

## Ohne Auto? Kann das gehen?

Ja – und zwar sogar so, dass alle (und hier wirklich: alle!) Menschen besser unterwegs sein können. Denn Autos sind keine schlaun Vehikel – wir nehmen die Folgen nur nicht mehr wahr, weil sie so alltäglich sind. Wegen ihnen können wir nicht entspannt vor unseren Häusern sitzen oder angstfrei radeln. Kinder können nicht einfach im Freien spielen. Oft ist mehr als ein Fünftel der Flächen in Städten und Dörfern asphaltiert und verloren für ein angenehmes Leben. Das Fahren mit Autos verschlingt wertvolle Energie, verschmutzt die Luft und verlärt die Orte. Die Produktion tut das gleiche. Unfalltote, -verletzte und der Ausschluss von Menschen aus dem gesellschaftlichen Leben, die sich kein Auto leisten können, sind weitere Folgen. Doch das Auto ist nur Gewohnheit, für eine gute Mobilität ist es nicht nötig. Eher stört es.

## Unsere Vorschläge zur Verkehrswende

- Wo der motorisierte Individualverkehr verdrängt wird, atmen Mensch und Natur auf. Autofreie Zonen steigern die Lebensqualität. Besonders wichtig sind sie um Kindergärten, Schulen, Kliniken, in Wohngebieten und Ortszentren.
- 50 Prozent des Verkehrs per Fahrrad – auch und gerade im Alltag, also zur Arbeit, Ausbildung, Einkaufen? Das ist möglich, wie Orte zeigen, die dem Radverkehr schon längere Zeit Vorrang einräumen und bis zu 50 Prozent Fahrradanteil erreichen (z.B. Houten und Groningen in den Niederlanden, Oldenburg, Münster und Greifswald hierzulande, Kopenhagen und andere Orte in Dänemark). Fahrradstraßen sind das Rückgrat eines dichten und gut zu befahrenden Radwegenetzes. Um nicht noch mehr Fläche zu versiegeln und Platz zu vergeuden, ist die Umwidmung vorhandener Straßen dem Neubau von Fahrradwegen vorzuziehen. Die Zahl der Autos soll ja reduziert werden und der Platz wäre dann da.

Wo Fahrradstraßen so geschaffen wurden, fanden es hinterher immer alle gut!

- Ähnliche Quoten lassen sich durch ein gutes Nahverkehrsnetz erzielen, verbunden mit einem Nulltarif, denn Mobilität muss für alle gleichermaßen möglich sein. Wichtig sind leistungsfähige, barrierefreie und fußgänger\*innenverträgliche Verkehrsmittel, also vor allem Straßenbahnen, die am besten auf Bahnstrecken noch in die Umgebung fahren (RegioTram), und Buszubringer zu den Haltestellen (in Zeiten mit wenig Fahrgästen z. B. als Bürger\*innenbus). Nulltarif gibt es schon in vielen Städten weltweit, z.B. in Dunkerque, Aubagne, Niort und über 20 weiteren Orten Frankreichs, in der estnischen Hauptstadt Tallinn (inzwischen auf fast ganz Estland ausgeweitet!), in mehreren polnischen Städten (bei Smog sogar in Warschau und Krakau) und seit 2020 auch in Luxemburg und Monheim. Deutschland wirkt da wie ein verkehrspolitisches Entwicklungsland. In einigen Orten fährt der Bus samstags ticketfrei. In Lahnau wollten alle Parteien den Nulltarif – sie durften nicht. Wie wäre es, die Idee auch auf der anderen Seite von Gießen zu stärken. Zeit für mutige Schritte!

- Nicht vergessen werden dürfen die Wege zu Fuß: Genug Platz, verbunden mit angenehmen Aufenthalts- und Spielplätzen, barriere- und lärmfrei.

- Hinzu muss eine Politik der kurzen Wege kommen, also der Trend weg von Supermärkten auf der grünen Wiese, entfernten Arbeitsplätzen, Rathäusern, Kulturangeboten und Freizeitgebieten, das Ende von Outlet Centern und anderen Neubauten an Autobahnen – hin zur Wiederbelebung aller Ortsteile mit Läden, Kulturangeboten, Treffpunkten und, wo all das nicht möglich ist, mobilen Angeboten. Neue Gewerbegebiete oder Supermärkte außerhalb der Orte sind hingegen tödlich.

Alles zusammen schafft deutlich autoreduzierte Orte – und das ist das Ziel. Der freiwerdende Platz kann dann für Gehen, Sitzen und Aufenthalt, Spielen und Kultur genutzt werden. Lärmfreies Wohnen, Erholen und Arbeiten werden möglich.

## Große Potentiale für eine Verkehrswende

Mit diesem Faltblatt präsentieren wir einen Plan, der ehrgeizige, aber nötige Ziele setzt. Die sind machbar, denn im Lumdatal schlummern viele Möglichkeiten. An erster Stelle ist die stillgelegte Bahnstrecke zu nennen. Sie muss endlich in Betrieb gehen, denn mit Ankündigungen und warmen Worten lassen sich CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Verkehrsunfälle nicht mindern. Rollt die Bahn erstmal, können zusätzliche Haltepunkte und die Verlängerung bis Kesselbach hinzugefügt werden. Zudem bietet die Strecke entlang der Lumda gute Chancen, eine attraktive Fahrradachse ohne viele Höhenmeter durch das Tal zu legen. Von dort müssen die höhergelegenen Orte, Einkaufsmärkte, Bahnhaltstellen und Schulen mit eigenen Fahrradachsen angebunden werden. Da für alles oft der Platz in den Orten fehlt, braucht es verkehrsberuhigte Zonen („shared spaces“), auf denen sich alle Verkehrsteilnehmer\*innen gefahrlos und gleichberechtigt begegnen. So wird den Durchgangsstraßen der lebensfeindliche und zerschneidende Effekt genommen. Die umseitige Karte und die Texte in diesem Faltblatt zeigen unsere Vorschläge. Wichtig wird sein, dass Stadt und Landkreis Gießen mitziehen – und endlich Abstand nehmen vom autogerechten Ausbau, der lange die Politik prägte. Wir haben daher für Gießen und angrenzende Regionen ähnliche Pläne erstellt, als Flugblatt vielerorts und an alle Ratsfraktionen verteilt sowie unter giessen-autofrei. siehe.website, wies Eckal. siehe.website und suedkreis. siehe.website ins Internet gestellt.

## Macht mit – für uns selbst, Umwelt & Klima!

Im Lumdatal gibt es den Lumdatalbahnverein und zwei kleine Verkehrswende-Initiativen, die entlang der Lumda für Fahrradstraßen, geschützte und barrierefreie Fußwege und -zonen sowie bessere Bus- und Bahnanbindungen eintreten. Die kleine, erste Fahrradstraße zwischen Lollar und Daubringen macht nur Sinn, wenn sie ein Anfang für mehr ist. Macht mit bei der Verkehrswende-Initiative im unteren Lumdatal (Lollar/Staufenberg) oder in Treis/Allendorf/Rabenau!

## Lastenräder, Servicestationen und mehr ...

Bislang gibt es nur in Salzböden ein Lastenrad zur Ausleihe und eine offen zugängliche Fahrradselbsthilfestation. Info: radstation. siehe.website, dasallrad.org. Das darf gerne mehr werden ...



## Internetadressen

- verkehrswende. siehe.website: Zahlen, Fakten, Vergleiche von Verkehrssystemen, Umweltfolgen, Vorschläge für verkehrspolitische Maßnahmen
- lumdatal. siehe.website: Verkehrswende in Lollar, Staufenberg, Allendorf und Rabenau
- giessen-autofrei. siehe.website: Ideen für Gießen
- Siehe auch passende Wikipedia-Artikel

- Kontakt Allendorf/Rabenau: verkehrswende-oberes-lumdatal@web.de
- Kontakt Staufenberg: staufenberg@projektwerkstatt.de
- Kontakt Lollar: lollar@projektwerkstatt.de



Diese Information und der Plan sind mit vielen Gruppen und Einzelpersonen diskutiert worden. Zusammengetragen in der Projektwerkstatt, der Saasener „Villa Kunterbunt“ für kreative Ideen und Aktionen. Workshops, Seminar-/Kinoräume und Bibliotheken stehen allen Menschen offen. Saasen ist per Bahn und Radweg R7 zu erreichen. [www.projektwerkstatt.de/saasen](http://www.projektwerkstatt.de/saasen).  
V.i.S.d.P.: Jörg Bergstedt.  
Gefördert von der „Initiative Mobilitätskultur“.

Foto: Eine reaktivierte Bahnlinie muss das Rückgrat des ÖPNV im Lumdatal bilden. Bis Mainlar ist die Strecke noch gut nutzbar, die Firma (auf dem Foto im Hintergrund) will den Güterverkehr wieder aufnehmen. Für den Personenverkehr sollte die Strecke bis Londorf zeitnah in Betrieb genommen und danach bis Kesselbach verlängert werden.  
Fotos: Gregor Börner - bundesbahn.net

# Verkehrswende im Lumdatal



## Reaktivierung der Lumdatalebahn

## Nulltarif in Bus und Bahn



## Shared Spaces Verkehrsberuhigung

## Politik der kurzen Wege

## Radwegenetz in und zu allen Orten

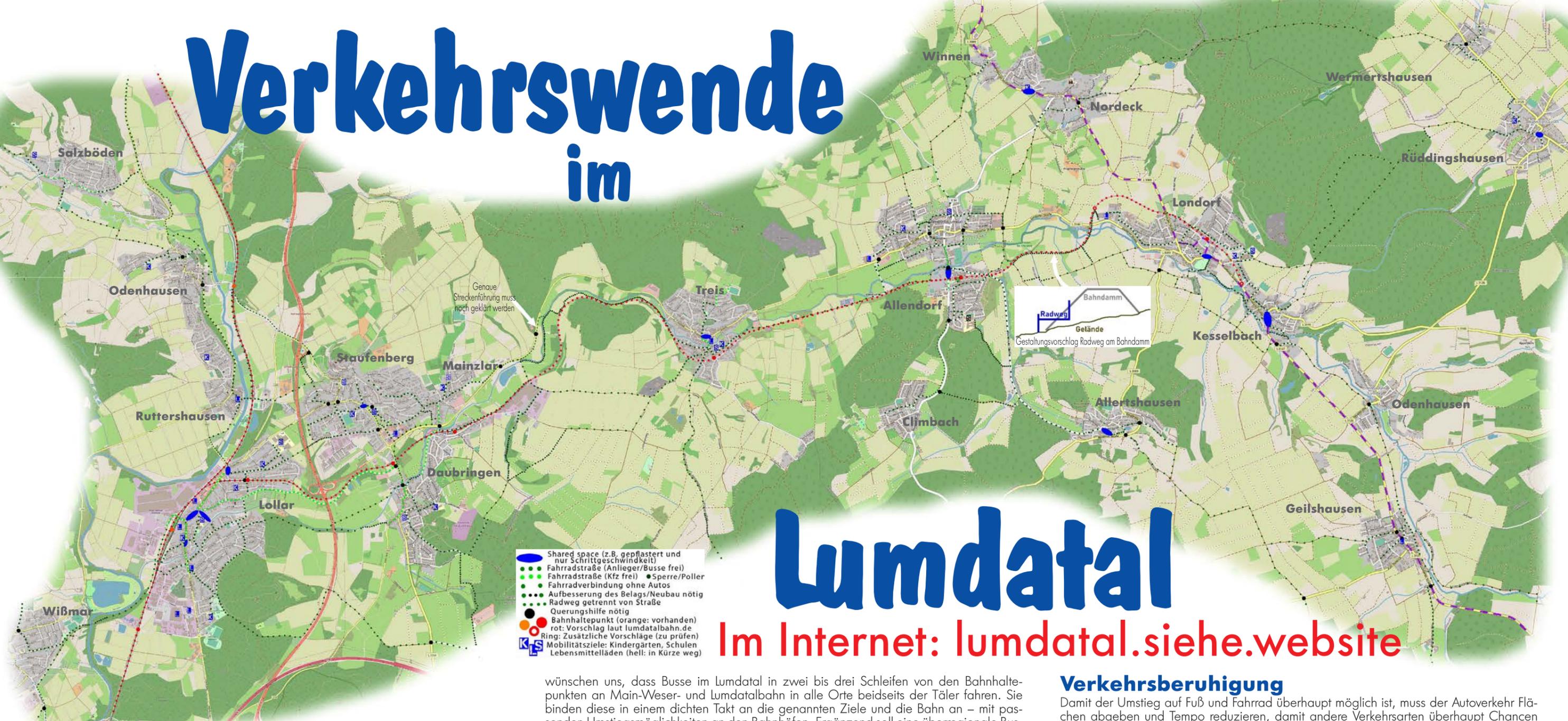
## Lebensqualität und Klimaschutz in Lollar, Staufenberg, Allendorf & Rabenau

Sichere Fahrrad- und Fußwege besonders für ganz junge, alte und alle Menschen ohne Auto in den Orten sowie zwischen allen Ortsteilen, dazu die reaktivierte Lumdatalebahn mit Buszubringern in alle Ortsteile und bis in die Abendstunden. Kurze Wege durch Läden, Arztpraxen usw. auch auf dem Lande. Das sind unsere Forderungen für eine Verkehrswende im Lumdatal.

Unsere Vorschläge als Plan und Text haltet Ihr in den Händen. Helft mit, sie Wirklichkeit werden zu lassen!

[lumdatal.siehe.website](http://lumdatal.siehe.website)

# Verkehrswende im



# Lumdatal

Im Internet: [lumdatal.siehe.website](http://lumdatal.siehe.website)

## Verkehrswende im Lumdatal

Das Lumdatal ist der ländlichste Raum im Kreis Gießen. Die Ortschaften sind klein und die Entfernungen zwischen ihnen größer als in direkter Nachbarschaft zur Stadt Gießen. Hinzu kommen deutliche Steigungen, wenn mensch aus dem Lumdatal heraus zu den Dörfern in Hanglage oder auf den Höhenzügen fahren will. Mit dem Fahrrad kommt mensch in solchen Gegenden mitunter nur schwer ans Ziel. Daher muss der ÖPNV besonders gestärkt werden.

### Kernstück: Lumdatalbahn

Das Lumdatal einschließlich aller Lollarer Ortsteile ist ca. 21 km lang. Busse werden bei solch weiten 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 Schritt soll die Bahn mit den im Reaktivierungsplan vorgeschlagenen Haltestellen (siehe [www.lumdatalbahn.de](http://www.lumdatalbahn.de)) in Betrieb gehen. Nach zusätzlicher Herrichtung eines zweigleisigen Abschnitts im Mittelbereich der Strecke sollten weitere Haltestellen z.B. im Bereich der londorfer Einkaufszentren und, nach Verlängerung der Gleise, auf dem vorhandenen Bahndamm am Ortsrand von Kesselbach hinzugefügt werden. Zudem wäre dann ein dichter Takt möglich.

### Buszubringer in alle Stadt- und Ortsteile

Busse sollen die Ortsteile miteinander und mit Schulen, Einkaufszentren, Verwaltung und Bahnhöfe verbinden, statt parallel zu Bahnlinien in die großen Städte zu fahren. Wir

- Shared space (z.B. gepflastert und nur Schrittgeschwindigkeit)
- Fahrradstraße (Anlieger/Busse frei)
- Fahrradstraße (Kfz frei) ● Sperre/Poller
- Fahrradverbindung ohne Autos
- Aufbesserung des Belags/Neubau nötig
- Radweg getrennt von Straße
- Querungshilfe nötig
- Bahnhofhaltepunkt (orange: vorhanden)
- rot: Vorschlag laut lumdatalbahn.de
- Ring: Zusätzliche Vorschläge (zu prüfen)
- Mobilitätsziele: Kindergärten, Schulen
- Lebensmittelläden (hell: in Kürze weg)

wünschen uns, dass Busse im Lumdatal in zwei bis drei Schleifen von den Bahnhofhaltenpunkten an Main-Weser- und Lumdatalbahn in alle Orte beidseits der Täler fahren. Sie binden diese in einem dichten Takt an die genannten Ziele und die Bahn an – mit passenden Umstiegsmöglichkeiten an den Bahnhöfen. Ergänzend soll eine überregionale Buslinie von Marburg durch den Ebsdorfergrund zum Bahnhof Londorf und dann weiter über Odenhausen und Geilshausen mindestens bis nach Grünberg sowie idealerweise über Laubach weiter nach Hungen zum Anschluss an die Horlofftal- und Lahn-Kinzig-Bahn.

### Ein Netz von Fahrradstraßen

Die meisten Straßen sind zu eng, um Fahrräder StVO-konform und sicher zu überholen. Die Lösung liegt in der Trennung von Fahrrad und Auto. Dazu werden innerorts Flächen umverteilt: Zwischen den Orten werden passende Wegeverbindungen festgelegt und zum Teil aufgebessert bzw. ergänzt. Im obigen Verkehrswendepan ist ein kompletter Vorschlag für ein Netz aus Fahrradachsen enthalten. Innerhalb der Orte sind diese als Fahrradstraßen mit maximal „Anlieger frei“ auszuweisen. Außerorts braucht es einige Lückenschlüsse, die aber gut mit der Reaktivierung der Lumdatalbahn kombiniert werden können. So ergeben sich nicht nur sichere und schnelle Zuwege zu Schulen, Kindergärten, Läden und Haltestellen, sondern auch ein schneller, durchgehender Radweg durch das Lumdatal. Die jetzige Verbindung ist lückenhaft oder teilweise so umständlich, dass sie als Alltagsverbindung nicht attraktiv ist.

Es gibt zudem mehrere zwischenörtliche Straßen, die so schmal sind, dass Autos die Fahrräder nicht überholen dürfen, da das bei zwei Meter Mindestabstand (laut StVO) nicht mehr passt. Diese sollten überall, wo sie wichtige Verbindungen darstellen, in Fahrradstraßen umgewandelt werden – und zwar ausschließlich „Anlieger frei“, weil es keinen Sinn macht, wenn ständig Autos hinter einem Fahrrad hängen bleiben.

- ▶ Bereits eingerichtet ist die Fahrradstraße von Daubringen nach Lollar (mit zugelassenem Autoverkehr, der aber nicht überholen darf).
- ▶ Ähnlich schmal ist unter anderem die Kreisstraße von Allertshausen nach Allendorf. Sie ist für den Autoverkehr auch nur bedingt wichtig, da die Landesstraße über Londorf fast parallel läuft.

### Verkehrsberuhigung

Damit der Umstieg auf Fuß und Fahrrad überhaupt möglich ist, muss der Autoverkehr Flächen abgeben und Tempo reduzieren, damit andere Verkehrsarten überhaupt Chancen bekommen. Wir fordern daher Tempo 30 innerorts – auf allen Straßen! Eine besondere Idee sind „Shared spaces“ (siehe [https://de.wikipedia.org/wiki/Shared\\_Space](https://de.wikipedia.org/wiki/Shared_Space)), die wir für fast alle Orte im Lumdatal jeweils dort festgelegt haben, wo wichtige Fuß- und Radverbindungen auf die Hauptdurchgangsstraße treffen und daher besondere Konfliktsituationen bestehen. Da der Platz dort überall nicht ausreicht, um den Verkehr zu trennen, sollen diese Zonen so umgestaltet werden, dass sie eine hohe Aufenthaltsqualität haben (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 müssen den Verkehr dort wirksam abbremmen. Dadurch gibt es in jedem dieser Orte mindestens eine deutliche Sperre gegen zu schnelles Fahren durch den Ort.

### Sichere Fußwege und Barrierefreiheit

Vielerorts sind Fußwege sehr schmal und nicht barrierefrei. Durch Tempo 30 kann die Fahrbahnbreite reduziert und so Raum für Fußgänger\*innen gewonnen werden. Um Kindergärten, Grundschulen und andere sensible Zonen sollten autofreie Zonen ausgewiesen werden, damit Kinder eigenständig zu Fuß oder mit dem Rad dorthin gelangen können. Alle wichtigen Ziele sowie Busse und Bahnen müssen barrierefrei erreichbar sein.

### Politik der kurzen Wege

Die Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf Zufußgehen, Fahrräder, Busse und Bahnen ist nicht ausreichend. Wie bei der Energie- und Rohstofffrage ist „Mobilität sparen“ eine weitere wichtige Forderung. Das erfordert einen Stopp weiteren Flächenverbrauchs für Supermärkte und anderen Handel außerhalb der Ortschaften. Hilfreich sind hingegen neue Läden, Kulturangebote, Gemeinschaftsräume, Arztpraxen auch und gerade in den kleinen Orten. Auch alles, was lange Anfahrtswege zur Arbeit vermeidet, ist sinnvoll.