



Mehr Platz für Fußgänger\*innen  
Seite 2

Noch mehr Straßen?  
Neubau der B 49  
Seite 2

Uni Gießen: forschen, lehren, Auto fahren?  
Seite 3

Barrierefreie Mobilität zum UKGM – aber wie  
Seite 3

Verkehrswende bei Euch vor Ort: Lokalnachrichten auf Seite 4

*Guten Tag!*

Du hältst die Gießener Verkehrswendezeitung in der Hand. Das ist eine einmalige Veröffentlichung, in der wir die verschiedenen Ideen und Vorschläge für eine Verkehrswende in und um Gießen vorstellen wollen. Die Zeichen stehen im Moment nämlich schlecht. Das Aus der ersten großen Fahrradstraße in Gießen hat viele eingeschüchtert – lautstarke Autofans und aggressive Autofahrende haben Stammtische, Parlamente und Straßen (zurück)erobert. Doch Verkehrstote, Lebensqualität und Klimawandel warten nicht. Unsere Zeitung ohne Namen, aber geschöpft aus der Vielfalt und auch Unterschiedlichkeit, die uns Verkehrswende-Aktive auszeichnet, soll eine neue Offensive für einen Wandel einleiten. Das Desaster in Gießen und ständiges Zögern in den Gemeinden des Landkreises trotz guter Vorschläge und mitunter sogar Parlamentsbeschlüssen zeigt, dass es auf uns ankommt – auf die ganz normalen Menschen, die sich zu Fuß, mit Rollstuhl, Rollator oder dem Fahrrad täglich durchschlagen müssen, auf verspätete Busse oder Züge warten oder, oft mangels Alternative gezwungen, im Autostau stehen. Kommen wir zusammen und machen mit guten Ideen und kraftvollen Aktionen Druck, dass endlich mehr passiert.

Eure bunte Mischung verschiedener Verkehrswende-Aktiver



Alltag in und um Gießen: Szenen aus dem Film „Autoterror“

Tote, Verletzte, Feinstaub, Lärm – und immer neue Zulassungsrekorde



## Die dunklen Seiten der Autos

2019 starben täglich acht bis neun Menschen im Straßenverkehr – allein in Deutschland (3700 waren es pro Tag weltweit). 1053 Verletzte kamen hinzu bei 7358 Unfällen, die 84 Mio. Euro Schaden verursachten. Jeden Tag, allein in Deutschland. Und das ist nur die Spitze des Eisbergs, der aus Lärm, Flächenverbrauch, Feinstaubbelastung, Rohstoffverbrauch und mehr besteht. Es ist eine grausame Bilanz, doch eine Wende ist nicht abzusehen. Im Gegenteil: Der Bestand an PKWs und LKWs wächst immer weiter. Auch der Straßenbau scheint ungebrochen ...

Das alltägliche Elend, welches der Autoverkehr hervorruft, ist damit noch gar nicht erzählt. Das äußert sich nämlich in unzähligen Zumutungen und Beeinträchtigungen, die nur deshalb nicht auffallen, weil sie längst zum Alltag geworden sind und deshalb kaum mehr auffallen. So parken in vielen Wohnstraßen Autos mit zwei Rädern auf dem Gehweg. In den meisten Fällen ist das nicht erlaubt. Kinderwagen und Rollstühle

scheitern an engen Stellen, müssen gefährlich auf die Straße ausweichen. Bei den meisten Ampeln bekommen Fußgänger\*innen und Autos, die geradeaus fahren oder rechtsabbiegen, gleichzeitig grün – erstere sowie die am Rand der Straße Radelnden kommen dann buchstäblich unter die Räder. Damit das kleinen Kindern nicht passiert, sind ihre Spielplätze eingezäunt. Frei rumlaufen geht schon lange nicht mehr – das Auto fordert seinen Tribut, aber das Einknasten der Menschen

fällt nicht mehr auf, ist einfach überall normal. Das gilt auch für den täglichen Horror für Kindergärten und Schulen, wo kein Kind mehr selbstständig hingelangen kann, ohne sein Leben zu riskieren. Selbst der ADAC fordert, nicht dichter als 250m an solche Einrichtungen heranzufahren – aber Politik und selbst viele Verkehrswendegruppen scheuen vor solchen Vorschlägen zurück. Das Auto ist heilig. Es spuckt Stickoxide (aus dem Auspuff) und Feinstaub aus (von Bremsen und Reifen, also auch durch die angeblich emissionsfreien E-Autos). Es belegt den wertvollen Platz in Ortszentren und Wohnstraßen. Zudem kosten Straßen und das Drumherum riesige Mengen an Steuergeldern, immerhin 2000 € pro Kopf. Die fehlen im ÖPNV, in der Pflege, an Schulen – also den Bereichen, die dem Leben dienen und nicht dem Tod.

► <https://autoterror.siehe.website>

Die genannten, erschreckenden Zahlen stammen aus offiziellen Quellen. Umweltbundesamt, statistisches Bundesamt, europäische und Weltinstitutionen sammeln Daten und werten sie aus. Jedes Jahr gibt es neue Horrormeldungen. Den blutigen Aderlass und über 100 Milliarden Subventionen leistet sich das Land, um Konten der Autokonzerne zu füllen.



Charlotte, 16 Jahre  
Ich hoffe auf eine Zukunft, in der sich alle Verkehrsteilnehmer\*innen auf der Straße wohl fühlen können. Mit ALLE sind auch die gemeint, die sich ohne Stahlpanzer und Airbag in der Stadt bewegen. Aus diesen Grund müssen die Autos weg.

## Autoanteil muss sinken: Von 81 auf 20%

Gießen will 2035 klimaneutral werden. Das hat das Parlament beschlossen, übrigens auch mit den Stimmen der CDU. Die will aber lieber nichts dafür tun – Profitinteressen und Autofahren sind wichtiger. Auch die anderen zustimmenden Parteien machen nicht den Eindruck, als würden sie ihren Beschluss ernst nehmen. Die Stadt hat ein Konzept erarbeiten lassen, was zu tun ist. Die Gießener Allgemeine fasste das am 15.9.2020 im Bericht „Klimaneutralität bis 2035 in Gießen kaum zu erreichen“ zum Bereich Verkehr so zusammen: „Um das Ziel 2035Null im Bereich der energieeffizienten Gebäudesanierung zu erreichen, müsste sich zum Beispiel die Zahl der Handwerker verzehnfachen. Der Radverkehrsanteil an den gefahrenen Personenkilometern müsste von 2,9 Prozent im Jahr 2014 auf fast 37 Prozent in 2035 steigen. Im gleichen Zeitraum müsste der Anteil der in Gießen gefahrenen Pkw-Kilometer von gut 81 auf knapp 20 Prozent sinken.“

Den Autoverkehr auf weniger als ein Viertel des bisherigen Aufkommens reduzieren? Das braucht wohl deutlich mehr als nur die Fahrradstraße auf dem Anlagenring. Aber das ist den Parteien schon zu viel. Tolle „Klimaschützer\*innen“ ...

## Rückschlag auf dem Anlagenring ändert nichts Fahrradstraßen braucht das Land!

Mit keinem anderen Verkehrsmittel lässt sich eine so große Wirkung weg vom gefährlichen, platz- und energieverschwendenden PKW erreichen: Bis zu 60% beträgt in einigen Städten der Anteil der Fahrradfahrenden am gesamten Verkehr. Das wichtigste Zauberwort dafür ist ein Netz echter Fahrradstraßen. Um neue Bodenversiegelung und hohe Kosten zu vermeiden, sollte die Verkehrsfläche dafür umverteilt werden.

Sie sollte das Symbol für den Umbau werden: Die Fahrradstraße auf dem Gießener Anlagenring. Mit ihr hätte das noch zu schaffende Netz guter und sicherer Fahrradverbindungen einen zentralen Verteiler erhalten. Expert\*innen gaben der Idee eine gute Chance, auch tatsächlich den Umschwung zu erzielen – und Gäste aus Kopenhagen, Karlsruhe und anderen Fahrradstädten kamen, um die aus ihren Augen tollste Fahrradstraße, die sie je gesehen hätten, zu bestaunen. Doch die Freude

währte nicht lange. Ein Aufstand der rückwärtsgewandten Weiter-so-Teile der Gesellschaft und ein schnelles Einknicken der ehemaligen Befürworter\*innen führte zum Abriss der Fahrradstraße, bevor diese überhaupt fertig war. Dieser Rückschlag aber ändert nichts am Ziel: Eine Verkehrswende ist nur mit einem Netz von Fahrradstraßen denkbar – getrennt von Autos und mit möglichst wenig Kreuzungen, auf denen auch Autos fahren. Wo immer zwei oder mehr Straßen parallel durch Orte oder Stadtteile führen, sollte eine zur Fahrradstraße werden. Vier- oder mehrspurige Straßen können gerechter aufgeteilt werden. Der Anlagenring war die richtige Idee, das Ende der dortigen Fahrradstraße die falsche Politik. Vom Zentrum aus hätte es viele weitere Fahrradachsen in alle Stadtteile und das Umland gebraucht – und Verbindungen innerhalb aller Gemeinden, zu den Ortskernen, Schulen, Supermärkten usw. Die Fahrradstraße auf dem Anlagenring war der Auto- und Kapitalfraktion schon zu viel. Für eine Verkehrswende und einen wirksamen Klimaschutz wäre sie eher zu wenig gewesen.

Für alle, die nicht radeln können oder wollen

## Geniale Idee: Regiotram



Viele wohnen zu weit draußen, fürchten das schlechte Wetter, können wegen Einschränkungen das Rad nicht oder nur auf kurzen Strecken nutzen. All denen bringen Fahrradstraßen zwar lärm- und abgasfreien Aufenthalt, aber für ihre Mobilität braucht es vor allem einen besseren öffentlichen Nahverkehr. Dessen leistungsfähigstes und zudem barrierefreies Mittel ist die Straßenbahn. Und wenn die bis in die Orte der Umgebung auf den vorhandenen Bahngleisen fährt, wird sie Regiotram oder Zwei-System-Bahn genannt. Das ist das intelligenteste motorisierte Verkehrsmittel, was es zurzeit gibt. Genau das braucht Gießen und die Umgebung!

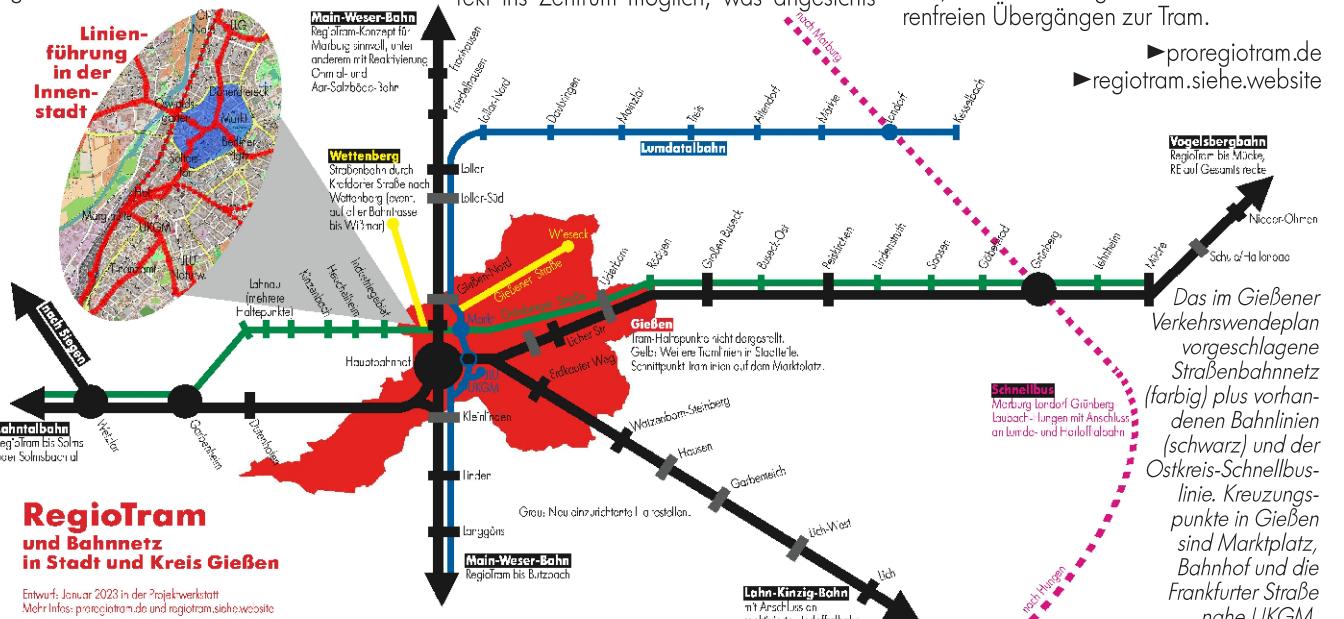
Straßenbahnen sind die leistungsfähigsten Mittel des ÖPNV. Sie brauchen trotzdem wenig und vor allem kaum versiegelte Fläche, sind barrierefrei und bereits jetzt elektrisch unterwegs. Anders als Autos und Busse kommen sie auch mit Fußgänger\*innenzone klar. Daher sollte das Hauptnetz des ÖPNV in Gießen mit Straßenbahnen gestaltet werden. Autos und Busse brau-

chen breite Asphaltflächen. Sie fliegen daher aus der Innenstadt raus.

In vier Richtungen könnten die Straßenbahnen am Stadtrand auf vorhandene Bahngleise überwechseln und auch die umliegenden Orte ansteuern – daher der Begriff „Regiotram“. So wäre umsteigefreies Fahren aus vielen Orten Mittelhessens direkt ins Zentrum möglich, was angesichts

des Pendler\*innenanteils von 60-80 Prozent in Gießen sehr wichtig ist. Weitere Straßenbahnlinien würden in die Weststadt, durch die Nordstadt nach Wiesede und Richtung Süden führen. Ausgehend von den Tramhaltestellen würden Busse in alle weiteren Stadtteile und Orte der Umgebung fahren – und zwar in einem dichten Takt, mit zeitlich abgestimmten und barrierefreien Übergängen zur Tram.

► [proregiotram.de](http://proregiotram.de)  
► [regiotram.siehe.website](http://regiotram.siehe.website)



Das im Gießener Verkehrswendeplan vorgeschlagene Straßenbahnnetz (farbig) plus vorhandenen Bahnlinien (schwarz) und der Ostkreis-Schnellbuslinie. Kreuzungspunkte in Gießen sind Marktplatz, Bahnhof und die Frankfurter Straße nahe UKGM.

### Impressum

Diese Zeitung stammt aus der Vielfalt unterschiedlicher Verkehrswende- und Klimaschutzgruppen in und um Gießen

Layout in der Projektwerkstatt  
Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen  
[www.projektwerkstatt.de/saasen](http://www.projektwerkstatt.de/saasen)  
(V.i.S.d.P.: Jörg Bergstedt)

Gefördert durch die



Spendenkonto „Projekte in Gießen“  
IBAN DE18 5139 0000 0092 8820 04  
Stichwort „Verkehrswende“

RegioTram und Bahnnetz in Stadt und Kreis Gießen

Entwurf: Januar 2023 in der Projektwerkstatt  
Mehr Infos: [proregiotram.de](http://proregiotram.de) und [regiotram.siehe.website](http://regiotram.siehe.website)

# E-Autos sind kein Beitrag zur Verkehrswende Verkehrswende statt Antriebswende



Politik und Autolobby „verkaufen“ uns die E-Mobilität als Allheilmittel des Verkehrssektors gegen den Klimawandel. So wird die Antriebswende aus Steuermitteln gefördert. Die fehlen dann an anderer Stelle.

Fatal: Der Umstieg auf das E-Auto wird zur CO<sub>2</sub>-Reduzierung gar nichts beitragen, solange der Strombedarf auch ohne massenhafte E-Mobilität nicht annähernd aus regenerativen Quellen gedeckt werden kann. Pkw und Lkw bleiben als „Massenverkehrsmittel“ aber selbst dann noch hochgradig umweltschädlich, denn die klimaneutrale Stromerzeugung ändert nichts am weiter zunehmenden Ressourcenverbrauch für die Herstellung von Fahrzeugen und den Bau immer neuer Straßen, die das Bundesverkehrsministerium – gestützt auf die Prognose horrender Verkehrszuwächse – als notwendig ausgibt.

Die Folgen: noch mehr Flächenverbrauch, Verlust an Wäldern, landwirtschaftlicher Nutzfläche und Biodiversität, Versiegelung auch von Flächen in Städten und Ortslagen, dadurch weiterer Temperaturanstieg mit gesundheitlichen Folgen, weiterhin Eintrag einer Vielzahl von Schadstoffen in die

Umgebung (der durch die Fokussierung auf das CO<sub>2</sub> aus dem Blickfeld geraten ist), auch von Mikroplastik und Feinstaub z.B. durch Reifen- und Bremsenabrieb. Und weiterhin viele Unfälle und -verletzte.

Klima- und Umweltschutz erfordert stattdessen sofort wirksame Maßnahmen, die all diese Probleme angehen: Tempolimits, Schluss mit Steuerprivilegien und Subventionen für den Kfz-Verkehr, stattdessen Ferntransport von Gütern per Bahn, preiswerte ÖPNV-Tickets, besser noch die Einführung des Nulltarifs im ÖPNV. Das ist nicht weltfremd, sondern sozial und volkswirtschaftlich sinnvoll, denn die Kosten des Klimawandels, die der Autoverkehr verursacht, müssen gegengerechnet werden.

Fazit: Wer derzeit tatsächlich auf ein privates Auto angewiesen ist, mag auf das E-Auto umsteigen. Das aber ist keine Verkehrswende und löst nur einen sehr kleinen Teil der Probleme, die der Kfz-Verkehr verursacht.

# Um Kindergärten und Grundschulen – in Ortszentren: Autofreie Zonen

„Der morgendliche Stau, das Rangieren und wilde Parken vor den Schulen erhöht ganz klar die Gefahr von Unfällen für die Schulkinder. Für diejenigen, die zu Fuß unterwegs sind und für all jene, die aussteigen und hinter den hohen Autotüren nicht gesehen werden, bedeutet das eine enorme Unfallgefahr. Die Erfahrung zeigt: Viele Autofahrerinnen und Autofahrer verhalten sich zudem alles andere als regelkonform.“

Wer schreibt das? Der ADAC, größter Pro-Auto-Verein in Deutschland. Offenbar haben selbst dort einige begriffen, dass es mit der Dauerbelastung durch immer mehr Autos so nicht weitergehen kann: „Grundsätzlich ist es das Beste, wenn Schulkinder selbständig den vorher erlernten Schulweg zu Fuß oder, nach bestandener Radfahrprüfung, mit dem Fahrrad zurücklegen.“ Das



aber geht, der ADAC-Logik zufolge, ja nur, wenn dort eben keine Autos fahren. Also sollten rund um Schulen und Kindergärten autofreie Zonen geschaffen werden – zumindest zu den Öffnungszeiten der Einrichtungen. Ergänzt werden kann das durch sichere Fahrradachsen aus den Wohngebieten zu Kindergärten oder Schule.

► <https://eltern-taxi.siehe.website>

# Mehr Platz für Fußgänger\*innen und barrierefreie Wege

# Geht doch!



Die umweltfreundlichste Art der Fortbewegung ist auch eine der häufigsten: Einfach zu Fuß gehen. Auch wenn viele Auto- oder Fahrradfahrende gerne mit ihren Gefährten bis zur Eingangstür ihres Ziels fahren würden (und damit oft Fußgänger\*innen nerven) – letztlich müssen sie doch wenigstens ein paar Schritte zu Fuß gehen.

Trotzdem wird das Zu-Fuß-Gehen in der Verkehrsplanung meistens vergessen. Fußwege sind schmal und nur selten barrierefrei, sodass Menschen, die auf Hilfsmittel angewiesen sind, keine Chance haben. Autos überfahren illegal Kantsteine, um zumindest teilweise auf dem Gehweg zu parken – ohne Erlaubnisschild schlicht illegal, aber alltägliche Gewohnheit. Es wird Zeit, dass dem Zu-Fuß-Gehen mehr Aufmerksamkeit zuteil wird. Rundum-Grün oder zumindest zünftigere Warte- und Gehzeiten an Ampeln, autofreie Zonen um sensible Bereiche, bessere Ausschilderung, ausreichend Platz und Barrierefreiheit sind wichtig. Zudem helfen bessere Bedingungen fürs Radeln auch den Fußgänger\*innen, verringern sie

doch die Zahl derer, die aus Angst vor den Autos rechtswrigig in Fußbereichen radeln und somit Konflikte zwischen denen schaffen, die eigentlich gegen das übermäßige

tige Auto zusammenhalten sollten. ► <https://barrierefreiheit-in-giessen.siehe.website>



Alltägliche Realität in Giessen und Umgebung: Illegal auf Gehwegen parkende beeinträchtigen andere Verkehrsteilnehmer\*innen.

**Buchtip Nr. 1:**  
**Das Verkehrswende-Buch für Gießen und Umgebung**  
Hrsg. Kreistagsfraktion Gießener Linke  
Inhalte: Verkehrswendevorschläge für Gießen und Umgebung  
Barrierefreiheit ++ Gütertransport mit Lastenrädern  
Kritik am Radwegekonzept des Landkreises  
Vorschläge für den Schienenverkehr  
Reaktivierung von Bahnstrecken ++ Flächenversiegelung  
Nulltarif ++ Verkehrswende in Buseck  
Waldbesetzung im Dannenröder Wald  
Dein gedrucktes Exemplar gibt es auf Veranstaltungen, Infoständen und in der Projektwerkstatt (gegen Spende)!  
Download: [verkehrswende-in-mittelhessen.siehe.website](https://verkehrswende-in-mittelhessen.siehe.website)

**Buchtip Nr. 2:**  
**Der Versand für Bücher zu kreativen Aktionsformen**  
<https://aktionsversand.siehe.website>  
Anti-Auto-Aktionsbuch  
Riesige Sammlung an Aktionsideen und Argumenten zur Verkehrswende. Seitenhieb-Verlag, Großformat, 9 € ISBN 978-3-86747-100-8  
Provoziert!  
Provokante Aktionen und ihre Bedeutung für den politischen Protest: Geschichtlicher Abriss, Beispiele, Qualitätskriterien für Aktionen. Buchner-Verlag, A5-Format, 19 € ISBN 978-3-96317-347-9

# Umgehungsstraße der B49 um Reiskirchen und Lindenstruth

# Riesiger Straßenneubau geplant



Es ist kaum zu glauben, aber leider wahr: Statt einer Verkehrswende soll inmitten des Kreises Gießen ein riesiger Straßenneubau durch die wertvolle Jossolleraue gezogen werden. Ganz nah am gleichnamigen Naturschutzgebiet, in dem regelmäßig Störche auf Futtersuche gehen und sogar ein Biber seine Burgen baut, würden zukünftig Autos und LKWs vorbeirauschen, die von der A5 gelockt werden und die Verkehrsbelastung weiter erhöhen. Dabei gäbe es einfache Alternativen.

Die B49 kreuzt die A5 mit der Abfahrt „Reiskirchen“. Von dort an verläuft sie in die gleiche Richtung wie die A5 und erreicht diese kurz vor Alsfeld wieder. Es wäre also selbst ohne eine Reduzierung des Autoverkehrs einfach, durch entsprechende Verkehrsberuhigungen in den Orten und Tempobegrenzungen auch außerhalb eine Verlagerung auf die Autobahn zu erreichen. Zusätzlich und ohnehin die bessere Lösung ist eine Verlagerung auf Fahrrad und Bahn sowie kürzere Wege zu Schulen, Supermärkten und den anderen typischen Mobilitätszielen. Und auch da sähe es eigentlich gut aus. Denn parallel zur B49 verläuft die Vogelsbergbahn, die in den vergangenen Jahrzehnten aber erheblich heruntergewirtschaftet und um viele zweigleisige Abschnitte beraubt wurde. Das führt heute zu vielen Verspätungen und einem unattraktiven Fahrplan.

Da die Bahndämme noch vorhanden sind, ist eine schnelle Aufwertung der Bahnlinie möglich. Langfristig wären Elektrifizierung und weitere Ausdehnung zweigleisiger Strecken noch besser. Zudem fehlen Haltepunkte, unter anderem im von der B49 zerschnittenen Lindenstruth. Nicht die Umgehungsstraße hilft dem Ort, sondern ein Bahnhalt.

Ebenfalls parallel zur B49 verläuft der überregionale Radweg „R7“. Der ist sehr attraktiv im Wiesektal gelegen und meist fernab von Straßen geführt, hat aber in den Orten keine Anbindung an Schulen, Supermärkte und Wohngebiete. Zudem fehlen Verbindungen zu vielen in der Nähe gelegenen Dörfern. Auch hier ist eine Nachbesserung einfach – und der Ausbau der B49 überflüssig.

► <https://b49.siehe.website>

## Wertvolle Landschaft

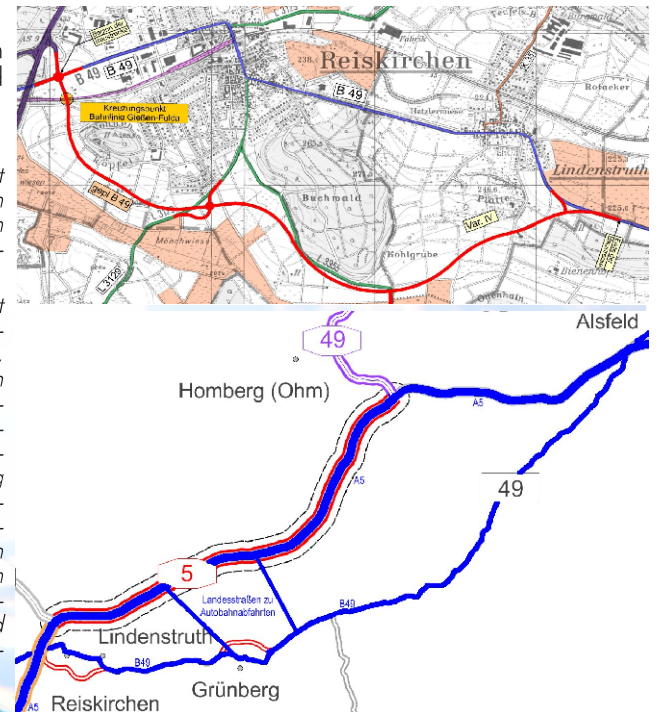
Jede neue Straße bedeutet mehr Versiegelung, Zerschneidung von Biotopverbindungen, neue Verlärmung und Unfallgefahren. Zudem erzeugen Straßen stets neuen Verkehr, der dann einige Ort weiter die Menschen zusätzlich belastet. Am 9.8.2023 zitierte der Gießener Anzeiger den CDU-Bürgermeister von Grünberg, er wolle dann auch eine Umgehungsstraße ...

Im konkreten Fall der B49-Umgehung wäre aber der Verlust einer wertvollen Landschaft besonders auffällig. Die Jossolleraue ist eine strukturreiche Landschaft mit Äckern, Wiesen, kleinen Gehölzen und den Feuchtwiesen rund um den namensgebenden Bach. Die neue Straße würde am Rand des Tales entlanglaufen und dieses damit einengen. Sie zerstört zudem einen landwirtschaftlichen Hof in der Ortslage Lindenstruth. Das alles ist ein hoher zusätzlicher Preis für ein Projekt, welches ohnehin teuer, überflüssig und kontra-

produktiv hinsichtlich Verkehrswende und Klimaschutz ist.

Die obere Karte zeigt einen Ausschnitt aus den offiziellen Planunterlagen mit den roten Neubautrecken.

Darunter ein Ausschnitt aus dem Bundesverkehrswegeplan, der zeigt, dass die Ausbauten von B49 und A5 genau parallel verlaufen und bereits jetzt zwei Landesstraßen eine Umfahrung von Grünberg und Reiskirchen ermöglichen. Verkehrsberuhigung in den Ortskernen kann also den Durchgangsverkehr bereits verdrängen – und hätte das schon seit längerem!



Blick vom Pferdehof in Lindenstruth, der vom Straßenneubau zerschnitten würde, ins Jossollental. Die Straße würde vom Aufnahmeort auf die herbstbunten Bäume im Hintergrund (Mitte) zulaufen und dann nach rechts dem Tal folgen.

Die Zwei-System-Bahn („Regiotram“) als Rückgrat des ÖPNV – ergänzt um Zubringerbusse

# Tram: Machbarkeitsstudie



Seit fünf Jahren kämpfen Verkehrswende-Aktive für eine Straßenbahn in Gießen, haben genaue Vorschläge erarbeitet und technisch geprüft, die Erfahrungen aus anderen Städten eingeholt und die Bahnreaktivierungs-Initiativen des Umlandes eingebunden.

Seit über einem Jahr laufen Gespräche mit den politischen Parteien und anderen „Playern“ in Gießen und Umgebung. Das Stimmungsbild ist eindeutig: Volle Zustimmung (siehe auch kleiner Bericht rechts). Es wird Zeit, dass es losgeht. Erster Schritt ist eine Machbarkeitsstudie. Dafür müssen die politischen Gremien, am besten in Stadt und Landkreis Gießen gemeinsam, eigentlich nicht viel tun, als den Auftrag dazu zu erteilen. Schon hierfür gibt es ordentlich Fördermittel, so dass selbst die finanzielle Belastung überschaubar bleibt. Mit den Linienvorschlägen des aktuellen Verkehrsentwicklungsplans für Gießen und des Verkehrswendeplanes für die Regiotramlinien (Straßenbahn in der Stadt, dann auf vorhandenen Bahnstrecken ins Umland) plus weiterer innerstädtischer Linien liegen bereits Konzepte vor, die der Machbarkeitsstudie zugrunde gelegt werden können. So wird Zeit und Geld gespart. Denn Straßenbahnen sind das leistungsfähigste aller motorisierten Verkehrsmittel. Sie bieten

hohen Komfort, können weitgehend barrierefrei ausgeführt werden und haben genug Geschwindigkeit, um für das Umland attraktiv zu sein. Das ist für die mittelhessischen Städte besonders wichtig, liegt der Pendler\*innenanteil doch je nach Messstelle bei 60 bis 80 Prozent. Rein innerörtliche Verkehrssysteme reichen daher nicht – die Regiotram ist der entscheidende Hebel im ÖPNV und für eine weitreichende Verkehrswende weg vom Auto unerlässlich. Die Machbarkeitsstudie ist die Voraussetzung, dass es endlich in diese Richtung losgeht. Auch Fahrradstraßen und autofreie Ortszentren werden auf mehr Akzeptanz stoßen, wenn die Vision einer modernen Straßenbahn, die auch das Umland anbindet, am Horizont erscheint.

►regiotram.siehe... und vep.siehe.webite  
Im November 2023 wurde der Entwurf für den Gießener Verkehrswendeplan veröffentlicht. In ihm wird die Regiotram als beste Lösung für den ÖPNV in Gießen benannt. Den Worten müssen Taten folgen!



Die Regiotram gleitet über den Kirchenplatz (Animation auf der informativen Seite zur Gießener Regiotram: proregiotram.de)

## Wissenschaftliche Untersuchung zur Regiotram

Der Gießener Student Till Hentschel hat im Rahmen seiner Bachelorarbeit die Machbarkeit eines Regiotram Systems in Gießen wissenschaftlich untersucht. Dafür wurden zehn Expert\*innen aus Politik, Verwaltung und Gesellschaft befragt. Im Ergebnis kommt die Arbeit zu dem Schluss, dass eine Regiotram bedeutsame Potentiale für die Reduktion des Kfz Verkehrs und somit für den Klimaschutz bieten würde. Das größte Hindernis sind die Baukosten und die Baustelle. Die Mehrheit der Expert\*innen ist aber auch der Meinung, dass die Regiotram viele soziale Vorteile bieten würde, und daher auch die Mehrheit der Gießener und Mittelhessener Bevölkerung einem solchen Konzept positiv gegenüberstehen würde. Für Interessent\*innen ist die ganze Arbeit frei zum Download verfügbar auf der Website des VCD sowie unter proregiotram.de und regiotram.siehe.website.

Schwach anfangen und dann stark nachlassen?

## Klimaziele endlich energisch verfolgen



Es war einmal. Am 26.9.2019 beschloss die Gießener Stadtverordnetenversammlung, bis 2035 klimaneutral zu werden. Seitdem ist viel Wasser die Lahn heruntergeflossen – und viel CO<sub>2</sub> ausgestoßen worden.

Tatsächlich eingespart wurde nur sehr wenig und nur an wenigen Stellen, während unter anderem beim Verkehr der Ausstoß weiter steigt. Die einzig wirklich mutige Maßnahme, die bis heute angepackt wurde, ist im September 2023 kleinlaut wieder eingestellt worden: die Fahrradstraße auf dem Anlagenring. Das Ziel zu erreichen, erscheint aussichtslos. Zudem war von Beginn an Vieles auf Schummeln ausgelegt: Die Produktion der in Gießen konsumierten Waren sollte ebenso wenig berücksichtigt werden wie Fernreisen der Gießener\*innen einschließlich der besonders klimaschädlichen Flüge. Das Land Hessen wies die Hochschulen sogar an, auch die täglichen Autofahrten von und zu den Standorten in den Rechnungen zu verschweigen. Gereicht hätte das aber immer noch nicht. Also entwickelten sich Stadtwerke und Stadtregierung zu Großmeistern des Greenwashing. So wird die Fernwärmeversorgung per Heizkraftwerke einschließlich der dabei entstehenden Strommenge als klimaneutral gewertet, weil nachwachsende Rohstoffe verwendet werden – nämlich Müll. Der wächst zwar nach, aber das ist ja das Daster. Vermeidung und Recycling wären

die klimaschonenderen Wege, aber die Stadt rechnet sich einfach schön. Für den weiteren Stromverbrauch kaufen die Stadtwerke Klimazertifikate bei Wasserkraftanlagen in Indien. Rechnerisch verbrauchen die Menschen dort jetzt also den dreckigen Gießener Strom – und Gießen rechnet sich nochmal schön, jetzt sogar mit klar neokolonialen Mitteln. Kann sein, dass am Ende soviel geschummelt wird, dass es reicht. Aber es wird, wie so oft in der Politik, nichts anderes sein als Lüge.

## ALLrad und Nextbike Einfach leihen

In Gießen stehen sie schon an vielen Ecken, im Landkreis dehnt es sich allmählich aus: Das Leihradsystem von Nextbike. Für wenig Geld, vielfach sogar in den ersten 30min kostenlos, können Fahrräder genutzt und dann an den Abgabestellen wieder abgestellt werden. Die selbstorganisierte Initiative ALLrad bietet vor allem Spezialräder an: Lastenräder, kleine und große Handwagen sowie Inklusionsräder, unter anderem viele Sorten von Tandems (dasallrad.org).

Mehr Parkplatz als Campus – die Uni mitdenken!

## Forschen, lehren, Auto fahren?



Überfüllte Busse, kaum Radwegverbindungen und keinen eigenen Bahnanschluss in einer Stadt mit fünf innerstädtischen Bahnlinien. Dafür über 5000 Parkplätze und eine „Landebahn“ zwischen Phil I und II – quer über den zukünftigen Uni-Hauptplatz. Die Verkehrs-Infrastruktur rund um die Uni ist weder nachhaltig noch zeitgemäß.

Schuld an den schlechten Zuständen ist teils die Uni selbst, andererseits sind es äußere Zwänge und mangelndes Engagement, diese zu beseitigen. Die Universität trägt als eine große öffentliche Institution eine Vorbildrolle, der sie nicht gerecht wird. Eher noch ist sie in vielen Punkten schlusslicht. An der JU kommt auf drei Studierende ein Parkplatz, so viele Parkplätze wie an kaum einer anderen Uni in Deutschland. Diese muss die JU aufgrund der Gießener Stellplatzsatzung bereithalten. Mit den Nachhaltigkeitszielen von Stadt und Uni ist das nicht zu vereinbaren. Der Parkplatzzwang steht einem lebenswerten Campus und dem Umbau der Uni im Weg. Wir wollen endlich einen grünen Campus, der zum Verweilen einlädt!

Lösungsansätze für eine nachhaltige Mobilität rund um die Campusse sind schon lange auf dem Tisch und vielfach diskutiert. Wir wiederholen sie hier gerne:

- Bahnhaltelpunkt am Phil I – schon in den 80er Jahren gab es eine erfolgreiche Petition.



Till, 24 Jahre  
Ich wünsche mir ein Gießen, das ohne Auto besser erreichbar ist als mit. Ein Gießen, in dem es saubere Luft zum Atmen und viel kühlendes Grün gibt. Ein Gießen, in dem es leichter ist, klimafreundlich als klimafeindlich mobil zu sein.

- Parkraumbewirtschaftung – selbst für dieses heikle Thema gab es sowohl aus der Verwaltung als auch aus der Studierendenschaft mehrfach Vorstöße für sozial verträgliche Lösungen.
- Anpassung der Gießener Stellplatzsatzung – aus allen Ecken immer wieder gefordert, immer noch nicht umgesetzt
- Außerdem braucht es sichere Fahrradachsen zu den Campusse, ein Durchfahrtsverbot für die Rathenastraße

und den Umbau als „Shared Space“. Was darüber hinaus fehlt, ist eine starke Offensive von Studierenden, über Angestellte bis zum Präsidium, eine Bewegung, die Mobilität als Ganzes versteht und die Stadt endlich zum Einlenken bringt. Die Universität darf nicht länger ignoriert werden. Sie muss endlich als das wahrgenommen werden, was sie ist: ein unauweiche Baustein der Verkehrswende in Gießen.

## Zum Beispiel: Das Uniklinikum ÖPNV für Kranke



5900 Beschäftigte allein in Gießen, schnell zunehmend, 1000 Studierende auf dem Gelände, dazu die Patient\*innen und alle, die diese besuchen:

Das UKGM ist der größte Verkehrserzeuger auf Stadtgebiet – und die Einrichtung, für die eine bessere Erreichbarkeit auch ohne Auto dringend nötig ist. Denn zum einen gibt es schon allein für die Beschäftigten nicht genügend Parkplätze, sodass Viele jeden Tag Abstellmöglichkeiten in den umgebenden, oft engen Straßen suchen – wiederum zum Ärger der dort Wohnenden. Zum anderen sind viele derer, die ins Krankenhaus kommen, nur eingeschränkt mobil. Sie brauchen einen ÖPNV, der barrierefrei ist. Straßen- und Seilbahnen geben genau das her und

wären deshalb die beste Lösung für das UKGM und alle Kliniken in und um Gießen. Sonst müssten weitere Parkhäuser gebaut werden (eines ist konkret in Planung), die wiederum mehr Autos anziehen, was ohnehin aufgrund der zunehmenden Ambulanzisierung und Zentralisierung im Gesundheitswesen für das UKGM zu erwarten ist. Komfortable und barrierefreie Verkehrsmittel sind da die bessere Alternative – auch als Gegenwehr zur Klimaerwärmung, die Krankenhäuser wegen der Verletzlichkeit der Patient\*innen besonders hart treffen würde.

Verkehrswendepläne entwerfen und mutig durchsetzen

## Leitbilder schaffen



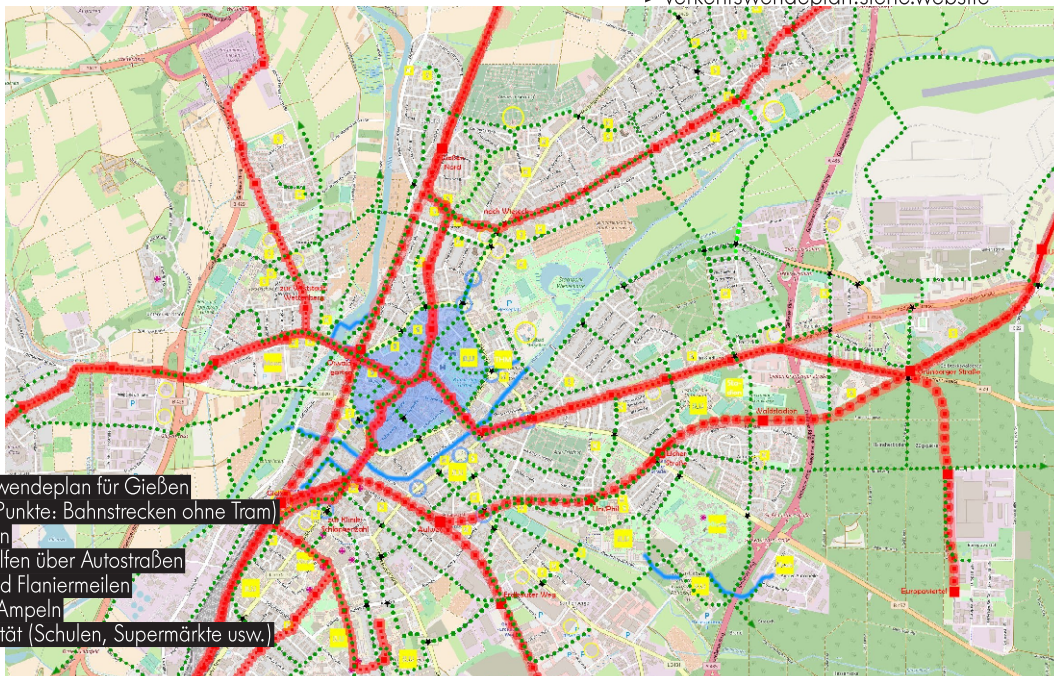
Ob Klimaschutz, Armutsbekämpfung oder die Verkehrswende: Realpolitik besteht meist aus großen Ankündigungen und höchstens kleinen Schritten. Das liegt auch daran, dass sich sowohl in der Politik als auch in großen Teilen politischer Bewegung viele nicht trauen, öffentlich das zu fordern, was sie eigentlich für richtig halten. Ergebnis der Zauderei ist ein Stillstand, der nirgends weiterhilft.

Dabei wäre Mut zu umfassenden Lösungen und großen Schritten dorthin sehr nötig. Der Kampf gegen den Klimawandel erfordert zum Beispiel für Gießen einen Rückgang der PKWs in der Stadt auf weniger als ein Viertel (von 81 auf 20 Prozent Anteil am Verkehr). Das wurde von der Stadt Gießen selbst berechnet, wollte sie das fast einstimmig im Parlament beschlossene Ziel der Klimaneutralität bis 2035 erreichen. Erreichbar ist es nur mit großen Schritten, die Teil eines Gesamtplanes sind. Genau ein solcher Plan existiert für

Gießen seit Ende 2018 für den Bereich Mobilität – und inzwischen auch in den meisten der Gemeinden rundherum. Es wäre also möglich, mit der Umsetzung zu

beginnen, und dabei nicht weiter im Kleinklein der unzusammenhängenden Einzelmaßnahmen zu verharren.

►verkehrswendeplan.siehe.website



Ausschnitt aus dem Verkehrswendeplan für Gießen  
Rot: Regiotramlinien (große Punkte: Bahnstrecken ohne Tram)  
Grüne Punkte: Fahrradstraßen  
Sternchen: Bauliche Querungshilfen über Autostraßen  
Blau: Autofreie Innenstadt und Flaniermeilen  
Blaue Kreise: Rundum-Grün-Ampeln  
Gelb: Hauptziele der Mobilität (Schulen, Supermärkte usw.)

Jede Kommune braucht eine Verkehrswende-Initiative

## Schließt Euch zusammen!



In etlichen Orten des Landkreises Gießen gibt es schon Gruppen, die sich für eine Verkehrswende einsetzen.

Für neun der 16 Gemeinden sind zudem Verkehrswendepläne entstanden, die viele Vorschläge für bessere Fuß- und Radverbindungen sowie Busse und Bahnen enthalten. Kleinklein ist dabei nicht angesagt. Es geht darum, wirklich lebens- und umweltfreundliche Verhältnisse zu schaffen, in denen Platz für Menschen entsteht, der in den letzten Jahrzehnten an Asphaltflächen und Blechhaufen verloren ging.

Macht dort mit, wo schon Gruppen aktiv sind – wie in Gießen, Buseck, Grünberg, Lollar, dem Lumdatal, Linden, Pohlheim und einigen anderen Orten (Kontaktadressen unter verkehrswendegruppen-gi.siehe.website).

Oder spricht ein paar Bekannte an, ob Ihr nicht solche Aktivitäten starten wollt. Zu zweit kann schon ein guter Anfang sein – und wir unterstützen Euch. Meldet Euch, wenn Ihr keinen Kontakt oder keine Gruppe kennt, in der Projektwerkstatt, 06401-903283 saasen@projektwerkstatt.de.

- Gießen: giessen-autofrei.siehe.website
- Buseck, Reiskirchen und Grünberg: wiesecktal.siehe.website
- Linden, Langgöns, Pohlheim: suedkreis.siehe.website
- Lollar, Staufenberg, Allendorf und Rabenau: lumdatal.siehe.website

**Das bunte Haus für kreative Köpfe**  
Aktionen und Aktionswerkstätten  
Seminarräume Bibliotheken Veranstaltungen

Besuche und Kontakt lohnen:  
Nutzung aller Werkstätten  
Viele Räume für Treffen, Seminarhaus  
Über 12.000 politische Bücher und große Archive, Ausstellungen...  
www.vortragsangebote.siehe.website  
Büchshop: aktionsversand.siehe.website  
Seminare, Vorträge, Trainings  
Kreativwerkstätten: Holz, Metall, Fahrrad, Film, Layout, Aktionskunst, Klettern, Kino- und Partyraum

**Projektwerkstatt, Ludwigstr. 11, 35447 Reiskirchen-Saasen**  
06401-903283, saasen@projektwerkstatt.de, www.projektwerkstatt.de/saasen  
Anfahrt: Bahnhof „Saasen“, Radweg „R7“ (entlang der Wiesheck)

**Bahn frei!**

Das Lumdatal ist mit den Lollarer Ortsteilen ca. 21 km lang. Busse werden bei solch langen Strecken unattraktiv. Daher muss die Lumdatalbahn schnellstmöglich reaktiviert werden. Sie bildet das Rückgrat eines guten ÖPNV. Von den Haltestellen können und sollen dann Busse in die Dörfer, zu Läden, Schulen usw. fahren.

In einem ersten, schnellen Schritt kann die Bahn mit dem im Reaktivierungsplan vorgeschlagenen Haltestellen in Betrieb gehen. Nach Schaffung eines zweigleisigen Abschnitts im Mittelbereich der Strecke sollten weitere Haltestellen nahe der Lollarer Einkaufszentren und als Verlängerung auf dem vorhandenen Bahndamm bis an den Ortsrand von Kesselbach hinzugefügt werden. Dann wäre auch ein dichterer Takt möglich.

Radschnellweg von Grünberg bis Lollar

# Durch's ganze Lumdatal



Der umfassende Plan „Verkehrswende im Lumdatal“ enthält einen Vorschlag für ein komplettes Netz aus Fahrradachsen. Innerhalb der Orte sind diese als Fahrradstraßen ohne Autos oder mit „Anlieger frei“ auszuweisen. Außerorts braucht es Lückenschlüsse und Umlegungen bisheriger Routen, von denen einige sehr gut mit der Reaktivierung der Lumdatalbahn kombiniert werden können.

Schon jetzt besteht eine durchgehende Fahrradverbindung im Lumdatal – von Lollar bis Atzenhain bzw. Grünberg. Allerdings beginnen die Probleme schon in Lollar. Erst ab dem Ortsrand sind die Wege in der Verlängerung des Holzmühler Weges bzw. der Daubringer Straße akzeptabel. Wichtig wäre daher eine Verkehrsberuhigung in der Ortsmitte, um die Durchdringbarkeit bis zum Bahnhof und zum Lohradweg zu gewährleisten. Zudem fehlt eine brauchbare Anbindung an die Clemens-Brentano-Europaschule. Das ist in Staufenberg mit der neuen Mittelpunkt-Grundschule ähnlich. Der Radweg wird im

Ort umständlich geführt, zudem mit Lücken und gefährlichen Straßenquerungen. Richtung Treis führt die Route zurzeit über einen Berg. Alternativen im Lumdatal werden von Politik und Verwaltung geprüft. Weiter nach Allendorf folgt dann das schönste Stück entlang der Bahntrasse, danach Richtung Lollar aber eine inakzeptable Zickzackstrecke über zum Teil schlecht ausgebaute Feldwege. Optimal wäre hier ein

Radweg direkt an der Bahntrasse und mit über die Bahnbrücke bei den Lollarer Supermärkten. Dann kann es durch Lollar auf parallel zur Landesstraße verlaufenden Wohnstraßen weitergehen, die Verkehrsberuhigt oder am besten als Fahrradstraße ausgewiesen werden sollten. Durch Kesselbach könnte südlich der Landesstraße eine Fahrradverbindung geschaffen werden. Danach verläuft der Radweg auf der

ehemaligen Bahntrasse – schade um die Zugverbindung, aber als Radweg natürlich sehr angenehm. Die Querungen von Autostraßen im weiteren Verlauf sowie in Geilshausen auf dem Abzweig nach Reinhardshausen sollten gesichert werden. Dann würde das Lumdatal eine attraktive Hauptverbindung für Fahrräder aufweisen. Zuführende Radachsen zu den Dörfern beidseits des Tales und zur Allendorfer Schule sollten diese ergänzen.

## Verkehrswende im Internet:

<https://verkehrswende.siehe.website> ++ <https://lumdatalbahn.de>  
Lokale Verkehrswende: <https://lumdatal.siehe.website> und [lollar.siehe.website](https://lollar.siehe.website)  
Kontakt: [lollar@projektwerkstatt.de](mailto:lollar@projektwerkstatt.de) ++ [verkehrswende-oberes-lumdatal@web.de](mailto:verkehrswende-oberes-lumdatal@web.de)

Jetzt mal gaaanz langsam, damit alle können ...

## Shared spaces



Gemeinsame Straßenräume mit reduziertem Tempo dienen der Verkehrsberuhigung in kleinen Ortsteilen und Dörfern, die nur eine Durchgangsstraße haben und deshalb keine getrennten Wege für Autos und Fahrräder bzw. Fußgänger\*innen möglich sind.

Solche „Shared spaces“ haben die Verkehrsberuhigungs-Initiativen für fast alle Orte im Lumdatal jeweils dort vorgeschlagen, wo Fuß- und Radverbindungen auf die Hauptdurchgangsstraße treffen und daher besondere Konfliktsituationen bestehen. Da der Platz nicht ausreicht, die Verkehre zu trennen, sollen diese Zonen so umgestaltet werden, dass sie von allen gleichzeitig genutzt werden können und dabei eine hohe Sicherheit und Aufenthaltsqualität aufweisen

(Pflasterung, Begrünungen, Bänke usw.). Alle Verkehrsteilnehmer\*innen können sie ohne weitere Regelungen und in gegenseitigem Respekt benutzen. Als Tempo ist maximal 10 km/h zulässig, bauliche Elemente am Übergang zur Autostraße bremsen den Verkehr wirksam ab. Solche Zonen lassen echte und belebte Dorfmittelpunkte entstehen. Zudem verhindern sie das schnelle Durchrasen unter Missachtung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.

Mehr auf [sharedspace.siehe.website](https://sharedspace.siehe.website) und [de.wikipedia.org/wiki/Shared\\_Space](https://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space)



Ortsmitte von Lollar: Hier trafen Fahrradachsen und wichtige Fußwege auf die Autostraße, zudem existiert eine Bushaltestelle. Ein „Shared Space“ würde mehr Aufenthaltsqualität und Sicherheit bringen.



Ausschnitt aus dem Verkehrswendeplan für das Lumdatal mit grüner Hervorhebung des Fahrradschnellweges im Bereich Lollar bis Treis.

## Nicht nur Lollarer Kinder wären gerne sicherer unterwegs Schmaadlecker sucht Radweg



Die Stadt Lollar ist mit Ihrer Lage im Lahntal für Radfahrende ein Nadelöhr auf dem Weg zwischen den Universitätsstädten Gießen und Marburg. Der Radweg der deutschen Einheit führt auch Tourist\*innen mitten durch die Kernstadt. Allerdings ist die Strecke hier eher eine Hindernisfahrt als reine Erholung, denn für umweltfreundlich am Verkehr Teilnehmende bietet die Stadt auf ihrer Hauptachse keinen Platz, obwohl dem Autoverkehr seit einigen Jahrzehnten die an den Ortsrand verlegte Bundesstraße B3a als Ausweichstrecke zur Verfügung steht.

Eine Nutzung der kürzeren Verbindung innerorts wird allerdings weiter hingenommen. Überfällig ist eine entsprechende Verkehrslenkung mit baulichen Änderungen. Bei kurzzeitigen Sperrungen der autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße wäre eine Umleitung durch den Ort weiterhin möglich. Diese seltenen Fälle sollten einer bevorzugten Passierbarkeit der Stadt Lollar für den Umweltverbund aus Fuß, Rad und ÖPNV nicht im Wege stehen. Die Ausweisung von echten oder unechten Fahrradstraßen und –zonen kann auch in Lollar zu einem Netz neuer Radwege führen, die alle wichtigen Ziele der Einwohner\*innen verbindet. So ist eine Nord-Süd-Passage zwischen Schulen und Kitas auf der Achse Bergstraße – Steinstraße – Daubringer Straße – Schur – Kirchstraße denkbar. Als Querungshilfen an gefährlichen Kreuzungen mit der Marburger und Gießener Straße sind Begegnungszonen nach dem Vorbild des „Shared Space“ einzurichten, die durch Geschwindigkeitsreduzierung allen Verkehrsteilnehmenden die gleichen Rechte einräumen.

Neben der Lollarer Kernstadt geht es auch in den Ortsteilen um die Umverteilung der bislang völlig einseitig dem Autoverkehr zur Verfügung gestellten Verkehrsfläche. So ist eine Umsetzung der seit langem bestehenden ADAC-Empfehlung zu prüfen, nach der an Kindergärten und Schulen keinerlei Autoverkehr im Umkreis von 250 m

vorgesehen wird. Das Anliegen, vor allem Verbesserungen für die Rad fahrende Schülerschaft zu erwirken, sollte auch in Lollar erhört werden. Nur durch solche Maßnahmen können wir mehr Menschen motivieren, vom Auto auf das Fahrrad umzusteigen und dadurch CO<sub>2</sub> einzusparen.



Zweimal konnte die Lollarer Ortsmitte bereits durch Verkehrswendeaktionen von Autos befreit werden. Das wäre nicht nur für den Ort wichtig, sondern auch für den (über-)regionalen Radverkehr, da hier der Lahntalradweg entlangführt.

Rund um Gießen wimmelt es von stillgelegten Bahnstrecken

## Bahnreaktivierungen jetzt!



Die meisten Städte und Gemeinden im Landkreis Gießen haben einen Regionalbahnanschluss. Im Stundentakt oder sogar noch öfter fahren die Fahrgäste auf der Vogelsbergbahn, der Lahn-Kinzig-Bahn und der Main-Weser-Bahn nach Gießen zur Universität, an den Arbeitsplatz oder zum Einkauf. Auch Frankfurt und Marburg sind auf der Schiene schnell zu erreichen.

Für das Lumdatal wurden in den Jahren 2017 und 2018 entscheidende Weichen gestellt. Die Lumdatalbahn soll zeitnah wieder fahren. Endlich eine Investition für den ländlichen Raum, die dazu dient, den Menschen bessere Chancen durch bessere Mobilität zu garantieren.

Die Lumdatalbahn soll als eingleisige Strecke von einem Pendelzug im Stundentakt befahren werden. Der Ausbau für einen Halbstundentakt würde deutlich höhere Investitionen für einen Begegnungsbahnhof erfordern. Der Fahrplan kann so zwar nicht verdichtet werden, bei Bedarf wird aber ein längerer Zug zum Einsatz kommen.

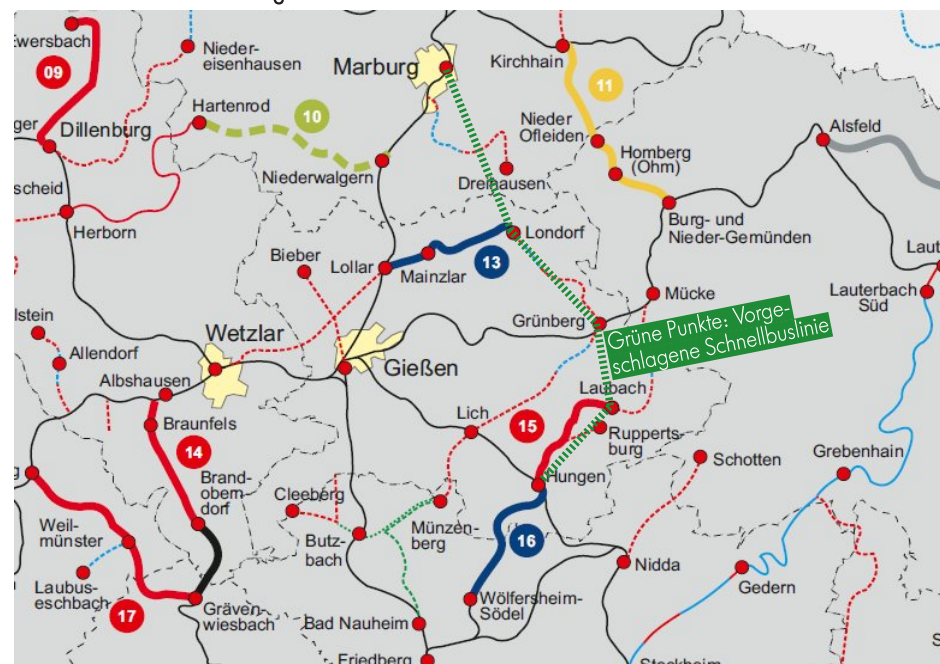
Was zunächst wie ein Nachteil der aktuellen Planung aussieht, eröffnet jedoch die Chance auf eine optimale Arbeitsteilung für Bahn und Bus. Denn der Bus wird auch künftig mit einem angepassten Fahrplan umsteigefreie Verbindungen aus den Ortsteilen von Rabenau, Allendorf (Lumda) und Staufenberg nach Gießen bieten.

Der Vorteil der Bahn liegt in ihrer deutlich kürzeren Fahrzeit und in den schnellen Umsteigeverbindungen, zum Beispiel nach Frankfurt, Marburg und Wetzlar. Darüber hinaus wird die Gießener Innenstadt an der Station Gießen-Oswaldsgarten zügig erreicht. Für das Lollarer Baugebiet Lumdaniederung bedeutet die neue Station Lollar-Nord einen direkten ÖPNV-Anschluss im hochwertigen Schienenverkehr.

Der Text stammt von [lumdatalbahn.de](https://lumdatalbahn.de) (aktualisiert, siehe dort für mehr Infos).

Laut Gießener und Lumdatalverkehrsberuhigungsplänen soll die Lumdatalbahn Teil des Regiotram-Streckennetzes werden.

Die Karte zeigt einen Ausschnitt aus dem Reaktivierungsplan des Landes Hessen. Zu erkennen sind die vielen Bahnstrecken, die es einst gab. Rot markiert sind die Abschnitte, die geprüft wurden – mit negativem Ergebnis, blau hingegen mit Potential. Blau 16 ist die Horloffthalbahn, blau 13 die Lumdatalstrecke. Geprüft werden zudem die Ohmtalbahn zwischen Kirchhain und Burg-/Nieder-Gemünden (Nr. 11) und die Salzbödebahn ab Niederwalgern (Nr. 10).



Die Firma RHI bei Mainzlar: Seit hier wieder produziert werden soll, wird die Lumdatal in Schuss gebracht: Wirtschaft ist wichtiger als Menschen. Doch dadurch entsteht die Chance, dass auch der Personenverkehr wieder aufgenommen wird. Dann muss die Strecke aber bis Lollar saniert werden.



### Ergänzung Schnellbuslinie

Die Verkehrswende-Initiative Grünberg hat einen Vorschlag für eine Schnellbuslinie Marburg-Lollar-Grünberg-Laubach-Hungen entwickelt (mit Anbindung also an fünf Bahnhöfen, wenn Lumdatal- und Horloffthalbahn reaktiviert werden). Dann wäre der Ostkreis Gießen gut in alle Richtungen angebunden (siehe Zusatzeintrag in Karte).

### Horloffthalbahn: direkt nach Frankfurt

Erst 2003 stillgelegt wurde die Bahnstrecke von Hungen nach Wolfersheim (fuhr dann weiter nach Friedberg, wo heute noch die Linie nach Nidda verkehrt). Sie ist entsprechend noch gut erhalten und eine Reaktivierung daher ziemlich einfach. Früher erreichte die Linie weiter über Laubach nach Mücke. Sie wäre jetzt die im Vogelsbergkreis innig gewünschte Direktverbindung

ins Rhein-Main-Gebiet, doch sie ist längst abgerissen. Für die Horloffthalbahn ab Hungen aber besteht die Hoffnung, wieder in Betrieb zu gehen. Dann könnte ein Zug von Lich über Hungen Richtung Frankfurt fahren, angebunden an die S-Bahn ab Friedberg oder umsteigefrei durchgeleitet bis Frankfurt.