

Diskussionsbeitrag zur Verkehrssituation in Bickenbach aus Sicht von Bündnis 90 / Die Grünen

von Ulrich Friedrich Koch

Der Verkehr ist für die politische Auseinandersetzung immer ein dankbares Thema. Alle sind unzufrieden, jedeR kann sich darüber erregen, Schuldzuweisungen gehen glatt von der Zunge, die PolitikerInnen machen eh' alles falsch, vor allem diejenigen der Konkurrenz und selbst weiß man schon lange, wie's besser geht. Fast fühlt man sich an Berti Vogts erinnert, der sich allwöchentlich von 80 Millionen Konkurrenten belehren lassen muß.

Im der letzten Ausgabe des Bickenbacher Magazins kritisierte der SPD-Ortsverein mangelndes Bemühen der anderen politischen Kräfte im Ort, trotz Wahlversprechungen etwas an der beklagenswerten Situation zu ändern. Mit diesem Beitrag wollen wir aufzeigen, daß dies bezogen auf die Grünen weder für praktische Veränderungsversuche noch für theoretische Zielvorstellungen zutrifft.

Der Verkehr hat sich über Jahrzehnte in einer Weise entwickelt, die von allen Betroffenen zunehmend mehr als Belastung empfunden wird. Dazu stellvertretend drei Schlaglichter, die zeigen, wo wir inzwischen stehen:

- "Bundespräsident Roman Herzog ruft die Autofahrer zum Umsteigen auf. 'Der Fußweg, das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel sind in vielen Fällen nicht nur eine zumutbare, umweltfreundlichere - sie sind oft auch die schnellere, nervenschonendere Alternative', sagte Herzog in Frankfurt bei der Eröffnung der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA)." (Darmstädter Echo (DE) vom 15.09.1995)
- "Das Verkehrssystem in Deutschland droht nach Auffassung von Forschungsminister Jürgen Rüttgers (CDU) zu kollabieren, wenn nicht Lösungen zur Bewältigung der Mobilität gefunden werden. Vor dem Deutschen Verkehrsforum wies Rüttgers auf Untersuchungen seines Ministeriums hin, wonach inzwischen jeder Autofahrer statistisch im Jahr drei Tage im Stau steht." (DE vom 20.09.1995)
- "Kinder von Darmstadt: Nervt Eure Eltern ! Ein neuer, gebrauchter Geprüftwagen von uns sorgt endlich wieder für Familienfrieden." (Anzeige eines Darmstädter Autohauses auf dem Titelblatt der Beilage des Darmstädter Echos 'Hupe - Magazin für Kraftfahrer 9/95')

Es ist klar, daß die Probleme mit dem Verkehr, Ursachen und Wirkungen komplex und differenziert sind und nicht in Bickenbach isoliert einer umfassenden und befriedigenden Lösung zugeführt werden können.

Vor diesem Hintergrund möchten wir zunächst auf von der SPD vorgetragene Positionen eingehen und dann eigene Vorstellungen vortragen.

Zur 'Initiative des SPD-Ortsvereins in Sachen Verkehrssituation'

In Bickenbach hat die SPD, die bis 1993 mehrere Jahrzehnte über eine absolute Mehrheit in der Gemeindevertretung verfügte und den Bürgermeister stellte, das Verkehrsthema offenbar neu für sich entdeckt. Probleme gibt es diesbezüglich ja auch im Ort genug. Was allerdings an Erkenntnissen, Grundsätzen und Zielen angeboten und mit erstaunlicher Selbsteinschätzung -'Wir haben das richtige Konzept'- verkauft wurde, war enttäuschend.

Die Definition sozialdemokratischer Verkehrsgrundsätze, wie "Wir wollen die Verkehrssicherheit verbessern, die Umweltbelastung reduzieren und die Mobilität für alle bewahren" sind so allgemein, daß sie von allen BürgerInnen wie Fraktionen in der Gemeindevertretung unterschrieben werden können. Spannend wird es doch erst bei Einschätzungen, was im konkreten Fall als Mangel empfunden wird, welche praktisch umsetzbaren Maßnahmen im Speziellen vorgeschlagen werden und wie sich die SPD in ihrer derzeitigen politischen Praxis zu Problemlösungsvorschlägen verhält. Wo es in unseren Augen dabei im argen liegt, soll an einigen Beispielen aufgeführt werden:

Mängelkatalog:

- *'Das öffentliche Verkehrsangebot: für Güter und Personen unzureichend, weil - eine den Bedürfnissen entsprechende Infrastruktur fehlt ; - eine Integration zwischen Schiene und Straße fehlt'*

Das ist so nicht richtig. Öffentliche Verbindungen nach Frankfurt, Darmstadt und Mannheim bestehen fast rund um die Uhr mindestens im Stundentakt, eine Busverbindung zwischen Straßenbahn und Bahn existiert seit Mai diesen Jahres. Das Problem ist, daß dieses Angebot nicht entsprechend seiner Leistungskapazität in Anspruch genommen wird, was wiederum bewirkt, daß nach dem Prinzip von Angebot und Nachfrage dieses Angebot nicht verbessert wird. Warum nutzen denn diejenigen, die sich über die leeren Busse der Linie 5511 öffentlich erregen, dieses Angebot selbst nicht ? Auf dem Parkplatz vor dem Bahnhof stehen doch nicht nur Autos von Pendlern aus den Nachbargemeinden.

- *'Bevorzugung des Straßenverkehrs' und 'Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wirken meist als Verkehrsverhinderungsmaßnahmen'*

Hier fehlt das sprichwörtliche 'Ei des Kolumbus'. Mit welchen Mitteln soll nach Ansicht der SPD die zurecht kritisierte Bevorzugung des Straßenverkehrs rückgängig gemacht werden, wenn nicht auch durch Behinderungen ? Schließlich schlug die SPD in der Gemeindevertretung mehrfach eine alternierende Parkflächenausweisung auf den Ortsstraßen vor, um dem Verkehrsfluß zu verlangsamen - vehement bezüglich der B 3 und der Pfungstädter Straße. Es gibt keine Veränderungen nach dem Prinzip 'Wasch' mir den Pelz, aber mach' mich nicht naß'.

Als die Grünen beantragten, die Straßen im Neubaugebiet Leierhans als 'Verkehrsberuhigten Bereich' (Spielstraße) auszuweisen, votierte die Mehrheit der SPD dagegen. Hier hätte die Möglichkeit bestanden, in einem Ortsteil in Randlage von Anfang an anderes Verkehrsverhalten einzuüben, den Vorrang des motorisierten Individualverkehrs zurückzunehmen.

Die Vorschläge der Grünen zur 'Schulweg- und Kindertagesstättenwegsicherung' vor allem bezogen auf den Hintergraben (in Höhe der Schule und KT Hasentanne Querschnittsverengung oder weitergehend Durchfahrtssperre u.a.) wurden belächelt, dann vertagt, beraten und wieder vertagt und erst in einer abgespeckten Version beschlossen. Von verkehrskonzeptionellem Denken seitens der KollegInnen der SPD war in dieser wichtigen Frage weit und breit nichts zu spüren.

- *'Zu wenig Parkraum ; - Der vorhandene Parkraum ist unzureichend geordnet ; - Privater Parkraum wird nicht konsequent genutzt'*

Der Vorsitzende des Bickenbacher Gewerbevereins Herr Gerlach hat sich unlängst ausdrücklich lobend über die vergleichsweise hohe Zahl von öffentlichen Parkplätzen im Ortszentrum geäußert. Hat nicht die Gemeinde durch Ankauf und Abbruch des alten

Raiffeisen-Bankgebäudes erst 1993 für viel Geld neue Parkflächen geschaffen - von den Grünen als die teuersten Parkplätze Südhessens gescholten ? Warum hat die SPD denn nicht dem grünen Antrag zugestimmt, wenigstens auf diesen Plätzen Parkgebühren zu erheben ? Von welchem Geld will die SPD denn den vorhandenen Parkraum ordnen und mit welchen Mitteln will sie die 'konsequente Nutzung privaten Parkraums' erzwingen ?

- *'Kein Konzept bei der Führung des Fahrrad und Fußgängerverkehrs'*

Auf Vorschlag der Grünen wurde eine Fahrradkommission eingerichtet. Hier haben alle politischen Kräfte und interessierte BürgerInnen gute Möglichkeiten, Ideen und Konzepte einzubringen. Nur Mut !

Der grüne Antrag zur Entfernung der Parkflächen auf dem Bürgersteig vor dem Einkaufsmarkt an der Kaserne zur Erleichterung für den FußgängerInnen- und Fahrradverkehr war gerade erst von der SPD mitgetragen worden - kurz d'rauf wurde schon wieder Absatzbewegung vom SPD-Fraktionsvorsitzenden signalisiert. Wenn wir die Benachteiligung der 'schwächeren' VerkehrsteilnehmerInnen beklagen, müssen wir den Mut aufbringen, Verbesserungen auch gegen Widerstände durchzusetzen.

Verbesserungsvorschläge:

- *'Änderung der Streckenführung der Buslinien, insbesondere Erweitern der Buslinie nach Pfungstadt'*

Im Vorfeld des RMV-Starts beantragten die Grünen die Einrichtung einer Arbeitsgruppe und machten Vorschläge zur Buslinienführung -z.B. Einrichtungs-Ringführung um den Ortskern-. Die Aufgabe wurde an den Verkehrsausschuß übertragen, eine Auseinandersetzung um geeignete Linienführung fand nicht statt. Von der SPD kamen keinerlei diesbezügliche Vorschläge.

Angesichts der Erfahrungen mit der neuen Buslinie 5511 zur Anbindung von Alsbach-Hähnlein und der Hauptzielrichtung Darmstadt/Frankfurt ist eine höhere Nachfrage nach einer Busanbindung von Pfungstadt zur Zeit eher unwahrscheinlich.

- *'Verlängerung der Schnellen Linie 6 bis zur Endhaltestelle'*

Dieser Vorschlag ist gut - und im übrigen nicht neu. Allerdings hat die Gemeinde Bickenbach hierauf keinen direkten Einfluß. Der Verkehrsanbieter HEAG wird diesbezügliche Forderungen nur unter betriebswirtschaftlichen und verkehrstechnischen Überlegungen anstellen. Die Erfahrungen mit der Schnellen Linie 9 nach Griesheim geben Anlaß zur Skepsis.

Sinnvoll wäre stündlich eine wirklich 'Schnelle 6', mit den Haltepunkten: Alsbach/Bickenbach (Beuneweg), Jugenheim (Ludwigstraße), Seeheim (Neues Rathaus), Malchen, Eberstadt (Friedhof, Wartehalle), Darmstadt (Landskronstraße usw.), die höchstens 20 Minuten zum Luisenplatz benötigt. Darüber hinaus müßte die Straßenbahn bis zur Melibokusschule weitergebaut werden. Dies kann nur erreicht werden in einer konzertierten Aktion der Anliegergemeinden an der Vorderen Bergstraße und in Verhandlungen mit der HEAG und dem Kreis.

Die Gemeinde müsste eine offene Debatte darüber führen, was ihr diese 'Verbesserung' wert ist. Auch hier gibt es ja schon Erfahrungen. Für die Buslinie 5511 zahlt Bickenbach jährlich einen Teilbetrag von DM 27.000 an den RNV. Wir befürworten unbedingt eine Kostenbeteiligung der Gemeinde aus Steuermitteln zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Die an anderer Stelle geforderte 'umfassende Fahrpreissenkung' kann

jedoch nur durch entsprechende Mittelzuweisung von Kreis, Land und Bund verwirklicht werden.

- *'Schnelle Realisierung der Straßenunterführung unter dem Gleiskörper der Bahn AG'*
An diesem Garn hat Bürgermeister Schemel während seiner gesamten Amtszeit 'gestrickt' - seit Planung und Realisierung der Straßenüberführung in Höhe des Alsbacher Bahnhofes. Jetzt so zu tun, als ob der neue Bürgermeister in seiner seither knapp zweijährigen Amtszeit hier etwas anbrennen ließe, ist unredlich, zumal wichtige andere gemeindliche Vorhaben von deren Realisierung abhängen. Wie man ja auch an der Unfähigkeit der Bahn AG, sich zur möglichen Pachtung des Bahnhofvorplatzes durch die Gemeinde überhaupt nur verbindlich zu äußern, sehen kann, sind Hoffnungen auf eine bessere Bahnpolitik nach deren Privatisierung zur Bahn AG geplatzt wie Seifenblasen.

Sozialdemokratische 'Machtdemonstrationen' in dieser Angelegenheit hatten in der Vergangenheit leider auch nicht zum Erfolg geführt. Wenn die SPD hier Patentrezepte zur Beschleunigung hat, dann her damit !

- *'Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus der Ortsmitte'*
Bei Vorschlägen zur Lösung dieses 'wohl wichtigsten Problems' wird es äußerst unkonkret: "Aber auch hier wird der SPD-Ortsverein Bickenbach eine Lösung finden, die im Sinne unserer Grundsätze und zum Wohle unserer Bürgerinnen und Bürger die Lebensqualität in der Gemeinde auch der kommenden Generation erhalten wird."

Erst anlässlich des SPD-Verkehrsforums, so war der Presse zu entnehmen, kam Fleisch um den Knochen: "Hauptanliegen sei die Entlastung der Ortsmitte durch eine neue Trasse, die außerhalb der bebauten Ortsflächen, aber auf Bickenbacher Gemarkung verlaufen und bereits vorhandene Infrastruktur verwenden sollte." (DE vom 28.09.1995)

Hier werden Lösungen entmottet, die schon vor fünfzehn Jahren nicht umsetzbar waren. Sprechen wir es doch offen aus: Es geht um die Verlängerung der Umgehungsstraße Berliner Ring aus Bensheim heraus, die bis zur Autobahnauffahrt Zwingenberg ausgebaut ist, westlich um Zwingenberg herum wieder auf die B 3, die dann in Höhe der Firma Wolf östlich der Waldkolonie und Alsbacher Straße um Bickenbach herumgeführt und nördlich der Gesellschaft für Gesundes Leben wieder an die B 3 angebunden werden könnte.

Die andere, früher ebenfalls diskutierte Westumgehung Bickenbach ist doch nicht einmal mehr theoretisch denkbar: Kläranlage, Gewerbegebiet, Bahnhof, Bahnhofvorplatz, Bahnhofstraße und das neue Baugebiet Leierhans machen jenseits der Frage, wieviel Wald man dafür zu opfern bereit ist, diese Variante zur Farce.

Die BürgerInnen-Befragung vom Herbst 1992 brachte das Sankt-Florians-Prinzip voll zur Geltung: Die BewohnerInnen der östlichen Seite Bickenbachs stimmten überwiegend für eine Westumgehung, diejenigen vom Westrand für eine östliche Variante. (Hier führt also auch ein Volksentscheid nicht weiter.)

Was erreichen wir denn mit der Realisierung dieser Umgehungsstraße ? Sicherlich eine Entlastung der AnwohnerInnen an der Darmstädter und Pfungstädter Straße von fremden Durchgangsverkehr. An der Belastung durch den hausgemachten Quellverkehr, der nach Schätzungen ca. 40 % ausmacht, ändert sich gar nichts.

Das Problem der Belastung von Anliegern der Ortsdurchgangsstraßen wird verlagert zu den BewohnerInnen an der Ostseite Bickenbachs und der Westseite Alsbachs und Jugenheims. Der fragliche Geländestreifen unterschreitet stellenweise 500 Meter Luftlinie - ohne

Schallschutzwände wäre eine Umgehungsstraße dort nicht machbar. Wie würde sich dieser Grünzug nach einem solchen Umbau noch präsentieren ?

Der Entlastungseffekt wird jedenfalls sehr fraglich, wenn gleichzeitig die L 3303 rückgebaut würde. Dann fließt der Zubringerverkehr zur Autobahn bzw. der Verkehr nach Darmstadt/Frankfurt durch die gleichen Straßen, nur kehren sich die Richtungen um.

Die Hügelstraße würde innerörtlich zu einem Hauptzubringer zur Umgehungsstraße. Wem wäre damit genützt ?

Diese neue, schnell befahrbare Straße -von wegen Tempo 30- wird nach allen Erfahrungen zusätzlichen, neuen Verkehr anziehen. Wenn das so schön schnell geht, braucht man ja nicht mehr auf die Autobahn zu fahren - quasi der Insider-Geheimtip. Neben zwei Autobahnen hätten wir von Bensheim bis Darmstadt/Eberstadt eine dritte 'leistungsfähige' Nord-Süd-Achse für den Straßenverkehr an der Nördlichen Bergstraße. Die Schönheit der Landschaft wäre wohl endgültig dahin, die Erholungsfunktion bliebe auf der Strecke.

Die Grünen waren und sind gegen den Bau einer Umgehungsstraße. Die hier aufgeführten Argumente sind spontan und enthalten sich aller Einschätzungen über eine Machbarkeit sowohl bezüglich der Finanzierung als auch den Vorgaben des derzeit gültigen 'Regionalen Raumordnungsplans Südhessen'.

Es fällt ausgesprochen negativ auf, daß von der SPD offenbar kein einziger Gedanke an Versuche zur Verkehrsreduzierung und –vermeidung verschwendet wird.

Vorschläge der Grünen

Das allseits befriedigende Konzept gibt es nicht. Versuche müssen sich an den vorhandenen Realitäten und Gegebenheiten orientieren. Die tatsächlichen Handlungsmöglichkeiten einer Gemeinde sind in diesem Kräfteparallelogramm nur sehr begrenzt.

Die hier vorgenommene kritische Kommentierung der SPD-Vorschläge zur Bickenbacher Verkehrssituation soll nicht den Eindruck erwecken, die Grünen hätten das endgültige Verkehrskonzept.

(Von CDU und FDP kamen im übrigen seit der letzten Kommunalwahl überhaupt keine nennenswerten Vorschläge, Ideen und Initiativen, die sich in Form eines Antrages einer öffentlichen Debatte gestellt hätten !)

Hintergrund unserer Überlegungen ist, daß wir selbst jeden Tag den Verkehr produzieren, den wir beklagen und unter dem wir leiden. Den können und müssen wir beeinflussen. Wir sollten uns selbst so verhalten, wie wir es von anderen erwarten.

Zu dem, was wir in Bickenbach aus eigener Kraft tun können, hier einige Vorschläge. Wir möchten einladen zum Mitmachen:

Lassen Sie uns gemeinsam eine Kampagne starten, die Zahl der zugelassenen KFZ im Ort zu senken. Ziel sollte sein, die durchschnittliche PKW-Rate pro Haushalt von 2,5 auf 1 abzubauen - nicht durch Zwang, sondern durch Anreize und Überzeugungsarbeit. Konkrete Maßnahmen sollten unter anderem sein:

1. Aufbau einer Carsharing-Ortsgruppe Bickenbach

Die Gemeinde stellt einen Stellplatz im Ortszentrum (auf der Jagdschloßanlage) kostenlos zur Verfügung.

2. Kostenlose RMV-Jahresnetzkarten

Wer die Abmeldung eines auf ihren/seinen Namen zugelassenen KFZs bzw. die Rückgabe ihres/seines Führerscheins nachweist, nimmt teil an der jährlichen Verlosung von drei RMV-Jahresnetzkarten im Wert von z.Zt. DM 2.822 durch die Gemeinde.

3. Befreiung von der Stellplatzherstellungspflicht

BauherInnen, auf deren Haushaltsmitglieder keine KFZ zugelassen sind, sollten von der Herstellungspflicht von KFZ-Stellplätzen befreit werden. Hier muß ein Verfahren entwickelt werden, das Mißbrauch weitestgehend ausschließt. (Ein entsprechender Antrag der Grünen wurde von allen anderen Fraktionen abgelehnt. Es fehlt leider schon an der Bereitschaft, sich mit einem solchen Vorhaben zu befassen.)

Diese Maßnahmen sollten flankiert werden mit einem Aufruf zur Beteiligung an einer Aktion zur öffentlichen Selbstverpflichtung im Sinne von: "Mein Auto steht, so oft es geht !" Wie sollen Kinder ein anderes, umweltverträglicheres Verkehrsverhalten praktizieren, wenn Erwachsene es ihnen nicht vorleben. Wenn wir selbst jeden Weg fahren oder unsere Kinder t„glich zum Kindergarten bzw. Schule fahren, brachen wir uns über 2,5 KFZ pro Haushalt nicht zu wundern.

Sorgen wir für den Aufbau eines 'Regionalen Verkehrsparlaments Nördliche Bergstraße' unter Einbeziehung der parlamentarischen Verkehrsausschüsse der Nachbargemeinden von Seeheim bis Zwingenberg, von Umwelt und Verkehrsverbänden wie zum Beispiel 'Pro Bahn', VCD, ADFC, Förderverein Bickenbacher Bahnhof, BUND sowie interessierten BürgerInnen. Dessen Aufgabe soll hier nur umschrieben werden: Ideenentwicklung - Koordinationsstelle - Initiatorfunktion - Sammelstelle für Kritik und Verbesserungsvorschläge.

(Ärgerliche Beiträge, wie der seitens der Alsbacher SPD während des vergangenen Bürgermeisterwahlkampfes, doch eine Autobahnauffahrt an der Fohlenweide zu bauen, da hier eine Anbindung an die von Bickenbach geplante Straßenunterführung unter dem Bahn-Gleiskörper sinnvoll sei, könnten nicht mehr so leicht auf Kosten anderer in die Welt gesetzt werden.)

Ein solches Gremium könnte die Verhandlungsposition gegenüber Bund, Land und Kreis auf der einen, Bahn AG, RMV, RNV und HEAG verbessern. Es muß nicht jede Gemeinde auf sich alleingestellt und unter Umständen gegen die Interessen einer Nachbargemeinde agieren. Im Vorfeld des RMV-Starts fand auf unsere Anregung hin eine gemeinsame Sitzung der Verkehrsausschüsse der umliegenden Nachbargemeinden statt. Es geht also.

Stärken wir den Umweltverbund 'Öffentlicher Verkehr - Radverkehr - Mobilität zu Fuß' ganz im Sinne der eingangs zitierten Anregung Bundespräsident Herzogs.

Praktische Maßnahmen vor Ort könnten sein:

4. Ausbau des Bahnhofs

Morgens zwischen 6.00 und 9.00 Uhr sollten Brötchen, Kaffee und Tageszeitungen angeboten werden. Am bzw. im Bahnhof sollte ein Reisebüro eröffnet werden mit zusätzlichem Service zu den Möglichkeiten des Bahnhofsfördervereins. Die Bahnsteige müssten angehoben und insgesamt auf S-Bahn-Niveau gebracht werden. Beim Bau der

Fußgängerunterführung (zum Erlensee hin) sollte der Bahnsteig zu den Gleisen 2 und 3 neben einer Treppe auch mit einer Rampe für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder von dieser Seite her neu erschlossen werden.

5. Ausbau des Radverkehrs

Eine klare, für Kinder nachvollziehbare Ausweisung durchgängiger Radwegverbindungen zu den umliegenden Schulen: Hans-Quick-Schule, Schuldorf und Melibokusschule durch farbliche Kennzeichnung, Abmarkierungen und Wegweisung -sinnvollerweise in Kooperation mit den Nachbargemeinden- ist dringend erforderlich. Dazu gehören die Reparatur der Fahrbahndecke auf dem Schuldorfweg, Sicherung von und Hinführung zu den Querungshilfen über die B 3 in Höhe Hintergraben/Pfarrgarten, Ernst-Ludwig-Weg und Pfungstädter Straße sowie die Absicherung der Passage von stark befahrenen Straßeneinmündungen, zum Beispiel Jugenheimer Straße und Alsbacher Straße.

Ein Netz von Radwanderwegen zu Zielen in der näheren Region sollte ausgewiesen, im Ortsgebiet durchgängig beschildert und in befahrbaren Zustand gebracht werden: Richtung Fehlheimer See, Lorsch, Worms, Gernsheimer Wald, Gernsheimer Fähre, Pfungstädter Moor, Pfungstädter Wellenbad, Kühkopf, Kühler Grund, Frankenstein, Melibokus und Auerbacher Schloß.

Herstellung bzw. Instandsetzung öffentlicher Abstellplätze ist notwendig am Bahnhof, am neuen Rathaus auf der Jagdschloßanlage, bei der Post, am Friedhof, bei der Kirche und am Bürgerhaus. 'Felgenverbieger' wie an der Schule und am Bürgerhaus sind nicht nur untauglich, sondern auch verkehrsgefährdend.

6. Förderung des Zu-Fuß-Gehens

Bürgersteige sind von 'Fremdkörpern' freizuhalten wie Fahrräder, Autos, Müllcontainer, schlecht platzierten Verkehrzeichen und ähnlichem. Stolperfallen müssen beseitigt werden. Bürgersteige sind da abzusenken -sofern noch nicht geschehen-, wo FußgängerInnen die Straße queren. Für alte Menschen müssen Ruhebänke in der Nähe häufig frequentierter Fußwege aufgestellt werden.

Hierbei ist die Gemeinde auf die Mithilfe der BürgerInnen aus ihrer Alltagserfahrung heraus angewiesen. Die diesbezüglichen Defizite lassen sich nicht vom Schreibtisch her bestimmen und beseitigen. Bei der Planung des Neubaugebietes Leierhans fehlen bisher Geschäfte und andere infrastrukturelle Einrichtungen in fußläufiger Entfernung. Da sind zusätzliche Autofahrten im Ort schon programmiert.

Die hier unterbreiteten Vorschläge bieten Ansatzpunkte. Wir sind zu konstruktivem Dialog und zur praktischen Mitarbeit bereit !