am Main
 - 1x/Stunde RB Kassel–Marburg–Gießen–Frankfurt am Main (zwischen Gießen und Frankfurt beschleunigt)
- c) Verkehrsachse Marburg-Gießen
 - 1x/Stunde RE Kassel–Marburg–Gießen–Frankfurt am Main
 - 1x/Stunde RE Marburg–Gießen–Frankfurt am Main
 - 1x/Stunde RB Kassel–Marburg–Gießen–Frankfurt am Main (zwischen Gießen und Frankfurt beschleunigt)
 - 1x/Stunde RB Marburg-Gießen (Mo–Fr 6-22 Uhr)
- d) Verkehrsachse Gießen-Friedberg
 - 1x/Stunde RE Köln–Siegen / Kassel–Marburg–Gießen–Frankfurt am Main
 - 1x/Stunde RE Marburg-Gießen-Frankfurt, gemeinsam mit RB Kassel-Marburg-/Siegen-Gießen-Frankfurt (Zwischen Gießen und Frankfurt beschleunigt)
 - 2x/Stunde S-Bahn Gießen–Friedberg–Frankfurt-Süd

Die gute Idee, in Gießen mit seiner Knotenpunktfunktion als Keilbahnhof und dem Zulauf von Schienenstrecken aus fünf Himmelsrichtungen, um zu Koppeln und zu Flügeln, diese Idee möchte PRO BAHN Mittelhessen nicht nur beibehalten, sondern auch fortentwickelt wissen



Flirt-Zug der RE 98/RE 99 von Stadler und daneben die Lint der RB 45 (Vogelsberg- und Lahntalbahn).

5. Grundsätze der Konzeption

Der Grundgedanke ist, die Nahverkehrslinien RE 30, RE 98, RE 99, RB 40 und RB 41 mit dem gleichen Zugtyp auszuschreiben, und zwar ausnahmslos mit Doppelstockgarnituren. Bei den Doppelstockzügen hat sich seit ihrer Renaissance nach der Wiedervereinigung in den 1990er Jahren in der Entwicklung einiges getan. Die damalige Waggonbau Görlitz, heute Bombardier, lieferte die erste Generation, welche heute in modernisierter Form noch teilweise auf der Main-Weser-Bahn im Einsatz sind. Die Züge haben an einem Ende weiterhin eine Lok.

Heute gibt es z.B. den Zugtyp »Twindex« von Bombardier. Dieser hat keine Lok mehr, sondern zwei Steuerwagen. Der Antrieb ist in die Steuerwagen integriert. Diese Züge sind in der Beschleunigung besser und viel flexibler einsetzbar. Ähnliche Konzepte bieten andere Hersteller, z.B. die Firma Stadler. Entsprechende Fahrzeuge werden im Netz in und um Berlin durch die ODEG (Ostdeutsche Eisenbahn) eingesetzt. Ein Wettbewerb mit verschiedenen Herstellern ist also gegeben.

Daher fordert der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen den ausschließlichen Einsatz von solchen Doppelstockzügen auf den SPNV-Linien RE 30, RE 98, RE 99, RB 40 und RB 41. Zur

besseren Kennzeichnung haben wir in unserem Konzept auch die Bezeichnung RB 43 vorgesehen.

6. Ausreichende Reserve und ständige Stationierung/Bereitschaft in Gießen

Ob man den heutigen Fahrplan betrachtet oder das von PRO BAHN Mittelhessen hier beschriebene Konzept: Es handelt sich so oder so um Regionalzugverkehr, welcher auf längeren Distanzen unterwegs ist. Insbesondere das Flügel- und Kuppeln in Gießen stellt den Fahrplan, aber insbesondere den Alltagsbetrieb vor Herausforderungen. So dürfen für das Kuppeln in Gießen die Züge nicht zu viel Verspätung einfahren. Das passiert aber auch schon heute und wäre nicht ein Problem eines neuen Konzepts.

Muss in jedem Fall auf den verspäteten Zug gewartet werden, dann kann es sein, dass der pünktlichere Zug bzw. dessen Fahrgäste über eine längere Zeit im Bahnhof stehen bleibt. Das sorgt schnell für Unmut bei den Fahrgästen. Daher müssten in Gießen immer ausreichend Züge bereitstehen, um bei deutlichen Verspätungen für die Weiterfahrt nach Frankfurt einen Ersatzzug anzukoppeln. Das erfordert natürlich auch eine passende Personalreserve.

Letztlich heißt dies, dass die Reserve, die Zahl der Ersatzzüge ausreichend hoch sein muss. Die Ausschreibungen der 1990er und 2000er Jahre waren davon geprägt, auch unter dem Zwang des Sparens, dass man nur ganz wenige Ersatzzüge in einem SPNV-Linienbündel vorgesehen hatte. Sind mal Züge in der Revision, in der Inspektion, zur Reparatur, ergibt sich gleichzeitig ein Unfall, dann führt das heute schnell zu Triebfahrzeugausfällen.

Das System des Doppelstockzugs mit Einzelwaggons ist hier deutlich flexibler. Wenn man nun für solch ein umfassendes Fahrplanangebot den gleichen Zugtyp beschafft, kann auch besser untereinander getauscht werden. Sollte eine Ausschreibung in zwei Bündeln erfolgen und diese an zwei verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen gehen, dann muss es trotzdem möglich sein, Züge untereinander auszutauschen (Stichwort Fahrzeugpool).

7. Zusammenfassung der Änderungen in den SPNV-Linienführungen

Änderung 1:

Die RB 41 wird von Treysa nach Norden verlängert, mit allen Unterwegshalten bis nach Kassel Hbf. und ersetzt damit die Leistungen für die kleinen Stationen, welche heute durch die langsam fahrende RE 98 erbracht werden. Es wird damit auch für alle kleinen Unterwegshalte ein 60-Minuten-Takt gewährleistet, im Abschnitt Wabern-Treysa wird seit 2015 nur noch alle 2 Stunden gefahren.

Es wird als RE 30-kurz noch eine Verstärkung Frankfurt–Gießen–Marburg eingepflegt, so dass letztlich dreiteilige Garnituren ab Frankfurt (Main) Hbf. starten, welche in Gießen geteilt werden.

Die RB 43 hält zwischen Gießen und Marburg an jeder Station.

Änderung 2:

Der RE 98 wird in den RE 30 integriert, hält genau an den gleichen Stationen und bildet damit einen doppelt so dichten Takt, als der heutige RE 30. Im Normalfall ist dies dann ein 60-Minuten-Takt, in der Hauptverkehrszeit wird daraus ein 30-Minuten-Takt.

Änderung 3:

Die RB 40 wird mit der Leistung der heutigen RB 95 verknüpft. Es entstehen somit weitere umsteigefreie Direktverbindungen Frankfurt–Gießen–Wetzlar–Siegen und das im 60-Minuten-Takt. Somit wird der augenblicklich unbefriedigende Umstieg in Dillenburg zwischen der RB 40 und der RB 95 aufgehoben. Die im Lahn-Dill-Kreis liegenden Unterwegshalte Sechshelden, Rodenbach und Dillbrecht sowie das südwestfälische Rudersdorf werden umsteigefrei nach Süden, d.h. Wetzlar, Gießen und Frankfurt angebunden.

Änderung 4:

Die Direktverbindungen zwischen Gießen und Köln müssen wiederhergestellt werden. Durch die Wegnahme des RE 9 zwischen Köln und Aachen im Rahmen des RRX-Konzepts in Nordrhein-Westfalen, werden die RE-Züge auf der Siegstrecke (Rhein-Sieg-Express /RSX) nur noch zwischen Köln und Siegen fahren. Damit entfällt eines der Hauptargumente, weswegen ab Ende 2009 der RE-Verkehr in Siegen gebrochen wurde. Der Bedarf an Zugverbindungen zwischen Mittelhessen und Köln ist weiterhin uneingeschränkt gegeben. Daher wird eine durchgängige Verbindung Frankfurt–Gießen–Siegen–Köln als sinnvoll angesehen. In Deutschland sind RE-Züge teilweise auf noch längeren Strecken und mit mehr Zeitaufwand unterwegs. Die durchgängige Verkehrsleistung Frankfurt–Köln über Gießen ist hier als RE 99 (einschließlich Siegstrecke) bezeichnet.

Änderung 5:

Es werden in Gießen »alle Regionalzüge« geflügelt und gekoppelt, das heißt »alle Doppelstock-Züge«. Somit entstehen auch im Nahverkehr zwischen dem Lahn-Dill-Kreis, insbesondere der Sonderstatusstadt Wetzlar und Frankfurt Hbf. doppelt so viele umsteigefreie Direktverbindungen als heute. Aktuell muss bei jeder zweiten Fahrt in Gießen zwischen den endenden RE 99 der HLB und den RE 30 der Main-Weser-Bahn umgestiegen werden. Das gilt für beide Fahrtrichtungen. Die Umsteigezeit beträgt nur 7 Minuten.

Änderung 6:

Die Nahverkehrsleistung zwischen Gießen und Friedberg mit allen Unterwegshalten wird aus der heutigen Leistung des Mittelhessen-Express herausgenommen, und die Züge der RB 40 und RB 41 fahren wie von 2006 bis 2010 wieder als wirkliche schnellere Verbindungen zwischen Gießen und Frankfurt mit einem sauberen Takt und Halten lediglich in Butzbach, Bad Nauheim, Friedberg und Frankfurt-West.

8. Positive Einzeleffekte einer solchen umfassenden Systemänderung

Effekt 1:

Zwischen Marburg, Gießen und Frankfurt entsteht ein sauberer 30-Minuten-Takt mit schnellen Re-Zügen.

Effekt 2:

Durch die Flügelung der Züge im Bahnhof Gießen werden keine unnötigen Trassen im Zulauf auf Frankfurt belegt, sowie die Kapazität zielführend verwendet.

Effekt 3:

Zwischen Friedberg und Gießen fährt alle 30 Minuten ein Zug mit Halt an allen Unterwegsstationen und direkter Anbindung an die Frankfurter Innenstadt mit dem S-Bahn-Tunnel.

Effekt 4:

In Mittelhessen werden alle Stationen mindestens alle 60 Minuten umsteigefrei mit mindestens zwei der benachbarten Oberzentren (Siegen, Wetzlar, Gießen, Marburg, Kassel und Frankfurt am Main) verbunden.

Effekt 5:

Von der Dillstrecke bzw. Wetzlar kommend, ergeben sich fast nur noch umsteigefreie Verbindungen von und in Richtung Frankfurt.

Effekt 6:

Insbesondere im Zulauf auf Frankfurt müssen die Fahrgäste sich in Gießen nicht in einen anderen, auch schon überfüllten Nahverkehrszug begeben, sie können auf ihrem Sitzplatz sitzen bleiben.

Effekt 7:

Durch die Bündelung der heutigen Leistung »Kurzer RE 99« und »RE 30« zu einem größeren Zug zwischen Gießen und Frankfurt ergeben sich deutliche Kapazitätsausweitungen, ohne dass neue Relationen auf der stark belasteten Strecke eingerechnet werden müssen.

Effekt 8:

Mittelhessen erhält seine umsteigefreie Verbindung nach Köln wieder zurück.

Effekt 9:

Attraktive Verbindung Frankfurt–Gießen–Siegen–Köln zum Nahverkehrstarif.

Effekt 10:

In Siegen besteht ein direkter Übergang von der RB 40 (Mittelhessen-Express) auf den RE 99 (dann Rhein-Sieg-Express) von und in Richtung Köln.

9. Übergangszeit bis zur Fertigstellung des Bahnsteigausbaus, bevor die S-Bahn bis Gießen verlängert werden kann

Es ist uns klar, dass bis zu einem Start der Neuvergabe der Gesamtleistung mit den heutigen Bezeichnungen Mittelhessen-Express und Main-Lahn-Sieg-Express ein Bahnsteigausbau zwischen Friedberg und Gießen nicht umsetzbar ist. Daher kann für mehrere Jahre die Verkehrsleistung der Regionalbahn zwischen Gießen und Friedberg ausgekoppelt und in einem extra Vertrag mit kurzer Laufzeit bis Ausbauende vergeben werden. Die in den Konzepten des RMV als Linie RB 37 bezeichneten Verbindungen können so übergangsweise erbracht werden.

Es sollte dann mit Bestandsfahrzeugen, welche ja durch die schrittweise Umstellung der anderen Relationen auf Doppelstockzüge frei werden, alternativ durch frei werdende Züge aus anderen Bundesländern erbracht werden.

Dass sich hierbei ggf. für einen überschaubaren Zeitraum mal mehr Verbindungen ergeben, welche nur zwischen Gießen und Friedberg verkehren, und der Frankfurter Hbf. nicht umsteigefrei zu erreichen ist, das ist für die Fahrgäste aufgrund der anvisierten Zielsetzung hinnehmbar. Man muss nur konsequent an dem Ausbauziel festhalten.

10. Fazit

Das von PRO BAHN Mittelhessen erstellte Konzept ist ein in sich geschlossenes, verzahntes Gesamtkonzept, mit welchem die Verkehrswende wirklich einen deutlichen Schritt vorangebracht wird. Es ist im überschaubaren Erweiterungsrahmen gehalten und hat sicherlich noch Luft nach oben. Insbesondere durch Streckenausbauten und anderen Optimierungen muss versucht werden, in einem zweiten Schritt noch mehr Kapazitäten auf die Schiene zu bringen. Diesen Gedanken steht der PRO BAHN Regionalverband Mittelhessen konstruktiv gegenüber. Es gilt, eine Verkehrsinfrastruktur für das Jahr 2100 zu schaffen, und darauf muss heute jede Ausschreibung von Schienenpersonennahverkehrsleistungen ausgerichtet sein.

LAHN-CITY-BAHN

REGIOTRAM FÜR MITTELHESSEN

Reinhard Bayer

Die in Marburg angedachte Seilbahn besticht durch ihre direkte Linie von der Stadt zu den Lahnbergen, mit den regionalen Bahn- und Buslinien am Bahnhof ist sie jedoch nicht verknüpft. Mindestens die Hälfte der auf den Lahnbergen arbeitenden und studierenden Menschen kommt jedoch aus dem Umland Marburgs.

Eine RegioTram ist das Verkehrsmittel, welches ebenso direkt und schnell von der Stadt und vom Bahnhof zu den Lahnbergen führt und noch optimaler die Verbindung in die Region herstellen kann!

Eine RegioTram fährt sowohl auf DB-Gleisen als auch abseits davon als Stadt- oder Straßenbahn. Kassel, Karlsruhe und viele andere Städte in Deutschland und Europa haben es längst vorgemacht.

In Marburg und in Gießen sind die Universitätskliniken UKGM die größten Arbeitgeber. Beide haben zusammen insgesamt 9.600 Arbeitsplätze, also über 4000 an jedem Standort, rund ebenso viele Studierende und über 1000 Tagespatienten. Am Marburger Standort auf den Lahnbergen sind zudem weitere große Fakultäten wie Natur- und Geowissenschaften angesiedelt, so dass die Zahl von 10.000 Personen, die täglich auf die Lahnberge fahren, sicher zu niedrig gegriffen ist. Für die Marburger Lahnberge sind somit bei 20 Prozent ÖPNV-Anteil mindestens 2000 Fahrgäste je Richtung, also 4000 als tägliches Potential anzunehmen.

Der entscheidende Vorteil der RegioTram ist die durchgehende Verknüpfung mit dem Bahnnetz und den Busnetzen der Region. Von allen 8 Bahnlinien*, die Gießen und Marburg bedienen, sind dann die beiden Klinikstandorte mit nur

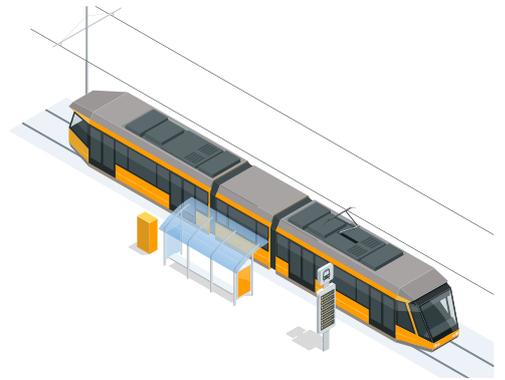
***Strecken:**

- Siegen – Wetzlar – Gießen
- Limburg – Wetzlar – Gießen
- Frankfurt/Hanau – Friedberg – Gießen – Marburg
- Gelnhausen – Gießen
- Alsfeld – Gießen
- Schwalmstadt – Marburg – Gießen
- Korbach – Frankenberg – Marburg
- Biedenkopf – Marburg

einem einzigen Umstieg in den jeweiligen Hauptbahnhöfen zu erreichen. Das Gleiche gilt für fast alle Regional- und Stadtbuslinien in Marburg und Gießen.

Regio-Trams können wie Straßenbahnen bis zu 10 Prozent Steigung im Reibungsbetrieb befahren und sie können 25-Meter-Radien durchfahren. Somit sollte in Marburg die kürzestmögliche Trasse von der Main-Weser-Bahn zu den Lahnbergen ausgewählt werden, die auch den Marburger Hbf. anbindet:

Auf den DB-Gleisen von Süden/Gießen kommend, kann die Regio-Tram ab der Überführung der Rudolf-Bultmann-Str. an den Ostrand des Bahngeländes geführt werden und auf einer Rampe ansteigen bis auf die Geländehöhe des Ortenbergsteges, wo auch die Haltestelle Hbf. angelegt wird. Gleiches gilt aus Richtung Norden/Cöbbe ab der Überführung Neue Kasseler Straße/Panoramastraße.



Ab Ortenbergsteg sind vier Varianten möglich

Variante 1: Durchgehende Befahrung der Dürerstraße und weiter folgend der Forststraße, Umfahrung des Heizwerkes, dann führt sie nach Süden zu den vier Haltestellen Uni-Klinik, Chemie, Biologie und zur Endhaltestelle Vorklinik/Bot. Garten. In der Dürerstraße bestehen jedoch zwei bauliche Engstellen.

Entfernung 3200 m vom Hbf. bis Klinik, Fahrzeit gemittelt bei 30 km/h ca. 6 Min, bei 40 km/h ca. 5 Min.

Der Höhenunterschied Ortenbergsteg–Lahnberge beträgt rund 180 Meter, was bei ca. 3 km Strecke eine durchschnittliche Steigung von 6 Prozent ergibt. Dies entspricht der Steigung der Höllentalbahn bei Freiburg zwischen Hirschsprung und Hinterzarten.

Variante 2: Ab Ortenbergsteg führt sie in einem Rechtsbogen über den Nordrand des Sportplatzes in die Schützenstraße und folgt dieser bis zum Ortenbergplatz. Hier entsteht die Haltestelle Psych. Klinik/Zahnklinik. Weiter in einem Linksbogen durch die Hans-Sachs-Straße in die Dürerstr. nach Osten.

Hierdurch würden die Psych. Klinik und die Zahnklinik angebunden. Weiter wie die Variante 1.

*Untio dolomet mo que preste
doloreh endebis della volupist,
quid elenti officae nem num
iliquia peribernate nihilit ut ad
estiam quid quaepudia vel
iumenda dellabo. Itatem qui
inte eius destori busanis*



Variante 2a: Ab Ortenbergplatz führt die Trasse eventuell mit kurzem Tunnelabschnitt nach Osten in den Wald und folgt den ansteigenden Höhenlinien nach Norden und Osten entlang dem Taleinschnitt bis zum Uni-Heizwerk (erhöhter Eingriff in den Waldbestand). Weiter wie die Variante 1.

Variante 3: Die Trasse bleibt auf Bahn-Niveau und wird unter dem Ortenberg in einen Tunnel geführt, der am östlichen Ende der Dürerstr. aus der Erde tritt. Dann weiter wie die Variante 1.

Neben den Nachteilen, dass weder Psych. Klinik, Zahnklinik noch Labor anbindbar sind, wird die Tunnelstrecke von rund 750 m höchstwahrscheinlich nicht finanzierbar sein.

Sechs Linien sind aus dem Marburger Umland möglich

Sollten die vom Landkreis Marburg-Biedenkopf betriebenen Untersuchungen der Bahnstrecke Hartenrod–Niederwalgern–Marburg zur Wiederinbetriebnahme des Bahnverkehrs führen, dann können auch diese Bahnen – sollten Regio-Trams zum Einsatz kommen – direkt bis zu den Lahnbergen durchfahren.

Bei Umstellung weiterer Strecken im Marburger Umland auf RegioTram-Betrieb – von Biedenkopf, Frankenberg, Homberg (Ohm) – ergeben diese mit den Strecken aus der Marburger Innenstadt, Hartenrod und Gießen insgesamt sechs Linien. Würde jede im Stundentakt verkehren, ergäbe sich ein 10-Min.-Takt, würde jede im 30-Min.-Takt betrieben, ergäbe sich folglich ein 5-Min.-Takt zwischen Hauptbahnhof und den Lahnbergen.

Verbindungsmöglichkeit zur Marburger Innenstadt:

In Marburg kann ca. 1 km südlich des Hbf. eine Ausfädelung/Abzweigung in die Innenstadt entstehen, z. B. via Erlenring-Brücke, Universitätsstraße zum Schulzentrum Süd.

Klinik-Bahntrasse in Gießen:

In Gießen gelingt die Anbindung der Klinikspforte bei Ausfädelung aus dem westlichsten Gleis des Hauptbahnhofes (Gleis 5 oder 6/7/8) über die Straßen Margarethenhütte, Kliniksbrücke und Klinikstraße bis zum Haupteingang des Uni-Klinikums an der Einmündung der Gaffkystraße. Eine weitere Haltestelle ist

im Kreuzungsbereich mit der Frankfurter Straße vorzusehen. (Umstieg zu den Buslinien 1, 10, 11, 378, 379).

Linien aus dem Gießener Umland:

Von Norden kann die RegioTram aus Marburg und die zur Reaktivierung anstehende Lumdaltalbahn die Klinik als Endpunkt anfahren. Die Lumdaltalbahn könnte zusätzlich von Lollar über die ehemalige Bahnstrecke Wettenberg–Wißmar/Launsbach verkehren und ab da durch die Gießener Weststadt über den Bahnhof Gießen-Oswaldsgarten zum Hauptbahnhof und weiter wie oben zur Gießener Klinik fahren.

Vogelsbergbahn – Solmbachtalbahn

Trotz des dichten Fahrplans auf der Vogelsbergbahn in den Hauptverkehrszeiten sind die Züge zwischen Grünberg und Gießen und vor allem die eingleisige Strecke häufig überlastet, was zu deutlichen Verspätungen mit verpassten Anschlüssen führt.

Daher sind weitere Bahnhöfe mit Kreuzungsmöglichkeiten (wieder-)herzustellen sowie mehrere zweigleisige Abschnitte zu prüfen. Zudem bietet es sich an, das Fahrplankonzept im Abschnitt Mücke–Gießen zu überdenken. Ergänzend zu den schnelleren Regionalzügen Fuld–Gießen kann eine RegioTram von (Neuhaus–)Mücke–Gießen alle kleineren Stationen bedienen, auch die neu geplanten Reiskirchen-Lindenstruth, Buseck-Gewerbegebiet, Gießen-Rödgen, Gießen-Alter Flughafen, Gießen-Marshall-Siedlung. Ab der Rödgener Straße oder ab der Licher Straße soll die RegioTram als Straßenbahn in die Gießener Innenstadt mindestens bis zum Berliner Platz fahren.

Eine Weiterführung über Oswaldsgarten, Rodheimer Str., Schunk, ehem. Bf. Heuchelheim-Kinzenbach und weiter der ehemaligen Bahnstrecke folgend über Lahnau, Wetzlar, Albshausen, Solmbachtal bis Brandoberndorf zur bestehenden Taunusbahn erscheint heute als Zukunftsvision.

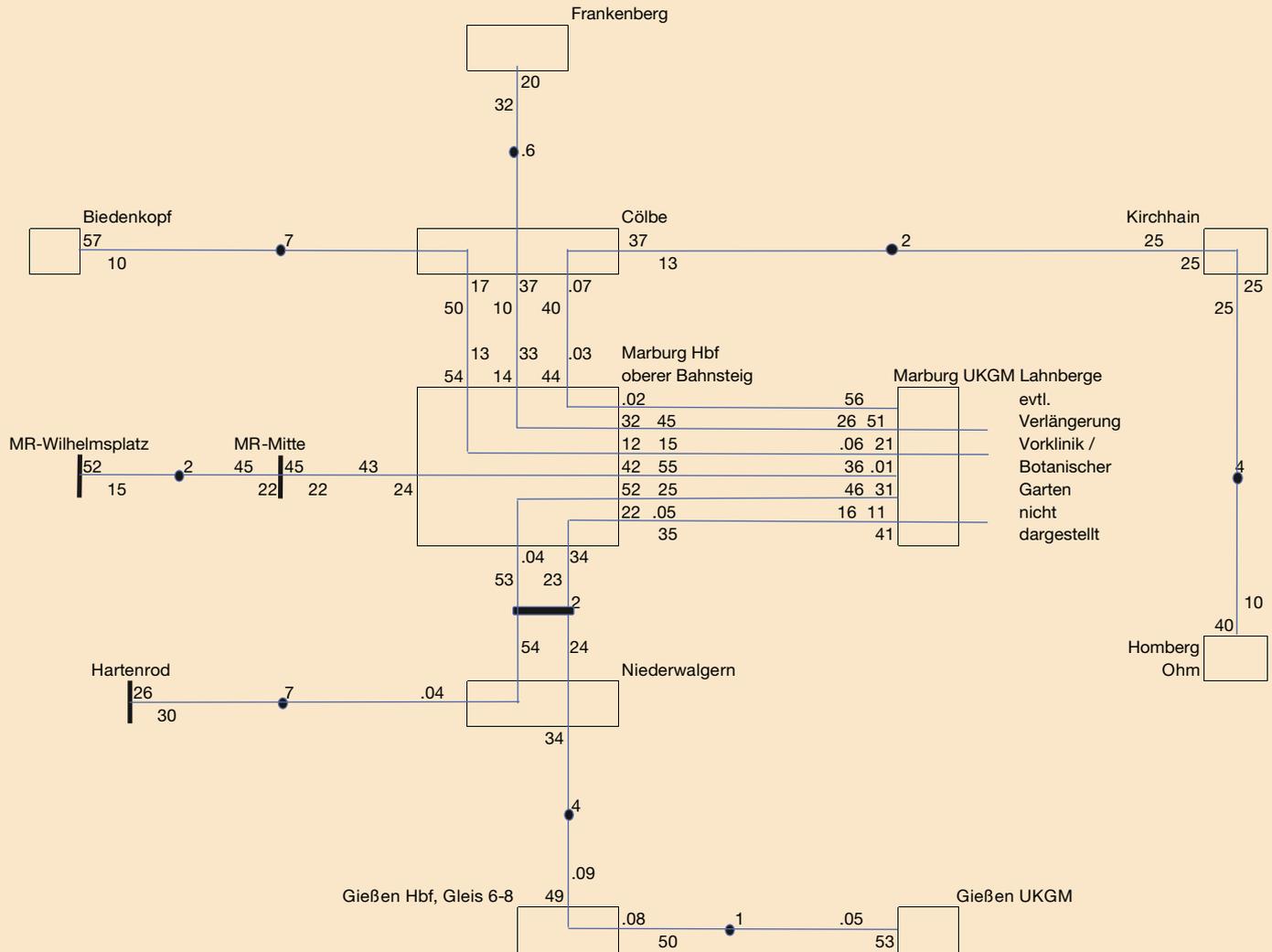
Jedoch ist es dringend angeraten, die beschriebenen Trassen zur Zukunftssicherung freizuhalten und nicht zu überbauen, da für den Raum Gießen-Wetzlar stetiger Bevölkerungszuwachs prognostiziert wird.

Streckennetz bestehend – neu:

Für das Lahn-City-Bahn-Netz sind nur wenige Strecken neu anzulegen, über 90 Prozent des Netzes sind bestehende Strecken bzw. Trassen.

Lahn-City-Bahn im Raum Marburg

Konzept erstellt von Reinhard Bayer



In der obigen Grafik sind sechs Linien im Stundentakt dargestellt, woraus sich ein 10-Minuten-Takt zwischen Marburg Hbf. und dem UKGM auf den Marburger Lahnbergen ergibt. Bei Einsatz des Triebzuges RegioCitadis wie in Kassel ergibt sich eine Kapazität von je Linie 200, also rd. 1200 Fahrgästen je Stunde und Richtung.

In den Spitzenstunden sind daher Verdichter-Fahrten oder Doppeltraktionen vorzusehen. Ein 30-Min.-Takt je Linie ergibt einen 5-Min.-Takt zu den Lahnbergen.

Fahrzeuge für die Strecke Gießen UKGM–Marburg UKGM:

Z. B. Triebzug Regio-Citadis als elektrisches Zwei-System-Fahrzeug (Bahnstrom auf DB-Gleisen, Gleichstrom zw. Marburg Hbf und den Lahnbergen im Betrieb nach Betriebsordnung Straßenbahn, BOStrab).

Für die Linie Marburg-Wilhelmsplatz zum Marburger UKGM ist ein reines Gleichstromfahrzeug geeignet.

Für die Linien nach Biedenkopf, Frankenberg, Hartenrod und Homberg (Ohm) gibt es drei Optionen:

- a) Triebzug ähnlich Regio-Citadis oder elektrisches Zwei-System-Fahrzeug mit zusätzlichem Akkubetrieb.
- b) Triebzug ähnlich Regio-Citadis oder Siemens-Desiro-Hybrid als elektrisches Zwei-System-Fahrzeug mit zusätzlichem Dieselantrieb.
- c) Triebzug ähnlich Regio-Citadis oder Siemens-Desiro-Hybrid als diesel-elektrisches Gleichstrom-Fahrzeug, ausgestattet für Oberleitungsbetrieb.

Die Bahnstrecke Gießen – Butzbach ist nicht in die Betrachtungen einbezogen, da durch den viergleisigen Ausbau zwischen Frankfurt und Friedberg größere Änderungen im Betriebsablauf zu erwarten sind, die derzeit nicht präzise genug vorhersehbar sind.

Resümee

Insgesamt wird so ein zusammenhängendes Bahnnetz aus RegioTrams und Zügen um die Städte Wetzlar, Marburg und Gießen entstehen, das der wachsenden umweltfreundlichen Mobilität in der prosperierenden mittelhessischen Region zukunftsfähig und angemessen ist.

Zur Person: Reinhard Bayer (1951 Freiburg i. Br.), M.A. Soziologie/Politikwissenschaft – RTWH Aachen, war in Aachen Fraktionsassistent der Grünen im Rat, leitete deren ÖPNV-AG, lebt seit 1990 in Gießen und war bis 2010 Verkehrskordinator in der Stadtverwaltung. Mitglied der Grünen und der Gewerkschaft ver.di.

- Weitere Veröffentlichung in: STADT, LAHN, AUTOWAHN zum Thema Marburg und die B3a
- Hrsg. Winfried Wolf ISBN 978-3-00-052275-8 Titel: Netzwerk ÖPNV – ja gerne, aber wie?
- Ist eine Regio-Tram in Marburg und Mittelhessen machbar? Nur noch als PDF-Datei beim Verfasser bestellbar: bayer.najoan@gmx.de.

Urheberrechtshinweis: Verwendung nur mit Angabe des Verfassers.

DIE LUMDATALBAHN REAKTIVIEREN!

Verein Lumdatabahn e. V.



**Der Verein Lumdatabahn e. V.
ist Mitglied im Deutschen
Bahnkunden-Verband
und Region Gießenerland e. V.**



Mit dem Wort Lumdatabahn bezeichnet man die Eisenbahnstrecke zwischen Lollar und Grünberg im Teilraum Nord des Landkreises Gießen. Der Abschnitt zwischen Lollar und Rabenau-Londorf wurde bis zum 30. Mai 1981 regelmäßig von Personenzügen befahren. Die Bahntrasse ist eingleisig, nicht elektrifiziert und verläuft entlang des Flüsschens »Lumda«.

Zurzeit gliedert sich die Strecke in drei Abschnitte

Der Abschnitt Lollar–Staufenberg–Mainzlar ist eine öffentliche Eisenbahninfrastruktur und mit 20 t Achslast befahrbar. Sie war bis Ende 2016 eine öffentliche Infrastruktur. Diese belieferten die in Mainzlar ansässigen Didierwerke. Auch fanden auf diesem Abschnitt bis Ende 2016 regelmäßig Sonderfahrten mit unterschiedlichen Schienenfahrzeugen statt – so zum Beispiel zum Schmaadleckermarkt in Lollar (erster Sonntag im September) oder Ende 2016 »Weihnachtliches Weichenstellen« (Rollender Infotag). Seit Januar 2017 ist die Strecke stillgelegt.

Der Abschnitt Staufenberg–Mainzlar bis Londorf ist seit 1991 ohne Betrieb und formal betreiberlos. Er wird ohne kommerzielle Ziele durch überwiegend ehrenamtliche Arbeit gepflegt. Daher sieht die Strecke an einigen Stellen noch so aus, als wäre hier gestern erst der letzte Zug gefahren. Die Arbeiten der Vegetationspflege dienen der Kostenreduktion im Rahmen einer neuen NKU (Nutzen-Kosten-Analyse).



*Vor der herbstlichen
Streckenpflege im Jahr 2019.
Foto: Kerstin Lotz*

Leider behindern einige technische Aspekte (defekte Bahnübergänge, Brücken usw.) die Eigentumsverhältnisse und eine fehlende Betriebsgenehmigung zurzeit die Befahrung diesen Streckenabschnitts im Rahmen von zum Beispiel Sonderfahrten.

Der Personenverkehr auf dem Abschnitt Londorf bis Grünberg wurde bereits am 29. Mai 1963 eingestellt. Der Rückbau dieses Streckenabschnitts erfolgte bereits 1965. Heute dient dieser Abschnitt teilweise als Lumda-Wieseck-Radrundweg.

Der lange Weg zur Reaktivierung

Die erste Untersuchung zu einer möglichen Reaktivierung der Lumdatalbahn wurde bereits zu Beginn der 1990er Jahre und damit vor der Bahnreform erstellt.

Die Lumdatalbahn AG war eine als Aktiengesellschaft organisierte Reaktivierungsinitiative, die die Wiederaufnahme des Betriebes durch Übernahme der Eisenbahninfrastruktur anstrebte. Als sie von interessierten Bürgern gegründet wurde, gingen diese davon aus, dass eine Übernahme der Infrastruktur durch



16.12.2016 Bahnhof Lollar,
letzte mögliche
Fahrt Mainzlar–Lollar
Foto: Walter Brück



Bahnhof Allendorf/Lumda:
Im Februar 1980 gab es im
Lumdata noch regelmäßigen
Personennahverkehr.
Foto: AGHA e. V.



Schienenabbauzug mit
Dampflok in Grünberg-Lumda
im Winter 1963/64.
Foto: Willi Borträger



Der letzte Güterzug im
Spätsommer 1990.
Foto: Egbert von Steuber

Verein Lumdatalbahn e. V.
Marktstraße 24
35469 Allendorf (Lumda)

mail@lumdatalbahn.de
www.lumdatalbahn.de
www.facebook.com/LB.Verein
www.twitter.com/Lumdatalbahn_eV

Eingetragen im
Vereinsregister Gießen (VR 4406)

Vertretungsberechtigter Vorstand:
Manfred Lotz (1. Vorsitzender)
Friedrich Lang (2. Vorsitzender)
Kerstin Lotz (Schriftführerin)
Christa Becker (Kassenwartin)

ein regionales Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen eine deutlich bessere Ausgangsposition für den Reaktivierungsprozess schüfe. Die Lumdatalbahn AG wurde inzwischen aufgelöst, nachdem sie ihr Kapital über ca. zwei Jahrzehnte in den Streckenerhalt und die gutachterliche Begleitung des Reaktivierungsprozesses gesteckt hatte. Auch zwei Bahnsteige am damals noch betriebenen Streckenabschnitt Lollar–Mainzlar für den Sonderverkehr wurden maßgeblich durch das Geld der Lumdatalbahn AG und durch ehrenamtliche Arbeit erstellt.

Die verkehrspolitische Arbeit der Lumdatalbahn AG hat der Verein Lumdatalbahn e. V. mit heutigem Sitz in Allendorf (Lumda) übernommen. Der Verein kümmert sich darüber hinaus auch um die Erhaltung des Kulturguts Eisenbahn im Lumdata. Im September 2017 wurde im Infrastrukturausschuss des Gießener Kreistags eine weitere präzisierete Untersuchung zur Strecke vorgestellt. Diese Studie enthält ein als »Vierter Mitfall« bezeichnetes Szenario, wonach sich der Betrieb der Lumdatalbahn lohnt, wenn eine Kombination von Bahnen und Bussen zum Einsatz kommt.

Die Gutachter haben die Bezeichnung »Vierter Mitfall« vielleicht auch deshalb gewählt, um das Betriebskonzept von den früheren Untersuchungen abzugrenzen. Frühere Untersuchungen waren von einer Bedienung der Strecke teilweise im Halbstundentakt ausgegangen. Dadurch hätte zwingend ein Kreuzungsbahnhof mit der entsprechenden Signalisierung geschaffen werden müssen.

Durch den Verzicht auf den Halbstundentakt und die Ergänzung des Fahrplans mit Bussen sollen die Investitionskosten bei etwa 11 Mio. € bleiben. Zuvor war die Summe von 14 Mio. € genannt worden. Außerdem bietet das im September 2017 vorgestellte Betriebskonzept den Vorteil, dass weiterhin Busse im Direktverkehr von den Stadt- und Gemeindeteilen der Lumdata-Kommunen bis nach Gießen fahren.

Soweit waren wir noch nie – die Detailplanung der Lumdatalbahn kann beginnen!

Für die Reaktivierung der Lumdatalbahn wurden im Jahr 2018 ganz entscheidende Weichen gestellt, so dass Anfang 2019 die Vergabe eines Detailauftrages erfolgen konnte. Hessens grüner Wirtschafts- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir hat eine Beteiligung des Landes an den Reaktivierungskosten der Lumdatalbahn in Aussicht gestellt und dem Landkreis Gießen die Aufnahme der Vorplanung empfohlen.

Die Empfehlung war die Voraussetzung dafür, dass der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sich mit Fördermitteln an der Planung beteiligt. Insbesondere müssen dabei die konkreten Investitionskosten ermittelt werden. Als besonderen Nutzen haben die Gutachter eine Verlängerung der Reiseweiten bei den künftigen Bahnpendlern herausgestellt. Im Klartext heißt das, Menschen werden im Lumdatal wohnen, weil sie per Bahn in annehmbarer Zeit einen attraktiven Arbeitsplatz erreichen können. Gleiches gilt für Freizeitangebote,

*Sonderfahrt 2016
Foto: Kerstin Lotz*



Das Grundangebot auf der Schiene wird der Stundentakt sein

*Möglicher Starttermin für die Lumdatalbahn ist der Fahrplanwechsel 2022/23
Foto: Gregor Atzbach*



etwa im Rhein-Main-Gebiet oder umgekehrt. Des Weiteren profitieren Studenten und Schüler in hohem Maße ebenso wie ältere Menschen und Menschen mit Handicap.

Am 6. September 2018 hat der Kreistag des Landkreises Gießen einstimmig beschlossen, den Planungsprozess für die Lumdatalbahn Lollar-Rabenau/Londorf zu beginnen. Konkret geht es um die beiden ersten Stufen eines insgesamt vierstufigen Planungsprozesses bis zur Baureife. Heute – zwei Jahre später – liegen noch keine Ergebnisse vor.

Was genau wird geplant?

Die Lumdatalbahn verläuft zwischen Lollar an der Main-Weser-Bahn und Rabenau/Londorf komplett im Landkreis Gießen. Die Verkehrsströme bewegen sich primär auf die Universitätsstadt Gießen zu, deren Bahnhof zu den verkehrsreichsten in Hessen gehört.

Mit einem kombinierten Bahn- und Busmodell unter Verzicht auf einen Kreuzungsbahnhof sowie mit der Einbindung in das größere Ausschreibungsgebiet »Wetterau« des RMV konnten die Kosten so weit gesenkt werden, dass ein positiver Nutzen-Kosten-Faktor am Ende der Bewertung stand.

Das Grundangebot auf der Schiene wird der Stundentakt sein und nicht der Halbstundentakt, den frühere Untersuchungen zum Gegenstand hatten. Mit dem Erhalt der Buslinie wird dem Wunsch zahlreicher Bürgerinnen und Bürger nach umsteigefreien Verbindungen Rechnung getragen, zumal die Kernstadt von Staufenberg nicht im fußläufigen Bereich der Bahnstationen liegt. Dennoch werden nach der Prognose rund 1500 Fahrgäste pro Werktag die Schiene nutzen.

Wann kann die Lumdatalbahn ihren Betrieb aufnehmen?

Ein möglicher Starttermin für die Lumdatalbahn ist der Fahrplanwechsel 2022/23, wenn das Dieselnetz »Wetterau« vom RMV neu vergeben wird. Derzeit wird es von der Hessischen Landesbahn mit Triebwagen vom Typ GTW 2/6 betrieben und beinhaltet die von Friedberg ausgehenden Dieselstrecken nach Friedrichsdorf, Nidda und Wölfersheim sowie die Main-Kinzig-Bahn Gelnhausen–Nidda–Gießen.

Gießen würde dann auch der Anschlusspunkt zur Lumdatabahn, wobei durchgehende Fahrgastfahrten von der Main-Kinzig-Bahn zur Lumdatabahn und umgekehrt aufgrund der Keillage des Gießener Bahnhofs nicht möglich sind. Für diese verkehrlich sehr sinnvollen Fahrten (Gießen verfügt über vier Bahnstationen, von denen sich drei durch die Kombination Lumdatabahn/Lahn-Kinzig-Bahn miteinander verknüpfen ließen) müsste eine Wendemöglichkeit im südlichen Gießener Gleisvorfeld geschaffen werden. In Gießen ließe sich das Wendegleis mit einem neuen Haltepunkt »Gießen-Süd« verbinden, der auch der Erschließung des südlichen Uniklinik-Geländes sowie der Veterinärklinik dienen könnte.

Eine weitere Möglichkeit, die Lumdatabahn mit anderen Strecken zu verknüpfen, besteht in einer Durchbindung der Lumdatabahn-Züge nach Wetzlar oder sogar noch weiter ins Lahntal (zum Beispiel nach Weilburg).

Aus der Gießener Allgemeinen Zeitung vom 24.8.2020:

Lumdatabahn schafft Platz im Nahverkehr

ALLENDORF/LDA – (red). Seit der vollständigen Öffnung der Schulen am 17. August werde deutlich, dass die Busse im Lumdatabahn zu bestimmten Tageszeiten zu voll sind, heißt es in einer Pressemitteilung des Vereins Lumdatabahn. Das sei einer der Gründe, warum die Mitglieder auf eine zügige Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen Rabenau-Londorf und Lollar drängten.

Sitzplatzvergleich

Der Verein habe die Sitzplatzzahlen der Verkehrsträger miteinander verglichen. Ein Gelenkbus biete als 18 Meter langes Standardfahrzeug 49 Sitzplätze, bei maximaler Ausnutzung der zulässigen Nutzlänge 57. Andere für den Überlandverkehr geeignete Modelle hätten zwischen 45 und 49 Sitzplätzen.

Der von der Hessischen Landesbahn bestellte Triebwagenzug Coradia Lint verfüge über 120 Sitzplätze. Laut Verein könnte ohne erhöhten Personalaufwand der Coradia Lint in Doppeltraktion fahren, so dass 240 Sitzplätze zur Verfügung stün-

den. Wichtig sei es, Busse und Bahnen so einzusetzen, dass jedes Verkehrsmittel seine Stärken ausspielen kann.

Drei Säulen

Das Grundangebot soll nach Ansicht des Vereins jeweils aus einem Stundentakt im Bahn- und Busverkehr bestehen, damit sich Bahn und Bus ergänzen und ein vielfältiges Mobilitätsangebot entsteht. Im Radverkehr zu den Stationen sehe man die dritte Säule eines umweltverträglichen Konzepts.

Vereinsvorsitzender Manfred Lotz: »Für ältere Menschen und jüngere Kinder ist es wichtig, wohnortnah einzusteigen und nah am Ziel auszusteigen, beispielsweise am Einkaufsmarkt oder an der Schule. Jugendliche und Erwachsene fahren meistens weiter nach Gießen oder ins Rhein-Main-Gebiet. Da hat die Bahn eindeutige Vorteile. Mit dem heutigen Busverkehr fördern wir leider das Elterntaxi mehr als den Klimaschutz.«

WEITERE STRECKENAKTIVIERUNGEN IN MITTELHESSEN MÖGLICH

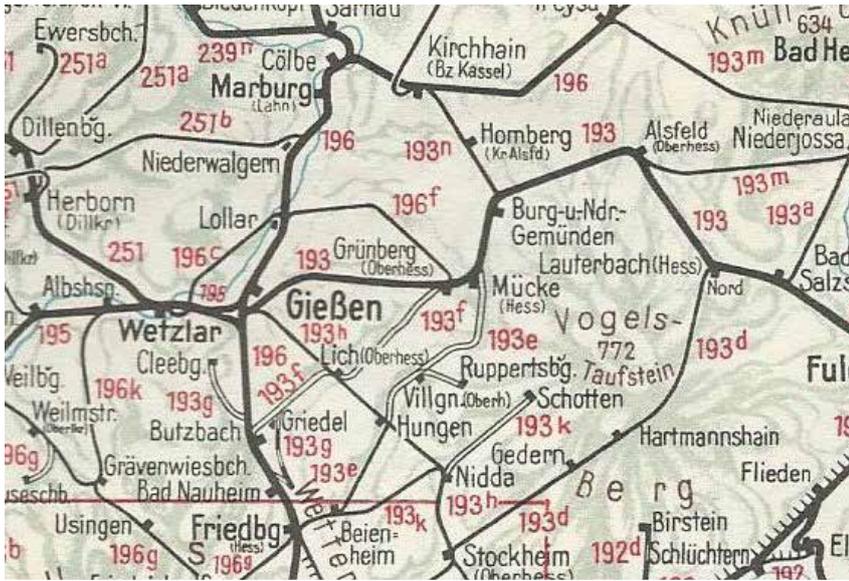
Stephan Kannwischer und Jörg Bergstedt

Die Lumdatalbahn ist nicht die einzige Bahnlinie im Umland von Gießen, die einst Güter und Menschen transportierte, heute aber stillliegt. Eine alte Karte zeigt das dichte Streckennetz, von dem nur noch die auf Gießen zulaufenden Strecken erhalten sind – und auch da nicht alle.

Der Ausschnitt aus dem Kursbuch von 1962 zeigt eine Vielzahl heute nicht mehr vorhandener Bahnlinien, so etwa die von Kirchhain nach Norden und entlang der Ohm nach Gemünden, die Lumdatalbahn, die direkten Verbindungen aus dem Vogelsberg ins Rhein-Main-Gebiet von Mücke über Hungen und von Grünberg aus über Lich, dazu die Verbindungen von Alsfeld und Bad Salzschlirf Richtung Bad Hersfeld, die Kanonenbahn von Lollar nach Wetzlar und die Salzbödebahn. Sie alle sind stillgelegt, viele von ihnen sogar ganz verschwunden.

Zurzeit gibt es Diskussionen um die Reaktivierung von fünf der damals noch vorhandenen Strecken. Recht weit fortgeschritten sind Planungen für die Lumdatalbahn und die Horloffthalbahn (siehe unten). Die Landkreise Marburg-Biedenkopf und der Vogelsbergkreis stehen in Vorprüfungen, ob die Ohmtalbahn wieder fahren kann. Hier sind die Gleise von Kirchhain bis kurz vor Homberg (Ohm) noch in Nutzung als Güterstrecke, also noch gut in Schuss. Sinn macht die Reaktivierung aber nur, wenn die fehlenden Meter zumindest bis zum Bahnhof Homberg, besser aber noch bis zum Industriegebiet im Südwesten der Stadt (ehemaliger Bahnhof »Neuhaus«) wieder verlegt werden. Ob ein Weiterbau bis Gemünden lohnt, müsste geprüft werden. Die Strecke ist in diesem Abschnitt vollständig abgebaut.

Als weitere Reaktivierungsstrecke ist die Salzbödebahn von Niederwalgern Richtung Westen im Gespräch. Auch hier ist die Planung ganz am Anfang. Großes Potential hätte eine Verbindung von Gießen nach Wetzlar auf der Nordseite des Lahntales, da hier große Wohngebiete entstanden sind, die jedoch schlecht an den ÖPNV angebunden wurden. Gießener Verkehrswende-Initiativen haben für Mittelhessen ein RegioTram-Konzept vorgelegt, in dem dieser Teil der ehemaligen Kanonenbahn als Ost-West-Achse enthalten ist. Trasse und Brückenbauwerke sind noch vorhanden, die Gleise aber sind verschwun-



Der Ausschnitt aus dem Kursbuch von 1962 zeigt eine Vielzahl heute nicht mehr vorhandener Bahnlinien.

den, und die gesamte Strecke ist inzwischen von der Natur zurückerobert worden.

Zeitnah reaktivierbar: die Horlofftbahn

Die 2003 stillgelegte Bahnstrecke führte von Hungen über Wölfersheim nach Friedberg. Sie ist noch gut erhalten, eine Reaktivierung daher ziemlich einfach. Nur der Teil von Hungen nach Laubach ist abgerissen und überwiegend zu einem Fahrradweg umgebaut worden.

Die Geschichte der Horlofftbahn ist bei Wikipedia nachzulesen: »Geplant und betrieben wurde die Strecke ursprünglich von den Großherzoglich Hessischen Staatseisenbahnen, die in der Preußisch-Hessischen Eisenbahngemeinschaft aufging. Am 1. Juni 1890 wurde der Abschnitt Hungen–Laubach eröffnet, am 1. Oktober 1897 der Abschnitt Friedberg–Hungen. Die Strecke konnte ab dem 1. November 1903 durchgehend befahren werden.

Ab 1936 sollte die Strecke zweigleisig als Hauptbahn ausgebaut werden. Dies unterblieb allerdings wegen der Kriegereignisse. Es wurde schon ein zweiter Tunnel mit 196 Metern Länge in unmittelbarer Nähe des bestehenden Freienseener Tunnels (146 Meter) gebaut, auch die Stahlfachwerkbrücke

Horlofftbahn

Perspektiven zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebs auf dem Streckenabschnitt Wölfersheim-Hungen

- Streckenverlauf / Liniennetzplan
- Geschichte
- Investitionen der Kommunen
- Problemlage
- Voruntersuchung
- Aktionsplan Wiederinbetriebnahme



AG Horlofftbahn

Problemlage: Heutiger Status der Strecke

- Strecke ist stillgelegt, aber weiterhin dem Eisenbahnverkehr gewidmet
- Um die Strecke wieder befahren zu können, ist ein zugelassenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) notwendig. Dieses ist für den betriebssicheren, gesetzmäßigen Zustand der Infrastruktur verantwortlich.
- Das Unternehmen Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH berät die Kommunen heute bei Themen wie Verkehrssicherungspflicht (Bahnübergänge) und Vegetationskontrolle



Freigeschnittene Strecke bei Berstadt

AG Horlofftbahn

Baulicher Zustand der Strecke

- Strecke hat zur Zeit keinen Anschluss an das übrige Bahnnetz
- Oberbau (Gleise, Schotter) im Abschnitt Wölfersheim - Hungen muss erneuert werden
- Kosten geschätzt (2003): 5 - 10 Mio Euro



Zustand Januar 2003



Zustand Mai 2013

Strecke bei Geisenheim

7

AG Horloffalbahn

Warum damals niedrige Fahrgastzahlen?

- Lange Fahrzeiten, niedrige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h
- Bis Fahrplanwechsel 2002 lange Wartezeiten in Wölfersheim Richtung Hungen
- Fast immer Umsteigezwang in Beienheim
- Keine Direktverbindung nach Frankfurt
- Kein schnelles Umsteigen in Hungen in die Lahn-Kinzig-Bahn
- Stationen / Bahnsteige in schlechtem Zustand
- Lange Zeit Desinteresse der Politik im Landkreis Gießen
- Ungünstige Tarifgrenzen
- Fehlende oder zu wenige P&R-Parkplätze



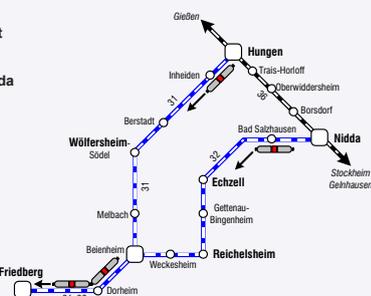
9

AG Horloffalbahn

Punkt 1: Umbau Bahnhof Beienheim

- Flügelung mit Zügen der Linie 32

- Vorteil: Umsteigen in Beienheim in und aus Richtung Friedberg entfällt
- Vorteil: Direktzüge sowohl von Nidda wie auch Hungen / Wölfersheim-Södel möglich
- Vorteil: Auf Dauer günstiger durch geringere Trassenkosten zwischen Friedberg und Beienheim
- Nachteil: Am Anfang höhere Investitionen für Umbau Bahnhof Beienheim notwendig



13

AG Horloffalbahn

über die Usa direkt nördlich des Friedberger Bahnhofs wurde damals durch eine 1937 in Betrieb genommene breitere gemauerte Bogenbrücke ersetzt.

1968 musste die Strecke zwischen Inheiden und Berstadt-Wohnbach infolge des Braunkohleabbaus auf eine neue Trasse verlegt werden. Dies betraf auch den Haltepunkt Obbornhofen-Bellersheim, der am 9. Juni 1968 verlegt wurde. Die alte Trasse ist heute abgebaut, jedoch aus der Luft noch erkennbar.«

Seit der Stilllegung im Jahr 2003 gibt es Versuche einer Reaktivierung:

- 4. April 2003: Einstellung Personenverkehr zwischen Wölfersheim-Södel und Hungen
- 11. September 2004: Stilllegung Abschnitt Wölfersheim-Södel-Hungen
- 2005: Abschluss Trassensicherungsvertrag zwischen Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV) und Deutscher Bahn (DB)
- 27. März 2011: Kauf der Strecke Wölfersheim-Södel-Hungen durch die Kommunen Hungen und Wölfersheim

Diese haben in den letzten Jahren an Fahrt aufgenommen. Auch dazu ist auf der Wikipedia-Seite einiges zu lesen:

»Es gibt Planungen, den stillgelegten Abschnitt Wölfersheim-Hungen zu reaktivieren. Die Gleise sind lückenlos vorhanden und abgesehen von geringer Verwitterung noch in relativ gutem Zustand. Trotz der Sperrung an den Endpunkten war auch die Signaltechnik noch in Betrieb; so waren etwa die Wölfersheimer Formsignale noch aktiv beleuchtet, bis Wölfersheim 2008 zum Haltepunkt zurückgebaut wurde. Dennoch müssten bei vielen der ohnehin vernachlässigten Bahnübergänge Sicherheitstechnik und Gleise grundlegend erneuert oder neu verlegt werden.

Im Juli 2010 liefen die Übernahmeverhandlungen für den Abschnitt Wölfersheim-Hungen zwischen den Anliegergemeinden und der Deutschen Bahn an, die im März 2011 mit dem

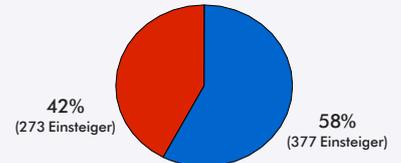
Kauf endeten. Der Vorgang bedeutet quasi eine Rekommunalisierung. Mit den Verkehrswegsicherungspflichten ist seitdem ein fachlich geeignetes Subunternehmen beauftragt. Im Winter 2011/2012 wurde der Grünbewuchs im seit 2003 unbepflügten Streckenteil weitgehend entfernt, seitdem übernehmen die jeweiligen Kommunen diese Aufgabe.

Der Bahnhof Hungen behält bei seiner Sanierung im Jahr 2017 drei Bahnsteige, von denen der Hausbahnsteig zukünftig von der Horloffthalbahn genutzt werden soll. Vor der Wiederaufnahme des Betriebs soll der Bahnhof Beienheim auch auf signaltechnischer Seite modernisiert werden, um Flügelungen zu ermöglichen. Zudem werden nach dem viergleisigen Ausbau der Main-Weser-Bahn zwischen Frankfurt und Friedberg Direktverbindungen nach Frankfurt am Main in den Hauptverkehrszeiten möglich.

Nachdem eine gemeinsam von den Gemeinden Hungen und Wölfersheim, dem Rhein-Main-Verkehrsverbund und dem Zweckverband Oberhessische Versorgungsbetriebe (ZOV, Dachverband für die Verkehrsgesellschaft Oberhessen) in Auftrag gegebene Studie als Zwischenstand – noch ohne intensivere Untersuchung des Investitionsbedarfs für die Sanierung der Infrastruktur – der Strecke ein »günstiges Ergebnis hinsichtlich der Förderwürdigkeit der Streckenreaktivierung« versprach, kündigte der Zweckverband im Januar 2017 an, sich an der Vorplanung für die Reaktivierung finanziell zu beteiligen. Es sei geplant, als ÖPNV-Aufgabenträger mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund einen Kooperationsvertrag abzuschließen und die Planung dann an ein Ingenieurbüro zu übergeben. Die Kosten werden mit 20,7 Millionen Euro veranschlagt.[9] Die Planungen zur Wiederaufnahme des Betriebs waren im Sommer 2018 »in ein konkretes Stadium eingetreten«. Die Wiederinbetriebnahme soll 2023 erfolgen. Ein Kreuzungsbahnhof soll in Berstadt-Wohnbach errichtet werden.«

Mit der AG Horloffthalbahn ist eine lokale Bürger*inneninitiative für die Wiederinbetriebnahme aktiv. Aktuell diskutiert wird eine durchgehende Linie von Frankfurt über Hungen, Wölfersheim und Friedberg nach Frankfurt. Das wäre eine komfortable Anbindung der beiden Städte im Gießener Südkreis an das Rhein-Main-Gebiet. Diesem kurzen Text seien einige Schaubilder aus der Ausstellung der AG Horloffthalbahn angefügt.

Punkt 2: Reaktivierung der Strecke



Über 40 % aller Einsteiger stiegen im zur Stilllegung bestimmten Abschnitt Hungen - Berstadt ein

- Stationen im stillgelegten Abschnitt hatten vor der Stilllegung rund 500 Ein-/Aussteiger
- Erschließung bestehender Fahrgastpotentiale für die Schiene, welche vor Stilllegung bereits vorhanden waren
- dadurch Beitrag zur Sicherung der gefährdeten Strecke Beienheim - Wölfersheim-Södel

15

AG Horloffthalbahn

Punkt 3: Durchbindung von Hungen bis Frankfurt

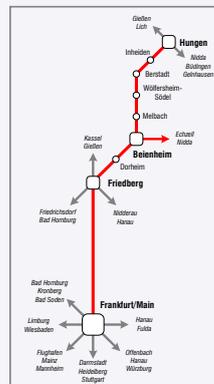
- strukturell bedeutsam
- durchgehende Züge von Gießen über Hungen und Beienheim bis Frankfurt möglich (wenn 4-gleisiger Ausbau Friedberg - Frankfurt erfolgt ist)
- Aktionspakt zwischen Wölfersheim und Hungen (ggf. unter Einbeziehung von Laubach und Lich), der gemeinsam gegenüber dem RMV auftritt



Wie die Regionalexpresszüge Nidda - Frankfurt könnten in Zukunft auch Züge in der Relation Gießen - Hungen - Beienheim - Frankfurt verkehren

16

AG Horloffthalbahn



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:
 Arbeitsgemeinschaft Horloffthalbahn
 c/o Stephan Kannwischer
 Seestraße 41
 35410 Hungen-Inheiden
 Email: 0171/8490549
 Mobil: 0171/8490549
 Telefon: 06402/8092829

Zielkonzept Horloffthalbahn:
 Durchgehende Züge von Hungen / Nidda nach Frankfurt

21

AG Horloffthalbahn

FORDERUNGS- PROGRAMM **VERKEHRSWENDE IN MITTELHESSEN**

Projektwerkstatt Saasen

Ideen für die regionenweiten Verkehrsachsen für Fahrrad und Bahn

Stoppt den weiteren Ausbau der Autoverkehrs-Infrastruktur! Sofortiger Start für den Umbau auf barriere- und autofreie Zonen, ein dichtes Fahrradstraßennetz und eine RegioTram für ganz Mittelhessen plus Buszubringern aus allen Orten!

In allen Orten Mittelhessens, besonders in den drei großen Städten, ist der Pendler*innenanteil hoch und nimmt ständig zu. Hinzu kommt ein starker Trend, aus der Peripherie in die Stadt oder deren unmittelbare Umgebung zu ziehen. All das bedeutet ständig neue Flächenversiegelung einschließlich des Baus der Verkehrsinfrastruktur. Ländliche Räume laufen leer, die letzte Infrastruktur dort wird abgebaut – ein sich selbst verstärkender Prozess.

Trotz aller Gelübde, mit dem Boden schonend umzugehen, werden neue Gewerbegebiete ausgewiesen, die nicht nur weitere Fläche unter Beton und Gebäuden verschwinden lassen, sondern stets auch neuen Verkehr erzeugen.

Eine Wende kann nur sehr grundsätzlich ausfallen. Mini-Veränderungen wie hier mal ein Stück Radweg und da eine schönere Bushaltestelle oder ein Car-Sharing-Auto ... sind eher Kosmetik, deren propagandistische Aufblähung oft umgekehrt proportional zur Wirkung steht. Während bei Flächenversiegelung und Ausbau der auf den motorisierten Individualverkehr abzielenden Infrastruktur (Parkhäuser, Ladesäulen usw.) plus Förderung des Autokaufs geklotzt wird, bleibt das Ringen um Verbesserungen für ÖPNV, mehr, bessere und barrierefreie Fußwege und Fahrradstraßen oft ein Kampf mit den Windmühlen der Bürokratie.

Es braucht große und mutige Entwürfe. Das Argument, diese seien zu aufwändig oder zu teuer, ist oft sogar falsch, in jedem Fall aber ein Hohn angesichts dessen, dass ernsthaft eine Politik des Umbaus der gesamten Infrastruktur und des kompletten Fahrzeugsparks von 50 Millionen Pkws allein in Deutschland plus Lkws usw. auf E-Mobilität betrieben wird. Gegenüber diesem Einsatz von Geld, Rohstoffen und Man-Power ist jede andere Form der Verkehrswende ein Witz. Kollektiv nutzbare Verkehrsmittel sind deutlich weniger aufwändig, sparen Ressourcen und Fläche – und sind im Betrieb effizienter, sowohl im Umgang mit Energie, Material als auch finanziell.

Daher: Mittelhessen braucht, wie alle anderen Regionen, eine echte Verkehrswende.

Stoppt den weiteren Ausbau der Autoverkehrs-Infrastruktur!

Sofortiger Start für den Umbau auf barriere- und autofreie Zonen, ein dichtes Fahrradstraßennetz und eine RegioTram für ganz Mittelhessen plus Buszubringern aus allen Orten!

Die folgenden Vorschläge betreffen die regionalen Hauptachsen der beiden für regionale Entfernungen leistungsfähigsten Verkehrsmittel, dem Fahrrad und dem schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV). Noch wichtiger werden die lokalen Verhältnisse sein, also attraktive Fahrrad(straßen)netze, Zubringerbuslinien zu den Bahnhaltstellen mit guten Anbindungen auch der entlegenen Ortschaften sowie attraktive Bedingungen für Fußgänger*innen einschließlich Barrierefreiheit. Es ist daher nötig, solche lokalen Verkehrswendepläne parzellenscharf zu entwickeln, in die politische Debatte einzubringen und mit ausdrucksstarken Aktionen dafür zu werben.

Hier folgen jetzt die Vorschläge für überörtliche Verbindungen in Mittelhessen.

Vorschlag für regionale Fahrradachsen

Erfahrungen aus Regionen mit guten Fahrradnetzen zeigen, dass Entfernungen bis 10km bei entsprechend attraktiven Wegeverbindungen vorzugsweise mit dem Fahrrad überwunden, aber auch Wege um die 20km noch von vielen bewältigt werden. Folglich lohnen sich regionale Fahrradachsen zu den Hauptzielorten. Diese müssen den Alltagsverkehr abfangen, also schnelle und angenehm zu fahren sein. Das unterscheidet sie von touristisch ausgelegten Verbindungen.

Fahrradstraßenachsen sollen auf bisherigen Autostraßen entstehen – insbesondere dort, wo in einem Tal zwei oder mehr Autoverbindungen parallel laufen. Die bisherigen Straßen werden zu Fahrradstraßen umgewidmet mit »Anlieger frei« in den Ortschaften. Die Orte sind über die Zufahrten zur parallel verlaufenden Bundesstraße oder Autobahn weiterhin auch mit dem Auto erreichbar, so dass die umzunutzende Straße nicht mehr für den Autoverkehr notwendig ist. Eine zusätzliche Betonierung der Landschaft durch eine neu zu bauende Fahrradtrasse ist überflüssig und aus ökologischen Gründen nicht sinnvoll.

- Fahrradstraßenachse zwischen Marburg und Gießen auf der Westseite der Lahn, d.h. auf den Verbindungsstraßen von Wißmar über Ruttershausen, Odenhausen, Fronhausen, Niederwalgern, Wenkbach, Niederweimar und Gisselberg nach Marburg.



Foto: Markus Ihle

- Fahrradstraßenachse zwischen Gießen und Wetzlar unter Nutzung B49-parallel verlaufender Straßen, z. B. dem geteerten Feldweg entlang der B49 von Gießen nach Dutenhofen und ab dort auf der bisherigen Autostraße Dutenhofen–Garbenheim–Wetzlar.
- Fahrradstraßenachse im Lahntal von Wetzlar Richtung Weilburg und Limburg auf B49-parallel verlaufenden Straßen.
- Fahrradstraßenachse im Dilltal von Wetzlar Richtung Haiger auf A45-parallel verlaufenden Straßen und Teilstücken der B 277.
- Fahrradachsen von Marburg, Gießen und Wetzlar in die Umgebung. Auch dafür sollen möglichst oft vorhandene Autostraßen in Fahrradstraßen gewandelt werden (z.B. innerhalb der Ortschaften), ansonsten können auch Feldwege und bestehende Fahrradwege genutzt werden. Die wenigen, schon heute nutzbaren regionalen Radwanderwege können weiter aufgewertet und so genutzt werden:
 - Der »R7« von Gießen bis Mücke, ausgewiesen als Fahrradstraße in allen Ortschaften von der Gießener Ringallee bis Merlau.
 - Teile des Lahnradweges nördlich von Marburg und der R2 von Cölbe als Ost-West-Verbindung.

Für ein RegioTram-Netz plus Buszubringer in Mittelhessen

Angesichts der Verkehrsflüsse mit hohem Pendler*innenanteil braucht es mittelhessenweit ein leistungsfähiges Bahnsystem, welches einerseits an überregionale Verbindungen angebunden ist (z.B. ins Rhein-Main-Gebiet), andererseits aber gerade auch die Fläche erschließt, aus der ein großer Anteil des täglichen Pendelverkehrs stammt. Das dafür geeignete Mittel ist die RegioTram, also die Kombination einer Straßenbahn auf eigenen Gleisen in den Stadtgebieten mit der Möglichkeit, auf bestehenden bzw. zu reaktivierenden Bahngleisen in die Umgebung zu fahren. Wir schlagen vor:

- Reaktivierung aller vorhandenen, noch restaurierbaren Bahnstrecken (Horloffthalbahn, Lumdatalbahn, Salzbödebahn, Ohmtalbahn, Dietzhöhlzthalbahn, langfristig auch die alte Kanonenbahn Gießen-Heuchelheim-Lahnaus-Wetzlar)
- Ergänzung der vorhandenen Bahnlinien mit weiteren Haltepunkten, an denen die RegioTram hält (barrierefrei, kürzere Bahnsteige als im Fernverkehr), z. B. an der Main-Weser-Bahn (Gießen Süd und Nord, Kleinlinden) und Vogelsbergbahn (Aulweg, Alter Flughafen,

Rödgen, Buseck-Industriegebiet, Lindenstruth). Dichtere Taktung auf eingleisigen Strecken durch mehr Begegnungsgleise und zweigleisige Abschnitte.

- Mindestens die Städte Marburg und Gießen erhalten Straßenbahnen, die die Innenstadt, größere Wohngebiete und besondere Einrichtungen anbinden. Soweit sinnvoll, sollen diese als RegioTram (siehe oben) auf Bahngleisen in die weitere Umgebung geführt werden.
- Mit Bussen werden die weiteren Stadtteile in den Städten und alle Ortschaften der Umgebung an die jeweils nächstliegende Bahn oder Tramhaltestelle angebunden, und zwar jeweils in gutem Takt und mit kurzen Strecken, weil sie als Zubringer zu den Bahnlinien (Zug, RegioTram) dienen, wo schnelle, bequeme und barrierefreie Übergänge bestehen.
- Alle Haltestellen sind barrierefrei und mit überdachten Fahrradabstellanlagen auszustatten.
- Abschaffung der Fahrkarten (Nulltarif), finanziert unter anderem aus der bisherigen Pendlerpauschale und Subventionierung von Elektro- und Diesel-Pkws.

Für eine Politik der kurzen Wege

Den Verkehr menschenfreundlich, sozial und umweltgerecht zu organisieren, ist die eine Sache – und wichtig. Gleichzeitig braucht es aber auch eine Regionalplanung, die den Zwang zur Mobilität reduziert und es Menschen ermöglicht, die für ihr Leben nötigen Einrichtungen in Fuß- und Fahrradentfernung zu erreichen. Wir fordern:

Keine weiteren Flächen für Supermärkte und anderen Handel außerhalb der Ortschaften. Rückbau der bestehenden, nicht fußläufig erreichbaren Einkaufsmärkte. Stopp weiterer Flächenversiegelung durch Straßen, Gewerbegebiete und Ausdehnung der Siedlungen.

Initiativen für Läden, Kulturangebote, Gemeinschaftsräume auch und gerade in den kleinen Orten.

Initiative über den Gemeindebund, den Städtetag, weitere NGOs und Parteien zur Umschichtung der Fördermittel für den Autoverkehr und der Ausgaben für die Pendlerpauschale in Richtung ÖPNV-Ausbau, Nulltarif und Erweiterung des Fahrradstraßen- und -wegenetzes.

Veränderung der Zumutbarkeitsregelungen für die Annahme von Jobs, die tägliche lange Fahrten zum Arbeitsplatz oder gar ein eigenes Auto voraussetzen.

FLÄCHENFRASS GEWERBE- ENTWICKLUNG VERKEHR

Dr. Christiane Schmahl

**Weiter mit dem
Flächenfraß?
Gewerbeentwicklung und
Verkehr in Mittelhessen.**

Zurzeit werden die Grundsatzpapiere für den neuen Regionalplan Mittelhessen verabschiedet. Aus diesen Grundsatzpapieren entwickelt die Verwaltung den Textentwurf und die Plankarte, die dann im kommenden Frühjahr (2021) nach der Kommunalwahl, aber noch von der alten Regionalversammlung verabschiedet werden sollen.

Die Gewerbeentwicklung in Mittelhessen sollte dieses Mal fundiert gestaltet werden, daher wurde ein Gutachten von der Regionalversammlung in Auftrag gegeben. Auftragnehmer war das Institut »Prognos«, weshalb im Folgenden immer vom »Prognos-Gutachten« die Rede sein wird.

Als das Gutachten schließlich vorlag, war ich ziemlich erschüttert davon, dass dieses Gutachten völlig an der alten Politik des »weiter so« orientiert ist. Prognos entwickelt verschiedene Szenarien. Zuerst wird die bisherige Entwicklung einfach hochgerechnet, das bedeutet ca. 580-900 ha Gewerbeflächenbedarf bis 2030. Dann werden mit Hilfe eines Modells (»GIFFPRO«) vier Szenarien aufgestellt und eine obere und untere Bandbreite entwickelt. Das Szenario mit dem niedrigsten Bedarf hat natürlich die höchste Annahme an Reaktivierung von Brachflächen und umgekehrt – das Szenario mit dem höchsten Bedarf nutzt den meisten unversiegelten Boden. Nach diesem Modell liegt der Bedarf zwischen 500 und 650 ha.

Außerdem gibt es Flächenzuschläge (100 ha), um Auspendlerzahlen zu redu-

zieren. Das muss man so verstehen: Ich schaffe hier mehr Flächen für Gewerbe und schaffe es damit, Banker und andere hier mit Jobs zu versorgen, so dass sie nicht mehr in die Metropolregion Rhein-Main pendeln müssen. Damit reduziere ich das Verkehrsaufkommen, so jedenfalls das Gutachten. Und nehme hier Gewerbesteuer ein. Die Antwort auf die Frage, ob das jemals irgendwo im größeren Stil funktioniert hat, bleibt das Gutachten allerdings schuldig.

So kommt Prognos auf 600–750 ha zusätzlichen Gewerbeflächenbedarf bis 2030 für den »endogenen Bedarf« (das ist der Bedarf, der innerhalb von Mittelhessen durch Vergrößerungen von Firmen oder Verlagerungen entsteht) und die Rückholung von 10 Prozent Auspendlern. Weiterhin wird neben den zusätzlichen Gewerbeflächen, die jede einzelne Kommune in Mittelhessen erhält, um den »endogenen Bedarf« zu decken, noch ein weiterer Bedarf definiert: Der sogenannte »exogene Bedarf«. Das ist der Bedarf, den Investoren von außen haben, weil sie große Flächen entwickeln wollen. Hier wird ein zusätzlicher Flächenbedarf von 110–150 ha von Prognos angesetzt. Früher war das der Traum vom Automobilwerk südlich von Gießen, den ein Oberbürgermeister schon mal träumte. Heute sind das eher die Logistiker dieser Welt, für die wir eine Gunstlage darstellen:

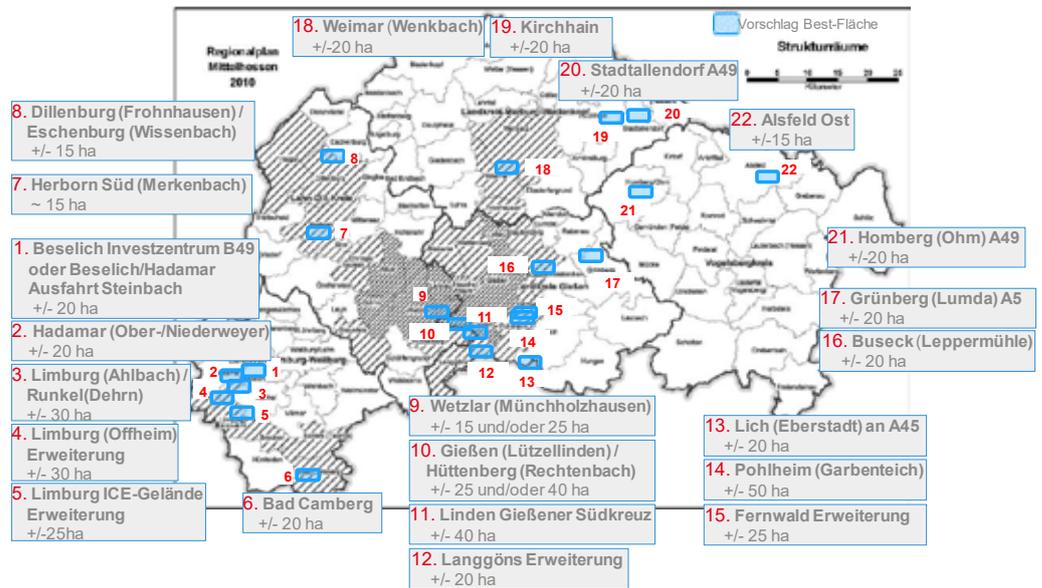
Mitten in Hessen, nördlich einer großen Metropole, mitten in Deutschland, an der Kreuzung von Autobahnen und autobahnähnlichen Bundesstraßen (A 5, A 45, A 49, B 49), mitten in Europa in der Nähe des Drehkreuzes Rhein-Main – das ist die Lage des Landkreises Gießen. Zurzeit ist es so, dass ein Logistikzentrum nach dem anderen nördlich von Frankfurt aus der Erde sprießt.

Logistikzentren ziehen Verkehr nach sich: In Lich z.B. sind bis zu 800 Lkw-Bewegungen am Tag geplant. 800, das bedeutet 33 zusätzliche Lkw in der Stunde auf der Strecke zwischen Lich und dem BAB-Anschluss bei Fernwald. Einer Strecke, die gerade erst mit viel Geld wegen der vielen Unfälle entschärft wurde und die sowieso schon durch Überholer, die es einfach nicht lassen können, sehr befahren ist. Das heißt aber auch, der Möbelhändler Wayfair wird im Internet bestellte Möbel für das Rhein-Main-Gebiet von uns aus ausliefern. Der Verkehr auf der A5 wird damit weiter steigen.

Neben Wayfair sind noch Größere in der Nähe fündig geworden: Rewe in Wölfersheim und Amazon ebenfalls in der Wetterau, Nordfrost im Vogelsbergkreis. In Buseck ist ein kleines Logistikzentrum entstanden, in Hungen wird darüber diskutiert. Alles Flächen, die schon im alten Regionalplan standen. Und so wird das weiter gehen, wenn die großen Flächen, die sogenannten »Best-Flächen« im Regionalplan ausgewiesen werden.

Von diesen Flächen hat Prognos 22 gefunden, davon die meisten im Landkreis Gießen. Insgesamt sieht Prognos also einen Bedarf von 710–900 ha für neue Gewerbeflächen in Mittelhessen. Das unterscheidet sich nun eigentlich gar nicht mehr vom sogenannten »weiter so« – nämlich der ersten Hochrechnung (s. oben), wenn alles so weiter ginge wie bisher.

Die Kriterien für eine »Best-Fläche« von Prognos sind Folgende: Mindestens 15 ha groß, aber auch bis zu 50 ha, höchstens 10 Min. von der Autobahn oder einer vierspurigen Bundesstraße entfernt, möglichst in Sichtweite. Die Bahn wird dabei nicht mitgedacht, Bahnanschluss ist nach wie vor kein Kriterium und das, obwohl wir dauernd über den überbordenden Verkehr reden, der bisher immer weiter steigt, obwohl er wegen des Klimawandels endlich sinken sollte.



Quelle: Eigene Darstellung Prognos AG 2019

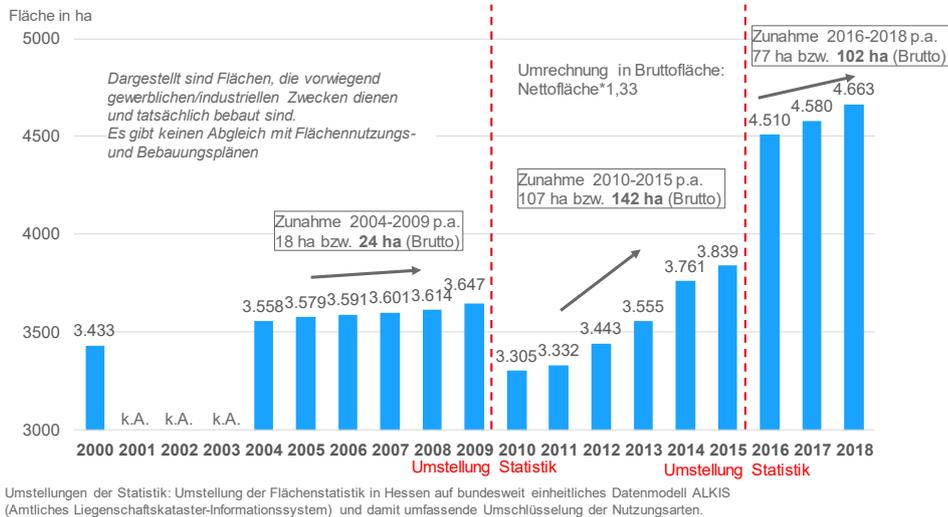
Und was macht die Regionalversammlung? Sie beschließt natürlich den höchstmöglichen Flächenbedarf als Grundlage für die weitere Vorgehensweise. Zwar werden ein paar von den »Best-Flächen« verlagert in andere Landkreise, damit es ein wenig »gerechter« wird innerhalb der Region. Aber südlich von Gießen wird ein Konglomerat an Gewerbegebieten von Linden bis nach Wetzlar geplant, immer an der A45 entlang.

Es geht hier um Flächenkonkurrenz und viel Verkehr, um die Bedarfe von Investoren und angeblich um Arbeitsplätze. Diese Planung für die nächsten 10 Jahre ist mit alten Modellen gerechnet, ohne den Klimawandel und die Trockenheit mit zu bedenken. Auch die schwindende Biodiversität spielt keine Rolle.

Immer noch ist das »Just in Time«-Modell das Leitmotiv. Alles auf die Straße und Umschlag in gigantischen Logistikzentren. Arbeitsplätze gibt es in den Zentren immer weniger, denn sie laufen voll automatisiert. Und die Qualität vieler dieser Arbeitsplätze ist durch Amazon durchaus bekannt.

Flächen sind endlich, guter Boden ist endlich. Mittlerweile ist die Flächenkonkurrenz hoch!

Wann wird begriffen, dass die Landwirtschaft in Zukunft eher mehr Flächen brauchen wird, um die Nahrungsversorgung der Bevölkerung sicher zu stellen, weil durch Wetterextreme wie



Quelle: Eigene Darstellung Prognos AG 2019 nach Hessisches Statistisches Landesamt 2019; Werte für 2018 Vorabzahlen Hessische Verwaltung für Bodenmanagement und Geoinformation; ab 2016 Umstellung auf ALKIS; dargestellt ist Nutzungsart 12100 Industrie und Gewerbe

Dürren Ernten verringert werden oder ausfallen? Die guten Böden sind hier besonders wichtig, weil sie viel mehr Wasser speichern können. Dort, wo wir jetzt Gewerbeflächen planen, gab es die wenigsten Ernteaufälle im Dürrejahr 2018 – auf den guten Wetterauer Böden.

Wann wird begriffen, dass der Artenverlust und damit der Verlust an Biodiversität die Menschheit mindestens in gleichem Maß bedroht wie der Klimawandel? Wenn ich Biolandwirtschaft betreiben will oder Flächen extensiver nutze, um das Überleben von Arten zu sichern, dann brauche ich mehr Fläche für die Nahrungsmittelproduktion. Auch Naturschutzflächen sind Flächen, die ich nicht für den Lebensmittelanbau nutzen kann. Nicht nur beim Gewerbe gibt es einen »Überschwappeneffekt« aus Frankfurt, auch für das Wohnen ist unsere Region attraktiv. Der Druck, Siedlungsgebiete auszuweisen, ist ebenfalls hoch.

Nicht umsonst hat das Land Hessen eine Begrenzung der Flächenzuwächse für Siedlung, Gewerbe und Verkehr in den Landesentwicklungsplan geschrieben. Aber auch diese Maßgabe ist auf Dauer zu hoch. Denn der Boden, der verdichtet wird, um riesige Hallen zu tragen, ist für immer verloren. Die Qualität unserer Region besteht darin, dass wir noch Natur haben, deswegen wollen Menschen hier leben. Wir sind gerade dabei, diese Qualität zu zerstören.

Wir müssen lernen, unseren Boden zu schätzen und mit diesem endlichen Gut für die zukünftigen Generationen verantwortlich umzugehen. Wir müssen lernen, Flächen zu recyceln. Wir müssen Arbeitsplätze schaffen, von denen Menschen menschenwürdig leben können. Und wir müssen nicht jeden Unsinn der globalisierten Weltwirtschaft mitmachen.

KEINE NEUEN GEWERBEGEBIETE AUF WERTVOLLEM ACKERLAND IN MITTELHESSEN

Dr. Hugo Schmidt

Aber schon die Versorgung mit Masken während der laufenden Corona-Krise hat uns vor Augen geführt, wie problematisch es ist, auf ausländische Hilfe angewiesen zu sein. Lebensbedrohlich wird es jedoch für die Bevölkerung eines Landes, wenn es nicht mehr die Grundversorgung mit Lebensmitteln garantieren kann und sich von ausländischer Hilfe abhängig macht.

Mit unserem Ackerland sollten wir sorgsam umgehen und es nicht für eine oft fragwürdige Nutzung opfern. Schon in meiner Kindheit habe ich erlebt, wie wichtig Ackerland für unser Leben ist. Nicht nur wegen der Bomben, sondern auch vom Hunger getrieben, flohen die Stadtbewohner aufs Land. Bis zum Ende des Krieges und noch einige Zeit danach lebten bei uns auf unserem Bauernhof eine Familie mit zwei Söhnen, die gerade im Alter von meinem Bruder und mir waren. Die große Verbundenheit dieser Familie mit meiner Familie aus dieser Zeit wurde mir klar, als in den 60er Jahren die Eltern mit einem ihrer Söhne, der natürlich schon lange erwachsen war, uns besuchten. Es war im Rahmen ihrer Deutschlandreise. Sie lebten schon lange in Amerika. Bis Anfang der 50er Jahre lebten bei uns Geschwister aus dem Sudetenland, die von ihrem Hof vertrieben worden waren. Auch sie waren in der ersten Zeit darauf angewiesen, dass sie mit den Grundnahrungsmitteln von unserem Bauernhof versorgt wurden. Auch daraus entstand eine große Verbundenheit zwischen ihnen und meiner Familie, die auch noch nach ihrem Wegzug nach Wetzlar weiter bestand.

Nach dem Klimaschutzplan der Bundesregierung soll der Flächenverbrauch bis zum Jahr 2050 auf null zurückgeführt werden. Verfolgt man die Flächenkonzepte der Regionalversammlung Mittelhessen und die der Städte und Gemeinden in Mittelhessen wird dieses Ziel nicht erreicht werden. Nach dem Grundsatzpapier, das das Prognosinstitut für die Regionalversammlung Mittelhessen ausgearbeitet hat und das auch so von der Mehrheit verabschiedet wurde, sollen allein für die nächsten zehn Jahre bis zu 900 ha im Regionalplan für Industrie- und Gewerbegebiete ausgewiesen werden.

Das Prognosinstitut arbeitet weitgehend nach Methoden der achtziger Jahre. Nur eine gute Autobahnanbindung ist das Maß aller Dinge bei der Ausweisung eines Gewerbegebietes. Nicht einmal eine gute Bahnanbindung wird als sehr wichtig erachtet. Umweltschutz und Klimaschutz spielen kaum eine Rolle, und die Bodenqualität bleibt völlig unberücksichtigt. Aber gerade die große Trockenheit während der letzten Wochen zeigt die Bedeutung der Qualität und insbesondere die wasserspeichernde Fähigkeit der Böden für das Gedeihen der Pflanzen. Einen sehr überzeugenden Beweis für die hohe Bodenqualität der gerade im Gebiet der »Best-Flächen« liegenden Äcker in der Gemarkung Lützellinden hat die Bürgerinitiative Lützellinden erbracht. Die BI setzt sich für den Erhalt der Ackerfläche in der Gemarkung Lützellinden ein. Sie hat im Bereich der »Best-Fläche« Zwiebeln, Karotten und Kartoffeln angebaut. Die Zwiebeln wurden bereits geerntet. Das nebenstehende Bild zeigt eindrucksvoll, dass die Zwiebeln mit Wasser und damit auch mit Nährstoffen hervorragend versorgt wurden. Der Größenvergleich mit den Ziegelsteinen belegt die außergewöhnlich gute Entwicklung der Zwiebeln.

Die Arbeitsplatzmöglichkeiten der Digitaltechnik des 21. Jahrhunderts stehen nicht im Blickfeld. Nur Arbeitsplätze auf innovativem Gebiet der Digitaltechnik wie jene 70 Arbeitsplätze in der Alten Post und andere zukunftsfähige Arbeitsplätze werden die Auspendler aus Mittelhessen in Richtung Rhein-Main-Gebiet zurückhalten. Leider verharrt die Mehrzahl der Politiker noch in den jahrzehntealten Denkstrukturen und sieht in der Ausweisung von immer weiteren Gewerbeflächen den einzigen Weg zur Arbeitsplatzbeschaffung.

In der Regionalversammlung widerspricht nur die Vertreterin der Grünen ausführlich und vehement dem Prognoskonzept. Im Stadtparlament Gießen steht, ausgenommen sind die Vertreter der Linken und der Bürgerliste, die Zeit in den Köpfen der Politiker still. Sie argumentieren wie schon ihre Großväter und Väter in den 60er und 70er Jahren des 20. Jahrhunderts. Unter ihnen welche, die nicht viel älter als 30 Jahre sind. Sie sollten sich schon einmal Antworten auf die Vorwürfe ihrer Kinder und Enkel zurechtlegen, mit denen sie mit Sicherheit in den nächsten Jahren konfrontiert werden. Selbst von diesen jüngeren Politikern wird die intensive Diskussion zum Klimawandel und die Haltung der Bundesregierung zum Landfraß – eine Reduktion bis 2030 auf 20 ha pro Tag – offenbar nicht wahrgenommen.

Ähnlich sieht es in den Parlamenten der anderen mittelhessischen Kommunen aus. Hier finden immer weitere riesige Logistikhallen die mehrheitliche Zustimmung der Parlamentarier. Bei der Entwicklung von zusätzlichen Arbeitsplätzen zeigen die Erfahrungen in den letzten Jahren im Stadtgebiet Gießen, dass Arbeitsplätze auch ganz ohne zusätzlich ausgewiesene Gewerbeflächen



Fotos: Hugo Schmidt

*Transparent der BI
»Lützellinden sagt Nein«
am Ortseingang.*



entstehen können. Nach Aussagen des Gießener Bürgermeisters Neidel handelt es sich alleine in Gießen um siebentausend zusätzliche Arbeitsplätze. Diese Zunahme ist das Ergebnis der Arbeit von vielen, fleißigen, einfallsreichen, aufgeschlossenen und der Zukunft zugeneigten Bürgern. Nichts ist naheliegender, als dass sich die Politiker in der Regionalversammlung und den Kommunen ausarbeiten lassen, in welchen Bereichen diese Beschäftigten ihre Arbeit gefunden haben.

Es ist nun an der Zeit, dass die hauptamtlich tätigen Politiker mit ihren Mitarbeitern in den Verwaltungen die Initiative ergreifen und die Vorgaben der Bundesregierung, den Flächenverbrauch bis zum Jahr 2050 auf null zu bringen, in Angriff nehmen. Die Kommunen bieten neben der Reaktivierung von Industriebrachen und Leerständen in den Gewerbegebieten eine Reihe von Möglichkeiten für Gewerbeansiedlungen. Ein großes Potential zur Verwirklichung der von der Bundesregierung angestrebten Flächenkreislaufwirtschaft bieten die Gewerbegebiete, die viele Dörfer in der Region einkesseln und die weitgehend von Einkaufszentren besiedelt sind. Mit ihrer Flächenbauweise und mit den danebenliegenden Parkplätzen beanspruchen sie riesige Flächen. Diesen wild wuchernden Gewerbegebieten muss man mit entsprechenden Bauauflagen begegnen und dafür sorgen, dass hier mehrgeschossig und in anspruchsvoller Architektur und nicht weiter im Stil des Wilden Westens gebaut wird. Da die Flachbauten dem schnellen Verfall ausgesetzt sind, können sogar mittelfristig durch verdichtete und mehrgeschossige Bauweise mit den neuen Bauauflagen Freiflächen geschaffen werden. In Süddeutschland und im europäischen Ausland findet man bereits Lösungsansätze. Man erstellt die Einkaufszentren in zweiter Ebene über den Parkplätzen.

Es darf nicht weiterhin wertvolles Ackerland vernichtet werden. In den Kriegs- und Nachkriegsjahren, als die Stadtbewohner vor den Bomben flohen und danach die Flüchtlinge aus Ostpreußen, Schlesien und dem Sudetengau kamen, hat sah man, wie wichtig es war, dass die Landbevölkerung unter tätiger Mithilfe der Neuankömmlinge wenigstens die Versorgung mit Grundnahrungsmitteln sicherstellen konnte. Wir alle hoffen, dass wir niemals wieder eine solche Katastrophe wie die der Kriegs- und Nachkriegszeit erleben müssen. Aber schon die Versorgung mit Masken während der laufenden Corona-Krise hat uns vor Augen geführt, wie problematisch es ist, auf ausländische Hilfe angewiesen zu sein. Lebensbedrohlich wird es jedoch für die Bevölkerung eines Landes, wenn es nicht mehr die Grundversorgung mit Lebensmitteln garantieren kann und sich von ausländischer Hilfe abhängig macht. Es ist verantwortungslos, wenn weiterhin wertvolles Ackerland einfach zubetoniert wird.

Wintergerstenfeld der BI



NIEDRIGLOHN PRIVATISIERUNG MOBILITÄT

Klaus Zecher

Die Strukturen sind komplex und die Arbeit vielfältig. Ingenieurinnen und Ingenieure planen und entwickeln. Schlosser und Mechatroniker reparieren den Fahrzeugbestand. Bus- und Zugpersonal sind 24 Stunden an 7 Tagen die Woche rund um die Uhr im Einsatz – auch an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen. Sachbearbeiterinnen nehmen Beschwerden entgegen. Reinigungspersonal pflegt Busse, Züge und Bahnhöfe. Im Winter wie im Sommer.

1998 waren für Busse, Straßen- und U-Bahnen noch 153.000 Menschen im Einsatz, es wurden 7 Mrd. Fahrgäste im Jahr bewegt, 40.000 pro Beschäftigten. 2017 hatten Personalabbau und Einsparungen die Zahl der Beschäftigten auf 125.000 gedrückt, die aber 8,8 Mrd. Menschen transportierten, 70.000 kamen auf jede Mitarbeiterin. Eine Steigerung um mehr als 50 Prozent. Arbeits- und -verdichtung nahmen zu, ebenso wie der Krankenstand. Insgesamt sank von 2000 bis 2016 der Personalkostenanteil im bundesweiten ÖPNV von 46,5 auf 37,1 Prozent.

Ursache: Privatisierung

Diese Entwicklung resultiert aus der Öffnung des ÖPNV für den Lohndumping-Wettbewerb und die darauffolgende Privatisierung. So nutzten Anfang der 2000er Jahre klamme Kommunen die Marktöffnung und lagerten ihre Leistungen an Privatunternehmen ohne oder mit schlechter Tarifbindung aus. Ein anderer Weg war die Ausgründung eigener Dienstleistungen – so z. B. auch bei den SW Gießen die MitBus. Die Gewerkschaften akzeptierten unter dem Druck der Zergliederung und Verschlechterung der realen Tarifbedingungen mit dem Ergebnis, dass die Beschäftigten nicht mehr dem allgemeinen Tarif-

Um die Berufe im gesamten Bereich – das heißt für die Kundenbetreuer im Nahverkehr, Lokführer, Zugbegleiter, Bus- und Straßenbahnfahrer, Instandhalter, Reiniger – attraktiv zu machen, müssen die Gehälter deutlich erhöht, die Arbeitsbedingungen verbessert und die Arbeitsverdichtung reduziert werden.



Foto: Igor Vershinsky

vertrag für den öffentlichen Dienst (TVöD) unterliegen, sondern dem TV-N Hessen bzw. dem LHO Hessen für private Busunternehmen, was zu erheblichen Tarifeinbußen und schlechteren Arbeitsbedingungen führte.

Die privaten Verkehrsunternehmen forderten und fordern von den Aufgabenträgern alle Verkehrsleistungen auszuschreiben, um den Öffentlichen Unternehmen die Verkehrsleistung abzunehmen und profitable Linien auf eigene Rechnung zu betreiben. Den Grund hierfür findet man im sogenannten Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz. Diese bundesgesetzliche Regelung führt dazu, dass der kommunal organisierte öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in den Wettbewerb mit privaten Verkehrsunternehmen tritt. Gewinnt ein privates Verkehrsunternehmen diesen Wettbewerb und darf den kommunalen ÖPNV betreiben, hat dies nicht selten die Abwicklung des kommunalen Verkehrsunternehmens mitsamt dem Verlust der kommunalen Lenkungs- und Gestaltungsmöglichkeiten zur Folge.

Was sind eigenwirtschaftliche Verkehre?

Die Ausschreibungen von Verkehrsleistungen auf bestimmten Linien entsprechend den Ausschreibungsbedingungen können vermieden werden, wenn ein Unternehmen die Verkehrsleistung im eigenwirtschaftlichen Betrieb erbringen will.

Sie rechnen in ihrer Kalkulation damit, dass die Fahrgeldeinnahmen höher sind als der Preis, den sie vom Aufgabenträger für die Verkehrsleistung erhalten würden. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren ist im Gegensatz zur Übertragung der Verkehrsleistung nach Ausschreibung keine Tarifbindung vorgesehen. Es gelten nur die Mindestlohnbestimmungen und die Rahmenbedingungen auf gesetzlicher Grundlage.

Es rechnet sich nur mit Niedrig- und Mindestlohn

Dies hat zwei gravierende Auswirkungen:

- Linien, die im Gesamtsystem des Nahverkehrs ihre Kosten durch Einnahmen übersteigen, werden dem Gesamtsystem des finanzierten ÖPNV entzogen. Damit werden die Gewinne, die auf diesen Linienbündeln entstehen, nicht in das Gesamtsystem zurückgeführt, sondern verbleiben bei dem Privatunternehmen (so bei der Linie 520 im Lumdatal).
- Durch Nichtbeachtung der Tarifverträge entsteht ein zusätzliches Lohngefälle und eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen. Längere Schichtzeiten bei gleichzeitig weniger Arbeitszeit: Es wird aber nur die definierte Arbeitszeit bezahlt und nicht die Gesamtzeit, die der Busfahrer, die Busfahrerin auf dem Bus verbringt, um die Arbeitszeit zu erreichen. Deshalb nützt auch in diesem Bereich der gesetzliche Mindestlohn nur bedingt, da alle Regelungen, die über den reinen Stundenlohn hinausgehen (außer den Lenk- und Mindest-Ruhezeiten), nicht geregelt sind.

Bei Verträgen, die über das Ausschreibungsverfahren vergeben werden, gelten in Hessen repräsentative Tarifverträge, an die sich die Auftragnehmer halten müssen. Dieses kann dazu führen, dass Fahrerinnen und Fahrer in ein und demselben Betrieb unterschiedlich bezahlt werden. Eine tatsächliche Überprüfung der Anwendung der Ausschreibungsbedingungen in dem Bereich der Lohn- und Arbeitsbedingungen findet faktisch nicht statt.

Bahnreform führte zu Kahlschlag

Seit 1990 kam es im Bereich der Eisenbahnen – Deutsche Bahn und private Betreiber – zu einem Abbau von 200.000 Arbeitsplätzen. Gleichzeitig verdoppelten in diesem Zeitraum die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr im Zeitraum nahezu. »Selbst wenn man eine größere Steigerung der Produktivität unterstellt, so bedeutet dieser Vorgang vor allem dreierlei: 1) Die Belastung für den einzelnen Beschäftigten im Schienenverkehr ist gestiegen. 2) Die Ausgaben in strategisch wichtigen Bereichen wie Ausbildung, Instandhaltung und Wartung wurden in unverantwortlicher Weise gesenkt. 3) Die Qualität in den Bereichen Service und Komfort wurde derart stark abgesenkt, dass viele die Bahn dauerhaft meiden.«¹

¹ Carl Waßmuth/Winfried Wolf, *Verkehrswende – Ein Manifest*, Köln 2020, S. 155, auch die Zahlen oben aus diesem Buch

Nachfolgend Forderungen für mehr Respekt für die Menschen, die unsere Busse und Züge fahren und instandhalten:

- Arbeitsstress, Frust, Krankheit und Überstunden können nur reduziert werden, wenn mehr eingestellt wird.
- Familienfreundliche Schichten, bei acht Stunden bezahlter Arbeitszeit max. zehn Stunden Schichtlänge. Längere Schichten beeinträchtigen nicht nur die Gesundheit der Beschäftigten, sondern auch bei Überbelastung die der Fahrgäste.
- Schluss mit den unbezahlten Wegezeiten zur Fahrzeugübernahme und sog. Wendezeiten. Die Gesamtarbeitszeit muss deutlich reduziert werden.
- Eine Personalplanung, die ausreichend Personal und Auszubildende einplant, um die Zukunft zu sichern und Überstunden zu vermeiden.
- Eine Bezahlung, die die Beschäftigten nicht zwingt, Überstunden zu leisten, um angemessen leben zu können. 60 Prozent der Beschäftigten machen regelmäßig vier Überstunden pro Woche.
- Mindestpausen von 15 Minuten mit Sanitäreinrichtungen! Ausreichende Ruhezeiten und auskömmliche Pausen.
- Bus-, U-Bahn- und Straßenbahnfahrer/-innen werden besonders häufig an ihren freien Tagen zur Arbeit gerufen. Das familiäre Leben bleibt auf der Strecke. Ausreichende und bezahlte Bereitschaftsdienste vor Ort.
- Das Personal vor Ort ist Ansprechpartner für alle Beschwerden, Fragen und Mängel, die die Fahrgäste loswerden wollen. Nicht selten werden sie aggressiv angegangen und angepöbelt. Das muss bei der Attraktivität der Arbeitsregelungen berücksichtigt werden.
- ÖPNV-Beschäftigte brauchen endlich ein angemessenes Gehalt. Die Einsparungen und Absenkungen der Löhne und die Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen, die man ihnen abgenötigt hat, müssen endlich zurückgenommen werden.
- Jährlich sind 5.000 neue Arbeitsplätze im ÖPNV erforderlich, um ihn auf ein zeitgemäßes, attraktives Niveau zu bringen.

Im Schienenverkehr und im ÖPNV hat sich in den vergangenen 20 Jahren die Zahl der Arbeitsplätze deutlich verringert – trotz gesteigener Verkehrsleistungen. Die Belastung der Beschäftigten ist deutlich gestiegen und nimmt immer mehr zu. Es gibt immer weniger qualifizierten Nachwuchs. Notwendig ist eine Ausbildungs Offensive die ÖPNV-Ausschreibungen müssen Ausbildungsplätze nach dem Berufsbildungsgesetz vorschreiben.

Um die Berufe im gesamten Bereich – das heißt für die Kundenbetreuer im Nahverkehr, Lokführer, Zugbegleiter, Bus- und Straßenbahnfahrer, Instandhalter, Reiniger – attraktiv zu machen, müssen die Gehälter deutlich erhöht, die Arbeitsbedingungen verbessert und die Arbeitsverdichtung reduziert werden.

NULLTARIF- WAS DENN SONST?

Reinhard Hamel

Im Januar 1968 besetzten die Bremer Schüler und Studenten die Straßbahnschienen und gaben mit einem fünftägigen erfolgreichen Streik gegen drastische Fahrpreiserhöhungen den Impuls für andere Städte: Buxtehude, Darmstadt, Dortmund, Duisburg, Essen, Esslingen am Neckar, Flensburg, Gelsenkirchen, Hannover, Heidelberg, Herford, Leverkusen, Mannheim, Marburg, Minden, Oldenburg, Schweinfurt, Stuttgart und Wuppertal folgten in den kommenden drei Jahren. Ausgangspunkt waren Fahrpreiserhöhungen um teilweise bis zu 33 Prozent.

In erster Linie riefen Studenten, Schüler, Gewerkschaften und in Verbänden und Parteien organisierte Jugendliche zu Protesten und Demonstrationen auf. Zusammen mit Bürger*innen blockierten sie Busse und Straßenbahnen und warben gleichzeitig mit Hilfe der Aktion Roter Punkt für einen alternativen, weitgehend selbstorganisierten öffentlichen Nahverkehr, um so die Rücknahme der Fahrpreiserhöhung zu erreichen. Teile der Bewegung forderten damals schon einen Nulltarif. Nach vielen Erfolgen erlahmte die Bewegung, andere Themen bestimmten den Inhalt außerparlamentarischer Bündnisse.

Eine wechselvolle Entwicklung

Es bedurfte einiger Jahre, bis immer mehr Menschen die fossile Autogesellschaft als eine Sackgasse auf dem Weg zu mehr Urbanität, Gesundheit, Sicherheit, Klimaverträglichkeit und sanfter Mobilität erfuhren. Als eine erste große Stadt machte Bologna in Italien von 1973 bis 1974 den Aufschlag. Der Funke wurde erstickt. In den 1990er Jahren begann ein zweiter, immer noch kleiner Versuch. Hasselt in Belgien ist das prominenteste Beispiel von 1997 bis

**Weltweit sind es über
zweihundert Städte, die
mit dem entgeltfreien
ÖPNV in dieser oder jener
Form experimentieren.
Hundert von ihnen
praktizieren den Nulltarif
im ÖPNV**



*Juni 1969 Aktion Roter Punkt
Foto: NDR*

2013. Aber auch in Ostdeutschland, in Templin und Lübben, gab es zeitweilig den Nulltarif im ÖPNV. Nach der großen Finanz- und Wirtschaftskrise von 2008 hat eine dritte Phase begonnen.

Weltweit sind es über zweihundert Städte, die mit dem entgeltfreien ÖPNV in dieser oder jener Form experimentieren. Hundert von ihnen praktizieren den Nulltarif im ÖPNV für alle öffentlichen Verkehrsmittel während ihrer gesamten Betriebszeit. Mit Luxemburg hat ihn ein ganzer Staat zum 1. März 2020 eingeführt.

Vorher hatte Tallinn als erste europäische Hauptstadt den entgeltfreien ÖPNV für seine Bürger*innen möglich gemacht. Seit dem Sommer 2018 fahren in 15 von 18 Bezirken Estlands die Busse zum Nulltarif, und nahezu die gesamte Bevölkerung des Landes kann den Nulltarif nutzen. In Polen sind es immer mehr Städte, die den Nulltarif im ÖPNV einführen. Frankreich hat schon eine lange Tradition in dieser Hinsicht. Aubagne wurde dabei zum Symbol. Im September 2018 trat Dünkirchen hinzu.

In Bremen wird gerechnet und diskutiert, wie ein Nulltarif für das Bundesland finanziert und eingeführt werden könnte. Hierzulande hat Pfaffenhofen ab Ende 2018 mit einem unentgeltlichen Tarif die Nutzung der Stadtbusse in einem 30-Minuten-Takt eingeführt, zur gleichen Zeit folgte Viechtach in Niederbayern. Tübingen und Aschaffenburg führten 2018 und Ulm sowie Neu-Ulm

wie auch Bocholt 2019 den fahrscheinlosen Tarif an Samstagen ein, in Augsburg gilt seit dem 1. Januar 2020 in der City-Zone und in Monheim seit dem 1. April 2020 ein Gratis-ÖPNV.

Zahlreiche Städte in Deutschland, Österreich und in der Schweiz haben bereits autofreie Sonntage in Verbindung mit gebührenfreiem ÖPNV durchgeführt. In Hamburg gab's das 2007 bis 2012, in Bremen seit drei Jahren wieder. Es gibt also eine große Zahl unterschiedlicher Angebote, die der VCD in folgende Gruppen gliedert:

- Nulltarif als Schnupperangebot (an Samstagen, Sonntagen, Führerscheintausch gegen gebührenfreien Nulltarif, Paten-Ticket u.a.)
- Beitragsfinanzierter Nulltarif (Semester-, Mieter-, Jobticket, für Kinder, Schüler und Jugendliche, Landesticket Hessen, Bürgerticket, Nahverkehrsabgabe u. a.)
- Steuerfinanzierter Nulltarif (je nach Ebene aus Kommunal-, Landes- oder Bundeshaushalt finanziert)

Tragik der Allmende?

Die Beispiele zeigen: Die Geschichte des Nulltarifs in diesem Land ist wechselhaft. Versuche und Beschlüsse wurden abgebrochen oder zurückgenommen. Einzelne überlebten. Neben dem Wechsel der politischen Mehrheitsverhältnisse waren es vor allem auch immer wieder finanzielle Restriktionen, die zum Abbruch führten.

Aber es gibt auch ernst zu nehmende Einwände gegen einen steuerfinanzierten Nulltarif. So geht der VCD zwar davon aus, dass »steuer- oder haushaltsfinanzierter Nulltarif (...) zum Beispiel dort eine plausible Maßnahme (ist), wo die bisherigen Maßnahmen und die sonstigen politisch-ökonomischen Rahmenbedingungen nur ein mangelhaftes Nahverkehrsangebot mit wenig Fahrgästen und niedrigem Kostendeckungsgrad erreicht haben. Das ist häufig in kleinen Städten und Gemeinden der Fall, wo das Instrument ›Nulltarif‹ unter bestimmten Bedingungen ein erfolgversprechender Versuch für Verbesserungen beziehungsweise sogar für einen Neuanfang im öffentlichen Nahverkehr sein kann.« (VCD-Hintergrund, ÖPNV zum Nulltarif – Möglichkeiten und Grenzen, 07-2013, S. 13.) Dagegen sei er »nur unter bestimmten Umständen zu befürworten, in der Regel aber (...) kritisch zu bewerten.« (S. 14) Warum?

- Kostenwahrheit im Verkehr: »Auch der öffentliche Verkehr ist motorisierter Verkehr mit negativen gesellschaftlichen Auswirkungen wie mehr Umweltbelastung und weniger Lebensqualität für die Menschen (verbunden). Aufgrund seiner kostenerzeugenden Effekte darf er in der Regel nicht unentgeltlich angeboten werden, sondern muss durch Nutzerfinanzierung in Form von Fahrgelderlösen oder in Form von Nahverkehrsabgaben durch Nutznießer oder Verkehrserzeuger gegenfinanziert werden.«



Foto: Wachiwit/iStockphoto

- Verkehrsvermeidung: »Die in allen Städten mit kostenloser Nutzung des ÖPNV beobachtete Ausweitung der Verkehrsleistung des ÖPNV durch zusätzlichen Besucher- oder auch Freizeitverkehr bedeutet eine zusätzliche Umweltbelastung.«
- Verkehrsverlagerung: »Nach den vorliegenden Daten vor allem aus Hasselt lässt sich vermuten, dass es unter Umständen zu größeren Verlagerungseffekten vom Aktivverkehr als vom MIV auf den ÖPNV kommt, was zu einer umweltpolitisch nicht vertretbaren Fehlsteuerung hin zu mehr Verkehrsemissionen führt und damit die mit dem Instrument in der Regel verfolgten Klima- oder Umweltschutzziele verfehlt.«
- Finanzierung: »Vor dem Hintergrund der knappen öffentlichen Haushaltsmittel ist eine effizientere Finanzierungsstruktur im ÖPNV in der Zukunft notwendig. Ziel ist, mit möglichst geringem finanziellem Aufwand ein für das Verlagerungsziel attraktiven Nahverkehr zu erreichen.«

- Qualität: »Durch das Instrument des Nulltarifs droht die Orientierung am Fahrgastmarkt verloren zu gehen. Den Verkehrsunternehmen fehlt dann der Leistungsanreiz, über mehr Kundenorientierung und Qualitätsaspekte zusätzliche Fahrgäste und höhere Fahrgelderlöse als Einnahmen zu generieren.« (S. 13/14)

Auch prinzipielle Einwände gibt es. So hat der Mikrobiologe und Ökologe Garrett Hardin den Begriff der »Tragik der Allmende« geprägt. »Freedom in a commons brings ruin to all« (Hardin, *The Tragedy of the Commons* 1968: 1244). Seine These: Die freie Nutzung von Gemeingütern zieht den Ruin aller nach sich. Aber für welches Gemeinwesen ist das richtig? Wie sind solche Gemeinwesen verfasst?

Wie würde ein Gemeinwesen aussehen, in dem Hardins These nicht gilt? Die Nobelpreisträgerin Elinor Ostrom hat sich mit Hardins These auseinandergesetzt und ihm entgegnet, dass das reale Problem in Gemeinschaften gelöst werden kann, wenn die Betroffenen die konkrete Ressource – hier die Straße bzw. der städtische öffentliche Raum – selbstorganisiert in geeigneten institutionellen Formen verwalten würden. Das verlange eine Übereinkunft der Betroffenen, die zum einen von überzeugenden Selbstverpflichtungen ausgeht und zum anderen eine effektive Kontrolle dieser Selbstverpflichtungen einschließt. Dieses Prinzip sei vielfach wirkungsvoller als zentralstaatliche Kontrolle oder Marktregulierung.

ÖPNV wie öffentlich

Was der Begriff »Öffentlicher PNV« aussagt, ist durchaus umstritten. Mit dem Soziologen und Stadtplaner Richard Sennett können wir öffentliche Räume als Orte verstehen, wo man sich treffen, kennenlernen, streiten, einander und sich selbst verändern kann. Schon deshalb sollten wir uns dafür engagieren, dass öffentliche Räume erhalten, ausgedehnt, demokratisch gestaltet und vor Kommerzialisierung und Privatisierung geschützt werden. Öffentliche Räume sind Allmende bzw. Gemeingüter. Sie enden an Grenzen, wo das Private beginnt. Der Mainstream fasst öffentliche städtische Räume als die öffentlichen Gebäude, die Freiflächen und Parkanlagen, den öffentlichen Straßenraum. Sie gelten als der Allgemeinheit zugänglich.

Damit steht zugleich die Frage, wie »Allgemeinheit« verstanden werden soll. Sind dies alle hier Lebenden, nur die mit deutschem Personalausweis und mit einem festen Wohnsitz? Die Praxis zeigt, dass »zugänglich« nicht »frei zugänglich« bedeuten muss, denn auch öffentliche Räume können kommerzialisiert sein. Zudem kann das Betreten von öffentlichen Räumen für konkrete Personengruppen gefährlich sein, wenn es z.B. um Kinder auf stark befahrenen Straßen geht, um Frauen, die sich im öffentlichen Raum bewegen, oder um People of Color, die kaum noch Parkanlagen betreten, in denen Neonazis um Kontrolle kämpfen. So steht also immer die Frage nach dem Schutz individueller körperlicher und seelischer Unversehrtheit im öffentlichen Raum.

Auch der öffentliche Personenverkehr ist Teil des öffentlichen Raums. In Anlehnung an Sennett geht es um das Straßen- und Autobahnnetz und seine Nutzung. Dieses Netz ist in seiner Gesamtwirkung ein destruktives Allmendegut. Dagegen ist der öffentliche Personennahverkehr ein potentiell konstruktives Allmendegut. Damit ist auch eine andere Basis für die Diskussion über die Funktionen des öffentlichen Personenverkehrs und über die für ihn geltenden Tarife gegeben.

Wie andere gesellschaftliche Bereiche – Gesundheit, Bildung, Öffentliche Dienste, Sicherheit, Energieversorgung, Bankdienste – sollte auch der öffentliche Verkehr (Bahn, Bus und ihre Infrastruktur) frei von privaten Profitinteressen gesellschaftlich organisiert und gestaltet werden. Als Bereiche der allgemeinen Daseinsvorsorge sollten sie allen offenstehen und frei (also ohne Gebühren) verfügbar sein.

*Verkehrswendetag: Bahnhofstraße als Fahrradstraße; frei für Busverkehr.
Foto: Markus Ihle*





Foto: Markus Ihle

Dies ist keine Minderheitenmeinung. Im Gegenteil. Anfang 2018 ergab eine von dem Sozialwissenschaftler Peter Grottian in Auftrag gegebene repräsentative Umfrage, dass 71 Prozent der Menschen in diesem Land einen ÖPNV-Nulltarif begrüßen würden. Zur selben Zeit ergab eine von »Bild am Sonntag« bei Emnid veranlasste Umfrage ein ähnliches Ergebnis: 67 Prozent würden »die öffentlichen Verkehrsmittel stärker« nutzen, »wenn diese gratis wären« (BamS, 18.2.2018).

Neben dem Landesticket für Beamte gibt es in Hessen Flatrate-Tickets (1 Euro je Tag) für Schüler und Senioren. In der Diskussion ist die Öffnung dieses Programms für alle Bürgerinnen und Bürger. Dies sind wichtige Schritte auf dem Weg zu einem flächendeckenden Nulltarif. Ob 1 Euro oder keine Euro am Tag – welche Relevanz haben da die oben vorgetragenen kritischen Einwände gegen einen steuerfinanzierten Nulltarif?

Die Mühen der Ebene

Zu welch skurrilen Ergebnissen die vertrackte Diskussion führen kann, zeigt das Beispiel Lahnau. 1 Euro kostete bislang eine Busfahrt von der Kirchstraße in Atzbach zum Rathaus in Dorlar. Und eine Fahrt von der Kirchstraße zum Römischen Forum, die mit rund vier Kilometern längst mögliche Strecke innerhalb der Gemeinde Lahnau (Lahn-Dill), kostete ebenfalls einen Euro. Möglich machte es das schon vor Jahren eingeführte »Lahnau-intern-Ticket«. Doch der CDU in Lahnau ging das nicht weit genug: Die Gemeinde könne das subventionierte Ticket doch einfach komplett streichen und die Kosten in Höhe von zusätzlich etwa 7.000 Euro übernehmen. Diesem Vorschlag der Christdemokraten folgte die Gemeindevertretung im Februar 2020 einstimmig, das kostenlose Ticket solle »schnellstmöglich« eingeführt werden, heißt es im Sitzungsprotokoll.

Doch der Rhein-Main-Verkehrs-Verbund (RMV) bremste das Vorhaben aus, wie der Gießener Anzeiger zuerst berichtete. Schriftlich erklärt der Verbund: »Als der RMV 1995 gegründet wurde, gehörte ein verbundweit einheitliches Tarifsysteem zu seinen größten Errungenschaften. Egal, von wo nach wo Fahrgäste unterwegs sind, sollen sie nur eine Fahrkarte kaufen müssen und der Preis soll sich nach den durchfahrenen Tarifgebieten richten.« Eine zu starke Subventionierung bis hin zum Nulltarif torpediere jedoch dieses verbundweite Tarifsysteem. Eine weitere Befürchtung des RMV: Fahrgäste, die von anderen Tarifgebieten nach oder durch Lahnau hindurch fahren, könnten ihre Fahrkarten stückeln, also zum Beispiel nur bis zum Lahnauer Ortsrand lösen. So »würde die Stadt mit einem Nulltarif auch Fahrten billiger machen, die nicht nur auf dem Stadtgebiet unterwegs sind.« Und das, so können wir die Logik des RMV fortführen, wäre natürlich verhängnisvoll.

DAS »UNGEZIEFER DER STRASSE« FUSSGÄNGER

Götz Eisenberg



»Wer hier zu Fuß geht, wird auf der Stelle verhaftet«, scherzte man bei der Ankunft in Los Angeles, wo es keine Fußgänger gibt«, schrieb Italo Calvino 1960 in seinem Kalifornischen Tagebuch und fuhr fort: »Ein Fußgänger ist hier immer ein verdächtiger Typ.« Diesen Eindruck kann man inzwischen auch in Gießen gewinnen. Seit einer Weile kann man als Fußgänger den Gießener Anlagenring nur noch im Laufschrift überqueren.

Jeden Tag gehe ich mehrfach über die Kreuzung Südanlage-Goethestraße, und seit einiger Zeit reicht die Grünphase bei normalem Schrittempo nicht mehr aus, um auf die andere Seite zu gelangen. Ältere oder gehbehinderte Menschen schaffen es bestenfalls bis zur Mitte und müssen dort warten, bis die Ampel wieder grün wird. Würden sie in dem ihnen gemäßen Tempo weitergehen, gerieten sie in Lebensgefahr. Die Eile, zu der Fußgänger durch die geänderte Ampelschaltung genötigt werden, und die Angst, in die man sie versetzt, sind unwürdig. Unwürdig durchaus im Sinne des kantischen Begriffs der Würde. Die Fußgänger werden zum Mittel fremder Zwecke degradiert, und das beraubt sie nach Kant ihrer Würde.

Die zu Fuß gehenden und nun rennenden Menschen sind ein Mittel, um Zeit für den fließenden Autoverkehr zu gewinnen. Dass ist würdelos und eine Schande für eine Stadt, die sich viel auf ihre Bürgerfreundlichkeit zugute hält. »Verkehrslichter« wurden ja einst aufgestellt, um die Fußgänger vor Schaden

zu bewahren und ihnen im Zeitalter wachsenden Autoverkehrs ein gefahrloses Überqueren der Straßen zu ermöglichen. Nun wird dieses zu einer Art von russischem Roulette: Schaff ich's oder schaff ich's nicht? Es ist, als wollte man den Fußgängern zu verstehen geben, dass ihre Zeit nun endgültig abgelaufen ist. In Deutschland bestimmte die Reichsverkehrsordnung von 1934, dass Fußgänger auf den ihnen zugewiesenen Gehwegen bleiben müssen, die Straße also nur noch ausnahmsweise benutzen dürfen. Die Ghettoisierung setzte sich in den 1970er Jahren fort, als man zum ungestörten Konsum eigene Fußgängerzonen einrichtete. Mit dem Verschwinden des Fußgängers wäre eine Provokation aus der Welt geschafft, denn nach Walter Benjamin stellt der Müßiggang des Flaneurs eine Revolte gegen das Universum der Zweckrationalität und die bürgerliche Arbeitsethik dar. Der Müßiggänger erinnert die anderen daran, dass sie ihr Leben damit vergeuden, es sich durch harte Arbeit zu verdienen, mit einer Form der Arbeit als Vollzeitbeschäftigung, die geschichtlich längst nicht mehr nötig wäre. Niemand müsste mehr sein Brot im Schweiß seines Angesichts essen.

Wenn es nach Verkehrsminister Scheuer ginge, würde es bald tatsächlich keine Fußgänger mehr geben. Er möchte die letzte Lücke schließen, die die Menschen noch zu Fuß überwinden und sie auf Elektroroller stellen. Für »die letzte Meile« seien diese Fahrzeuge optimal, sagte der Verkehrsminister. Gemeint ist die Strecke vom Bus oder Parkhaus zur Arbeitsstelle, die



Foto: Dmytro Varavin

dank der E-Scooter nun zurückgelegt werden kann, ohne beim Gehen die Erde zu berühren. Scheuer strebt die Vollendung eines Systems an, in dem alle Bewegung von Funktionen und Prothesen ausgeht – von Autos, Fahrrädern, öffentlichen Verkehrsmitteln und künftig eben auch Rollern, die die Einzelnen ihrer ökonomischen Bestimmung zuführen.

Wie in den meisten Städten steht der motorisierte Individualverkehr auch in Gießen vor dem Kollaps. Die Stadt ist von parkenden und fahrenden Autos verstopft. Überall wird gedrängt und gehupt. Zu manchen Zeiten geht gar nichts mehr. Die städtische Atmosphäre ist mit Aggressionen, Lärm und stinkenden Schadstoffen aufgeladen. Die Motoren brüllen und röhren und jaulen, und dazwischen rennen Fußgänger um ihr Leben. Sie halten das für übertrieben? Im März 2018 kam es in Gießen am helllichten Tag auf dem Anlagenring zu einem Rennen. Ein Porsche kam von der Fahrbahn ab und prallte gegen den Mast einer Ampel. Diesem Umstand verdankte ein zwölfjähriger Junge sein Überleben, der dort mit seiner Mutter darauf wartete, dass die Ampel auf Grün sprang. Weltweit stirbt alle 60 Sekunden ein Fußgänger, in Berlin waren 2018/19 von 45 Verkehrstoten Fußgänger. In der Stadt wurden 2159 Kollisionen zwischen Autos und Fußgängern gezählt,

465 zwischen Fahrrädern und Fußgängern, Tendenz steigend. Auch zwischen Radfahrern und Fußgängern werden die Umgangsformen rauer. Radfahrer sind nicht per se die besseren Menschen. Fußgänger im übrigen auch nicht. Beide Gruppen gehören im Straßenverkehr zu den Schwächsten und Schutzlosesten und sollten sich untereinander solidarischer verhalten.

Statt über langfristige Lösungen nachzudenken und diese dann auch anzugehen, versucht man auf Seiten der Stadt Zeit zu gewinnen. Zeit, die man den Fußgängern nimmt und dem motorisierten Verkehr zuschlägt. Man wird als zu Fuß gehender Bürger darüber belehrt, dass die »autogerechte Stadt« nach wie vor Priorität genießt. Die »autogerechte Stadt« zeugt von einer Perversion im Menschenbild, die für kapitalistische Gesellschaften kennzeichnend ist: Kapital und Maschinen genießen Vorrang vor den Menschen, die zu Störfaktoren des reibungslosen Betriebs und Anhängseln der Maschinerie herabsinken. Der Frankfurter Philosoph Theodor W. Adorno sprach davon, dass »Passanten, Kinder und Radfahrer« in der technisierten und motorisierten Welt zum »Ungeziefer der Straße« würden. Dass er damit nicht ganz Unrecht hatte, bekommt man zu spüren, wenn man in Gießen zu Fuß unterwegs ist.

PARKING DAY 2020 IN GIESSEN

Lione Stienecke und Andrea Barany

Am dritten Freitag im September war es wieder soweit – Internationaler (No-) Parking Day!

Auf der ganzen Welt – auch in Gießen – eroberten sich Menschen ihre Stadt zurück, denn die Flächen in unseren Städten sind nicht für parkende Autos gedacht – sie sind vor allem für Menschen da!

Die Grundidee des Parking Days ist simpel: Melde Parkplätze als Demonstrationsfläche an und gib ihnen für einen Tag eine neue Bestimmung. Verlege dein Wohnzimmer auf einen Parkplatz vor deiner Haustür, lass Pflanzen den Asphalt beleben, nimm dir den öffentlichen Raum zurück und belebe ihn mit anderen Menschen!

Die Grundidee des Parking Days ist simpel: Melde Parkplätze als Demonstrationsfläche an und gib ihnen für einen Tag eine neue Bestimmung. Verlege dein Wohnzimmer auf einen Parkplatz vor deiner Haustür, lass Pflanzen den Asphalt beleben, nimm dir den öffentlichen Raum zurück und belebe ihn mit anderen Menschen!

In Gießen demonstrierten wir mit Straßenfestcharakter, wie wunderschön Gießens Plätze sein können und wie sie für alle sein könnten, wenn es keine Parkplätze wären! Denn abgesehen davon, dass individualisierte Autofahrten und Klimaschutz unvereinbar sind, Autos giftige Stickoxide ausstoßen und im Durchschnitt 23 Stunden am Tag parken, beanspruchen sie auch unglaublich viel Platz. Ein einziger Standard-Autoparkplatz nimmt dabei zwischen 12 und 15 m² ein. Wie groß ist dein Kinderzimmer? Dein WG-Zimmer? Oder dein Wohnzimmer? Hast du ein Wohnzimmer?

Am Parking Day haben wir uns selbst ein Wohnzimmer, eine Bühne, einen Spielplatz, ein Café und vieles mehr auf die Straßen gezaubert. Auf dem Lindenplatz, in der Marktlaubenstraße, auf dem Brandplatz, in der Walltorstraße und in der Neuen Bäume wurden Parkplätze umgewidmet. Es wurden Reden gehalten und Konzerte gespielt, es gab Kaffee, Kuchen und Brötchen auf Spendenbasis, eine Kleidertauschparty, ein Verkehrsquiz, einen Fahrradparcours



*Aktion am 18. September 2020
auf dem Brandplatz*

und Lastenradprobefahren, Sprühkreideaktion, Saatrühfelherstellung und eine Fahrradwerkstatt sowie Kunstausstellungen, Wikingerschach und eine Aktion zum Lieferkettengesetz. Insgesamt waren fast 20 Gruppen und Initiativen am Geschehen beteiligt, und sie alle forderten eine gerechtere Verkehrsflächenverteilung: Städte für Menschen, nicht für Autos!

Zudem war der Parking Day 2020 in Gießen geprägt von Protesten für den Erhalt des Dannenröder Forstes! Hier soll in Zeiten der Klimakrise und der allgemeinen Einsicht, dass eine Verkehrswende notwendig ist zum Trotz, Wald gerodet werden, um einen neuen Autobahnabschnitt zu bauen!

Neben einigen Reden von Aktivist*innen auf den Bühnen des Parking Days gab es eine Kundgebung, die vom Regierungspräsidium über Parking-Day-Flächen bis in die Sonnenstraße zog und bei der Reden zum Wald- und Trinkwasserschutz, aus der Waldbesetzung, über die Geschichte des Widerstandes, die politische Situation und das versammlungsfeindliche Verhalten von Behörden und Gerichten zu hören waren.

Wir sagen: Kein Baum ist egal. Wald statt Asphalt!

Und daran sieht man: Beim Parking Day geht es um mehr als Autos und Parkplätze. Wir fordern eine generelle Verkehrswende! Wir wollen so genial getaktete Busverbindungen, so sichere Fahrradwege und so schöne Fußwege, dass niemand mehr ein Auto braucht.

Viele Menschen denken, wir wollen ihnen die Autos verbieten, und sagen, dass es für sie keine sinnvolle Alternative zum Auto gibt (ÖPNV-Anbindung zu schlecht, zu langsam, zu teuer). Dann

Aktionen auf dem Landgraf-Philipp-Platz, dem Lindenplatz, und in der Neuen Bäume
Fotos: Lione Stienecke und Andrea Barany



sagen wir: »Doch!« Und zwar sobald Gießen die Prioritäten verändert hat, weg vom Auto hin zu einem ökologisch und sozial sinnvollen Verkehrswendeplan. Dann brauchst du kein Auto mehr, dann willst du gar kein Auto mehr!

Eine Verkehrswende beinhaltet kein Autoverbot von heute auf morgen, sondern ein ausgeklügeltes Konzept, das Autos überflüssig macht. Es ist eine politische Entscheidung, ob Gießen immer weiter Geld in das umweltzerstörende Auslaufmodell des motorisierten Individualverkehrs pumpt oder endlich Geld in die Hand nimmt, um Alternativen zu fördern. Ein detailliert ausgearbeiteter Plan zu einer ökologisch und sozial sinnvollen Verkehrswende liegt bereits vor (giessen-autofrei.tk). Worauf wartet die Stadt?

Es gibt nun die ersten Fahrradstraßen in Gießen und auch immer mehr Fahrradampeln und Fahrradstreifen – es bewegt sich etwas und das ist gut so! Doch um als Stadt 2035 klimaneutral zu sein, braucht es mehr. Es braucht ein schnelles und entschlossenes Vorgehen. Wir werden weiter protestieren – bunt und vielfältig. Der Parking Day in Gießen reiht sich somit in eine Reihe von Verkehrswendeaktionen in jüngster Zeit ein. Menschen setzen sich für einen Regiotramanschluss, ein Fahrradstraßennetz, eine autofreie Innenstadt, für einen Nulltarif im ÖPNV, breite Fußwege, Bikesharingprojekte und vielem mehr ein.

Wo ein Wille, da ein Radweg!



INITIATIVE »VERKEHRSWENDE IN BUSECK«

**Beate Allmenröder
und Markus Ihle**

Bei Sturzregen treffen sich zwölf Menschen in tiefender Regenkleidung vor dem Kulturzentrum. Alle kommen mit dem Fahrrad, obwohl der Himmel seine Schleusen weit geöffnet hat. Es sind Mitglieder der Busecker Verkehrswende-Initiative, die es seit Winter 2018/19 gibt.

**Entstehung
Aktivitäten
Ziele
Gelingensbedingungen**

Anfänge

Die Nase voll von Abgasen, Autolärm und einer Verkehrspolitik, die sich kaum um Klimaschutz schert – das hatten viele von ihnen schon lange! Doch Vernetzung und gemeinsame Aktion fehlten. Am 14. November 2018 ändert sich das durch eine Veranstaltung der Kreisgruppe der Gießener Linken: Die Projektwerkstatt Saasen stellt ihren »Verkehrswendeplan für das Wiesecktal« vor. Anwesend sind Jörg Bergstedt aus Saasen und Reinhard Hamel von den Kreistags-Linken. Auch Busecks Bürgermeister Dirk Haas (SPD) und der schon immer radelnde Ortsvorsteher Erich Hof (SPD) sind da. Dazu mehr als 50 Zuhörer*innen.

Das große Interesse lässt die Hoffnung wachsen: Die Zeit ist reif für Veränderungen. Der Vortrag analysiert klar und nennt konkrete Maßnahmen. Bürgermeister und Ortsvorsteher sind aufgeschlossen. Die bei solchen Veranstaltungen üblichen Einwände, Bedenken und Vertröstungen halten sich an diesem Abend zurück.

Das war der Impuls: Verkehrswende-Aktivist trifft sich mit in Verantwortung stehenden Realpolitikern, moderiert von einem Busecker Linken – und sie reden wirklich miteinander, hören zu, wägen ab. Dabei steht der Radverkehr be-

Fotos: Markus Ihle

sonders im Fokus. Bei den Zuhörer*innen wächst die Hoffnung: Hier ist etwas möglich!

Bis sich eine Verkehrswende-Gruppe bildet, vergehen noch Wochen, in denen Interessierte für ein weiteres Treffen gewonnen werden.

Heute sind im E-Mail-Verteiler 55 Personen gelistet. Zu den regelmäßigen Treffen erscheinen zwischen zehn und zwölf Personen. Vor den Aktionstagen sind es auch schon mal 26. Schnell ist man sich einig. Die Busecker Öffentlichkeit soll mit konkreten Aktionen zur Verbesserung des Radverkehrs angesprochen werden. In der Vorbereitung des 1. Busecker Verkehrswendetages (7. September 2019), entsteht der Name Initiative »Verkehrswende in Buseck«.

Die Aktiven

Neben den ums Klima Besorgten und vom Verkehr Geplagten, neben Fahrrad-Enthusiasten und Polit-Aktivisten sind auch Mitglieder der im Busecker Parlament vertretenen Parteien dabei. Nur die CDU fehlt lange. Nun ist auch sie dabei. Die meisten leben in Buseck. Erfahrene Aktivist*innen aus dem Umland bringen Impulse, politische Erfahrung, notwendige Kritik und die wichtige Vernetzung ein. Denn eine Verkehrswende ist nur im größeren Zusammenhang vom Vogelsberg bis nach Gießen und Wetzlar sinnvoll.

Die aktiven Mitglieder kommen inzwischen aus allen Ortsteilen. Während Großen- und Alten-Buseck sowie Trohe von Anfang an vertreten sind, dauert es, bis auch in Beuern und Oppenrod Aktive gewonnen werden. Es ist wichtig,



Plakat für den Zweiten Busecker Verkehrswendetag am 5. September 2020

Das »Kreisel« wird zum Symbol für eine Verkehrswende in Buseck: Diese Gefahrenstelle des R7 muss entschärft werden! Aktion zur Forderung eines Kreisverkehrs, 20. Juni 2020



»Eine Fahrradstraße ist der Anfang von vielen Fahrradstraßen!« Abschlusskundgebung des 2. Busecker Verkehrswendetages mit Präsentation der drei Leihlastenrädern, 5. September 2020



alle Ortsteile und auch alle Busecker Parteien einzubinden. Das Bemühen um gute Kontakte zu den Local Players wird großgeschrieben, bei aller inhaltlichen Klarheit.

Vorteilhaft ist, dass auch der Großen-Busecker Ortsvorsteher Erich Hof mitmacht und der Bürgermeister lose und grundsätzlich wohlwollend assoziiert ist.

Die Heterogenität der Gruppe wirkt nicht spaltend, sondern bereichernd. Das Ziel einer schnellen Verkehrswende verbindet. Und jede*r Aktive kann in seinem/ihrem Umfeld Kontakte nutzen und für die Sache werben.

Die mühsame organisatorische und öffentlichkeitswirksame Kleinarbeit wird vor allem von Menschen Ü50 erledigt. Bei den Aktionen sind dann auch Jüngere dabei: Familien, junge Erwachsene, Studierende.

Ziele

Buseck ist zwischen Vogelsberg und Gießen gelegen, ein geeigneter Ort, um relativ schnell und unkompliziert die Verkehrswende umzusetzen: Ein Bahnhaltetpunkt an der Strecke Gießen–Fulda, gute Infrastruktur, Busanbindung und eine Ortsdurchfahrt des hessischen Fernradweges R 7, der in westliche Richtung durch eine flache Auenlandschaft auf asphaltierten Wegen über 6 bis 15 km nach Gießen führt.

Auch wenn die Bahn- und Busanbindung Thema bleibt, steht der Radverkehr im Fokus. Die Ortsdurchfahrten des R7 enthalten mehrere Gefahrenstellen, deren Entschärfung dringlich ist. So entsteht das Ziel, die gesamte R7-Ortsdurchfahrt sowie die Zuwege zu den Schulen in Fahrradstraßen umzuwandeln. Viele Aktive wünschen sich noch mehr: Die Zurückgewinnung aller Straßen auch für nicht motorisierte Menschen – nicht nur für den Radverkehr. Auch Fußgänger*innen, Rollator-Geher*innen, spielende Kinder, Alte, Rollstuhlfahrer*innen sollen sich entspannt im öffentlichen Raum bewegen können!

Ebenso stehen Mitfahrbänke, sichere Fahrradstellplätze an Märkten und öffentlichen Gebäuden sowie E-Lastenräder zum Verleih auf der Agenda der Gruppe. Daneben werden verbesserte Nutzungsbedingungen der Vogelsbergbahn gefordert: weitere Bahnhaltetpunkte im Industriegebiet Großen-Buseck und in Rödgen, Zusatzgleise, um die Zugfrequenz zu erhöhen, und eine Regiotram zur schnellen Fahrt in die Gießener Innenstadt und zur Uni. Die Forderung nach besseren Fahrrad-Mitnahmebedingungen gehört auch dazu.



»Kreiseln« beim 1. Busecker Verkehrswendetag, 7. September 2019.

Aktivitäten

Der »1. Busecker Verkehrswende-Tag« am Samstag, 7. September 2019, findet nahe einer besonders gefährlichen Stelle des R7 statt: Hier wird der Radverkehr durch eine unübersichtliche Straßenkreuzung geführt. Schon lange wird ein Kreisverkehr gefordert, der auch den Radverkehr sicherer macht. Um diese Forderung zu beleben, wird ein benachbarter Abschnitt des Schützenweges zur samstäglichen Versammlungsfläche mit Straßencafé, Infoständen, Polit-talk, Musik u.v.m. In Kooperation mit der Grünen Jugend Gießen und anderen mittelhessischen Verkehrswende-Initiativen wird mehrmals für einige Minuten der geforderte Kreisverkehr von 60-80 Radler*innen imaginiert. Die Fotos von dieser Aktion finden in der Presse Verbreitung. So wird dieses »Kreiseln« zum Symbol für eine Verkehrswende in Buseck, das auch bei anderen Gelegenheiten (s. u.) belebt wird.

Dieser Aktionstag ist eine wichtige Basis für die folgenden Gespräche mit Vertreter*innen der Busecker Kommunalpolitik. Die Idee der Fahrradstraßen wird gestreut und diskutiert. Auf Initiative von Erich Hof beschließt die Busecker Gemeindevertretung im Dezember 2019 einstimmig, »im Rahmen des Klimaschutzes ein Mobilitätskonzept und vor allem ein umfassendes Konzept für einen besseren Fahrradverkehr für Buseck« zu entwickeln. In einer öffentlichen Veranstaltung sollen im März 2020 die Busecker Parlamentarier*innen und weitere Interessierte über Fahrradstraßen informiert werden. Als Referent wird Jan Fleischhauer gewonnen, ADFC-Fachmann für Verkehrsplanung und -sicherheit. Diese Veranstaltung fällt jedoch der Corona-Pandemie zum Opfer.

Ersatzweise werden im Juni 2020 der Bürgermeister und je zwei Vertreter*innen aller Parteien zu einem Austausch ins Kulturzentrum eingeladen. In kleinem Format wird an konkreten Beispielen über die Situation des Radverkehrs und Lösungsvorschläge informiert. Alle Anwesenden zeigen sich darin einig, dass schnelle Lösungen zugunsten des Radverkehrs wünschenswert seien.

Es folgen Einzelgespräche mit allen im Busecker Parlament vertretenen Parteien

Im Rahmen der Klimaaktionstage in Gießen lädt die Initiative im Juni 2020 zur Fahrrad-Sternfahrt nach Gießen ein. Ohne langen Vorlauf beteiligen sich ca. 40 Personen am erneuten »Kreisel«, mit dem die Tour beginnt. Ca. 30 Personen jeden Alters radeln dann weiter nach Rödgen, um von dort in beeindruckender Zahl (60 bis 70 Personen) weiter nach Gießen zu rollen. Von der Polizei gesichert, ist es ein herrliches Gefühl, die ganze Autostraße für den Radverkehr zu haben.

Ein 2. Verkehrswende-Tag wird am Samstag, 5. September 2020, corona-konform durchgeführt. Vorbereitet durch mehrere Presse-Berichte wird in Kooperation mit der Gemeindeverwaltung ein Verkehrsversuch durchgeführt: Ein Teilstück des R 7 wird an diesem Tag als Fahrradstraße ausgewiesen. An vier Stationen in Trohe und Großen-Buseck wird für die Einführung von Fahrradstraßen geworben. Wieder beteiligen sich weitere Gruppen, wie Grüne Jugend Gießen, Allrad, der ADFC, Projektwerkstatt Saasen. Die Resonanz in der Busecker Bevölkerung ist positiv.

Bei der Abschlusskundgebung wird ein erster Erfolg der Gruppe öffentlich gefeiert: Die ersten drei Leihlastenräder sind da! Mit Hilfe von Bürgermeister Dirk Haas ist diese Idee der Initiative realisiert. Die Räder werden präsentiert und können kostenfrei bei Aktiven der Verkehrswende-Initiative ausgeliehen werden.

Wenige Tage später zeichnet sich – ganz aktuell – ein weiterer Erfolg ab:

Auf der Basis der bilateralen Gespräche wurde ein interfraktioneller Antrag zur Gemeindevertretungssitzung am 1. Oktober 2020 vorbereitet. Es sieht vor, dass entlang des R7-Verlaufs



in Großen-Buseck zwischen der Kreuzung Zeilstraße/Bahnhofstraße und der Kreuzung Schützenweg/Bismarckstraße eine Fahrradstraße eingerichtet wird. Dieser Beschluss erfolgte inzwischen einstimmig. Nach zwei Jahren ist dies ein erster Schritt hin zur Verkehrswende!

»Viele freuen sich schon auf die ersten Busecker Fahrradstraßen«: Abschlusskundgebung nach dem Verkehrsversuch am 5. September 2020

Gelingensbedingungen

Folgende Faktoren scheinen zum Gelingen der Verkehrswende-Aktivitäten beizutragen:

- Zusammensetzung der Gruppe: Die bunte Mischung macht's! Bei allen Differenzen wird der gemeinsame Wille betont, bezüglich der Verkehrswende an einem Strang zu ziehen. So können sich die verschiedenen Erfahrungen, Vernetzungen und Kompetenzen vereinigen.



*Gute Laune trotz Regenwetter,
7. September 2019.*

- Keine Scheu vor anderen Positionen: Das vielfältige Bemühen um Vernetzung im Ort und die Integration noch nicht in der Initiative vertretener Parteien und Personengruppen lohnt sich. Große Kontroversen bleiben bislang aus.
- Umsetzbare Ziele: Konkrete Vorhaben sind leichter anzugehen und zu realisieren als pauschal eine Verkehrswende zu fordern: Anschaffung von kommunalen Leih-Lastenrädern, Analyse von begrenzten Problembereichen und Entwicklung von Lösungsvorschlägen, Analyse von Verkehrsflüssen vor Ort und Vorschläge zu Verbesserungen, umsetzbare Forderung der Einführung einer konkreten Fahrradstraße.
- Der Blick von außen: Die treuen Begleiter*innen und Unterstützer*innen aus anderen Orten und Initiativen bewahren vor Betriebsblindheit, die eigene Perspektive wird regelmäßig überprüft.
- Keine Angst vor Aktivist*innen: Ihre Erfahrungen in politischen Auseinandersetzungen sind wertvoll. Ihr langer Atem kann ermutigen. Auch hier gilt: Man muss sich nicht in allem einig sein! Unterschiede sind Vielfalt, sind Reichtum!
- Verlässlichkeit: Erfreulich viele Mitglieder der Gruppe (ca. 15 Personen) übernehmen engagiert und verlässlich Aufgaben und Verantwortung. Das erhöht auch das Vergnügen beim gemeinsamen Tun.
- Kontinuierliche Pressearbeit: Sie ist mühsam, aber fruchtbar. Dabei muss nicht nur über Aktivitäten und Forderungen informiert werden. Auch Alltagserfahrungen mit dem Fahrrad können in Artikeln beschrieben und damit für das Radfahren geworben werden: Auto-



Die Bahnhofstraße als Fahrradstraße beim Verkehrsversuch am 5. September 2020.

mobilität ist nicht alternativlos! Auf diese scheinbar unpolitische Weise kann das Feld für konkrete politische Forderungen vorbereitet werden.

- Gespräche in der Nachbarschaft: Vorurteile und Verlustängste sind große Feinde der Verkehrswende. Beharrliche Aufklärungsarbeit trägt Früchte!
- Kontakte in die lokale Geschäftswelt: Auch bei den örtlichen Geschäftsleuten herrscht Sorge vor weiteren Beeinträchtigungen. Das Teilen von Erfahrungen kann helfen: »Für den anliegenden Handel und die Gastronomie bedeuten mehr Radfahrer auch mehr Kunden, denn im Vergleich zu Autofahrern halten Radfahrer deutlich eher an einem Geschäft oder Café an.«
- Vernetzung mit anderen Initiativen in anderen Orten: Eine Verkehrswende wird letztendlich nur funktionieren, wenn sie flächendeckend umgesetzt wird.

MOVE JLU!

PERSPEKTIVEN

FÜR EINE FÜR EINE SOZIAL-ÖKOLOGISCHE

MOBILITÄTSSWENDE

Verkehrsreferat des AStA der JLU Gießen

Gießen. Universitätsstadt. Die Stadt mit Deutschlands höchster Studierendendichte. Der Einfluss der Uni und der Studierenden auf das Stadtbild ist dementsprechend hoch – auch was die Bereiche Verkehr und Verkehrswende betrifft.

Durch das Solidarsystem des Semestertickets, das in Gießen bereits in den 90er Jahren eingeführt wurde, nutzen viele Studierende Bus und Bahn in ganz Hessen, um zwischen Uni und Wohnort zu pendeln, aber natürlich auch in ihrer Freizeit. Denn wer bereits ein Ticket bezahlt hat, wird es auch nutzen. Es ist nur sinnvoll dieses Konzept schrittweise auf weitere Bevölkerungsgruppen auszuweiten und auf einen Nulltarif im öffentlichen Nahverkehr hinzuarbeiten.

Das oft angebrachte Gegenargument, dass ein kostenloser Service zu einem schlechten Umgang damit führe, also beispielsweise Vandalismus fördere, erscheint absurd, da es ein rein ökonomisches ist: was kein Geld kostet, ist auch nichts wert. Für uns Studierende fühlt es sich bereits so an, als würden wir gratis mit dem ÖPNV fahren, der dadurch allerdings nicht an Wertigkeit verliert, sondern eher noch gewinnt. Einfach einsteigen und losfahren, ohne sich Gedanken über ein Ticket machen zu müssen – so einfach kann die Mobilität der Zukunft sein.

Viele Studierende nutzen darüber hinaus ihr Fahrrad, um sich innerhalb von Gießen fortzubewegen. Der Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen ist deshalb relativ hoch und erscheint noch größer in Relation zur vorhandenen Infrastruk-

Es ist höchste Zeit, dass der Kreis, die Stadt Gießen und die Hochschulen gemeinsam mit den Bürger*innen den sozial-ökologischen Umbau in Form der Verkehrswende angehen.



Kostenloser Fahrradverleih für Studenten

Blick auf die Mittelinsel in der Rathenaustraße. Statt eines Zebrastreifens oder eines shared spaces ist hier eine Wohlfühlzone für PKW geschaffen worden, die andere Verkehrsteilnehmende benachteiligt.

tur, die nicht flächendeckend vorhanden ist und auch auf den Campusbereichen zu wünschen übriglässt. Konflikte mit Fußgänger*innen und dem Autoverkehr sind an der Tagesordnung. Hier hat Gießen noch großes Potenzial. Andere Studi-Städte wie Münster sind schon weiter. Um das Klimaschutzziel 2035null zu erreichen muss Gießen seinen Radverkehrsanteil auf rund 35% steigern. Auch an der Universität muss sich dazu einiges ändern und der sogenannte Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) absolute Priorität bei der Gestaltung der Verkehrsflächen bekommen. Ein aktuelles negatives Beispiel ist der Umbau der Rathenaustraße, der abermals den Autoverkehr, unnötigerweise und entgegen aller sachkundigen Expertise, bevorzugt. Der geplante Campusplatz um die »neue Mitte« des Philosophikums wird so nicht realisierbar sein.

Im vergangenen Jahr haben wir als Vertreter*innen der Studierendenschaft der JLU unsere Ideen und Projekte hinsichtlich der Verkehrswende und für eine klimafreundliche Mobilität deutlich gemacht. Der Schwerpunkt unserer Arbeit lag darin, vor allem das Radfahren attraktiver zu gestalten und mehr Studierende dazu zu bewegen, vom Auto auf das Rad umzusteigen. Von uns geschaffene Anreize sind zum Beispiel das Leihradsystem nextbike, welches wir als Studierende seit dem Frühjahr zu nochmals deutlich besseren Konditionen nutzen können. Langfristig wollen wir als AStA in Kooperation mit der Stadt und anderen Akteuren das Leihradsystem noch weiter ausbauen. Darüber hinaus wurden Fahrradreparaturstationen auf den Campus errichtet und ein Lastenrad angeschafft, das schon bald kostenfrei von den Studierenden und anderen Interessierten ausgeliehen werden kann. Es wird in das bereits bestehende Verleihsystem von ALLrad e.V. integriert.

Neben der Schaffung dieser sozial-ökologischen Alternativen zum motorisierten Individualverkehr geben wir uns auch auf die Suche nach neuen Ideen und Anregungen für eine sozial

Fotos: L. J. Schmidt



Nur ein kleiner Ausschnitt der enormen Parkplatzfläche am Philosophikum

und ökologisch verträgliche Mobilität. Konzepte für die Anbindung ländlicher Regionen, autofreie Innenstädte und Campus sowie explizite Vorschläge für die Verkehrswende in Gießen haben wir aus unserer Veranstaltungsreihe »Verkehrswende in und um Gießen« im Januar und Februar mitgenommen. Sie wurde in Kooperation mit den Verkehrswendeinitiativen in Gießen und Umgebung organisiert und behandelte unter anderem die folgenden Themen, die auch als politische Zielsetzung unserer Arbeit gelesen werden können:

Autofreier Campus & autofreie Innenstadt:

Der motorisierte Individualverkehr muss zurückgefahren werden – bezogen auf die Stadt und auf die Universität. Autos rauben Platz, machen Lärm, und die ausgestoßenen Abgase belasten Umwelt und Gesundheit. Da, wo es möglich ist, muss vom Auto auf das Rad, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder andere ökologische Alternativen umgestiegen werden. Dieser Umstieg sollte so einfach wie möglich gestaltet werden, um auch die Menschen übererzeugen zu können, die an diesem Konzept zweifeln. Gleichzeitig bietet ein Rückgang im motorisierten Individualverkehr die Möglichkeit der Reduktion von Parkplätzen – besonders an den einzelnen Standorten der Uni – und dementsprechend der Flächenversiegelung.

Die verbesserten Lebensbedingungen in der Stadt – mehr Grün, bessere Luft und weniger Lärmbelästigung – dürfen aber keinesfalls zu einer Steigerung der Mieten und zur Gentrifizierung Giessens führen.

Ausbau der Infrastruktur für Radfahrende und Fußgänger*innen:

Mit den ersten Fahrradstraßen ist in Gießen ein Anfang im Ausbau der Radinfrastruktur geschaffen worden. Das reicht aber nicht. Es wird ein umfassendes, weit ausgebautes Netz an Fahrradstraßen benötigt, welches auch die einzelnen Campus und die Wohnheime miteinander verbindet. Es muss möglich sein, sicher, schnell und sorgenfrei mit dem Rad oder zu Fuß durch die Stadt zu kommen – von den Naturwissenschaften in die Stadt, vom Bahnhof zum Philosophikum, vom Wohnheim Unterhof zum Campus Kugelberg.

Wenn das Rad gerade nicht bewegt wird, muss es natürlich irgendwo auch abgestellt werden. Deshalb ist es nötig, die Abstellanlagen für Fahrräder an der Uni noch weiter auszubauen.

Der Fußverkehr muss auf den kurzen Distanzen Priorität bekommen. Die Wege müssen dazu zum Beispiel auf den Campusbereichen barrierefrei, möglichst kurz, aber auch ansprechend gestaltet werden. Innerhalb der Kernstadt müssen vor allem das illegale Gehwegparken beendet werden und die Gehwege auf Normbreite ausgebaut werden.

Anbindung des ländlichen Raumes:

Wenn wir eine autofreie Stadt fordern, dann müssen wir natürlich auch die Menschen im Blick behalten, die aus dem Umland in die Stadt pendeln. Der ÖPNV auf dem Land muss ausgebaut werden und es muss Möglichkeiten geben, die Stadt mit dem Rad zu erreichen, ohne sich dabei in Lebensgefahr begeben zu müssen. Eine Übergangslösung könnten Park+Ride-Parkplätze mit hochfrequentem ÖPNV-Angebot in Richtung Innenstadt und zurück zum Stadtrand sein – zum Beispiel in Gewerbegebieten.

Öffentlicher Personennahverkehr:

Der Ausbau des ÖPNV ist einer der bedeutendsten Bausteine in der Verkehrswende. Ein kostenloser, gut ausgebauter und barrierefreier ÖPNV kann ein Anreiz sein, vom Auto auf Bus und Bahn umzusteigen. Da die Studierenden Bus und Bahn in Hessen bereits kostenlos nutzen, legen wir besonderen Wert darauf, dass dieser Vorteil auch allen anderen Menschen zur Verfügung steht sowie auf den Ausbau des ÖPNV. Möglichkeiten, den ÖPNV in Gießen zu verbessern, wären unter anderem die Schaffung weiterer Bahnhaltdepunkte – zum Beispiel am »Ulner Dreieck« – bis hin zu einer Regio-Tram, die die wichtigsten Punkte der Stadt untereinander und mit dem Umland verbindet, sowie der Ausbau der Buslinien. Die Schaffung der Expressbuslinie vom Bahnhof zum Philosophikum, die seit Jahren von der Stadt versprochen wird, ist längst überfällig, um eine annehmbare Verbindung für (pendelnde) Studierende zu schaffen.

Die oben ausgeführten Punkte erheben keinen Anspruch auf Vollständigkeit im Sinne eines Gesamtkonzeptes. Als gewählte Vertreter*innen der Studierendenschaft sind auch wir auf fachliche Expertise angewiesen, wenn es um konkrete Fragen der Ausgestaltung geht. Hierzu wird sowohl an der THM als auch an der JLU von Wissenschaftler*innen, aber auch Studierenden geforscht und intensiv über die Mobilität der Zukunft nachgedacht. Es ist höchste Zeit, dass der Kreis, die Stadt Gießen und die Hochschulen gemeinsam mit den Bürger*innen den sozial-ökologischen Umbau in Form der Verkehrswende angehen. Das Know-how ist vorhanden – wir Studierenden sind dabei!

WALD STATT ASPHALT

EINE AUTOBAHNBAUSTELLE IN MITTELHESSEN SOLL DAS ENDE DES MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHRS EINLÄUTEN

Die A49 ist eine Autobahn, die Gießen und Kassel verbinden und westlich von der bereits bestehenden Verbindung durch die A5/A7 gebaut werden soll. Seit der Anfangsphase des Großprojekts vor 40 Jahren gibt es Widerstand gegen dieses verkehrspolitisch unsinnige und ökologisch schädliche Bauvorhaben. Seit Jahrzehnten weisen Bürgerinitiativen wie die Schutzgemeinschaft Gleental e.V. auf die untragbaren Auswirkungen für Umwelt und Menschen in der Region sowie auf Mängel in der Planung hin und organisieren Proteste – bisher leider ohne großen Erfolg.

Zwischen Stadtallendorf und Gemünden soll nun das nächste Teilstück der A49 quer durch ein FFH-Naturschutzgebiet und ein wichtiges Trinkwasserschutzgebiet gebaut und dafür rund 100 ha gesunder Mischwald gerodet werden. Am 1. Oktober 2020 begann die Räumung und Rodung in dem Waldstück »Herrenwald« bei Stadtallendorf, am 5. Oktober im »Maulbacher Wald« bei Maulbach. Der »Gerichtswald« wurde bisher nicht angetastet.

Doch seit dem 30. September 2019 sind Bäume auf der Trasse besetzt. Wir dokumentieren Texte der Besetzer*innen, die zusammen mit örtlichen Umweltgruppen, Bürger*inneninitiativen und Anwohner*innen gegen den Bau der Autobahn protestieren – und diesem Protest neuen Schwung gaben. (<https://waldstattasphalt.blackblogs.org/>). Die Besetzung soll die Rodungen verhindern und den Bau der A49 stoppen – aber auch die Debatte um die Verkehrswende vorantreiben.



Abriegelung des »Herrenwaldes« am 1. Oktober 2020 und Räumung. Fotos (l.,u.): Ingo Berghöfer



Besetzung – Warum?

Wir sehen sehr viele gute Gründe, Widerstand gegen den Bau der A49 zu leisten und Alternativen zu organisieren. Einige dieser Gründe haben wir hier zusammengetragen.

Für die Form des Widerstands (Besetzung und direkte Aktion) haben wir uns entschieden, weil andere Formen des Widerstands (wie Demos, Petitionen, Klagen und Appelle an politische Entscheidungsträger*innen) den Bau der A49 bisher nicht aufhalten konnten und mit den Rodungen nun Fakten geschaffen werden sollen. Veränderung braucht mutiges und entschlossenes Handeln – deswegen besetzen wir!



Foto: Felix Pflüger

Systemwandel statt Klimawandel – ökologische Krise aufhalten

Wir befinden uns in einer globalen ökologischen Krise. Diese zeigt sich, um nur einige Beispiele zu nennen, nicht nur im Klimawandel, sondern ebenso im Aussterben von Tier- und Pflanzenarten, dem Verlust von fruchtbaren Böden und dem Absinken des Grundwasserspiegels.

Die Ursache für diese ökologische Krise ist der stetig wachsende Verbrauch von natürlichen Ressourcen (und den daraus entstehenden Folgen) in einem Wirtschaftssystem, das auf unbegrenztes Wachstum setzt. Mehr Wachstum bedeutet auch mehr Verbrauch von Ressourcen, egal wie »effizient« eine Wirtschaft ist. Die natürlichen Ressourcen dieser Erde sind jedoch begrenzt: Nicht nachwachsende Rohstoffe lassen sich nicht unbegrenzt wiederverwenden, und auch nachwachsende Rohstoffe haben Grenzen durch Regenerationszeiten (ein Wald kann nicht schneller abgeholzt werden, als er nachwächst, wenn die Ressource dauerhaft genutzt werden soll). Die Vorstellung von unbegrenztem wirtschaftlichem Wachstum steht damit im grundlegenden Widerspruch zu der Idee von Nachhaltigkeit.



Dazu kommt: Wer im kapitalistischen Wirtschaftssystem nicht auf Wachstum setzt, ist nicht konkurrenzfähig und wird verdrängt. Jeder – auch noch so gut gemeinte – Versuch innerhalb des Kapitalismus, echte Lösungen für die ökologische Krise zu finden, ist deswegen zum Scheitern verurteilt! Alle Maßnahmen zur Verbesserung der Nachhaltigkeit, die in Politik und Wirtschaft unternommen werden, ohne diesen Grundwiderspruch zwischen Wirtschaftswachstum und Nachhaltigkeit anzuerkennen, können zwar das Gefühl vermitteln, dass etwas getan wird, werden aber letztlich ins Leere laufen (so wie das kürzlich verabschiedete »Klimapaket« der Bundesregierung)! Deswegen sagen wir: Systemwandel statt Klimawandel!

Für ein Wirtschaftssystem, das statt Wachstum und Profitstreben die Bedürfnisse aller Lebewesen sowie ökologische Kreisläufe in den Mittelpunkt stellt!

Trinkwasserversorgung sichern

In anderen Regionen der Welt ist die Versorgung mit Trinkwasser bereits heute prekär und verschlechtert sich mit der fortschreitenden Erderwärmung. Aber sogar in Regionen, in denen das wichtigste Lebensmittel scheinbar unbegrenzt aus jedem Wasserhahn fließt, zeigt sich, dass Trinkwasser nicht unbegrenzt

Fotos: Felix Pflüger

zur Verfügung steht und wir mit dieser wertvollen Ressource verantwortungsvoll und weitsichtig umgehen müssen. Auch hier im Wasserschutzgebiet des Gleentals sinkt der Grundwasserspiegel seit Jahren immer weiter ab. Trinkwasser wird von hier bis Frankfurt gepumpt, während in Frankfurt lokale Brunnen stillgelegt werden (Artikel dazu in der Alsfelder Allgemeine: [tinyurl.com/y4hssu9h](https://www.alsfelder-allgemeine.de/y4hssu9h)).

Jetzt noch eine Autobahn mitten durch dieses Schutzgebiet zu bauen, ist das Gegenteil von verantwortungsvoll und weitsichtig!

Klimaschutz und globale (Klima-)Gerechtigkeit umsetzen

Der Auto- und Lkw-Verkehr trägt mindestens dreifach zum Klimawandel bei: 1. Durch CO₂ Ausstoß bei der Produktion der Fahrzeuge; 2. durch den Straßenbau – für den Flächen verschwinden, die ansonsten CO₂ aufnehmen könnten (z. B. Wälder) – sowie 3. durch die Verbrennung von Benzin und Diesel im Betrieb.

Die Folgen des Klimawandels in Form von Dürren, steigendem Meeresspiegel, Unwettern u.ä. treffen vor allem Menschen im Globalen Süden. Dies ist alles andere als gerecht, da Hauptverursacher des Klimawandels die Staaten des Globalen Nordens sind. Außerdem werden beim Abbau und der Weiterverarbeitung der benötigten Ressourcen weitere Umweltschäden verursacht und Menschen – erneut vor allem in Ländern des Globalen Südens – unter unwürdigen bis gefährlichen Produktionsbedingungen beschäftigt (z.B. Stahl-, Elektronik- und Metallindustrie).

Das globale Verkehrs- und Transportwesen muss sich radikal verändern, wenn die Erderwärmung aufgehalten und globale (Klima-)Gerechtigkeit umgesetzt werden soll!

Lebensraum für Tiere und Pflanzen schaffen und erhalten

Die Flächen, die wertvollen und vielfältigen Lebensraum für Pflanzen und Tiere bieten, schwinden weltweit in dramatischer Geschwindigkeit. Grund dafür ist,





dass der Mensch als eines dieser Lebewesen (als ein Tier unter vielen) sich unverhältnismäßig viel dieses Lebensraums aneignet und meist alleine auf seine Bedürfnisse ausrichtet. Der Landschaftsverbrauch in Deutschland beträgt zur Zeit 100 ha = 140 Fußballfelder am Tag (Quelle: NABU-Bundeswildwegeplan). Untersuchungen zeigen, dass durch den Bau von Straßen und Siedlungen der Lebensraum von Tieren immer stärker verinselt/fragmentiert, was dazu führt, dass die genetische Vielfalt innerhalb der Arten abnimmt (Weitere Infos hierzu z.B. im NABU-Bundeswildwegeplan: tinyurl.com/yyr8dj5s).

Ein paar Grünbrücken, die diese zerschnittenen Landschaften zusammenhalten sollen, können dieses Problem nicht lösen!

Ressourcenverbrauch reduzieren – Verkehrswende umsetzen

Der motorisierte Individualverkehr mit Autos sowie der Transport von Waren mit Lkw sind zusammen mit der dafür bereitgestellten Infrastruktur eine gigantische Verschwendung von Ressourcen (Kunststoffe, Metalle, Sand, Wasser, Brennstoffe, fruchtbarer Boden)! Ein Verkehrs- und Transportwesen, das auf Fahrräder, Busse und Schienenverkehr setzt und sich gleichzeitig konsequent an der Frage orientiert, wie Verkehr und Transport durch lokale Wirtschaftskreisläufe auf ein Minimalmaß reduziert werden können, würde nur einen Bruchteil der Ressourcen benötigen (ausführlichere Vorschläge hierzu: keine-a49.tk).

Die Ressourcen, die wir für ein gutes Leben brauchen, könnten wir (fast) alle in unserer unmittelbaren Nähe finden!

A49 in no ones Backyard!

Uns geht es um viel mehr als eine »not in my backyard«-Mentalität. Klar: Wir wollen keine hässliche Autobahn in unserer Nähe – aber genauso wenig wollen wir, dass irgendwer anderes diese Autobahn in seiner Nähe hat. Einfach nur über das »Wo« eines solchen Projekts zu streiten, verschleiert die viel wichtigere Frage: Warum sollte angesichts der dramatischen ökologischen Krise, in der wir uns befinden – in einem Staat, der bereits jetzt über eines der dichtesten Straßennetze verfügt – überhaupt noch eine Autobahn gebaut werden?

Wir brauchen keine neuen Autobahnen, sondern sinnvolle Antworten auf die ökologische Krise!

Autorinnen und Autoren

Beate Allmenröder, beate.allmenroeder@t-online.de, aktiv in der Verkehrswendeinitiative Buseck

AStA der JLU, verkehr@asta-giessen.de, Referat für Verkehr und Infrastruktur des AStA der JLU

Reinhard Bayer, bayer.najoan@gmx.de, Mitglied Bündnis 90/Die Grünen

Jörg Bergstedt, joerg@projektwerkstatt.de, Projektwerkstatt Saasen

Walter Bien, Gießen, walterbien@posteo.de

Gerhard Born, born.gerhard@t-online.de, Mitglied Bündnis 90/Die Grünen, Gründungs- und Vorstandsmitglied des VCD Kreisverbandes Gießen

Götz Eisenberg, goetz_eisenberg@web.de, Publizist und Autor

Fusl, post@dasallrad.org, aktiv in ALLrad – Allmende Lastenrad Projekt

Hanspeter Gruber, hpgruber@posteo.de, Mitglied des Fahrgastbeirats, Mitglied des Seniorenbeirats des Landkreises Gießen, Senioren- und Behindertenbeauftragter der Stadt Staufenberg,

Reinhard Hamel, kreisfraktion@linkes-giessen.de, Vorsitzender der Kreistagsfraktion Gießener Linke

Markus Ihle, mk.ihle@web.de, aktiv in der Verkehrswendeinitiative Buseck

Stephan Kannwischer, 230964@web.de, Sprecher der AG Horlofftalbahn

Thomas Kraft, thomas.kraft@pro-bahn-hessen.de, Vorsitzender Pro Bahn Hessen

Lumdatalverein e. V., Kerstin Lotz, geschäftsführendes Vorstandsmitglied, mail@lumdatalbahn.de, www.lumdatalbahn.de

Friedhelm Sames, f.sames@gmx.de, Sprecher des gemeinsamen Fahrgastbeirates für die Universitätsstadt Gießen und den Landkreis Gießen

Dr. Christiane Schmahl, Christiane.Schmahl@lkgi.de, Fraktionsvorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen in der Regionalversammlung

Dr. Hugo Schmidt, dr.hugo.schmidt@web.de, aktiv in der BI Lützellinden sagt NEIN!

Lione Stienecke und Andrea Barany, l.stienecke@posteo.de, aktiv in der Greenpeace Ortsgruppe Gießen

Hans Wichert, h_wichert@aol.com, ADFC Kreisverband Gießen

Klaus Zecher, klaus.zecher@dgb.de, Vorsitzender des Ortsverbandes der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG)

