

Beginn und Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs in Kleinlinden

Burkhard Sanner

Situation vor Einrichtung einer ÖPNV-Verbindung

Bis in die ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts gab es keinerlei öffentliche Nahverkehrsangebote¹ in Kleinlinden. Wege in die Nachbarorte und in die Stadt Gießen wurden überwiegend auf „Schusters Rappen“ zurückgelegt, Warentransport erfolgte mit Fuhrwerken oder Handkarren. Eine für viele erschwingliche Beschleunigung bot dann gegen Ende des 19. Jahrhunderts das Fahrrad – wobei Besitz und Benutzung eines solchen „Velocipeds“ („Filocibeth“ in der damaligen Mundart²) in der Kaiserzeit strenger Regulierung unterworfen war (Abb. 1). Von den ersten beiden Fahrrädern in Kleinlinden um 1900 schreibt F. Holler³: „...hatte sich ein Mann namens Lenz (genannt Eif-Hannes) ein Fahrrad selbst gebaut und genoss deshalb damals besonderes Ansehen. Er war Bergmann im Gießener Braunstein-Bergwerk und er brauchte das Fahrrad, um sonntagsmorgens im Dorfe hin- und herzufahren zum Rasieren der Mannsleute und zum Haarschneiden.“ Das zweite Fahrrad besaß, nach der gleichen Quelle, ein aus Rheinhessen stammender Lehrer Eß, der damit „von seiner Wohnung, die er als Junggeselle bei Küfer Lenz, Ecke Frankfurter- und Wetzlarer Straße, hatte, zur alten Schule in der Wetzlarer Straße“ fuhr. Schon im Jahr 1904 wurde dann ein Radfahrer-Verein in Kleinlinden gegründet!⁴

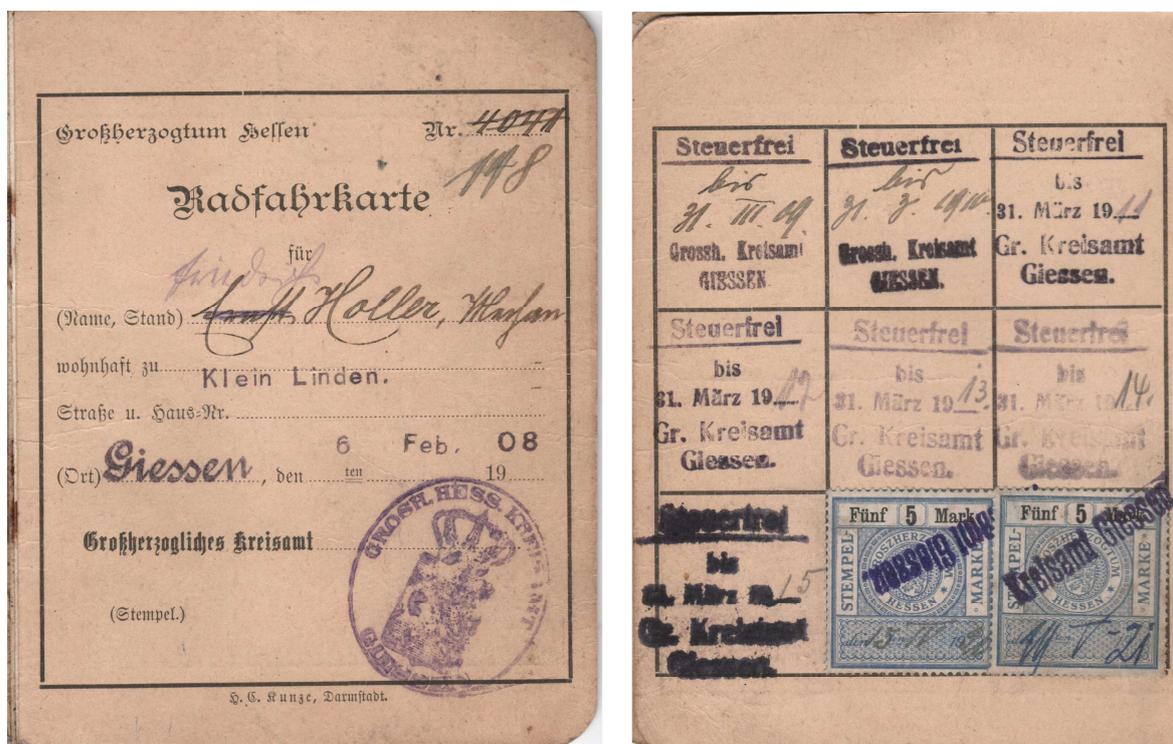


Abbildung 1: Radfahrkarte aus dem Jahr 1908

Noch im 19. Jahrhundert gab es im alltäglichen Leben nicht so oft die Notwendigkeit, den eigenen Ort zu verlassen; Gründe konnten z.B. der Markt in Gießen sein oder, an Sonn- und Feiertagen, der Besuch von Verwandten, Besuche von Festen in Nachbarorten oder ähnliches. Lebensmittelpunkt und Berufstätigkeit waren in der Regel im Ort selbst oder auf den Feldern, eine Arbeitsstätte wurde zu Fuß aufgesucht. Dies machte Kleinlinden dann auch für die „Eisenbahner“ als Wohnort attraktiv, bzw. umgekehrt die Eisenbahn als Arbeitgeber für Kleinlindener Bürger. Die Entfernung zum ab 1862 bestehenden Lokomotivdepot der Strecke Deutz-Gießen der Cöln-Mindener Eisenbahn, aus

¹ Öffentlicher Personen-Nahverkehr - ÖPNV

² Nach Angabe aus Friedrich Holler, Mein Lebenslauf, unveröffentlichtes Typoskript, um 1980

³ a.a.O., S. 10

⁴ s. Beitrag „Radfahrervereinigung 1904/27 Gießen Kleinlinden“

dem sich in den 1880er-Jahren das Bahnbetriebswerk Gießen⁵ entwickelte, war gering, vor allem von „Bernhardtshausen“ aus, und auch der Personenbahnhof war - nach damaligem Verständnis - fußläufig erreichbar.

Mit dem Erstarken der Industrie in Gießen⁶, dem Bergbau (Gießener Braunstein), dem wachsenden Klinikum usw. wurden die Wege zur Arbeitsstätte für immer mehr Einwohner Kleinlindens länger. Schon im 19. Jahrhundert gab es Einzelne, die in den Gießener Betrieben arbeiteten, aber die wachsende Bevölkerung Kleinlindens (Abb. 2) musste nun verstärkt Arbeit außerhalb des eigenen Dorfes suchen. Ähnliches galt für die Ausbildung; Lehrstellen mussten ggf. auch außerhalb des Heimatortes gesucht werden. Ebenso war der Besuch einer höheren Schule den „Dorfkindern“ nicht grundsätzlich verschlossen, und dazu musste man natürlich nach Gießen gehen. In solchen Fällen wurde dann oft direkt beim Lehrherrn oder bei Verwandten oder Bekannten in der Stadt logiert.

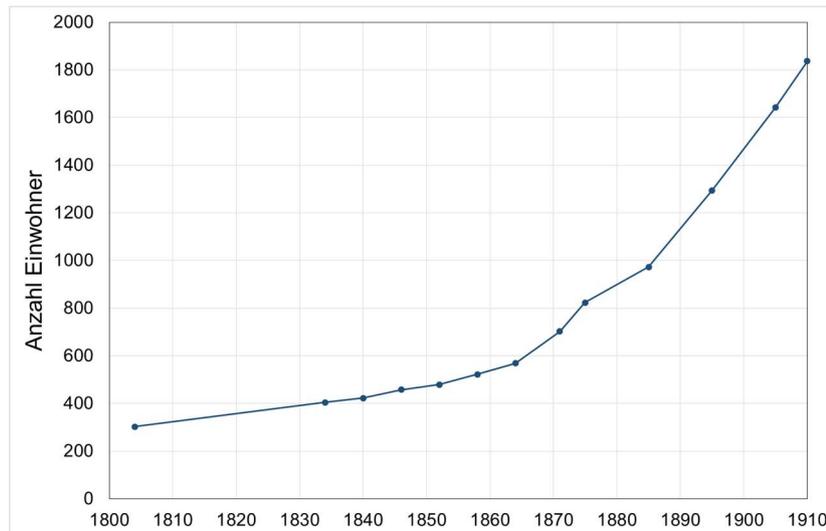


Abbildung 2: Einwohnerentwicklung in Kleinlinden im 19. Jahrhundert; deutlich sichtbar ist der starke Anstieg ab etwa 1860 (nach Angaben in <https://de.wikipedia.org/wiki/Kleinlinden>)

Kraftpostlinie

Mit seiner Lage an Straßen nach Wetzlar und Frankfurt wurde Kleinlinden von der Pferdepост berührt. Die seit Mitte des 17. Jahrhunderts⁷ in Deutschland verkehrenden und im 18. Jahrhundert an Bedeutung gewinnenden Postkutschen dienten aber nicht dem Nahverkehr, sondern vielmehr der

⁵ Die ursprüngliche Werkstatt der 1852 eröffneten Main-Weser-Bahn befand sich seit dem 1854 abgeschlossenen Bau des Gießener Bahnhofs (am heutigen Standort) auf der westlichen Bahnhofseite, etwa dort, wo sich jetzt das P+R-Parkhaus und das neue Jobcenter befinden; erst nach der Übernahme der Cöln-Mindener Eisenbahn durch den preußischen Staat am 1.2.1880 wurden die Werkstätten auf dem Gelände des Depots der Cöln-Mindener Eisenbahn zusammengefasst, das zwischen Main-Weser-Bahn und der diese am Nordrand Kleinlindens unterquerenden Bahnstrecke von Wetzlar gelegenen war. Der vorherige Standort wurde zur Erweiterung von Personen- und Güterbahnhof Gießen genutzt.

⁶ z.B. Zigarrenfabrik G.P. Gail seit 1840 (Vorläufer war die bereits seit 1812 in der Gießener Innenstadt ansässige, relativ kleine Gail'sche Tabakfabrik); die Zigarrenhersteller im Raum Gießen konnten ihren Arbeitskräften, überwiegend Frauen, allerdings auch entgegenkommen durch die Gründung kleinerer Werke in den Orten der Umgebung, so auch in Kleinlinden (s. Beitrag „Vom Handel und vom Handwerk in Kleinlinden - Zigarren aus Linnes“). Dies war durch die überwiegende Handarbeit ohne große Maschinen möglich, anders als bei Unternehmen wie der Maschinenfabrik Heyligenstaedt (seit 1876), der Gail'sche Tonwarenfabrik (seit 1891), und nach der Jahrhundertwende Bänninger (1909) und Gummiwerke Poppe (1911).

⁷ Die ersten regelmäßigen Postkurse mit Personenbeförderung wurden 1646 durch Thurn und Taxis in Brandenburg-Preußen eingerichtet ([1], S. 6). Bereits in einer Karte von 1711 (P. Nell, Postarum seu Veredariorum Stationes per Germaniam et Provincias adiacentes, Druck E.H. Frick) ist eine Linie von Frankfurt über Friedberg nach Gießen und Marburg eingezeichnet, und in einer detaillierteren Karte von 1843 (U. Henschel, Post-Reise-Karte von Deutschland und den Nachbar-Staaten, Carl Jügel, Frankfurt) ist der Verlauf über Friedberg, Butzbach und Großen-Linden nach Gießen zu erkennen, eben-so wie eine südlich der Lahn verlaufende Linie von Gießen nach Wetzlar.

regionalen Verbindung zwischen Städten, bis hin zu mehrtägigen Fernverbindungen. Die Situation ähnelte daher dem heutigen Zustand mit der Eisenbahn, die zwar durch Kleinlinden führt, für die Kleinlindener aber keine lokale verkehrliche Bedeutung hat.

Dies änderte sich erst, als die Pferdeposten in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts durch Kraftposten mit Omnibussen ersetzt wurden⁸ und, besonders in den 1920er Jahren, viele neue Linien entstanden⁹. So wurde am 8.8.1926 auch eine Kraftpostlinie eingerichtet¹⁰, die Gießen mit dem Hüttenberger Land verband, und die über Kleinlinden und Lützellinden nach Hörnsheim/Hochelheim und weiter, dem Verlauf des Kleebachs entlang, bis Niederkleen führte. Im April 1930 wurde der Linienverlauf so geändert, dass auch Allendorf und Rechtenbach bedient wurden. In Kleinlinden führte die Fahrt durch die Lützellindener Straße¹¹ und Wetzlarer Straße zur Frankfurter Straße; von Kleinlinden ließ sich nun die Stadt Gießen mit dem Postbus erreichen, wenn auch nur wenige Male am Tag. Nachdem ab 1942 eine städtische Buslinie Kleinlinden erschloss und sehr viel häufiger fuhr, verlor die Kraftpostlinie für Kleinlinden an Bedeutung. Für Stadtbus und Postbus waren in der Zeit vor der Bildung regionaler Tarifgemeinschaften jeweils unterschiedliche Fahrkarten erforderlich (Abb. 3).

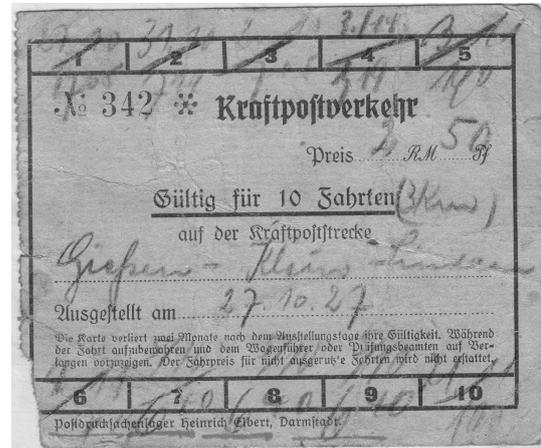


Abbildung 3: Mehrfahrtenkarte der Kraftpost von 1927 für die Strecke Gießen - Kleinlinden (Sammlung OuV-Archiv)

Die Linie nach Hüttenberg bestand bis 1980 als Kraftpostlinie, zuletzt mit der Liniennummer 5112. Lützellinden wurde von September 1975 an durch Verlängerung der Linie 11 der Wetzlarer Verkehrsbetriebe mit Kleinlinden und Gießen verbunden (s.u.). Nachdem im September 1980 dann auch die Linie 1 über Allendorf bis Lützellinden verlängert wurde, entfiel für die Bundespost die wirtschaftliche Grundlage zum Betrieb der Kraftpostlinie 5112. Die Stadtwerke Gießen übernahmen nun die Verantwortung für diese Linie, ließen sie aber weiterhin im Auftrag durch Fahrzeuge der Post betreiben. Im September 1985 gaben die Stadtwerke die Linie wieder zurück, nunmehr an die Bundesbahn, deren Bahnbus-Sparte den gesamten Postreisedienst in den Jahren 1982/83 übernommen hatte. Die Bahn stellte zwei Jahre später, im September 1987, den Betrieb auf der Linie von Gießen über Kleinlinden nach Hüttenberg ein.

Heute wird die Anbindung Hüttenbergs an Gießen durch die RMV-Linie 310 sichergestellt, die auch wieder durch Kleinlinden führt und die Haltestellen Waldweide und Wetzlarer Straße bedient. Anders als die Kraftpostlinie verkehrt sie ab Hörnsheim jedoch über Großen-Linden und nicht über Lützellinden nach Kleinlinden. Sie bietet für Kleinlindener werktags jede Stunde eine schnelle Verbindung direkt zur Westseite des Bahnhofs Gießen an der Lahnstraße, und durch die gemeinsamen Tarife des seit 1995 bestehenden Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) kann sie mit den gleichen Fahrscheinen wie die Stadtbusse benutzt werden.

⁸ Im Juli 1906 ging die zweite Kraftpostlinie in Deutschland überhaupt in Betrieb, nicht weit von Gießen auf der Strecke von Friedberg nach Ranstadt in der Wetterau.

⁹ Nachdem die Reichspost 1924 als selbstständiges Sondervermögen vom Reichshaushalt unabhängig geworden war und unternehmerisch handeln konnte, gab es in den Jahren 1925-1929 eine massive Ausweitung des Kraftpostlinien; allein 1925 verdoppelte sich das Streckennetz, und es wurden über 1000 neue Kraftomnibusse beschafft ([1], S. 11).

¹⁰ [2], S. 136

¹¹ Busfahrten durch die untere Lützellindener Straße kann man sich bei den heutigen Busgrößen, parkenden Autos usw. kaum mehr vorstellen.

Städtische Obus-Linie nach Kleinlinden

In der Stadt Gießen bestand das erste Angebot eines öffentlichen Nahverkehrs seit dem Jahr 1894 in Pferdeomnibussen, die den Bahnhof mit der Innenstadt verbanden. 1909 wurde die Straßenbahn eröffnet, die ebenfalls vom Bahnhof ausging und durch die Innenstadt zum Neuen Friedhof und zur Kaserne an der Licher Straße (Bergkaserne) führte; die Pferdeomnibusse wurden daraufhin stillgelegt. 1932 wurde eine weitere Straßenbahnlinie nach Wieseck in Betrieb genommen. Nach Süden, Richtung Kleinlinden, wurde das Liniennetz des städtischen ÖPNV jedoch erst 1939 mit einer Autobuslinie erweitert, allerdings nur bis zur Schubertstraße. Planungen für eine Straßenbahnlinie nach Kleinlinden bis zum Abzweig Frankfurter Straße / Wetzlarer Straße waren zwar aufgenommen worden¹², doch bedeutete der Bahnübergang der Strecken nach Alsfeld und Gelnhausen in der Frankfurter Straße ein erhebliches Hindernis, und es kam letztlich nie zum Bau einer Straßenbahn in den Süden Gießens.

Im Juni 1941 begannen die beiden ersten Obus-Linien¹³ die überalterte und größtenteils nur einspurige Straßenbahn zu ersetzen: Linie 1 vom Bahnhof bis zum Fliegerhorst (späteres US-Depot) und Linie 2 ebenfalls vom Bahnhof zu Bergkaserne und Verdunkaserne (spätere Rivers Barracks). Im November 1941 kam dann die Obus-Linie 3 hinzu, die von der Schubertstraße (Lazarett) zum Ludwigsplatz und weiter wie Linie 2 zur Verdunkaserne führte und im südlichen Teil die zwei Jahre vorher eingerichtete Autobuslinie ersetzte. Sehr deutlich zu sehen ist hier die Ausrichtung des Linienausbaus nach militärischen Erfordernissen. Übrigens sind diese Liniennummern 1, 2 und 3 bis heute in den damals bedienten Gebieten präsent (1 in der Grünberger Straße, 2 in der Licher Straße und 3 im Bereich Ludwigstraße/Wartweg).

Somit ergab sich für die Obus-Linie nach Kleinlinden, die als nächste am 18. Juni 1942 eröffnet wurde (Abb. 4), die Liniennummer 4. Sie führte vom Selterstor die Frankfurter Straße entlang über 3,6 km zur Schleife Waldweide am südlichen Ortsrand von Kleinlinden. Auch hier dürften neben dem Anschluss des neuen Stadtteils Kleinlinden, seit dem 1.4.1939 zur Stadt Gießen gehörend, ein militärisches Interesse vorhanden gewesen sein, erschloss die Endhaltestelle an der Waldweide doch das 1938 gebaute, kriegswichtige Verstärkeramt¹⁴.

Nach Kriegsende dauerte es bis 1947, bis Fahrleitungen und Stromversorgung wieder hergestellt waren und die Linie nach Kleinlinden wieder von Obussen befahren werden konnte. Zwischenzeitlich waren von Januar 1946 an Autobusse auf dieser Strecke im Betrieb¹⁵. Am 18.9.1948 wurden dann die Linien 1 und 4 zusammengefasst und durchgehend von der Rödgener Straße bis zur Waldweide in Kleinlinden betrieben, nun unter der heute noch gültigen Liniennummer 1. Bis ins Jahr 1953 waren die Obusse in elfenbein mit einem blauen Streifen lackiert, danach erhielten sie, wie auch die Omnibusse, die viele Jahre typische Farbgebung in grau und dunkelblau.

Ursprünglich wurden die Obusse und ggf. Anhänger von Schaffnern begleitet, die den Fahrscheinverkauf übernahmen. Der Einstieg in die Busse erfolgte hinten, wo sich der Schaffnerplatz befand, und der Ausstieg über die vorderen (oder, falls vorhanden, mittleren) Türen. Nach dem bundesweiten

¹² [3], S. 30

¹³ Obus ist die Kurzform für „Oberleitungsbus“; bei dieser auch als „Trolleybus“ bekannten Technik werden elektrisch angetriebene Busse über eine zweipolige Fahrleitung mit Strom versorgt (anders als bei Straßenbahnen und Eisenbahnen, bei denen die Rückleitung des Stroms über die Metallräder und -schiene erfolgen kann und die daher mit einer einpoligen Fahrleitung auskommen).

¹⁴ Das Verstärkeramt Kleinlinden diente dem Betrieb von überregionalen Fernmelde-Koaxialkabeln und wurde unterirdisch in einem Bunker errichtet. Auf der Oberfläche wurden entlang von Waldweide und Frankfurter Straße Wohnhäuser gebaut, die einerseits als Betriebs- und Wohnräume dienten, andererseits aber auch als Tarnung für die Bunkeranlage. Die Häuser sind heute noch vorhanden und in Privatbesitz. 1940 erhielt das Verstärkeramt eine Notstromversorgung mit einem U-Boot-Motor, am 28.3.1945 wurde es durch ein deutsches Sprengkommando weitgehend zerstört. Noch 1945 begann auf Betreiben der Amerikaner der Wiederaufbau der unterirdischen Anlage, die im Lauf des Jahres 1946 den Betrieb wieder aufnehmen konnte (Informationen von <http://www.sbr-giessen.de/chronik/>). Ab 1999 wurde die Anlage sukzessive stillgelegt und das Verstärkeramt im Jahr 2003 geschlossen.

¹⁵ [3], S. 42

Verbot des Betriebs von mit Personen besetzten Anhängern im Jahr 1960 kamen 1962 die ersten Gelenkbusse nach Gießen. Ab 1963 wurde der Einmannbetrieb ohne Schaffner auf der Linie 1 eingeführt; nunmehr musste vorne beim Busfahrer eingestiegen werden, der Fahrscheine verkaufte oder, ab 1965, auch Mehrfahrtenkarten abstempelte. 1966 wurden die ersten Entwerter installiert, mit denen die Fahrgäste die Mehrfahrtenkarten selbst stempeln konnten.



Abbildung 4: Eröffnung der Obus-Linie 4 am 18.6.1942; geschmückter Bus mit kriegsgerecht abgedunkelten Scheinwerfern in der Wendeschleife an der Waldweide (Sammlung OuV-Archiv)

Im Jahr 1966 hatte die Linie nach Kleinlinden kurzfristig eine andere Liniennummer, nämlich die 6: Die Linie 1 von der Rödgener Straße her wurde im Juni 1966 auf Dieselbetrieb umgestellt und endete zeitweilig am Bahnhof, während die Obusse von Kleinlinden als Linie 6 ebenfalls zum Bahnhof geführt wurden. Schon im Oktober 1966 wurden die beiden Linien wieder als Linie 1 zusammengefasst und nunmehr durchgehend mit Dieselnissen betrieben; die nun entbehrlichen Fahrleitungen nach Kleinlinden wurden demontiert.

In dem Vierteljahrhundert von 1942-1966 wurde Kleinlinden mit relativ leisen und vor Ort emissionsfreien Fahrzeugen bedient. Die Obusse hatten auch einige Nachteile, die sich aus der Bindung an die Fahrleitung ergaben; so war z.B. Ausweichen schwierig und Umleitungen meist unmöglich. Auch verloren die Stromabnehmer am Bahnübergang in der Frankfurter Straße häufig den Kontakt zur Fahrleitung und mussten von Fahrer oder Schaffner wieder eingefädelt werden¹⁶, oder sie rutschten, besonders im Winter bei Reif oder Eis an den Drähten, in engen Kurven wie bei der Unterführung der Frankfurter Straße unter der Main-Weser-Bahn gelegentlich von der Fahrleitung ab. Heute können moderne Obusse mit Batteriespeicher auch Strecken ohne Fahrleitung zurücklegen und sind ein zuverlässiges und, bei Nutzung von Ökostrom, unübertroffen umweltfreundliches Verkehrsmittel – aber für ihren Einsatz fehlt in Kleinlinden leider seit 1966/67 die Infrastruktur.

Omnibus-Linie 1

Seit Oktober 1966 fahren also fahrdrahtunabhängige Omnibusse auf der Linie 1 nach Kleinlinden. Die Dieselnisse der 1960/70er-Jahre, in einer grau/dunkelblauen Lackierung gehalten (Abb. 5), waren meist von Büssing geliefert, daneben kamen auch einige wenige Fahrzeuge von Daimler-Benz

¹⁶ pers. Information Helga Krämer

zum Einsatz. Nach der Übernahme von Büssing durch MAN im Jahr 1972 wurden MAN-Fahrzeuge der Standard bei den Gießener Stadtwerken. Gegenüber den Obussen haben der höhere Geräuschpegel und das ruckhafte Schalten der damaligen Automatikgetriebe¹⁷ für die Fahrgäste einen Rückgang des Komforts bedeutet, dazu kam, besonders bei den Gelenkwagen mit Unterflurmotor, noch der hohe Wagenboden und entsprechend steile Einstieg.



Abbildung 5: Farbgebung der Busse der Linie 1, grau/blau in den 1970ern (rechts, Modell eines Stadtbusses Mercedes-Benz O 305 der Fa. Brekina) und weiß/orange in den 1980ern (links, Modell eines Stadtbusses MAN SL200 in der Lackierung der Stadtwerke Gießen von 1984, Sondermodell der Fa. Herpa, hergestellt im Auftrag Bastlerzentrale Lonthoff); Foto B. Sanner

Dem Autor sind sowohl die eleganten Büssing-Fahrzeuge mit schräg nach vorne geneigten Fensterholmen (Typen „Senator“ und „Präfekt“)¹⁸ als auch die zeitweilig eingesetzten Mercedes-Busse O 305 mit dem sog. „VÖV“-Aufbau¹⁹ und der nach vorne unten gerundeten Frontscheibe noch sehr präsent, ebenso die nachfolgenden MAN SL 200, ebenfalls mit dem Standardaufbau. Während bei den MAN-Fahrzeugen ein eher sanft schaltendes Getriebe arbeitet und meist nur zwei Gänge (und Wandler) benötigte, teilten besonders die Mercedes O 305 den Fahrgästen jeden der vielen Schaltvorgänge deutlich mit. Auf der Linie 1 kamen sie glücklicherweise eher selten zum Einsatz. Die Blöcke mit mehreren Fahrkarten (Zehnerkarte) wurden nun üblich, und eine ganze Generation von Kleinlindenern (und Gießenern) wird sich auch noch an die Monats- und Wochenkarten für Schüler und Studenten erinnern, die einen Blechrahmen besaßen, in den Wertmarken eingeschoben wurden.

Der Grundtakt im Fahrplan der Linie 1 betrug seit Ende der 1960er-Jahre 20 Minuten. Nachdem Allendorf/Lahn im Oktober 1971 ein Stadtteil von Gießen geworden war, musste der ÖPNV dorthin ausgedehnt werden. Seit Januar 1972 wurde daher die Linie 1 von ihrem bisherigen Endpunkt an der Schleife Waldweide nach Allendorf weitergeführt und dabei auch die 1968 eröffnete Brüder-Grimm-Schule erschlossen (Abb. 6). Ende 1974 wurden Gelenkbusse auf der Linie 1 eingeführt, der Grundtakt auf 30 Minuten verlängert und in den Hauptverkehrszeiten durch zwischengeschaltete Fahrten auf 15 Minuten verdichtet. Seit Mai 1978 betrug werktags der Takt von der Stadt her bis Haltstelle Waldweide 15 Minuten (außer in den Randstunden), von wo der Bus alle 30 Minuten auf der Verlängerung Richtung Allendorf weiterfuhr (in den Hauptverkehrszeiten öfter) und ansonsten

¹⁷ Als Fahrgast waren dem Autor die wenigen noch handgeschalteten Busse lieber, denn die Fahrer wussten sanft mit der Kupplung umzugehen – für die Fahrer war die Automatik aber sicher eine große Erleichterung.

¹⁸ Einer dieser Busse war noch bis 1995 als Fahrschulwagen im Einsatz ([2], S. 82) und diente ab 1984 beim Weihnachtsmarkt stationär der Einkaufstaschen-Aufbewahrung.

¹⁹ Seit 1968 von verschiedenen Herstellern gebauter standardisierter Stadtbustyp; VÖV: Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe.

in der Schleife wendete. Dieser Takt hat sich offensichtlich gut bewährt und besteht im Grunde noch heute²⁰, wobei sich das südliche Linienende inzwischen in Lützellinden statt in Allendorf befindet. Ebenfalls seit Mai 1978 verlängerte sich die Fahrt in die Innenstadt mit der Linie 1 geringfügig, da der Weg von der Bahnunterführung am nördlichen Ortsrand von Kleinlinden nicht mehr direkt durch die Frankfurter Straße Richtung Selterstor führt, sondern den Umweg durch Robert-Sommer-Straße und Schubertstraße nimmt.

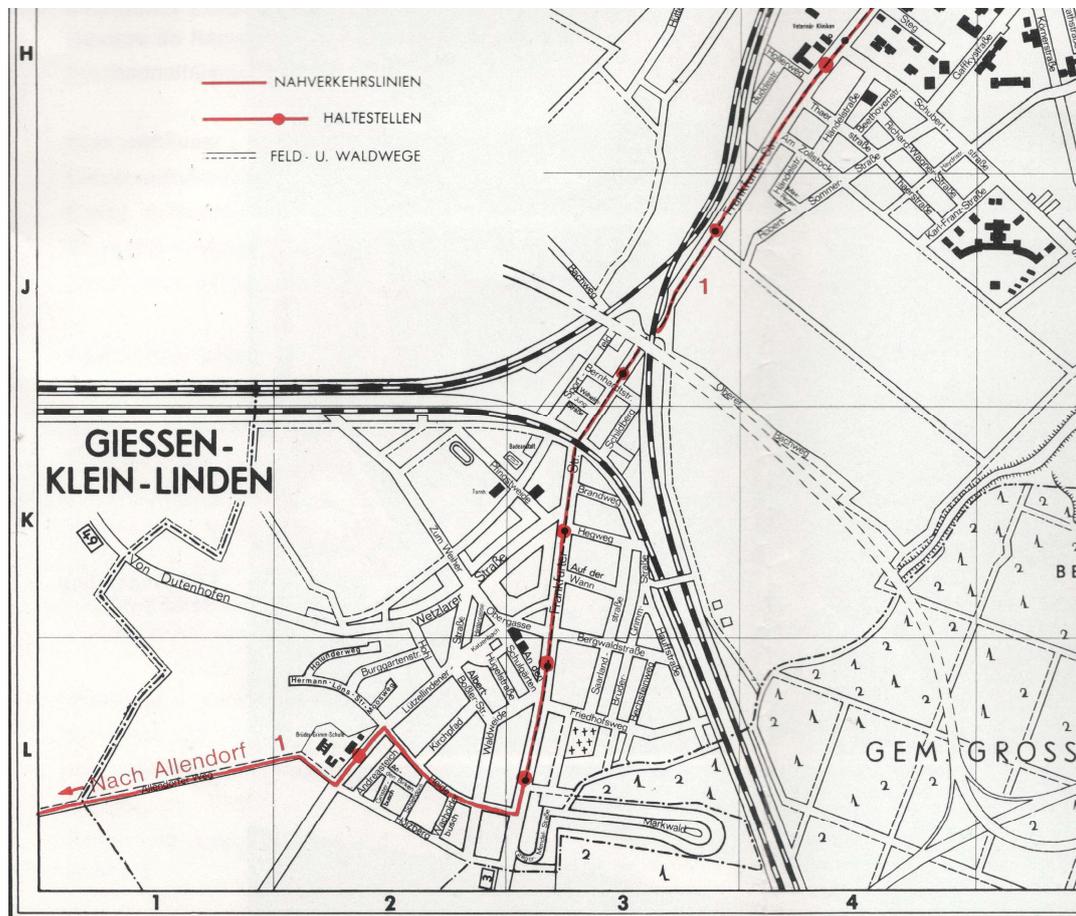


Abbildung 6: Ausschnitt aus einer vom Verkehrsamt der Universitätsstadt Giessen herausgegebenen, undatierten Broschüre, vermutlich von 1973 (auf Basis einer Kartengrundlage des Stadtvermessungsamts von 1969; Sammlung des Autors)

Die 1980er wurden die Jahre der in orange/elfenbein mit dunkelrotem Streifen lackierten Stadtbusse in Giessen (Abb. 5), dominiert durch Fahrzeuge von MAN und, seit 1986, mit einem steigenden Anteil an Bussen von Kässbohrer-Setra. Eine deutliche Verbesserung für die Fahrgäste ergab sich seit 1993 durch die schrittweise Einführung von Niederflurbussen, die den Ein- und Ausstieg wesentlich erleichtern und Kinderwagen-/Rollstuhlplätze aufweisen. Auch bei Gelenkbussen ist die Niederflur-Bauart möglich, da der Motor schon seit den 1980er Jahren meist im Heck eingebaut wurde (Schubgelenkbus) und nicht mehr als Unterflurmotor im Vorderwagen. Die Niederflurbusse, anfangs in einer weiß/grauen Farbgebung, sind bis heute im Grundaufbau wenig verändert und kommen in Giessen überwiegend von MAN, mit einigen wenigen Fahrzeugen von Neoplan und Setra vor allem in den 1990ern.

Seit 1.10.2003 werden die Stadtbusse durch die MIT.BUS GmbH betrieben, einer hundertprozentigen Tochter der Stadtwerke Giessen. Die Farbgebung der Busse änderte sich nun zu komplett weißen Fahrzeugen, oft jedoch durch Werbebeschriftungen bzw. Totalwerbung am Fahrzeug überprägt. 2006 kamen die ersten Busse mit Erdgasmotoren in Betrieb, die durch die auf dem Dach unter einer Verkleidung liegenden Erdgastanks auffallen (Abb. 7). Hierdurch ergibt sich eine wesentliche Reduzierung der Schadstoff- und CO₂-Emissionen, und inzwischen ist Erdgas bzw.

²⁰ Im Nahverkehrsplan 2014 [4] sind auf Hauptrelationen, zu denen die Linie 1 bis Waldweide gehört, generell Taktzeiten von 15 Minuten in der Haupt- und Nebenverkehrszeit vorgesehen.

Biogas der Standard-Treibstoff für die Gießener Stadtbusflotte²¹ – mit den entsprechenden positiven Auswirkungen auch in Kleinlinden. Die lokale Emissionsfreiheit der früheren Obusse kann damit jedoch nicht erreicht werden.



Abbildung 7: Gießener Stadtbus der Linie 1 verlässt die Wendeschleife Waldweide; das Fahrzeug gehört der MIT.BUS GmbH und zeigt den typischen, hohen Dachaufbau mit Erdgastank (Foto B. Sanner).

Weitere Buslinien

Der heutige Gießener Stadtteil Lützellinden gehörte bis Ende 1976 zum Kreis Wetzlar. Die Wetzlarer Verkehrsbetriebe hatten daher eine Buslinie eingerichtet, die ihn mit Innenstadt und Bahnhof Wetzlar verband. Im Herbst 1975 wurde die Linie probeweise über Kleinlinden bis zum Gießener Marktplatz weitergeführt, und im Mai 1977, nachdem Gießen und Wetzlar sowie einige andere Gemeinden am 1.1.1977 zur Stadt Lahn vereinigt worden waren, als Linie 11 im Busnetz der Stadt Lahn festgeschrieben. Auch nach der Auflösung der Stadt Lahn zum 1.8.1979 blieb die Linie erhalten und wurde weiterhin, bis heute, von den Wetzlarer Verkehrsbetrieben bedient. Lützellinden wurde bei der Auflösung der Stadt Lahn an Gießen angegliedert und trat damit auch in den Kreis Gießen über, und der ÖPNV fiel unter die Verantwortung der Stadt Gießen.

Für Kleinlinden ist die Linie 11 eine willkommene Bereicherung des Angebots. Sie bietet nicht nur zusätzliche Fahrtmöglichkeiten, sondern ist auch etwas schneller, da sie nicht den Umweg durch Robert-Sommer-Straße und Schubertstraße nimmt. Für die Verbindung zwischen Gießen und Wetzlar ist sie weniger geeignet, da sie (bis 2014) rund eine Stunde auf einem sehr gewundenen Kurs unterwegs war und dabei Münchholzhausen, Dutenhofen, Allendorf und Lützellinden erschloss.

Seit Dezember 2014 fährt die Linie 11 Allendorf und Lützellinden nicht mehr an, sondern führt von Dutenhofen über die L 3451 (ehemalige B 49) direkt nach Kleinlinden. Dadurch erhielt der nordwestliche Teil von Kleinlinden entlang der Wetzlarer Straße einen ÖPNV-Anschluss ohne lange Fußwege. Die Bedienung von Allendorf und Lützellinden ist durch die Linie 1 gesichert.

Auch aus und in Richtung Großen-Linden führen Buslinien durch Kleinlinden. Die in Rechtenbach beginnende Linie 310 ist weiter oben schon beschrieben, daneben sind hier noch die Linien 378 und 379 zu nennen. Diese beiden Linien bedienen in einem Rundkurs die Ortsteile Leihgestern und Großen-Linden der Stadt Linden. Dabei führt die Linie 378 im Uhrzeigersinn vom Bahnhof Gießen

²¹ Im Herbst 2017 kamen vier Mercedes-Gelenkbusse hinzu, eine Abwechslung in der langen Reihe von Beschaffungen bei MAN; bei der jüngsten Erweiterung der gasbetriebenen Busflotte kam im März 2019 dann wieder MAN mit zehn weiteren Bussen zum Zuge.

über Leihgestern, Großen-Linden und Kleinlinden wieder zum Bahnhof Gießen, die Linie 379 fährt die gleichen Haltestellen, gegen den Uhrzeigersinn, in umgekehrter Reihenfolge an. Grundtakt ist der Studententakt.

Die Linien 310, 378 und 379 sind die einzigen, die Kleinlinden direkt mit dem Gießener Bahnhof verbinden (im Fall der Linie 310 mit der westlichen Bahnhofseite am P+R-Parkhaus Lahnstraße). Die Linie 1 hat, seit Einrichtung der Vorgängelinie 4, stets²² in einiger Entfernung zum Bahnhof an der Kreuzung Frankfurter Straße / Friedrichstraße gehalten, und aus und nach Kleinlinden muss bis heute ein Weg von rund 250 m durch die Friedrichstraße und über die Fußgängerbrücke über den Oberhessischen Bahnhof zurückgelegt werden.

Schließlich ist noch die Nachtbuslinie zu erwähnen. Nach einem ersten Versuch mit einem Nachtbus-Rundkurs ab 1997 wurden im Herbst 2008 die beiden von den Stadtwerken Gießen betriebenen Linien „Saturn“ und „Venus“ eingerichtet. Heute fährt in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen die Nachtbuslinie „Saturn“ im Studententakt fünfmal nach Kleinlinden – und das kostenlos für die Fahrgäste.

Aktuelle Situation und Ausblick

Die Planung und Weiterentwicklung des ÖPNV in Gießen erfolgt heute in einem größeren Kontext und mit klaren Planungsschritten. Der Nahverkehrsplan der Universitätsstadt Gießen von 2005 wurde zuletzt mit Stand 2014 fortgeschrieben und in dieser Form von der Stadtverordnetenversammlung am 19.2.2015 beschlossen [4]. Zur Linie 1, die die weitaus längste Linie der Stadtwerke Gießen ist und die ein sehr hohes Fahrgastaufkommen hat, heißt es im Nahverkehrsplan²³: *„Mit Ausnahme des Samstages, an dem die Linie 5 etwas mehr Fahrgäste zu verzeichnen hat, verkehren auf der Linie 1 die meisten Fahrgäste aller Gießener Stadtbusverkehre. Dabei konzentriert sich die Linienbelastung auf den zentralen Abschnitt zwischen Kleinlinden Waldweide und der Haltestelle Sophie-Scholl-Schule.“*

Die heute sehr hohe Auslastung des ÖPNV in Gießen, gerade auf der Strecke nach Kleinlinden, hat durch die Einführung des Semestertickets (seit 1994) einen starken Impuls erhalten, und das Anfang 2018 eingeführte Landesticket für Bedienstete des Landes Hessen dürfte einen weiteren Schub geben, zumal andere ähnliche Angebote wohl folgen werden. Auch jüngste Änderungen in der Linienführung haben einen Einfluss auf die Fahrgastzahlen. Da seit Dezember 2014 die Linie 11 von Dutenhofen kommend durch die Wetzlarer Straße und Frankfurter Straße in Kleinlinden führt, wurde als Ersatz für die Bedienung von Allendorf und Lützellinden die Linie 1, die vorher meist in der Bergstraße/Triebstraße in Allendorf wendete und Lützellinden nur mit einigen wenigen Fahrten in der Hauptverkehrszeit erschloss, durch Allendorf bis an den südwestlichen Ortsausgang von Lützellinden verlängert. Für Kleinlinden hat sich dadurch keine Änderung in der Bedienungsfrequenz ergeben, das größere Einzugsgebiet bedeutet aber mehr Fahrgäste für die Linie 1.

Insgesamt ist das Angebot des ÖPNV in Kleinlinden, was die Verbindung mit der Kernstadt Gießen angeht, sehr umfangreich. Auf der Teilstrecke zwischen Wetzlarer Straße und Innenstadt bzw. Bahnhof sind an einem Werktag in der Schulzeit aktuell 124 Fahrten stadteinwärts und 121 Fahrten stadtauswärts vorgesehen (Abb. 8). Ab Waldweide sind es alleine 66 Fahrten der Linie 1 Richtung Innenstadt und 63 Fahrten in Gegenrichtung, was auf die gesamte tägliche Betriebszeit von über 18 Stunden bezogen im Mittel alle 17-18 Minuten eine Fahrtgelegenheit in jeder Richtung bedeutet.

Während noch vor weniger als 100 Jahren in Kleinlinden keinerlei öffentlichen Nahverkehrsverbindungen existierten, bis 1926 die erste Kraftpostlinie einige wenige Fahrtmöglichkeiten bot, steht heute ein modernes, komfortables, häufiges und umweltfreundliches Nahverkehrsangebot zur Verbindung in die Kernstadt Gießen und, in geringerem Maße, auch in die Nachbargemeinden zur Verfügung. In Verbindung mit dem Anschluss an den Bahnhof in Gießen (und über die Linien

²² von einigen Monaten im Jahr 1966 abgesehen, s. Abschnitt Obusse

²³ [4], S. 72

378/379 auch an den Bahnhof Großen-Linden) können Ziele in ganz Deutschland und im Ausland erreicht werden.

Es wird auch weiterhin Optimierungsmöglichkeiten geben; so sind z.B. Anpassungen an die unterschiedlichen Fahrgastzahlen auf einzelnen Teilstrecken wünschenswert und der Einsatz kleinerer Fahrzeuge zu bestimmten Zeiten oder auf bestimmten Teilstrecken. In der Überlegung ist auch immer wieder eine Teilung der sehr langen Linie 1. Im Dezember 2018 wurde mit der Einführung der Linie 17, die vom Bahnhof Gießen ausgehend die Linie 1 Richtung Rödgener Straße ergänzt, ein erster Versuch unternommen, der für Kleinlinden allerdings (noch?) keine Bedeutung hat. Und nicht vergessen werden sollte, dass auch ein bereits vor mehr als 100 Jahren in Kleinlinden präsent Verkehrsmittel, das Fahrrad, heute mehr denn je als Ergänzung bzw. für Einzelne als Ersatz für den ÖPNV dient, mit individuellem „Fahrplan“ und ganz ohne Emissionen.

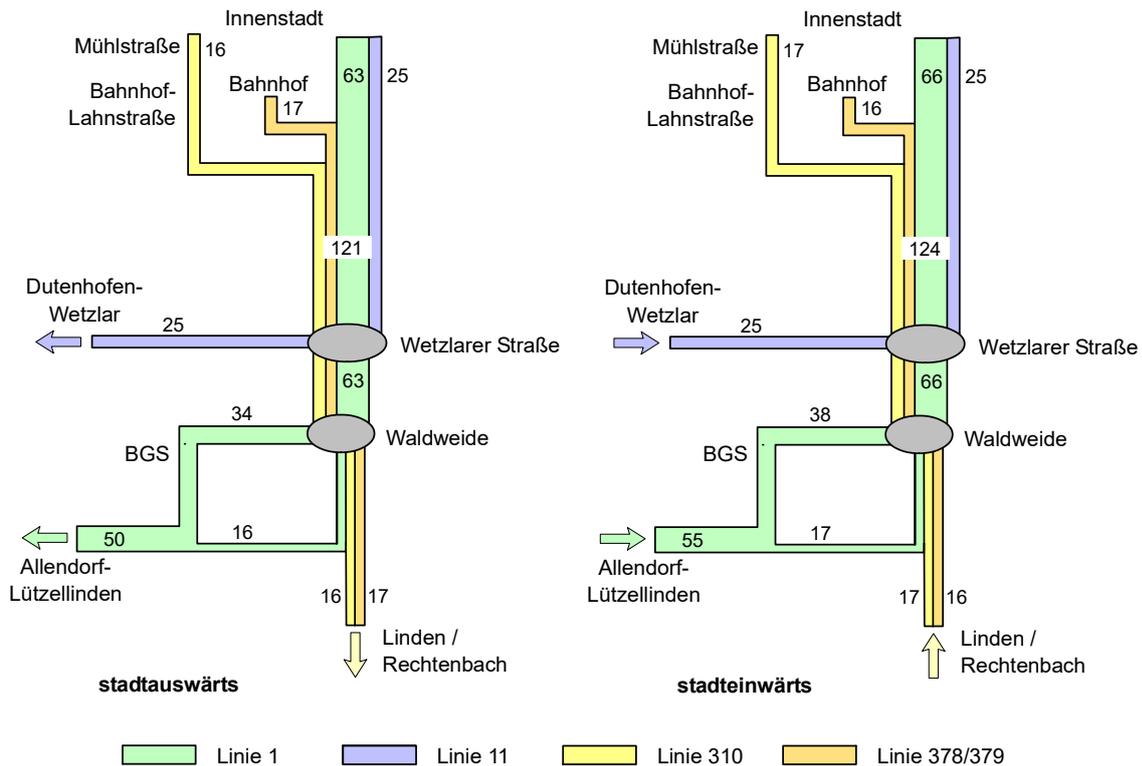


Abbildung 8: Anzahl von Fahrten im ÖPNV in Kleinlinden an einem Wochentag während der Schulzeit, nach dem Fahrplan für das erste Halbjahr 2019.

Literatur:

- [1] Stern, V., Mit dem Postbus durch Deutschland – Gelbe Mobilität seit 1905. 128 S., EK-Verlag, Freiburg 2018.
- [2] Augstein, D., Brake, L., Eckert, D., Stadtverkehr in Gießen: Pferdeomnibusse, Straßenbahn, Obusse, Omnibusse. 144 S., Kenning, Nordhorn 2009.
- [3] Eckert, D., Augstein, D., Am Marktplatz treffen sich die Linien – der Stadtverkehr in Gießen 1894-1988. 96 S., Alba, Düsseldorf 1989.
- [4] Nahverkehrsplan für die Universitätsstadt Gießen, Fortschreibung 2014. 97 S. + 4 Anlagenbände, rms GmbH; download unter (Stand Januar 2019): https://www.giessen.de/media/custom/684_13899_1.PDF?1440514955