

Verkehrs-Planquadrat

Hallo NachbarIn!

Ein Bürgerbeteiligungsmodell

Harro Reisp

Der Traum von einer „autogerechten Stadt“ hat sich als Alptraum herausgestellt, weil trotz Ausbaus der Straßen mit einer Privilegierung des Kraftfahrzeugs und Verdrängung der übrigen Verkehrsteilnehmer sowohl die Mobilität als auch die Lebensqualität verlorengegangen sind.

Eine Verkehrspolitik, die den Menschen wieder in den Mittelpunkt stellt, wird die heutige vom Kfz-Verkehr dominierte „Einheitsstraße“ nach dessen Bedürfnissen als Fußgänger, Radfahrer, Autolenker oder Benützer eines öffentlichen Verkehrsmittels künftig unterschiedlich einteilen: als Wohnstraße mit gleichberechtigten Verkehrspartnern oder als unabhängige Straßennetze für privilegierte Benützer wie Bus, Auto oder Rad.

Da der Bürger selbst am besten weiß, welche Verkehrsräume er benötigt, soll nur er gemeinsam mit seinen Nachbarn über die Nutzung und Gestaltung der Straße in seinem unmittelbaren Wohnumfeld entscheiden können, während die Straßenpolizeibehörden auf den übrigen Verkehrsflächen die unabhängigen Verkehrsnetze sicherstellen. Ohne großen finanziellen Aufwand kann sich damit nicht nur ein vielfältiges und abwechslungsreiches Straßenbild, sondern auch eine völlig neue Verkehrsstruktur ergeben.

Das vorliegende Modell soll insbesondere jenen Bürgern, die wegen der Verkehrsbelastung unter unerträglichen Bedingungen wohnen müssen, eine Hilfestellung bieten und sie ermutigen, eigeninitiativ ihre Umweltqualität selbst zu verbessern.

1. Einseitige Privilegierung des Automobils führt zum Verkehrsinfarkt

Während auf den Straßen um die Jahrhundertwende noch buntes Treiben herrscht und Menschen das Straßenbild dominieren, hat die zunehmende Motorisierung und die



Klagenfurt 1897. Foto aus: Kommt Zeit, kommt Rad, Österr. Bundesverlag

damit verbundene höhere Geschwindigkeit zu einer Privilegierung des Kraftfahrzeugverkehrs und Verdrängung der einst gleichberechtigten langsameren Verkehrsteilnehmer geführt. Eine ausschließlich auf die

Motorisierung fixierte Stadt- und Verkehrsplanung hatte die Zersiedelung des städtischen Umlands und die Verödung der Kerngebiete zur Folge. Der Straßenausbau zerstörte Grünland und kostbare historische Bausubstanzen. Straßen verbinden nicht mehr, sondern trennen ehemals zusammengehörige Stadtteile und bilden breite Barrieren, deren Überqueren gerade für ältere Menschen jedesmal zum Russischen Roulette wird oder auf wenigen Übergängen zu großen Umwegen zwingt. Der Autoverkehr brachte eine Verschlechterung der Umweltqualität. Die Lärm- und Abgasbelastungen haben vielfach unerträgliche, gesundheitsschädigende Dimensionen erreicht. Nichtmotorisierte Fortbewegungsarten werden vom Auto bedroht. Gehsteige werden zu winzigen Pfaden entlang der Hausmauern reduziert. Zufußge-

traktivität sinken, die Kosten wachsen. Der durch die Unwirtlichkeit der Städte veranlaßte Freizeitkonsum außerhalb der Ballungsräume bewirkt eine enorme zusätzliche Steigerung des Verkehrsaufkommens. Der mit vielen Steuermillionen finanzierte Ausbau des Straßennetzes führt nur zu einem immer stärkeren MIV und ist nicht in der Lage, die ins Unerträgliche anwachsende Anzahl der Kraftfahrzeuge aufzunehmen, sodaß schließlich selbst das privilegierte Automobil in dem von ihm verursachten Stau steckenbleibt. In den letzten Jahren hat man sich in vielen Orten an den Zusammenbruch des Individualverkehrs, den Ruin des öffentlichen Nahverkehrs und an das Verkehrschaos gewöhnt.

2. Scheinlösungen



Foto aus: „Grün kaputt“, Raben-Verlag

hen und Radfahren werden so zu den gefährlichsten und unattraktivsten Bewegungsarten. Der öffentliche Nahverkehr quält sich überwiegend auf dem gleichen Straßennetz vorwärts wie der MIV (motorisierter Individualverkehr). Seine Fahrzeiten in den Spitzenzeiten werden immer länger, seine Leistungskraft und seine At-

traktivität sinken, die Kosten wachsen. Der durch die Unwirtlichkeit der Städte veranlaßte Freizeitkonsum außerhalb der Ballungsräume bewirkt eine enorme zusätzliche Steigerung des Verkehrsaufkommens. Der mit vielen Steuermillionen finanzierte Ausbau des Straßennetzes führt nur zu einem immer stärkeren MIV und ist nicht in der Lage, die ins Unerträgliche anwachsende Anzahl der Kraftfahrzeuge aufzunehmen, sodaß schließlich selbst das privilegierte Automobil in dem von ihm verursachten Stau steckenbleibt. In den letzten Jahren hat man sich in vielen Orten an den Zusammenbruch des Individualverkehrs, den Ruin des öffentlichen Nahverkehrs und an das Verkehrschaos gewöhnt.

Während viele die zunehmende Motorisierung als schicksalhaft und unkorrigierbar ansehen, wird der Ruf verantwortungsbewußter Bürger nach einer Umkehr in der Verkehrspolitik immer unüberhörbarer. Politiker, die für eine konsequente Verkehrsberuhigung eintreten, setzen sich jedoch unweigerlich den vehementen Angriffen jener Gruppen aus, die für eine „freie Fahrt für freie Bürger“ eintreten, sodaß zumeist nur Alibimaßnahmen getroffen werden: So hat z. B. zwar die Stadt Salzburg die Notwendigkeit einer Parkraumbewirtschaftung zur Reduzierung des MIV erkannt. Aber gleichzeitig werden Anrainern unter Bezugnahme auf § 43 Abs. 2a StVO legale und mangels entsprechender Prüfung der Anträge auch illegale Ausnahmen eingeräumt. Zusätzlich sollen auch für Pendler Ausnahmeregelungen geschaffen werden, sodaß letztlich die angestrebte Maßnahme wirkungslos bleibt und nur einen bürokrati-

schen Mehraufwand fordert. Dabei ist zu bedenken, daß einerseits die Pendler meist selbst ruhig im Grünen auf Kosten der von der täglichen Verkehrslawine auf den Einfallrouten betroffenen Anrainer wohnen. Die Stadtbevölkerung wird andererseits in zwei Klassen geteilt, da wegen der in Salzburg geltenden Reichsgaragenordnung ein Teil der Bürger durch die Verpflichtung zur Schaffung eines privaten Parkplatzes finanziell belastet wird, während der andere Teil seine Fahrzeuge auf öffentlichen Verkehrsflächen kostenlos abstellt. Ausnahmen schaffen daher nur weitere Ungerechtigkeiten.



*Der automobile Alltag
aus: „Sanfte Mobilität“, VCÖ*

Eine beliebte und wirkungsvolle Vorgangsweise, um sich lästigen Forderungen nach Lösung der Verkehrsmisere und damit der Verantwortung zu entledigen, stellt weiters noch die Präsentation von nicht finanzierbaren Großprojekten (U-Bahn, Unterflurtrassen, Untertunnelungen udgl.), der Verweis auf noch zu erstellende Verkehrsgutachten oder das Beklagen fehlender Kompetenzen dar.

Die Erfahrung hat jedenfalls gezeigt, daß auf Grund der noch immer vorherrschenden

den Windschutzscheibenperspektive bestenfalls teure kosmetische Korrekturen in Randbereichen erwartet werden können.

3. Verkehrs-Planquadrat

Eine hundertjährige Fehlentwicklung in der Verkehrspolitik erfordert jedoch ein grundsätzliches Umdenken. Nicht wichtig ist, daß der Kraftfahrzeugverkehr fließt, sondern daß sich die Menschen hier wohlfühlen. Ein intaktes Wohnumfeld und Mobilität stellen keine Gegensätze dar, sondern sind als gegenseitige sinnvolle Ergänzung anzusehen. Selbst der größte Verfechter einer „freien Fahrt für freie Bürger“ strebt in der Regel sehr wohl mit Argumenten wie Sicherheit für die Kinder, unzumutbare Umweltbeeinträchtigung durch Lärm und Abgase, Säumnisse und Verantwortungslosigkeit der Behörden eine Verkehrsberuhigung im eigenen Wohnbereich an. Wenn wieder der Mensch und nicht das Auto in den Mittelpunkt der Verkehrspolitik gestellt wird, ist der Verkehrsraum entsprechend den jeweiligen Bedürfnissen eines durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers als Fußgänger, Radfahrer, Autolenker oder als Fahrgast öffentlicher Verkehrsmittel zu nutzen und zu gestalten. Anstelle der

Verkehrsmittelwahl in Österreich

44 % Auto + Motorrad
56 % **Umweltverbund** =
28 % zu Fuß
18 % öffentlicher Verkehr
10 % Fahrrad

Wege werktags, nach Sommer u.a.
(1990) fortgeschrieben

heutigen „Einheitsstraße“ werden künftig die Verkehrsflächen auf Grund ihrer unterschiedlichen Nutzung in folgende Kategorien einzuteilen sein:

3.1 Wohnstraßen

Diese Straßen, in denen Fußgänger, Radfahrer und auch Lenker von Kraftfahrzeugen gleichberechtigt sind, dienen als Freizeit-, Kommunikations-, Bewegungs- und Spielflächen. Entscheidend ist, daß der Autofahrer nicht bloß durch Verkehrszeichen,

Zeuge sind zu Gruppen an geeigneten Stellen zusammengefaßt (in der Nähe von Kreuzungen bzw. Zufahrten).

Dadurch werden weite Strecken des Straßenraums auf die volle Breite geöffnet und spontane Beziehungen und Aktivitäten der Anrainer, wie zum Beispiel Spielen, Verweilen, Plaudern usw. ermöglicht. Obwohl die Autofahrer die gleiche Verkehrsfläche wie alle anderen Verkehrsteilnehmer benützen, wird durch die verringerte Fahrgeschwindigkeit und die erhöhte Aufmerksamkeit eine Erweiterung des Konzentrationswinkels des Autofahrers erreicht und die Verletzungsgefahr z. B. für spielende Kinder wesentlich reduziert. Für die Neuordnung des Straßenraums bietet sich eine große Anzahl unterschiedlicher Lösungsmöglichkeiten an, von einfachen Blumekübeln bis hin zum totalen Umbau der Straße und Integrierung als „Vorgarten“ in den Wohnbereich.

3.2 Busstraßennetz

Dem Bedürfnis nach Mobilität entsprechend soll jeder Fußgänger in einem Abstand von höchstens 400 m (ca. vier Gehminuten) ein in kurzen Abständen verkehrendes kostengünstiges öffentliches Verkehrsmittel erreichen und mit einem Fahrschein in einer Region alle öffentlichen Verkehrseinrichtungen benützen können. Dazu müßte der Nahverkehr neu organisiert werden: Ein Gemeindeverband, der seine Einnahmen aus dem Fahrscheinverkauf, den erzielten oder erzielbaren Erlösen aus der Parkraumbewirtschaftung, aus Subventionen von Land und Bund sowie aus Beiträgen entsprechend der Bevölkerungszahl bezieht, sollte Fahrpläne und Tarife festlegen und durch Verträge mit öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen eine zufriedenstellende Frequenz der

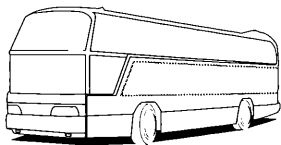


Graz, Straßenrückbau
aus: „Sanfte Mobilität“, VCO

die wegen des damit verbundenen subjektiven Sicherheitsgefühls geradezu zu schnellerem Fahren verleiten und daher unnötige Überwachungskapazität erfordern, sondern durch einen entsprechenden Ausbau der Verkehrsflächen gezwungen wird, sich ebenfalls im Schrittempo zu bewegen. Die neue Aufteilung des Straßenraumes in Teilstücke, die den optischen Durchschuß verhindern, und die Betonung der Querbeziehungen bewirken eine erhöhte Aufmerksamkeit des Autofahrers und damit eine wesentliche Verringerung der Fahrgeschwindigkeit. Die parkenden Fahr-

Verkehrsmittel sicherstellen. Diese Subunternehmer werden nach einem zu vereinbarenden Kilometertarif honoriert, der pro Vertragspartner unterschiedlich sein kann, um den Wettbewerb zu fördern.

Anstelle des teuren Baus von U-Bahnen kann durch unabhängige Verkehrsstrassen die Attraktivität, Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel ohne große Investitionen gesteigert werden.



3.3 Autostraßennetz

Nicht das Auto, sondern dessen oft unnötiger Gebrauch ist Ursache der derzeitigen Verkehrsmisere. Trotzdem kann die Nützlichkeit und mitunter Unentbehrlichkeit dieses Verkehrsmittels nicht geleugnet werden. Um dessen sinnvolle Verwendung auch in Hinkunft zu ermöglichen, soll der Anschluß an eine Autostraße, die nur dem fließenden Kraftfahrzeugverkehr dient, für einen Autolenker nach einer mit Schrittgeschwindigkeit zurückzulegenden Fahrstrecke von höchstens 500 m (Fahrzeit von ca. sechs Minuten) erfolgen. Die Autostraßen umgrenzen somit ein verkehrsberuhigtes Wohngebiet im Ausmaß von etwa 1,5 Quadratkilometer und verbinden diese Zonen untereinander. Durch geeignete Maßnahmen (intelligente Straßen mit elektronischen Einrichtungen, bei denen ein Bordcomputer die Steuerung eines Fahrzeuges übernehmen kann, ohne parkende Autos, Radfahrer oder Fuhrwerke) soll eine gleichmäßige Verteilung der Kraftfahrzeuge über das gesamte Ortsgebiet und da-

mit eine Entlastung der an den Hauptverkehrsrouten wohnenden Anrainer und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h im Ortsgebiet und 80 km/h auf Freilandstraßen sichergestellt werden. Die Reduzierung der Geschwindigkeitsspitzen wirkt sich günstig auf den Kraftstoffverbrauch und damit auf die Abgasemissionen, auf die Lärmentwicklung, auf die Häufigkeit und Schwere der Unfälle und auf die Erhöhung der Kapazität auf diesem Straßennetz aus. Dieses System der reinen Verkehrsadern hat Ähnlichkeit mit einem Schienennetz oder einem U-Bahnnetz. Auf diesen Straßen wird der Kraftfahrzeugverkehr gebündelt; zu ihnen darf es keine alternierenden Schleichwege geben. Da für einen Fahrstreifen aber jeweils 2,5 m erforderlich sind und eine Fahrbahn mit Gegenverkehr somit lediglich eine Breite von maximal 6 m aufweisen muß, können die unnötigen restlichen Asphaltflächen entfernt und zum Zwecke des Lärm- und Abgasschutzes dicht bepflanzt werden. Zur Vermeidung der Verschwendung von Straßenflächen und zur besseren Auslastung der Fahrzeuge sollte jedoch auf diesem Netz während der Verkehrsspitzen ein Fahrverbot für Pkw, die nur 1 bzw. 2 bzw. 3 Personen befördern, erlassen werden, um dadurch schrittweise ein Umdenken insbesondere bei den Pendlern, die Bildung von Fahrgemeinschaften, den Umstieg auf Bus oder Bahn zu fördern.

Der Zeitgewinn für einen Kraftfahrer ist auf einem derartigen Straßennetz jedenfalls größer als der geringe Zeitverlust bei der Aus- bzw. Einfahrt innerhalb eines Wohngebietes.

3.4 Radwegenetz

Innerhalb eines Wohngebietes soll der Berufs- und Freizeitradverkehr nicht nur über

Wohnstraßen im Schrittempo[®] sondern zur schnelleren Fortbewegung und auf Grund der sich daraus ergebenden Konflikte über ein zusammenhängendes Radwegenetz für die gefahrlose Zurücklegung auch weiterer Strecken abgewickelt werden.

3.5 Fußwegenetz

Dieses Netz muß eine möglichst kurze und konfliktarme Verbindung für Fußgänger schaffen und Aktivitäten der Anrainer ohne Beeinträchtigung durch Rad- bzw. Kraftfahrzeugverkehr ermöglichen.

3.6 Ruhender Verkehr

Die mißbräuchliche Verwendung der Straßenflächen insbesondere durch parkende Fahrzeuge wird durch deren unentgeltliche Inanspruchnahme geradezu gefördert. Während die Garagenordnung für einen Teil der Bevölkerung die Schaffung privater Abstellplätze vorschreibt, parken andere ihr Kraftfahrzeug kostenlos auf öffentlichen Verkehrsflächen. Dieser volkswirtschaftlich nicht vertretbare „soziale“ Grasparkplatz belastet die Allgemeinheit finanziell beträchtlich. Zur Vermeidung die-

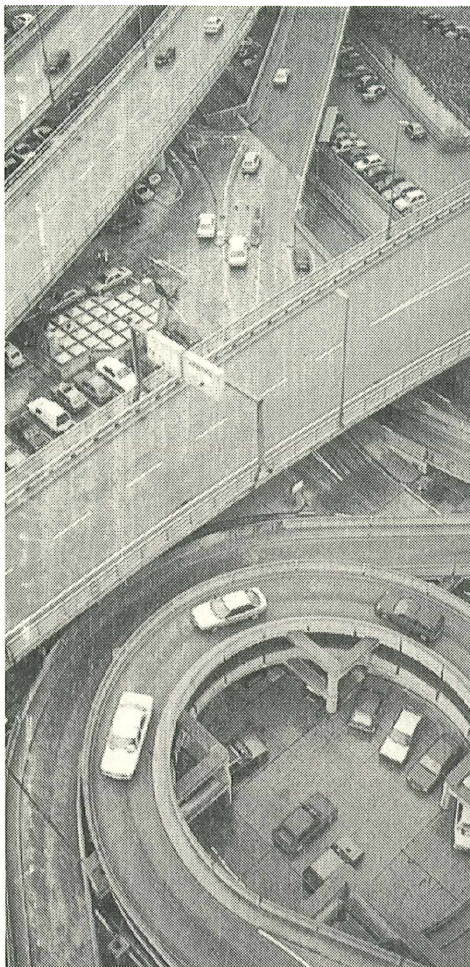
ser Ungleichbehandlung ist für einen Dauerparkplatz auf öffentlichen Verkehrsflächen entweder eine Abgabe oder nach Rückwidmung ein privatrechtliches Entgelt entsprechend der Wagenlänge zu entrichten. Darüberhinaus sind ausreichend gebührenpflichtige Kurzparkplätze zu schaffen, damit bei Bedarf jedes Ziel auch mit dem PKW erreicht werden kann. Die vereinnahmten Beträge sollen ausschließlich der Tarifiereduktion im Nahverkehr dienen.

4. Selbstbestimmung ohne Zwangsbeglückung

Die Auswirkungen des Verkehrs berühren tagtäglich die Bevölkerung unmittelbar. Aus Unmut über das Versagen bei der Sicherstellung von Grundbedürfnissen wie insbesondere nach Lebensqualität und Mobilität wenden sich immer mehr Menschen unzufrieden und enttäuscht ab, werden in immer stärker werdendem Ausmaß zu Protest- oder Nichtwählern. Jeder Vorschlag zur Neuordnung des Verkehrs, der den Bedürfnissen eines durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers gerecht werden will, wird jedoch den Unmut einer Vielzahl von Mitbürgern hervorrufen, weil die einen die angebotenen Maßnahmen im Hinblick auf die rasant zunehmende Verschlechterung der Umweltqualität durch Lärm- und Abgasbelastung als zuwenig effektiv ablehnen und die anderen sich hingegen dadurch in ihrer Mobilität bedroht fühlen. Es ist daher notwendig, im konkreten Einzelfall die in einer Straße oder einer Straßenstrecke gegebenen Bedürfnisse der Anrainer festzustellen. Der Bürger weiß selbst am besten, welchen Verkehrsraum er benötigt. Somit liegt die Chance der Verkehrspolitik gerade darin, die Mitmenschen in die Bewältigung der enormen Verkehrsprobleme zu



aus: „Sanfte Mobilität“, VCO



integrieren und dem Bürger die Neugestaltung des Straßenraumes zu übertragen. Allerdings sollen nur die Anrainer einer Straße oder eines Straßenabschnittes selbst gemeinsam über die Nutzung und Gestaltung ihres Wohnumfeldes entscheiden können. Der Anstoß hiezu kann von einem einzelnen Bürger, von Bürgerinitiativen oder auch von sonstigen Institutionen, die Bürgeranliegen vertreten, ausgehen. Die Aktion könnte z. B. eingeleitet werden mit der Versendung eines reich bebilderten Falters mit folgendem Text:

Hallo NachbarIn:

Haben Sie es auch satt, daß

☛ unsere **Wohnqualität** durch Lärm und Autoabgase **immer schlechter** wird,

☛ sich unsere Kinder nicht mehr vor die Haustüre wagen dürfen, weil es zu **gefährlich** ist,

☛ der Verkehr im **Stau** stecken bleibt,

☛ viele Politiker und ein Großteil der Verwaltung aus ihrer **Windschutzscheibenperspektive** trotzdem nur von nicht finanzierbaren Großprojekten träumen oder aber für wertlose Planungen oder für kosmetische Randkorrekturen unser Geld mit vollen Händen buchstäblich aus dem Fenster werfen,

dann sollten wir die **Initiative** ergreifen und die Lösung des brennenden Verkehrsproblems selbst in die Hand nehmen. Denn die zunehmende Motorisierung, die vielfach unerträgliche, gesundheitsschädliche Dimensionen erreicht hat, ist weder gottgewollt, noch schicksalhaft oder unkorrigierbar.

Wir haben nämlich das Recht, gemeinsam über die Nutzung und Gestaltung unserer Straße zu diskutieren und zu entscheiden:

Wir könnten zum Beispiel unseren Straßenraum als **Wohnstraße** oder als Fußgängerzone umwandeln u. damit Freizeit-, Kommunikations-, Aufenthalts-, Bewegungs-, Spiel- und Erholungsflächen zurück-gewinnen. Neben Spielplätzen können Bänke zum Ausrasten und zur Erholung einladen. Viele Bäume und Pflanzen sollen den schluchtartigen und trostlosen Eindruck unserer Straße beseitigen, den Aufenthalt für uns angenehm machen und durch eine individuelle Gestaltung nicht nur ein vielfältiges und abwechslungsreiches Straßenbild er-

geben, sondern auch für den notwendigen Sauerstoff sorgen. Wenn Sie damit einverstanden sind, übernehmen wir in unserem „Vorgarten“ sogar die Pflege und Erhaltung der Grünanlagen.

Oder wir führen eine **Geschwindigkeitsbeschränkung** oder gar ein **Fahrverbot** ein. Insbesondere wenn wir uns täglich über die stinkende und lärmende Fahrzeugkolonne vor unserem Fenster ärgern, die in Spitzenzeiten hoffnungslos zum Erliegen kommt, können wir ein Fahrverbot für PKW verlangen, die nicht eine bestimmte Mindestanzahl von Personen befördern.

Ebenfalls zur Vermeidung der Verschwendung öffentlicher Verkehrsflächen könnten wir uns auf ein **Parkverbot** in unserer Straße einigen, von dem eventuell nur wir Anrainer ausgenommen sein sollten. Unseren Ideen sind jedenfalls keine Grenzen gesetzt. Unsere gemeinsam erarbeiteten Vorstellungen werden wir dann an die **Straßenpolizeibehörden** herantragen, das heißt die Bezirkshauptmannschaften oder der Stadtmagistrat und für Parkverbote auf Gemeindestraßen die Gemeinden.

Auf Grund der zwingenden Vorschriften des § 43 Abs. 2 StVO haben die Behörden zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen insbesondere durch Lärm, Geruch und Schadstoffe zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt durch Verordnung für bestimmte Gebiete, Straßen oder Straßenstrecken für alle oder bestimmte Fahrzeugarten dauernde oder zeitweise Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote zu erlassen. Nicht nur das Rechts- sondern auch das Demokratieverständnis verpflichtet die Behörden zur Vollziehung des Bürgerwillens. Sollten sich daher einige Politiker wider Erwarten querlegen, werden

wir dafür sorgen, daß diese nach den nächsten Wahlen als Nachlaßverwalter ihrer Partei den Interessen der Bürger nicht mehr schaden können.

Da wir aber nicht nur **Lebensqualität** brauchen, sondern auch unsere **Mobilität** erhalten wollen, kommen auf die Straßenpolizeibehörden noch weitere Aufgaben zu: Sie müssen sicherstellen, daß

☛ wir nach max. 4 Gehminuten ein öffentliches Verkehrsmittel erreichen, das auf einem unabhängigen **Busstraßennetz** in kurzen Intervallen mit einer akzeptablen Geschwindigkeit verkehren kann,

☛ uns nach max. 60 m ein unabhängiges **Autostraßennetz** zur Verfügung steht, auf dem es trotz umweltfreundlichen Ausbaus und Reduzierung auf zwei Fahrstreifen durch „intelligente“ Maßnahmen keinen Stau gibt,

☛ das gesamte Wohngebiet von **Rad- und Fußwegennetzen** durchzogen ist.

Es gibt somit keine Ausreden, daß z. B. unser Wunsch nach einem intakten Wohnumfeld das gesamte Verkehrssystem zusammenbrechen läßt, wenn Politiker und Verwaltung die ihnen verbleibenden Aufgaben wahrnehmen. Jedenfalls sind nur wir vom Verkehr auf unserer Straße tagtäglich unmittelbar betroffen und daher berechtigt, über die Wohnqualität unseres Wohnumfeldes selbst zu entscheiden, und wir brauchen uns keine Regelungen aufzwingen zu lassen, die wir nicht wollen. Sprechen wir doch einmal miteinander über unsere Vorstellungen und arbeiten wir bei der Planung und Umsetzung unserer Ideen zusammen. Ich hoffe, daß wir schon bald die Umgestaltung und Besitzergreifung unserer Straße mit einem Straßenfest gemeinsam gebührend feiern können.

Ihr/e NachbarIn!

Aus dem Echo auf diese Aktion wird sich sehr schnell herausstellen, in welchen örtlichen Bereichen der Bürger überhaupt eine Verkehrsberuhigung haben will. Der Umfang der geforderten Maßnahmen und der damit verbundenen Selbstbeschränkung gibt zudem Hinweise über das Ausmaß und die Ernsthaftigkeit der Angestrebten Umweltverbesserung. Jedenfalls sollen die Bürger dadurch unter solchen Bedingungen wohnen können, die ihren Vorstellungen entsprechen. Trotzdem werden genügend Verkehrsflächen für die Anlage der unabhängigen Verkehrsnetze übrigbleiben. Mit diesem Bürgerbeteiligungsmodell kann somit ohne Zwangsbeglückung mosaikartig eine konsequente Neukonzeption der Verkehrsstrukturen durchgesetzt werden, ohne daß Politiker und Verwaltung selbst in das Schußfeld der Kritik geraten, sodaß sie eher zur Zusammenarbeit mit den Bürgern in Form einer direkten Demokratie

bereit sein werden. Der Bürger gibt nicht nur den Anstoß, sondern wird dabei rechtzeitig in den Meinungs- und Willensbildungsprozeß durch Aktivierung seiner Eigeninitiative und Eigenverantwortung einbezogen, wobei ihm möglichst viele Aufgaben übertragen werden sollen und die Verwaltung im Sinne des Subsidiaritätsprinzips nur Hilfe zur Selbsthilfe leistet. Wichtig ist die gegenseitige Kontaktnahme, das Gespräch unter den Nachbarn. Die Zusammenarbeit sowohl im Planungsstadium als auch bei der Umsetzung der erarbeiteten Ideen oder bei der Erhaltung und der Pflege der Anlagen kann zu einer Wiederbelebung der örtlichen Gemeinschaft führen, die künftig in der Lage sein sollte, im Wege der Nachbarschaftshilfe auch andere Probleme zu lösen.

(Anschrift des Verfassers: Dr. Harro Reisp,
5082 Neu-Anif 71)

Anrufsammeltaxi

Den Klosterneuburgern stehen durch die **Aktion Anrufsammeltaxi (AST)** 55 gekennzeichnete AST-Einstiegstellen zur Verfügung. Die Stadtgemeinde zahlt dem Taxiunternehmer, welcher das AST betreibt, den Differenzbetrag zwischen eingehobenem Fahrpreis (öS 25,-, Ermäßigungspreis öS 10,-) zu den anfallenden Taxikosten. Durch die Heurigenaktion ist das AST auch ein Beitrag Klosterneuburg zur Erhöhung der Verkehrssicherheit geworden.

Pro Monat zahlt die Gemeinde zur Zeit etwa öS 18.000,- für den AST-Betrieb. Damit werden in Klosterneuburg durch die Gemeinde nicht nur Sportvereine, das Happyland, der Eislaufplatz und der Straßenbau subventioniert, sondern



Klosterneuburg

auch öffentliche Verkehrsmittel.

Im Budget für 1992 hat die Stadtgemeinde öS 350.000,- für das AST vorgesehen. Wir wollen mithelfen, dieses System eines bedarfsgerechten öffentlichen Verkehrsmittels bekannt zu machen, damit auch andere Gemeinden auf dieses neue System aufmerksam werden. Erfreulich ist, daß das Land Niederösterreich Förderungen für jene Gemeinden gewährt, die Anruf-Taxi-Linien betreiben. Nähere Informationen über das Anrufsammeltaxi-System von Klosterneuburg sowie das AST-Infoheftchen erhalten Sie beim Verkehrsstadtrat Mag. Werner Schmidt, Albrechtstraße 95, 3400 Klosterneuburg und unter Tel. 02243/6795/DW203

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Natur und Land \(vormals Blätter für Naturkunde und Naturschutz\)](#)

Jahr/Year: 1992

Band/Volume: [1992_3](#)

Autor(en)/Author(s): Reisp Harro

Artikel/Article: [Verkehrs-Planquadrat Hallo Nachbarin! Ein Bürgerbeteiligungsmodell 52-60](#)