

ZdJ EXTRA

Nr. 1



SONDERNUMMER 1 - September 1978 / aus Anlass der
Kommunalpolitischen Informationswoche der Jungsozialisten in
Georgsmarienhütte (29.9.-5.10.78) "BÜRGER MACHEN POLITIK"
Für Mitglieder kostenlos / Übrige 3,-DM

*Informationen
zur
Kommunalpolitik
in Georgsmarienhütte*

BÜRGER MACHEN POLITIK

Herausgeber: Jungsozialisten Georgsmarienhütte, Küferstr. 1,
4504 Georgsmarienhütte

INHALT:

E i n f ü h r u n g	3
Offener Brief der Jusos zur Kommunalpolitik	4
Kommunalpolitische Aktivitäten der Jusos 1977 u. 1978	7
Verkehrsberuhigung, Wohn- und Spielstrassen	
Jungsozialisten in Delft	8
Verkehrsberuhigung - Konkrete Konzepte ersetzen Schlagworte .	9
Arme Kinder kommen schneller unter das Auto	11
Zeitungsartikel über das Modell Delft	12
Freizeitpark Kloster Oesede	23
Bebauungsplan "am Pavillon"	31
Verlegung Bundesstraße 51	34
Radfahrwege in Georgsmarienhütte	41
Selbstverwaltetes Jugendzentrum (SJZ)	
Beurteilung durch ein Mitglied des Hausrates	43
SJZ - Daten	46
Position der Jungsozialisten	47
Industrieansiedlung = Arbeitsplatzsicherung	48
Veränderungen in der Niedersächsischen Gemeindeordnung	50
Kommunalpolitische Begriffe	52

Einführung

Mit dieser Informationsmappe wollen die Jungsozialisten Georgsmarienhütte aus Anlaß ihrer kommunalpolitischen Informationswoche "Bürger machen Politik" einen umfassenden Überblick zur Kommunalpolitik in Georgsmarienhütte geben. Wir haben dabei Bereiche ausgewählt, die in der öffentlichen Diskussion sind (oder sein sollten) bzw. Bereiche, zu denen uns Informationen vorlagen. In handlicher Form soll damit eine Art "Nachschlagwerk" über G.M.Hütte vorliegen, das nicht die offizielle Jubel- und Selbstbeweihräucherungspose der gängigen Schriften der Stadt beinhaltet.

Sicherlich fehlt eine Fülle von Problemfeldern, die eigentlich unbedingt in eine solche Mappe hineingehören; Situation der Behinderten, der Kinder, der ausländischen Mitbürger, der alten Leute, der Arbeitslosen usw. Dies sind kommunale Bereiche, die meistens kaum in den Gesichtskreis der Kommunalpolitik kommen. Entweder haben diese Randgruppen im weitesten Sinne keine 'Lobby' oder sie stellen kein bedrohliches (?) Problem dar oder die Politiker stammen aus den sozialen Schichten, die mit den obigen kaum in Berührung kommen. Vermutlich werden diese 3 Punkte und auch andere zusammenwirken und das geschilderte Ergebnis zur Folge haben.

Insofern ist unsere Informationsmappe symptomatisch für die hiesige Kommunalpolitik - jedoch können wir mit unseren Mitteln den vorliegenden Informationsmangel nicht beheben.

Überraschend wird für viele auch sein, daß in dieser Broschüre nichts von Sozialismus und kaum etwas von linker oder sozialistischer Kommunalpolitik zu lesen ist. Dies ist damit zu erklären, daß sich kommunalpolitisch eine Fülle von 'kleinen' (für die Betroffene große!) Problemen stellen, die jeweils kaum die große sozialistische Perspektive beinhalten. Jedoch ist die Beschäftigung gerade mit solchen Fragen ein Teil (!) sozialistischer Arbeit und beginnt an diesen Punkten die Glaubwürdigkeit gerade der Jungsozialisten.

Neben der Darstellung unterschiedlicher kommunaler Problemfelder wollen wir z.T. natürlich auch die Juso-Arbeit und Aktivitäten in G.M.Hütte darstellen. Damit wollen wir uns den Anregungen und der Kritik vor allem unserer Freunde und Genossen wie auch unserer Gegner stellen. Vielleicht können wir mit der Mappe auch einige Anregungen für die Kommunalpolitik geben.

Jungsozialisten Georgsmarienhütte, September 1978

O f f e n e r B r i e f

an den Stadtrat und die Stadtverwaltung der Stadt Georgsmarienhütte

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Auswirkungen kommunalpolitischer Entscheidungen betreffen den einzelnen Bürger unmittelbar und direkt. Verfehlte Entwicklungen, falsche Entscheidungen oder bürgerferne Beschlüsse sind für die Bürger meistens sofort spürbar.

Wir meinen, daß in unserer Stadt bisher ein einiges falsches gemacht wurde und falsch gemacht wird.

Im folgenden möchten wir in Form eines offenen Briefes auf Mißstände und Fehlentwicklungen in G.M.Hütte aufmerksam machen, um zu diesen Punkten eine breite Diskussion in Gang zu bringen.

Bei der Beurteilung der Situation in G.M.Hütte gehen wir als Sozialdemokraten von folgenden Grundsätzen aus:

1. Der Erhalt unserer mehr oder weniger natürlich gewachsenen Umwelt muß Priorität vor städtebaulichen und verkehrstechnischen Maßnahmen haben.
2. Beim Strassenbau darf es nicht mehr darum gehen, immer breitere und immer mehr Strassen zu bauen, sondern darum, vorhandene Strassen für alle Verkehrsteilnehmer sicherer zu machen und die Wohnqualität in den bestehenden Wohngebieten zu verbessern.
3. Städtebauliche Großprojekte sollten in G.M.Hütte auf lange Sicht nicht mehr in Angriff genommen werden, da die Finanzlage dies nicht erlaubt und die vorhandenen Probleme dringend einer Lösung bedürfen.
4. Kommunale Politik muß einen - in ihrem Rahmen möglichen - Beitrag zu mehr Chancengleichheit vor Ort leisten; Untere Einkommensschichten, Kinder, alte Leute, Behinderte, Gastarbeiter, nicht-organisierte Jugendliche, Sozialhilfeempfänger, kinderreiche Familien, erwachsene und jugendliche Arbeitslose usw. müssen in weitaus stärkerem Maße in den Blickwinkel der Kommunalpolitik kommen.
5. Demokratische Kommunalpolitik erfordert echte Bürgerbeteiligung, frühzeitige Informationen vor der Entscheidungsfindung, Mitbestimmung der Betroffenen sowie öffentliche Diskussion und Entscheidung.
6. Dem einzelnen Bürger muß der Kontakt mit der Verwaltung erleichtert werden. Die Verwaltung hat für den Bürger da zu sein - nicht umgekehrt!

Auf Georgsmarienhütte übertragen, bedeutet dies für uns im einzelnen:

1. Umstrittene Bebauungspläne

Gegen die Aufstellung von 2 Bebauungsplänen haben sich die Jungsozialisten in jüngster Zeit gewandt;

Da sind zunächst die beiden Grundstücke "am Pavillon", die von 2 Klöckner-Direktoren bebaut werden sollen. Wir meinen, daß hier ein Sonderrecht geschaffen wird, das einem einfachen Klöckner-Arbeiter nicht zugestanden würde. Außerdem wird hierdurch ein Präzedenzfall geschaffen, der es künftig gestattet, unsere bewaldete Umwelt den persönlichen Interessen einiger weniger zu opfern. Auf lange Sicht wird durch diesen Bebauungsplan einer Bebauung in Richtung Varus-Turm Tür und Tor geöffnet. Wir fordern den Stadtrat auf, um der Glaubwürdigkeit der Demokratie willen, von einer endgültigen Verabschiedung dieses Planes abzusehen.

Bei der Planung des "Freizeitparks" in Kloster Oesede zeigen sich für uns zwei bedenkliche Entwicklungen: Zum einen wird hieran deutlich, wie wenig die Bürger unserer Stadt zu Entscheidungen, die sie betreffen, gefragt werden. Erst als einige hundert Bürger gegen dieses vorgesehene Prestigeobjekt vor ihrer Tür protestierten, hörte man sich ihre Argumente an. Des weiteren werden wir uns gegen die Vermarktung von Freizeit und Umwelt nun auch in großem Stil in G.M.Hütte. Auf diese Weise wird echte Erholung und Ruhe bedroht und zumindest in diesem Gebiet in Kloster Oesede und in den angrenzenden Bereichen unmöglich gemacht. Im übrigen bestehen in unmittelbarer Nähe genügend Naherholungsgebiete! - in Kloster Oesede reicht ein schöner Rundwanderweg mit ein paar Ruheplätzen allemal.

Gerade an diesen beiden Projekten zeigt sich beispielhaft, was der vielbeschworene Umweltschutz und die gern zitierte "Stadt im Grünen" den Mitgliedern des Stadtrates tatsächlich wert ist.

2. Neubau- und Altbaugebiete

Hakeneschfeld und Menkhausfeld sind die beiden großen neuen Baugebiete in unserer Stadt. Sie sollen - in attraktiver Lage und durch zügige Planung und Erstellung - die Stadt G.M.Hütte nach außen attraktiver machen. Dennoch seien uns einige kritische Anmerkungen gestattet; Das Menkhausfeld zersiedelt ein bislang noch zusammenhängendes Feldgebiet und beschwört die Gefahr einer weiteren Ansiedelung im Süden und Westen herauf, womit der Wald engültig erreicht wäre. Daneben ist im Menkhausfeld aller Voraussicht nach ein qm-Preis zu erwarten sowie eine Grundstücksgröße geplant, die eine Bebauung nur noch für Personen mit höherem Einkommen gestatten.

Zur Information der Öffentlichkeit möchten wir um Bekanntheit der qm-Preise und der Grundstücksgrößen in den verschiedenen Teilen des Menkhaufeldes bitten.

Der geplante großzügige Ausbau des Menkhaufeldes steht in krassem Gegensatz zu der Straßensituation in vielen Altbaugebieten; Stellvertretend seien aus Oesede die Egge, der Breslauer Weg und Kiffenbrink, aus Alt-G.M.Hütte Untere und Obere Findelstätte genannt. Hier, wo einige tausend Bürger unserer Stadt wohnen, befinden sich die Strassen in einem denkbar schlechten Zustand, gibt es größtenteils keine Geh- oder Radwege. Zunächst sollten solche Gebiete verkehrsmäßig gesichert und das Wohnen somit verbessert werden, ehe man an neue Wohngebiete herangeht.

Im übrigen möchten wir für Neubauten eine verstärkte Zweitbebauung sowie die Erstellung eines Baulückenplanes anregen, damit Felder und Wälder in Zukunft gesichert werden. Die Jusos werden 1979 Anregungen geben, wo unter diesem Aspekt Behausungen sinnvoll sein könnten.

3. Strassenbau und Verkehr

Im oben geschilderten Zusammenhang möchten wir auch den geplanten Stadtring, Südring und die Nord-Süd-Verbindung (Schaumroth) kritisieren.

Der Stadtring wird nach seinem endgültigen Ausbau die Hochstraße zu einer Durchgangsstraße größeren Stils machen und das Gebiet evangelische Kirche - Schützenstraße zerstören. Bereits jetzt entsteht durch den Stadtring im Bereich Karolinenhöhe eine völlig unübersichtliche und gefährliche Verkehrssituation.

Der Verkehr, der später über den Südring laufen soll, muß durch die ohnehin schon beengten Wohngebiete "im Siek", "Karolinenhöhe" oder "Stahlbrinksiedlung" geführt werden. Dies wird zu einer unzumutbaren Belastung der Bewohner seiner Wohngegenden (!) führen und zu einer gefährlichen Dauerbedrohung der Kinder werden. Eine Einführung des abfließenden Verkehrs in die B 51 wird nur unter größten Schwierigkeiten möglich sein.

Ähnliche Probleme werden entstehen, wenn die Nord-Süd-Verbindung durch die Hermann-Löns-Siedlung weitergeführt wird.

Dieses Beispiel zeigt, daß es nicht ausreicht z.T. blindlings großzügige neue Strassen zu bauen. Man muß sich auch überlegen, ob sich diese Strassen überhaupt in das bestehende Strassennetz einfügen lassen und ob diese Strassen mit der vorhanden Wohnstruktur vereinbar sind. Bezüglich obiger Strassen meinen wir, daß der Verkehr gut über die vorhandenen Strassen abgeführt werden kann. Es kann und darf nicht das Ziel der Strassenplanung sein, den Autofahrern immer direktere und schnellere Verbindungen anzubieten!

In diesem Zusammenhang noch einige Bemerkungen zur B 51;

Wir fordern die Stadt auf, sich gegen die geplante Verlegung der B 51 in Oesede-Süd auszusprechen. Die neue Trasse würde ein bislang noch unberührtes Waldgebiet zerstören (und somit auch die "Stadt im Grünen" weiter zu asphaltieren).

Im Interesse der Anwohner an der jetzigen B 51 fordern wir die Stadt auf, alle möglichen Schritte zu unternehmen, um Wohn- und Verkehrssituation an der B 51 zu verbessern und erträglicher zu machen. Dazu gehören Lärmschutzmaßnahmen, Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 50km/h, Schaffung beiderseitiger Radwege, Überdenken der Strassenführung einmündender Strassen, Schaffung von Ab- und Einbiegeverböten, Erstellung weiterer Überwege.

Ein weiteres Verkehrsproblem wird in Oesede durch die Schaffung eines Geschäftszentrums an der Glückaufstraße entstehen. Infolgedessen wird die Graf-Stauffenberg-Str. zu einer stark befahrenen Straße werden - obgleich dort eine Schule mit über 1000 Schülern und zahlreiche Wohnungen liegen. Wir halten es für unvermeidbar, daß eine Schulstraße zu einer wichtigen Durchgangsstraße wird. Wir schlagen vor, die Graf-Stauffenberg-Str. vormittags für den Durchgangsverkehr zu sperren und/oder generell auf dieser Straße Tempo 30km/h einzuführen. Außerdem sind die Einmündungen sicherer zu machen sowie Radwege zu schaffen. Zu diskutieren wäre auch die Schaffung einer Einbahnstraße.

Eine weitere Forderung ist die nach dem Ausbau des Eschweges mit Fuß- und Radwegen. Auch diese Straße gehört zu den vielbefahrenen in G.M.Hütte und ist zudem noch in einem denkbar schlechten Zustand.

Die Wellendorferstraße ist zwischen Oesede und Dröper sowie in Dröper zu einer besonderen Gefahrenquelle geworden. Hier sind schleunigst Schritte zu unternehmen, um diese Straße für alle Verkehrsteilnehmer sicherer zu machen. Zahlreiche Unfälle und eine Reihe von Toten und Verletzten sprechen eine deutliche Sprache. Insbesondere sind Sofortmaßnahmen zum Schutz der Fußgänger und Schulkinder in Dröper erforderlich.

Etwas 400 Georgsmarienhütter Bürger unterstützten im Frühjahr mit ihrer Unterschrift die Forderung der Jusos nach Schaffung von Radwegen zwischen Kloster Oesede, Harderberg, Holzhausen und Schulzentrum. Wir erneuern diese Forderung zum wiederholten Male und fragen, aus welchen Gründen immer noch nicht mit dem Bau der Radwege begonnen ist.

4. Freizeit

Oben hatten wir uns gegen den geplanten Freizeitpark in Kloster Oesede ausgesprochen. Es ist interessant, daß offensichtlich für ein solches Projekt in unserer Stadt Geld vorhanden ist, für den Bau von pädagogisch sinnvollen Kinderspielplätzen hingegen kaum. Wir meinen, daß in verstärktem Maße Kinderspiel-

plätze zu bauen sind und die vorhandenen so umzugestalt sind, daß sie auch von den Kindern angenommen werden. Wir werden im "Jahr des Kindes" 1979 hierzu konkrete Vorschläge vorlegen.

Daneben sind verstärkt Bolzplätze für die älteren Kinder zu bauen. Da wir Freizeitbetätigung nicht in ein bestimmtes Gebiet abgedrängt sehen wollen (z.B. Freizeitpark) und Freizeit auch nicht unbedingt mit Konsumieren verbunden sein muß, schlagen wir vor, alle Sporteinrichtungen allen Bürgern zur Verfügung zu stellen. Sportanlagen, die Millionen aus Steuergebern gekostet haben, müssen nachmittags wenigstens teilweise für die Bürger geöffnet sein, die sich sportlich betätigen möchten - aber nicht Mitglied in einem Sportverein sein wollen oder können.

Für unbedingt erforderlich erachten wir den Erhalt des selbstverwalteten Jugendzentrums. Wie eine z. Zt. in Arbeit befindliche Studie an der Universität Osnabrück zum Jugendzentrum G.M.Hütte nachweist, dient dieses besonders als Freizeittätte für die von ihrer sozialen Herkunft und Bildung benachteiligten Jugendlichen. Wir halten es deshalb im Interesse dieser Jugendlichen für unbedingt erforderlich, das Jugendzentrum sofort wieder zu öffnen und Vollversammlung und Hausrat wieder in ihre Arbeit einzusetzen. Außerdem sollte die Stadt die Gründe für die Schließung des Jugendzentrums endlich öffentlich bekanntgeben, damit sich alle Bürger ein Bild machen können.

In den einzelnen Stadtteilen sollten Begegnungsstätten u.ä. Freizeitmöglichkeiten ggf. provisorisch insbesondere für ältere Bürger und ausländische Bürger geschaffen werden.

5. Wirtschaftsförderung und Industrieansiedlung

Die Stadt G.M.Hütte unternahm und unternimmt große Anstrengungen, die Wirtschaftsstruktur durch Industrieansiedlung und Wirtschaftsförderungsmaßnahmen zu verbessern. Dies ist sicher notwendig und begrüßenswert - nur müssen Aufwand und Ertrag in einem angemessenen Verhältnis zueinander stehen.

Die Jusos bitten deshalb die Stadt, die bisherigen Kosten und den bislang gezogenen Nutzen dieser Politik für unsere Stadt offen zu legen. Das heißt im einzelnen: Wie hoch sind die Erschließungskosten des Industriegebietes Hardenberg, der Gewerbegebiete Osterheide und Leimbrink? Wie hoch sind die Grundstückssubventionen und andere Zuwendungen seitens der Stadt an ansiedlungswillige Firmen? Wieviele neue Arbeitsplätze für Georgsmarienhütter Bürger wurden tatsächlich geschaffen? (Bis 1976 sollten im Industriepark Hardenberg 2315 Arbeitsplätze zur Verfügung stehen, tatsächlich sind nach unseren Informationen bislang nur 1310 neu geschaffen worden. Außerdem ist zu vermuten, daß viele Firmen ihre eigenen Arbeitnehmer aus anderen Orten mitgebracht haben). Wie hoch sind die Steuereinnahmen aus diesen Gebieten? Wie stark ist die Verschuldung der Stadt durch diese Ansiedlungen gewachsen?

Wir meinen, daß der Bürger eine klare Beantwortung dieser Fragen erwarten kann, da er mit seinen Steuern die Wirtschaftsförderung finanziert.

Sehr geehrte Damen und Herren! lassen Sie uns zum Schluß in ungeordneter Reihenfolge einige Mißstände aufführen, die unbedingt abgestellt werden müssen.

Wir meinen, daß der Prozeß der Konzentration von Supermärkten und Ärzten in Oesede zugunsten einer Dezentralisierung mit allen Mitteln aufgehalten werden sollte. Was nützt es einem Bürger in Holsten-Mündrup, wenn es in Oesede 10 Ärzte gibt und mehrere Supermärkte, in seinem Stadtteil hingegen keinen einzigen?

Wir möchten anregen, daß die Stadt eine Beratungsstelle für unsere ausländischen Mitbürger einrichtet, damit diesen bei individuellen und familiären Problemen gezielt geholfen werden kann.

Die Stadt sollte Schritte unternehmen, damit die Umweltbelastung durch das Hüttenwerk geringer wird.

Die Stadt sollte beim Verteidigungsministerium vorstellig werden, damit die teilweise unerträglich lärmbehaftete Jagd durch Büsenjäger abgestellt wird.

Die Stadt sollte - mindestens an Markttagen - die Durchfahrten am Marktplatz in Oesede aufheben.

Die Stadt sollte für die Anwohner der B 51 am Hardenberg Möglichkeiten für eine gefahrlose Überquerung dieser breiten Straße schaffen.

Wir fordern die Stadt auf, die Strassenplanung für die nächsten 10 bis 15 Jahre offenzulegen.

Wir meinen, daß in den Wohngebieten der Mensch Vorrang vor dem Auto haben sollte. Deshalb unsere Forderung: Tempo 30 in allen reinen Wohngebieten, Errichtung von Einbahnstrassen und Spielstrassen, Sperrung von Strassen für den Durchgangsverkehr. Zumindest sollte ein Modellversuch in einem Wohngebiet unternommen werden.

Zusammenfassend möchten wir alle Verantwortlich bitten; Nehmen Sie das Markenzeichen "Stadt im Grünen" ernst! Richten Sie Ihre Politik und Ihre Planung an der "Stadt im Grünen" aus!

In unserer kommunalpolitischen Informationswoche "Bürger machen Politik" vom 29. September bis zum 5. Oktober 1978 werden wir uns intensiv mit einigen der genannten Probleme befassen, wobei wir Bürger und Ratsherren zu diesen Veranstaltungen einladen. Sie sind uns zur offenen und fairen Diskussion willkommen.

Mit freundlichem Gruß

für die Juso AG Georgsmarienhütte

i. A. Raimund Kork

Kommunalpolitische Aktivitäten der JUNGSOZIALISTEN

T a b e l l a r i s c h a u f g e f ü h r t ,

Neubeginn der Juso-Arbeit mit einer <u>Ortsbegehung</u> zu geplanten Straßenbaumaßnahmen	März 1977
<u>Informationsabend</u> zur Strassenplanung mit SPD-Ratsherren	April 1977
<u>Seminar</u> zur kommunalen Finanzpolitik mit SPD-Ratsherren	Sommer 1977
2 Juso-interne <u>Seminare</u> zur Situation von Klöckner sowie zu allgemeinen kommunalen Fragen	Herbst 1977
<u>Erwanderung</u> der geplanten Trasse der B 51	Dezember 1977
Kommunalpolitischer <u>Informationsstand</u> auf dem Markt/ Kommunalpolitische <u>Radtour</u>	Februar 1978
<u>Besichtigung</u> des geplanten Bebauungsplanes "am Pavillon"	März 1978
<u>Diskussionsabend</u> zur geplanten Verlegung B 51 mit der SPD-Oesede	März 1978
<u>Verkehrszählung</u> an den Strassen zum Schulzentrum	Mai 1978
2. <u>Besichtigung</u> "am Pavillon"	Mai 1978
<u>Diskussionsveranstaltung</u> zum Jugendzentrum	Mai 1978
<u>Unterschriftenaktion</u> für den Bau von Radwegen	Frühjahr/Sommer 78
<u>Studienfahrt</u> zur holländischen Stadt Delft, um Konzepte zur Verkehrsberuhigung vor Ort kennenzulernen	September 1978
Kommunalpolitisches <u>Informationsheft</u>	September 1978
Kommunalpolitische <u>Informationswoche</u>	Oktober 1978
sowie Anträge und Diskussionen in der SPD vor allem zum Strassenbau und zum Jugendzentrum.	

Wohn- und Spielstraßen in Delft - nur in Delft?

=====

Am 9. 9. fuhren Georgsmarienhütter Jusos in zwei vollen Autos nach Holland. Die Jusos haben allen Ratsmitgliedern Material über Verkehrsberuhigung zur Verfügung gestellt und wollten nun einen weiteren Schritt vorbereiten, um Georgsmarienhütte verkehrssicherer zu gestalten. Es sollte ein öffentlicher Lichtbildervortrags- und Diskussionsabend vorbereitet werden, auf dem neue Wege der Verkehrsberuhigung vorgestellt werden: das Modell der Stadt Delft.

Vollgepackt mit Fotoapparaten (einschließlich Tele- und Weitwinkelobjektiv) wurden wir am Bahnhof Delft von einem Ehepaar der PvdA (zuständig für Werbung und Propaganda) in Empfang genommen und bei dem Stadtrundgang geführt. Die Verständigung klappte prima, weil ein Juso (Hermann) holländisch konnte (zumindest "Guten Tag") und das Ehepaar recht und schlecht deutsch radebrechte.

Dann sahen wir, was wir Euch am Diaabend bei Heuer alles zeigen und erzählen werden: Betonklötze in den engen Straßen, die Autofahrer zu Slalomfahrten zwangen, während die Radfahrer zügig weiterfahren konnten; Stolperschwellen von wenigen Zentimetern, die einem Fußgänger kaum als Fahrthindernis auffielen, bei Geschwindigkeiten über dreißig Kilometern jedoch Sprungschancenqualitäten entwickelten. Und überall spielende Kinder und Radfahrer auf den Straßen: jedoch ohne völlige Sperrung der Straßen für die Autos; Anlieger konnten in den engen Straßen bis fast vor die Haustür fahren, aber eben nur fast. Damit eine Haustür durch das parkende Auto nicht blockiert werden konnte, war vor der Haustür wieder ein Pfeiler eingelassen, der die Autos auf Abstand hielt.

Fantastisch ist es in Delft gelungen, Altstadt und renovierte Stadt zu einem einheitlichen Stadtbild zu verschmelzen. Alles Sachen, die man besser zeigen als in so einem Bericht beschreiben kann. Wir wollen Euch ja auch an dieser Stelle einen Bericht über Delft nicht ins Haus geben, der den Besuch des Diaabends erübrigt, sondern Geschmack machen, am 2. 10. in der Gaststätte Heuer unsere Schilderungen und Demonstrationen anzusehen und anzuhören.

Seht Euch das ruhig an, es lohnt sich!!! Als Vorbereitung habt Ihr Material auf den folgenden Seiten.

P.S.: Die Rückfahrt ging dann natürlich schnell über die Bühne, weil wir den Weg ja inzwischen kannten. Lediglich Rainer soll sich wieder mal etwas verfranzt haben.

Verkehrsberuhigung – Konkrete Konzepte ersetzen Schlagworte

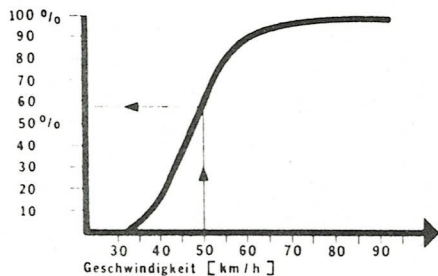
Von Max Eichenauer/Hans-Henning von Winning/Edgar Streichert

Privates Bedürfnis und soziale Notwendigkeit

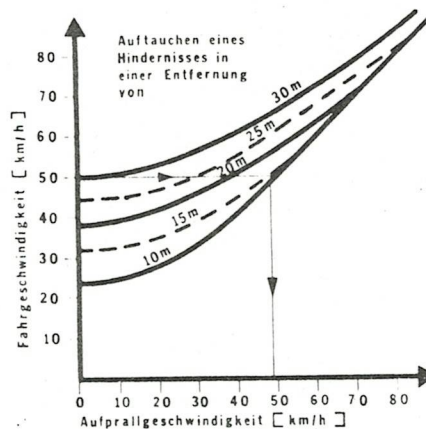
Spektakulärster Ansatzpunkt für Initiativen sind in der Regel schwere Fußgängerunfälle. Jüngste Untersuchungen zeigen, daß in „normal“ ausgebauten Wohnstraßen Durchschnittsgeschwindigkeiten von 53 km/h bei Spitzen um 90 km/h gefahren werden. Der oberflächliche Zusammenhang zwischen der Fahrgeschwindigkeit und der Schwere eines Unfalls ist unmittelbar einleuchtend; weniger bekannt ist, in wie hohem Maße Unfallschwere und Unfallhäufigkeit durch bereits geringe Geschwindigkeitsreduzierung verringert werden kann. Hierzu ein Beispiel:

Taucht 15 m vor einem Auto, das 50 km/h fährt, plötzlich ein Hindernis auf – z. B. ein spielendes Kind –, so erfolgt der Aufprall noch mit 47 km/h. Fährt das Auto jedoch nur 25 km/h, gibt es keinen Unfall – der Fahrer kann noch rechtzeitig bremsen.

Bei den gegenwärtigen Verhältnissen ist es daher nicht verwunderlich, daß zu Fuß gehen und Radfahren höchst unpopulär sind. Man kann davon ausgehen, daß ein großer Teil von Wegen auf diese platzsparende, wirtschaftliche und gesunde Weise gemacht würden, wenn das ohne Gefahr möglich wäre – heute aber werden selbst Kinder mit dem Auto in die Schule gefahren, weil die Fahrt mit dem Rad zu gefährlich ist.



500m gerade Wohnstrasse:
Durchschnitt 49 km/h
Gemessene Spitze knapp 100 km/h



Dabei zeigt sich, daß die Anlage getrennter Fuß- und Radwege – also die Trennung der Verkehrsarten – keine geeignete Lösung ist. Fußgänger – und gerade Kinder – suchen die Öffentlichkeit, auch die „kleine“ Öffentlichkeit der Nachbarschaft. Sie gehen und spielen eben dann doch auf der Straße, und das mit Recht. Die Teilnahme am Leben der anderen, die spontane Überlagerung verschiedener Tätigkeiten, gehört zu den vitalen Funktionen einer Stadt. Dazu muß die Straße als öffentlicher Raum, als „Wohnzimmer“ einer Nachbarschaft, eines Stadtteils, zurückgewonnen werden. Ein Bürger, dem von Kindesbeinen an eingehämmert wird, daß die Straße Niemandland, ja Feindesland ist, hat nicht die geringste Chance, Bürgersinn und Solidarität zu entwickeln. Die sozialen Folgen sind unabsehbar, wenn diese Zusammenhänge in Zukunft nicht berücksichtigt werden.

Geschwindigkeitsverringering

Alle bisherigen Untersuchungen zeigen eindeutig, daß weder Appelle an die Vernunft („Freiwillig Tempo 30“) noch Beschränkungen durch Schilder die erwünschte Wirkung haben.

Der Autofahrer wählt seine Geschwindigkeit nach dem optischen Eindruck der vor ihm liegenden Straße. Diese aber hat fast immer stark beschleunigenden Charakter: Flüssige Leitlinien markieren den Fahrweg weit im voraus; durchlaufende Bordsteine, Fahrtrichtungsmarkierungen, durchlaufende Lampenreihen, Wasserrinnen, all das hat bei hohen Fahrbahnbreiten stark beschleunigende Wirkungen.

Der Umbau des Straßenraumes, die Auflösung der beschleunigenden Leitlinien, wie sie mittlerweile in vielen Fällen praktiziert wurde, ist der einzig sinnvolle Weg, die Fahrgeschwindigkeiten zu verringern. Hierbei spielen Engstellen, Ausweichstellen, künstliche Kurven und Versätze eine besondere Rolle. Von den berühmten Schwellen kommt man allmählich wieder ab. Sie sind eine reine Schikane, verursachen unnötige Lärmbelastigung und Materialverschleiß, und wirken für manchen Autofahrer als Herausforderung. Auf umgebauten „gemischten Fußgängerstraßen“ hat der Fußgänger auf allen Flächen Vorrang; es gibt keine Bürgersteige

mehr, und der Ausbau kann freundlich, kleinteilig und auf die Benutzung durch Fußgänger abgestimmt sein. Dabei ist das kostspielige Gestaltungsrepertoire kommerzieller Fußgängerzonen sicher nicht angemessen. Man sollte endlich von der Zwangsvorstellung abkommen, daß jeder Quadratmeter Grünfläche „sauber“ mit Betonsteinen abgezirkelt sein muß, daß eine wassergebundene Decke auch für Randflächen ungeeignet ist.

Im übrigen kann jede Gemeinde die Kosten weitgehend selbst bestimmen, indem sie eine sehr einfache oder eine aufwendigere Lösung wählt.

Gemischte Fußgängerstraßen müssen innerhalb eines zusammenhängenden Aufenthaltsgebietes liegen, dessen Eingänge eindeutig gekennzeichnet sind, um Autofahrer und Fußgänger auf die geänderte Rechtslage aufmerksam zu machen. Die Entfernung zum Netz der übergeordneten reinen Kfz-Straßen kann ohne weiteres 800 m und mehr entfernt sein, der Zeitverlust beträgt hierbei weniger als eine Minute.

Jedenfalls zeigen die Erfahrungen, daß das Miteinander von Fußgängern, Radfahrern und Autos durchaus friedlich und auf der Basis gegenseitiger Rücksichtnahme vor sich gehen kann.

Die hier vorgeschlagenen restriktiven Maßnahmen sind in der Regel ausreichend, um zu starken „Schleichverkehr“ aus Aufenthaltsgebieten herauszuhalten. Die Anlage von umfangreichen Einbahnstraßen-, Schleifen- und Sackstraßensystemen ist jedenfalls meist ungünstig; sie erzeugen erhebliche Umwege für die Anlieger – und damit zusätzliche Lärm- und Abgasemissionen.

Neben den gemischt genutzten Straßen kann es in Aufenthaltsgebieten Straßen mit eigenen Langsamfahrspuren geben – bei hoher Fahrzeugfrequenz und nur dann, wenn der Straßenraum zunächst einmal genügend Platz für Fußgänger und Radfahrer läßt.

Diese Konzeption ist einschließlich der Regelung des ruhenden Verkehrs für Geschosßflächenzahlen bis etwa 0,8 und bei erhöhtem Aufwand mit Tiefgaragen bis etwa 1,2–1,5 durchführbar, sofern hier Motorisierungsgrad und Mobilität nicht wesentlich steigen.

Das heißt, daß für den ländlichen Raum, für Klein- und Mittelstädte und die großen Randbereiche der Ballungsräume eine Verkehrsberuhigung ohne besondere Umstellung und Härten für die Bewohner durchführbar ist, wenn die Maßnahmen zeitlich und räumlich entsprechend abgestimmt sind.

Richtungsweisend sind hierbei die Beispiele aus den Niederlanden. Dort ist man bereits soweit, daß die als richtig erkannten Maßnahmen Gesetz geworden sind (Änderung der niederländischen Straßenverkehrsordnung vom 13. 9. 1976). Es heißt hier z. B.: „Fußgänger dürfen Straßen, die innerhalb Wohngegenden liegen... über die volle Breite benutzen; auf diesen Straßen ist das Spielen erlaubt... Kraftfahrer dürfen innerhalb eines Wohngebietes Fußgänger nicht behindern. Fußgänger dürfen die Kraftfahrer dort nicht unnötig in ihrem Bewegungsvorgang behindern.“

Es steht mittlerweile ein Entwurfsrepertoire zur Verfügung, das für die spezielle Situation der einzelnen Gemeinde zur Bekämpfung der Nachteile des Kfz-Verkehrs eingesetzt werden kann. Dies erfordert sorgfältige Abstimmung in vorhandenen oder neu aufzustellenden Ortsentwicklungsplänen und Generalverkehrsplänen; die Probleme sollen ja nicht einfach verlagert werden und bei Einzelmaßnahmen müssen die Konsequenzen auf die umliegenden Gebiete gesehen werden.

Arme Kinder kommen schneller unter das Auto

In der Unfallstatistik liegt die Bundesrepublik unter allen vergleichbaren Ländern an der Spitze

„Liebe Eltern, liebe Kinder. In Nordrhein-Westfalen verunglücken in jedem Jahr fast 20 000 Kinder im Straßenverkehr. Das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr nahm diese alarmierenden Zahlen zum Anlaß, die Ursachen von Kinderunfällen im Straßenverkehr näher zu untersuchen.“

Mit diesem Satz beginnt ein Brief, den zahlreiche Eltern im bevölkerungsstärksten Bundesland vom „Forschungsbereich Verkehrserziehung“ der Universität Essen im August 1977 zugesandt bekamen. Beigefügt war dem Brief ein umfangreicher Fragebogen, der zum Teil von den Eltern, zum anderen Teil von den Kindern ausgefüllt werden sollte — denn weil „eine solche Untersuchung nicht am grünen Tisch durchgeführt werden“ könne, so lasen die angeschriebenen Eltern, müsse man Eltern und Kinder, die tatsächlich am Straßenverkehr teilnehmen, selbst befragen.

Die Unfallziffern, die zur Erteilung dieses Forschungsauftrages durch das Ministerium und damit zur Befragungsaktion führten, gaben dem verantwortlichen Verkehrsminister, Horst-Ludwig Riemer, allen Anlaß zum Handeln. In der Bundesrepublik kommt es nämlich schon seit ziemlich langer Zeit zu einer sehr hohen Zahl von Kinderunfällen im Straßenverkehr. Ein Vergleich mit anderen Ländern, deren Bevölkerungszahl und Verkehrsdichte denen der Bundesrepublik entsprechen, läßt unser Land sehr gefährlich erscheinen. So sind hierzulande beispielsweise, wie die Essener Studiengruppe berechnete, in den vergangenen Jahren doppelt so viele Kinder (bis zu 14 Jahren) verunglückt wie in Frankreich. Die Zahl bezieht sich auf Fußgänger, die zu Schaden kamen.

Darüber hinaus sind in der Bundesrepublik Kinder nicht nur im Vergleich zu anderen Altersgruppen, sondern auch im Vergleich zu anderen Unfallarten speziell im Straßenverkehr stärker gefährdet als in allen anderen Nachbarländern. „Die relative Zahl der im Straßenverkehr verunglückten Kinder liegt in der Bundesrepublik deutlich über dem Welt- und europäischen Durchschnitt.“ Mit diesem lapidaren Satz bescheinigten die Autoren der unlängst abgeschlossenen Essener Studie dieses mörderische Weltniveau.

Für Nordrhein-Westfalen sieht diese Statistik ganz besonders düster aus; denn hier sind im Jahre 1975, gemessen an der Gesamtbevölkerungszahl, mehr Kinder — insbesondere als Fußgänger — verunglückt (16 Prozent aller Verunglückten) als in der Bundesrepublik insgesamt (13,6 Prozent) und als im Durchschnitt der übrigen Bundesländer (12,9 Prozent). Dabei weisen die Lebensjahre, in denen Kinder aktiv am Straßenverkehr teilzunehmen beginnen, naturgemäß besonders hohe Unfallraten auf: Dies sind das Schuleintrittsalter und die Altersjahre 13 und 14, die den Beginn der motorisierten Verkehrsteilnahme markieren.

Um die Ursachen dieser bedrückenden Unfallstatistik auszuleuchten, konzentrierten sich die Essener Wissenschaftler nach Auswertung aller bisher bekannten einschlägigen Daten und Forschungen auf drei Ebenen. Sie analysierten zunächst die soziale Situation von Familien mit verunglückten und zur Kontrolle auch von Familien mit unfallfrei gebliebenen Kindern. Sie erforschten zweitens die psychologischen Bedingungen des Verkehrsverhaltens dieser Gruppen, also etwa das Unfallbewußtsein bei Eltern und Kindern und damit zusammenhängend auch den Stand des Verkehrserziehungswissens. Schließlich wurden die Gegebenheiten

der „Verkehrsumgebung“ erfaßt, in denen besonders häufig Kinderunfälle passieren; derartige Straßenabschnitte wurden wiederum zur Kontrolle verglichen mit solchen Straßenstrecken, in denen keine Kinderunfälle registriert wurden.

Die Ergebnisse, zu denen die Essener Wissenschaftler gelangten, geben Politikern, Verkehrsplanern und Eltern reichlich Stoff zum Nachdenken. Aber sie liefern auch konkrete Hinweise für eine vorbeugende Bekämpfung von Unfallursachen im Straßenverkehr.

Die auffälligste, aber bei näherem Hinsehen gar nicht verwunderliche, Erkenntnis: Arme Kinder kommen schneller unter das Auto. „Verunglückte“, so drücken es die Verfasser der Studie etwas glatter aus, „leben im Vergleich zu unfallfreien Kindern unter allgemein ungünstigeren sozialen und umgebungs-mäßigen Bedingungen.“ Solche für Unfall-Kinder statistisch typische Bedingungen sind: ein niedriger sozialer Status der Familie; entsprechend geringe Schulbildung von Vater und Mutter; eine relativ kleine Wohnung bei häufig hoher Kinderzahl, so daß es wenig Spielmöglichkeiten in der Wohnung gibt; Lage der Wohnung an einer Straße und in einem Stadtgebiet mit hoher Verkehrsdichte und wenig Spielplätzen; kein eigener Pkw in der Familie und daher selten Mitfahrten des Kindes im Auto; seltener Kindergartenbesuch.

Eine gezielte Berücksichtigung sozial schwacher Familien bei der Verkehrssicherheits-erziehung wäre neben dem Bau von mehr Spielplätzen die offenkundigste Konsequenz aus diesem Zusammenhang von Sozialstatus und Unfallhäufigkeit bei Kindern. Derartige pädagogische Maßnahmen wären auch aus einem weiteren Grunde sinnvoll: Zwischen Sozialstatus und Erziehungsstil bestehen Zusammenhänge, die das Unfallrisiko verstärken.

Verunglückte Kinder durften in der Regel früher als die anderen, die nicht in Unfälle verwickelt worden sind, selbstständig am Verkehr teilnehmen, und ihre Eltern verzichteten häufig auf regelbezogene Verbote, weil sie glauben, daß Kinder sich allein an den Verkehr gewöhnen müßten. Da bei derartig „naturwüchsigem“ Lernen die Fehler der Kinder im Straßenverkehr nicht sofort

durch einen Erwachsenen korrigiert werden können, steigt das Unfallrisiko. Hinzu kommt, daß Eltern verunglückter Kinder meist mit Schimpfen auf deren Fehler im Verkehr reagieren und wenig mit sinnvoller Aufklärung.

Zudem werden in der Verkehrserziehung vorwiegend starre Regeln vermittelt. Geraten Kinder, die ausschließlich danach — und nicht zu „verkehrsgerechtem Verhalten“ — erzogen worden sind, in Situationen, für die sie keine Regeln mitbekommen haben, so sind sie hilflos. Die Gefahr wächst. Weil Unterschichtfamilien meist mehr Kinder haben, fehlt den Eltern zwangsläufig auch die Zeit, eine gezielte und einübende Verkehrserziehung mit ihren Kindern zu betreiben: Verkehrserziehung, so fand das Essener Wissenschaftlerteam heraus, passiert allenfalls nebenbei, so beispielsweise etwa beim Einkaufsgang. Dies aber setzt wiederum einer gezielten Verkehrserziehung für Unterschichtfamilien enge Grenzen.

Eine weitere, schwer zu überwindende Grenze hängt zusammen mit der Einstellung zum Wert der Verkehrserziehung, die besonders oft bei Eltern verunglückter Kinder anzutreffen ist: Sie zeigen häufig eine resignierende

Haltung; sie meinen, man müsse Kinderunfälle im Straßenverkehr gewissermaßen hinnehmen, schicksalhaft auf jeden Fall könne man sie nicht durch pädagogische Mittel verhindern, so heißt es in der Studie.

Fehlverhalten von Sechs- bis Vierzehnjährigen läßt sich in der Tat auch durch die beste Verkehrserziehung nicht hinreichend ausschalten, selbst wenn sie noch so gut angelegt ist, wenn sie zum Beispiel vorsichtiges, flexibles und in diesem Sinne regelgerechtes Reagieren auf neue Verkehrssituationen zum Hauptthema macht. Es gibt dafür einen entwicklungspsychologischen Grund: Auch wenn die Kinder gut über Verkehrsregeln Bescheid wissen und Sicherheit in der Einschätzung von Gefahrensituationen gewonnen haben, kommt es häufig zu Unfällen, weil das seelische Erleben des Kindes nicht hinreichend auf die Verkehrssituation orientiert ist. „So weist der hohe Anteil der beim Spiel und nachmittags verunglückten Kinder darauf hin, daß hier die Situation durch die Kinder häufig nicht als Verkehrssituation, sondern als Spielsituation verstanden wird, in der die Verkehrsgefahren wenig bewußt sind“, heißt es in der Essener Studie. Ähnlich lassen sich nach Meinung der Wissenschaftler die häufigen Kinderunfälle auf dem Rückweg von der Schule und in der Nähe der Wohnung erklären.

So bedeutsam, ungeachtet der genannten Probleme, eine verbesserte Verkehrserziehung als vorbeugende Unfallbekämpfung nach Meinung der Essener Forscher auch ist: unfallmindernde Gestaltung des Straßenraums erscheint ihnen ebenso wichtig. Hier sehen sie Möglichkeiten zum Handeln für die städtischen Straßenbauämter. Daraus läßt sich ein Katalog von Aufgaben ableiten.

Die Liste der Merkmale für besonders gefährlichen Straßenraum sieht so aus: eine hohe Verkehrsdichte; eine meist hohe Fahrgeschwindigkeit der Autos; ein mit schweren Lastwagen durchmischter Verkehrsfluß, der für Kinder besonders unübersichtlich ist; viele Linksabbieger an Kreuzungen; eine überdurchschnittlich hohe Fußgängerzahl. Hinzu kommt die Erkenntnis, daß parkende Autos den Kindern die Übersicht über den Verkehrsablauf auf der Straße deutlich erschweren.

Typische Unfallstraßen sehen nach den Erkenntnissen der Wissenschaftler im Vergleich zu anderen Straßen gleicher Art meist so aus: Sie haben eine breitere Fahrbahn; sie tragen häufiger getrennte Richtungsfahrbahnen; Haltestellen für Bus und Straßenbahn, die nicht durch Sockel oder Buchten vom fließenden Verkehr getrennt sind, finden sich hier; außerdem gibt es in der Regel Sonderfahrstreifen für Abbieger, die nur durch Ampel oder Fahrbahnmarkierungen gekennzeichnet sind und nicht durch räumliche Abtrennungen. Daneben müssen jene Straßen als besonders unfalltypisch für Kinder gelten, die keine reinen Wohnstraßen sind und die zu verkehrsanziehenden Einkaufszentren führen.

Wenn die Düsseldorfer Landesregierung Lehren aus der Essener Untersuchung, besonders im Hinblick auf die Entschärfung unfalltypischer Straßenabschnitte, ziehen will, wird sie wohl Geld verteilen müssen; denn nur durch Landeszuschüsse dürften sich die Städte zur nötigen Umrüstung gefährlichen Straßenraums bewegen lassen. So wie derzeit schon Geld aus dem großen Topf für neue Straßen zum Schallschutz genommen wird, wären Mittel aus diesem Topf für eine vorbeugende Unfallverhütung besonders sinnvolle Zukunftsinvestitionen.

von H. Suhrbier in der Frankf. Rundschau S. 8. 78

Sanfte Revolution aus dem Rathaus

Wie man in der Großstadt Delft Wohnstraßen vom Verkehr beruhigt / Von Jürgen Schreiber

Das niederländische Delft dient dem Münchner Regisseur Werner Herzog derzeit als Kulisse für einen Horror-Film. Weltweit jedoch wird diese kleine Großstadt (85 000 Einwohner) ob ihrer paradiesischen Zustände gerühmt. Mehr jedenfalls als die berühmten Fayencen und der noch berühmtere Maler Vermeer haben in jüngerer Zeit die dortigen Stadtplaner ihre Grachten-Gemeinde in die Schlagzeilen der Presse gebracht. Im gotischen Rathaus der einstigen Residenz wird nämlich konsequent an einer sanften Revolution gearbeitet. Die als „Delfter Modell“ bereits in die Planungsgeschichte eingegangen ist.

Wohl nirgendwo sonst auf der Welt wird die Verkehrsberuhigung von Wohngebieten bisher so zielstrebig wie eben in Delft betrieben. Wohl nirgendwo bisher statt einer „verkehrlichen eine menschliche Umgebung“ (Verkehrsingenieur Peter Hakkesteg) angestrebt. Das für Jedermann ersichtliche Ergebnis dieser Politik: Weil sich in den verkehrsberuhigten Wohnhöfen („Woonerfs“) das Auto dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr unterordnen muß, ist dort ein völlig neues altes Straßenleben entstanden. Die Anlieger können (wieder) vor ihren Türen sitzen, die Kinder in den „Woonerfs“ kicken, die Katzen ungeniert in der Sonne liegen. Und das Wichtigste zu alledem: Binnen vier Jahren ist in den beruhigten Bezirken kein einziger schwerer Unfall mehr passiert.

Daß in Delft inzwischen häufiger zu jenen „Woonerfs“ denn zu den Grabstätten der Oranier gepilgert wird (zum Leidwesen der dortigen Touristenbetriebe), ist so unwahrscheinlich nicht. Stadtplaner wie Stadträte fallen nach wie vor zuhauf in die geschichtsträchtigen Mauern ein; das Zweite Deutsche Fernsehen richtete seine Kameras ebenso auf diese „Gleichberechtigungsstraßen“ wie der Frankfurter Planungsausschuß demnächst seine Schritte dorthin.

Damit das Aufheben um diese Delfter Selbstverständlichkeit vollends verständlich wird, betet Pressechef Van Willem de Boer stolz seine Amtsstatistik herunter. Allein seit 1976 hat die Verwaltung 315 Gruppen durch das verkehrsberuhigte „Westerquartier“ oder auch durch die Gillis-„Woonerf“ geschleust. Delegationen aus Kommunen waren darunter, von denen de Boer, wie er offenerzigt erzählt, „noch nicht einmal den Namen wußte“. Wer mit städtischer Lotsennilfe besagtes „Delfter Modell“ heuer noch ansteuern will, der wird sich ob der Anfrage von Japan bis Irland ziemlich beeilen müssen. Bei de Boer können weitere Interessenten für diese aufregende Verkehrsberuhigung frühestens nach September einen Besichtigungstermin buchen.

Obwohl der Pressechef nur schwerlich verhehlen kann, wie sehr es ihm gefällt, daß sein vergleichsweise bescheidenes Delft es den Großen (Städten) einmal gezeigt hat, wird dies seinem Amt allmählich schon zur Last. Klagt Van Willem de Boer: „Wir können nicht soviel Zeit für die Information des Auslandes reservieren.“

Was aber ist es nun, das diesen pausenlosen Pilgerzug von Seh-Leuten an die Grachten auslöst und den „Woonerf“-Bewohnern täglich Besuch aus allen Himmelsrichtungen bringt? Es ist nicht einfach, zum Kern der noch kurzen „Woonerf“-Geschichte vorzustoßen. Eine Historie dieser durchaus bürgerlichen Evolution ist noch nicht geschrieben. Sich in der gelobten Stadt auf die Suche nach den gefragten Vätern des Gedankens zu machen, erweist sich als ziemlich müßig, weil diese stadtplanerische Tendenzwende niemand für sich allein reklamieren mag.

Straßen für alle

Der Hamburger und Delfter Hochschullehrer Professor Jos Weber gehört wohl ebenso zu den (Mit-)Erfindern dieser „Straßen für alle“ (Neue Züricher Zeitung) wie This de Jong vom dortigen Stadtentwicklungsamt, den die Delfter Idee in Holland zu einem bekannten Mann gemacht hat. Wird der 34jährige aber zum Thema Verkehrsberuhigung befragt, verweist er wiederum hurtig auf den „engagierten Verkehrsingenieur Peter Hakkesteg“, der dieses, wie Fachautor Paulhans Peters sagt, „unverkrampfte Verkehrssystem“ mitgeschneidert hat.

Das Verkehrssystem: In den „Woonerfs“ wird — vereinfacht gesagt — der Durchgangsverkehr erschwert, das Autofahren durch Einbauten in der Straße insgesamt verlangsamt, die klassische Trennung von Fahrbahn und Bürgersteig aufgehoben — eine Regelung im übrigen, die fünf Jahre nach der Delfter Premiere 1976 auch Gesetz geworden ist. Das ganze (Erfolgs-) Geheimnis also dieses radikalen Bruchs mit der — gemessen an den Unfallzahlen — nicht sonderlich bewährten Trennung von Bürgersteigen und Autostraßen im Wohnbereich laut Planer de Jong: „Das ist ein Entwurf, bei dem alle Verkehrsbewegungen durcheinander möglich sind.“

So erfolglos die Suche nach den geistigen Vätern des „Delfter Modells“ verlief, so erfolgreich ist das, was da vor sieben Jahren kreiert wurde. Heute findet man dort in malerischen Altbauwie monströsen Neubaugebieten „80 bis 90“ (de Jong) dieser verkehrsberuhigten Straßen. 1500 Wohnungen liegen damit bereits in diesen „Woonerf“-Idyllen. Der zündende Delfter Funke ist dazu bereits in 35 weitere niederländische Städte übergesprungen.

Vermeers berühmte „Ansicht von Delft“ ist damit ein neues, farbenfrohes Bild hinzuzufügen. Es zeigt, daß ein „verträglicheres Leben mit dem Auto“ (der Bonner Soziologe Heiner Monheim) in verkehrsgeplagten Straßen durchaus möglich ist. Hans Reijnen (31), der Delfter Beigeordnete für Verkehr und Stadtplanung, malt dazu den Hintergrund, der nicht ganz zufällig handfeste Parallelen mit der bundesdeutschen Wohnwirklichkeit hat: „Vor 15 Jahren hatten Kinder mehr Platz zum Spielen auf der Straße. Jetzt aber brauchen parkende Wagen immer mehr Platz.“ Von hier nun ist es bis zum Ursprung dieser Gleichberechtigungsstraßen nicht mehr weit. So hat denn auch — als sei's ein Stück von hier — dieser Delfter Exportartikel 1970 von einer Diskussion um das städtische Parkproblem seinen Ausgang genommen.

Wie einschneidend dabei die Fahrtrichtung geändert worden ist, wird im Gespräch mit dem Stadtplaner de Jong vollends deutlich. Denn bevor die „Woonerf“-Idee erfunden war, wollte sich der sogenannte Fortschritt mitten durch die mittelalterliche Kulisse von Delft seine (Auto-)Bahn brechen: Um zusätzliche Verkehrsflächen zu schaffen, war man nahe daran, sogar drei Grachten zuzuschütten. Das aber ist „Gott sei Dank“ (de Jong) Schnee von gestern, und die Delfter „Woonerf“-Diskussion kreist nun um die internationale Frage aller Planungsfragen. Beigeordneter Reijnen: „Es geht darum, ob man die Wohnsituation oder die Situation für den Autoverkehr verbessern will.“

Aus: Frankfurter Rundschau, 10.6.78

Diese hochpolitische Frage ist in Delft ziemlich eindeutig entschieden. Nicht etwa vom grünen Ratsfisch aus oder durch wildgewordene Idylliker, sondern Straße für Straße von den betroffenen Bürgern selbst. Oberstes Prinzip des „Delfter Modells“ ist nämlich, daß sich die Mehrheit der Anlieger für die radikale Umgestaltung „ihrer“ Straße ausspricht. Erst wenn dann das Ja-Wort der Bürger vorliegt, wird städtischerweise eingerichtet, was traditionellen Verkehrsplanern noch immer als eine mißratene Straßen-Abart gilt.

Da werden dann die bisherigen Verkehrsflächen auch für die Benutzung durch Fußgänger, Radfahrer und auch spielende Kinder freigegeben. Autofahrer sind in den „Woonerfs“ dann nur noch im Schrittempo geduldet. Damit dort „die Situation klarmacht, daß es keine normale Situation ist“ (de Jong), werden eigens geschaffene „Woonerf“-Schilder und durchaus auch mitten in der Straße Bäume und Büsche gepflanzt. Sanfte Schwellen aus Pflastersteinen („Liegende Polizisten“) gehören ebenso zum Beruhigungsmobiliar wie Spielgeräte und anheimelnde Straßenlampen. Damit dann auch wirklich alle mit allem rechnen, werden zusätzlich noch künstliche Straßenverengungen (Fahrbahnbreite 3,20 Meter) und, wenn's sein muß, auch regelrechte Slatomstrecken angelegt.

Dies alles geschieht mit dem menschenfreundlichen Ziel, die Autofahrer mit sanfter Gewalt vom Gaspedal zu bringen. Erwünschter Effekt dieser Maßnahmenkombination: Schleichwegfahrer sollen aus dem Wohngebiet vergrault und besonders auch Fremdparker abgehalten werden. In der „Woonerf“ darf nur noch dort geparkt werden, wo es ausdrücklich gestattet ist. Vorbei ist's mit der Zeit, in der das Blech überall herumstand, wo Parken grad nicht verboten war.

Daß vor Ort so mancher Außenstehende Augen wie Ohren gleichermaßen nicht mehr traut, hat mehrere Gründe. So mag Verkehrsingenieur Hakkesteg den Erfolg dieser „Woonerfs“ nicht schlicht daran messen, wieviel Verkehr noch durch die umgededelten Straßen fließt. Der Experte macht viel lieber eine ganz andere Rechnung auf. Ihn interessiert nämlich, wie viele Kinder vorher und wie viele nachher in den betreffenden Straßen spielen konnten. Die erste „Woonerf“-Bilanz weist eindeutig aus, daß in den beruhigten Straßenräumen nicht nur sehr viel mehr, sondern — in einer Erfolgsbilanz durchaus ein Aspekt — auch sehr viel differenzierter und phantasievoller gespielt wird.

Ein weiterer „Woonerf“-Effekt geht aus einem Bericht der Bonner Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung hervor. Danach ist in den bisher eingerichteten, verkehrsberuhigten Wohnstraßen „eine drastische Reduzierung der Unfallhäufigkeit“ eingetreten.

Als Fußnote dazu die traurige Bilanz aus der Bundesrepublik. Hier rasen in den oft schnurgeraden Wohnstraßen, wie die Bonner Untersuchung ergab, 50 Prozent der Autofahrer schneller als es die Polizei erlaubt. Was Wunder, daß bezogen auf die Verkehrsdichte das höchste Unfallrisiko rund um das Haus besteht. Ohnehin ist hierzulande dieser Analyse zufolge das Unfallrisiko für Kinder „2,3mal“ höher als beispielsweise in den USA. Mit allein 66 800 verunglückten Kindern im Bundesgebiet kommt bei alledem Jahr für Jahr eine wahre Schreckensbilanz heraus. Der Soziologe Helmut Schelsky zählt nicht umsonst die Straße denn auch „heute zu der bedrohlichsten Umwelt des Menschen“.

Daß die Straße wie bei Großmuttern aber wieder als „räumliche Hülle für soziale Funktionsabläufe“ (Professor Günther Kokkelink, Hannover) dienen kann, das wird in den Delfter „Woonerfs“ Schritt für Schritt sehr eindrucksvoll demonstriert. Dort jedenfalls wird das von der amerikanischen Autorin Jane Jacobs propagierte „Bürgersteigleben“ auch praktiziert. In der „Westerstraat“ zum Beispiel kann man Jugendliche beim Spaghetti-Essen fast auf einer (entschärften) Kreuzung sitzend finden und gleich daneben drei Delfter beim Schwatz nicht nur sehen, sondern auch verstehen. In den beruhigten Straßen werden selbst zu Spitzenzeiten nicht mehr als 100 Fahrzeuge pro Stunde gezählt.

„Woonerf“ für „Woonerf“ ließe sich so demonstrieren, daß die Freizeit auf der Straße kein Vorrecht südlicher Länder ist. In Delft jedenfalls werden besonders zur Abendstunde fleißig vor der Haustür die Stühle ins rechte Licht gerückt. So improvisiert, so lässig, gemessen am genormten Straßenbau hiesiger Prägung, sich gar manche „Woonerf“ annimmt, dieses scheinbare gestalterische Durcheinander hat System. Denn was die Anlieger vor Tür und Tor gesetzt und gepflanzt haben wollen, das wird von ihnen selbst auch festgelegt. Professor Jos Weber plädiert sogar dafür, daß die Bewohner über die Blumensorte vor ihrem Fenster und das Pflaster vor dem Haus entscheiden können.

Dieses optische Allerlei aber wird als mitentscheidend für den „Woonerf“-Erfolg überhaupt angesehen, weil diese „Andacht für das Detail“ (de Jong), dieses „Zurückgehen auf das Maß des Individuums“ (de Jong) auch eine Abkehr von der rundum im Schwange befindlichen Fortschrittsgläubigkeit bedeutet.

Gleichwohl, was nach Pressesprecher de Boer Delft insgesamt „normaler und menschlicher gemacht hat“, wird dort nicht von allen Einwohnern gern gesehen. Im Rathaus verschweigt man nicht, daß es bei Ratssitzungen auch schon wütende Proteste gegen das „Delfter Modell“ gegeben hat. Anwohner Hurken, aus der Trumpfstraße („ich wohne seit 45 Jahren hier) zum Beispiel ist über die Verkehrsberuhigung nicht sonderlich erbaud. Zwar gesteht der ehemalige Lehrer ein, daß vor seiner Erdgeschoßwohnung nicht mehr so schnell gefahren werden kann. Dem Ruheständler aber gehen nun die ungenierten Fußballspiele der Kinder auf den Wecker. Stadtplaner de Jong kann mit solchen Klagen leben: „Für viele Bewohner ist das Auto vor der Tür wichtiger als die Spielmöglichkeit für Kinder.“

Trotz solcher, dem deutschen Wesen nicht ganz fremder Erkenntnis, waren im jüngsten Gemeinderatswahlkampf zu Delft die „Woonerfs“ noch nicht einmal mehr ein Thema wert. Und selbst wenn sich ein „Straßenkomitee“ einmal gegen eine Verkehrsberuhigung sträubt, dem rückwärtsgerichteten Fortschritt nach Delfter Art tut dies keinen Abbruch. Thijs de Jong: „Wir haben mehr Bürgerinitiativen als wir Woonerfs einrichten können.“

Was die Wohnqualität ganz entscheidend anhebt, das steigert freilich auch die Kosten. Die Einrichtung einer „Woonerf“ mit allen Schikanen erfordert 60 Prozent mehr an Aufwand als die Erstellung einer „konservativen Straße“ (Hans Reijnen); zehn Prozent davon sind allein für die Bürgerbeteiligung anzusetzen. So gern aber aus der Bundesrepublik gen Delft gereist wird, so weit liegt hiesige Verkehrsplanung noch hinter der gängigen holländischen Praxis zurück. Geht dort zum Beispiel mit der Renovierung von Altbauten die Verkehrsberuhigung einher, gibt es aus staatlichen Töpfen pro „Woonerf Wohnung“ etwa 2000 Mark dazu.

Wo das Auge des Gesetzes solchermaßen wohlgefällig auf der Verkehrsberuhigung ruht, da lassen sich auch Nägel mit Köpfen machen. Zwei Beispiele: Das Neubaugebiet „Gillis“ mit 550 Wohnungen sollte ursprünglich durch eine „80-Stundenkilometer-Straße“ (de Jong) erschlossen werden. Heute gilt just diese Siedlung als ein besonders gern vorgezeigtes „Woonerf“-Gebiet. Die geplante Siedlung „Tanthof“ mit später 7000 Wohneinheiten wird schon vom ersten Spatenstich an als „Woonerf“ angelegt. Soweit das Auge auch reicht, ist selbst bundesweit Vergleichbares noch nicht zu sehen.

Dabei gibt es zwischen Königin Julianes Reich und Kanzler Schmidts Republik mehr Parallelen, als man bei diesem Reizthema in hiesigen Rathäusern gemeinhin wahrhaben will. Die oft beklagte Stadtflucht ist hier wie dort ein — ungelöstes — Problem. Daß die Kommunen Gefahr laufen, „zu reinen Verkehrsanlagen denaturiert zu werden“ (Autor Frohmund Grünarmel), ist längst international erkannt. Mehr noch, in der Bundesrepublik ist durchaus bekannt, daß die „Rückgewinnung städtischer Wohnqualität durch klassischen Straßenbau nicht möglich ist“ (Heiner Monheim). Zu mehr als einer Bestellung des „Woonerf“-Wertefilmes hat man sich in den meisten Amtsstuben jedoch bis heute noch nicht aufgeschwungen.

Ein Grund dafür, warum es bis zur Stunde noch keine deutsche „Woonerf“-Spielart gibt: Partout nämlich wollen die Gegner von Verkehrsberuhigungen nicht zur Kenntnis nehmen, daß dieses Konzept kein Mittel zur Beseitigung, sondern lediglich eine Maßnahme zur „selektiven Benützung“ (de Boer) der Fahrzeuge ist. Heiner Monheim erklärt deshalb bei jeder Gelegenheit mit Engelsingeln: „Verkehrsberuhigung zielt nicht auf das Auto selbst, sondern auf eine bestimmte unvernünftige Art der Autobenutzung und der Autoverkehrsplanung.“

Was die von Berlin bis Stuttgart und Frankfurt angelaufene „Woonerf“-Diskussion zusätzlich erschwert, ist die Tatsache, daß just jene Gruppen, denen die Verkehrsberuhigung zu schönerem Wohnen verhelfen kann, über keine besonders lautstarke Lobby verfügen. So kommt es denn, daß der renommierte Verkehrsplaner Hans Billinger die heutige Verkehrs- und Straßenbaupolitik „unsozial“ schimpfen kann. Denn wer es sich nur leisten kann, nimmt vor dem Verkehrslärm ja längst in Richtung Umland Reißaus. Billinger: „In den belasteten Zonen bleiben die sozial Schwachen und die Alten zurück, die sich nicht mehr aus ihren Verbindungen lösen können“. Eine soziale Trennung ist im Gange, wegen der in Frankfurts Römer und auch in anderen Stadtverwaltungen, längst die Alarmglocke geschallt hat.

So darf sich besonders die „Stadtflucht“-Forschung zugute halten, daß hierzulande das Thema Verkehrsberuhigung überhaupt einmal ernst genommen wird. Denn wann immer dieser ungeborene Exodus unter Experten diskutiert wird, an des Deutschen angeblich liebstem Kind führt kein Weg vorbei. Die Zeitschrift „Bauwelt“ machte die Zunahme des Autoverkehrs für eine „beispiellose Verarmung der städtischen Lebensqualität“ verantwortlich. Für die Hamburger Verkehrsplaner Lindemann und Schnittger ist das Auto in eine Siedlungsstruktur eingedrungen, die „nicht für seine Ansprüche konzipiert war“.

Ein Blick auf das mit Fahrzeugen besonders verstellte Frankfurt beweist es. Dort wohnen in den überwiegend vor der Motorisierung entstandenen citynahen Wohngebieten zwar noch 22 Prozent der Einwohner. Mittlerweile fährt dort aber besonders fleißig der Möbelpacker vor — weil diese Gebiete rund um die Uhr bevorzugt Ziel des ortsfremden Schleich- und Parkverkehrs sind. Der Bonner Ministerialdirektor Ulrich Pfeifer sagte beim „Stadtflucht-Hearing“ in Frankfurt ungerührt: „Der Hauptstadtzerstörer ist nach wie vor das Auto.“

Bei solcher Malaise verwundert es nicht, daß selbst in der Autofahrer-Nation nun krampfhaft nach einem Rückwärtsgang gesucht wird. Während aber in den Niederlanden seit zwei Jahren sogar, wie erwähnt, ein „Woonerf“-Gesetz besteht, wurde hier, so der Verkehrswissenschaftler Rolf Menke, „außerhalb der Haupteinkaufsstraßen bislang so gut wie nichts zugunsten der Fußgänger unternommen“.

Dafür ist aber wenigstens theoretisch bekannt, wie in der unwirtlichen Stadt mit dem Individualverkehr verfahren werden müßte. Das Darmstädter „Institut Wohnen und Umwelt“ zählt in seinem Rettungskatalog ganz vorn die „Schaffung von Mindeststandards an Wohnumfeldqualität“ auf und dies meint „in erster Linie einen Abbau von Streßfaktoren als Folge der Verkehrsbelastung“. In der praktizierten „Woonerf“-Philosophie findet sich diese Erkenntnis wieder: Die Städter können in Delft die sprichwörtliche ländliche Stille auch wieder vor ihrer eigenen Haustüre finden.

Daß gerade die Ruhe vor dem Lärm auch in der Bundesrepublik gesucht wird, wer wüßte es nicht. 1977 sprachen sich nach erwähnter Bonner Umfrage 72 Prozent der Bundesbürger dafür aus, daß Umweltschutz sowie Stadt- und Wohnqualität Vorrang vor Belangen des Autoverkehrs erhalten müßten. In Hannover nannten, wie das Institut für Urbanistik ermittelte, 85 Prozent der Stadtflüchtlinge Verkehrs-, Lärm- und Abgasbelastigung als Abwanderungsgrund. Dies sind, wenn man so will, ziemlich eindeutige Plädoyers für „Woonerfs“ — made in Germany.

Verkehrsplanung im Tief

Ob es nun letztlich die Millionen Mark sind, die von den Exstädtlern mit aufs Land genommen werden (abwanderungsbedingte Verluste in München: 20 Millionen Mark) oder ob es die amtliche Sorge ist, daß in den Zentren eines nicht mehr fernen Tages nur noch Arme, Alte und Ausländer wohnen (müssen), fest steht, daß die ausschließlich „autoorientierte Stadtverkehrsplanung“ (Menke) in ein Tief geraten ist. Allgemeingut wird dabei allmählich, was Jane Jacobs schon vor einem Jahrzehnt den Planern ins Stammbuch geschrieben hat: „Minderung des Verkehrs tritt ein, wenn man die Bedingungen für den Verkehr weniger bequem macht.“

Die konsequente Anwendung dieses Lehrsatzes hat freilich auch in Holland nicht allüberall eitel Sonnenschein herbeigeführt. Es rollt dort auch eine massive Gegenbewegung übers flache Land. Autoaufkleber des Inhalts „Ich bin froh, daß ich fahre“ werden gleichsam als Durchhalteparolen ans fahrende Blech geklebt.

Ob sich wohl die hochgelobten „Woonerfs“ in das Frankfurter Nordend oder den Stuttgarter Westen verpflanzen lassen? Die Delfter Praktiker sagen eindeutig ja. Professor Weber begründet, warum: Frankfurt zum Beispiel läßt sich laut Weber als „siebenmal Delft und ein Stück Manhattan“ definieren, womit die Frage nach der Verkehrsberuhigung nicht mehr von der Größe einer Stadt, sondern schlicht von der Größe der geplanten „Woonerfs“ abhängt.

Ohnehin ist die Verkehrsberuhigung weniger eine Frage des fahrenden oder parkenden Verkehrs, sondern eine Frage nach dem politischen Wollen. Stadtplaner de Jong, der heuer fleißig weitere „Woonerfs“ bauen wird: „Das ist die Entscheidung darüber, welches Wohnumfeld wir eigentlich wollen.“ Die bundesdeutsche Antwort auf diese städtische Überlebensfrage steht zur Stunde noch aus.

Wie man den Bürger zum Planer machen kann

aus:
Frankfurt Rundschau
30.6.1978

Ein Stadtplaner mit Erfahrungen, die keine bundesrepublikanischen sind, entwirft ein Mitbestimmungsmodell

Seit Donnerstag befindet sich eine Delegation Frankfurter Stadtverordneter auf einer Studienreise in Richtung Holland. Die Mitglieder des Planungs- und Verkehrsausschusses werden sich dabei besonders mit dem Problem der Verkehrsberuhigung in Wohngebieten befassen – einem Thema also, das auch in Frankfurt hochaktuell geworden ist. Professor Jos Weber, der Autor dieses Beitrages, hat sich bereits vor einigen Wochen in einem FR-Interview zu diesem Thema geäußert; wie berichtet, hat Planungsdezernent Hans-Erhard

Haverkamp inzwischen für ein Nordend-Quartier auch einen Vorschlag für eine solche Verkehrsberuhigung vorgestellt. Der Artikel von Professor Weber befaßt sich nur sehr eingehend mit der Bürgerbeteiligung an einer solchen Verkehrsberuhigung – einer Mitsprache, die bei den erfolgreich praktizierten Verkehrsberuhigungen in Delft zum Beispiel einen ganz hohen Stellenwert genießt. Jos Weber wird im übrigen in loser Folge weitere Aspekte dieser wohnwertsteigernden Verkehrsberuhigungen darstellen. FR

Anfang der fünfziger Jahre sprachen die Fachleute über die „verkehrsrechte Stadt“. Anfang der sechziger Jahre sprachen die Fachleute über die „Funktionsmischung in der Stadt“. Anfang der siebziger Jahre sprach man viel über „Bürgerbeteiligung und Demokratisierung“ der Entscheidungsprozesse und der Planung unserer Umwelt. Heute sprechen Politiker und Planer über die Notwendigkeit der „Verkehrsberuhigung“ und „Gestaltung“ unserer Wohnumwelt. Morgen wird man über ... sprechen. Alle diese Aspekte sind Fragmente eines zentralen Unbehagens: Wir fühlen uns nicht mehr wohl in der Stadt, in der wir leben. Daraus ergibt sich die zentrale, leider meist zu pauschal und undifferenziert vorgetragene Forderung, unsere Wohnumwelt wieder bewohnbar zu machen.

Genauso wie ein Tag noch lange nicht gut ist, wenn ich nur gut gefrühstückt habe, danach aber im Verkehrsstau hängen bleibe; und danach auf dem Arbeitsplatz nur das machen darf, was andere vorbestimmt haben; und erst um 5 Uhr Zeit zum Einkaufen habe, wenn die Läden fast schon geschlossen sind –: genauso ist eine Stadt noch lange nicht gut, wenn (nur) eines der Problemfragmente: Verkehrsberuhigung oder die Gestaltung in Ordnung ist oder die Bürgerbeteiligung an der Planung gut verlief.

Alle diese Aspekte und noch viele andere, machen zusammen, daß unsere Wohnumwelt als bewohnbar oder unbewohnbar von ihren Benutzern erlebt wird. Demgegenüber macht uns vielen eine verschwindend kleine Anzahl der Benutzer, nämlich die Fachleute wie die gewählten Politiker, die Verkehrsfachleute usw. (Man kann sie ruhig „Ouisider“ nennen: sie wohnen ja meist nicht in den wirklichen Wohnproblemgebieten) immer wieder weis, daß sie das Problem kennen, verstehen, anpacken und lösen – und machen dabei dem „Insider“, dem wirklich betroffenen Bürger, nicht klar, daß sie, die Fachleute, immer nur aus ihrer Sicht Problemfragmente lösen wollen. Der betroffene Bürger ist der wirklich Sachkundige in seiner näheren Umgebung, die Fachleute, eingeschlossen die gewählten Politiker, können und sollen ihm, dem betroffenen Bürger, bei der Lösung seiner Probleme helfen und nicht ihn bevormunden oder gar unterdrücken.

Bürger als Sachkundige

Was ist nun nötig, damit der wirklich Sachkundige: der betroffene Bürger, und der Unsachkundige und Outsider, der sogenannte Fachmann, einander dabei ergänzen, die Umwelt wieder bewohnbar zu machen? Die Erfahrungen hierzu aus der Bundesrepublik sind leider nicht ergiebig, und zwar u. a. aus folgenden Gründen:

1. Die gesetzlich abgesicherte Bürgerbeteiligung an der Planung und Modernisierung der Umwelt beschränkt sich auf das Anhören und das Diskutieren. Entschieden wird vom Outsider, vom Repräsentanten: dem gewählten Politiker, dem Fachmann und dann noch sehr oft unter dem nicht unerheblichen Druck des Kapitals von wenigen.

2. Die Modellversuche, bei denen wirklich auf Mitbeteiligung eine Mitentscheidung wurde, sind Einzelexperimente ohne sich daraus ergebende Verpflichtungen für diejenigen, die politische und ökonomische Macht haben und für diejenigen, die einen Vorsprung an Sachkenntnis haben. Solche Leute haben auch wohl deswegen aus den eigenen positiven Erfahrungen dieser Modellversuche keine entscheidenden Konsequenzen gezogen und führt heute diese Versuche nur noch an, wenn es als Alibi für ihre Progressivität und Libe-

ralität ist. Das ändert nichts an der Tatsache, daß einige dieser Modellversuche, z. B. diejenigen, die Rolf Spille und Walter Seeler initiiert und erfolgreich durchgeführt haben, wirklich allgemeingültige Erkenntnisse erbracht haben. In der Bundesrepublik haben die Entscheidenden dies leider nicht zur Kenntnis genommen, im Ausland, z. B. in Holland, wohl. Holland andererseits ist der Bundesrepublik dankbar für diese Erkenntnisse.

Daß Beteiligung der Betroffenen am Entscheidungs- und Planungsprozeß nicht als isoliertes Einzelexperiment, sondern als praktizierte allgemein gültige politische Zielvorstellung „bis vor die Haustür“ funktionieren kann, ist in Delft am Beispiel der Verkehrsberuhigung der Wohnstraßen seit fünf Jahren Wirklichkeit. Das sagen die Betroffenen, die Bürgerinitiativen, die gewählten Politiker aller Couleur, die Verkehrsplaner und nicht zuletzt die zuständige Polizei.

Delfter Erfahrungen

Die Erfahrungen in Delft lehren, daß folgende Vorbedingungen für einen guten Verlauf der Beteiligung der Betroffenen bei der Entscheidung, Planung und Verwirklichung der Neugestaltung und Verkehrsberuhigung des Wohnumfeldes im Straßenraum unerlässlich sind:

1. Die Zielvorstellungen und der Kurs der Politiker und der Verwaltung werden deutlich beschrieben. Hierbei werden auch die „Randbedingungen“ bestimmt (d. h. die Grenzen, auch ökonomischen, in denen sich ein Entwurf zu bewegen hat).

2. Die „Randbedingungen“ werden zu Beginn des Partizipationsprozesses besprochen, um die Grenzen auszuloten.

3. Die Politiker und die Verwaltung stehen offen für eine Diskussion über die Möglichkeiten und Wünsche, um die „Randbedingungen“ zu korrigieren.

4. Die Politiker und die Verwaltung sind bereit anzuerkennen, daß die Betroffenen maßgebliches Wissen über das Gebiet selbst und über die Benutzerwünsche haben. Bei den Betroffenen in der Straße ist die Bereitschaft vorhanden anzumerken, daß die Politiker und die Verwaltung das technische Rüstzeug zur Realisierung haben und die Verantwortung für das Gesamte tragen.

5. Auf Wunsch können die Betroffenen in der Straße die nötigen Hilfsmittel wie Datenmaterial, Beratung, Zeichnungen, Benutzungsmöglichkeit von Vervielfältigungsmaschinen bekommen, um selbst alternative Entwürfe ausarbeiten zu können.

6. Transparenz in bezug auf die Arbeitsweise der Politiker und der Verwaltung: Wer gibt welche Auskunft, Beratung? Wer fällt welche Entscheidung? Welche Kontrolle, Anpassung ist möglich?

welche die Arbeitsschritte regeln: Wann werden Auskünfte, Beratung gegeben? Wann werden Entscheidungen gefällt? Wann ist Einspruch (noch) möglich?

8. Unbürokratische Arbeitsweise der Politiker und der Verwaltung: das heißt, daß Auskünfte und Beratungen durch die Instanzen gegeben werden, die in einem direkten Kontakt mit den Betroffenen der Straße stehen, und durch die, die Arbeiten ausführen, und weiterhin durch die, die dafür zu sorgen haben, daß das Ganze gut funktioniert (hierzu gehören z. B.: technische Zeichner, Bauleiter, Sozialarbeiter, Polizist, usw.). Und ferner: Alle Aktivitäten der zuständigen Ämter der öffentlichen Hand, einschl. Energiebetriebe, Polizei und Post werden koordiniert.

9. Es wird eine feste Stelle eingerichtet, wo man alle Informationen bekommen kann. So z. B. über den Stand der Arbeiten, über den Inhalt der Beratungen, über die weiteren Arbeitsschritte, über Einspruchsmöglichkeiten.

10. Eine feste Instanz fällt die prinzipiellen Entscheidungen, kontrolliert den Kurs und nimmt sich der Einsprüche und Klagen an. Die Sitzungen dieser Instanz sind öffentlich. Wenn das Stadtparlament diese Instanz nicht selbst darstellt, sondern diese Arbeit delegiert, so behält sich das Stadtparlament doch das letzte Wort vor. Und schließlich: Wenn 51 Prozent der betroffenen Bürger gegen eine Änderung ihrer Straße sind, so wird keine Änderung vorgenommen.

11. Zu den wichtigsten Zeitpunkten während des Prozesses, z. B. bei Diskussion und Entscheidung über die Ausgangspunkte, über den vorläufigen und definitiven Entwurf wird jeweils die Meinung aller Betroffenen befragt. Betroffene können sich, wenn gewünscht, auch einzeln direkt an die Politiker und die Verwaltung wenden.

Dadurch, daß alle betroffenen Parteien am Entscheidungs- und Planungsprozeß beteiligt sind, können alle die Argumente der anderen kennenlernen und somit auch Verständnis für die Argumente des anderen aufbringen. Dazu wird der Entscheidungs- und Planungsprozeß gleichwohl zum Lernprozeß für alle.

Beteiligung Betroffener

Bei intensiver Vorbereitung und bürgernaher Darstellung der Probleme und Möglichkeiten lehren die Erfahrungen in Delft und Hamburg, daß sich zwei Drittel der betroffenen Anwohner am Entscheidungs- und Planungsprozeß ihrer Straße beteiligen. Diese Beteiligung ist aber nur gewährleistet, wenn die Anwohner sich wirklich betroffen fühlen.

Deshalb sollte der Anwohner insbesondere aufgefordert werden, bzw. ihm die Möglichkeit gegeben werden, in seiner Straße vor seiner Haustür mitzuplanen und mitzuentcheiden. In diesem Bereich ist seine Betroffenheit am direktesten und seine Sachkompetenz am größten.

Die konkrete Arbeitsweise nach dem Delfter Mitbestimmungsmodell funktioniert in folgender Weise: Um Mitbestimmung sinnvoll werden zu lassen, ist eine großzügige Information im Vorwege notwendig. Für diesen Zweck hat die Gemeinde Delft eine „Info-Zeitung Wohnungsbau“ herausgegeben. Diese wurde einmalig an jeden Haushalt in in Delft verteilt. Weiterhin wird diese Zeitung als Beilage zu dem ersten Brief von Seiten der Sozialbehörde mitverschickt, worin angekündigt wird, daß die Straße in Kürze für eine Neugestaltung an der Reihe ist.

In dieser Zeitung werden die wichtigsten Aspekte der Neugestaltung angesprochen: Verkehr (Auto fahren, radfahren, Gehen, kein Einrichtungsverkehr, Großfahrzeuge, Feuerwehr, Straßenreinigungsfahrzeuge, Belieferung usw.); Parken (Autos, Fahrräder); Grün (Bäume, Sträucher, Pflanzen usw.); Ausführung (u. a. Pflasterung); Kinderspielen; Gesetzgebung; Bezuschussung (Mehrkosten) und Partizipation (Prozeß, Straßeninitiativgruppen, Quartier-Initiativgruppen, Unternehmer-Interessen).

In den zwei Wochen nach dem Versand des ersten Briefes versucht das Bauamt Problempunkte und verschiedene Lösungsmöglichkeiten in bezug auf eine Neugestaltung wie z. B.: Kabel und Leitungen in Zusammenhang mit Bäumen, alternative Verkehrsflüsse, Ab- und Aufladen, Wünsche und Anregungen von den Betroffenen der Straße zu ergründen.

Dann findet eine erste „Straßenversammlung“ statt. Diese Versammlung, zu welcher neben den zuständigen Politikern und Behörden alle Betroffenen der umzugestaltenden Straße eingeladen werden, hat folgenden Inhalt: Besprechung der Informationszeitung, Besprechung der Randbedingungen, Festlegung der Ausgangspunkte für den Entwurf und eventuell die Gründung einer Arbeitsgruppe aus der Straße.

Wenn die betroffenen Bürger Beschwerden gegen die Randbedingungen für die Straßengestaltung haben, so können sie diese auch direkt an das Stadtparlament richten.

Nach der ersten Straßenversammlung formulieren das Bauamt und die Arbeitsgruppe einen vorläufigen Entwurf und mögliche Alternativen. Diese werden an jeden betroffenen Bürger (bzw. jedem Haushalt, Betrieb, Eigentümer) weitergeleitet.

Die Betroffenen können nun Kommentare zum vorläufigen Entwurf einreichen. Besteht bei allen Beteiligten Übereinstimmung über die Hauptlinien des vorläufigen Entwurfes, so wird dieser — die Einzelkommentare berücksichtigend — zu einem definitiven Entwurf umgearbeitet und wiederum allen Betroffenen zum Kommentar zugeleitet. Zeigen die Kommentare der Betroffenen jedoch unterschiedliche Meinungen über die Hauptlinien, so wird etwa vier Wochen nach der ersten eine zweite Straßenversammlung einberufen. Sie hat folgenden Inhalt: Besprechung der eingegangenen Kommentare und Festlegung der Hauptlinien des Entwurfes.

Definitiver Entwurf

Auf der Grundlage der Erkenntnisse der zweiten Versammlung macht nun auch in diesem Fall das Bauamt einen definitiven Entwurf. Dieser geht dann an alle direkt Betroffenen und an das Stadtparlament. Die betroffenen Bürger können nun auch noch einzeln mit dem Bauamt über beschränkte Änderungswünsche vor ihrer Wohnung oder ihrem Betrieb verhandeln. Auch kann das Stadtparlament oder das vertretende Organ bestimmte Vorbehalte machen und Änderungen vorschlagen.

Wenn die Beratung in der Verwaltung, im Stadtparlament oder mit den Betroffenen der Straße jetzt noch ent-

scheidende Änderungen zwingend notwendig macht, so wird die Ausführung zurückgestellt. Dies wird allen Betroffenen mitgeteilt. Der Prozeß beginnt von neuem. Wird jedoch der definitive Entwurf von allen Betroffenen akzeptiert, so beginnt die Ausführung zwei Wochen nach Zustellung dieses Entwurfes an die Betroffenen.

Dieser Planungs- und Entscheidungsprozeß mit Beteiligung der Betroffenen dauert in der Regel bis zum Baubeginn 12 Wochen; in Hamburg zum Beispiel schafft man demgegenüber in der letzten Zeit kaum ein Bebauungsplanverfahren, selbst ohne wirklicher Beteiligung der direkt Betroffenen, unter 104 Wochen.

Als eines der zentralen Ziele — Beteiligung der Betroffenen — an dem Entscheidungs- und Planungsprozeß im allgemeinen wird in Delft deren emanzipatorische Bedeutung betrachtet. Dies will heißen, daß die Menschen, als einzelne und in einer Gruppe, mehr Rechte zur Selbstverwirklichung bekommen: d. h. daß der Einfluß „von der Basis her“ gefördert wird.

Zur Förderung der Emanzipation ist es von großer Bedeutung, daß die Menschen selbst erfahren, daß sie wirklichen Einfluß ausüben können. Der Prozeß der (Neu-)Gestaltung der Wohnumgebung ist dafür eine Möglichkeit, wenn auch eine beschränkte.

Man muß allerdings auch mit Enttäuschungen rechnen. Nicht alle Wünsche können erfüllt werden. Oft gibt es in einer Straße sich gegenseitig ausschließende Wünsche. Enttäuschungen können auch durch zu hohe Erwartungen entstehen. Um dies zu vermeiden, muß von Beginn an maximale Deutlichkeit über die „Spielregeln“ bestehen, welche von den verschiedenen Teilnehmern in dieser Form der Demokratie eingehalten werden müssen.

Spielregeln bestimmen

Vorab muß entschieden werden, welche Rolle jeder einzelne oder jede Gruppe spielen kann und wo die Grenzen des Spielraums liegen. So ist klar, daß zu Beginn des Partizipationsprozesses auch noch die „Spielregeln“ selber zur Diskussion stehen müssen. Dies geht sicher nicht, wenn vorher die Drohung eines Verbotes (ob Rede- oder Berufsverbot) von den „Mächtigen“ in die Luft gehängt wird.

In Delft — das ist die entscheidende Voraussetzung für einen Prozeß, wie er hier beschrieben worden ist — versteht sich die politische Majorität nicht als gewählte Bevormundung der Planungsbetroffenen, sondern als Partner; als Beschützer und Helfer der einzelnen Menschen: der hunderttausend Minoritäten. Genauso verhält sich die Verwaltung einschließlich der Polizei in Delft. Warum wird dies in der BRD in Frankfurt nicht auch versucht. Dort wollen die Politiker, Beamten und Polizisten doch auch Demokraten sein, oder wieder werden.

Das Wohnen hört nicht vor der Haustür auf

Wie in Holland aus Fahrbahnen Wohnraum wurde und die Autofahrer ihre „Schwellenangst“ überwinden

Weber besonders mit der Mitbestimmung der betroffenen Bürger an der Verkehrsberuhigung beschäftigt; diesmal befaßt sich sein Artikel unter anderem mit den Merkmalen, die für verkehrsberuhigte Wohnstraßen gelten sollen. In der holländischen Stadt Delft hat Professor Weber über fünf Jahre hinweg diesbezüglich überzeugende Erfahrungen gesammelt.

Die Verkehrsberuhigung von Wohngebieten ist bundesweit in die Diskussion gekommen. In loser Folge veröffentlicht die FR zu diesem Thema Artikel des Hamburger und Delfter Hochschullehrers Professor Jos Weber, einem anerkannten Fachmann auf diesem für die Stadtentwicklung ganz entscheidenden Gebiet. In seinem ersten Beitrag hat sich Professor

Unsere alten Städte sind in einer Zeit entstanden, in der man nur den Pferdewagen als Bewegungs- und Transportmittel kannte. Verschiedene Aktivitäten konnten im Straßenraum stattfinden. Durch das starke und schnelle Wachstum unserer Städte und durch die Motorisierung des Verkehrs hat sich der Charakter der Straße stark verändert. Der Fußgänger wurde auf einen Streifen im Straßenraum: den Bürgersteig, verdrängt. Der Autofahrer wurde „Herr und Meister“ der Straße: Er befährt die Straße mit großer Geschwindigkeit (im Vergleich zum Fußgänger und Radfahrer) und macht es dadurch für andere unmöglich, auch die Straße zu benutzen. In vielen Fällen wird auch dem Fußgänger der Bürgersteig nicht mehr erhalten: Es werden Parkplätze dort eingerichtet oder der Bürgersteig wird zum Vorteil der Fahrbahn verschmälert.

Wir lehren das Kind, daß es auf dem Bürgersteig bleiben soll und sehr gut aufpassen muß, wenn es die Straße überquert. Erkannt ist jedoch, daß selbst erwachsene Fußgänger manchmal nicht gut beim Überqueren der Straße aufpassen und daß trotz des Aufpassens vor allem auch bei Kindern das herankommende Auto nicht zeitig gesehen werden kann. Bei einem Zusammenstoß zwischen Fußgänger und Auto bleibt der Autofahrer, da er es von seiner Seite aus gesehen den Fußgänger nicht immer früh genug „vermuten“ kann, oft strafrei: „Das Kind hätte ja wissen müssen, daß Aufpassen Trumpf ist, wenn man die Straße überquert. Die Eltern hätten ihm das besser einhämmern müssen; es ist seine eigene Schuld!“

Schuld der Gesellschaft

Kann man hier wirklich weiterhin von Verantwortung der Eltern und von Schuld des Kindes reden?

Bestimmt nicht; es ist die Gemeinschaft, die Gesellschaft, wir sind es, die zur Verantwortung gerufen werden müssen, da wir in alten und neuen Stadtquartieren diese Konfliktsituationen weiterhin bestehen lassen; da wir mit statistischer Sicherheit wissen, daß die darauf zurückzuführenden Unfälle immer wieder vorkommen werden. Unfälle, welche durch Aufstellen von Verkehrsschildern und andere (zu) billige Lösungen nicht verhindert werden können. Auf der anderen Seite müssen wir wohl anerkennen, daß das Auto heute für den Großteil der Bevölkerung

(Arbeiter, Bauern, Gastarbeiter, Beamte usw.) ein bequemes und erschwingliches Individual-Verkehrsmittel ist. Vielleicht (hoffentlich) wird das Auto in naher Zukunft umweltfreundlicher, energiesparender und kleiner, ohne unbequem zu werden. Verschwinden wird es wohl kaum, im Gegenteil: Es breitet sich immer mehr aus, in West und Ost, im Norden und im Süden.

Das heißt: Wir wollen mit dem Auto (weiter-)leben, aber ohne uns von ihm tyranisieren, verkrüppeln oder gar töten zu lassen. Das tun wir aber.

Heute: Die Bundesrepublik hält z. B. den Weltrekord im Kindertöten im Verkehr mit über 1200 Kindern per Jahr. Wir töten unsere Nachbarkinder mit dem Auto, nicht die „anderen“: In Hamburg z. B. wurden in einem Jahr drei Viertel aller mit dem Auto getöteten Kinder von in der 5-Minuten-Nachbarschaft wohnenden Nachbarn ihres Lebens raubt.

Neun von zehn der so getöteten Kinder traf der Verkehrstod nicht weiter als hundert Schritte von ihrer Haustür. Also im eigenen Wohngebiet.

Nachdem man in der jüngsten Zeit in der Bundesrepublik bewiesen hat, daß man schnell und unbürokratisch Millionen zur Verfügung hat, wenn es um die wirkliche oder vermeintliche Sicherheit der Bürger geht, (z. B. bei der Verwahrung der Terroristen), so wird man vielleicht auch derartige schnelle und unbürokratische Wege eröffnen, um das weitere Kindertöten in den Wohngebieten durch unsere nachbarlichen Autofahrer zu stoppen. Die Millionen Bürger der Bundesrepublik brauchen bei dem Verlust dieses Weltrekordes (im

Kindertöten durch Verkehr) nicht zu bangen: Hier geht ja kein Goldpokal verloren.

Nur Schilder und Gesetze?

Die Praxis lehrt, daß Verkehrsschilder nur dann wirkungsvoll sind, wenn der Straßenbenutzer mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit rechnen muß, bei Übertreten der Verkehrsregeln auch wirklich bestraft zu werden. Dies würde zu einem Aufwand an Polizei und automatischen Kameras führen, den wir uns nicht leisten können und wollen. Deshalb: Verkehrsschilder, welche langsames Fahren fördern, müssen durch effektive Gestaltungsmittel wie Holperschwellen, aber auch durch Fahrbahneinengungen und Schlenker in der Fahrtrichtung an besonders gefährdeten Stellen, wie z. B. Kreuzungen, ergänzt werden. Eigentlich soll es nicht nötig sein, daß die Polizei durch ein Verkehrsverbot das zu schnelle Fahren verbieten muß: Die Straße selbst soll durch Schwellen, Bepflanzung, Bänke und Spielgeräte so aussehen, daß der Autofahrer von selbst einsieht, daß nicht er, sondern der Fußgänger und das spielende Kind das Fahrttempo bestimmen.

Sicher und bewohnbar

In Holland hat jetzt auch der Gesetzgeber nach fünf Jahren Erfahrung erkannt, daß das Problem des Wieder-für-alles-bewohnbar-Machens unserer Straßenräume nicht mit Einzelmaßnahmen wie Einrichtungsverkehr oder Holperschwellen lösbar ist. Dieses Problem bedarf einer zu seiner Lösung grundsätzlichen Umkehrung der heutigen Prioritäten im Straßenverkehr: Innerhalb von Wohngebieten haben der Fußgänger und das spielende Kind im gesamten Stra-

ßenraum den Vorrang vor dem Fahrverkehr. Deshalb sind die Straßen in den Wohngebieten so zu gestalten, daß dies für jeden Verkehrsteilnehmer deutlich und wenn nötig durch Holperschwellen fühlbar wird. Auch hat man in Holland erkannt, daß Wohngebiete nicht dadurch verkehrsberuhigt und sicherer werden, wenn man in jedem Gebiet einige wenige Straßen als Spielstraßen oder als autolose Fußgängerbereiche ausbildet. Hierdurch schiebt man die Probleme nur von einer Straße in die andere. Wohngebiete sind insgesamt als verkehrsberuhigte Gebiete umzugestalten, in denen der Fußgänger und das spielende Kind überall vor dem Auto sicher sind und wo jeder mit seinem Auto im Schrittempo bis vor seine Haustür fahren kann, wenn er will.

Aus:

Frankfurter Rundschau vom 8.7.1978

17

Wohnstraßen-Merkmale

Nach den fünf Jahren Erfahrungen mit der Erstellung und Benutzung solcher Straßen in Holland, insbesondere in Delft, kann man sagen, daß mindestens folgende Merkmale vorhanden sein müssen, um aus einer Straße einen verkehrssicheren und bewohnbaren Ort für alle Benutzer zu machen:

1. Bewohnbare Straßen sind Gebiete für Fußgänger, spielende Kinder und für den Autoverkehr, wobei deutlich sein muß, daß der Fahrverkehr sich den anderen unterzuordnen hat.

2. Bewohnbare Straßen müssen einen freundlichen Eindruck machen, welcher den Fußgänger anspricht, mit vielen Bäumen, abwechslungsreichem Straßentelag (nicht nur Asphalt und Gehwegplatten), Pflanzentrogen, Straßennöheln usw.

3. Der Straßenraum — im üblichen Sinne zwei Bürgersteigsbreiten und die

Fahrbahn — ist als ein Gestaltungsbereich und Nutzungsbereich zu betrachten: überall für den Fußgänger, nur an einigen Stellen für das Auto zugänglich. Bewohnbare Straßen sind also verkehrsberuhigte, jedoch keine autoverkehrsfreie Gebiete.

4. Keine Gestaltungsdetails bei Wohnstraßen anwenden, wodurch Verkehrsbereiche (z. B. für den Autofahrer die Fahrbahn, für den Fußgänger der Bürgersteig) unterschieden werden können. ~~D. h. keine Trennung mehr zwischen Fahrstreifen und Gehweg durch Bordsteinkanten! Durch die Trennung von Fahrbahn und Bürgersteig wird der Autofahrer verleitet, auf „seiner“ Fahrbahn schneller als im Schritttempo zu fahren und die Straße als Durchgangstraße zu benutzen.~~

5. Das Parken der Autos ist nur soweit zugelassen, als sie das Straßenbild nicht beherrschen. Um dies zu erreichen, müssen diejenigen Stellen, an denen das Parken nicht hinderlich und somit erlaubt ist, deutlich gekennzeichnet sein. Dies kann bedeuten, daß an den anderen Stellen das Parken durch wirkungsvolle Gestaltungsmittel wie Bäume, Schwellen, Poller und Bänke — jedoch nicht nur durch Verkehrsschilder — unmöglich gemacht wird. Wohnstraßen ohne die Möglichkeit, im Schritttempo mit dem eigenen Auto vor die eigene Haustür fahren zu können (um die Einkäufe abzuladen, um die gehbehinderte Oma zu den Kindern zu bringen...), sind keine wohlfreundliche Straßen.

6. In einer bewohnbaren Straße gibt es Spielgeräte und Sitzgelegenheiten für jung und alt. Besondere Spielangebote gehören jedoch nicht in Wohnstraßen, da dadurch Kinder aus einem größeren Umkreis als aus der eigenen Straße hier konzentriert spielen werden, wodurch

die Wohnruhe übermäßig strapaziert werden kann. Diejenigen Stellen, wo das Parken ausdrücklich erlaubt ist, sind so auszubilden, daß, wenn die Autos über Tag weg sind, diese Flächen auch angenehm genug sind, um dort zu spielen. Dies kann durch die Bepflasterung der Parkflächen mit Motiven (wie Schachbrettmuster, Kreise usw.), durch daneben angeordnete Bänke, Turngeländer, Sandgruben u. ä. erreicht werden.

7. Das Anlegen von Holperschwellen und Fahrstreifen-Einengungen an denjenigen Stellen, wo sich Kinder und ältere Menschen über die volle Straßenbreite bewegen möchten. Der übliche Zebrastreifen-Übergang ist nicht genug: Viele Fußgänger versuchen immer wieder, berechtigterweise, auch andere Stellen der Straße zu betreten.

8. Mittel anwenden, welche es bewirken, daß die Autos ihre Geschwindigkeit in Wohngebieten auf das Schritttempo reduzieren, wie die schon öfters genannten Holperschwellen, eckige Kurven usw. Natürlich müssen im Notfall die Polizei, der Krankenwagen und die Feuerwehr zügig durchfahren können. Auch müssen die Müllabfuhr und die Straßenreinigung nach wie vor praktisch und wirtschaftlich möglich sein.

9. Lange, gerade Straßenteile, welche in einem Blick übersehen werden können, und Eisenbahn-Verkehr erhöhen die Fahrgeschwindigkeiten und sind deswegen zu vermeiden.

Fußgänger haben Vorrang

Haben die Straßen in einem Wohngebiet in Holland diese Eigenschaften, so werden an den Einfahrten zu diesem Gebiet die Schilder „Woonerf“ (was etwa gleichbedeutend ist mit: bewohnbare Straßenräume) aufgestellt.

Dies bedeutet dann u.a. rechtlich, daß hier der Fußgänger und das spielende Kind überall Vorrang vor dem Fahrverkehr haben und daß dieser sich in seiner Geschwindigkeit dem Fußgänger anpassen hat. Durch dieses Schild sind der übrige Schilderwald, die Zebrastreifen und die kostbaren Ampelanlagen in diesen Gebieten überflüssig. Die Jahre der Erfahrung in Holland haben gezeigt, daß dieses nicht nur in der Praxis machbar ist und funktioniert, sondern daß es unsere Wohngebiete auch wieder verkehrsberuhigter, sicherer und bewohnbar macht. Die Holländer verspüren keine „Schwellenangst“ mehr. Sollte man unseren Bürgern nicht auch endlich diese Sicherheit verschaffen?

Verkehrsberuhigte Zonen

Die Bundesregierung verfolgt aufmerksam den Großversuch des Landes Nordrhein-Westfalen mit „verkehrsberuhigten Zonen“ in Wohn- und Spielstraßen, wo der Kraftfahrzeugverkehr durch Schwellen oder andere Hindernisse auf eine minimale Geschwindigkeit gebracht wird. Wie der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Ernst Haar, mitteilte, bereitet die Bundesregierung einen Gesetzentwurf vor, durch den rechtliche Zweifel an der Zulässigkeit solcher verkehrsberuhigter Zonen ausgeräumt werden. dpa

Frankfurter Rundschau
2.9.78

Fußgänger und Autos gleichberechtigt?

Gesetzentwurf für Wohnstraßen geplant

Köln/Dresden, 10. September (ddp/dpa) Bundesverkehrsministeriums am Samstag im Westdeutschen Rundfunk erklärte, soll ein entsprechender Gesetzentwurf noch im Herbst im Bundestag eingebracht werden. Angestrebt werde, daß ver-

Fußgänger und Kraftfahrzeuge sollen nach Plänen der Bundesregierung künftig in Wohnstraßen gleichberechtigt sein. Wie ein Sprecher des

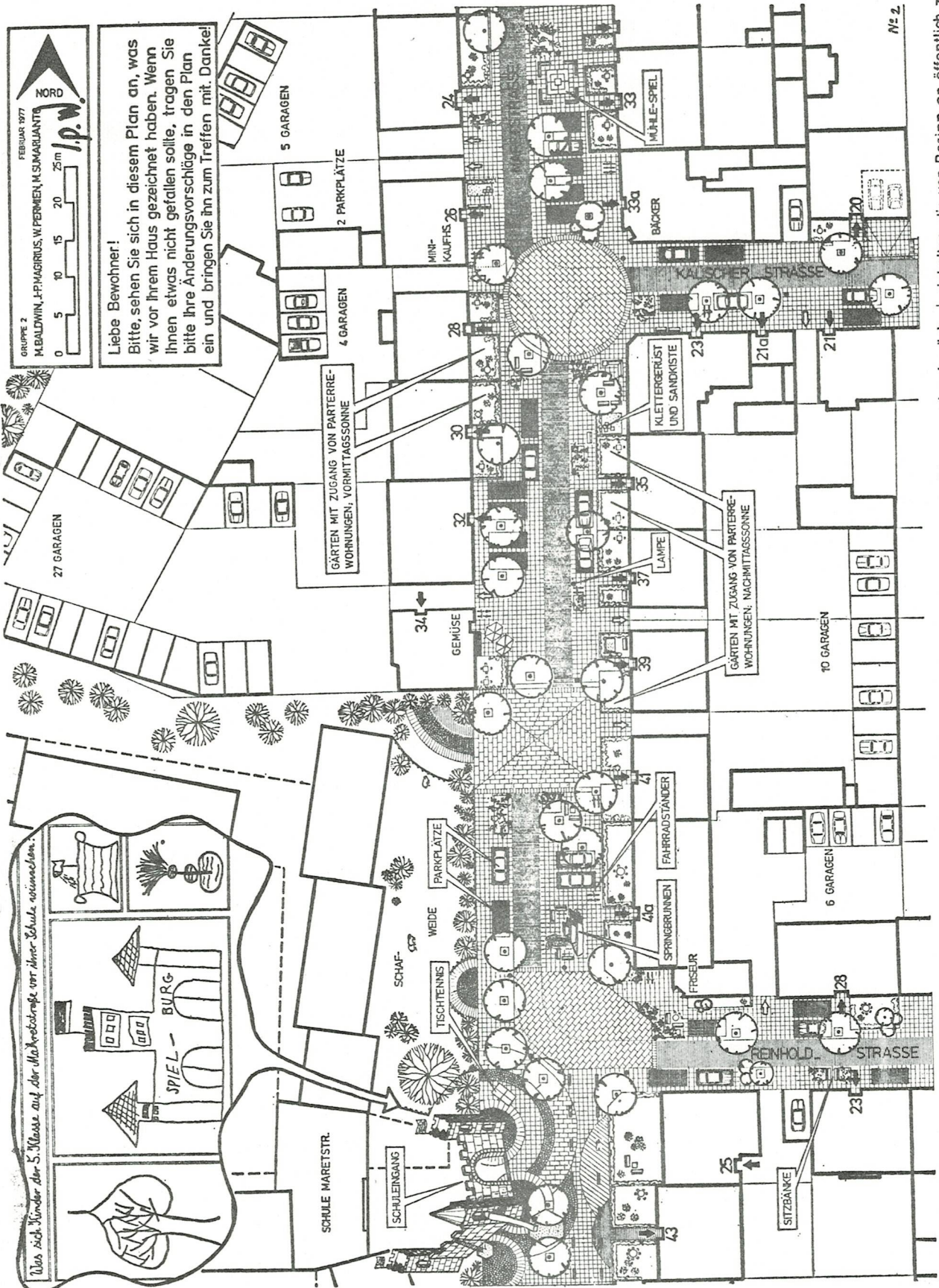
Bundesverkehrsministeriums am Samstag im Westdeutschen Rundfunk erklärte, soll ein entsprechender Gesetzentwurf noch im Herbst im Bundestag eingebracht werden. Angestrebt werde, daß ver-

kehrsberuhigte Wohngebiete durch ein besonderes Verkehrszeichen gekennzeichnet werden. In diesen Gebieten sollen Fußgänger die gesamte Straße benutzen dürfen. Für Autos ist eine Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h vorgesehen. Außerdem soll das Parken nur an besonders gekennzeichneten Stellen erlaubt werden.

In Dresden ist unterdessen die Parkanlage „Großer Garten“ unter Lärmschutz gestellt worden. Wie die amtliche Ostberliner Nachrichtenagentur ADN am Sonntag meldete, soll von der zwei Quadratkilometer großen Grünfläche künftig jeder Lärm ferngehalten werden. Im „Großen Garten“ dürfen keine Autos fahren und keine Lautsprecheranlagen angebracht werden. Selbst die Kleinbahn, die durch den Park fährt, darf nicht mehr pfeifen.

Neue Osnabrücker Zeitung, 11.9.78

BEISPIEL:



Was sich Kinder der S. Klasse auf der Marktplatz vor ihrer Schule wünschen.

Eine derartige Zeichnung (Vorentwurf) bekommt jeder betroffene Bürger von seiner Wohnstraße von der planenden Behörde zugesichert. Hier sind die Wünsche der Anwohner eingetragen. Diese werden berücksichtigt, wenn sie die vorher öffentlich diskutierten und beschlossenen "Spielregeln" einhalten, die von Beginn an öffentlich zur Verfügung stehenden Mittel benutzen und den Zeitplan für die Planung einhalten.

Frankfurter Rundschau 8.7.78

Ein breites Einzugsgebiet für graue Theorie

Verkehrsberuhigung in Wohngebieten: Noch läuten in den Rathäusern keine Alarmglocken

Von Jürgen Schreiber

Der Bonner Sozialwissenschaftler Heiner Monheim wartet seit Jahr und Tag darauf, „daß das wie ein Buschfeuer an allen Ecken und Enden losbrennt“. Was der Referatsleiter in der „Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung“ allüberall entfacht sehen will, wird bundesweit nämlich noch auf Sparflamme gehalten: Die Verkehrsberuhigung von Wohngebieten ist zwar landauf, landab in vieler Städter Munde, bei Licht besehen ist in der Autofahrer-Nation auf diesem Gebiet jedoch so gut wie nichts geschehen. Die bittere Statistik dazu: Nirgendwo sonst bleiben — bezogen auf die Verkehrsdichte — mehr Kinder auf der Strecke als eben in hiesigen Wohngebieten.

Peinliche Bilanz

Die eher peinliche Bilanz auf diesem für die Zukunft der Großstädte ganz entscheidenden Bereich: Zum Jahresende hat die Bundesforschungsanstalt querüber in den Kommunen nur 45 verkehrsberuhigte Wohnstraßen aufgetan — die Hälfte etwa von dem, was zum Beispiel allein das niederländische Delft den zuhause anreisenden Interessenten aus der Bundesrepublik vorzeigen kann. Dieses Armutszeugnis ist vielleicht der deutlichste Beweis dafür, daß auf diesem Gebiet der Wohnumfeldverbesserung hierzulande außer (Rise-)Spesen für Stadträte noch nichts gewesen ist.

Was hilft es da, wenn die renommierte „Bauwelt“ unter den Strategien gegen die nach wie vor grassierende Stadtfucht ganz vorne die Verkehrsberuhigung einreicht; in der Praxis läßt sich diese „wichtige Stellung“ (Bauwelt) nur am Beispiel des Papierberges belegen, der bisher zu diesem Thema produziert worden ist.

Denn während die Kommunen fleißig kneifen, findet Verkehrsberuhigung praktisch nur auf gelehrten Seminaren statt. Von Gummersbach bis Berlin und Stuttgart wurden allein in den vergangenen sechs Monaten etwa ein Dutzend Tagungen zu diesem Thema angeboten — von den Ergebnissen hat sich peinlicherweise in den städtischen Haushalten bis heute kaum etwas niedergeschlagen. So groß ist denn auch die Beweisnot, daß das Bundesbauministerium im Rahmen eines Forschungsprojektes demnächst ausgewählte Gemeinden mit happigen Zuschüssen auf dieses Neuland locken will.

Dabei sind die Kongreß-Aussagen durchaus dazu angetan, in den Rathäusern die Alarmglocken zu läuten. Während Verkehrsberuhigung ein breites Tätigkeitsfeld für die graue Theorie geworden ist, wird in den Städten fleißig das asphaltiert, was angeblich heute keiner mehr (offiziell) will: die autogerechte Stadt. Schneisen, unverfroren genug sogar als Mittel zur Verkehrsberuhigung angedient, werden in Frankfurt ebenso durchs Restgrün geschlagen wie in Berlin; unter dem gleichen Vorwand hat Köln zuhause Schnellstraßen betonierte, auch Stuttgart strengt sich — nur wenige Beispiele für viele — auf diesem stadtfuchtfördernden Gebiet besonders an.

Zwar kann diese Kahlschlagpolitik die oft beklagte Verödung und Verarmung der städtischen Lebensqualität nur noch weiter verstärken, die „Grundvoraussetzung für die Erhaltung und Revitalisierung dicht bebauter Wohn- und Mischgebiete“ (Heiner Monheim) und damit die Verkehrsberuhigung ist, soweit das Auge reicht, dagegen Entwicklungsland. Auch wenn SPD, CDU und FDP in ihren kommunalpolitischen Grundsatzprogrammen die besondere Fürsorge für Fußgänger und Wohnbereiche besonders beteuern, die Drosselung des Durchgangsverkehrs durch optische Bremsen, verschwenkte Fahrbahnen, alternierendes Parken und Einbauten im Straßenraum wird ernsthaft hier noch in keiner Stadt betrieben.

Dabei schreit die hiesige Bestandsaufnahme dringend nach einer gravierenden Änderung. Noch immer ist hierzulande das Unfallrisiko für Kinder „2,3 mal“ höher als etwa in den Vereinigten Staaten, noch immer sind hier jährlich allein 66 800 Kinderunfälle zu beklagen, 1400 davon enden tödlich. Und was die offizielle Planung in ihrer unverändert autofixierten Marschzahl auch hartnäckig ignoriert: Bezogen auf die Verkehrsdichte liegt das höchste Unfallrisiko nicht an irgendwelchen Brennpunkten, sondern vor der Haustür — weil nach Erhebungen des HUK-Verbandes in den Wohnstraßen halt 50 Prozent der Pkw-Lenker schneller als 50 Stundenkilometer fahren.

Spricht allein schon diese Schreckensbilanz Bände, so liefern Erfahrungen aus verkehrsberuhigten Städten vollends durchschlagende Argumente. Laut einem Forschungsbericht aus Bonn hat zum Beispiel das japanische Nagoya (2,3 Millionen Einwohner) innerhalb von vier Jahren 186 solcher beruhigten Bereiche angelegt — in diesen Gebieten ging prompt die Zahl der Verkehrstoten um 57, die Zahl der Verletzten um 40 Prozent zurück. Ob man sich nach Bologna (125 Hektar verkehrsberuhigter Fläche), nach Uppsala oder in das besonders gern zitierte Delft wendet, hier wie dort ist dank verkehrsberuhigter Maßnahmen das Unfallgeschehen drastisch zurückgegangen.

Warum dann die Wohngebietsberuhigung hierzulande bis heute allenfalls ein Gesprächsthema ist? Nun, darüber lassen sich allenfalls Vermutungen, wenn gleich ziemlich handfeste, anstellen. Bis heute tauchen in vielen bundesdeutschen Generalverkehrsplänen — durchaus Ausdruck der Gesinnungslage — Fußgänger und Fahrradfahrer überhaupt nicht auf; kommunale Verkehrsplanung ist damit überwiegend der Straßenplanung gewidmet. In dieses Bild paßt, was der Wissenschaftler Rudolf Menke ermittelt hat. Nach seiner Feststellung sind Verkehrsplaner „besonders stark motorisiert, mit Vorliebe für's sportliche Auto“, was Wunder, daß da der gestalterische Horizont oft nicht über die Windschutzscheibe reicht.

Bei solchen Aussichten fällt auch gern unter den Rathauslich, was die sogenannte „kontinuierliche Verkehrsverhaltensbefragung“ aus Bonn eindeutig ausweist. Demnach werden heute 55 Prozent aller Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad absolviert, laut dieser Aufstellung ist für 65 Prozent aller innerstädtischen Straßen nur eine geringe Verkehrsbelastung ermittelt. Mit anderen Worten: Schon heute ist das Gros der

Stadtstraßen eigentlich überdimensioniert. Aus diesen Erkenntnissen kann Heiner Monheim denn auch getrost ableiten, daß dank einer flächendeckenden Verkehrsberuhigung in den dichtbesiedelten, citynahen Wohngebieten Frankfurts „langfristig“ etwa ein Drittel des Verkehrsaufkommens verschwinden würde — gemessen an der umbrausten Wirklichkeit von heute wär's für die geplagten Bewohner schon das Paradies.

Daß diese Rechnung so unrealistisch nicht ist, zeigt noch ein Blick in die Bonner Untersuchung. Aus ihr geht weiter hervor, daß heute 38,6 Prozent aller Autofahrten kürzer als drei Kilometer sind, von den Wegen zwischen ein und zwei Kilometer Länge werden sogar 39,7 Prozent mit dem Pkw zurückgelegt.

Nicht zuletzt diese Kurzfahrten aber soll die Verkehrsberuhigung eindämmen helfen — weil sie halt auch bessere Möglichkeiten für das (umweltfreundliche) Radfahren und das gefahrenlosere Gehen schaffen soll. Dies alles wohlgermerkt ein Konzept, das ohne eine einzige neue Straßentrasse auskommt — weil es dabei eben nicht um eine „Verkehrsverlagerung“ sondern insgesamt um „verträglicheres Leben mit dem Auto“ (Monheim) geht.

So wenig hoffnungsvoll die bundesdeutsche Gesamtschau bei diesem Thema ist, so positiv sind doch Ansätze in einzelnen Städten. Die SPD-Stadt Essen hat sich in einem Zeitplan 40 Wohnquartiere zur Beruhigung vorgenommen, CDU-Oberbürgermeister Rommel in Stuttgart ein vom Durchgangsverkehr besonders geplagtes Viertel mit mehr als 10 000 Einwohnern als Modell auserkoren. In Nordrhein-Westfalen findet derzeit — wenn gleich zeitlich begrenzt — in 19 ausgewählten Bezirken ein „Großversuch Verkehrsberuhigung“ statt, ganz sicher aber ist Hesse auf diesem Gebiet nicht vorn; lediglich Kassel hat sich zur Bundesgartenschau dieses Thema in großem Stil angenommen.

Profilierungschancen

Noch ein möglicher Grund, warum die Verkehrsberuhigung nicht in Fahrt kommt. Die Tiefbauer haben bis zur Stunde dieses Gebiet nicht als zusätzliche Erwerbsquelle für sich entdeckt. Während in Holland die Wohnumfeldverbesserung ganz bewußt auch als Konjunkturförderung begriffen wird, hat sich in Bonn noch kein Bautiger an entscheidender Stelle für diese personalintensive Aufgabe des wohnwertsteigernden Straßenumbaus stark gemacht. Dabei ließe sich damit eine ziemlich einträgliche Zukunft aufbauen: Wenn Stadterneuerung fürderhin nicht nur in Sonntagsreden das politische Gebot der Stunde heißen soll, dann wird die umweltfreundliche Verkehrsberuhigung in nach Tausenden zählender Stückzahl produziert werden müssen. Folgt man einer Infas-Studie, bietet dieses Thema bei einer bewußt gewordenen Bürgerschaft sogar jede Menge Chancen zur Profilierung: 1977 wollten laut einer Befragung 73 Prozent der Bundesbürger in ihrem privaten Verkehrsverhalten durchaus Opfer für umweltfreundlichere Städte bringen.

Frankfurt Rundschau
18. 7. 78

Die Opfer sind meist die Kinder

„Die Regeln umkehren“

Keiner zweifelt heute mehr daran — ob in Ost oder West —, daß ein Auto zum modernen Leben gehört. Damit will ich nicht sagen, daß wir das derzeitige rücksichtslose Fahren mancher Automobilisten gegenüber den Schwächeren (Fußgänger, Kinder, ältere Menschen) zu akzeptieren haben und daß jeder Bürger ein Recht auf ein eigenes Auto hat, welches er nur ein bis zwei Stunden am Tag benutzt und welches die andere Zeit, das heißt, 22 bis 23 Stunden pro Tag „herumsteht“ und im städtischen Raum zuviel Platz wegnimmt. Holland hat Versuche eingeleitet, diesem Problem zu begegnen: Seit einigen Jahren werden in Amsterdam die sogenannten „Wit-Cars“ (kleine, kompakte, wendige Elektroautos als Gemeinschaftseigentum) erprobt.

Ein Wit-Car-Auto nimmt nicht viel mehr Platz in der Stadt weg als zwei Fahrräder und kann zwei Personen nebst Gepäck bequem befördern.

Die Wit-Car-Autos verursachen keine Umweltverschmutzung, da sie mit Elektromotoren betrieben werden.

Die Wit-Cars sind langsame und wendige Fahrzeuge und somit fußgängerfreundlich.

Im Gegensatz zu dem geringen Besetzungsgrad der privaten Autos sind die Wit-Cars jeweils mindestens zu 50 Prozent besetzt und fahren pro Tag ein Vielfaches der Fahrstunden.

Doch sind die Wit-Cars leider noch nicht unsere Realität. Die Realität ist die Übermacht des Autos. Wie können wir damit leben ohne zu töten und ohne unseren Lebensraum mit Asphalt und Blech zu überfüllen?

Mensch an zweiter Stelle

Leider sind die Verkehrsregeln heute noch so, daß das Auto und nicht der Mensch, also der Fußgänger, an erster Stelle kommt. Das Auto beherrscht das Straßenbild auch dort, wo es sich sehr gut an den Fußgänger und das spielende Kind anpassen könnte.

Die bestehenden Verkehrsschilder sind nicht geeignet, um eine derartige Anpassung zu erreichen. Offiziell dürfen Kinder nicht auf der Fahrbahn spielen. In der Praxis wird dieses Verbot dauernd überschritten.

Wenn wir es wirklich ernst meinen mit dem Einhaltgebiets des Kinder- und Fußgängertötens in unseren Wohngebieten (die Bundesrepublik hält darin einen traurigen Weltrekord), so müssen wir den Mut haben, die Prioritäten bzw. Verkehrsregeln umzukehren, um zu einer Situation zu kommen, die wir „verkehrsberuhigte und bewohnbare Straße“ nennen. Mit einer derartigen Situation korrespondieren natürlich andere Verkehrsregeln. Diese beinhalten folgendes:

Spielen im gesamten öffentlichen Straßenraum ist erlaubt.

Der Fußgänger hat Priorität.

Zugelassen ist nur eine niedrige maximale Geschwindigkeit.

Parken ist nur auf den hierfür angegebenen Stellen während des angegebenen Zeitraumes erlaubt.

ohne Menschen zu töten?

Der Umfang und die Art der Fahrzeuge ist beschränkt.

Parken sollte ausschließlich auf dafür geeigneten Teilen des Straßenraumes erlaubt sein, wo es nicht als hinderlich empfunden wird. Darum muß die Regel umgekehrt werden, so daß das Parken grundsätzlich verboten ist, ausgenommen an den Stellen, wo dies deutlich angegeben erlaubt ist.

Grundsätzlich sollte es verboten sein, die Autos so zu parken, daß auf der einen Seite das Kind ein fahrendes Auto nicht zeitig sehen kann und auf der anderen Seite der Autofahrer ein Kind nicht zeitig bemerken und beobachten kann.

Ist dies nicht der Fall, so gibt es weiterhin in der BRD Jahr für Jahr mehr als 1000 Kindererlöbungen auf unseren Wohnstraßen.

In Delft/Holland hat man eine einfache Lösung gefunden und seit Jahren mit Erfolg erprobt: Man parkt die Autos senkrecht an einer Hauswand bzw. an der Vorgartenkante. Dadurch können die Kinder die nahenden Autos zeitig sehen und umgekehrt. Versetzt man nun, wie in Delft, ungefähr jede 40 Meter die parkenden Autos von einer Straßenseite zur anderen, so verspringt die übrigbleibende Fahrbahn stark, wodurch der Autofahrer gezwungen wird, langsamer in „eckiger Schlangenlinienform“ zu fahren. Hierdurch werden die Unfälle drastisch verringert.

Das Fahren auf einer derartigen „eckigen Schlangenlinien-Wohnstraße“ wurde bei einem dreiwöchigen Test in Hamburg-Harburg von 82 Prozent der anwohnenden Autofahrer positiv beurteilt!

Auch in verkehrsberuhigten Straßen will der Bewohner mit seinem Auto vor seiner Haustür halten und parken. Demgegenüber hat er wohl etwas dagegen, wenn ein „Fremder“ vor seiner Haustür parkt und ihm eventuell „seinen“ Halte- bzw. Parkplatz wegnimmt. Der Gesamteindruck einer verkehrsberuhigten und bewohnbaren Straße darf aber nie zu einer Blechwüste führen, muß ein zügiges und sicheres Manövrieren des Krankenwagens, der Feuerwehr, der Polizei und des Müllautos gewährleisten und darf die Belieferung etwaiger Restaurants, Läden oder kleiner Handwerksbetriebe in den Wohnstraßen nicht behindern.

Praxis in Holland

In fünfjähriger Praxis in Holland und bei einem Testversuch in Hamburg-Harburg erwies sich folgendes als wünschenswert:

1. In einer verkehrsberuhigten Wohnstraße genügt eine Breite von 3,50 Meter auch bzw. gerade bei Zweirichtungsverkehr (damit endlich langsamer gefahren wird!). Voraussetzung ist eine Ausweichstelle alle 40 Meter für entgegenkommende Fahrzeuge. Fahrbahnbreiten von 3,50 Meter bieten mehr Möglichkeiten für das differenzierte Anordnen von Bäumen, Bänken, Blumenbeeten und Parkplätzen.

2. Die Durchfahrtsbreite von 3,50 Meter genügt sowohl der Polizei, dem Krankenwagen, und der Feuerwehr.

3. Senkrechtparken ist am platzsparendsten. Macht man die Parkplätze anstatt wie üblich 2,20 Meter, 2,40 Meter breit, so braucht man zum Einmanövrieren nur eine Breite von etwa 4,30 Meter. Dadurch ist Parken auch in engen Straßenräumen von 10 bis 11

Meter von Hauswand bis Hauswand möglich, ohne daß auch nur ein Parkplatz verlorengehen muß.

4. Parkplätze sollen in kleinen Gruppen von zwei bis sechs zusammengefaßt und versetzt angeordnet werden, so daß es nicht zu einem „Blech-Kisten-Eindruck“ im Straßenraum kommt.

5. Parkplätze sollen mit unterschiedlichen Bepflasterungsmustern so gestaltet werden, daß sie, wenn sie tagsüber ohne Autos sind, nicht wie „leere Parkplätze“, sondern wie „zum Aufenthalt und Spiel einladende Flächen“ wirken. Neben diesen Parkflächen angeordnete Bänke und Bäume verstärken diesen Eindruck noch.

In alten Wohngebieten, in denen die Bewohner mehr als ein Auto auf zwei Wohnungen besitzen oder in denen die Wohndichte größer ist als bei drei bis viergeschossiger Blockbebauung, ist es schon heute unumgänglich, in der Wohnungsnähe Parkhäuser oder Tiefgaragen zu bauen, unabhängig davon, ob man die Wohnstraße verkehrsberuhigend und wieder bewohnbar machen will. Ein gutes öffentliches Verkehrsnetz (nirgends mehr als 10 Minuten bis zur nächsten Haltestelle und keine längeren Wartezeiten tagsüber und abends als 5 Minuten) kann den Bau von teuren Parkplätzen in Parkhäusern oder Tiefgaragen verzögern bzw. vermeiden helfen.

Wie kann erreicht werden, daß das Auto in Wohnstraßen seine Geschwindigkeit einschränkt? Ein Autofahrer paßt seine Geschwindigkeit den Umständen an. Auf einer Straße, die eng, schmal, uneben und mit Kurven versehen ist, fährt er langsamer als auf einer weiten, breiten, ebenen und geraden.

Es ist erwiesen, daß Geschwindigkeitsbeschränkungen mittels Verkehrsschildern nicht effektiv sind. Andere geschwindigkeitseinschränkende Mittel wie z. B. Schwellen in der Fahrbahn zwingen zwar den Autofahrer langsam zu fahren, machen ihn aber gleichzeitig aggressiv, da er merkt, daß diese Schwellen gegen ihn gerichtet sind. Der Autofahrer wird erst dann seine Geschwindigkeit ohne Groll zügeln, wenn er einsehen kann, daß dies für die Sicherheit und Gemütlichkeit in seinem Wohngebiet gedacht ist.

Um dies zu erreichen, müssen geschwindigkeitseinschränkende Mittel wie schmale und nicht gerade Fahrbahnanteile, eckige Kurven, Schwellen, Bäume, Bänke usw., so im Straßenraum angeordnet werden, daß der Autofahrer sieht, daß es sich hier um ein Gebiet handelt, in dem der Fußgänger und das spielende Kind den Vorrang haben und wo er geduldet ist, wenn er langsam fährt.

Geschwindigkeitsbegrenzung

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung funktioniert nur dann, wenn der Straßenbenutzer den Nutzen davon hat und den Sinn einsehen kann.

Selbstverständlich muß bei dem Einsatz aller geschwindigkeitseinschränkende Mittel darauf geachtet werden, daß die Manövrierfähigkeit des Müllautos, des Krankenwagens, der Feuerwehr und der Polizei nicht unzulässig eingeschränkt wird. Wenn wir der Polizei in dieser Weise entgegenkommen, so hilft uns diese vielleicht auch, daß die Autos nicht mehr in Wohnstraßen zwischen Fahrbahn und Bürgersteig parken. Das könnte dazu beitragen, daß in der Bundesrepublik jährlich tausend Kinder weniger im Verkehr getötet werden.

JOS WEBER

Der Durchgangsverkehr gehört nicht in die Wohnquartiere

Ergibt sich als Forderung nach verkehrsberuhigten Wohnquartieren die zwingende Notwendigkeit eines Stadt-
autobahnnetzes für den Durchgangs- und Sammelverkehr? Der immer stärker zunehmende Autoverkehr ist unter anderem eine Folge der Funktionsentzerrung unserer Städte: der Arbeitsplatz, die Einkaufsstätte sind nicht mehr dort, wo man wohnt. Dies zu ändern ist eine schwierige und langfristige politische Aufgabe der Stadtentwicklungspolitik. Bis dieses Problem einigermaßen gelöst ist, benötigen wir gezwungenerweise Verbindungswege in Form von Durchgangs- und Sammelstraßen, ja sogar vielleicht Stadtautobahnen. Diese Typen der Verbindungswege können vorübergehend akzeptiert werden, wenn sie:

— nicht so angelegt werden, daß sie noch mehr Autos in die inneren Städte führen und somit diese weiter verstopfen (auf keinen Fall weitere Stadtautobahnen, Durchgangs- oder Sammelstraßen als Radialwege — auch nicht als Tunnel — in Richtung Zentrum);

— wenn sie nicht durch bestehende Wohngebiete führen oder diesen Erholungsflächen wegnehmen;

— wenn sie nicht auf Trassen geführt werden, wo heute gewohnt wird, sofern nicht vorher in derselben Wohngegend gleichwertiger Wohnraum mit tragbaren Mieten als Ersatz zur Verfügung gestellt wird.

— wenn diese Stadtautobahnen, Durchgangs- oder Sammelstraßen zur Verkehrsberuhigung und Wiederbewohnbarmachung der Straßen, an denen Wohnungen liegen, beitragen.

Wovon ist die Größe von verkehrsberuhigten Wohnquartieren abhängig? Verkehrsenge auf einer verkehrsberuhigten und bewohnbaren Straße. Auf Straßen, deren Verkehr ausschließlich die Funktion hat, die nahe Wohnung zu erreichen, fahren weniger Autos. Während des größten Teiles des Tages sind diese Straßen sehr ruhig und sogar in der Spitzenverkehrszeit erreicht die mittlere Verkehrsdichte kaum mehr als 5 Autos pro Minute. Wenn während der restlichen Zeit die Verkehrsmenge viel geringer ist, kann die Straße als „bewohnbare Straße“ eingerichtet werden.

Wenn wir davon ausgehen, daß es im Wohnquartier eine Blockbebauung gibt, mit Straßen in einem Zweirichtungsnetz, so kann ein Wohnquartier mit einer Größe von 800 Metern im Quadrat sehr gut verkehrsberuhigt werden. Bei einer viergeschossigen Bebauung kann ein derartig großes Wohnquartier bis 12 000 Wohnungen bzw. im Schnitt wohl 30 000 bis 40 000 Einwohner haben.

Man könnte sich vorstellen, daß die Verkehrsmenge bei Einbahnverkehr nur halb so groß sein werde wie Zweibahnverkehr. Das ist natürlich ein Trugschluß. Die Strecke, welche das Auto durch das Gebiet zurücklegt, bleibt entweder gleich oder wird größer (da man wegen des Einbahnverkehrs manchmal Umwege fahren muß).

Auf Straßen üblicher Form in Wohngebieten wird ein Kilometer in ungefähr 1,5 bis zwei Minuten zurückgelegt (30 bis 40 km/h). Angenommen, der Abstand einer Wohnung zu einer Sammelstelle beträgt 400 Meter, so wird der Zeitverlust durch gezwungenes Langsamfahren nie mehr als eine Minute betragen.

Die Ausbildung einer verkehrsberuhigten Straße geht von einem bestimmten Verhaltensmuster der Straßenbenutzer aus. Wenn er das Gefühl hat, daß er „schon in seinem Wohnquartier“ ist, so wird er eher bereit sein, sein Verhalten anzupassen, als wenn er das Gefühl hat, „noch unterwegs zu sein“.

Alle Einrichtungen, welche die Kinder, die Mütter und die älteren Menschen täglich benutzen wollen oder müssen (wie Spielplätze, Kindergärten, Schulen, Tante-Emma-Läden, Alten-Treffs usw.), müssen von diesen gefahrlos erreicht werden können. D. h. diese Einrichtungen müssen innerhalb der verkehrsberuhigten Wohnquartiere liegen und nicht durch Sammelstraßen von diesen abgetrennt sein.

Durch die Ausgestaltung der Straße muß deutlich sein, ob es sich um eine Sammelstraße oder eine verkehrsberuhigte und bewohnbare Straße handelt, so daß der Straßenbenutzer weiß, wie er sich verhalten soll.

Durchgangsverkehr gehört nicht in Wohnquartiere. Neben der Möglichkeit, auf langen, geraden Straßen in Wohnquartieren schnell zu fahren, hat vor

allem der Durchgangsverkehr einen deutlichen Einfluß auf die Unfallhäufigkeit. In einem schwedischen Quartier hat man sechs Straßen in der Mitte abgeschlossen, um den Durchgangsverkehr unmöglich zu machen. Die Anzahl der Unfälle sank in einem Jahr von 39 auf 23. Die Verkehrsmenge auf den Ring-(Sammel-)Straßen nahm zur gleichen Zeit zu, die Anzahl der Unfälle auf diesen Straßen jedoch kaum oder gar nicht.

In vielen alten Wohnquartieren wird das Durchfließen des Verkehrs dadurch gehemmt, daß die Straßen zu schmal sind, um sie in beiden Richtungen zu befahren und um zu parken. Um den Verkehrsfluß hier zügiger zu gestalten, kann man ein System mit Ein-Richtungsverkehr einführen.

Ein besserer Verkehrsdurchfluß hat allerdings den großen Nachteil, daß dadurch der Autofahrer auch schneller fahren kann und weniger aufpassen braucht (kein Gegenverkehr). Dadurch wird er auch weniger auf Fußgänger und spielende Kinder aufpassen.

Auch wird manchmal angenommen, daß es für die Kinder sicherer wäre, wenn sie nur auf Verkehr, der aus einer Richtung kommt, aufpassen brauchen. Das Kind wird aber (zunächst) nicht wissen, zu welcher Seite hin es aufpassen muß. Von der einen Straßenseite her gesehen kommt der Verkehr von links, von der anderen Straßenseite her gesehen von rechts. Dies schafft, vor allem für Kinder und alte Leute, Verwirrung und Gefahr.

Es ist klar, daß nicht alle Straßen bewohnbare Straßen sein können. Für den zügigen Durchgangsverkehr müssen geeignete Sammelstraßen vorhanden sein.

Das Auto ist ein typisches „Verteilungs-Verkehrsmittel“. Somit paßt das Auto sehr gut auf der einen Seite, gebündelt und zügig fahrend, auf verkehrsverteilende Ringstraßen und gestreut und langsam fahrend auf die Straßen, wo gewohnt wird. Baut man demgegenüber auch in die Richtung der Stadtzentren verlaufende Radialstraßen für den Autoverkehr, so führt dies automatisch immer mehr zur Verstopfung der Wege und macht aus den Zentren riesige Parkplätze. Deshalb brauchen wir für den Radialverkehr leistungsfähige und gute öffentliche Verkehrsmittel. Unter gut verstehe ich:

Nirgends mehr als 10 Minuten Fußweg zu einer Haltestelle, und während der Tages- und Abendstunden nie längere Wartezeiten als fünf Minuten an der Haltestelle.

Wenn auf den Kreuzungspunkten der Autorialstraßen und der radialen öffentlichen Verkehrsstränge genügend Parkplätze und gleichzeitig die Haltestellen liegen, so ergänzen sich die Qualitäten dieser zwei Verkehrsmittel optimal. Hierfür sind allerdings folgende politische Entscheidungen Vorbedingung:

Baustopp für jeglichen Ausbau von radialen Autostraßen.

Umbau von Straßen, an denen gewohnt wird, zu verkehrsberuhigten und wieder bewohnbaren Straßen.

Ausbau der radialen öffentlichen Verkehrsstränge bis an den äußeren Ringweg.

Vervollständigung der Ring-Sammel-Autostraßen, ohne bestehende und neue Wohnquartiere zu durchschneiden.

Errichtung von Parkplätzen an den Knotenpunkten von Autorialstraßen und öffentlichen Verkehrs-Radial-Strängen, ohne Wohnraum zu zerstören.

Nur die Realisierung aller dieser Maßnahmen garantieren (vom Verkehrsproblem her gesehen) das Wiederbewohnbarmachen unserer Städte: mit dem Auto, nicht gegen das Auto.

Der Umbau zu wieder bewohnbaren Straßenräumen bedarf einer vielfältigen Gestaltung mit Bäumen, Bänken und unterschiedlicher Bepflasterung, welche gegenüber den üblichen Asphaltstraßen sehr arbeitsintensiv sind. Dies könnte somit in den nächsten Jahren für die gesamte Bundesrepublik ein wichtiger Beitrag im Arbeitsbeschaffungsprogramm der Regierung und der Kommunen sein.

Anfang dieses Jahres wurde im Rahmen eines international besetzten Planungs-Symposiums mit der Unterstützung des Landes Baden-Württemberg in Stuttgart für diese Stadt in einer Modellrechnung ermittelt, was diese Maßnahmen zusammen kosten würden. Es ergaben sich Gesamtkosten in der Höhe von 2130 Millionen Mark. Diese Summe, verteilt über einen Zeitraum von 10 Jahren, ergibt die reale Summe von einer Mark je Einwohner Stuttgarts pro Tag.

Daß die gewählten Politiker jeweils gewissenhaft überlegen und überprüfen, bevor sie eine Mark aus Steuergeldern ausgeben, ist ehrenhaft. Daß sie aber bis jetzt noch nicht den Mut hatten, diese eine Mark / pro Person / pro Tag über 10 Jahre zu beschließen, um unsere Städte wieder bewohnbar zu machen, ist wohl nicht so einfach verständlich, vor allem nicht für den einfachen Bürger, der nicht dort wohnt, wo die gewählten Politiker wohnen. JOS WEBER

Frankfurt
Rundschau

12. 8. 78

22

Freizeitpark = Freizeitmarkt?

Worum es geht - Der Stand der Dinge

Seit 1971, als die "Freie Planungsgruppe Berlin" einen "Entwicklungsplan der Stadt Georgsmarienhütte" erarbeitete, hörte man hin und wieder davon: Kloster Oesede als Naherholungsgebiet. Man sprach dann scherzhaft vom Würstchenbuden und Souvenirständen, von Paddelbooten auf dem Mühlenteich.

Ernst nahm die Pläne kaum jemand.

Nun aber ist die Diskussion über Pläne, die die Verwirklichung eines "Freizeitparks" im Gebiet des Mühlenteichs und der Klosterwiesen vorsehen, aufgeflammt. Nähme man Stadtdirektor Rolfes, wie er in der NOZ am 22.7.78 zitiert wurde, beim Wort, wurden die Pläne nur deshalb konkretisiert, weil "befreundete britische Einheiten in Osnabrück" angeboten hätten, "zum Ausbaggern des Erdreichs Mensch und Maschinen bereitzustellen". Ansonsten aber liege "die Verwirklichung nach heutigem Stand in weiter Ferne", da es weder "konkrete Planungen", noch "direkte Entscheidungen" gebe. Der sich in Umlauf befindliche Plan wird als "Ideenskizze" abgetan, die - so die örtliche CDU - "zunächst einmal alle Bürger mit der Problematik vertraut machen" soll (Stadt im Werden, 17.7.78). Die CDU betont weiter, daß "noch nichts entschieden oder festgelegt ist und den Bürgern unbedingt Mitwirkungsmöglichkeiten eröffnet werden sollen und müssen", und bezeichnet die öffentlich entbrandte Diskussion als "emotionell". Eine Bürgerversammlung sollte zur "Versachlichung der Diskussion" beitragen.

Also: Alle Aufregung überflüssig; die CDU wird schon dafür sorgen, daß nichts geschieht ohne die Einbeziehung und das ausdrückliche JA der Bürger!?

Ganz so ist es wohl nicht:

Die Bürgerversammlung am 14.9. eröffnete mehr Ungereimtheiten, als sie Fragen beantwortete. Immer wieder versuchte man herauszustellen, daß der Rat lediglich den Beschluß gefaßt habe, einen Bebauungsplan aufzustellen, daß niemand die sog. "Ideenskizze" in der vorliegenden Form verwirklichen wolle und daß bereits im Kulturausschuß eine Reihe von Abstrichen von dem Plan gemacht worden seien.

Was man aber nun tatsächlich will und welche Abstriche man konkret gemacht hat, blieb jedoch unklar. Auch konnte niemand schlüssig erklären, warum man einen Architekten mit dem Entwurf eines Plans beauftragt in Zusammenhang mit dem Aufstellungsbeschuß für einen Bebauungsplan, wenn man mit dessen Grundideen - dargelegt in der "Ideenskizze" - nicht übereinstimmt. Offen blieb schließlich ebenfalls, wieso Stadtdirektor Rolfes am 22. 7. in der NOZ das Vorliegen konkreter Pläne und Entscheidungen zurückweist, andererseits die Stadt kurz darauf in einer offiziellen Darstellung in der Zeitschrift der Osnabrücker Industrie- und Handelskammer kundtut: "... auf weite Sicht ist der Ausbau des Fremdenverkehrs im Stadtteil Kloster Oesede geplant. Als Voraussetzung hierfür laufen zur Zeit die Planungen für die Errichtung eines ca. 6 ha großen Sees im großen Freizeitpark mit Restaurant, Freizeiteinrichtungen usw. (Wirtschaft Osnabrück-Emsland 8/78, S.14)".

Fazit: In den Details gibt es sicherlich noch keine konkreten Entscheidungen; das Ziel und die Grundrichtung der Planung liegen jedoch fest. Dieses Ziel heißt: "Freizeit"- und "Erholungs"-Zentrum; Freizeit wird dabei in erster Linie als Konsum verstanden; kommerzielle Interessen spielen bei dieser "Verplanung" von Freizeit eine wichtige Rolle.

Das Bestreben, Besucher auch aus der Umgebung von GMHütte anzuziehen, ist die logische Konsequenz.

Die Folgen werden sein: Schwerwiegende Eingriffe in die Natur und die gewachsene Wohnstruktur Kloster Oesedes (Verkehr, Straßenbau usw.).

Und schließlich: Die Planung läuft ohne Einbeziehung der Bürger ab. Erst als die Betroffenen massiv protestieren, geht man ansatzweise auf den Protest ein. Man versucht zu beschwichtigen, indem man über den wahren Stand der Entwicklung hinwegtäuscht.

Die Haltung der Jungsozialisten

Die JUSOS lehnen Freizeit als Rummel und Konsum ausgerichtet an kommerziellen Interessen ab.

Die JUSOS wollen die natürlichen Ruhezeiten und gewachsenen Strukturen erhalten.

Sie wollen keine "Erholungszentren", sondern Möglichkeiten für den Bürger, sich in seinem Wohn- und Lebensbereich zu erholen und zu entspannen.

Für Kloster Oesede heißt das, daß man die großangelegten Pläne völlig beiseite legt und mit den Bürgern überlegt, wie man den Erholungswert des Mühlenteichs und dessen Umgebung erhalten und unter Umständen noch verbessern kann. Verbesserungen der Wanderwege und das Aufstellen von Bänken können erste Schritte sein.

Das Schaffen einer neuen Wasserfläche dagegen ist skeptisch zu beurteilen; denn: ein Bootsbetrieb ist nur rentabel, wenn auch Besucher von außerhalb kommen; das wiederum ist nur möglich, wenn weitere Angebote geschaffen werden usw..... und schon hat man den "Freizeitpark" mit viel Rummel und Betrieb.

Stichwort: Bürgerbeteiligung

Oberstes Gebot bei der weiteren Planung sollte in jedem Fall die größtmögliche Beteiligung der Bürger sein.

Denn eines ist die Entwicklung in Kloster Oesede bereits jetzt: ein Musterbeispiel für die Entstehung von Umweltschutzbewegungen und 'Grünen Listen'.

Der Bürger reagiert auf geplante Eingriffe in seine Umwelt - so auch in Kloster Oesede - mittlerweile äußerst empfindlich und abweisend. Der Gegenvorwurf, daß manche Kritik überzogen, einseitig, voreilig und ohne Kenntnis der wirklichen Sachlage geschieht, mag dabei manchmal durchaus richtig sein. Die außergewöhnliche Sensibilität der Bürger rührt daher, daß das allgemeine Vertrauen in die politischen Repräsentanten, besonders was die Berücksichtigung der Bürgerinteressen angeht, weitgehend geschwunden ist. Es kann nur wiederhergestellt werden, wenn die Politiker in den Parlamenten Bürgerbeteiligung von Beginn an praktizieren und nicht erst dann, wenn sie aufgrund des Protests der Wähler unumgänglich ist.

Freizeit = Ruhe und Erholung oder Rummel und Betriebsamkeit?

Mit dem Zusammenschluß zur Stadt GMHütte sei den einzelnen Ortsteilen eine bestimmte Funktion zugewiesen worden. Dies bringe viele Vorteile mit sich, könne aber auch bedeuten, daß man einzelne mit der Aufgabenverteilung verbundene Nachteile unter Umständen in Kauf nehmen müsse.

Kloster Oesedes Funktion sei die des Naherholungsgebietes. In diesem Zusammenhang müsse man dem Erholungssuchenden "etwas bieten" und nicht nur die Interessen der Klosteraner sehen.

So argumentieren Befürworter des Freizeitparks.

Liegt diesem Gedankengang aber nicht ein Verständnis vom Freizeit und sinnvoller Freizeitgestaltung zugrunde, das mittlerweile durch negative Erfahrungen weitgehend überholt ist? Besonders in den städtischen Ballungsgebieten hat man in den letzten Jahren eine Reihe von "Freizeitzentren" mit einer Vielzahl von Angeboten geschaffen. Die Folge war, daß sich an den Wochenenden riesige Autoschlangen zu diesen Zentren bewegten und der Ruhe und Entspannung suchende Bürger in den Parks sich demgleichen Rummel und der hektischen Betriebsamkeit ausgesetzt sah, der er eigentlich entgehen wollte. Das Ende vom Lied: Von Erholung und aktiver Freizeitgestaltung kann keine Rede sein.

Einige Auszüge aus dem "Kommunalpolitischen Grundsatzprogramm" der SPD und einem Aufsatz von Johannes Rau im VORWÄRTS sollen verdeutlichen, was die SPD unter sinnvoller Freizeitgestaltung und vernünftiger Freizeitpolitik versteht.

zur Ergänzung..

. . . siehe die nächste Seite

"Der überwiegende Teil der Bevölkerung ist auf wohnungsnahe Freizeitmöglichkeiten angewiesen. Kommunale Freizeitpolitik muß zunächst freizeitgerechter Wohnungs- und Städtebau sein.

.... Freizeitmöglichkeiten sollten überwiegend in den Wohngebieten selbst vorhanden sein; das heißt:

- freizeitgerechter Zuschnitt, freizeitgerechte Ausstattung und Lage der Wohnungen; individuelle Ruhezone, Spiel- und Hobbymöglichkeiten im Privatbereich; Gemeinschaftseinrichtungen.
- Wohnungsgebäude und -gebiete mit direkt zugeordneten Freizeitmöglichkeiten für Spiel, Sport und Kommunikationen.
- Dezentralisierte Freizeitangebote im Bildungs- und Kulturbereich.
- Erhaltung der städtischen Individualität und Erlebnisreichtum.

Das Freizeit- und Erholungsbedürfnis der Allgemeinheit hat Vorrang vor den Interessen einiger Weniger. Dem Ausverkauf unserer Landschaft muß energisch entgegengewirkt werden. Der Freizeitwert von Natur und Landschaft ist zu erhalten und planvoll zu entwickeln."

(Kommunalpolitisches Grundsatzprogramm der SPD, S.32)

"Freizeitpolitik würde ihre Aufgabe verkennen, wollte sie versuchen, Freiräume durchzuorganisieren und Mußestunden dem Zugriff einer planenden Bürokratie zu übereignen. Den Freizeitbereich in die politische Verantwortung aufnehmen heißt: Angebote machen und Möglichkeiten aufzuzeigen, um Selbstverwirklichung und Selbstbestimmung erleichtern zu helfen...."

Freizeitpolitik hat dafür zu sorgen, daß der Bürger mehr Möglichkeiten für seine Freizeit erhält, daß öffentliche Angebote sich nach seinen Interessen richten und nicht umgekehrt....

Spontanität und Individualismus, Ideenreichtum und Originalität der Betroffenen selbst sind die beste Garantie gegen schablonenhaftes Verplanen des Freiraums Freizeit....

Politik kann ihre Aufgabe hier nur erfüllen zusammen mit den Betroffenen, nicht ohne sie. Sie darf nicht von oben organisieren wollen, was nicht organisierbar ist."

(Johannes Rau in: VORWÄRTS, 17.7.78)

Resolution gegen den Freizeitpark in Kloster

(Erarbeitet von Bürgern aus Kloster Oesede. Die Resolution war der Text für eine Unterschriftensammlung im Juli dieses Jahres)

An die Stadtverwaltung und den Stadtrat
der Stadt Georgsmarienhütte

Betr.: Planung eines Freizeit - und Erholungsparkes
in Kloster Oesede

Die Unterzeichneten erheben hierdurch Einspruch gegen die Anlage eines "Freizeit- und Erholungsparkes" in Kloster Oesede.

Gegen die Planung spricht folgendes:

- 1.) Es fehlt die Rücksichtnahme auf den nahe gelegenen Friedhof. Der sich um den Friedhof herumlegende Teil des Parkes wird zwar verschämt "Ruhezone" genannt. Aber schon, wenn nur 200 Menschen in dieser "Ruhezone" umherspazieren, dürfte von Ruhe nicht mehr die Rede sein. Dazu ist die "Tanzfläche am Wasser" keine 100 m vom Friedhof entfernt; die Klänge der Tanzmusik würden also über den Friedhof schallen. Auch dann, wenn ein Verstorbener zur letzten Ruhe geleitet wird?
- 2.) Der Plan schlägt den Bestrebungen von Natur- und Umweltschutz ins Gesicht. Die Stadt nennt Kloster Oesede die Erholungszone von Georgsmarienhütte. Die zauberhaft schöne Landschaft auf den Klosterwiesen mit ihren natürlichen Teichen dient jetzt den Kloster Oesedern und Osnabrückern zur Erholung. Nach der Errichtung eines Parkes dürfte es damit vorbei sein. Es würde eine betonierte Landschaft entstehen, und der Park trüge ehrlicher den Namen "Vergnügungspark". Überdies erinnern künstliche Seen mit kleinen Booten und illuminierte Teiche an lächerliche Gartenzwergromantik. Was wir Menschen heute in unserer technisierten Welt brauchen, um gesund zu bleiben, ist unverfälschte Natur, aber keine künstliche, betonierte Landschaft.
- 3.) Erst kürzlich war der Tag des Lärms, zu dem jeder seinen Beitrag leisten sollte. Besteht der Beitrag der Stadt zum Lärmschutz etwa darin, in diese Oase der Stille Omnibusse, Hunderte von PKWs und Gruppen von Motorradfans zu dirigieren?
- 4.) Die Anwohner sehen dem Unternehmen fassungslos entgegen. In der Zwischenzeit hat man auch die "Leidtragenden" des künstlich angelegten Aarsees um ihre Beurteilung gebeten. Ihrem Urteil zufolge sollte ihr See lieber heute als morgen wieder zugeschüttet werden; sie hätten keine ruhige Minute mehr. Besonders sonnabends und sonntags bliebe ihnen nichts anderes übrig, als aus Haus und Wohnung zu flüchten. -- Wollen unsere Stadtväter uns ein solches Schicksal bereiten?

Zusammenfassend muß gesagt werden, daß der Wert Kloster Oesedes als Erholungszone der Stadt durch die Anlage eines Freizeitparkes empfindlich herabgesetzt würde. Der Hauptfehler liegt in der Koppelung von Erholungspark mit Freizeit- Vergnügungspark. Man zerstöre nicht die stille Erholungszone Kloster Oesedes durch den Rummel eines Freizeitparkes!

Letzten Endes ist das Anlegen von Freizeitparks und künstlichen Seen eine Modetorheit. Uns scheint besonders im Hinblick auf die Verschuldung der öffentlichen Haushalte nicht verantwortbar, daß dafür unsere Steuergelder geopfert werden.

Die Unterzeichneten bitten den Stadtrat inständig, zum Plan nochmals Stellung nehmen zu wollen, nach dem Für nun auch das Wider zu erörtern und, seiner Verantwortung allen Bürgern gegenüber bewußt, neu zu entscheiden.

Kloster Oesede, 1.7.1978

- - - - -

Im folgenden drucken wir den Entwurf für den Freizeitpark ab, zunächst die Legende, auf der folgenden Seite dann den eigentlichen Plan;

- | | |
|---|--|
| 1 = Wasserfläche 65.000 m ² | 28 = Teichflächen zum Angeln |
| 2 = Bootshaus | 29 = Sumpfbzone mit Röhricht und Wasservögeln |
| 3 = Bootshafen | 30 = Futterplätze |
| 4 = Fußgängerbrücke | 31 = Fußwege mit Sitzecken |
| 5 = Sitzen am Wasser | 32 = Lehrschau für Vogelschutz |
| 6 = Vogelinsel | 33 = Für den Pflanzenfreund, z.B. Rhododendrontal usw. |
| 7 = Düte (mit teichförmigen Buchten gestaltet) | |
| 8 = Fußweg mit Ruhebänken | |
| 9 = Liegewiese zum Sonnenbaden | |
| 10 = Rasenspielfeld 40 x 70 m für Fuß- und Handball | |
| 11 = Kleinspielfeld 20 x 40 m für Tennis, Basketball usw. | |
| 12 = Kinderspielplatz (4000 m ²) mit Abenteuerplatz, Rodelbahn usw. | |
| 13 = Trimm-Dich-Bahn | |
| 14 = Ferienhäuser im Park | |
| 15 = Gemeinschaftshaus mit Gastronomie | |
| 16 = Freizeitspiele wie Tischtennis/Mühle/Dame/Schach usw. | |
| 17 = Minigolfanlage | |
| 18 = Sitzplätze mit Grilltischen | |
| 19 = Spielwiese | |
| 20 = Freilufttheater für Vorstellungen, Musik usw. | |
| 21 = Hotel - Restaurant | 24 = Tanzfläche am Wasser |
| 22 = Gartencafe | 25 = Freizeitanlagen, Schach, Boccia Minigolf usw. |
| 23 = Teich m. Wasserspielen u. Illumination | 26 = Bootsanleger f. Restaurantgäste |
| | 27 = Wasserfall mit Sitzplatz |



100 PKW

FRIEDHOF

300 PKW

160 PKW

"am Pavillon"

Zu dem Skandal um den Bebauungsplan "am Pavillon" ist eigentlich nichts Neues hinzuzufügen, so daß wir der Einfachheit halber einfach 2 Artikel aus früheren Juso-Zeitungen abgedruckt haben (ZDJ Nr. 3 Jan. 78 und ZDJ Nr. 5 Mai 78). Ergänzend ist noch hinzuzufügen, daß bei der Anhörung nach der Aufstellung des Planes plötzlich (?) herauskam, daß die Bäume angeholzt seien, weil sie krank waren (ha, ha).

Bei der zweiten Abstimmung im Stadtrat fiel das Ergebnis äußerst knapp aus; vermutlich nur noch 11 ; 9 dafür (ganz genau nicht feststellbar), während bei der ersten Abstimmung die Zahlen noch 12 ; 6 lauteten.

Einige sind gleicher als andere
oder
Wer Geld hat, darf bauen, wo er möchte und zwar "am Pavillon"

Zunächst eine Frage zum Nachdenken vorweg: von welchen Faktoren und Tatbeständen hängt die Sicherung von Arbeitsplätzen, die Existenz eines Industriebetriebes ab? Man sollte meinen von der Nachfrage nach einem Produkt (in unserem Fall Stahlprodukte), vom dabei erzielten Verkaufserlös, von der Rentabilität der Produktionsanlagen, von den Verkehrsverbindungen, von den übrigen Kostenfaktoren, vom Lohnkostenanteil, von der Investitionsfreudigkeit der Besitzer, von den Gewinnerwartungen, von der Profitrate, kurzum: im Kapitalismus hängt die Existenz von Arbeitsplätzen davon ab, in welcher Höhe Gewinne erzielt werden und welche Gewinnerwartung für den Privatunternehmer besteht.

Ein zweites vorweg: wir Jusos sind für die Sicherung von Arbeitsplätzen, eines der wichtigsten Ziele für Sozialisten im Kapitalismus. Wir sind jedoch nicht der Meinung, daß man uns, die Öffentlichkeit und die Arbeitnehmer ununterbrochen für dumm verkaufen kann; denn das Wort Arbeitsplatz ist momentan ein Zauberwort von Unternehmerseite um bei Sozialdemokraten alles mögliche zu erreichen, im Klartext: um das eigene Süppchen kochen zu können (gibt es arbeitslose Unternehmer?)

Was bringt heute nicht alles Arbeitsplätze: Kernkraftwerke, Zigarettenproduktion, Alkoholherstellung, Straßenbau durch unberührte Natur, Lohnsenkungen, Steuersenkungen (für Unternehmer!), Preiserhöhungen = alles, was den Besitzern der Produktionsmittel nützt.

Zum konkreten Fall:

"Am Pavillon" (zwischen Schwarzer Weg und Lammersbrink am Südhang zum Forsthaus) in Alt-Gmhütte wollen (?) zwei Klöckner-Direktoren ihr bescheidenes Häuschen bauen. Also beschlossen Planungsausschuß und Stadtrat - gegen den heftigen Widerstand einiger SPD-Genossen -, daß die Herren dort bauen können, indem nämlich extra für sie ein Bebauungsplan für diese beiden Grundstücke beschlossen

wurde (von der Stadt aus wird man sagen, daß man das Gebiet habe 'abrunden' und einen 'rechtmäßigen' Zustand herstellen wollte, da dort schon eine Villa ohne Bebauungsplan stehe).

Dabei wird ein weiterer Schritt entlang der bewaldeten Kuppe des Lammersbrinkes auf den Aussichtsturm hin getan, der Südhang (dicht bewaldet) 'angebrochen' und somit eine baldige Bebauung für Leute mit Geld und Einfluß vorbereitet.

Die Wohnlage ist exklusiv, idyllisch, phantastisch - in der Tat.

Daß damit ein weiteres Wald- und Naherholungsgebiet zerstört wird, interessiert diejenigen, die das Sagen haben nicht.

A b e r : Diese Herren tun dies alles ja nur, um Arbeitsplätze zu sichern, um die Direktoren an Klöckner zu binden und somit die Lage von Klöckner positiv zu stabilisieren.

Jetzt ist es heraus: sie meinen es nur gut für die Allgemeinheit!
Ergebnis: Die Umweltschützer sind gegen Arbeitsplätze, die Umwelterstörer sind für Arbeitsplätze.

Nun bitten wir, noch einmal den Beginn dieses Artikels zu lesen.

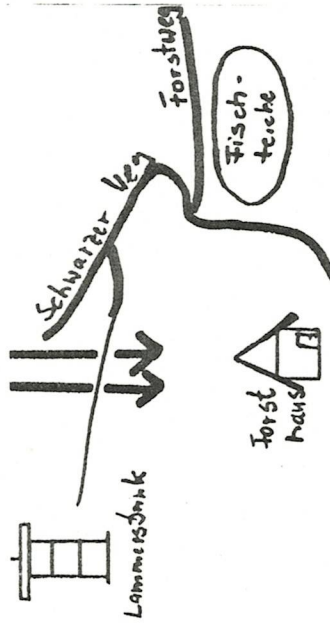
Jeder möge sich ein Urteil bilden, wir fühlen uns an den Spruch erinnert: "Eine Krähe hackt der anderen nicht das Auge aus."

"am Pavillon"

Wir hatten schon in der Nr. 3 der ZdJ über die Vorgänge um den Bebauungsplan "Am Pavillon" berichtet.

Inzwischen hat sich einiges getan und einige Gerüchte haben sich ausgebreitet.

Zunächst eine Skizze zur örtlichen Orientierung



Dort dürfen also zwei Klöckner-Direktoren auf 1800 qm je Grundstück bauen, um Arbeitsplätze zu sichern!

In der Zwischenzeit ist dort oben - ohne gültigen Bebauungsplan - der Wald in Grundstücksgröße abgeholzt worden. Im Fachjargon heißt das: Vollendete Tatsachen schaffen!

So sieht also die Sozialpflichtigkeit des privaten Eigentums, wie es das Grundgesetz (Art. 14) vorschreibt, bei Klöckner in GmbH aus. Denn selbstverständlich ist das Gelände dort privates Eigentum - alles legal, alles gut und richtig(?). Wie verlautet sollen die Herren, die dort bauen wollen, die Grundstücke schon von Klöckner gekauft haben. Die Abstimmung im Stadtrat ist damit wohl reine Formsache geworden. Die nötigen Mehrheiten wird man schon bekommen, so daß auch alles schön demokratisch aussieht.

Wir Jusos haben am Ostermontag eine Ortsbesichtigung organisiert, nachdem wir gehört hatten, daß der Wald abgeholzt sei. 25 Teilnehmer säten aus Protest Blumen, die leider keine Chance zum Wachsen hatten, da zwischenzeitlich die Baumstämme ganz dicht auf dem Grundstück liegen.

Für uns Jusos bleibt offen

- ob die SPD im Stadtrat geschlossen ablehnen wird;
- ob der Betriebsrat von Klöckner voll hinter den Bestrebungen zugunsten der Klöckner-Direktoren steht;
- ob und inwieweit seitens der Stadt, des Landkreises und der Regierung den beiden Interessenten schon Zusagen gemacht worden sind;
- wer eigentlich noch an das "Argument" mit den Arbeitsplätzen glaubt?

Insgesamt bleibt festzustellen: Ein Stück aus dem Tollhaus! Oder sollte es nur ein besonders eindrucksvolles Beispiel sein, wie Demokratie bei uns tatsächlich praktiziert wird??

NOZ

am

und

am

21.12.77

3.6.78

Im Gespräch

Privileg?

Einen fürwahr erstaunlichen Beitrag zur „Sicherung der Klöckner-Werke in Georgsmarienhütte“ hat sich jetzt der Stadtrat geleistet. Denn unter diesem „Leitgedanken“ begründete CDU-Sprecher Tegeler den Ratsbeschluß, zwei leitenden Klöckner-Herren den Bau ihrer Einfamilienhäuser in exklusiver Lage just dort zu ebnen, wo heuer noch die Bäume rauschen. Und während die Gegner dieser bemerkenswerten Operation von einem nicht vertretbaren Privileg für besserbetuchte Bürger dieses Landes sprachen, sah Bürgermeister Siepelmeyer in dem schließlich quer durch beide Fraktionen beschlossenen Verfahren eine „notwendige Klimaverbesserung, wenn wir leitende Klöckner-Direktoren hier ansässig machen“. Der CDU-Ratsherr Teske sprach gar von „Arbeitsplatzsicherung“, was allerdings auch in eigenen Reihen spontane Heiterkeit auslöste. Der Bürgermeister schließlich philosophierte ziemlich verschnuipft, was bestimmt nicht nur an seiner Grippe lag, das Ganze „ist mit Vernunft nicht zu begreifen“. Recht hat er, denn ohne an dieser Stelle näher auf die eigentliche Sache einzugehen, bleibt immerhin der Eindruck, die im Rat vorgebrachten Begründungen im Sinne der Bauinteressenten lagen in der Tat jenseits aller Vernunft. Ulrich Hanser

?



?

Der Kommentar

Augenmaß

Von Ulrich Hanser

Daß sich die Jungsozialisten in Georgsmarienhütte für die Erhaltung bestehender Wald- und Grünflächen in der Stadt einsetzen, ist lobenswert. Wie immer birgt derartiges Engagement freilich oft auch die Gefahr von Überzeichnungen. Zur Sache: Da bittet ein örtliches Industrieunternehmen die Stadt, auf werkseigenem Grund und Boden den Bau von zwei Einfamilienhäusern zuzulassen. Sicher, diese Fläche liegt im Wald, Bäume stehen im Weg, sie müßten verschwinden, was hier inzwischen bereits geschehen ist.

Die Jungsozialisten meinen nun, hier wird einem Privileg Vorschub geleistet. Einem x-beliebigen Bürger hätte man diesen Wunsch bestimmt nicht erfüllt. Hier gehe es eben um zwei Direktoren, da mache die Stadt halt einen Bückling.

Es ist inzwischen bekannt und unstrittig, daß sich Klöckner in weit über das übliche Maß hinausgehendem Engagement für die Schaffung von Grünflächen in dieser Stadt mit sichtbaren Resultaten eingesetzt hat. Wenn Georgsmarienhütte das Prädikat „Stadt im Grünen“ trägt, dann liegt das im wesentlichen auch an Klöckner. Meint

nun die Mehrheit im Rat der Stadt, dieses der Allgemeinheit dienende Verhalten mit der Erfüllung eines Bauplatz-Wunsches honorieren zu müssen, erscheint uns diese Einstellung durchaus verständlich. Zumal man sich gewiß im Rahmen rechtlicher Vorschriften bewegen wird, geht es gerade um Problemfälle wie hier.

Es riecht ein wenig nach Klassenkampf, wenn die Jusos hier eine starre Front beziehen. Würde man auch protestieren, hätten sich zwei „einfache Bürger“ um die Baugenehmigung bemüht? Und überhaupt: Sind Klöckner-Direktoren vor dem Hintergrund bestehender und anzuwendender Rechtsvorschriften etwa mehr als die von den Jusos zitierten einfachen Bürger?

Die Stadt ist gehalten, bei Entscheidung über den noch aufzustellenden Bebauungsplan nach allgemeingültigen Richtlinien zu verfahren. Führt dies zur Genehmigung, kann von Ausnahme oder Privileg keine Rede mehr sein. Die Jusos schließlich sollten ruhig weiter wachsam sein. Nur das Augenmaß, das sollte man bei allem lobenswerten Einsatz nicht verlieren.

Verlegung B 51

Bereits sehr frühzeitig wandten sich die Jungsozialisten gegen die im Flächennutzungsplan der Stadt Georgsmarienhütte vorgesehene Verlegung der B 51. Der Verlauf dieser geplanten Straße soll in etwa so aussehen: Verlängerung der Umgehungsstraße an der Abbiegung Wellendorfer Str.- Sandgrube Oesede (Wiesenbach) - östlich der Siedlung Kiffenbrink - westlich des Musenbergs - westlich des Fredens, um hinter Iburg wieder auf die alte B 51 zu stoßen.

Dem Ortskundigen dürfte klar sein, welche Waldflächen bei der Verwirklichung eines solchen Projektes im Bereich Musenberg und Freden zerstört, zerschnitten und verpestet werden. Der Erholungswert dieses noch relativ großen und unberührten Waldgebietes wie auch die Wohnqualität am Wiesenbach, am Kiffenbrink und an der Waldstraße und in Dröper würden erheblich gesenkt. Auf die Folgen für Wildbestand, Pflanzenwuchs, Wasserhaushalt, Baumbestand usw. braucht an dieser Stelle gar nicht erst eingegangen werden. Damit Georgsmarienhütte die Stadt im Grünen bleibt, haben die Jungsozialisten verschiedene Initiativen ergriffen, um die Verlegung der B 51 zu verhindern.

So beschloß der SPD-Ortsverein auf Antrag der Jungsozialisten am 28.4.1977: "Die SPD-Ratsfraktion wird aufgefordert, die notwendigen Schritte einzuleiten, daß die geplante Trassenführung neu überdacht und nach Alternativen gesucht wird, um möglichst viel Wald zu erhalten."

Am 10.3.1978 veranstaltete der SPD-Stadtbezirk Oesede eine Informations- und Diskussionsveranstaltung zum geplanten Vorhaben, die von Jungsozialisten vorbereitet wurde.

Sehr bald wurde auch die Öffentlichkeit informiert. Ende Dezember 1977 fand unter Beteiligung interessierter Bürger eine Begehung der neuen Trasse statt. Am 17.2.1978 verteilten Jungsozialisten Flugblätter zur B 51 auf dem Marktplatz in Oesede und im März erschien in den "Oeseder Nachrichten" ein Artikel zu diesem Thema.

Weiter wurden Erkundigungen von Bund und Land über die anstehende Planung eingeholt. (Siehe die beigefügten Schreiben).

Vorteile einer Verlegung/ Gründe dafür

1. Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastigung für die Anlieger der B 51 in Oesede-Süd.
2. Von der Fahrzeugzahl her eine Verringerung der Gefahrenhäufigkeiten.
3. Bad Iburg wird vom Durchgangsverkehr entlastet.
4. Der überörtliche LKW-Verkehr wird aus Oesede-Süd herausgehalten.
5. Der innerörtliche Verkehr kann reibungsloser ablaufen; der einzelne Verkehrsteilnehmer kommt innerörtlich zügiger voran.
6. Die Kontakte der Anwohner westlich u. östlich der B 51 werden geringfügig erleichtert.

M a ß n a h m e n an der jetztigen B 51

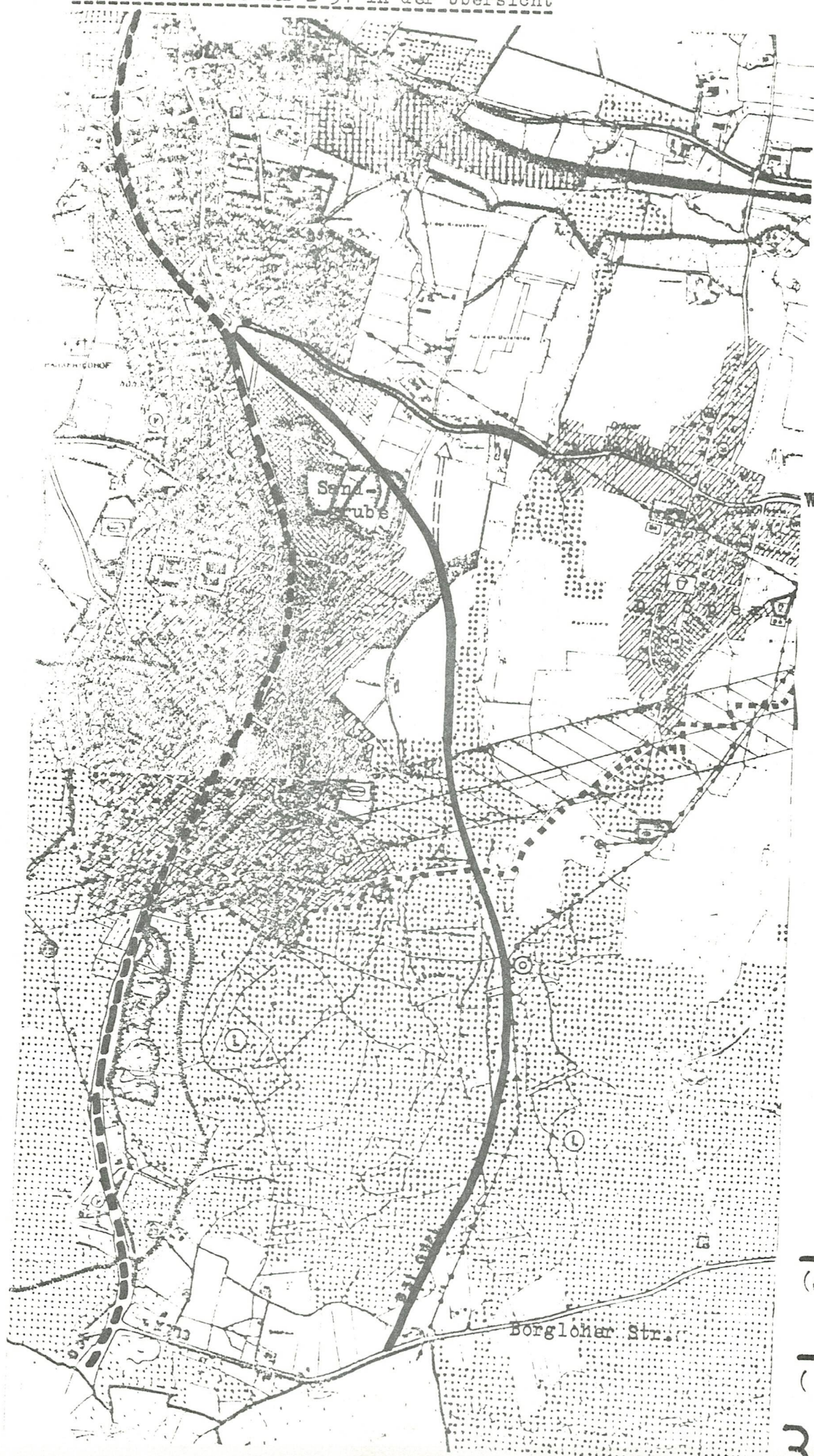
- lückenloses Rad- und Gehwegnetz.
- mehr Fußgängerunterführungen und -übergänge.
- Bau von Abzweig- und Einfädelspuren.
- Geschwindigkeit auf 50 km/h begrenzen.
- weniger Einmündungen auf die B 51.
- Förderung von Lärmschutzmaßnahmen.
- bei einmündenden Strassen Linksabbiegeverbote.

Jungsozialisten G.M.Hütte, Küferstr. 1, /7.3.78/

Nachteile einer Verlegung/ Gegenargumente

- 1.1. Zerstörung eines großen intakten Waldgebietes (auf einer Breite von etwa 2 km wäre das nach der alten B 51 und der Gasleitung der 3. schwerwiegende Eingriff)
 - ! = der Naturhaushalt wäre in diesem Raume des Teutoburger-Waldes damit praktisch vernichtet!
- 1.2. Andere Wohngebiete (Kiffenbrink, Waldstraße, Heinrich-Schmedt-Str., Wiesenbach) sowie noch zwischen Oesede u. Dröper zu erschließende Wohngebiete werden mehr oder weniger stark mit Abgasen und Lärm belastet.
 - ! = es findet eine Lärm- und Abgasverteilung statt!
- 2.1. Gefahrenquelle bleiben grundsätzlich bestehen.
- 2.2. Es werden neue Gefahrenquellen geschaffen.
- 2.3. Der Verkehr wird verteilt, verschwindet jedoch weder aus Oesede-Süd noch aus Bad Iburg.
- 3.1. Bad Iburg verliert an Attraktivität als Erholungsgebiet im östlichen Teil (gilt ebenso für Oesede).
- 3.2. Negative Folgen für die Geschäfte in Bad Iburg und Oesede-Süd.
- 4.1. Wird durch den Bau der BAB Osnabr. - Paderborn weiter reduziert; fließt jetzt zum größten Teil über die Hansalinie.
- 4.2. LKW-Verkehr für die Nahversorgung wird bestehen bleiben.
- 5.1. Nur eine graduelle Verbesserung.
- 5.2. Verkehr aus Bad Iburg West und -Mitte sowie aus Oesede-Süd wird weiter die alte B 51 nutzen.
- 6.1. Ein städtebaulicher Anschluß von Dröper an Oesede wird damit verhindert.
- 6.2. Die gesamte Stadt zerfällt in 2 große Hälften.

Geplante Trasse der B 51 in der Übersicht



L 95

Wellendorfer St.

Borglöcher Str.

—————
(geplante
Trasse)

- - - - -
(jetztige
B 51)

Jungsozialisten Georgsmarienhütte
s. Md. Rainer Korte

Küferstraße 1
4-4 Georgsmarienhütte,
don 3. 1. 1978

An das
Bundesministerium für Verkehr
Kennedyallee 72
5300 Bonn - Bad Godesberg

Bundesstraße 51

Sehr geehrte Damen und Herren!

In folgender Angelegenheit möchten wir Sie um Auskunft bitten:
Wie weit ist die Planung der Verlegung der B 51 zwischen den Gemeinden
Georgsmarienhütte - Bad Iburg (beide Landkreis Osnabrück) vorangeschritten?
Inwieweit ist die im Flächennutzungsplan der Stadt Georgsmarienhütte aus-
gewiesene Trasse schon verbindlich festgelegt? Wann ist voraussichtlich
mit dem Beginn der Bauarbeiten zur Verlegung der B 51 zu rechnen?
Abschließend möchten wir Sie noch um Auskunft bitten, aufgrund welcher
verkehrsrechtlicher Voraussetzungen diese Verlegung notwendig wird.

Für eine Beantwortung unserer Fragen wären wir Ihnen sehr zu Dank ver-
pflichtet.

Hochachtungsvoll

DER BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR

StB 20/40.25.77.1051/20001 K 78
(Bei Antwort bitte Geschäftszahlen angeben)

Der Bundesminister für Verkehr - 53 Bonn-Bad Godesberg 1 - Postfach 100

Jungsozialisten Georgsmarienhütte
z. H. Herrn Rainer Korte
Küferstraße 1

4504 Georgsmarienhütte

Betr.: B 51 von südlich Osnabrück bis Bad Iburg

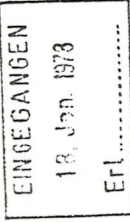
Sehr geehrter Herr Korte!

Ich danke Ihnen für Ihr Schreiben vom 03.01.1978 und teile zu der
von Ihnen angesprochenen Bundesfernstraße folgendes mit:

Die B 51 ist bis auf einen etwa 1 km langen Abschnitt im Bereich
Oesede von der A 30 (südlich Osnabrück) bis nördlich Bad Iburg
6- bzw. 4-sprurig ausgebaut und wird mit dem vorhandenen Querschnitt
aller Voraussicht nach auch dem zukünftigen Verkehrsaufkommen in
vollem Umfang gerecht. Abgesehen von erforderlichen Maßnahmen zur
Komplettierung einer durchgehenden 4-Spurigkeit des v.g. Abschnit-
tes von 1 km Länge, deren Planungen jedoch z.z. nicht relevant sind,
ist zur Beseitigung des Engpasses in Bad Iburg eine Verlegung in
diesem Raum als Ortsumgehung vorgesehen.

Die Planungsaktivitäten für den letztgenannten Abschnitt haben bis-
her Geruht, da die Dringlichkeit nach dem z.Z. gültigen Bedarfsplan
nachrangig ist. Bei der erneuten Fortschreibung des Bedarfsplanes,
deren Ergebnisse Ende 1979 vorliegen werden, ist jedoch voraussicht-
lich für eine Ortsumgehung Bad Iburg eine höhere Priorität zu er-
warten. Gemäß dem zur Verfügung stehenden Finanzrahmen wird dann
auch eine entsprechende Einplanung in die mittelfristige Finanzpla-

53 Bonn-Bad Godesberg 1, den 16. Jan. 1978
Postfach 100 - Kennedyallee 72
Fernsprecher: Nr. 5365
oder 80 (Vermittlung)
Telefax 885700



Jungsozialist Georgsmarienhütte

Küferstraße 1

z. Hd. Rainer Korte

4504 Georgsmarienhütte,

den 25. Jan. 1978


nung vorgenommen werden.

Sofern Sie weitere Fragen haben, darf ich Sie bitten, sich an den Niedersächsischen Minister für Wirtschaft und Verkehr, Friedrichswall 1, 3 Hannover 1, zu wenden, da dieser gemäß Artikel 90 Grundgesetz die Bundesfernstraßen in Niedersachsen im Auftrage des Bundes verwaltet und somit auch für die von Ihnen angesprochene Planung zuständig ist.

Hochachtungsvoll

Im Auftrag

Carell



3000 Hannover 1

Bundesstraße 51

Sehr geehrte Damen und Herren!

In obiger Angelegenheit möchten wir Sie um Auskunft bitten:

Wie weit ist die Planung der Verlegung (bzw. Ergänzung durch eine

2. Trasse) der B 51 zwischen den Gemeinden Georgsmarienhütte und

Bad Iburg (beide Landkreise Osnabrück) bisher vorangeschritten? Für

uns ist von besonderem Interesse, ob die Verlegung auf dem Gebiet

der Stadt Georgsmarienhütte beschlossene Sache ist oder ob alterna-

tiv auch eine Verbreiterung des bislang noch 2-spurigen Teils der

B 51 in G.M.Hütte in Erwägung gezogen wird.oder

Inwieweit ist die im Flächennutzungsplan der Stadt Georgsmarienhütte

ausgewiesene neue Trasse schon als verbindlich anzusehen?

Wann ist voraussichtlich mit dem Beginn der Bauarbeiten zur Verlegung

der B 51 zu rechnen?

Abschließend möchten wir Sie noch um Auskunft bitten, aufgrund

welcher Voraussetzungen diese Verlegung notwendig wird.

Für eine Beantwortung unserer Fragen wären wir Ihnen zu großem Dank

verpflichtet

Hochachtungsvoll

38

DER NIEDERSÄCHSISCHE MINISTER FÜR WIRTSCHAFT UND VERKEHR

STRASSENBAUAMT OSNABRÜCK

Postanschrift:
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft und Verkehr
Postfach 1 01, 3000 Hannover 1

Postanschrift:
Straßenbauamt Osnabrück Postfach 39 40 4500 Osnabrück

Jungsozialisten Georgsmarienhütte
z.Hd. Herrn Rainer Korte
Küferstraße 1
4504 Georgsmarienhütte

Jungsozialisten Georgsmarienhütte
z. Hd. Herrn Rainer Korte
Küferstr. 1

4504 Georgsmarienhütte

(Bitte bei Antwort angeben)

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen

- 51-31402/B 51 -
Oe/Kn

☎ (05 11)

1 90- 8005

1 90-1

Hannover

Juli 1978

(Bitte bei Antwort angeben)

Mein Zeichen

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

-II-LV/31202/51 -

☎ (05 41) 6 40 51

Heusapparat: 26

Osnabrück

31. August 1978

Bundesstraße 51 (Osnabrück - Münster);
hier: Ausbau und Verlegung der B 51 im Bereich der Stadt
Georgsmarienhütte und OU Bad Iburg

Bezug: Ihr Schreiben vom 25.1.1978

Sehr geehrte Damen und Herren!

Ihr in o.a. Angelegenheit an mein Haus gerichtetes Schreiben vom
25. Jan. 1978 habe ich der Fachbehörde, dem Nieders. Landesverwal-
tungsamt - Straßenbau - in Hannover zur Kenntnisnahme übersandt
mit der Bitte, Ihre Eingabe an das zuständige Straßenbauamt Osnab-
rück weiterzuleiten.

Das Straßenbauamt Osnabrück wird Ihnen abschließend Nachricht zukommen
lassen. Meinen verspäteten Zwischenbescheid auf Ihr Bezugsschreiben
bitte ich zu entschuldigen.

Im Auftrage

Hoffmann
Hoffmann

EINGEGANGEN
29. Juli 1978
Erl.....

Telefax:
9 23 530
9 23 530 wimm d

Paketanschrift:
Friedrichswall 1
3000 Hannover 1

Überweisung an Niedersächsisches Landessparkasse Hannover
Konto Nr. 250 01567 Landeszentralbank Hannover (BLZ 250 000 00)
Konto Nr. 35 927 Nord/Landessparkasse Hannover (BLZ 250 500 00)
Konto Nr. 60-304 FSC/A Han (BLZ 250 100 30)

Dienschrift:
Sprechzeiten
8.13 Uhr
4500 Osnabrück

EINGEGANGEN
01. AUG 1978
Erl.....

NO

einen Linienentwurf, in Abstimmung mit den Gemeinden. Dieser Entwurf erhielt den "Geschenvermerk des BMV".
Anschließend wurde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, an dem sich alle Träger öffentlicher Belange nach eingehender Prüfung verschiedener Lösungsmöglichkeiten zu der bekanntesten Linie bekannten.

Durch den Innenminister wurde diese Linie dann für die Raumordnung und Landesplanung für verbindlich erklärt.

Aufgrund der o.a. Dringlichkeitsänderung sind die weiteren Planungsschritte noch nicht erfolgt. Zum besseren Verständnis der noch erforderlichen Planungen und auch des ungefähren Zeitbedarfs dazu teile ich Ihnen mit, wie eine derartige Planung fortschreitet:

- a) förmliche Linienbestimmung nach dem Bundesfernstraßengesetz durch den BMV, Dauer ca. 1/2 bis 1 Jahr, da der BMV das Einvernehmen der anderen Ressortminister einholt,
- b) Aufstellung des Vorentwurfes im Straßenbauamt, Dauer ca 1/2 bis 1 Jahr, da umfangreiche Abstimmungsgespräche mit anderen Behörden erfolgen,
- c) Fachtechnische Prüfung des Vorentwurfes durch die vorgesetzte Dienststelle (Nds. Landesverwaltungsamt, Hannover) Dauer ca. 1/2 Jahr
- d) Landesplanerische Prüfung des Vorentwurfes durch die Bezirksregierung, Dauer ca. 3 - 6 Monate
- e) Genehmigung des Vorentwurfes durch den Nds. Minister für Wirtschaft und Verkehr und durch den Bundesverkehrsminister (BMV), Dauer ca. 1/2 Jahr.
- f) Aufstellung des Bauentwurfes Dauer ca. 3 Monate
- g) Aufstellung der Planfeststellungsunterlagen und Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, Dauer ca. 3 Monate,
- h) Durchführung des Planfeststellungsverfahrens, Dauer ca. 1 bis 2 Jahre.

Der Bedarfsplan wird zur Zeit erneut fortgeschrieben. Hierzu sind Vertreter des BMV und des MW im Osnabrücker Raum gewesen. In Gesprächen mit dem Landkreis Osnabrück, sowie mit der Stadt Osnabrück wurde erneut die Dringlichkeit der A 33 und der B 51 Osnabrück-Bohnte hervorgehoben, so daß nicht mit einer kurzfristigen Durchführung der Planungsmaßnahme gerechnet werden kann. Das Straßenbauamt hat auch den Auftrag bekommen Überlegungen anzustellen, ob die seinerzeitige Planung noch aufrechterhalten bleiben soll bzw. ob evtl. Teilstücke zurückgestellt und andere zeitlich vorgezogen werden könnten. Dies ist im Zusammenhang zu sehen mit Planungen des Landes Nordrhein-Westfalen zur Verlegung der Landesstraße 591 (in Nds. Landesstr. 98) als Südumgehung Linen. Das Land Niedersachsen plant hier die L 98 ebenfalls zu verlegen und an den noch nicht konkret festgelegten Punkt der L 591 im Grenzbereich anzuschließen. Da die L 98 auch mit der B 51 neu zu verknüpfen wäre, wird hier zur Zeit untersucht, ob evtl. eine kleinere Lösung "Umgehung Bad Iburg" unter Einbeziehung der Verlegung der L 98 zeitlich früher bzw. überhaupt möglich ist. Zu dieser Frage können jedoch zur Zeit noch keine Aussagen abgegeben werden, da die Überlegungen noch im Anfangsstadium stehen.

Ich hoffe, daß ich mit den o.a. Erklärungen Ihre Fragen beantwortet habe. Sollten weitere Erläuterungen gewünscht werden, bin ich jederzeit bereit evtl. in einem persönlichen Gespräch aufzuklären.

Mit freundlichen Grüßen



Radfahrer in G.M.Hütte unerwünscht ?

Die Kinder und Jugendlichen, die aus den Stadtteilen Kloster Oesede, Harderberg und Holzhausen mit dem Fahrrad zum Schulzentrum in Alt-Gmhütte fahren müssen, sind jeden Morgen auf das Äußerste gefährdet. Denn die Straßen, die sie benutzen müssen, gehören mit zu den meistbefahrensten in Gmhütte und die fehlenden Radwege lassen jeden Schutz der Schüler vermissen.

Deshalb führten die Jungsozialisten im ersten Halbjahr 1978 die Aktion "Sichere Radwege für Schüler" durch, in der sie die Bevölkerung über den Mißstand informierten, Unterschriften sammelten und die Stadt aufforderten, für den Bau von Radwegen zu sorgen. Die Jungsozialisten demonstrierten für die Schaffung von Radwegen, indem sie mit dem Fahrrad die gefährdeten Schulwege abfuhren und anschließend auf dem Marktplatz in Oesede Flugblätter verteilten. Bei dieser Gelegenheit unterstützen über 400 Gmhütter Bürger durch ihre Unterschrift die Initiative der Jungsozialisten. Die Unterschriftenlisten konnten anschließend der Stadt übergeben werden.

Um den Forderungen Nachdruck zu verleihen, führten die Jungsozialisten im Mai eine Verkehrszählung durch, bei der festgestellt werden sollte, wie viele Kinder morgens mit dem Fahrrad zum Schulzentrum fahren. Damit die Schüler aus den verschiedenen Stadtteilen möglichst genau erfaßt werden konnten, wurden drei Zählposten errichtet. Der aus Richtung Kloster Oesede kommende Verkehr wurde am Bahnübergang Wiemann gezählt, der aus Richtung Harderberg am Bahnübergang Oeseder Bahnhof und die aus Alt-Gmhütte kommenden Fahrzeuge an der Post. Gezählt wurden jeweils Fahrrad- und Mofafahrer, Pkws und Lkws. Die Zählung erbrachte folgende Ergebnisse: Aus Richtung Kloster Oesede kamen allein zwischen 7.15 Uhr und 7.50 Uhr 270 Fahrräder und Mofas und 230 Autos, aus Richtung Harderberg waren es in der gleichen Zeit 167 Fahrräder und etwa gleichviele

Autos und an der Alt-Gmhütter Post wurden 104 Fahrräder und Mofas und 335 Autos gezählt. Insgesamt befanden sich also in einer guten halben Stunde weit über 500 Kinder mit Fahrrädern auf dem Weg zur Schule. Zur gleichen Zeit waren etwa ebenso viele Autos auf den Straßen.

wie viele
Unfälle
müssen
passieren,
bis mit den
Radwegen
etwas
passiert ????

Selbstverwaltetes JZ

Seit dem 1. August 1978 ist das Selbstverwaltete Jugendzentrum (SJZ) an der Hochstr. in Alt-Georgsmarienhütte geschlossen.

Warum hat die Stadt das Jugendzentrum geschlossen?

Der Hausrat wird beschuldigt, geduldet zu haben, daß zwei Jugendliche im Jugendzentrum übernachtet haben, diese Übernachtungen seien ein Verstoß gegen die Satzung.

Die Stadt wußte nicht, daß die beiden Jugendlichen weder Arbeit noch Schlafmöglichkeit hatten.

Sie wußte anscheinend auch nicht, daß der Hausrat (HR) anfang des Jahres über diese Sachlage auf einer HR-Sitzung diskutierte und den Städtischen Jugendpfleger in Kenntnis setzte.

In dieser Situation, bei diesen sozialen Härtefällen, hätte ein Herumreiten auf Paragraphen wenig Zweck gehabt; hier war sofortige Hilfe unbedingt notwendig.

Den beiden Jugendlichen wurde mit Hilfe des Hausrates eine Wohnung besorgt, und so weit man unterrichtet ist, haben die Jugendlichen auch schon wieder eine Arbeit.

Weiterhin wird behauptet, im SJZ sei Diebesgut gelagert worden. Dazu ist zu sagen: Alle Räumlichkeiten unterlagen der täglichen Kontrolle des Hausrates, so daß keiner der Besucher auf die Idee gekommen wäre, hier Diebesgut zu lagern. Wir müssen diesen Versuch der Kriminalisierung energisch zurückweisen.

Dem Hausrat wird weiterhin vorgeworfen, er habe das Trinken hochprozentigen Alkohols geduldet. Dem ist entgegenzustellen: Das Trinken hochprozentigen Alkohols sowie "Fremdalkohols" wurde vom Hausrat und von der Vollversammlung mit Verwarnungen bzw. Hausverbot geahndet. Das weiß auch der Städtische Jugendpfleger Trebbe.

Und noch ein Fakt: HR-Mitglieder haben des öfteren auf dem Gelände des Jugendzentrums leere Flaschen gefunden und in den hauseigenen Container geworfen. Die gefundenen Flaschen konnten genauso gut von Besuchern des Sportplatzes oder von anderen Leuten getrunken worden sein.

Es zeigt sich, daß man viele Anschuldigungen außer Kraft setzen kann.

Meines Erachtens ist es jetzt aber an der Zeit über die Jugendarbeit zu berichten, die im Jugendzentrum mit Selbstverwaltung geleistet wurde, obwohl gegen das SJZ schon vor der Eröffnung in Presseartikeln und in der Bevölkerung gewettert wurde. Dennoch ließen sich Initiativgruppe bzw. Hausrat in ihrer Arbeit nicht einschüchtern .

Initiativgruppenbewegung:

Nach einer Phase intensiver Öffentlichkeitsarbeit durch Flugblattaktionen, Jugendvollversammlungen, Podiumsdiskussionen, Fragebogenumfragen und Interviews wurde das SJZ G.M.Hütte im Februar 1976 eröffnet. (Nach einem fast 4-jährigen Kampf mit der Stadt!) Auch ein hauptamtlicher Mitarbeiter (Stadtjugendpfleger) wurde eingestellt. Von ihm erwartete die Initiativgruppe bzw. der Hausrat Angebote, Strategien, Hilfen.

Der Hauptamtliche erfüllte diese Anforderungen nur teilweise. Der Städt. Jugendpfleger suchte sein "Ruhekissen" in der Verbandsarbeit und nicht in der offenen Jugendarbeit/Jugendzentrum. Das zeigte sich daran, daß er nur 1-2 mal die Woche ins SJZ kam und hielt fast nur an HR-Sitzungen teilnahm. Es hatte den Anschein, daß das Modell der Selbstverwaltung für ihn ein todegeborenes Kind war.

Aber auch ohne diese Hilfe wurde sehr intensiv gelebt und gearbeitet.

Die primären Freizeitbedürfnisse der Jugendlichen, unter sich sein zu wollen, keinen Leistungsanforderungen zu unterliegen, Betrieb und Schule hinter sich zu lassen, unabhängig zu sein, wurden gerade an das SJZ gerichtet, weil hier der ORT dafür zu sein schien. Das hebt das SJZ von anderen Freizeiteinrichtungen wie Kneipen und Discotheken ab.

Wie schwer es uns als HR-Mitglieder auch fiel, wir akzeptierten die momentanen Freizeitbedürfnisse der Jugendlichen.

Feste (Sommerfest, Winzerfest etc.) Musik, Gespräche etc. waren unter den gegebenen Ausbildungs- und Freizeitbedingungen unverzichtbare Alltagsfreuden. Sie entsprachen in ihren Ausdrucksformen sicher den herrschenden Vorstellungen über Freizeitgestaltung, mußten aber als legitime Unterhaltungs- und Geselligkeitsbedürfnisse erkannt werden.

An den progressiven Elementen der Freizeitinteressen, der Durchsetzung eigener Bedürfnisse setzte politische Arbeit im SJZ an.

Dies war vor allem ungezwungene Kommunikation, spielerische Betätigung, Stärkung und Entwicklung von Fähigkeiten und Fertigkeiten. Für uns war die Frage: Wie kann man die subjektiv - aktuellen Bedürfnisse weiterentwickeln. Wir dachten an die Erfahrung von Kollektivität und Solidarität. (Beispiele: gemeinsamer Thekendienst, gemeinsame Säuberungsaktionen, Gestaltung von Veranstaltungen, Umbau im SJZ...)

Letztendlich ging es um die Frage, wie aus dem Bedürfnis besser zu leben Konsequenzen gezogen wurden.

Das SJZ war grundsätzlich für alle Jugendlichen da, die täglich kamen. Die Besucher/Benutzer kamen aus allen möglichen Bereichen mit unterschiedlichem Erfahrungshintergrund - Sonderschüler, Hauptschüler, Lehrlinge, Jungarbeiter, Ausländer, deklassierte Jugendliche.

Schwerpunkte unserer Arbeit waren:

1. Funktionelle Lebenshilfen - Zunehmend kamen durch gesellschaftliche Ursachen bedingt, deklassierte oder von der Deklassierung bedrohte Jugendliche in das SJZ. Sie erwarteten von uns, neben der Möglichkeit hier einen Treffpunkt zu haben, konkrete Hilfen. Beispiel: wir haben Suchtberatungsstellen mit Alkoholikern besucht, arbeitslosen Jugendlichen Hilfestellungen gegeben, Nachhilfe für Sonder-, Haupt- und Realschüler.

2. Arbeitsgruppen - Sie existierten meist getrennt vom offenen Betrieb, waren aber für alle Jugendlichen offen. Theater und Spiel, Songgruppe, politische AG's (SB, Jusos, KDV-Gruppe), Filmgruppe, Programmgruppe u.v.m.

3. Offener Betrieb/Feste/Freizeiten - In diesen Lernmöglichkeiten für kollektives Zusammenleben konnten Kontakte aufgebaut werden, Vertrauen erfahren werden. Beispiele: Sommerfeste, Discotheken, Alternativ-Disko, Tagesfahrten, Seminare, Chile -u. Portugal-Solidaritätsveranstaltung.

Hier wurden die intensivsten Gespräche über alle möglichen Probleme geführt, man lernte sich kennen und die Jugendlichen gewannen Vertrauen zu den Mitarbeitern. Ritalisierte Konsumgewohnheiten konnten ein Stück aufgebrochen werden, diese Erfahrungen gehören zur Motivation, Gesellschaft verändern zu wollen.

SJZ - DATEN

Befragung der Jugendlichen im Selbstverwalteten Jugendzentrum Georgsmarienhütte.

Inzwischen liegt die Datenauswertung einer Befragung über die Besucher des SJZ vor. Eine gründliche Auswertung ist noch nicht geleistet, beispielsweise fehlen Vergleichsdaten über die Besucher anderer Jugendtreffpunkte. Erst dann kann qualifiziert ausgewertet werden.

Wir wollen hier einige Daten erst einmal vorstellen, auch als Versuch die emotionale und unsachliche und im letzten oberflächliche Diskussion um das SJZ auf das Niveau nachprüfbarer Fakten zu bringen.

Die meisten SJZ-Besucher sind 1963 geboren (20,2 %); die 14 - 18 jährigen stellen knapp 70% der Besucher, die männlichen Jugendlichen dominieren im SJZ (61,3%), etwa 10% der Besucher sind Ausländer.

Bei der Schulbildung ergibt sich ein starker Anteil von Hauptschüler und Realschülern; nur 9,8% sind Gymnasiasten, 4,9% der Besucher sind arbeitslos.

Die meisten Besucher kommen aus der "Unterschicht" - 45% der Väter sind Arbeiter, 21,4% Angestellte.

Das Jugendzentrum ist am stärksten in Alt-G.M.Hütte verankert (57,6 % d. Besucher), dann Oesede (24,1%), von außerhalb kommen 10,1% ins SJZ.

Etwa 50 % der Jugendlichen sind nicht in irgendwelchen anderen Vereinen organisiert.

Knapp 20 % kommen aus unvollständigen Familien.

73,8% erwarten vom SJZ Hilfestellung für persönliche Probleme.

Dieser Anriß mag genügen, eine Auswertung der Daten wird demnächst vorgelegt.

Unsere bisherige Kenntnis über andere Jugendverbände und Jugendeinrichtungen besagt, daß dort andere Jugendliche die Angebote wahrnehmen.

Daß weiterhin die Besucher des SJZ durch die Schließung stark betroffen sind (über 70% erwarten Hilfestellung).

Von wem wird die jetzt geleistet ?

Position des Jusos zur Schließung des SJZ :

1. Die Besucherstruktur des Jugendzentrum weist aus, daß es dort gelungen ist. Jugendliche anzusprechen, die kaum Kontakt zu herkömmlichen Formen der Jugendarbeit haben. Damit war die Arbeit im Jugendzentrum von anderen Ausgangspunkten bestimmt als z.B. verbandliche Jugendarbeit. Sie kann deshalb auch damit nicht verglichen werden. Anders gesagt: Im Jugendzentrum wurden Jugendliche heimisch, die in der Regel in die bestehenden Gruppen nicht aufgenommen werden oder aber nicht aufgenommen werden wollen. Die Gründe sollen hier nicht weiter untersucht werden. Wir erheben neu die Forderung nach einem Zentrum für Jugendliche, die sich woanders nicht organisieren wollen und können. Wir halten gerade eine Jugendarbeit mit Jugendlichen, die offiziell als Randgruppe oder Problemgruppe bezeichnet werden für dringlich.

2. Wer nichtorganisierte Jugendliche ansprechen will, muß nicht nur eine andere inhaltliche, sondern auch eine andere formelle Form finden. Selbstverwaltung als Prinzip ist hier nichts neues, sie ist so alt wie es Jugendliche außerhalb von traditionellen Jugendverbänden gibt (Beginn des 20. Jahrhunderts). Uns scheint das Prinzip Selbstverwaltung, trotz vieler Schwächen, gerade für diese Arbeit nötig zu sein. Außerdem unterstützen wir dieses Prinzip von unserem Begriff politischer Bildung her.

3. Damit ist nicht gesagt, daß die Jugendlichen im Jugendzentrum keine Unterstützung brauchen. Sie haben z.B. schon lange einen Zivildienstleistenden gefordert. Hier sollte die Stadt sich engagieren, weiterhin wäre über eine sonstige personelle Unterstützung mit den Jugendlichen zu beraten.

4. Selbst wenn die Vorwürfe der Stadt, die zur Schließung geführt haben, zuträfen, müßte nach dem Konzept gefragt werden, wie denn die angeführten Probleme (Kriminalität, Alkohol etc.) zu lösen seien. Sicher nicht durch Schließung. Die Handlungsweise der Stadt ist daher sozialpolitisch unverantwortlich.

5. Wir bezweifeln, ob die von der Stadt angeführten Gründe die wirklichen waren. Vielmehr scheint es auch darum gegangen zu sein, aus politischen Gründen, die Selbstverwaltung zu zerstören.

6. Die Stadt wird aufgefordert, das SJZ wieder zu eröffnen, geeignete personelle Hilfen anzubieten und den Hausrat in seiner Arbeit zu unterstützen.

Industriearnsiedlung = Arbeitsplatzsicherung?

Die Jungsozialisten begrüßen nachdrücklich, daß die Stadt Schritte unternimmt, um die einseitige Wirtschaftsstruktur in Gmhütte abzubauen. Nur müssen auch bei der örtlichen Industriearnsiedlungspolitik Kosten und Ertrag in einem ausgeglichenen Verhältnis zueinander stehen.

Drei neue Industriegebiete sind in Gmhütte geschaffen worden bzw. sind im Entstehen. Da ist zunächst der Industriepark Harderberg. Die Erschließungskosten dieses Geländes betragen 6,8 Mio DM. Darüberhinaus wurden aber auch noch erhebliche Grundstückssubventionen der Stadt für ansiedlungswillige Firmen getätigt. Die Jungsozialisten fordern die Stadt auf, die Höhe dieser Zuwendungen offenzulegen. Es ist mit unserer derzeitigen Wirtschaftsordnung kaum vereinbar, daß die Gesellschaft über Steuereinnahmen privates Produktionskapital finanziert, gleichzeitig aber die Gewinne ausschließlich dem Unternehmen überläßt.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse, die alle lokalen Kosten und Erträge gegeneinander aufrechnet, wird sicherlich zuungunsten der Stadt ausfallen. So war z.B. geplant, daß im Industriepark Harderberg bis 1976 26 Firmen ansiedeln und 2315 neue Arbeitsplätze zur Verfügung stehen sollten. Tatsächlich gab es 1976 nur 1310 neue Arbeitsstellen, wobei davon ausgegangen werden kann, daß viele Firmen ihre eigenen Arbeitnehmer mitbrachten. Auf der anderen Seite stieg von 1970 bis 1977 die Prokopf-Verschuldung in Gmhütte von 477 DM auf 1845 DM.

Die Jungsozialisten stellen deshalb folgende Fragen an die Stadt: Wieviel neue Arbeitsplätze wurden tatsächlich für Gmhütter Bürger neu geschaffen? Wie hoch sind die Steuereinnahmen aus diesen Neuansiedlungen? Wie stark ist die Verschuldung der Stadt durch diese Ansiedlungen gewachsen? Wie hoch waren die Gesamtaufwendungen für die Industriearnsiedlung? Wie teuer ist also der Stadt ein neuer Arbeitsplatz gekommen? Hätte man den Industriepark Harderberg nicht weniger großzügig anlegen können, um so Kosten zu sparen?

Der Bürger hat ein Recht auf eine klare Beantwortung dieser Fragen, zumal er doch mit seinen Steuern die Wirtschaftsförderung finanziert.

Ein weiteres geben die Jungsozialisten zu bedenken: Es geht nicht an, daß die Stadt Gmhütte mit Nachbargemeinden um die Neuansiedlung von Betrieben konkurriert, daß man sich also durch je höhere Subventionen neue Arbeitsplätze vor der Nase wegschnappt. Das führt allemal zu einer höheren Verschuldung der Gemeinden. Demgegenüber scheint eine vernünftige Kooperation viel sinnvoller zu sein.

Für die neuen Gewerbegebiete Osterheide und Leimbrink sollten all diese Bedenken beachtet werden.

Die Jungsozialisten sehen eine besorgniserregende Entwicklung in der Tatsache, daß sich die Erschließungskosten für das Gewerbegebiet Osterheide von 4 Mio DM im Jahre 1975 bereits auf 6 Mio DM für 1977 erhöht haben. Es darf hier nicht darum gehen, großartige Prestigeobjekte zu schaffen. Vielmehr geht es um die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen in einem ausgewogenen Verhältnis von Aufwand und Ertrag.

NGO - Veränderung :

Nach der veränderten Fassung der Niedersächsischen Gemeindeordnung(NGO) vom 15.Juni 1977 können Bürger den Rat veranlassen, sich mit einer bestimmten Angelegenheit zu befassen. Dieser Bürgerantrag wird in § 22 a der NGO behandelt. Die wichtigsten Bestimmungen lauten:

- (1) Bürger der Gemeinde können beantragen, daß der Rat bestimmte Angelegenheiten berät(Bürgerantrag).
Bürgeranträge dürfen nur Angelegenheiten des eigenen Wirkungskreises der Gemeinde zum Gegenstand haben, für die der Rat zuständig ist und zu denen innerhalb der letzten zwölf Monate nicht bereits ein zulässiger Bürgerantrag gestellt worden ist.
- (2) Der Bürgerantrag muß schriftlich eingereicht werden. Er muß ein bestimmtes Begehren mit Begründung enthalten und bis zu drei Personen benennen, die berechtigt sind, die Unterzeichner zu vertreten. Der Bürgerantrag soll einen Vorschlag zur Deckung der mit der Erfüllung des Begehrens verbundenen Kosten oder Einnahmeausfälle enthalten. Für den Bürgerantrag sind erforderlich die Unterschriften von
...
Mindestens 4 vom Hundert der Einwohner, höchstens jedoch von 1500 Bürgern, in Gemeinden mit mehr als 10000 bis 50000 Einwohnern.
...
 - (3) Jede Unterschriftenliste muß den vollen Wortlaut des Bürgerantrages enthalten. Ungültig sind Eintragungen, die
 1. die Person nach Namen, Anschrift und Geburtsdatum nicht zweifelsfrei erkennen lassen,
 2. von Personen stammen, die nicht wahlberechtigt für den Rat sind.
 - (4) Die Voraussetzungen der Absätze 1 bis 3 müssen bei Eingang des Bürgerantrages erfüllt sein.
 - (5) Über die Zulässigkeit des Bürgerantrages entscheidet der Rat. Ist der Bürgerantrag zulässig, so hat der

Rat ihn innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Eingang des Antrages zu beraten...Der Rat soll die im Antrag benannten Vertreter der Antragssteller hören. Das Ergebnis der Beratung sowie eine Entscheidung, die den Antrag für unzulässig erklärt, sind ortsüblich bekanntzumachen.

- (6) Der Anspruch, daß über den Bürgerantrag nach diesen Vorschriften beraten wird, steht jedem Bürger zu, der den Antrag unterschrieben hat. Der Anspruch verjährt sechs Monate nach Eingang des Antrags. Wird der Antrag für unzulässig erklärt, so verjährt der Anspruch drei Monate nach der Bekanntmachung dieser Entscheidung. Ein Widerspruchsverfahren findet nicht statt.

Jeder Bürger kann aber auch in Verbindung mit seinem Ratsvertreter Anträge in den Rat einbringen, denn jeder Ratsherr hat das Recht, Anträge im Rat zu stellen. Dies regelt das Antragsrecht des Ratsherren in § 39a NGO:

"Jeder Ratsherr hat das Recht, im Rat und in den Ausschüssen, denen er angehört, Anträge zu stellen, ohne der Unterstützung durch andere Ratsherren zu bedürfen."

Ein Recht, das bisher leider viel zu wenig ausgenutzt wird, ist das Recht des Verwaltungsausschusses, Bürgerversammlungen einzuberufen. § 57 Abs 5 NGO bestimmt dazu:

"Der Verwaltungsausschuß hat dem Rat über wichtige Beschlüsse alsbald zu berichten. Er unterrichtet die Bürger in geeigneter Weise über wichtige Angelegenheiten der Gemeindeverwaltung. Die Hauptsatzung kann bestimmen, daß der Verwaltungsausschuß zu diesem Zweck Bürgerversammlungen für die ganze Gemeinde oder für Teile des Gemeindegebietes durchführen soll."